



Regierung von Oberfranken, Postfach 110165, 95420 Bayreuth

Ihr Zeichen
Datum Ihrer Nachricht

32-4354-40-1/2010
Herr Emmerling
0921 604 - 1333
0921 604 - 4333
K 215

Unser Zeichen
Ansprechpartner
Telefon
Telefax
Zimmer
E-Mail

02.03.2012

Datum

Planfeststellung für die Verlegung der Kreisstraße CO 13 von Bau-km 0+298 bis Bau-km 1+906 zur Beseitigung der beiden höhengleichen Bahnübergänge in Bahn-km 140,810 und 139,990 der Strecke Eisenach-Lichtenfels im Gebiet der Gemeinde Ebersdorf b. Coburg

Hauptgebäude
Ludwigstraße 20, 95444 Bayreuth
Buslinie 314 Haltestelle Sternplatz

Die Regierung von Oberfranken erlässt folgenden

Telefon 0921 604-0
Telefax 0921 604-1258
E-Mail poststelle@reg-ofr.bayern.de
www.regierung.oberfranken.bayern.de

Planfeststellungsbeschluss:

I.

Der Plan für die Verlegung der Kreisstraße CO 13 von Bau-km 0+298 bis Bau-km 1+906 zur Beseitigung der beiden höhengleichen Bahnübergänge in Bahn-km 140+810 und 130+990 der Strecke Eisenach-Lichtenfels im Gebiet der Gemeinde Ebersdorf b. Coburg wird mit den sich aus Teil V ergebenden besonderen Verpflichtungen gemäß Art. 36 ff des Bayer. Straßen- und Wegegesetzes –BayStrWG- i.V.m. Art. 72 bis 78 des Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetzes –BayVwVfG- festgestellt.

Besuchszeiten
Mo-Do 08:00 – 12:00 Uhr
13:00 – 15:30 Uhr
Fr 08:00 – 12:00 Uhr
oder nach Vereinbarung

StOK Bayern in Landshut
Kto.-Nr. 743 015 15
BLZ 750 000 00
IBAN: DE04 7500 0000 0074 3015 15
BIC: MARKDEF1750
Deutsche Bundesbank Regensburg



II.

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	
1		Erläuterungsbericht	
2	1	Übersichtskarte	M 1 : 50.000
3	1	Übersichtslageplan	M 1 : 25.000
4		Übersichtshöhenplan – entfällt	
5		Kostenberechnung – entfällt	
6	1	Regelquerschnitt, CO 13	M 1 : 50
	2	Regelquerschnitt, Nebenstraßen	M 1 : 50
7.1	1, 2	Lageplan	M 1 : 1.000
7.2		Bauwerksverzeichnis	
8.1	1, 2	Höhenplan CO 13	M 1 : 1.000/100
8.2	1	Höhenplan, Zeickhorner Str., Ost	M 1 : 1.000/100
	2	Höhenplan, Zeickhorner Str., West	M 1 : 1.000/100
	3	Höhenplan, Friesendorfer Str., Süd	M 1 : 1.000/100
	4	Höhenplan, Friesendorfer Str., Nord	M 1 : 1.000/100
	5	Höhenplan, Garnstadter Str., Nord	M 1 : 1.000/100
	6	Höhenplan, Garnstadter Str., Süd	M 1 : 1.000/100
9		Bodenuntersuchung – entfällt	
		<u>Ingenieurbauwerke</u>	
10.1		Verzeichnis der Brücken- und anderer Ingenieur- bauwerke	
10.2	1	Straßenüberführung, Bahn-km 140,16	M 1 : 200/100
	2	Fußgängerunterführung, Bahn-km 140,22	M 1 : 100
	3	Fußgängerunterführung, Bahn-km 140,81	M 1 : 200/100
		<u>Schalltechnische Untersuchungen</u>	
11.1		Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	
11.1 T		Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	
11.2	1-3	Lageplan der Schallschutzmaßnahmen	
11.3		Lufthygienische Bewertung	
		<u>Landschaftspflegerische Begleitplanung</u>	
12.1		Landschaftspflegerische Begleitplanung –Textteil	
12.2	1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konflikt- plan	M 1 : 2.500
12.3	1-4	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	M 1 : 1.000
		<u>Wassertechnische Untersuchungen</u>	
13.1		Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen	
13.2	1	Übersichtslageplan der Entwässerungsmaßnahmen	M 1 : 2.000
13.3	1	Schnitt durch Rückhaltebecken	M 1 : 250
		<u>Grunderwerb</u>	
14.1	1, 2	Grunderwerbsplan	M 1 : 1.000
14.2		Grunderwerbsverzeichnis	

aufgestellt vom Landkreis Coburg unter dem 30. April 2010. Die Unterlage 11.1 wird von der Unterlage 11.1 T vollständig ersetzt. Die Unterlage 11.1 T trägt das Datum 4. August 2011. Die Unterlage Nr. 11.1 ist den Planunterlagen nur nachrichtlich beigelegt.

III.

1. Die Planfeststellung umfasst nach § 68 Abs. 1 i.V.m. § 67 Abs. 2 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz –WHG-) die Planfeststellung für den gemäß lfd. Nr. 3.8 des Bauwerksverzeichnisses (BV) vorgesehenen Gewässerausbau (Verlegung des Lindenbaches bei Bau-km 0+850).
2. Dem Landkreis Coburg wird gemäß § 2 Abs. 1, § 3 Nrn. 1 und 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5, Abs. 2 Nr. 1, § 15 Abs. 1 und § 19 Abs. 1 und 3 WHG nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen die gehobene Erlaubnis erteilt:
 - 2.1 das in den Regenrückhaltebecken RRB 1 (lfd. Nr. 3.7 BV) und RRB 2 (lfd. Nr. 3.13 BV) gesammelte Straßenoberflächenwasser in den Lindenbach einzuleiten,
 - 2.2 das Niederschlagswasser aus den Seiteneinzugsgebieten F 3 bis F 9 (lfd. Nrn. 3.6, 3.11, 3.12, 3.13, 3.17, 3.18 und 3.19 BV) über einen Feldgraben in den Lindenbach einzuleiten (lfd. Nr. 3.16 BV),
 - 2.3 das Oberflächenwasser der Gemeindestraße Ebersdorf b. Coburg-Friesendorf – soweit es nicht breitflächig versickert – in den Lindenbach einzuleiten (lfd. Nr. 3.5 BV),
 - 2.4 Grundwasser in der Größenordnung von ca. 0,03 l/sec. im Einschnittsbereich unterhalb des Grundwasserspiegels von Bau-km 1+500 bis Bau-km 1+860 dauerhaft abzusenken und abzuleiten.
3. Dem Landkreis Coburg wird gemäß § 2 Abs. 1, § 3 Nrn. 1 und 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 5, § 19 Abs. 1 WHG und Art. 15 Abs. 1 BayWG die beschränkte Erlaubnis erteilt, während der Bauzeit Grundwasser zu Tage zu leiten und abzuleiten (Wasserhaltung für die im Grundwasser zu gründenden Bauwerke Nrn.0-1 bis 0-3).
4. Die Planfeststellung ersetzt die Erlaubnis zur Rodung der für das Vorhaben in Anspruch zu nehmenden Waldflächen (Art. 9 Abs. 2 i.V.m. Abs. 8 des Waldgesetzes für Bayern –BayWaldG-).

IV.

Für den Neubauabschnitt der Kreisstraße CO 13 von Bau-km 0+289 bis Bau-km 1+906 gemäß lfd. Nrn. 1.1 und 1.18 BV sowie für die nach den festgestellten Planunterlagen neu herzustellenden bzw. zu verlegenden Teilstrecken von ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwegen gemäß lfd. Nrn. 1.5, 1.6, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.16, 1.17 und 1.20 BV, einer Gemeindeverbindungsstraße gemäß lfd. Nr. 1.18 BV (Bau-km 0+218 süd bis Bau-km 0+080 nord-südlicher Teil ab Rand des Kreisverkehrsplatzes) sowie eines beschränkt-öffentlichen Weges (Geh- und Radweg gemäß lfd. Nr. 1.19 BV) werden jeweils die Widmungen zur Kreisstraße in der Baulast des Landkreises Coburg, zu ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwegen in der Baulast der Gemeinde Ebersdorf zur Gemeindeverbindungsstraße Ebersdorf b. Coburg-Großgarnstadt in der Baulast der Gemeinde Ebersdorf b. Coburg und zu einem beschränkt-öffentlichen Weg in der Baulast der Gemeinde Ebersdorf b. Coburg gewidmet.

Von der Widmung ausgenommen werden die Teilstrecken der bestehenden Kreisstraße CO 13 von der B 303 (Coburger Straße) bis zur Einmündung der neuen Kreisstraße CO 13 in die bestehende CO 13 zwischen Ebersdorf b. Coburg und Großgarnstadt gemäß lfd. Nr. 1.2 BV sowie die zu verlegende Teilstrecke der Gemeindestraße Ebersdorf b. Coburg-Friesendorf gemäß lfd. Nr. 1.7 BV).

V.

Dem Landkreis Coburg werden aus den sich aus Spalte 5 des Bauwerksverzeichnis –BV- (Unterlage 7.2 der festgestellten Planunterlagen) ergebenden Verpflichtungen folgende weitere Verpflichtungen auferlegt:

Hinweis:

Nachfolgende Nebenbestimmungen gehen jeder zeichnerischen oder schriftlichen Darstellung in den festgestellten Plänen vor.

1. Belange des Lärmschutzes

1.1 Für die Straßenoberfläche der planfestgestellten Kreisstraße CO 13 ist im gesamten Planfeststellungsabschnitt (Bau-km 0+298 bis Bau-km 1+906) ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von mindestens -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht (zum Beispiel Splittmastixasphalt der Körnung 0/8 ohne Absplittung). Das Gleiche gilt auch im Falle der Erneuerung der Fahrbahndecke.

1.2 Bei der zu errichtenden Überführung über die Bahnlinie Eisenach-Lichtenfels (BW 0-1; lfd. Nr. 2.1 BV) ist eine regelgeprüfte und zugelassene lärmgemin-

derte Übergangskonstruktion einzubauen.

- 1.3 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge ist im gesamten Planfeststellungsabschnitt (Bau-km 0+298 bis Bau-km 1+906) auf mindestens 80 km/h zu beschränken.
- 1.4 Die durch die Bauausführung zu erwartenden Schallimmissionen sind nach Möglichkeit auf die Zeit von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Regelung der "Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung" (32. BImSchV) sowie die "Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970 (MABl 1970 S. 2) sind zu beachten. Der Zulieferverkehr zu der Baustelle, der durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ist nach Möglichkeit ausschließlich tagsüber abzuwickeln. Massenguttransporte sind – soweit möglich – über Wege außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten zu leiten.

2. Belange der Wasserwirtschaft

- 2.1 Die Verlegung des Lindenbaches (Ifd. Nr. 3.11 BV) hat nach den Gesichtspunkten eines naturnahen Gewässerausbaues zu erfolgen. Dazu zählen insbesondere:
 - wechselnde Sohlbreiten, Sohliefen und Böschungsneigungen
 - mäandrierende Linienführung
 - auf das erforderliche Maß begrenzte Befestigung von Gewässersohle und -ufer
 - soweit möglich Uferstabilisierung durch Lebendbauweise
 - standortgerechte Bepflanzung.
- 2.2 Der Querschnitt des neu anzulegenden Gewässerabschnittes des Lindenbaches ist an die bereits bestehenden Gewässerläufe anzupassen.
- 2.3 Die Verlegung des Lindenbaches ist in entsprechenden Planunterlagen detailliert aufzuzeigen, die mindestens folgende Bestandteile zu enthalten haben:
 - Lagepläne (Maßstab 1 : 1.000 oder 1 : 500)
 - Längsschnitte und Querschnitte (Bestand und Planung)
 - Regelquerschnitt (Maßstab 1 : 100 oder 1 : 50)
 - landschaftspflegerischer Begleitplan (Maßstab wie Lagepläne).

Diese Planunterlagen sind dem Wasserwirtschaftsamt Kronach mindestens drei Monate vor Baubeginn vorzulegen.

- 2.4 Das Kreuzungsbauwerk mit dem Lindenbach (Ifd. Nr. 2.1 BV) ist nach Hochwasserereignissen zu überprüfen. Festgestellte Mängel und Beschädigungen sind unverzüglich zu beseitigen.
- 2.5 Änderungen oder Sicherungen des Kreuzungsbauwerks, die das Wasserwirtschaftsamt Kronach wegen natürlicher Veränderungen des Gewässergrundstücks oder wegen einer Ausbau- oder Unterhaltungsmaßnahme aus öffentlichem Interesse für erforderlich hält, hat der Landkreis Coburg unverzüglich durchzuführen. Die Kosten für die vorgenannten Änderungen oder Sicherungen hat der Landkreis Coburg zu tragen.
- 2.6 Die Unterhaltung des verlegten und renaturierten Lindenbaches von 10 m oberstromig bis 10 m unterstromig des Verlegungs- und Renaturierungsbereiches obliegt dem Landkreis Coburg.
- 2.7 Die Unterhaltung des Kreuzungsbauwerkes mit dem Lindenbach (Ifd. Nr. 2.1 BV) sowie eine Gewässerstrecke von jeweils 10 m oberhalb und unterhalb der Gewässerkreuzung trägt der Baulastträger der kreuzenden Straße.
- 2.8 Ein Umgang mit wassergefährdenden Stoffen während der Bauzeit (z.B. Lagerung von Dieselmotoren, eventuelle Tankstelleneinrichtungen) sind dem Landratsamt Coburg anzuzeigen. Dabei sind die einzusetzenden Mengen, die Wassergefährdungsklasse, etc. darzulegen.
- 2.9 Beim Zutagefördern von Grundwasser und Einleiten in oberirdische Gewässer während der Bauzeit (Wasserhaltung für die im Grundwasser zu gründenden Bauwerke) ist folgendes zu beachten:
 - 2.9.1 Das einzuleitende Wasser darf keine für das Gewässer schädlichen Verunreinigungen und Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen. Erforderlichenfalls ist der Einleitung ein Absetzbecken vorzuschalten.
 - 2.9.2 Die einzelnen Wasserhaltungen sind dem Wasserwirtschaftsamt Kronach möglichst drei Monate vor Beginn in Form von Planunterlagen anzuzeigen.
- 2.10 Das in den Lindenbach einzuleitende Niederschlagswasser darf keine schädlichen Konzentrationen an Schadstoffen enthalten und sollte keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder sonstigen Verunreinigungen aufweisen.
- 2.11 Beim Bau und Betrieb der vorgesehenen Regenrückhaltebecken (Ifd. Nrn. 3.7 und 3.13 BV) ist die RAS-Ew zu beachten.

- 2.12 Vor dem Hochwasserüberlauf der Regenrückhaltebecken ist je eine Tauchwand anzubringen, die 20 cm über den Höchststau reicht und ca. 20 cm unter der Überlaufkante beginnt.
- 2.13 Die Entwässerungseinrichtungen – insbesondere die Regenrückhaltebecken – sind vor Beginn der Erdbauarbeiten fertigzustellen. Sofern dies nicht möglich ist, sind entsprechende Provisorien einzurichten.
- 2.14 Die Einleitungsbauwerke sowie der Vorfluter (Lindenbach) im Einflussbereich der Einleitungsstelle sind im Einvernehmen mit dem Träger der Gewässerunterhaltungslast zu sichern und zu unterhalten.
- 2.15 Der Mehraufwand für die Unterhaltung des Gewässers im Bereich der Einleitungsstellen obliegt dem Straßenbaulastträger der Kreisstraße CO 13.
- 2.16 Dem Wasserwirtschaftsamt Kronach sind nach Fertigstellung der Entwässerungseinrichtungen Pläne zu übergeben, die Aufschluss über die tatsächlich erstellten Bauwerke geben (Bestandspläne). Insbesondere soll erkennbar sein, welche Bereiche an welches Regenrückhaltebecken angeschlossen wurden.
- 2.17 Nach Fertigstellung der Baumaßnahme ist das Vorland von allen Ablagerungen oder sonstigen Verunreinigungen freizumachen bzw. zu säubern.
- 2.18 Während der Erdbauarbeiten sind Abschwemmungen in den Bereich offener Fließgewässer zu vermeiden.

3. Belange der Fischerei

- 3.1 Auf die Belange der Fischerei ist bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen.
- 3.2 Der Fischereiberechtigte ist rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten zu verständigen.
- 3.3 Das neue Bachbett des Lindenbaches ist in trockener Bauweise herzustellen und erst nach Fertigstellung an das alte Bachbett anzuschließen.
- 3.4 Baubedingte Sedimentablagerungen in unterhalb gelegenen Gewässer-/Staubereichen sind nach Abschluss der Baumaßnahmen gewässerunschädlich wieder zu beseitigen.
- 3.5 Die Baumaßnahme soll – soweit möglich – nicht in der Laichzeit der Salmoniden (von Oktober bis März) durchgeführt werden.

4. Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

- 4.1 Rodungsarbeiten dürfen nur außerhalb der Vogelbrutperiode (1. März bis 30. September) durchgeführt werden.
- 4.2 Die nach der Gestaltungsmaßnahme G 7 (Ifd. Nr. 5.13 BV, Nr. 5.5 des Textteils der landschaftspflegerischen Begleitplanung sowie Maßnahmenverzeichnis Anhang 3 = Unterlage 12.1 der planfestgestellten Unterlagen) vorgesehene Waldrandunterpflanzung der angeschnittenen Wälder am Reinersberg hat innerhalb eines Jahres nach Beginn der Rodungsarbeiten mit Schattlaubbbäumen (je nach standörtlicher Eignung Rotbuche, Hainbuche oder Winterlinde) auf eine Tiefe von ca. 20 m im Benehmen mit den Grundeigentümern zu erfolgen.
- 4.3 Die nach der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen A 1 (Ifd. Nr. 5.4 BV), E 1 (Ifd. Nr. 5.5 BV) und E 2 (Ifd. Nr. 5.6 BV) müssen innerhalb eines Jahres nach Verkehrsfreigabe der Kreisstraße CO 13 fertig gestellt sein. Diese Kompensationsmaßnahmen sind solange zu sichern und zu pflegen wie der Eingriff und die Zerschneidung wirken.
- 4.4 Bei den vorgenannten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist grundsätzlich autochtones Pflanzmaterial und Saatgut zu verwenden, es sei denn, es steht nachweislich kein autochtones Saat- und Pflanzgut zur Verfügung.
- 4.5 Die Ausführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist im Detail mit den zuständigen Naturschutzbehörden abzustimmen.
- 4.6 Um eine natürliche Sukzession (Magerrasen) zu erreichen, ist zwischen Bau-km 0+600 und Bau-km 0+850 an der südseitigen Böschung von einer Oberbodenandeckung abzusehen.
- 4.7 Vor Baubeginn sind zehn Fledermauskästen verschiedener Bauweisen im Waldgebiet "Reinersberg" anzubringen.
- 4.8 Die im Rahmen der planfestgestellten Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehenen Obstbaumhochstämme sind als Ballenware mit hohem Kronenansatz (mindestens 1,80 m) zu pflanzen.
- 4.9 Bei den vorgesehenen Wiesenneuansaat ist vorher der Oberboden zu entfernen. Für die Ersatzmaßnahme E 2 bei Großgarnstadt (Ifd. Nr. 5.6 des BV) ist der Typ Feuchtwiese und für die Ersatzmaßnahme E 1 (Ifd. Nr. 5.5 BV) südlich Gestungshausen ist der Typ Fettwiese zu verwenden.

4.10 Der Landkreis Coburg hat das Formblatt zur Meldung von Ausgleichs- und Ersatzflächen gemäß Abs. 9 des Bayer. Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) ausgefüllt dem Bayer. Landesamt für Umwelt, Hans-Högn-Str. 12, 95030 Hof, unverzüglich zu übermitteln.

5. Belange der Land- und Forstwirtschaft

5.1 Grundstückszufahrten, die durch den Bau der CO 13 und den damit zusammenhängenden Baumaßnahmen abgeschnitten werden, sind an geeigneter Stelle wiederherzustellen, es sei denn, das betreffende Grundstück ist anderweitig ausreichend erschlossen. Die Lage, die Zufahrtsbreite und deren Längsneigung ist in Abstimmung mit dem jeweils betroffenen Eigentümer entsprechend den jeweiligen land- oder forstwirtschaftlichen Erfordernissen festzulegen.

5.2 Zufahrten zu land- oder forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken sind für eine angemessene Bewirtschaftung dieser Flächen während der gesamten Bauzeit aufrechtzuerhalten bzw., soweit erforderlich, durch mit den Betroffenen abzustimmende provisorische Zufahrten zu gewährleisten.

5.3 Werden durch die Baumaßnahmen Bodenentwässerungsanlagen angeschnitten oder sonst beeinträchtigt, so ist – soweit technisch möglich – ihre Funktionsfähigkeit wiederherzustellen, auf jeden Fall ist jedoch für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit verbleibender Drainagen Sorge zu tragen. Falls notwendig sind neue Drainagen anzuwenden. Bodenmechanische Sitzungsvorgänge sind dabei zu berücksichtigen. Soweit erforderlich, sind die Vorflutverhältnisse entsprechend anzupassen.

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

5.5 Die neu herzustellenden Grundstückszufahrten sind, insbesondere hinsichtlich ihrer Längsneigung, so auszubilden, dass diese ganzjährig mit den üblichen land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen ausreichend befahrbar sind.

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

5.7 Der Wirtschaftsweg gemäß lfd.Nr. 1.17 BV ist am Kreisverkehrsplatz bei Großgarnstadt an der Kurveninnenseite um ca. 3 m aufzuweiten.

- 5.8 Die nach lfd.Nrn. 1.5, 1.6, 1.9, 1.13, 1.16, 1.17, 1.19 und 1.20 BV neu herzustellenden bzw. auszubauenden öffentlichen Feld- und Waldwege sind mit einer bituminös befestigten Breite von 3,50 m herzustellen, sofern die Gemeinde Ebersdorf b.Coburg die Kosten für die Mehrbreite von 0,50 m (von 3,00 m auf 3,50 m) trägt.
- 5.9 Sofern im Bereich von im Zuge der Ausführung des planfestgestellten Straßenbauvorhabens angeschnittenen bzw. durchschnittenen Waldrändern in der Zeit bis zum Aufbau eines neuen stabilen Waldmantels Sturmschäden in hinterliegenden Waldbereichen entstehen, die darauf zurückgeführt werden können, dass der neue Waldmantelbereich noch nicht ausreichend wirksam ist, sind diese vom Straßenbaulastträger zu entschädigen. Die hierzu erforderlichen Feststellungen trifft im Bedarfsfall das örtlich zuständige Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, sofern das der betroffene Waldeigentümer wünscht.
- 5.10 In den Bereichen, in denen der planfestgestellte Bau der Kreisstraße CO 13 Privatwald an- oder durchschneidet oder an solchen heranrückt, hat der Straßenbaulastträger gemeinsam mit dem Waldeigentümer mindestens einmal jährlich eine fachkundige Zustandserfassung des Baumbestandes entsprechend der Gemeinsamen Bekanntmachung vom 14. März 1974 Nr. IIB2-9511 i 36 und Nr. F2-S102-4 durchzuführen oder durchführen zu lassen. Die betroffenen Waldeigentümer sind vom Straßenbaulastträger entsprechend zu unterrichten.
- 5.11 Der Straßenbaulastträger hat im Zuge der Bauausführung der nach lfd.Nr. 1.17 BV und 1.10 BV herzustellenden öffentlichen Feld- und Waldwege im Benehmen mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Coburg Ausweichstellen herzustellen, sofern der freihändige Erwerb der hierfür benötigten Flächen möglich ist.
- 5.12 Land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen, die vorübergehend für die Durchführung der Baumaßnahme in Anspruch genommen werden, sind nach Abschluss der Bauarbeiten in einem für die Ausübung ordnungsgemäßer Land- und Forstwirtschaft geeigneten Zustand zurückzugeben, sofern nicht zwischen dem Landkreis Coburg und dem jeweiligen Eigentümer eine anderweitige Regelung getroffen worden ist. Im Rahmen der durchgeführten Baumaßnahmen dürfen keine neuen Bodenverdichtungen oder Staunässebereiche auf verbleibenden land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen entstehen.
- 5.13 Sofern die nicht von der Planfeststellung umfassten Flächen zwischen dem neu herzustellenden öffentlichen Feld- und Waldweg gemäß lfd.Nr. 1.16 BV und der Trasse der künftigen Kreisstraße CO 13, auf denen die Gemeinde Ebersdorf b.Coburg die Anlage einer Seitendeponie beabsichtigt, binnen eines Jahres nach Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses freihändig erworben sind, ist der öffentliche Feld- und Waldweg lfd.Nr. 1.16 BV straßenbegleitend entlang der künftigen Trasse der Kreisstraße CO 13 zu führen.

- 5.14 Hinsichtlich der durch das Bauvorhaben entstehenden Grundstücksrestflächen hat der Baulastträger im Benehmen mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Coburg die Möglichkeiten eines "freiwilligen Land-/Flächentausches" voll auszuschöpfen, um das Ziel einer rationellen Weiterbewirtschaftung dieser Flächen im Rahmen der landwirtschaftlichen Nutzung zu ermöglichen.
- 5.15 Im Bereich des Grundstückes Fl.Nr. 306/1 Gemarkung Friesendorf ist am Dammfuß der Böschung eine zusätzliche (zum Lindenbach hin entwässernde) Entwässerungsmulde anzulegen.
- 5.16 Soweit die planfestgestellte Trasse der CO 13 Waldflächen an- oder durchschneidet, hat der Landkreis Coburg auf seine Kosten eine Beweissicherung hinsichtlich der direkten und indirekten Folgeschäden an dem Waldbestand, die auf den Bau der CO 13 zurückgeführt werden können, vorzunehmen bzw. vornehmen zu lassen.

6. Belange der Deutschen Bahn AG

- 6.1 Für das Bauwerk Nr. 0-1 (Überführung der Kreisstraße CO 13 über die Bahnlinie Eisenach-Lichtenfels gemäß lfd.Nr. 2.1 BV), das Bauwerk 0-2 (Fuß- und Radwegunterführung der Bahnlinie Eisenach-Lichtenfels gemäß lfd.Nr. 2.2 BV) und für das Bauwerk Nr. 0-3 (Fuß- und Radwegunterführung der Bahnlinie Eisenach-Lichtenfels gemäß lfd.Nr. 2.3 BV) sind für die Kreuzungsbereiche Straße/Bahnlinie mit der Deutschen Bahn Netz AG Kreuzungsvereinbarungen abzuschließen.

Der Abstand der neu anzulegenden bzw. zu ergänzenden bahnparallelen öffentlichen Feld- und Waldwege zur Gleisachse darf grundsätzlich 5 m nicht unterschreiten. Der DB Netz AG sind Querschnitte mit Bezug zum nächstgelegenen Streckengleis zur Prüfung und Zustimmung vorzulegen.

- 6.2 Die gemäß lfd.Nrn. 1.10 und 1.11 BV herzustellenden öffentlichen Feld- und Waldwege werden zu öffentlichen Feld- und Waldwegen in der Baulast der Gemeinde Ebersdorf b.Coburg gewidmet. Entgegenstehende Regelungen in Spalte 4 lfd.Nr. 1.10 und 1.11 BV sind gegenstandslos.
- 6.3 Die Unterhaltungslast der gemäß lfd.Nrn. 3.10 und 3.11 BV vorgesehenen Durchlässe obliegt der Gemeinde Ebersdorf b.Coburg. Entgegenstehende Regelungen in den genannten Nummern des Bauwerksverzeichnisses sind gegenstandslos.
- 6.4 Für neu zu errichtende Durchlässe unter der Bahnlinie Eisenach-Lichtenfels bzw. die Mitbenutzung bahneigener Durchlässe ist mit der DB Netz AG eine vertragliche Regelung herbeizuführen.

- 6.5 Für die aufzulassenden höhengleichen Bahnübergänge (Bahn-km 140,810 und Bahn-km 139,990) ist im Kreuzungsbereich der Regelbettungsquerschnitt wieder herzustellen. Die Maßnahmen sind mit der DB Netz AG abzustimmen und umzusetzen.
- 6.6 Die DB Energie GmbH, Nürnberg, ist rechtzeitig vor Beseitigung des Bahnüberganges in Bahn-km 139,990 zwecks Sicherung ihrer Anlage (50-Hz-Stromanschluss) zu informieren.
- 6.7 Die Kabel- und Telekommunikationsanlagen der DB Kommunikationstechnik sind bei der Bauausführung zu beachten.
- 6.8 Auf die betriebsnotwendigen Kabel und Leitungen der DB AG ist bei der Ausführung der Bauarbeiten besonders zu achten. Deren genaue Lage ist rechtzeitig vor Baubeginn durch eine Spartenanfrage abzuklären. Evtl. vorhandene Leitungen und Kabel sind im Beisein der zuständigen Unterhaltungsstellen und dem Landkreis Coburg vor Baubeginn örtlich durch Auspflockung etc. festzulegen. Die bauausführenden Firmen haben das Kabelmerkblatt der DB AG vor Beginn der Arbeiten schriftlich anzuerkennen.
- 6.9 Es ist darauf zu achten, dass evtl. vorhandene Kabeltröge sowie Kabelschächte weder von Baumaschinen etc. befahren werden, noch dass Baustoffe oder Bauschutt über den genannten Anlagen zu liegen kommt.
- 6.10 Um Erschwernisse bei der Beseitigung von Schadensereignissen auszuschließen, dürfen bahneigene Kabel und Leitungen grundsätzlich nicht überbaut werden. Zu einer Überbauung zählt u.a. auch die Asphaltierung sowie Pflasterung von Wegen und Straßen.
- 6.11 Die Durchführung von Bauarbeiten auf oder in unmittelbarer Nähe zu Bahnanlagen dürfen nur nach vorheriger Zustimmung des zuständigen Bezirksleiters Fahrbahn ausgeführt werden. Die erforderlichen Absprachen und Festlegungen zur Sicherung der Arbeiten in Gleisnähe und Maßnahmen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes sind rechtzeitig mit dem Bezirksleiter Fahrbahn abzuklären und schriftlich festzulegen.
- 6.12 Ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen.
- 6.13 Die Standsicherheit und die Funktionstüchtigkeit aller durch die geplanten Baumaßnahmen betroffenen oder beanspruchten Bahnanlagen ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten.
- 6.14 Ohne Vorlage eines geprüften statischen Nachweises darf der Einflussbereich der Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) nicht beeinträchtigt werden. Der Stützbereich verläuft im Allgemeinen 1: 1,5 geneigt (je nach Bodenart u.U.

auch flacher); er beginnt am Schotterfußpunkt 3,40 m von der Gleisachse.

- 6.15 Zur Sicherung der Standsicherheit der Oberleitungsmasten ist ein Mindestabstand von 5 m zur Kante des Mastfundamentes vorzusehen. In diesem Bereich darf weder an- noch abgegraben werden. Bei Überschreitung des Abstandes ist ein geprüfter statischer Nachweis für die betroffenen Oberleitungsmasten zu erbringen.
- 6.16 Bei allen Arbeiten in der Nähe von unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung, muss von diesen Teilen auf Geräte, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Schutz am Stand von mindestens 3 m eingehalten werden. Dabei ist die Trift durch Wind zusätzlich zu berücksichtigen.
- 6.17 Werden durch die geplanten Baumaßnahmen Vegetationsarbeiten (Rückschnitt, Baumfällungen) auf Bahngrund erforderlich, so ist hierfür die Zustimmung der DB Netz AG einzuholen.
- 6.18 Grenzsteine, Grenzmarkierungen und Kabelmerksteine dürfen nicht beschädigt, verändert, entfernt, verschüttet oder überdeckt werden. Erforderlichenfalls sind sie zu Lasten des Verursachers neu einzumessen und zu setzen.
- 6.19 Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen können.
- 6.20 Auf die Vermeidung von Staubbildung während der Bauarbeiten, die eine Sichtbeeinträchtigung des Eisenbahnpersonals zur Folge haben können, ist grundsätzlich zu achten.
- 6.20 Werden bei einem Kraneinsatz Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine kostenpflichtige Kranvereinbarung zu schließen, die mindestens 8 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist.
- 6.21 Nach Beendigung der Bauarbeiten ist - sofern im Zuge der Bauarbeiten Bahngelände in Anspruch genommen worden ist - der ursprüngliche Zustand des Bahngeländes wieder herzustellen. Erdaushub darf nicht auf Bahngrund zwischen- oder abgelagert werden.
- 6.22 Alle Neuanpflanzungen im Bereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die Bahnrichtlinie 882 zu beachten.

7. Sonstige private Belange

Für das Grundstück Fl.Nr. 302 Gemarkung Friesendorf (Friesendorfer Straße 19) hat der Landkreis Coburg auf seine Kosten ein Beweissicherungsverfahren hinsichtlich der Auswirkungen von evtl. beim Bau der Kreisstraße CO 13 verursachten Erschütterungen durchführen zu lassen.

8. Sonstige öffentliche Belange, Belange der Versorgung und Belange der Leitungsträger

8.1 Die tangentielle Anbindung der Kreisverkehrszufahrten ist im Rahmen der Bauausführung zu berücksichtigen.

8.2 Die bauausführenden Unternehmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz - DSchG) Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage treten, unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Coburg) oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind.

8.3 Die im Bereich der Aufweitung der Weinleite in Friesendorf (Ifd.Nr. 1.14 BV) vorhandene MS- und NS-Kabel der Gemeindewerke Ebersdorf b.Coburg sind vor Baubeginn zu orten und bei der Bauausführung zu berücksichtigen.

8.4 Das Bauwerksverzeichnis (Unterlage Nr. 7.2) ist wie folgt zu ändern:

8.4.1 In Ifd.Nr. 1.1 Spalte 2 ist die Bau-km-Bezeichnung "0+1905" zu berichtigen in "1+905".

8.4.2 In Ifd.Nrn. 4.9 und 4.22 BV ist in Spalte 4 als bisheriger und künftiger Eigentümer "Gemeindewerk Ebersdorf" vorzutragen (anstelle von "Gemeinde Ebersdorf b.Coburg").

8.4.3 In Ifd.Nr. 4.12 ist in Spalte 4 als bisheriger und künftiger Eigentümer "Gemeinde Ebersdorf b.Coburg" vorzutragen (anstelle von "Gemeindewerke Ebersdorf b.Coburg").

8.5 Ifd.Nr. 4.1 BV wird wie folgt geändert:

- Spalte 3 Ferngas Nordbayern GmbH (FGN)
Ferngasleitung FGN DN 100
Ferngasleitung FGN DN 200
- Spalte 4 Bisheriger und künftiger Eigentümer: "Ferngas Nordbayern GmbH (FGN)"

- 8.6 Lfd.Nr. 4.4 BV wird wie folgt geändert:
- Spalte 3: Kabelschutzrohranlage mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln DN 100
 - Spalte 4: Bisheriger und künftiger Eigentümer GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG
- 8.7 Die von der PLEdoc mit Schreiben vom 27.09.2010 Nr. PB_226766 genannten Ferngasleitungen Nrn. FGN L Nr. 1/75, DN 100 und FGN L Nr. 1/76, DN 200 sind einschließlich des jeweils 10 m breiten Schutzstreifens im Zuge der Bauausführungsplanung zu berücksichtigen. Die Detailplanung ist rechtzeitig auch mit der Autobahndirektion Nordbayern (Dienststelle Bayreuth) abzustimmen, soweit die Ferngasleitungen in der Bauverbotszone gemäß § 9 Abs. 1 FStrG zu liegen kommen.
- 8.8 Die PLEdoc ist möglichst frühzeitig von Beginn und Ablauf der Baumaßnahmen zu unterrichten, damit die erforderlichen leitungstechnischen Sicherungs- und Umlegungsmaßnahmen vom Leitungsbetreiber rechtzeitig veranlasst werden können.
- 8.9 Der SÜC Energie und H₂O GmbH sind Beginn und Ablauf der Baumaßnahmen im Bereich der von ihr betriebenen Versorgungsleitungen rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen. Evtl. notwendige Verlegungs- und Sicherungsmaßnahmen sind mit der SÜC Energie und H₂O GmbH abzustimmen.
- 8.10.1 Der Zustand der Abwasserleitung DN 200 des Zweckverbandes Abwasserbeseitigung Mittlerer Itzgrund (lfd.Nr. 4.6 BV) ist zwischen den Schächten 274 und 277 vor Beginn und nach Abschluss der Bauarbeiten zu dokumentieren. Eine Druckprüfung ist durchzuführen. Die genannte Abwasserleitung ist bei der Errichtung des Bauwerkes BW 0-1 (Führung der Kreisstraße CO 13 über die Bahnlinie Eisenach-Lichtenfels) zu sichern. Sofern schwere Baumaschinen die Abwasserleitung befahren sollten, ist diese mit Abdeckplatten zu sichern.
- 8.10.2 Bei der Verlegung des Lindenbaches (lfd.Nr. 5.12 BV) ist ein Mindestabstand von 1 m zur Abwasserleitung des Zweckverbandes Abwasserbeseitigung Mittlerer Itzgrund (lfd.Nr. 4.6 BV) einzuhalten.
- 8.10.3 Der Zweckverband Abwasserbeseitigung Mittlerer Itzgrund ist vom Beginn und vom Abschluss der Bauarbeiten sowie von der Abnahme der Baumaßnahme rechtzeitig zu benachrichtigen.
- 8.10.4 Die Eigentumsverhältnisse des Abwasserkanals DN 200 in der Garnstadter Straße (lfd.Nr. 4.21 BV) sind zu überprüfen und ggf. zu berichtigen.

- 8.10.5 Lfd.Nr. 5.8 Spalte 4 BV ist wie folgt zu ändern: Künftiger Eigentümer oder Unterhaltungspflichtiger: "Landkreis Coburg".
- 8.10.6 Lfd.Nr. 5.9 Spalte 4 BV ist wie folgt zu ändern: Bisheriger Eigentümer: "Gemeinde Ebersdorf b.Coburg" ist zu streichen.
- 8.11 Soweit bei den Bauarbeiten für das planfestgestellte Bauvorhaben Anlagen der Bundesautobahn A 73 (Wildschutzzaun, Absturzsicherungen) beeinträchtigt werden, sind diese in Abstimmung mit der Autobahndirektion entsprechend wieder herzustellen, zu verlängern oder anzupassen. Die Kosten hierfür trägt der Landkreis Coburg.
- 8.12 Der Landkreis Coburg hat zu gewährleisten, dass in Folge der Einleitungen in den Lindenbach (siehe Nr. III Nrn. 2.1 bis 2.3 des Beschlusstextes) sowohl die Funktion der Entwässerungsanlagen der Bundesautobahn A 73 als auch die hydraulische Situation der BAB-Entwässerung im Einleitungsbereich nicht nachteilig verändert werden.
- 8.13 Die Ausführungsplanung und die Bauausführung für das planfestgestellte Bauvorhaben sind rechtzeitig mit der Autobahndirektion Nordbayern (Dienststelle Bayreuth) abzustimmen.

VII.

1. Die Kosten des Planfeststellungsverfahrens trägt der Landkreis Coburg.
2. Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine Gebühren erhoben.
3. Die Auslagen betragen 758,40 €.

Gründe:

I.

1. Der Landkreis Coburg beabsichtigt die Verlegung der Kreisstraße CO 13 von Bau-km 0+298 bis Bau-km 1+906 zur Beseitigung der beiden höhengleichen Bahnübergänge in Bahn-km 140,810 und 139,990 der Strecke Eisenach-Lichtenfels im Gebiet der Gemeinde Ebersdorf b. Coburg.
2. Für das beabsichtigte Straßenbauvorhaben beantragte der Landkreis Coburg mit Schreiben vom 11.05.2010 bei der Regierung von Oberfranken die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 21.06.2010 das Anhörungsverfahren ein. Die eingereichten Planunterlagen wurden gemäß Art. 73 Abs. 3, Abs. 5 BayVwVfG i.V.m. Art. 38 Abs. 1 BayStrWG in der Zeit vom 09.07.2010 bis 09.08.2010 bei der Verwaltungsgemeinschaft Grub a. Forst und in der Zeit vom 12.07. bis 13.08. in der Gemeinde Ebersdorf b. Coburg öffentlich zu allgemeiner Einsicht aus. In den Bekanntmachungen wurde jeweils darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Verwaltungsgemeinschaft Grub a. Forst, bei der Gemeinde Ebersdorf b. Coburg oder bei der Regierung von Oberfranken bis spätestens zwei Wochen nach Beendigung der jeweiligen Auslegung schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können und dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen gegen den Plan, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen sind. Nicht ortsansässige Betroffene wurden 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:

- Gemeinde Grub a. Forst
- Gemeinde Ebersdorf b. Coburg
- Landratsamt Coburg
- Wasserwirtschaftsamt Hof
- Deutsche Telekom, Netzproduktion GmbH, Bamberg
- Fernwasserversorgung Oberfranken
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Bamberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Coburg
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Bamberg
- Amt für ländliche Entwicklung Oberfranken

- Staatliches Bauamt Bamberg
- Bezirk Oberfranken, Fachberatung für Fischerei
- Autobahndirektion Nordbayern
- Zweckverband Abwasserbeseitigung "Mittlerer Itzgrund"
- DB Services Immobilien GmbH, Nürnberg
- PLEdoc GmbH, Essen
- SÜC Energie und H₂O GmbH, Coburg
- Landesbund für Vogelschutz, Kreisgeschäftsstelle Coburg
- Bund Naturschutz in Bayern e.V., Landesfachgeschäftsstelle Nürnberg
- EON Bayern AG, Bamberg

Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und die gegen den Plan erhobenen Einwendungen wurden mit den Beteiligten am 20.07.2011 im Rathaussaal der Gemeinde Ebersdorf b. Coburg erörtert.

II.

1. Rechtsgrundlagen – Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens

Kreisstraße mit besonderer Bedeutung dürfen nicht nach Art. 36 Abs. 1 und 2 BayStrWG grundsätzlich nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Für die vorliegende Planfeststellung gilt das Bayer. Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) i.V.m. Art. 72 bis 78 des Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG). Die Kreisstraße CO 13 stellt eine Straße von "besonderer Bedeutung" im Sinne des Art. 36 Abs. 2 BayStrWG dar. Sie beginnt im Süden an der Anschlussstelle Ebersdorf b. Coburg der Bundesautobahn A 73 mit der Bundesstraße 303. Im Norden schließt sie an die vorhandene Trasse der Kreisstraße CO 13 an. Durch diese Verbindung mit dem übergeordneten Straßennetz kommt der Kreisstraße CO 13 eine besondere Bedeutung zu.

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 dem durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt demnach alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 75 Abs. 1 Satz 1

BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist allerdings die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Auf Grund von § 19 Abs.1 und Abs. 3 WHG und Art. 63 BayWG kann der Regierung von Oberfranken jedoch – im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde – auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

Die Regierung von Oberfranken ist für die Durchführung des Anhörungsverfahrens und die Feststellung dieses Plans nach Art. 39 Abs. 1 BayStrWG sachlich und örtlich zuständig.

2. Erforderlichkeit der Verlegung der Kreisstraße CO 13 – Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Die Maßnahme dient der Verbesserung der Verkehrsabwicklung sowie der Verkehrssicherheit. Sie ist aus Gründen des Gemeinwohls unter besonderer Berücksichtigung der straßenrechtlichen Zielsetzungen vernünftigerweise geboten (Art. 9 Abs. 1 BayStrWG).

Die bestehende Kreisstraße CO 13 verläuft von der Bundesstraße 303 zunächst in östlicher, später in nördlicher Richtung durch die Gemeinde Ebersdorf b. Coburg nach Großgarnstadt. Straßenverkehrszählungen aus den Jahren 2000 und 2005 belegen, dass die verkehrliche Situation auf der Kreisstraße CO 13 in der Ortsdurchfahrt der Gemeinde Ebersdorf b. Coburg durch einen starken Durchgangsverkehr mit 5.750 Fahrzeugen/Tag und einem Anteil von 1.124 Fahrzeugen des Güter- und Schwerverkehrs gekennzeichnet ist. Der höhengleiche beschränkte Bahnübergang wirkt sich negativ auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit aus. Die Taktzeiten des Bahnverkehrs haben sich erhöht. Die Bahnschranke ist mindestens 64 mal am Tage geschlossen. Der beschränkte Bahnübergang in Bau-km 140,810 der Bahnlinie Eisenach-Lichtenfels hat somit auf den Verkehrsfluss und auf die Sicherheit negative Auswirkungen. Erschwerend hinzukommt der hohe Lkw-Anteil; in den anliegenden Betrieben sind rd. 200 Lkw stationiert. Bei den Verkehrszählungen seit 1990 wurde ein stetig steigendes Verkehrsaufkommen der Kreisstraße CO 13 bis zum Jahr 2005 festgestellt. Die Steigerungen, welche im 5-Jahreszeitraum ermittelt werden, haben eine Zunahme des Kfz-Verkehrs von 3.906 Fahrzeugen/Tag um mehr als 47 % auf 5.750 Fahrzeuge ergeben. Beim Güter- und Schwerlastverkehr betrug die Steigerung 49 % von 950 Fahrzeugen/Tag auf 1.416 Fahrzeuge. Wegen der vorhandenen straßenbaulichen Gegebenheiten, der städtebaulichen Situation und der hohen Verkehrsbelastung haben sich in der Ortsdurchfahrt von Ebersdorf b. Coburg, die nicht nur eng und kurvig, sondern durch die beidseitige Bebauung auch sehr unübersichtlich ist, unerträgliche Verkehrsverhältnisse und Sicherheitsmängel eingestellt, welche die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges und damit die Verlegung der Kreisstraße CO 13 erforderliche machen. Weiter hat sich die Situation durch die Verkehrsfreigabe des letzten Teilstückes der Bundesautobahn A 73 zwischen den Bundesstraßen B 173 bei Lichtenfels und der Bundesstraße 303 bei

Ebersdorf b. Coburg im Jahre 2008 verschärft. Mit der Bundesautobahn A 73 ist eine durchgehende Verbindung zwischen der Bundesautobahn A 9 bei Nürnberg und der Bundesautobahn A 71 bei Suhl in Thüringen fertig gestellt. Die Kreisstraße CO 13 wird dabei für den Raum nordöstlich von Ebersdorf als Zubringer zur Autobahn genutzt. Die vorhandene Kreisstraße CO 13 ist der einzige durchgehende Straßenzug im Raum Ebersdorf b. Coburg, der den starken Schwerverkehr von und zu den einzelnen Betrieben aufnehmen kann. Eine Stagnation bzw. Rückläufigkeit der Verkehrsentwicklung ist derzeit nicht erkennbar. In der Gemeinde Ebersdorf b. Coburg wurden neue Bebauungspläne für Gewerbegebiete aufgestellt. Es ist daher eine weitere Zunahme des Schwerverkehrs zu erwarten. Die Verkehrsprognose für das Jahr 2020 von Professor Dr. Ing. Harald Kurzak vom 05.03.2003 wurde auf der Grundlage einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2001 durchgeführt. Der Großraum Coburg mit der Bundesautobahn A 73 und der Bundesstraße 999 (Ortsumgehung Rödental) wurde neu betrachtet. Für die Kreisstraße CO 13 ergibt sich ohne die Verlegung eine Belastung von 10.100 Kfz/Tag in der Coburger Straße. Der Verkehr auf der verlegten CO 13 im Zuge der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge hat in der Verkehrsprognose 2020 eine maximale Belastung von 7.800 Kfz/Tag. Die Verkehrsbelastung in Ebersdorf b. Coburg wird durch die verlegte CO 13 halbiert. Durch die Verlegung werden damit auch die Lärm- und Abgasimmissionen spürbar abnehmen. Die Bahnlinie Eisenach-Lichtenfels ist künftig höhenfrei zu queren. Damit wird eine erhebliche Verbesserung der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene zu erwarten sein. Die Verlegung wird dazu beitragen, nennenswerte Zeit- und Betriebskosten der Straßennutzer einzusparen und den Verkehr der angrenzenden Gewerbegebiete aufzunehmen und auf direktem Weg zur Bundesstraße 303 und Bundesautobahn A 73 abzuführen. Die Leistungsfähigkeit der CO 13 wird sich durch die Verlagerung aus dem Ortskern und durch die höhenfreie Kreuzung der Bahnlinie Eisenach-Lichtenfels deutlich verbessern.

Soweit die Notwendigkeit der Verlegung der CO 13 mit der vermuteten Abnahme der Verkehrsbelastung nach Fertigstellung der Ortsumgehung Rödental (B 999) in Abrede gestellt wird, sind diese Einwendungen zurückzuweisen. Die verkehrlichen Auswirkungen dieser Bundesstraße sind in der Verkehrsprognose für das Jahr 2020 bereits enthalten.

Die vorliegende Planfeststellung umfasst die Verlegung der Kreisstraße CO 13 zur Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge in Bahn-km 140,810 und 130,990 der Strecke Eisenach-Lichtenfels in der Gemeinde Ebersdorf b. Coburg. Die verlegte Strecke beginnt an der Anschlussstelle der Bundesautobahn A 73/Bundesstraße 303. Von dort verläuft sie in nordöstlicher Richtung, überquert das Lindenbachtal mit der Bahnlinie und führt zwischen dem Werksgelände der Fa. Schuhmacher und dem Reinersberger Wald zur bestehenden CO 13 südlich von Großgarnstadt. Die Wahllinie wurde so gestaltet, dass einerseits die Eingriffe in Natur und Landschaft minimiert, andererseits die vorgegebenen Trassierungselemente aus dem einschlägigen straßenbaulichen

Richtlinien eingehalten wurden. Die neue Trasse kreuzt die Gemeindestraße Ebersdorf b. Coburg-Friesendorf bei Bau-km 0+505. Der Knotenpunkt wird als Kreisverkehrsplatz ausgebildet. Für Fußgänger und Radfahrer zwischen Ebersdorf b. Coburg und Zeickhorn ist der Weg entlang der Bahnlinie vorgesehen. Das Lindenbachtal und die Eisenbahnlinie Eisenach-Lichtenfels werden bei Bau-km 0+870 höhenfrei gequert. Das Brückenbauwerk im Lindenbachtal ist ein 4-Feld-Bauwerk mit einer Länge von 77 m. Der Bahnübergang bei Bahn-km 140,810 in der Garnstadter Straße wird aufgelassen. Für Fußgänger und Radfahrer wird eine höhenfreie, behindertengerechte Unterführung an gleicher Stelle errichtet. Der Bahnübergang bei Bahn-km 139,990 in der Gemeindestraße Ebersdorf b. Coburg-Friesendorf wird ebenfalls aufgelassen. Für den motorisierten Verkehr steht die neue verlegte Kreisstraße CO 13 zur Verfügung. Für Fußgänger und Radfahrer wird zwischen Friesendorf und der Bahnlinie entlang der neuen CO 13 eine Verbindung geschaffen. Die neue Fußgängerunterführung entsteht bei Bahn-km 140,220. Über diese Verbindung kann der Bahnhof Ebersdorf b. Coburg sicher erreicht werden. Die Friesendorfer Straße wird bei Bau-km 1+227 höhengleich gekreuzt. Hier ist ebenfalls ein Kreisverkehrsplatz vorgesehen. Das Netz der öffentlichen Feld- und Waldwege wird längs der Trasse ergänzt. Im ersten Bereich bis zur Bahnlinie wird auf Ebersdorfer Seite ein parallel öffentlicher Feld- und Waldweg zwischen dem Gewerbegebiet Ebersdorf-West, Teilgebiet 3, über die Gemeindestraße Ebersdorf b. Coburg-Friesendorf bis zum Regenrückhaltebecken am Lindenbach vorgesehen. Auf der Ebersdorfer Seite ist nach Querung der Bahnlinie ein parallel öffentlich geführter Feld- und Waldweg zur Erschließung der Grundstücke vorgesehen. Ab dem Lärmschutzwall der Fa. Schuhmacher führt ein paralleler Weg bis zur Gemeindestraße Ebersdorf b. Coburg-Garnstadt. Dort schließt der Weg an dem auf der Westseite der genannten Gemeindestraße verlaufenden Weg an.

- 2.1 Die Einwendungen, die das Fehlen einer alternativen Untersuchung, insbesondere der sog. "Bürgervariante" zum Inhalt haben, werden zurückgewiesen. Die Trasse der "Bürgervariante" schwenkt im Bereich des Knotenpunktes Zeickhorner Straße nach Süden ab, verläuft dann von Bau-km 0+850 bis Bau-km 1+300 im Bereich des Lindenbachs, quert sodann die Eisenbahnlinie Eisenach-Lichtenfels mit einem 5-Feld-Bauwerk, um anschließend in einem Gegenbogen zwischen dem Werksgelände der Fa. Schuhmacher und jenem der Fa. Caruso zu verlaufen. Ca. 250 m nördlich des bestehenden Bahnüberganges bei Bahn-km 140,810 wird die "Bürgervariante" an die bestehende Kreisstraße CO 13 angebunden.

Die "Bürgervariante" wurde aufgrund der beengten Platzverhältnisse in einer engen Bogenfolge mit Radien von 180 m und 120 m mit einem Mindestradius von $R = 120$ m trassiert. Das entspricht einer Entwurfsgeschwindigkeit von 60 km/h. Gleichzeitig ist die maximal zulässige Geschwindigkeit auf 60 km/h zu beschränken, da bei einer Geschwindigkeit $v_{85} = 80$ km/h die maximal zulässige Querneigung von 8 % nicht eingehalten werden kann. Die "Bürgervariante" genügt somit nicht den an einen Neubau der Kreisstraße CO 13 zu stellenden Anforderungen einer verbesserten Linienführung. Die Trassierungselemente

erfüllen angesichts des zu erwartenden Verkehrs von 7.800 Fahrzeugen am Tag nur die unteren Grenzwerte. Für die Überführung der CO 13 über die Bahnlinie Eisenach-Lichtenfels muss ein 5-Feld-Bauwerk erreicht werden. Die lichte Weite beträgt 131 m und ist damit mehr als doppelt so lang wie das Bauwerk in der Planfeststellungslösung (lichte Weite = 62,74 m). Das Bauwerk liegt im Radius $R = 120$ m und in einer Kuppe. Auf der Westseite verläuft der Übergangsbogen $A = 120$ m ebenfalls auf dem Bauwerk. Dadurch erhöht sich der bautechnische Aufwand zur Herstellung der Brücke gegenüber der Planfeststellungslösung deutlich. Hier liegt das Bauwerk in einem konstanten Radius $R = 800$ m. Zudem werden durch den Radius im Brückenbauwerk in Verbindung mit der Kuppenlage die Sichtverhältnisse eingeschränkt. Schließlich ist bei einem Radius von $R = 120$ m eine zusätzliche Verkehrsgefährdung im Winter zu erwarten. Zur Einhaltung der erforderlichen Haltesicht bei einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h muss das Bauwerk um 0,75 m aufgeweitet werden. Durch die aufwendigere Brückenkonstruktion sowie die Verlängerung und Verbreiterung des Überführungsbauwerkes über die Bahnlinie erhöhen sich die Baukosten um insgesamt 1,5 Mio. €. Aufgrund der deutlich erhöhten Baukosten und der unzureichenden Trassierung ist die Planfeststellungslösung der "Bürgervariante" aus technischer Sicht vorzuziehen.

Die wesentlichen Nachteile der "Bürgervariante" liegen im ökologischen Bereich. Auf ca. 450 m wird der Teilbereich des als Biotop kartierten Lindenbaches mit seinem noch relativ unverbauten Fließgewässer, seinen Auwaldresten, den sonstigen Feuchtwäldern und den feuchten Hochstaudenfluren zerstört. Der Bach selbst wird auf 150 bis 200 m Länge überbaut. Bei den angrenzenden Wiesen handelt es sich teilweise um nach § 30 BNatSchG geschützte seggen- und binsenreiche Nasswiesen. Die "Bürgervariante" vermeidet zwar den Eingriff in den Wald am Reinersberg (Rodung von ca. 0,5 ha Wald), jedoch verursacht sie einen erheblichen Eingriff bei der östlichen Anbindung von Ebersdorf. Hier müsste Wald in einer Größenordnung von ebenfalls einem halben ha gerodet werden. Außerdem würden auch hier Eingriffe in ein naturnahes Fließgewässersystem auf ca. 100 m unvermeidlich sein. Es handelt sich dabei um einen aus Richtung Großgarnstadt kommenden namenlosen Graben, der als Biotop in der amtlichen Biotopkartierung aufgenommen wurde. Die "Bürgervariante" vermeidet zwar den Eingriff in den Wald am Reinersberg, mit der Verlegung der Garnstädter Straße nach Osten und der Anbindung an den neuen Kreisverkehr ergibt sich jedoch ein Eingriff in den angrenzenden Fronberg. Die Einschnittsböschungen erreichen eine maximale Höhe von rd. 8 m. Zur Reduzierung des Eingriffes in das Waldstück Fronberg sind entsprechende Stützkonstruktionen erforderlich. Aus Sicht des Naturschutzes ist die "Bürgervariante" als die deutlich schlechtere zu bezeichnen. Die Zerstörung von mehr als 500 m derzeit intakten Fließgewässers ist kaum ausgleichbar und sollte unter allen Umständen vermieden werden. Die Eingriffe in das Landschaftsbild durch die Dammschüttungen der Planfeststellungsstrasse können durch geeignete Gestaltungsmaßnahmen besser ausgeglichen werden als die Eingriffe der "Bürgervariante" im Bereich der Anbindung Ebersdorf.

Die "Bürgervariante" benötigt Flächen aus dem Werksgelände der Fa. Schuhmacher Packaging GmbH und zwar die Fl.Nrn. 1097/2, 1099/1, 1286, 1287 und 1288 Gemarkung Ebersdorf. Für diese zur Zeit freiliegenden Flächen liegen seitens der Fa. Schuhmacher konkrete Planungsabsichten für die Errichtung eines Verwaltungsgebäudes und eines Papierlagers vor. Bei Verwirklichung der "Bürgervariante" würde die wirtschaftliche Erweiterung des Betriebsstandortes zerstört.

Die "Bürgervariante" ist um ca. 325 m kürzer als die Planfeststellungstrasse. Daraus ergibt sich eine geringere Versiegelung von ca. 2.450 m². Demgegenüber steht aber eine zusätzliche Versiegelung bei der "Bürgervariante" durch die Verlegung der Garnstädter Straße in Höhe von rd. 1.200 m². Somit ergibt sich bei der "Bürgervariante" eine geringere Versiegelung von insgesamt rd. 1.250 m².

Das Abwägungsgebot umfasst ggf. auch eine Variantenuntersuchung. Kommen Alternativlösungen ernsthaft in Betracht, so hat die Planfeststellungsbehörde sie zwar als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen privaten Belange einzubeziehen. Sie ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und jede denkbar mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsalternative gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Die Forderung der Einwendungsführer, dass die "Bürgervariante" in vollem Umfang geprüft und geplant werden müsse, geht fehl. Trassenvarianten brauchen nur soweit untersucht zu werden, bis erkennbar wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind. Die Planungsvariante muss also nicht so detailliert ausgearbeitet werden, dass sie Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses sein könnte. Es ist vielmehr ausreichend, dass die Alternativplanung soweit erstellt wird, dass der mit den örtlichen Besonderheiten Vertraute die Vor- und Nachteile der verschiedenen Alternativen beurteilen kann. Können durchgreifende Nachteile einer Variante bereits aufgrund einer Grobanalyse nachvollziehbar gemacht werden, scheidet zum einen die rein vorbeugende Fertigung weiterer Pläne schon deshalb aus, weil deren Kosten als Entwurfsplanung bereits stark ins Gewicht fallen würden, zum anderen aber auch, weil weitere Pläne und Untersuchungen etwa zu Immissionsauswirkungen der Alternativtrasse dann für eine weitere sachbezogene Aufbereitung des Abwägungsmaterials nicht erforderlich ist.

2.2 Gestaltungsvarianten der planfestgestellten Trasse

- 2.2.1 Die Forderung, die geplante Fußgänger- und Radwegeunterführung BW Nr. 0-2 (Ifd. Nr. 2.2 BV) so zu dimensionieren, dass sie für landwirtschaftliche Fahrzeuge (hochwasserfrei) benutzbar sei, wird zurückgewiesen. Die geplante neue Fuß- und Radwegunterführung bei Bahn-km 41,22 kann mit einer lichten Höhe von 2,50 m frei entwässert werden. Bei einer Vergrößerung für landwirtschaftliche Fahrzeuge ist dies bei einer erforderlichen lichten Höhe von 4,00 m nicht mehr gegeben. Eine Vergrößerung der lichten Höhe ist nur durch eine Tieferle-

gung der Unterführung möglich. Dadurch würde das Bauwerk ständig unter Grundwasser stehen. Abhilfe könnte nur mit einer Grundwasserwanne und einem Pumpwerk geschaffen werden. Diese erforderlichen Baumaßnahmen würden zu unverhältnismäßig hohen Herstellungs- und Unterhaltungskosten führen, die nicht vertretbar sind. Landwirtschaftliche Fahrzeuge können über die künftige Kreisstraße CO 13 die Grundstücke jenseits der Bahnlinie – ggf. unter Inkaufnahme eines zumutbaren Mehrweges – erreichen.

- 2.2.2 Die Forderung auf die Überführung der Kreisstraße CO 13 über die Bahnlinie Eisenach-Lichtenfels (BW Nr. 0-1) zu verzichten und stattdessen bei Bahn-km 140,162 eine Straßenunterführung zu errichten, wird zurückgewiesen. Eine Straßenunterführung mit einer lichten Höhe von 4,70 m wäre nur mit erheblichen – nicht vertretenden – baulichen Maßnahmen möglich. Ein massiver Eingriff in das Grundwasser wäre unvermeidlich. Der Lindenbach müsste gedükt werden und in Richtung Friesendorf entstünden große Längsneigungen.
- 2.2.3 Die Einwendungen, die das Fehlen einer höhenungleichen Querung der Kreisstraße CO 13 für Fußgänger und Radfahrer nach Großgarnstadt bemängeln, werden zurückgewiesen. Durch den Versatz der vorhandenen Kreuzung und keiner möglichen höhengleichen Überquerungshilfe durch den versetzten Ein- und Abbiegeverkehr stellt die Überquerung der Kreisstraße mit einem Prognose-DTV von 7.800 Kfz täglich (derzeit rd. 4.000 Kfz täglich) ein zunehmendes Sicherheitsproblem dar. Deshalb sollte die Realisierung einer Unterführung in Nähe des Betriebsgeländes der Fa. Busch Automobile für Fußgänger und Radfahrer angestrebt werden. Diese Unterführung ist jedoch nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.
- 2.2.4 Die Einwendungen, die einen fehlenden bzw. unsicheren Geh- und Radweg zwischen Friesendorf und Ebersdorf zum Gegenstand haben, werden zurückgewiesen. Im Zuge der Kreisstraße CO 13 wird eine sichere Fuß- und Radwegverbindung von Friesendorf nach Ebersdorf geschaffen. Sie führt über den neuen öffentlichen Feld- und Waldweg lfd. Nr. 1.12 BV entlang der CO 13, quert die Bahnlinie in der Fuß- und Radwegunterführung BW Nr. 0-2 (lfd. Nr. 2.2 BV) und führt auf dem bituminös befestigten öffentlichen Feld- und Waldweg (lfd. Nr. 1.10 BV) entlang der Bahnlinie zur Garnstädter Straße.
- 2.2.5 Die Einwendungen, die sich gegen die Auffassung der beiden höhengleichen Bahnübergänge bei Bahn-km 139,990 und Bahn-km 140,810 wenden, werden zurückgewiesen. Zur Begründung wurde vorgetragen, dass die Schließung erhebliche Umwege für den landwirtschaftlichen Verkehr mit sich brächte und die Ortschaften Friesendorf und Buscheller von der Hauptgemeinde mit ihren wirtschaftlichen (Ladengeschäfte) und sozialen Einrichtungen (Schule, Kindergarten, Kirche) abschneide. Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Wie bereits ausgeführt, stellen die höhengleichen Bahnübergänge eine nicht unerhebliche Gefährdung der Verkehrsteilnehmer sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene dar. Ihre Beseitigung dient somit der Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit und liegt daher im öffentlichen Interesse. Die Beseiti-

gung der Bahnübergänge sind außerdem unabdingbare Voraussetzung für die Realisierung der Verlegung der CO 13 unter finanzieller Beteiligung des Bundes und der Deutschen Bahn AG. Ohne die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge ist die Genehmigung einer noch zu schließenden Kreuzungsvereinbarung über die Kostentragung der Maßnahme nicht zu erwarten. Ein Anspruch auf die Aufrechterhaltung einer gegebenen Wegebeziehung ergibt sich weder aus dem Recht auf Gemeingebrauch noch auf einen evtl. Anliegergebrauch. Der Anliegergebrauch gewährt auch unter Berücksichtigung des Art. 14 GG keinen Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung. Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat der Anlieger einer Straße keinen Anspruch darauf, dass eine bisher gegebene günstige Verkehrslage aufrecht erhalten bleibt.

Die unterbrochenen Wegebeziehungen werden wiederhergestellt. Unzumutbare Mehrwege entstehen dabei nicht. Deshalb wird auch dem Begehren, den historischen Bahnübergang bei der Mühle Zeickhorn für Fußgänger als innerörtliche Verbindung zwischen Buscheller und Zeickhorn wieder zu öffnen, nicht Rechnung getragen. Gleichfalls abzulehnen ist die Forderung, die bestehende Fußgängerunterführung westlich der BAB A 73 auf der Nordseite (z.Zt. nur Treppen) für Fahrradfahrer und Kinderwagen benutzbar zu machen. Im Zuge der CO 13 wird eine sichere Fuß- und Radwegverbindung von Friesendorf nach Ebersdorf bzw. Zeickhorn durch das Unterführungsbauwerk Nr. 0-2 (Ifd. Nr. 2.2 BV) geschaffen. Insbesondere für den landwirtschaftlichen Verkehr ist darauf hinzuweisen, dass die Kreisstraße CO 13 die kürzeste Verbindung zwischen den landwirtschaftlich genutzten Flächen beiderseits der Bahnlinie darstellt. Die Kreisverkehrsplätze werden das Ein- und Ausfahren begünstigen. Soweit beim Anliefern von in der Landwirtschaft benötigten Massengütern (z.B. Futtermittel, Saatgut, Dünger) mittels Silo- und Lastzügen Probleme erwartet werden, ist darauf hinzuweisen, dass diese Lastkraftwagen über Großgarnstadt fahren können. Die Länge des Weges entspricht ungefähr den derzeitigen Weg von der Bundesstraße 303 durch Ebersdorf über die Coburger bzw. Zeickhorner Straße. Die Einwendung, dass das Grundstück Fl.Nr. 1469 Gemarkung Ebersdorf nur über einen langen Anfahrtsweg über die Kreisstraße CO 13 in Zukunft zu erreichen sein werde, wird zurückgewiesen. Das Grundstück ist weiterhin über die Zeickhorner Straße zu erreichen. Es erhält einen zusätzlichen Anschluss über den öffentlichen Feld- und Waldweg (Ifd. Nr. 1.5 BV). Ein Umweg durch die Schließung des Bahnüberganges bei Bahn-km 139,990 entsteht nicht.

Auch wenn die Anwohner keinen selbständigen Anspruch auf Aufrechterhaltung der ihnen günstigen Bahnübergänge haben, so heißt dies nicht, dass ihre Anliegerinteressen rechtlich unbeachtlich wären. Die durch die Beseitigung verursachten Erschwernisse sind vielmehr im Rahmen der Abwägung entsprechend ihrem Gewicht zu berücksichtigen.

3. Lärmschutz – Rechtsgrundlagen und lärmschutzrechtliche Beurteilungen

Rechtsgrundlage für den Anspruch auf Durchführung von Schallschutzmaßnahmen an der jeweils betroffenen Straße ist § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des BImSchG i.V.m. der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung). Die in der Verkehrslärmschutzverordnung festgelegten Immissionsgrenzwerte stellen mit der Wirkung eines Gesetzes im materiellen Sinne fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche zum Schutz der Betroffenen nicht überschritten werden darf. Dass insbesondere unter Vorsorgegesichtspunkten gesundheitliche Auswirkungen von Lärmeinflüssen erforscht und niedrigere Grenzwerte diskutiert und für erstrebenswert erachtet werden, lässt nicht den Schluss zu, die Verkehrslärmschutzverordnung sei offensichtlich ungeeignet, den von Verfassungs wegen gebotenen Gesundheitsschutz zu gewährleisten. Ohne konkrete Anhaltspunkte ist es rechtlich nicht geboten, jeglichem Risiko vorzubeugen. Die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, nicht erreicht. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven. Die Befürchtung, dass durch den von den CO 13 ausgehenden Straßenverkehrslärm langfristig gesundheitliche Schädigungen eintreten werden, teilt die Planfeststellungsbehörde deshalb nicht. Aus den genannten Gründen ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die beantragte Beweissicherung des gegenwärtigen Gesundheitszustandes von Einwendungsführern und deren Familienangehörigen aus den genannten Gründen nicht erforderlich. Die Anträge werden deshalb zurückgewiesen. Ebenfalls zurückgewiesen wird das Begehren, dass dem Landkreis Coburg im Falle des Auftretens von Gesundheitsschäden die Beweislast obliege, dass diese nicht auf die CO 13 zurückzuführen seien.

Der Landkreis Coburg hat die beabsichtigte Verlegung der Kreisstraße CO 13 entsprechend den vorgelegten Planunterlagen (Unterlage Nr. 1 Nr. 5.1, Unterlage Nr. 11.1 Nr. 1) als den Neubau einer Straße im Sinne des § 1 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung behandelt und daher hinsichtlich der Beurteilung der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen die Grundsätze der Lärmvorsorge im Sinne des § 2 der 16. BImSchV zugrunde gelegt. Danach ist sicherzustellen, dass nach dem Bau der CO 13 neu zum Schutze der benachbarten Wohnbebauung vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel die u.a. für reine und allgemeine Wohngebiete festgesetzten Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) tags/nachts nicht überschreitet. Die Festsetzungen über die Art der baulichen Nutzung (Bauflächen) richten sich dabei nach den rechtskräftigen Bebauungsplänen bzw. dem derzeit gültigen Flächennutzungsplan der Gemeinde Ebersdorf b. Coburg. Die lärmtechnischen Untersuchungen wurden für das der Trasse der CO 13 im Gemeindeteil Friesendorf am nächsten gelegene Wohngebiet (im Bereich der Friesendorfer Straße, der Pferchleite und Dorfröthen) der Gemeinde Ebersdorf b. Coburg durchgeführt. Für die nach § 3 der 16. BImSchV zwingend vorzunehmende Lärmberechnung – eine

Lärmmessung als Grundlage für die Beurteilung der Notwendigkeit von Lärmschutzeinrichtungen ist damit ausgeschlossen – wurde für den überwiegenden Streckenabschnitt der Neubaumaßnahme zwischen Bau-km 0+900 bis Bau-km 1+906 eine für das (Prognose-)Jahr 2020 im Mittel der Verkehrsbelastung von 7.800 Kfz/24 h zugrunde gelegt. In die lärmtechnische Berechnung sind neben der zukünftigen Verkehrsbelastung einschließlich der Lkw-Anteils alle nach den normativen Vorgaben bedeutsamen Sachverhalte (wie Geschwindigkeit, Lage der Trasse, Steigung, Straßenoberfläche, Reflexions- und Abschirmeffekte durch vorhandene Bebauung) berücksichtigt. Auf die Ausführungen in Planunterlage Nr. 11.1 wird insoweit Bezug genommen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass als Fahrbahnbelag - abweichend von den öffentlich ausgelegten Planunterlagen – nunmehr ein lärmmindernder Splittmastixasphalt 0/8 ohne Absplittung vorgesehen ist. Für diesen Belag ist eine Abminderung von $D_{\text{StrO}} = 2\text{dB(A)}$ bei einer Geschwindigkeit von $v \geq 50 \text{ km/h}$ für Pkw und Lkw ansetzbar. Durch den nunmehr vorgesehenen lärmmindernden Fahrbahnbelag werden im Ortsteil Friesendorf an allen betrachteten Aufpunkten die für reine und allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) tags/nachts eingehalten bzw. deutlich unterschritten. An allen Immissionspunkten – mit Ausnahme der Immissionspunkte 1.1 und 1.2, Friesendorfer Str. 15, Südfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss – werden selbst die für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime geltenden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A)/tags und 47 dB(A)/nachts (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV) nicht überschritten.

4. Einzelne Einwendungen gegen die lärmtechnischen Untersuchungen

- 4.1 Die Verkehrslärm-Immissionen wurden auf Grundlage des Verkehrsgutachtens von Prof. Dr. Kurzak ermittelt. Hiernach wurde eine Verkehrsbelastung von 7.800 Kfz/24 h festgestellt. Der Lkw-Anteil liegt nach der Prognose bei ca. 13 %. Aufgrund der zur Zeit im Ausbau befindlichen Gewerbeflächen – was bei der obigen Verkehrsprognose im Detail nicht berücksichtigt werden konnte – wurde der Lkw-Anteil um 25 % erhöht. Dies führt zu einem Lkw-Anteil von 16 % am Tag und 8 % in der Nacht. Innerhalb des Kreisverkehrs wurde die Verkehrsbelastung der Friesendorfer Straße mit 1.600 Kfz/24 h zusätzlich berücksichtigt. Die pauschal an der Richtigkeit der Prognose-Verkehrsmenge geäußerten Zweifel sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht gerechtfertigt.
- 4.2 Die Forderung, dass der von der bestehenden B 303 sowie von der bestehenden Bundesautobahn A 73 herrührende Verkehrslärm sowie der Verkehrslärm durch den Schienenverkehr der Bahnlinie Lichtenfels-Coburg und der Fluglärm durch die Verkehrslandeplätze Brandensteinebene und Steinrücken beim Bau der CO 13 zu berücksichtigen seien, wird zurückgewiesen. Ebenfalls zurückgewiesen wird das Begehren, dass der von verschiedenen Gewerbebetrieben ausgehende Anlagenlärm ebenfalls berücksichtigt werden müsse. Die Einwendungsführer machen damit sinngemäß die Bildung eines "Summenpegels" geltend. Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen sicherzustellen, dass

der Beurteilungspegel einen der dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Dabei kommt es allein auf den von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm an. Die Beurteilungspegel sind grundsätzlich für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen. Für Straßen ergibt sich dies aus Anlage 1 der 16. BImSchV. Diese Anlage lässt in die Berechnung nur Faktoren eingehen, welche sich auf die jeweilige neue oder zu ändernde Straße beziehen. Auswirkungen, die von anderen Verkehrswegen ausgehen, bleiben unberücksichtigt. Die Bildung eines Summenpegels ist nur dann geboten, wenn der neue Verkehrsweg unter Berücksichtigung vorhandener Verkehrsbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führen würde, die mit Gesundheitsgefahren verbunden ist. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung, die von der Rechtsprechung ab 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht angenommen wird, wird nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch bei einer kumulativen Betrachtung des von der Bundesautobahn A 73, der Bundesstraße 303 und der Kreisstraße CO 13 ausgehenden Straßenverkehrslärms sowie des durch Schienenverkehr der Bahnstrecke Lichtenfels-Coburg hervorgerufenen Verkehrslärms nicht erreicht werden.

- 4.3 Das Verlangen mehrerer Einwendungsführer, dass zu ihren Gunsten im Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch wegen der Wertminderung der Grundstücke bzw. der Mietwertminderung der darauf stehenden Gebäude, der Minderung des Nutzungswertes, der Gesundheit und sonstiger verbleibender Beeinträchtigungen in Folge der von der Kreisstraße CO 13 ausgehenden Lärmbelastung und der von ihr hervorgerufenen sonstigen verkehrsbedingten Immissionen sowie für die durch die Trasse einschließlich der technischen Bauwerke verursachten optischen Beeinträchtigungen festzusetzen sei, wird zurückgewiesen. Die Voraussetzungen eines Zahlungsanspruches gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG liegen nicht vor, soweit dieser Anspruch nicht ohnehin durch § 42 Abs. 1 BImSchG ausgeschlossen ist. Nach Art. 72 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld, wenn Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können, um Nachteile abzuwenden. Stets ist Voraussetzung, dass sich technisch-reale Maßnahmen als unzureichend oder angesichts ihrer Kosten als unverhältnismäßig erweisen. Wie oben festgestellt, werden die für reine und allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten. Ein Anspruch auf aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen ist deshalb nicht gegeben. Entgegen der Auffassung der Einwendungsführer sind die durch Verkehrsgeräusche und straßenverkehrsbedingte Luftverunreinigungen verursachten Nachteile in ihren Wirkungen sowie sonstige durch die Trassenführung hervorgerufene Beeinträchtigungen weder als faktischer Entzug des Eigentums oder als Verhinderung der üblichen Wohnnutzung zu betrachten, noch sind gesundheitsschädliche Lärm- und sonstige Schadstoffbelastungen zu erwarten. Es löst keinen Anspruch auf Entschädigung aus, wenn die auf die Grundstücke der Einwendungsführer einwirkenden Beeinträchtigungen diese zwar möglicherweise im Wert mindern, die Nutzung als Wohngrundstück als solche aber nicht aufheben. Art. 74 Abs. 2 Satz 3

BayVwVfG eröffnet keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein Planungsvorhaben auslöst. Die genannte Vorschrift ist keine allgemeine Billigkeitsentschädigung. Da der (Verkehrs-)Wert eines Grundstückes nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstückes ist und von zahlreichen - auch planungsunabhängigen - Faktoren abhängt, stellt eine Grundstückswertminderung grundsätzlich keinen eigenständigen Abwägungsposten dar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 GG enthält keine Wertgarantie, sondern lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Bloße Veränderungen der Grundstückslage sind hingegen Ausdruck der Situationsbezogenheit und -bedingtheit der konkreten Eigentumsposition. Art. 14 Abs. 1 GG gewährleistet nicht jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung und schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Die Einwendungsführer sind in dem Irrtum befangen, dass eine Wertminderung, die einem staatlichen Verhalten ursächlich zugerechnet werden kann, stets ausgleichspflichtig zu sein habe. Dies schließt freilich nicht aus, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung der einander widerstreitenden öffentlichen und privaten Belange die Wertminderung bedacht hat, die der Bau der CO 13 bei den betroffenen Grundstücken möglicherweise auszulösen vermag. Aber das hindert nicht, diese Bedenken durch gegenläufige öffentliche Belange zu überwinden, ohne dass dies gleichzeitig eine Pflicht zum finanziellen Ausgleich begründet. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundeigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Immissionsgrenzwerte liegt, welche durch die Verkehrslärmverordnung festgesetzt sind.

- 4.4 Für die planfestgestellte Neubaustrecke der CO 13 ist die Verwendung eines lärm mindernden Belages als Straßenoberfläche (Korrekturwert von - 2 dB(A), z.B. Splittmastixasphalt 0/8) angesetzt, der auf Dauer eine Lärminderung von - 2 dB(A) bewirkt. Auch bei Erneuerung der Fahrbahndecke müssen mindestens gleichwertige lärm mindernde Beläge zum Einsatz kommen. Zurückzuweisen ist in diesem Zusammenhang die Forderung nach Verwendung eines sog. "Flüsterasphaltes". Die dadurch mögliche, über die bautechnische Standseite des Belages allerdings abnehmende Reduzierung der Lärmimmissionen ist im vorliegenden Fall kein gebotenes Mittel zur Vermeidung von Lärmbelastungen. Derartige Beläge werden in der Regel nur verwendet, wenn ein ausreichender Lärmschutz mit konventionellen Mitteln (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände) nicht erzielt werden kann. Ein Flüsterasphalt kommt letztlich nur dann zum Einsatz, wenn an stark befahrenen Bundesfernstraßen mit dichter Wohnbebauung in unmittelbarer Straßennähe die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte mit den Mitteln des aktiven Lärmschutzes an technische, gestalterische und wirtschaftliche Grenzen stößt. Diese Situation ist jedoch im Fall des Baues der CO 13 nicht gegeben. Wie bereits mehrfach ausgeführt, werden im Bereich des Gemeindeteiles Friesendorf die nach der Verkehrslärmschutzverordnung geltenden Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete deutlich un-

terschritten.

- 4.5 Soweit die Einwendungen die Durchführung von "Lärmmessungen" fordern, um die tatsächlichen Belastungen zu belegen, werden die Einwendungen zurückgewiesen. § 3 der 16. BImSchV schreibt die Berechnung und nicht die Messung der Schallemissionen und der Schallimmissionen vor. Daher sind Messergebnisse nach der Konzeption der Verordnung nicht geeignet, zur Beurteilung von Lärmschutzansprüchen herangezogen zu werden. Allenfalls könnten Ergebnisse von Lärmmessungen zur Plausibilitätskontrolle einer Berechnung des bei der Annahme eines bestimmten durchschnittlichen Verkehrsaufkommens voraussichtlich entstehenden Lärmpegels herangezogen werden. Sie sind dagegen nicht geeignet, Fehler in den vorgenommenen lärmtechnischen Untersuchungen selbst aufzuzeigen.
- 4.6 Die Forderung, das Computerprogramm, mit dem die lärmtechnischen Berechnungen durchgeführt wurden, dahingehend zu erweitern, dass es weitere Lärmquellen berücksichtige, wird zurückgewiesen. Die Maßgaben für die Berechnung der Beurteilungspegel in der Anlage zur 16. BImSchV und der dortigen Bezugnahme auf Kapitel 4.0 der RLS-90 sind von der Planfeststellungsbehörde bei der Beurteilung der Lärmbelastung der Anwohner des Vorhabens zu beachten. Ziel der Verordnung und der RLS-90 ist es, Vorschriften für die Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung von Straßenbauvorhaben zur Verfügung zu stellen. Dadurch soll die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzt werden, aufgrund einheitlicher, auf Erfahrungswerten beruhender Verkehrsvorgaben Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes bei Straßenplanungen zu treffen, den Nachweis der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen zu führen, wirtschaftliche und wirkungsvolle Lösungen für den Lärmschutz zu entwickeln und Lärmschutzmaßnahmen zu bemessen und zu optimieren. Ausgehend hiervon ist eine einzelfallbezogene Modifikation der Berechnungsverfahren weder in der Richtlinie selbst noch in der Verkehrslärmschutzverordnung vorgesehen. Eine solche wäre methodisch problematisch und würde den Regelungsauftrag an den Verordnungsgeber, für Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen zu sorgen, zuwiderlaufen. Dieser Auftrag verlangt im Gegenteil, dass sich Lärmbegutachtungen strikt an die Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung und der in Bezug genommenen Richtlinien halten.
- 4.7 Die Forderung, den "verlorenen Erholungswert in den Freiräumen (Balkon, Garten)" zu entschädigen, wird zurückgewiesen. Eine Entschädigung des sog. Außenwohnbereiches (hierzu zählen z.B. Balkone und sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen des Grundstücks) kommt nur in Betracht, wenn der am jeweiligen Grundstück errechnete Beurteilungspegel den nach der Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzten Immissionsgrenzwert am Tage überschreitet. Dies ist jedoch bei keinem im Gemeindeteil Friesendorf gelegenen Grundstück der Fall.

- 4.8 Die Einwendung, dass die Kreisverkehrsplätze zu starken Lärmbelastigungen beim Abbremsen und erneutem Anfahren der Fahrzeuge, insbesondere der Lastkraftwagen führe und dies in den lärmtechnischen Berechnungen unzureichend berücksichtigt sei, wird zurückgewiesen. Es kann dahin stehen, ob diese Annahmen richtig sind oder - wie der Landkreis Coburg meint - die Fahrzeuge bei Kreisverkehrsplätzen überwiegend in Bewegung bleiben und deshalb die Lärmbelastigung niedriger sei als bei höheren gefahrenen Geschwindigkeiten auf der Durchgangsstrecke. Außerdem werden nach Auffassung des Landkreises Coburg überwiegend Abbremsungen bis zum Halt sowie Anfahrten aus dem Stand bei den untergeordneten Straßenästen vermieden. Ausschlaggebend ist vielmehr, dass die lärmtechnische Berechnung nach dem in der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsverfahren durchgeführt worden ist. Dieses Verfahren sieht einen Korrekturfaktor für Kreuzungen und Einmündungen nur vor, wenn diese lichtzeichengeregelt sind (Tabelle D), nicht hingegen für Kreisverkehrsplätze. Dem liegt die Vorstellung zugrunde, dass die Lärmbelastung vor und in sonstigen Kreuzungen und Einmündungen - auch bei Kreisverkehrsplätzen - durch das allgemeine Berechnungsverfahren trotz situationsspezifischer Fahrmuster adäquat erfasst werde. Angesichts der konservativen Annahmen, auf denen dieses Verfahren fußt, spricht nichts dafür, dass diese Vorstellung auf einer grundlegenden Fehleinschätzung beruht.
- 4.9 Die Rüge, dass bei der Ermittlung der Immissionsbetroffenheit Spitzenpegel nicht (als gesonderte Größe) berücksichtigt worden seien, geht fehl. Die normative Vorgabe des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV setzt als Grenzwerte ausschließlich energieäquivalente Dauerschallpegel an, die Maximalpegel, denen allerdings erhebliche Einfluss auf die Höhe des Dauerschallpegels zukommt, außer Betracht lässt. Dies ist grundsätzlich von der Ermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG gedeckt und mit höherrangigem Recht vereinbar. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entspricht es dem Stand der Lärmwirkungsforschung, den Stärke, Dauer und Häufigkeit der Schallereignisse berücksichtigenden Dauerschallpegel als geeignetes und praktikables Maß für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm anzusehen.
- 4.10 Soweit geltend gemacht wird, dass in Folge der von der CO 13 verursachten "Verlärmung" die Erholung sowohl auf dem eigenen Grundstück (Garten) als auch in der freien Natur künftig nicht bzw. nur noch stark eingeschränkt möglich sei, ist dem entgegenzuhalten, dass bisher ausgeübte Erholungs- und Freizeitaktivitäten, wenn sie in bebauten Bereichen stattfinden, den jeweiligen Schutz des ausgewiesenen Nutzungsgebietes genießen. Für unbebaute Flächen entlang der Straßentrasse besteht hingegen kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. In diesen Bereichen können durchaus höhere Lärmwerte und auch eine geringfügig stärkere Luftschadstoffbelastung auftreten. Dies ist jedoch mangels planungsrechtlich relevanter Schutzmöglichkeit der davon betroffenen Grundstücke hinzunehmen. Ein Anspruch der Allgemeinheit auf Nutzung gerade dieser Bereiche zu Erholungs- oder Freizeit Zwecken besteht nicht. Es ist dem Einzelnen durchaus zuzumuten, sofern er sich durch Lärm oder Abgase unzumutbar gestört fühlt oder aber Gesundheitsbeeinträchtigungen be-

fürchtet, andernorts spazieren zu gehen, Rad zu fahren etc.; er muss dies nicht gerade im Einwirkungsbereich der CO 13 tun. Im Übrigen werden aber die Immissionsbelastungen durch die CO 13 in einer Größenordnung liegen, die keine Gesundheitsbeeinträchtigung für Erholungssuchende erwarten lässt.

5. Sonstige verkehrsbedingte Immissionen

Der Landkreis Coburg hat die künftige - von der planfestgestellten CO 13 her rührende straßenverkehrsbedingte - Luftschadstoffbelastung untersucht und die Methodik, die Eingabedaten, die Beurteilungsmaßstäbe sowie die Ergebnisse in Unterlage Nr. 11.3 der planfestgestellten Unterlagen dargestellt. Es wurde eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen MLuS-02" (im Folgenden: MLuS-02), das ein anerkanntes Prognosemodell zur Abschätzung der von Straßen ausgehenden Luftverunreinigungen darstellt, vorgenommen. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass eine Überschreitung aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 22. BImSchV (Stickstoffdioxid, Benzol, Schwebstaub PM-10) sowohl direkt an der Straße noch an den nächstgelegenen Anwesen der Wohnbebauung erreicht oder überschritten werden. Die Immissionsprognose nach "MLuS-02" enthält - anders als die Berechnung der Beurteilungspegel nach § 3 Satz 1 der 16. BImSchV i.V.m. mit der Anlage 1 zur 16. BImSchV - im Übrigen auch die gebietsspezifische Hintergrundbelastung, so dass die jeweils vorhandene Luftschadstoffbelastung in die Berechnung mit einfließt. Das zeit- und raumversetzt zur Kfz-Emission entstehende Ozon wurde nicht betrachtet, da es einer Abschätzung (nach MLuS) nicht zugänglich ist. Die im Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwendungen haben keine Zweifel an dem anerkannten Prognosemodell der MLuS-02 eröffnet; sie haben nicht substantiiert in Frage gestellt, dass dieses Modell auf hinreichenden empirischen Grundlagen beruht und diese in fehlerfreier Weise in allgemeine Regeln umsetzt. Die vorliegenden Aussagen zur künftigen Schadstoffbelastung sind sowohl in Bezug auf ihre Intensität wie auch ihrer Ausbreitung entlang der Straße plausibel und in sich schlüssig. Mit Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV - die im Übrigen keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens darstellen - kann davon ausgegangen werden, dass mit dem Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen bzw. unzumutbare Schadstoffimmissionen verbunden sind. Insoweit konnten auch weder weitergehende Anforderungen gestellt noch Schadensersatz- bzw. Wertminderungsansprüche auch nur dem Grunde nach zuerkannt werden. Die hierzu erhobenen Einwendungen bzw. Forderungen waren deshalb zurückzuweisen.

6. Auswirkungen auf Belange der Land- und Forstwirtschaft

Die Verlegung der CO 13 beansprucht Flächen, die bisher ganz überwiegend land- oder forstwirtschaftlich genutzt werden. Eine Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen hat jedoch ergeben, dass das planfestgestellte Vorhaben dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein (Landwirtschaft als öffentlicher Belang), als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich.

Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Land- und Forstwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert worden und in der Summe nicht so erheblich, dass sie auch zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens nicht entgegenstehen. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognosen, sowie den Güter- und Schwerverkehrsanteil erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Kompensationspflicht (siehe Nr. 8.3.3 der Gründe) ergibt. Das Straßenbauvorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehender Grundstücksflächen nicht zu verwirklichen. Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs und des Natur- und Landschaftsschutzes und der überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerten Erhaltung des Besitzstandes bzw. der von ihnen derzeit land- oder forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken ist das Interesse an der vorgesehenen Verlegung der CO 13 höher zu bewerten. Die sich aus der Flächeninanspruchnahme für den Einzelnen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls hinzunehmen. Eine sich aufdrängende Alternativlösung, die die vor allem landwirtschaftlich genutzten Grundstücke nicht oder in geringerem Umfang in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens in gleichem Umfang zu beeinträchtigen, besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht.

Mit Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Teil V Nr. 5 des Beschlusstextes wurden fachliche Belange der Land- und Forstwirtschaft in dem zur Minimierung entstehender Beeinträchtigungen erforderlichen 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 privat Betroffenen 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.

Durch die Anlage der in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen neuen öffentlichen Feld- und Waldwege wird gewährleistet, dass jedes Grundstück auch künftig gegenüber einem öffentlichen Weg in zumutbarer Weise erreicht werden kann. Die in diesem Zusammenhang erhobenen Einwendungen, dass – insbesondere wegen der Auflassung des höhengleichen Bahnüberganges in Bahn-km 139,990 – nach Fertigstellung der planfestgestellten Verlegung der CO 13 Grundstücke nicht oder nur unter Inkaufnahme unzumutbarer Mehrwege oder aufgrund ihrer baulichen Beschaffenheit unzureichender Ersatzwege erreicht werden können, werden zurückgewiesen. Art. 17 Abs. 1 BayStrWG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Bindungen zu anderen Grundstücken. Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstückes mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes. Aus den genannten Vorschriften lässt sich kein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung herleiten, die für eine bestimmte Grundstücknutzung von besonderem Vorteil ist. Im übrigen bewahrt die Vorschrift des Art. 17 BayStrWG den Anlieger nicht vor Zufahrtserschwernissen, die sich aus der besonderen örtlichen Lage und einer etwaigen situationsbedingten Vorbelastung ergeben, in die das Grundstück hineingestellt ist. Vor Einschränkungen oder Erschwernissen bei der Zufahrtsmöglichkeit etwa aufgrund der besonderen örtlichen Lage des Grundstückes vermag er deshalb keinen Schutz zu gewähren, so lange die Straße als Verkehrsmittel erhalten bleibt. Aus dem Rechtsinstitut des Anliegergebrauchs kann kein Anspruch auf eine optimale Zufahrt oder auf die Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zugangs zu einem Grundstück hergeleitet werden. Soweit geltend gemacht wird, dass die künftige Erweiterung des landwirtschaftlichen Betriebes (sowohl der Fläche nach als auch hinsichtlich des Angebotes an landwirtschaftlichen Dienstleistungen) wegen der aus Sicht des Einwendungsführers "eingeschränkten Zufahrt" scheitern werde, ist dem Folgendes entgegenzuhalten: Ein landwirtschaftlicher Betrieb genießt den Schutz des Art. 14 Grundgesetz nur insoweit, wie der Unternehmer Inhaber einer Rechtsstellung ist, d.h. soweit er gegen die Beeinträchtigung seines landwirtschaftlichen Betriebes rechtlich abgesichert ist. Bloße objektiv rechtlich nicht geschützte Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen oder Chancen fallen nicht darunter. Der unveränderte Fortbestand einer bestimmten Verbindung der Anliegerstraße mit dem öffentlichen Straßen- und Wegesystem bildet daher regelmäßig keine in den Schutz des Anliegers einzubeziehende Rechtsposition. Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist zwar an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch

ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten; die Erschließung der Grundstücke ist jedenfalls sichergestellt.

Zurückzuweisen ist die Forderung, dass sich die neu herzustellenden bzw. anzupassenden öffentlichen Feld- und Waldwege an den Anforderungen des aktuellen landtechnischen Standards zu orientieren haben. Die Bauweise der neu herzustellenden öffentlichen Feld- und Waldwege erfolgt entsprechend dem gemeinsam vom Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen herausgegebenen "Richtlinien für den ländlichen Wegebau 2008" (RLW 2008). Die Planfeststellungsbehörde darf in der Festlegung von Standards für die Bauausführung, die einem technischen Regelwerk entsprechen – hier der RLW 2008 –, grundsätzlich eine zulässige Problemlösung sehen. Ein darüber hinausgehender Anspruch auf eine weitere Verbesserung des Ausbaustandards des öffentlichen Feld- und Waldwegenetzes besteht nicht. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass nach lfd. Nr. 5.8 der Nebenbestimmungen die befestigte Breite der nach lfd. Nrn. 1.5, 1.6, 1.9, 1.13, 1.16, 1.17, 1.19 und 1.20 BV herzustellenden öffentlichen Feld- und Waldwege bereits um 0,50 m vergrößert wurde, allerdings unter der Bedingung, dass die Gemeinde Ebersdorf b.Coburg die Kosten der Mehrbreite von 0,50 m übernimmt.

Die geplante Straßenbepflanzung erhält in der Regel einen so ausreichenden Abstand zur Grundstücksgrenze, dass unzumutbare Beeinträchtigungen der Nachbargrundstücke nicht zu befürchten sind. Die Straßenbepflanzung gehört gemäß Art. 2 Nr. 3 BayStrWG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Bestandteil der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich. Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzungen 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.

Sonstige Einwendungen, (z.B. Pachtaufhebungsentschädigungen einschließlich der damit evtl. zusammenhängenden Milchquotenverluste, Bereitstellung von Ersatzland, erhöhte Aufwendungen für Verkehrssicherungspflichten, Erschwernisse bei der Holzgewinnung, Umwegeentschädigungen), die die Regulierung mittelbarer Folgen des planfestgestellten Vorhabens zum Inhalt haben, sind gemäß Art. 14 Abs. 3 des Grundgesetzes und Art. 14 BayStrWG im Entschädigungsverfahren zu behandeln und daher im Rahmen dieses Planfeststel-

lungsbeschlusses zurückzuweisen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung auf Art. 40 Abs. 2 BayStrWG, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit grundsätzlich keine Regelungen treffen. Für die Betroffenen bildet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten. 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. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist als Folge des unmittelbaren Grundentzugs demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

7. Belange der Wasserwirtschaft

Es ist vorgesehen, das Oberflächenwasser der Kreisstraße CO 13 größtenteils über Mulden zu sammeln und entsprechend dimensionierten Absetz- und Rückhaltebecken (Ifd.Nrn. 3.7 und 3.13 BV) zuzuführen. Vorfluter für das über die Regenrückhaltebecken gedrosselt einzuleitende Niederschlagswasser ist der Lindenbach. Der gedrosselte Abfluss des bei Bau-km 0+800 zu errichtenden Regenrückhaltebeckens gemäß Ifd. Nr. 3.7 beträgt im Mittel ca. 5 l/s. Der gedrosselte Abfluss des Regenrückhaltebeckens gemäß Ifd. Nr. 3.13 BV liegt im Mittel bei ca. 10 l/s. Zu diesen beiden Einleitungen von gedrosseltem Niederschlagswasser kommen noch folgende Anfallstellen von Niederschlagswasser mit entsprechenden Einleitungen hinzu:

- Niederschlagswasser aus dem Seiteneinzugsbereich F 1 (= späterer Teilbereich des Gewerbegebietes Ebersdorf-West, aus dem das anfallende Niederschlagswasser gesondert zurückgehalten bzw. ggf. behandelt wird) sowie Niederschlagswasser vom Böschungsbereich der CO 13, das unter der Bundesstraße B 303 hindurch zum Absetz- und Rückhaltebecken der BAB A 73 geführt wird.
- Das an der Westseite der CO 13 anfallende Niederschlagswasser wird breitflächig versickert. Die Sammlung des unbelasteten Niederschlagswassers der Seiteneinzugsgebiete F 3 bis F 9, das nicht dem Regenrückhaltebecken Ifd. Nr. 3.13 BV zugeführt wird, erfolgt über separate Mulden und wird getrennt vom Straßenwasser dem Lindenbach zugeführt. Das im Bereich der Böschung anfallende Niederschlagswasser wird breitflächig versickert. Im Bereich des Kreuzungsbauwerkes gemäß Ifd. Nr. 2.1 BV wird der Lindenbach (Gewässer dritter Ordnung) auf einer Länge von ca. 120 m um rd. 40 m nach Norden unter das Überführungsbauwerk verlegt.

Die Einleitungen sind gemäß § 8 Abs. 1 und § 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststel-

lung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziff. III 2. des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Unter Beachtung der unter Nrn. 2.9 bis 2.12 angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten.

Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die Wasserrechtsbehörde (Landratsamt Coburg) hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt. Der Gewässer Ausbau (Verlegung des Lindenbaches) konnte zugelassen werden, da unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter Nr. V 2.1 bis 2.3 eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten ist (§ 68 Abs. 3 WHG). Im Zuge der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange hat das Wasserwirtschaftsamt Kronach eine hydraulische Berechnung für den Lindenbach (hinsichtlich der Ausmaße des Überschwemmungsgebietes bzw. den Hochwasserabfluss des Lindenbache) verlangt. Der vom Landkreis Coburg in Auftrag gegebene hydraulische Nachweis für den Lindenbach (Juli 2011), der vom Wasserwirtschaftsamt geprüft wurde, zeigt auf, dass die für den HQ₁₀- und dem HQ₁₀₀-Berechnungsfall anfallenden Wassermengen schadlos im Lindenbach abgeleitet werden können. Ein ausgleichspflichtiger Verlust an Retentionsraum im Bereich des Lindenbaches ergibt sich nicht. Die Forderungen der Gemeinde Grub a. Forst, die durch das Straßenbauvorhaben zu erwartende Verschlechterung des Wasserhaushaltes am Füllbach durch geeignete Maßnahmen im Bereich des Lindenbaches auszugleichen, wird zurückgewiesen, soweit sie über die Nebenbestimmungen Nrn. 2.1 bis 2.3 hinausgehen.

8. Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Artenschutzes

8.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung ist erst bei Erreichen der in Art. 37 BayStrWG definierten Schwellenwerte durchzuführen. Dies ist bei zweistreifigen Straßen der Fall, soweit der neu gebaute Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von mehr als 10 km aufweist und auf eine Länge von mehr als 5 v.H. Gebiete oder Biotop nach Nummer 1 Buchstabe b des Art. 37 BayStrWG durchschneidet.

Diese Voraussetzungen sind hier nicht gegeben, nachdem die Gesamtlänge vorliegend lediglich 1,6 km beträgt.

Praktisch sind jedoch alle Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Planunterlagen dargestellt und berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat sie bewertet und in die Gesamtabwägung einbezogen.

8.2 Verträglichkeitsuntersuchung nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie

Mit der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) wurden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, ein Netz von Gebieten besonderer ökologischer Bedeutung einzurichten und unter Schutz zu stellen ("Natura-2000-Gebiete").

Solche Gebiete sind im vorliegend betroffenen Raum nicht vorhanden. Auswirkungen auf derartige Gebiete durch die geplante Maßnahme können ausgeschlossen werden.

8.3 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). In § 1 BNatSchG werden die Ziele von Naturschutz und Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen.

Vorliegend gilt die Eingriffsregelung der §§ 13 ff BNatSchG, die ein gestuftes Vorgehen verlangt, bei dem die nächste Stufe jeweils nur eröffnet ist, wenn die Voraussetzungen der vorhergehenden Stufe gegeben sind. Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs zunächst verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Nach Abs. 2 dieser Vorschrift sind unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Eingriffe sind in § 14 Abs. 1 BNatSchG definiert als 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. Als solche Eingriffe zu nennen sind hier u.a. die Überbauung und Durchschneidung von landwirtschaftlichen Flächen und Feuchtgebieten beiderseits des Lindenbaches, die Anschneidung des Waldes am Reinersberg, die betriebsbedingten Beeinträchtigungen einiger Biotopflächen, die massive Überformung des Landschaftsbildes durch einen bis zu 12 m hohen Damm und die Einschränkung der Kaltluftströmung und des Biotopverbunds durch diesen Damm. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen auf Unterlage 12, Seite 10 ff.

Beeinträchtigungen sind vermeidbar i.S.d. § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG, 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.

Die Vermeidbarkeit eines Eingriffs ist dabei nicht in einem streng naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen, sondern bedarf der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzes. Als vermeidbar ist 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 demnach nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

- 8.3.1 Diesen Erfordernissen wird die Planung gerecht, indem sie die im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, dort Seite 12, aufgeführten Maßnahmen zur Konfliktvermeidung und -minimierung vorsieht. An dieser Stelle sind folgende Maßnahmen genannt: Durch eine weitgehend parallele Lage der Trasse zur BAB A 73 wird die Zerschneidung der Landschaft möglichst gering gehalten. Nicht mehr benötigte Straßen (Zeickhorner Straße und Friesendorfer Straße) sollen zurückgebaut werden. Anwandwege werden teilweise mit Schotter ausgebaut. Die Lindenbachaue wird teilweise durch eine Brücke überspannt. Der Lindenbach wird verlegt und nicht verrohrt und die Lage des Regenrückhaltebeckens wurde optimiert.
- 8.3.2 Nach Berücksichtigung aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleiben die nachfolgend beschriebenen unvermeidbaren Eingriffe, untergliedert in drei Konfliktbereiche:

Konfliktbereich K 1 (Bau-km: 0+298 bis 0+650):

300 m nördlich der Anbindung an die Bundesstraße B 303 und die Anschlussstelle der A 73 verläuft die Trasse parallel zur Autobahn über die "Friesendorfer Höhe". Betroffen sind intensiv genutzte Ackerflächen sowie Kleinstrukturen in Form von Ranken mit Altgrasbeständen. Konflikte ergeben sich durch die Versiegelung und Überbauung der Flächen und die damit verbundenen Verluste von Boden- und Biotopfunktionen wobei nachteilige Veränderungen des Landschaftsbildes.

Konfliktbereich K 2 (Bau-km 0+650 bis 1+200):

Die Trasse verläuft anfangs in zunehmend hoher Dammlage über das Lindenbachtal. Eine Restfläche der Bachaue und die Bahnlinie werden mittels einer Brücke überquert. Der Biotopverbund wird beeinträchtigt, bleibt aber im Talboden erhalten. Südlich und nördlich der Talau ist jeweils ein Regenrückhaltebecken geplant.

Der Damm südlich des Lindenbachs stellt das größte Konfliktpotential dar. Es werden großflächig Schilfröhrichtbestände und feuchte Hochstaudenfluren (geschützt nach Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG) überbaut. Der Lindenbach selbst (Biotop Nr. 143, Art. 13 d BayNatSchG) wird auf einer Länge von ca. 180 m

nach Norden verlagert und parallel zur Bahnlinie unter der Brücke hindurchgeleitet. Auch angrenzende Vegetationsbestände (feuchte Hochstaudenfluren, Schilfröhricht, Gewässerbegleitgehölze) werden überbaut bzw. beeinträchtigt. Ein weiterer Konflikt ist die teilweise Abriegelung des Talraums für den Kaltluftabfluss (Veränderung Kleinklima). Für das Landschaftsbild ist der Damm als schwerwiegender Eingriff zu werten. Die Trasse der CO 13 nivelliert gemeinsam mit der A 73 die bisher vom Wechsel von Tallagen und Höhenrücken geprägte Landschaft.

Nördlich der Bahnlinie läuft der Damm südlich von Friesendorf in eine Geländegleichlage der Trasse aus. Hier werden vor allem landwirtschaftliche Nutzflächen versiegelt (Verlust Bodenfunktionen). Nördlich der Fa. Schumacher wird kleinflächig ein feuchtes Grünland überbaut.

Konfliktbereich K 3 (Bau-km 1-200 bis Bauende):

Von der Anbindung der Friesendorfer Straße bis zum beginnenden Anstieg "Reinersberg" verläuft die Trasse in leichter Einschnitt- bzw. leichter Dammlage. In diesem Abschnitt wird intensiv landwirtschaftlich genutztes Grünland beansprucht. Am "Reinersberg" zerschneidet die Trasse in leichter Einschnittlage den Waldbestand, so dass südlich der Trasse eine kleine, isolierte Restfläche verbleibt. Der geschlossene Waldbestand wird angeschnitten, so dass mit randlichen Beeinträchtigungen wie Windwurf und Veränderung des Waldinnenklimas zu rechnen ist.

Im weiteren Verlauf bis zur Anbindung an die bestehende CO 13 sind von der Maßnahme ausschließlich landwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen (Acker). Die Trasse verläuft in relativ großer Einschnittlage, so dass sich hieraus neben der Versiegelung und dem Verlust von Bodenfunktionen auch Konflikte mit dem Landschaftsbild ergeben.

Insgesamt ist von einer beeinträchtigten Fläche des Naturhaushalts von 3,7 ha auszugehen.

- 8.3.3 Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG).

Die Ermittlung des Flächenbedarfs für die Ausgleichsflächen erfolgte auf Basis der "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993, die die Staatsministerien des Innern sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen zur Erleichterung des Gesetzesvollzugs erarbeitet haben. Insgesamt errechnet sich hiernach ein Ausgleichsbedarf von 3,24 ha.

Dieser setzt sich zusammen aus 0,40 ha für 0,78 ha versiegelte Fläche aus

dem Konfliktbereich 1 (Acker, Intensivgrünland, Altgrasbestände/Ranken), 1,12 ha für 1,53 ha versiegelte Fläche aus dem Konfliktbereich 2 (Acker, Intensivgrünland, Lindenbach, Röhricht, Gebüsch, Feuchtstaudenflur, Altgrasflur, Hecke, extensives Grünland) sowie 1,77 ha für 1,92 ha versiegelte Fläche aus dem Konfliktbereich 3 (u.a. Mischwald). Abzuziehen vom Ausgleichsflächenbedarf sind 0,05 ha für die Entsiegelung alter Fahrbahnflächen. Die Einzelheiten ergeben sich aus Anhang 1 und 2 des Textteils des landschaftspflegerischen Begleitplans.

Der Ansatz des Faktors 2 für einen Teil des Mischwaldbereichs ist aufgrund des hohen ökologischen Werts der zu rodenden Fläche sachgerecht.

Soweit in diesem Zusammenhang geltend gemacht wurde, dass der Flächenverbrauch für die Straße, mit der etwa 3,7 ha versiegelt werden, insgesamt ca. 13 ha (richtig wohl 13,9 ha, davon neu in Anspruch genommen 12,13 ha) betrage und die Anrechnungsmöglichkeiten der umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen auf die Ausgleichsflächen noch einmal kritisch zu prüfen wären, da hier wohl eine Doppelfunktion von Flächen sowohl als Ausgleichsflächen als auch als Begleitgrün möglich sei, kann dem nicht gefolgt werden, denn Ausgleichsflächen einerseits und Gestaltungsflächen andererseits haben unterschiedliche Zielsetzungen und sind daher grundsätzlich zu trennen.

Ausgleichsflächen haben die gestörten Funktionen des Naturhaushaltes möglichst gleichartig wiederherzustellen. Sie bilden für heimische Tier- und Pflanzenarten die Ersatzlebensräume für die straßenbedingten Verluste. Ausgleichsflächen dürfen daher nicht im Beeinträchtigungsband der neuen Straße liegen, weil sie dann ihre (anspruchsvolle Lebensraum-) Funktion nicht erfüllen können.

Gestaltungsflächen dienen dagegen vor allem der Einbindung der Straße in die Landschaft. Sie liegen in der Regel im Beeinträchtigungsband der neuen Straße.

Die Heranziehung der Gestaltungsflächen für den naturschutzfachlichen Ausgleich ist daher weder grundsätzlich noch hier im Konkreten sachgerecht, denn die Schwerpunkte der Beeinträchtigung liegen in der Versiegelung, der Beseitigung wertvoller Vegetationsbestände (Hecken, Fließgewässer mit begleitender Vegetation) sowie der Beseitigung und Zerschneidung von Waldflächen. Diese gestörten Funktionen (und Lebensräume) können durch Straßenbegleitgrün (im Beeinträchtigungsband der neuen Straße) nicht gleichartig wiederhergestellt werden. Dafür bedarf es räumlich und gestalterisch der ausgewählten Ausgleichsflächen (Laubwald, extensives Grünland, Obstbäume, feuchte Mulden, Krautfluren).

Ein atypischer Ausnahmefall im Sinne der Ziffer 6.2, 8 und 9 der o.g. Grundsätze, wie sie das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Coburg mit Schreiben vom 05.10.2010 geltend macht, ist bei der Verlegung der CO 13

nicht zu erkennen. Insgesamt entspricht der Flächenverbrauch dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und der langjährigen Verwaltungspraxis bei straßenbaulichen Planfeststellungen. Dass hier kein Übermaß zu erkennen ist, wurde seitens der höheren Naturschutzbehörde ausdrücklich bestätigt.

Als landschaftspflegerische Maßnahmen ist im landschaftspflegerischen Begleitplan (Seite 19 der Unterlage 12) u.a. vorgesehen, in räumlichem Zusammenhang mit den Waldflächen am Reinersberg als Ausgleich für gerodete Waldflächen eine Waldneugründung auf bisheriger Grünlandfläche vorzunehmen. Ca. 1 km südlich von Gestungshausen soll in nordexponierter Hanglage eine Waldergänzung aus standortheimischen Waldbaumarten mit Waldrand gepflanzt werden, an den sich ein Gras- und Krautsaum anschließt. Obstbäume sollen entlang den Flurstücksgrenzen im Westen, Norden und Osten gepflanzt werden. Im Bachtal des Röderbaches sollen standortfremde Nadelgehölze entfernt werden. In Ergänzung der bestehenden Ufergehölzsäume soll eine Teilfläche mit Gehölzen des Auwalds bepflanzt und angrenzend daran sollen feuchte Offenlandstandorte geschaffen werden.

Zum Schutz von Biotop- und Waldflächen und des Lindenbachs während der Bautätigkeit ist die Errichtung von mehreren Schutzzäunen vorgesehen (Seite 16 der Unterlage 12.1).

Insgesamt ist festzustellen, dass die Eingriffe vollumgänglich im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 ausgeglichen werden können; die Abwägungsstufe des § 15 Abs. 5 BNatSchG wird daher nicht erreicht. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung und des Eingriffsausgleichs trägt das planfestgestellte Straßenbauvorhaben dem Spannungsverhältnis der berührten Belange und Nutzungsinteressen damit angemessen Rechnung.

8.4 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

Das Europäische und Nationale Artenschutzrecht stellt für den Bau der verfahrensgegenständlichen Kreisstraße kein rechtliches Hindernis dar.

Die Prüfung des speziellen Artenschutzes (§§ 44, 45 BNatSchG) ist grundsätzlich Voraussetzung für die naturschutzrechtliche Zulassung eines Vorhabens. Sie soll die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten gemäß Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie – VRL – 79/409/EWG sowie Arten des Anhanges IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG) ermitteln und darstellen sowie prüfen, ob die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben sind.

Hierzu ließ der Antragsteller die Unterlage 12.1, Anhang 5 erstellen (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung). Zugrunde gelegt wurden dabei die "Fachlichen Hinweise zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen

Prüfung (saP), Stand 12/2007" der Obersten Baubehörde vom 08.01.2008. Das Artenspektrum wurde mit der Auswahlliste der "Streng geschätzten Arten in Oberfranken + europäische Vogelarten" der Regierung von Oberfranken abgeglichen. Der Gutachter des Büros WFG Landschaft kam dabei zu dem Schluss, dass durch den Bau der planfestzustellenden Straße keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 mit Absatz 5 BNatSchG erfüllt werden.

Ein Verstoß gegen das Schädigungs- und Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG wurde für keine Tierart nach Anhang IV a) FFH-RL prognostiziert. Gleiches gilt hinsichtlich der Europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie. Pflanzenarten nach Anhang IV b) FFH-RL sind für das Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen. Deren Vorkommen ist aufgrund der Biotopausstattung auch auszuschließen.

Nachdem es keine Anhaltspunkte gegen die Richtigkeit dieses Gutachtens gibt und die höhere Naturschutzfachbehörde die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung aus naturschutzrechtlicher Sicht bestätigt hat, macht sich die Planfeststellungsbehörde die dort getroffenen Aussagen zu eigen und schließt sich dessen Aussagen an.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überwiegen insgesamt die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Gründe. Aufgrund der oben dargestellten Erwägungen wird die Realisierung der Straßenbaumaßnahme für erforderlich und geboten erachtet. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind nicht so gewichtig, dass das Vorhaben unterlassen werden müsste. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gehen bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft nicht den Belangen der erforderlichen Verbesserungen des Straßenverkehrs vor (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

9. Waldrecht

Durch den geplanten Bau der CO 13 neu muss Wald in geringem Umfang beseitigt werden. Insgesamt werden ca. 0,6 ha Wald im Sinne von Art. 9 Abs. 2 BayWaldG gerodet.

Der Waldbestand wird auf den Ausgleichsflächen im Sinne einer naturgemäßen oder sonstigen Aufforstung neu angelegt.

Der Verlust von Waldfläche kann gemäß Art. 9 BayWaldG vorliegend hingenommen werden, da kein Versagungsgrund nach Art. 9 Abs. 4 BayWaldG gegeben ist und es sich insbesondere nicht um Schutz-, Bann oder Erholungswald handelt.

Die Rodung bedarf gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG keiner Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 3 BayWaldG.

10. Forderungen von Trägern öffentlicher Belange

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden – soweit entscheidungsrelevant – bereits in vorstehenden Ausführungen behandelt. Im Folgenden werden deshalb nur wesentliche Forderungen der Träger öffentlicher Belange behandelt, die nicht bereits Gegenstand der bisherigen themenkomplexbezogenen Abwägung waren. Soweit diesen Forderungen nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss bzw. durch die Tektur in den Planunterlagen Rechnung getragen wurden, werden sie zurückgewiesen.

- 10.1 Die Forderung des Landratsamtes Coburg, dass den lärmtechnischen Berechnungen mindestens ein Lkw-Anteil nach Anlage 1 der 16. BImSchV zugrunde zu legen sei, ist entgegenzuhalten, dass der maßgebende Lkw-Anteil mit Hilfe der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke nach Tabelle A berechnet wird, soweit "keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse" vorliegen, die unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung im Prognosezeitraum zur Ermittlung des maßgebenden Lkw-Anteils für den Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr als Mittelwert über alle Tage des Jahres herangezogen werden können. Anlage 1 der 16. BImSchV erlaubt mithin ausdrücklich das Heranziehen geeigneter projektbezogener Untersuchungsergebnisse. Geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse liegen vor. Die durch Professor Dr. Ing. Kurzak erstellte Verkehrsprognose vom 05.03.2003 ergibt einen Prognose-DTV für das Jahr 2020 auf der Kreisstraße CO 13 neu von 7.800 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von ca. 13 %. Aufgrund der zur Zeit im Ausbau befindlichen Gewerbeflächen – dieser Umstand konnte bei der obigen Verkehrsprognose im Detail nicht berücksichtigt werden – hat der Landkreis Coburg den Lkw-Anteil zugunsten der Lärmbeeinträchtigten um ca. 25 % erhöht, so dass den lärmtechnischen Berechnungen nunmehr ein Lkw-Anteil von 16 % am Tag und 8 % in der Nacht zugrunde liegt.

Die vom Landratsamt Coburg aus Lärmschutzgründen geforderte Tieferlegung des Kreisverkehrsplatzes bei Friesendorf wird abgelehnt. Eine immissionsrelevante Tieferlegung hätte einen nachhaltigen Einfluss auf die Gradienten. In der Fortführung würde die Höchstlängsneigung in Richtung Großgarnstadt von 7,0 % erheblich überschritten. Außerdem wären in beiden Ästen der Friesendorfer Straße lange Rampen zur Angleichung erforderlich. Eine Entwässerung zum Regenrückhaltebecken Nr. 2 (Ifd. Nr. 3.10 BV) in Freispiegelleitung wäre nicht mehr möglich. Das anfallende Oberflächenwasser müsste gesammelt und weggepumpt werden.

Auch eine Verschiebung des Kreisverkehrsplatzes in Richtung Süden oder Osten scheidet aus. Eine Verschiebung in Richtung Süden ist aus trassierungstechnischen Gründen nicht möglich. Eine Verschiebung in Richtung Osten ist

wegen der notwendigen Anschlüsse beider Äste der Friesendorfer Straße nicht möglich.

Abzulehnen ist schließlich auch der Vorschlag des Landratsamtes Coburg, die Anbindung aus Friesendorf an den Kreisverkehrsplatz (Friesendorfer Straße) entfallen zu lassen und somit auf die Anlage des Kreisverkehrsplatzes zu verzichten. Es ist zu berücksichtigen, dass über Friesendorf auch die Ortschaft Buscheller an die Gemeinde Ebersdorf b. Coburg angebunden ist. Außerdem hat der Antragsteller der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass die Gemeinde Ebersdorf b. Coburg beide Anschlüsse der Friesendorfer Straße für erforderlich hält.

Nicht gefolgt werden kann dem Landratsamt Coburg in dem Vorbringen, dass die drei im Zuge der Kreisstraße CO 13 vorgesehenen Kreisverkehrsplätze aus Gründen der Verkehrssicherheit zu beleuchten seien. Es mag zwar sein, dass die Beleuchtung – insbesondere ortsnaher - Kreisverkehrsplätze der Verkehrssicherheit förderlich sein kann. Eine Beleuchtungspflicht von Kreisverkehrsplätzen außerhalb bebauter Gebiete lässt sich jedoch nicht aus der Straßenbaulast des Straßenbaulastträgers ableiten (Art. 9 Abs. 3 Satz 1 BayStrWG). Auch aus der Verkehrssicherungspflicht ergibt sich im Allgemeinen keine Beleuchtungspflicht für öffentliche Straßen oder Teile von ihnen. Nur wenn ausnahmsweise trotz Fahrzeugbeleuchtung und angemessener Geschwindigkeit eine Gefahr ohne Straßenbeleuchtung nicht beherrscht werden kann, wenn also ohne Beleuchtung der Straße eine besondere Gefahrenstelle gegeben ist, besteht für den Verkehrssicherungspflichtigen Veranlassung zur Beleuchtung. Dass eine solche besondere Situation vorliegt, hat das Landratsamt Coburg nicht vorgebracht. Ungeachtet dessen hat der Landkreis Coburg mitgeteilt, dass der Kreisverkehrsplatz im Kreuzungsbereich mit der Gemeindestraße Ebersdorf b. Coburg-Friesendorfer Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit einer Beleuchtung ausgestattet werden soll. Bei den anderen Kreisverkehrsplätzen seien Kabelleerrohre vorgesehen, so dass – falls sich nach der Inbetriebnahme die Notwendigkeit einer Beleuchtung herausstellen sollte – eine nachträgliche Beleuchtung ermöglicht wird.

10.2 Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Soweit der Bund Naturschutz den weiteren Straßenbau in Oberfranken ablehnt, weil insbesondere im Raum Coburg Straßenneubaumaßnahmen realisiert werden, die nach seiner Ansicht weit über das umweltverträgliche Maß hinausgehen und unter Gesichtspunkten des Klimawandels nicht mehr verantwortbar seien, ist dem entgegenzuhalten, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Erörterung grundsätzlicher verkehrspolitischer Ziele kein Raum ist.

Die Forderung, das Brückenbauwerk gemäß lfd. Nr. 2.1 BV zu verlängern um dadurch den Eingriff in die Lindenbachaue zu vermindern, wird zurückgewiesen. Die Dimensionierung der Brücke über den Lindenbach ist nach Auffassung

der Naturschutzfachbehörden sachgerecht, da sie auch die Lindenbachau überspannt. Es ist zwar richtig, dass der Straßendamm nach Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG geschützte Schilfröhrichtbestände und feuchte Hochstaudenfluren überbaut (siehe auch Unterlage 12.1 landschaftspflegerische Begleitplanung Nr. 4.6 Konflikt K 2). Diese Eingriffe werden im Rahmen der Ersatzmaßnahmen 1 und 2 aber ausreichend kompensiert (siehe Unterlage Nr. 12.1 Anhang 2 der planfestgestellten Unterlagen). Aus den vorgenannten Gründen ist auch die gleichlautende Forderung des Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., Kreisgeschäftsstelle Coburg, zurückzuweisen.

10.3 Gemeinde Ebersdorf b. Coburg

Die Einwendung hinsichtlich der Fuß- und Radwegunterführung der Bahnlinie Eisenach-Lichtenfels (BW0-2; lfd. Nr. 2.2 BV) werden für erledigt erklärt. Künftige Eigentümerin des genannten Bauwerks ist die Deutsche Bahn AG. Sofern die Gemeinde Ebersdorf b. Coburg den Winterdienst zu übernehmen beabsichtigt, bedarf es hierzu einer Vereinbarung zwischen ihr und der Deutschen Bahn AG. Das Bauwerk entwässert nicht in einen Vorfluter, sondern frei und flächig über den öffentlichen Feld- und Waldweg lfd. Nr. 1.10 BV in die Talau. Eine Beleuchtung des Bauwerks ist nicht vorgesehen. Die Böschungen gehören zum Bahnkörper, so dass die Deutsche Bahn AG auch für deren Unterhalt zuständig ist. Die Art der Böschungsbefestigung sowie der Oberflächenbelag ist Gegenstand der Bauausführungsplanung. Die Einwendungen hinsichtlich der Fuß- und Radwegunterführung der Bahnlinie Eisenach-Lichtenfels (BW0-3; lfd. Nr. 2.3 BV) werden ebenfalls für erledigt erklärt. Die Treppen und Rampen werden in tausalzbeständigen Beton bzw. Belag ausgeführt. Für dieses Bauwerk werden Beleuchtungseinrichtungen vorgesehen. Das anfallende Oberflächenwasser wird dem Vorfluter Lindenbach zugeführt werden, weil keine Verunreinigung vorliegt. Die Dimensionierung der Zuleitung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung. Gleiches gilt auch für die Gestaltung des Bauwerkes. Das Bauwerk wird ebenfalls im Eigentum der Deutschen Bahn AG stehen, der im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht auch ein etwaiger bestehender Winterdienst obliegt. Der Gemeinde Ebersdorf kann der Winterdienst auf der Grundlage einer mit der Deutschen Bahn AG zu schließenden Vereinbarung der Winterdienst übertragen werden.

11. Gesamtabwägung

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 erscheint für das öffentliche Wohl unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsbelastung und der Verkehrssicherheit als vorrangig. Die Auswirkungen auf die Umwelt können durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabensträger aufzuerlegen waren, derart abgemildert werden, dass die Planungsentscheidung ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind. Dies gilt insbesondere für die Belastung der Anwohner und die Umwege, die künftig erforderlich werden. Diese sind als hinnehmbar einzustufen.

Die Planung nimmt auch auf die Interessen der von der Planung betroffenen Grundstückseigentümer soweit wie möglich Rücksicht. Deren verfassungsrechtlich geschützten Rechte werden erkannt und entsprechend ihrem hohen Gewicht in die Abwägung eingestellt.

III.

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art.2 des Kostengesetzes –KG- (BayRS 2013-1-1-F).

Der Landkreis Coburg ist zwar gemäß Art. 4 Abs. 1 KG von der Zahlung einer Gebühr befreit, nicht aber von der Erstattung der Auslagen (vgl. Art. 5 i.V.m. Art. 10 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 4 KG).

Die Auslagen sind angefallen für die erforderlichen Zustellungen mittels Einschreibebriefe, für Reisekosten anlässlich des Erörterungstermins am 20. Juli 2011 in Ebersdorf b.Coburg sowie für die vom Wasserwirtschaftsamt Kronach im Verfahren abgegebene gutachtliche Stellungnahme.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage bei dem

Bayer. Verwaltungsgericht in Bayreuth,
Postanschrift: Postfach 110321, 95422 Bayreuth,
Hausanschrift: Friedrichstr. 16, 95444 Bayreuth,

schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben und der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

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

Hinweis:

Die unter Teil II des Beschlusstextes genannten Planunterlagen können sowohl beim Landratsamt Coburg als auch bei der Gemeinde Ebersdorf b.Coburg und bei der Verwaltungsgemeinschaft Grub a.Forst eingesehen werden.

Die Unterlagen werden darüber hinaus auch bei der Gemeinde Ebersdorf b.Coburg und bei der Verwaltungsgemeinschaft Grub a.Forst kurzfristig ausgelegt.

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

Witton
Oberregierungsrätin