

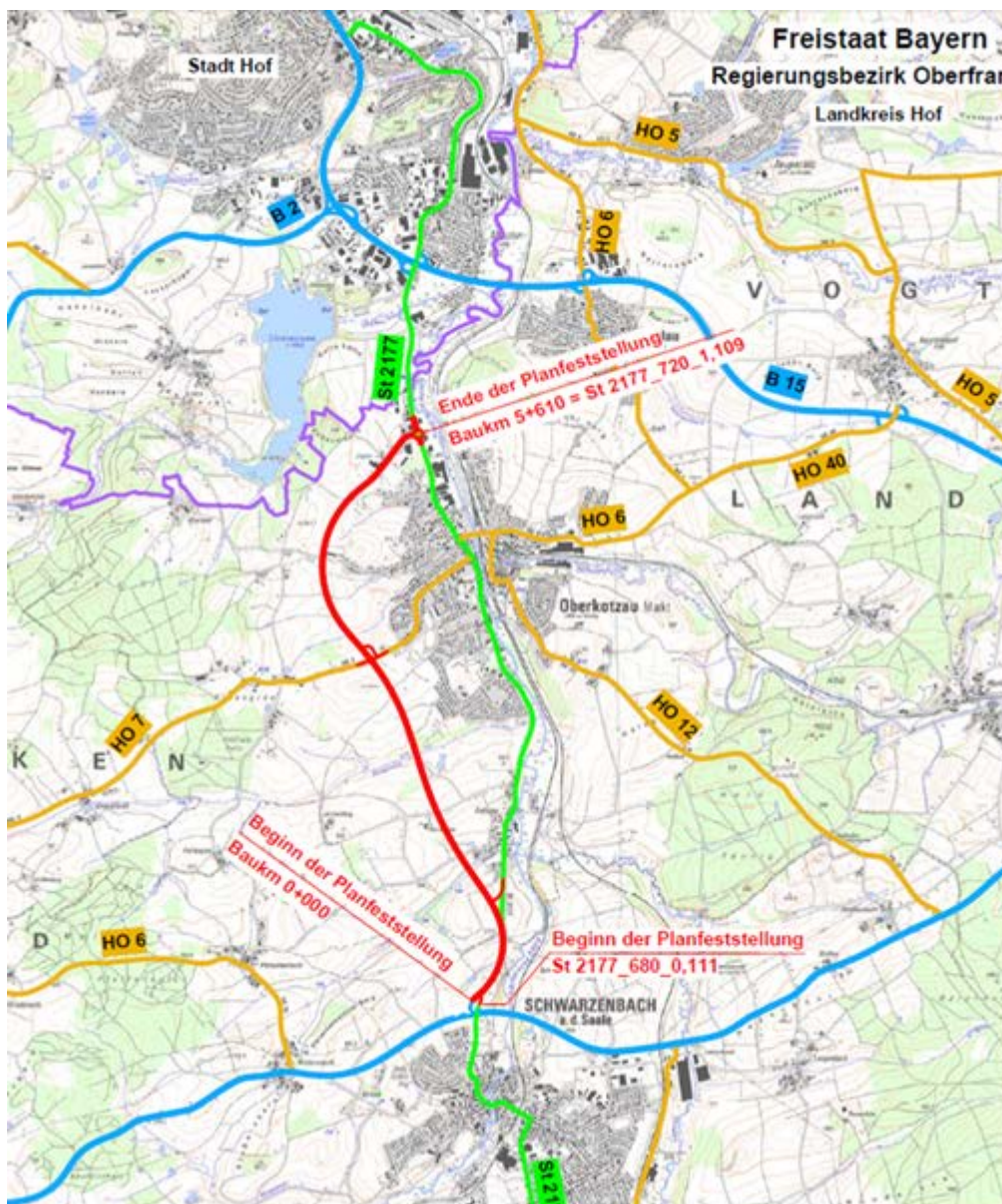


Planfeststellungsbeschluss

für den

Bau der Ortsumgehungen von Oberkotzau und Fattigau
im Zuge der Staatsstraße 2177 "Schwarzenbach a.d.Saale-
Hof-B 15" von Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+610
im Gebiet der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale und
des Marktes Oberkotzau, Landkreis Hof

Übersichtsplan



	Seite
ÜBERSICHTSPLAN	2
INHALTSVERZEICHNIS	3
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	6
A. ENTSCHEIDUNG	8
1 FESTSTELLUNG DES PLANES	8
2 FESTGESTELLTE UNTERLAGEN.....	8
3 NEBENBESTIMMUNGEN, AUSNAHMEN, BEFREIUNGEN	10
3.1 Unterrichtungspflichten.....	10
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)....	14
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz.....	20
3.4 Verkehrslärmschutz.....	21
3.5 Belange der Land- und Forstwirtschaft	22
3.6 Sonstige öffentliche Belange	24
3.6.1 Denkmalschutz	24
3.6.2 Belange des Landkreises Hof	25
3.6.3 Belange des Marktes Oberkotzau.....	25
3.7 Sonstige private Belange.....	26
4 WASSERRECHTLICHE ERLAUBNISSE	29
4.1 Gegenstand/Zweck.....	29
4.2 Plan	29
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	29
4.3.1 Rechtsvorschriften	29
4.3.2 Einleitungsmengen.....	29
4.3.3 Betrieb und Unterhaltung	30
4.3.4 Anzeigepflichten.....	30
4.3.5 Bauausführung, Sonstiges	30
5 STRAßENRECHTLICHE VERFÜGUNGEN.....	32
6 ENTSCHEIDUNGEN ÜBER EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN.....	33
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	33
6.2 Zurückweisungen.....	33
7 KOSTENENTSCHEIDUNG	35

B. SACHVERHALT	36
1 BESCHREIBUNG DES VORHABENS	36
2 VORGESCHICHTE DER PLANUNG UND VORGÄNGIGE PLANUNGSSTUFEN	36
3 ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS	38
C. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	42
1 VERFAHRENSRECHTLICHE BEWERTUNG.....	42
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung)	42
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	42
1.3 Natura-2000-Gebiete	43
2 MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG	44
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen).....	44
2.2 Planrechtfertigung/Erforderlichkeit des Baues der Ortsumgebung	44
2.3 Behandlung der grundsätzlichen Einwendungen zur Planrechtfertigung 	49
2.3.1 Fehlender Bedarf bzw. Planrechtfertigung des Baues der Ortsumgebung	49
2.3.2 Einwendungen zur Verkehrsprognose	55
2.3.3 Einwendungen mit politischem bzw. grundrechtlichem Bezug.....	60
2.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung.....	64
2.4.1 Planungsvarianten	64
2.4.1.1 Beschreibung der Planungsvarianten	65
2.4.1.2 Vergleich der Varianten und deren Bewertung	68
2.4.1.3 Behandlung der Einwendungen zur Trassenwahl.....	69
2.4.2 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	79
2.4.3 Immissionsschutz, Bodenschutz	85
2.4.3.1 Verkehrslärmschutz	86
2.4.3.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.....	86
2.4.3.1.2 Rechtsgrundlagen der Lärmvorsorge.....	87
2.4.3.1.3 Verkehrslärberechnung.....	88
2.4.3.1.4 Beurteilung und Ergebnis.....	90
2.4.3.1.5 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz	97
2.4.3.2 Schadstoffbelastung.....	100
2.4.3.3 Bodenschutz	102
2.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege	102
2.4.4.1 Verbote	102
2.4.4.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz	103
2.4.4.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz.....	103
2.4.4.1.2.1 Zugriffsverbote	103
2.4.4.1.2.2 Prüfmethodik.....	104
2.4.4.1.2.3 Konfliktanalyse und Ergebnis.....	105
2.4.4.1.2.4 Ausnahmeerteilung	114
2.4.4.1.2.5 Behandlung der Einwendungen zum Artenschutz	116
2.4.4.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange.....	119
2.4.4.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	120

2.4.4.3.1	Eingriffsregelung	120
2.4.4.3.2	Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	121
2.4.4.3.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung	122
2.4.4.3.4	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation	130
2.4.5	Gewässerschutz	133
2.4.5.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	133
2.4.5.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	137
2.4.6	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	139
2.4.6.1	Vorhabensauswirkungen und Schutzvorkehrungen	141
2.4.6.2	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Land- und Forstwirtschaft	145
2.4.7	Sonstige öffentliche Belange	154
2.4.7.1	Träger von Versorgungsleitungen	154
2.4.7.2	Denkmalschutz	154
2.4.7.3	Belange des Landkreises Hof sowie des Landratsamtes Hof	155
2.4.7.4	Belange der Stadt Schwarzenbach a.d. Saale	157
2.4.7.5	Belange des Marktes Oberkotzau	158
2.5	Private Einwendungen	160
2.5.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden	160
2.5.1.1	Flächenverlust	160
2.5.1.2	Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen	165
2.5.1.2.1	Übernahme von Restflächen	166
2.5.1.2.2	Ersatzlandbereitstellung	166
2.5.1.2.3	Umwege	167
2.5.1.2.4	Nachteile durch Bepflanzung	168
2.5.1.2.5	Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechtes	168
2.5.1.2.6	Zusätzliche Beweissicherungsmaßnahmen	170
2.5.1.2.7	Beeinträchtigungen von eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieben	173
2.5.1.2.8	Beeinträchtigungen an der Autengrüner Straße (Kreisstraße HO 7)	174
2.5.2	Einzelne Einwender	174
2.5.2.1	Einwender 77.1 bis 77.5 und 112	174
2.5.2.2	Einwender 197	183
2.5.2.3	Einwender 71	184
2.5.2.4	Einwender 259	185
2.5.2.5	Einwender 11	185
2.5.2.6	Einwender 121	186
2.5.2.7	Einwender 148 und 149	187
2.6	Gesamtergebnis der Abwägung	187
2.7	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	187
3	KOSTENENTSCHEIDUNG	188
	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	189

Abkürzungsverzeichnis

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

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

Die Regierung von Oberfranken erlässt folgenden Planfeststellungsbeschluss:

A. Entscheidung

1 Feststellung des Planes

Der Plan für den Bau der Ortsumgehungen von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 "Schwarzenbach a.d.Saale-Hof-B 15" von Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+610 im Gebiet der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale und des Marktes Oberkotzau, Lkr. Hof, wird mit den sich aus Teil A Ziffern 3 und 4.3 ergebenden besonderen Verpflichtungen gemäß Art. 36 ff. BayStrWG i.V.m. Art. 72 bis 78 BayVwVfG festgestellt.

2 Festgestellte Unterlagen

Der festgestellte Plan, die erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt-Nr.	Bezeichnung	Maßstab
Ordner 1			
1		Erläuterungsbericht	
2		Übersichtskarte	1 : 50 000
3	1	Übersichtsluftbild	1 : 5 000
3	2	Übersichtsluftbild Varianten	1 : 10 000
3	3T	Übersichtsluftbild Planänderungen – Tektur vom 23.05.2012 (nachrichtlich)	1 : 5 000
3	3Ta	Übersichtsluftbild Planänderungen – Tektur vom 05.07.2013	1 : 5 000
4		Übersichtshöhenplan	1 : 5 000/500
6		Straßenquerschnitt	
	1	St 2177	1 : 50
	2	Kreisverkehrsplatz	1 : 50
	3	AS Fattigau/Süd, AS Oberkotzau/Mitte, HO 7	1 : 50
	4	GVS Fattigau-Fletschenreuth, öFW	1 : 50
7		Lageplan, Bauwerksverzeichnis, ' Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen	
7.1	1	Lageplan Bau-km 0+000 – Bau-km 1+200 (nachrichtlich)	1 : 1 000
7.1T	1a	Lageplan Bau-km 0+000 – Bau-km 1+200 – Tektur vom 05.07.2013	1 : 1 000
7.1	2	Lageplan Bau-km 1+200 – Bau-km 2+250 (nachrichtlich)	1 : 1 000
7.1T	2	Lageplan Bau-km 1+200 – Bau-km 2+250 (Tektur vom 23.05.2012 (nachrichtlich)	1 : 1 000
7.1T	2a	Lageplan Bau-km 1+200 – Bau-km 2+250 – Tektur vom 05.07.2013	1 : 1 000
7.1	3	Lageplan Bau-km 2+250 – Bau-km 3+500 (nachrichtlich)	1 : 1 000
7.1T	3	Lageplan Bau-km 2+250 – Bau-km 3+500 – Tektur vom 23.05.2012	1 : 1 000
7.1	4	Lageplan Bau-km 3+500 – Bau-km 4+650 (nachrichtlich)	1 : 1 000
7.1T	4	Lageplan Bau-km 3+500 – Bau-km 4+650 – Tektur vom 23.05.2012	1 : 1 000
7.1	5	Lageplan Bau-km 4+650 – Bau-km 5+610 (nachrichtlich)	1 : 1 000
7.1T	5	Lageplan Bau-km 4+650 – Bau-km 5+610 - Tektur vom 23.05.2012	1 : 1 000

		(nachrichtlich)	
7.1T	5a	Lageplan Bau-km 4+650 – Bau-km 5+610 – Tektur vom 05.07.2013	1 : 1 000
7.2Ta		Bauwerksverzeichnis mit Tekturen vom 05.07.2013 und vom 23.05.2012	-
7.3	1	Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen	1 : 5 000
8		Höhenplan	
	1	St 2177 Bau-km 0+000 – Bau-km 2+600	1 : 2 500/250
	2	St 2177 Bau-km 2+600 – Bau-km 5+610	1 : 2 500/250
	3	AS Fattigau/Süd, AS Oberkotzau/Mitte, HO 7, AS Oberkotzau/Nord	1 : 2 500/250
	4	GVS Fattigau-Fletschenreuth	1 : 2 500/250
11		Untersuchungen zu den Immissionen	
11.1		Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen (nachrichtlich)	-
11.1Ta		Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen – Tektur vom 05.07.2013	-
11.2T	1a	Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen – Tektur vom 05.07.2013	1 : 5 000
11.2	1	Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen (nachrichtlich)	1 : 5 000
Ordner 2			
12		Unterlagen zum Naturschutzrecht	
12.1		Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	-
12.2	1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 0+000 – Bau-km 5+610	1 . 5 000
12.3	1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 0+000 – Bau-km 1+200	1 : 1 000
12.3	2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 01+200 – Bau-km 2+250	1 : 1 000
12.3	3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 2+250 – Bau-km 3+500	1 : 1 000
12.3	4	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 3+500 – Bau-km 4+650	1 : 1 000
12.3	5	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 04+650 – Bau-km 5+610	1 : 1 000
12.3	6	Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 0+000 – Bau-km 5+610	1 : 5 000
12.4		Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung	-
Ordner 3			
13		Unterlagen zu wasserrechtlichen Tatbeständen	
13.1		Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
13.1.1		Erläuterungsbericht zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	-
13.1.2	1	Lageplan der Einzugsgebiete und Einleitungsstellen	1 : 5 000
13.1.3		Zusammenstellung der Einleitungen	-
13.1.4		Systemplan Absetz-/Regenrückhaltebecken	1 : 200/50/25
13.2		Unterlagen zu den sonstigen wasserrechtlichen Sachverhalten	
13.2.1		Hydrotechnische Berechnung	-
14		Grunderwerb	
14.1	1	Grunderwerbsplan Bau-km 0+000 – Bau-km 1 + 200 (nachrichtlich)	1 : 1 000
14.1T	1	Grunderwerbsplan Bau-km 0+000 – Bau-km 1 + 200 – Tektur vom 23.05.2012 (nachrichtlich)	1 : 1 000
14.1T	1a	Grunderwerbsplan Bau-km 0+000 – Bau-km 1 + 200 – Tektur vom 05.07.2013	1 : 1 000
14.1	2	Grunderwerbsplan Bau-km 1+200 – Bau-km 2 + 250 (nachrichtlich)	1 : 1 000
14.1T	2	Grunderwerbsplan Bau-km 1+200 – Bau-km 2 + 250 - Tektur vom 23.05.2012 (nachrichtlich)	1 : 1 000
14.1T	2a	Grunderwerbsplan Bau-km 1+200 – Bau-km 2 + 250 – Tektur vom 05.07.2013	1 : 1 000
14.1	3	Grunderwerbsplan Bau-km 2+250 – Bau-km 3 + 500 (nachrichtlich)	1 : 1 000
14.1T	3	Grunderwerbsplan Bau-km 2+250 – Bau-km 3 + 500 – Tektur vom 23.05.2012	1 : 1 000
14.1	4	Grunderwerbsplan Bau-km 3+500 – Bau-km 4 + 650 (nachrichtlich)	1 : 1 000
14.1T	4	Grunderwerbsplan Bau-km 3+500 – Bau-km 4 + 650 – Tektur vom 23.05.2012	1 : 1 000

14.1	5	Grunderwerbsplan Bau-km 4+650 – Bau-km 5 + 610 (nachrichtlich)	1 : 1 000
14.1T	5	Grunderwerbsplan Bau-km 4+650 – Bau-km 5 + 610 – Tektur vom 23.05.2012 (nachrichtlich)	1 : 1 000
14.1T	5a	Grunderwerbsplan Bau-km 4+650 – Bau-km 5 + 610 – Tektur vom 05.07.2013	1 : 1 000
14.2Ta		Grunderwerbsverzeichnis mit Tekturen vom 05.07.2013 und 23.05.2012	-
15		Sonstige Unterlagen	
15.1		Verkehrsuntersuchung	

sämtlich gefertigt bzw. aufgestellt vom Staatl. Bauamt Bayreuth unter dem Datum 15.12.2010 mit eingearbeiteten Tekturen vom 23.05.2012 und vom 05.07.2013.

Die Tekturen vom 23.05.2012 beinhalten den Bau zusätzlicher Wirtschaftswegeabschnitte einschließlich deren Entwässerungseinrichtungen (BV-Nrn. 5.15 T, 5.29 T, 5.30 T, 5.31 T und 5.32 T) sowie einen Feldweg mit anderer Trassierung als vorher (neu BV-Nr. 5.21 T unter Wegfall des bisherigen Weges BV-Nr. 5.21).

Die Tekturen vom 05.07.2013 beinhalten zwei weitere Wegeergänzungen (BV-Nrn. 5.33 T und 5.34 T) sowie eine geringfügige Trassenverschiebung im Bereich eines gewerblich genutzten ehemaligen Ziegeleigeländes unter gleichzeitigem Wegfall einer dort bisher vorgesehenen Stützkonstruktion (Entfall der ursprünglichen BV-Nr. 8.1) einschließlich Anpassung der lärmtechnischen Berechnungen (Planunterlagen 11.1 Ta und 11.2 T1a).

Die als nachrichtlich bezeichneten Planunterlagen dienen lediglich der Kenntlichmachung der vorgenommenen Planänderungen und werden von der Planfeststellung nicht mit umfasst.

3 Nebenbestimmungen, Ausnahmen, Befreiungen

Dem Freistaat Bayern -Straßenbauverwaltung- werden außer den sich aus Spalte 5 des Bauwerksverzeichnisses - BV - ergebenden Verpflichtungen folgende weitere Verpflichtungen auferlegt:

Hinweis:

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

3.1 Unterrichtungspflichten

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom, Netzproduktion GmbH, Wilhelm-Pitz-Str. 1, 95448 Bayreuth, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche

Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Die in ihrem Bestand zu sichernden Telekommunikationsanlagen sind bei der weiteren Planung besonders zu berücksichtigen.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Telekom einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.

- 3.1.2 Der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG, Südwestpark 15, 90449 Nürnberg, mindestens drei Monate vor Baubeginn bzw. vor Beginn der notwendigen Änderungsmaßnahmen, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsarbeiten an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Im Rahmen der Bauausführung sind die bauausführenden Firmen zu verpflichten, dass Anlagen der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG entsprechend zu schützen bzw. zu sichern sind.

- 3.1.3 Der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, Luitpoldstr. 51, 96052 Bamberg, damit die notwendigen Bauarbeiten im Bereich der Leitungsschutzzone der 110 kV-Freileitung (BV-Nr. 17.2) termingerecht abgestimmt werden können.

Die Bestands- und Betriebssicherheit der 110 kV-Hochspannungsfreileitung (BV-Nr. 17.2) muss jederzeit gewährleistet sein. Maßnahmen zur Sicherung des Leitungsbestandes und -betriebes, wie Korrosionsschutzarbeiten, Arbeiten zur Trassenfreihaltung von betriebsgefährdendem Aufwuchs bzw. auch die Erneuerung, Verstärkung oder ein durch Dritte veranlasster Umbau auf gleicher Trasse, unter Beibehaltung der Schutzzonen, müssen ungehindert durchgeführt werden können. Dies gilt auch in geplanten und bestehenden Schutzgebieten jeder Art.

Im Zuge der vorab durchzuführenden Umbautrassierung ist für die Kreuzung des Straßenneubaus mit der 110 kV-Leitung ein Kreuzungsheft mit numerischem Abstandsnachweis zu erstellen, das nach Bauausführung zu revidieren ist.

Die Sicherheit des Anlagenbestandes und -betriebes der 110 kV-Freileitung darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.

Innerhalb der Baubeschränkungszone der 110 kV-Freileitung dürfen nur Gehölze mit niedrigen Wuchseigenschaften angepflanzt werden. Die Bepflanzungen in diesem Bereich sind mit der E.ON Netz GmbH gesondert abzustimmen.

Die Baustelleneinrichtung (Aufstellung von Büro- und Lagercontainern) muss generell außerhalb der Baubeschränkungszone der 110 kV-Freileitung erfolgen. Dies gilt auch für das eigentliche Baulager.

Auf die erhöhten Gefahren bei Bauarbeiten in der Nähe von Hochspannungsleitungen wird ausdrücklich hingewiesen. Die im Sicherheitsmerkblatt der E.ON Netz GmbH enthaltenen Hinweise für das Einrichten und den Betrieb von Baustellen in der Nähe von elektrischen Freileitungen sind zu beachten.

Aufgrund der vorhandenen Abstände zwischen der Erdoberkante und den überspannenden Leiterseilen ist bei allen Bauarbeiten im direkten Leitungsbereich äußerste Vorsicht geboten. Die Höhe der dort eingesetzten Großgeräte (Lader, Bagger, Muldenkipper u.ä.) ist beschränkt. Der Einsatz von Baukränen (Turmdrehkran, Autokran o.ä.) und größeren Baumaschinen ist deshalb innerhalb der Leitungsschutzzone rechtzeitig separat mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen.

Die Angaben in Spalte 4 von BV-Nrn. 17.1, 17.3 bis 17.10 sowie 18.3 (verschiedene 20 kV-Freileitungen, Niederspannungskabel, Straßenbeleuchtungskabel sowie einer Gasleitung) sind hinsichtlich des Eigentümers bzw. Unterhaltungspflichtigen zu ändern in: Bayernwerk AG (statt E.ON Netz GmbH).

- 3.1.4 Die Bayernwerk AG, Netzcenter Naila, Zum Kugelfang 5, 95119 Naila, damit die erforderlichen Sicherheits- und Änderungsmaßnahmen an Versorgungsanlagen (20 kV-Freileitungen, Niederspannungs- und Straßenbeleuchtungskabel sowie Gasleitungen) der Bayernwerk AG (ehemals E.ON Bayern AG) termingerecht eingeleitet und durchgeführt werden können.

Entsprechend vorstehender Auflage A 3.1.3 letzter Satz sind die Eigentümerangaben in Spalte 4 von BV-Nrn. 17.1, 17.3 bis 17.10 sowie 18.3 in Bayernwerk AG (statt E.ON Netz GmbH) zu ändern.

Im Zuge der Bauausführungsplanung sind folgende weitere Anlagen der Bayernwerk AG in den Bauausführungsplänen zu ergänzen und im Zuge der Bauausführung entsprechend zu berücksichtigen:

- Ein Niederspannungskabel und ein Straßenbeleuchtungskabel an der Kreisstraße HO 7 im Grundstück Fl.Nrn. 519/4 der Gemarkung Oberkotzau in der Nähe der Telekommunikationslinie BV-Nr. 16.2.
- Eine 20 kV-Freileitung sowie ein weiteres 20 kV-Kabel auf den Grundstücken Fl.Nrn. 1025 bzw. 1030 der Gemarkung Oberkotzau in der Nähe der BV-Nrn. 22.2 und 22.11.
- Eine Transformatorenstation an der Ziegeleistraße (Schaumberg) auf dem Grundstück Fl.Nr. 1066 der Gemarkung Oberkotzau in der Nähe von BV-Nr. 6.10.

- 3.1.5 Die PLEdoc GmbH, Postfach 12 02 55, 45312 Essen, damit die erforderlichen Sicherungs-, Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen an den betroffenen Gasleitungen mit Nebenanlagen der Ferngas Nordbayern GmbH (unterhalten von der Open Grid Europe GmbH) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Die von der PLEdoc mitgeteilten Berichtigungen und Ergänzungen sind dabei in die Bauausführungsplanung zu übernehmen:

- BV-Nr. 18.1: Spalte 1: Bau-km 0+485
Spalte 5: Die Unterhaltung der Anlage verbleibt bei der Open Grid Europe GmbH.

- BV-Nr. 18.2: Spalten 1 und 3: Bau-km 1+738 Gasleitung DN 300 mit 2WL und mit Betriebskabel.
Bau-km 1+740 Lichtwellenleiterkabel
Gasline mit Kabelschutzrohr
Spalte 5: Die Unterhaltung der Anlagen verbleibt bei der Open Grid Europe GmbH.

Für die evtl. großräumige Verlegung (Variante V2) der FGN-Gasleitung 7/2 mit Kabelschutzrohr (BV-Nr. 18.2) ist ggf. eine baufreie Umlegungsstrasse zur Verfügung zu stellen.

Die vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen (BV-Nrn. 22.1 und 22.2) zwischen Bau-km 1+500 und 1+600 sind im Falle der großräumigen Verlegung der Gasleitung BV-Nr. 18.2 entsprechend anzupassen.

Für die Trassenquerung im Zuge der Gasleitung BV-Nr. 18.1 ist ein Schutzrohr vorzusehen.

Bei den Bauarbeiten im Bereich der betroffenen Gasleitungen BV-Nrn. 18.1 und 18.2 ist die "Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen" zu beachten.

- 3.1.6 Die HEW HofEnergie und Wasser GmbH, Unterkotzauer Weg 25, 95028 Hof, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen (BV-Nr. 18.4), Wasserleitungen (BV-Nr. 19.6) und Entwässerungsleitungen (BV-Nrn. 20.1 und 20.2) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Es ist darauf zu achten, dass der 10 m breite Leitungsschutzstreifen (jeweils 5 m beiderseits der Gasleitungsstrasse) der Gasleitung DN 1000 (BV-Nr. 18.4) nicht in Anspruch genommen wird.

Im Schutzstreifen befinden sich außerdem Fernmeldekabel und Lichtwellenleiter. Sämtliche Aktionen innerhalb des Schutzstreifens bedürfen der schriftlichen Genehmigung der HEW HofEnergie und Wasser GmbH.

Im Bereich des Kreisverkehrs bei der Einmündung in die Hofer Straße in Oberkotzau verläuft eine Fernwasserleitung DN 600 sowie ein Fernmeldekabel und ein Kabelleerrohr der HEW HofEnergie und Wasser GmbH (BV-Nr. 19.6). Diese Leitungen dürfen durch die Bauarbeiten nicht beeinträchtigt

werden. Es wird darauf hingewiesen, dass keine nennenswerten Veränderungen der Geländehöhen im Leitungsbereich zulässig sind. Diese Leitungen müssen für Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten während und nach den Bauarbeiten jederzeit zugänglich sein. Bei Arbeiten in der Nähe der Leitungen ist die Leitungsschutzanweisung der HEW HofEnergie und Wasser GmbH zu beachten.

Die beauftragten Baufirmen haben sich vor Beginn der Bauarbeiten die aktuellen Leitungsbestandspläne der HEW HofEnergie und Wasser GmbH einzuholen.

- 3.1.7 Die Südwasser GmbH, Abteilung Trinkwasser, Nägelsbachstr. 38 – 40, 91052 Erlangen, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserversorgungseinrichtungen (BV-Nrn. 19.1, 19.2, 19.3, 19.4 und 19.5) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Zusätzlich sind der Südwasser GmbH rechtzeitig vor Baubeginn die Bauausführungspläne im Bereich ihrer betroffenen Wasserleitungen zur nochmaligen Überprüfung der Vollständigkeit und des Leitungsverlaufes ihrer betroffenen Wasserleitungen zu übersenden.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)

- 3.2.1 Für die Kreuzungsbauwerke mit Gewässern (Parnitzbrücke BW 1-1, Porschwitzbrücke BW 2-1, Durchlässe DN 1800 für die Autengrüner Bäche gemäß lfd.Nrn. 7.1 und 7.4 BV) sowie für die beiderseits anschließenden Gewässerbereiche werden folgende Festlegungen getroffen:

- 3.2.1.1 Aushub oder Baumaterialien dürfen nicht im Abflussprofil und im Uferbereich der Fließgewässer gelagert werden. Im Abflussbereich sind insbesondere nicht zulässig:

- Die Durchführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten an Baumaschinen, Geräten und Fahrzeugen, soweit dabei ein Umgang mit wassergefährdenden Stoffen erfolgt.
- Die Errichtung von Werkstätten, das Lagern von Kraftstoffen, Ölen und Schmierstoffen.
- Die Betankung aus Kanistern, Fässern und sonstigen mobilen Anlagen.
- Das Abstellen von Baumaschinen und Arbeitsgeräten außerhalb der Arbeitszeit.
- Die Zwischenlagerung von Bauchemikalien und wassergefährdenden Stoffen.

- 3.2.1.2 Die Baumaßnahme ist so abzuwickeln, dass Abflussbehinderungen, Gewässerverschmutzungen und sonstige Einwirkungen auf das Gewässer sowie

Eingriffe in das bestehende Gerinne auf das für die Bauausführung unumgänglich notwendige Maß beschränkt werden.

3.2.1.3 Das Abschwemmen oder Einbringen von wassergefährdenden Stoffen, insbesondere Stoffe, die den Fischbestand der Gewässer schädigen, ist durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen und Schutzmaßnahmen zu vermeiden.

3.2.1.4 Verschmutztes Baugrubenwasser ist, bevor es in die Gewässer eingeleitet wird, über ein Absetzbecken o.ä. zu reinigen.

3.2.1.5 Der Gewässerquerschnitt im Brückenbereich ist so auszubilden, dass die Durchgängigkeit des Fließgewässers erhalten bzw. wiederhergestellt wird.

3.2.1.6 Der Neubau der Brückenbauwerke hat ohne wesentliche Einengung des Abflussquerschnittes zu erfolgen. Kriterien zur Planung des Gewässerbettes unter dem Brückenbauwerk sind dabei:

Wassertiefe: immer > 10 cm, ggf. Niedrigwasserabfluss durch Querschnittsgestaltung bündeln

Sohle: natürliches Sohlsubstrat min. 20 cm stark und natürliche Gewässersohle belassen

Fließgeschwindigkeit: < 0,5 m/s, dabei natürliches Strömungsbild beibehalten

Anbindung Ober/Unterwasser: Durchgehende Gewässersohle, natürliche Gewässersohle und vorhandenes Gewässergefälle belassen

Ufer: Durchgehende Randbereiche im Bauwerk für landgebundene Lebewesen, Gewässer-Querschnitt im Bauwerksbereich so gestalten, dass bei niedrigen und mittleren Abflüssen Uferbermen vorhanden sind.

Vegetation: Bis an das Bauwerk (ober- und unterstrom) sowie im Bauwerksbereich ingenieurbio-logische Bauweisen zur Ufersicherung.

3.2.1.7 Die vorgesehenen Bachdurchlässe sind so auszubilden, dass die Durchgängigkeit des Fließgewässers erhalten bleibt bzw. wieder hergestellt wird. Dabei ist Folgendes zu gewährleisten:

- Rohrquerschnitt so groß wie möglich.
- Bauwerkssohle ausreichend tief unter die Gewässersohle einbinden (mindestens 20 cm).
- Fließgeschwindigkeit < 0,5 m/s.
- Ein- und Auslaufbereich der Durchlässe sind mit Wasserbausteinen, rau verlegt, gegen Auskolkung zu sichern.

- Gewässerquerschnitt im Bauwerk so ausbilden, dass bei niedrigen und mittleren Abflüssen Uferbermen vorhanden sind.
 - Uferböschung am Ein- und Auslauf bis an bzw. in das Bauwerk ziehen und möglichst ingenieurbologisch sichern.
- 3.2.1.8 Vor einer baulichen Umsetzung der Straßenbaumaßnahme sind die Ausführungspläne dem Wasserwirtschaftsamt Hof nochmals zur Stellungnahme vorzulegen.
- 3.2.1.9 Neu angelegte Böschungen sind umgehend zu begrünen.
- 3.2.1.10 Die Übergangsbereiche zwischen dem bestehenden Bachbett und den Querbauwerken sind durch ingenieurbioologische Bauweisen gegen Ausspülung zu sichern.
- 3.2.1.11 Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind die Abflussprofile sowie die Überschwemmungsbereiche von jeglichem Rüstungs-, Bau-, Abbruchmaterial und Erdaushub zu räumen.
- 3.2.1.12 Die Unterhaltung der Querbauwerke sowie die Gewässerunterhaltung, je 5 m vor dem Ein- und Auslauf, obliegen dem Baulastträger der St 2177.
- 3.2.2 Hinsichtlich der ausreichenden Berücksichtigung des Gewässerschutzes und hier insbesondere des Trinkwasserschutzes sind folgende Festlegungen und Maßgaben zu beachten:
- 3.2.2.1 Wegen der Untergrundverhältnisse und des relativ hohen Verkehrsaufkommens ist das Straßenabwasser im Bereich von ca. Bau-km 1+165 bis Bau-km 1+335 nicht über die Dammbereiche breitflächig zu versickern, sondern über die Anordnung eines Bordes an der "tiefen" Fahrbahnseite zu sammeln und direkt in das Regenrückhaltebecken 1-1 (BV-Nr. 15.1) abzuführen.
- 3.2.2.2 Das Regenrückhaltebecken 1-1 (BV-Nr. 15.1) samt Absetzbecken an der Parnitz ist wasserdicht auszuführen (z.B. WU-Beton oder Folie).
- 3.2.2.3 Da die Art der Gründung und deren Tiefe für die Parnitzbrücke derzeit nicht bekannt sind, können aufgrund der Nähe zu dem Brunnen IV für diese Arbeiten nur erschütterungsarme/-freie Bohr- oder Bauverfahren in Frage kommen. Jegliche Grundwasserabsenkung zur Bauwasserhaltung im Gründungsbebereich der Parnitzbrücke bedarf aufgrund der Nähe zum Brunnen III-Parnitztal einer gesonderten wasserrechtlichen Erlaubnis, die dann ggf. gesondert beim Landratsamt Hof als unterer Wasserrechtsbehörde zu beantragen ist. Dem Landratsamt Hof und dem Wasserwirtschaftsamt Hof sind danach vor Baubeginn Art und Umfang der Gründung sowie die geplante Wasserhaltung mitzuteilen. Dabei sind die entsprechenden Planunterlagen mit vorzulegen.

- 3.2.2.4 Eine hydrogeologische Beurteilung der Grundwasserverhältnisse im Einschnittsbereich der Trassenführung und im Bereich der geplanten Bauwerksgründungen mit Prognose der Eingriffswirkung auf das Grundwasser sind dem Wasserwirtschaftsamt Hof und dem Landratsamt Hof vor Bauausführung vorzulegen.
Zur Dokumentation der Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse im Umfeld der Baumaßnahme können – soweit sie vom Wasserwirtschaftsamt Hof als sinnvoll oder notwendig erachtet werden – Grundwasserpegel errichtet werden.
- 3.2.2.5 Die Lage der amtlich festgesetzten Wasserschutzgebiete ist auch in die Bauausführungspläne einzuarbeiten.
- 3.2.2.6 Im Dammbereich der St 2177 neu zwischen Bau-km 1+165 bis Bau-km 1+335 ist ab einer Dammhöhe von > 3,00 m beidseitig die Anordnung einer Schutzeinrichtung vorzusehen. Bei der Art der Schutzeinrichtung ist im Rahmen der Ausführungsplanung diesbezüglich auch die benachbarte engere Schutzzone des dortigen Wasserschutzgebietes zu berücksichtigen.
- 3.2.2.7 Im Nahbereich der St 2177 zur engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes Parnitzgrund (etwa Bau-km 0+900 bis Bau-km 1+450) einschließlich der Zufahrt nach Fattigau und der GVS Fletschenreuth-Fattigau (GVS Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+400) darf nur vor Ort gewonnenes unbelastetes Erdmaterial als Auffüllmaterial verwendet werden. Sollte eine Beifuhr von Erdmaterial erforderlich werden, so darf nur Material bekannter Herkunft ohne wassergefährdende Beimengungen eingebaut werden. Hierfür ist gegenüber dem Wasserwirtschaftsamt Hof ein entsprechender Nachweis erforderlich.
- 3.2.2.8 Innerhalb von Wasserschutzgebieten und im Nahbereich der St 2177 zur engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes Parnitzgrund (etwa von Bau-km 0+900 bis Bau-km 1+450) einschließlich der Zufahrt nach Fattigau und der GVS Fletschenreuth-Fattigau (GVS Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+400) darf kein sog. Recyclingmaterial eingebaut werden.
- 3.2.2.9 Innerhalb von Wasserschutzgebieten und im Nahbereich des Wasserschutzgebietes Parnitztal (etwa Bau-km 0+650 bis Bau-km 1+500) sind Sprengungen für das Lösen des Untergrundes untersagt. Sollten im Nahbereich des Wasserschutzgebietes Porschnitztal zum Lösen des Untergrundes Sprengungen erforderlich werden, ist das Vorhandensein der Brunnenbauwerke zu berücksichtigen. Die Durchführung von Erschütterungsmessungen für den Brunnen II Porschnitztal in dessen Fassungsbereich ist in diesem Falle als Beweissicherungsmaßnahme erforderlich.
- 3.2.2.10 Da die GVS Fletschenreuth-Fattigau unmittelbar am Rande der engeren Schutzzone innerhalb des Wasserschutzgebietes der Tiefbrunnen III + IV Parnitztal liegt, ist aufgrund der Nähe zu den Brunnen die Entwässerungsmulde bzw. der Ableitungsgraben für das auf der GVS anfallende Niederschlagswas-

ser auf rd. 210 m Länge (etwa von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+210) mit einer ca. 20 cm starken bewachsenen Oberbodenschicht auszustatten.

- 3.2.2.11 Im Bereich der Einschnittsflächen (Abtragsflächen) ist mit dem Auftreten von Schichtwasser oder oberflächennahem Grundwasser zu rechnen.
- 3.2.2.12 Die aufgrund der statischen und Verkehrsbelastung erforderlichen Schutzmaßnahmen an öffentlichen Wasserversorgungsanlagen (Abdeckungen, Verlegen, etc.) sind mit dem jeweiligen Leitungsträger bzw. Betreiber der Wasserversorgungseinrichtung abzuklären.
- 3.2.2.13 Für die innerhalb des Wasserschutzgebietes Porschnitztal in der engeren und in der weiteren Schutzzone vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind die Vorgaben der geltenden Wasserschutzgebietsverordnung bindend einzuhalten. Zur Umsetzung der Verordnung bedeutet dies:
- Keine größeren Eingriffe in die grundwasserschützende Deckschicht,
 - natürliche Sukzessionsflächen gering halten,
 - im Wesentlichen eine Beibehaltung der vorhandenen Topografie,
 - ggf. Durchführung der Maßnahme in zwei oder mehr Abschnitten.
 - Weiter ist das Vorhaben spätestens 4 Wochen vor Beginn der Arbeiten planerisch darzustellen und mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof abzustimmen.
- 3.2.3 Hinsichtlich des Baubetriebes sind aus wasserwirtschaftlicher Sicht folgende Maßgaben zu beachten:
- 3.2.3.1 Aufgrund der Nähe zu einem Wasserschutzgebiet und fehlender weiterer Schutzzonen ist im Bereich von Bau-km 0+900 bis Bau-km 1+450 auf jegliche Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Treib- und Schmierstoffe, Wartung von Baumaschinen) und Flächen zur Baustelleneinrichtung, Baustellenunterkünfte, Wohnanlagen etc. zu verzichten.
- 3.2.3.2 Flächen innerhalb der festgesetzten Wasserschutzgebiete sind von jeglicher Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sowie Baubetrieb und Materiallager freizuhalten. Hiervon unberührt sind reine Materialzwischenlager in geringem Umfang innerhalb weiterer Schutzzonen, wie sie für das Anpassen von GVS und öffentlichen Feldwegen erforderlich werden.
- 3.2.3.3 Das Abstellen von Baufahrzeugen und -geräten an arbeitsfreien Tagen darf nicht innerhalb von Wasserschutzgebieten erfolgen. Dem ist das Abstellen auf asphaltierten Flächen innerhalb weiterer Schutzzonen gleichzusetzen.
- 3.2.3.4 Für die in Betrieb befindlichen Tiefbrunnen III Parnitztal und Tiefbrunnen II Porschnitztal sowie für den Tiefbrunnen IV Parnitztal sind während der Bauzeit durch den Einbau entsprechender Messgeräte kontinuierliche Trübungs-

und Leitfähigkeitsmessungen vorzunehmen.

Zusätzlich sind beginnend 4 Wochen vor bis 8 Wochen nach Beendigung der Baumaßnahmen an der neuen Ortsumgehungsstraße von ca. Bau-km 0+600 bis ca. Bau-km 1+600 entlang des Wasserschutzgebietes Parnitztal und der sich an der Grenze zur engeren Schutzzone innerhalb der weiteren Schutzzone befindlichen GVS Fattigau-Fletschenreuth begleitende mikrobiologische Trinkwasseruntersuchungen im Tiefbrunnen III auf die Parameter E.coli, coliforme Bakterien, Enterokokken, Clostridium perfringens und auf die Koloniezahlen bei 22°C und 36°C durchzuführen.

Mikrobiologische Untersuchungen werden ebenfalls, beginnend 4 Wochen vor bis 8 Wochen nach Beendigung der Baumaßnahmen auch im Bereich des Wasserschutzgebietes des Tiefbrunnens II Porschnitztal und im Bereich des Tiefbrunnens III Parnitztal empfohlen. Der Untersuchungsrythmus ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof und dem Fachbereich Gesundheitswesen des Landratsamtes Hof abzuklären. Diesen Stellen sind jeweils auch die erhobenen Untersuchungsergebnisse mitzuteilen.

Unabhängig von den Untersuchungsergebnissen ist dann auch über eine nicht vollkommen auszuschließende Abschaltung des Tiefbrunnens IV Parnitztal während der Bauarbeiten in dessen Nahbereich zu befinden.

- 3.2.3.5 Im Hinblick auf die geplanten, teilweise tiefen Geländeeinschnitte, welche die Grundwasserwege im oberflächennahen Bereich verändern können, sind die vom Wasserwirtschaftsamt Hof in seinem Gutachten vom 01.03.2011 unter Ziffer 3.2 (S. 7 und 8 des Gutachtens) genannten privaten Brauchwasserbrunnen auf den Grundstücken Fl.Nrn. 1030, 1066, 541/2, 490, 490/12, 465/27, 483/2, 556/14, 556/33, alle Gemarkung Oberkotzau, sowie auf den Grundstücken Fl.Nr. 42/6 der Gemarkung Fattigau, Fl.Nr. 53 der Gemarkung Autengrün, Fl.Nr. 381/2 und/oder Fl.Nr. 391/2 der Gemarkung Fattigau an der GVS Fattigau-Fletschenreuth sowie die Brunnenanlagen des Anwesens Fattigau Nr. 51 und Pfaffengrün Nr. 3 in Absprache mit einem geologischen Fachbüro regelmäßig und wiederkehrend zu überwachen (z.B. durch chronologische Erfassung des Grundwasserspiegels in Ruhe).
- 3.2.3.6 Bei Arbeiten innerhalb von Wasserschutzgebieten bzw. bei Arbeiten in der Nähe von engeren Schutzzonen (etwa Bau-km 1+000 bis 1+500) ist geeignetes Ölbindemittel in ausreichender Menge witterungsgeschützt bereitzuhalten.
- 3.2.3.7 Den Vorhabenbereich kreuzen bzw. tangieren verschiedene Trinkwasserleitungen (DN 125 bis 250) und Steuerkabel der öffentlichen Wasserversorgung des Marktes Oberkotzau (Betrieb durch Südwasser GmbH). Darüber hinaus befindet sich beim Kreisverkehrsplatz auch eine Fernleitung der HofEnergie und Wasser GmbH (HEW – DN 600 St) innerhalb des Vorhabenbereiches. Es ist daher bei den Trägern der öffentlichen Wasserversorgungseinrichtungen eine entsprechende Leitungsauskunft einzuholen.
- 3.2.3.8 Jegliche denkbare Verunreinigung von Wasserschutzgebieten ist zu vermeiden.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

- 3.3.1 Die drei Regenrückhaltebecken mit integrierten Leichtflüssigkeitsabscheidern lfd.Nrn. 15.1, 15.2 und 15.3 BV (Regenrückhaltebecken RRB 1-1, 2-1 und 3-1) sind naturnah (Erdbecken mit geschwungenen Uferlinien) auszuformen und zu gestalten.
- 3.3.2 Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze dürfen nicht auf ökologisch wertvollen Flächen erfolgen. In ökologisch besonders sensiblen Bereichen erfolgt eine zusätzliche Einschränkung (vgl. Schutzmaßnahme S 4).
- 3.3.3 Bei Bau-km 5+100 sind zwei Amphibiendurchlässe (vgl. Minderungsmaßnahme M 6 für Kammolche), sowie bauzeitlich eine Einengung des Baustreifens (Schutzmaßnahme S 4), Schutzzäune (Schutzmaßnahme S 5) und eine Amphibienleiteinrichtung (Schutzmaßnahme S 6) vorzusehen.
- 3.3.4 Um eine zusätzliche Beeinträchtigung der Tierwelt zu vermeiden, dürfen Gehölzrodungen sowie die Baufeldfreimachung auf dem gehölzfreien Gelände nur im Winterhalbjahr, also außerhalb der Vogelbrutzeit (zwischen 30. September und 1. März eines Jahres) erfolgen. Im Offenlandbereich hat ebenfalls eine rechtzeitige Beseitigung von Strukturen, die Vögeln als Nistplatz dienen könnten, zu erfolgen.
- 3.3.5 Zum Schutz von wertvollen Biotopstrukturen sind die Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 (Zäune um Hecken, Feuchtfelder und Gehölze) anzuwenden. Die Tabuflächen für den Baubetrieb (S 1) sind im Gelände durch Bretterzaun oder Flatterleinen zu kennzeichnen und zu beachten.
- 3.3.6 Zum Schutz des Waldes sind die Waldränder im Rahmen der Schutzmaßnahme S 3 baldmöglichst zu unterpflanzen sowie stufige Waldränder und -säume aufzubauen. Dadurch werden auch sekundäre Windwürfe vermieden, es werden Baumpieper und Waldkauz gefördert und es erfolgt eine bessere Einbindung der Trasse in die Landschaft.
- 3.3.7 Die vorgesehenen A/E-Flächen (ausgenommen Ausgleichsmaßnahme A3) sind spätestens ein Jahr nach der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung fertigzustellen und solange zu unterhalten, wie der Eingriff wirkt. Gestaltung und Pflege der A/E-Flächen sind im Detail noch mit der unteren sowie der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 3.3.8 Für die Ausgleichsmaßnahme A3 (Anlage von Feldlerchenfenstern -vgl. Teil C 2.4.4.3.3- auf den Grundstücken Fl.Nrn. 360/1, 362 und 354 der Gemarkung Fattigau) hat der Vorhabenträger auf die Dauer von 25 Jahren eine dingliche Sicherung der Ausgleichsmaßnahme nach Maßgabe des bürgerlichen Rechts (z.B. Grunddienstbarkeit) zu gewährleisten, um die Anlage von jährlich mindestens 18 bis maximal 35 Feldlerchenfenstern sicherzustellen. Der Vorhabenträger hat der höheren Naturschutzbehörde jährlich eine nach-

vollziehbare Dokumentation der durchgeführten Maßnahmen vorzulegen. Der Vorhabenträger bleibt bis zur vollständigen Erfüllung dieser CEF-Kompensationsverpflichtung für die Durchführung verantwortlich. Diese CEF-Maßnahme muss vor Baubeginn wirksam sein.

- 3.3.9 Für die Bepflanzung der A/E-Flächen sind -soweit verfügbar- autochthone Gehölze zu verwenden.
- 3.3.10 Sofern dort keine Maßnahmen zur Stabilisierung der Einschnittsböschungen notwendig sind und es aus wasserwirtschaftlicher Sicht möglich ist (d.h. nicht in Wasserschutzgebieten), ist bei südexponierten tiefen Einschnittsböschungen auf einen Oberbodenauftrag zu verzichten, um dort Rohbodenböschungsbereiche als Magerstandorte zu schaffen. Diese Maßnahme trägt ergänzend dazu bei, den Erhaltungszustand der Zauneidechse und anderer thermophiler Arten zu sichern.
- 3.3.11 Im Zuge der Bauausführung ist in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde zu prüfen, ob und in welchen Bereichen der zu verlegenden GVS Fattigau-Fletschenreuth (BV-Nr. 4.5) eine landschaftsprägende Baumreihe angelegt werden kann. Die Baumartenauswahl (Obstgehölze) ist im Einvernehmen mit der höheren Naturschutzbehörde vorzunehmen.
- 3.3.12 Bei den Baumpflanzungen, insbesondere in Wald- bzw. Waldrandbeständen sowie bei den vorgesehenen Waldrandunterpflanzungen, ist auf die Verwendung von anerkannten forstlichen Herkünften zu achten.
- 3.3.13 Der Teil der Ausgleichsmaßnahme A 2, der auf dem Grundstück Fl.Nr. 600 der Gemarkung Oberkotzau ausgeführt werden sollte, ist in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde und den betroffenen Grundstückseigentümern flächengleich auf den Grundstücken Fl.Nrn. 602 und 603 der Gemarkung Oberkotzau anzulegen.

3.4 Verkehrslärmschutz

- 3.4.1 Für die Straßenoberfläche der künftigen Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 ist im gesamten Planfeststellungsabschnitt von Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+610 ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
Das Gleiche gilt auch im Falle der Erneuerung der Fahrbahndecke.
- 3.4.2 An den vorgesehenen Brückenbauwerken sind die Übergangskonstruktionen zwischen Brückenbalken und Widerlager bzw. die Dehnfugen an den Brückenenden entsprechend dem Stand der Technik bzw. entsprechend den Richtzeichnungen für Ingenieurbauwerke so schallemissionsmindernd auszubilden, dass auffällige und lästige Pegel- und Frequenzänderungen sowie

nach unten abgestrahlte tieffrequente Geräuschanteile auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt werden.

- 3.4.3 Bei den Bauarbeiten ist zu beachten, dass lärmintensive Arbeiten in der Nähe von Wohngebieten grundsätzlich auf die Tageszeit zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr zu beschränken sind. Die gesetzlichen Vorschriften über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten. Soweit möglich sind lärmarme Maschinen und Verfahren anzuwenden. Die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970 (MAB I/1970 S. 2) ist zu beachten.

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

3.5 Belange der Land- und Forstwirtschaft

- 3.5.1 Grundstückszufahrten, die durch den Bau der Ortsumgehungen von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 neu und die damit zusammenhängenden Baumaßnahmen abgeschnitten werden, sind an geeigneter Stelle wieder herzustellen, es sei denn, das betreffende Grundstück ist anderweitig ausreichend erschlossen. Die Zufahrtsbreite und deren Längsneigung ist in Abstimmung mit dem jeweils betroffenen Eigentümer entsprechend den jeweiligen landwirtschaftlichen Erfordernissen festzulegen.

- 3.5.2 Zufahrten zu landwirtschaftlich genutzten Grundstücken sind für eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung dieser Flächen während der gesamten Bauzeit aufrechtzuerhalten bzw., soweit erforderlich, durch mit den Betroffenen abzustimmende provisorische Zufahrten zu gewährleisten.

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

- 3.5.3 Werden durch die Baumaßnahme Bodenentwässerungsanlagen angeschnitten oder sonst beeinträchtigt, so ist - soweit technisch möglich - ihre Funktionsfähigkeit wieder herzustellen, auf jeden Fall ist jedoch für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit verbleibender Drainagen Sorge zu tragen. Falls notwendig sind im Einvernehmen mit dem Grundstückseigentümer bzw. dem bewirtschaftenden Landwirt neue Drainagen anzulegen. Bodenmechanische Setzungsvorgänge sind dabei zu berücksichtigen. Soweit erforderlich sind die Vorflutverhältnisse entsprechend anzupassen.

- 3.5.4 Der Abfluss des Oberflächenwassers ist - entsprechend den festgestellten Planunterlagen - so auszugestalten, dass sich keine nachteiligen Auswirkungen auf benachbarte Flächen ergeben. Dies gilt insbesondere in den Fällen, in

denen eine breitflächige Versickerung von Oberflächenwasser über die Straßenböschung vorgesehen ist.

- 3.5.5 Bei den straßen- und wegebegleitenden Bepflanzungen ist - ebenso wie bei sonstigen in den festgestellten Plänen vorgesehenen Pflanzmaßnahmen - auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke und vorhandene Drainageleitungen soweit als möglich Rücksicht zu nehmen. Schattenwurf auf benachbarte landwirtschaftliche Nutzflächen ist weitestmöglich zu reduzieren. Nach Möglichkeit sind die wegebegleitenden Pflanzmaßnahmen auch im Benehmen mit den Eigentümern der benachbarten landwirtschaftlich genutzten Grundstücke vorzunehmen.
- 3.5.6 Die betroffenen Land- und Forstwirte sind möglichst rechtzeitig (bis spätestens Ende April des betreffenden Jahres) vor Baubeginn in geeigneter Weise (z.B. ortsübliche Bekanntmachung über den Markt Oberkotzau und über die Stadt Schwarzenbach a.d.Saale) über den Zeitpunkt der Inanspruchnahme ihrer Flächen zu unterrichten. Dies gilt auch im Falle einer nur vorübergehenden Flächeninanspruchnahme. Wenn wegen der - auch bei nur vorübergehender - Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen im Zusammenhang mit flächenbezogenen Agrar-Förderprogrammen Rückforderungen von gewährten Subventionsleistungen (Ausgleichszahlungen) oder Sanktionszahlungen gegenüber dem Subventionsempfänger geltend gemacht werden, hat der Straßenbaulastträger den betroffenen Subventionsempfängern die rückgeforderten Beträge bzw. Sanktionszahlungen auf Antrag gegen Nachweis zu erstatten.
- 3.5.7 Die neu zu errichtenden öffentlichen Feld- und Waldwege sind so auszubilden, dass eine Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichem Gerät (bis 11,5 t zulässige Achslast) gewährleistet ist. Für die bauliche Ausgestaltung sind die Richtlinien für den ländlichen Wegebau - RLW - in der jeweils zum Zeitpunkt der Ausschreibung der entsprechenden Bauwerke gültigen Fassung zugrunde zu legen.
- 3.5.8 An den neu zu errichtenden bzw. künftigen öffentlichen Feld- und Waldwegen sind in erforderlichem Maß in Abstimmung mit dem Markt Oberkotzau und den betroffenen Landwirten bzw. Grundstückseigentümern Ausweichstellen anzulegen.
- 3.5.9 Maßnahmenbedingte Schäden (z.B. in Folge der Benutzung durch Baufahrzeuge) am untergeordneten Straßen- und Wegenetz sind, soweit sie über das hinausgehen, was durch den zulässigen Gemeingebrauch verursacht wird, nach Abschluss der Bauarbeiten nach dem Stand der Technik zu beheben. Rechtzeitig vor Baubeginn ist jeweils mit dem Baulastträger in geeigneter Form eine Beweisaufnahme durchzuführen.
- 3.5.10 Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die vorübergehend für die Durchführung der Baumaßnahme in Anspruch genommen werden, sind nach Abschluss der

Bauarbeiten in einem für die Ausübung ordnungsgemäßer Landwirtschaft geeigneten Zustand zurückzugeben, sofern nicht mit dem jeweiligen Eigentümer eine anderweitige Regelung getroffen worden ist.

3.6 Sonstige öffentliche Belange

3.6.1 Denkmalschutz

3.6.1.1 Baudenkmäler dürfen nicht verändert werden.

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

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

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

3.6.1.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendungen) für archäologische Sicherungsmaßnahmen sind im o.g. Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

3.6.1.6 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 DSchG Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage treten, unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde oder dem

Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

3.6.2 Belange des Landkreises Hof

3.6.2.1 Vor Übergabe des gemäß BV-Nr. 2.6 zur Kreisstraße HO 6 abzustufenden Teilstücks der bestehenden St 2177 ist mit dem künftigen Straßenbaulastträger eine gemeinsame Begehung durchzuführen, bei der die noch vom bisherigen Straßenbaulastträger (Freistaat Bayern) durchzuführenden (Unterhaltungs-)Arbeiten festgelegt werden.

Auf Verlangen des Marktes Oberkotzau ist eine derartige Begehung auch für die Straßenabschnitte der St 2177 vorzunehmen, die künftig als Ortsstraße bzw. GVS in die Baulast des Marktes Oberkotzau (BV-Nrn. 2.1 bis 2.5 sowie BV-Nrn. 2.7 und 2.8) überführt werden sollen.

3.6.3 Belange des Marktes Oberkotzau

3.6.3.1 In Spalte 5 von lfd.Nr. 5.29T ist die Bezeichnung des Weges Fl.Nr. 279 der Gemarkung Fattigau in "Fattigauer Feldweg Nr. 5" zu ändern.

3.6.3.2 Hinsichtlich der Entwässerung des zusätzlich vorgesehenen Wirtschaftsweges BV-Nr. 5.31T in Planunterlage 7.1T Blatt 4 ist die dort angegebene BV-Nr. 14.44T zu ändern in BV-Nr. 14.47T.

Im Bauwerksverzeichnis wird insoweit eine zusätzliche BV-Nr. 14.47T aufgenommen, die folgende Fassung erhält:

Spalte 1: BV-Nr. 14.47T

Spalte 2: Bau-km 3+595 bis Bau-km 3+740 links der St 2177

Spalte 3: Oberflächenentwässerung Gelände und öFW BW-Nr. 5.31T

Spalte 4: a) -
b) Markt Oberkotzau

Spalte 5: Das anfallende Oberflächenwasser des anstehenden Geländes und des öFW BW-Nr. 5.31T wird in Rasenmulden gesammelt und über Einlaufschächte und Verrohrungen bei Bau-km 3+595 den Autengrüner Bächen (BW-Nr: 14.31) zugeleitet.

Falls erforderlich wird die Entwässerungsmulde befestigt (z.B. Rauhbett, Sohlschalen und dgl.).

Im Anschlussbereich anderer Straßen und Zufahrten wird die Längsleitung entsprechend den statischen Erfordernissen ausgeführt.

Bestehende Drainagen werden, soweit sie von der Maßnahme betroffen sind, den neuen Verhältnissen angepasst.

Die Entwässerungsanlagen sind gemäß Art. 2 BayStrWG Bestand-

teil des öFW.

Die Kosten trägt der Freistaat Bayern.

Die Unterhaltung der Entwässerungsanlagen (mit Ausnahme der Drainagen) bis zur Einleitung in die Autengrüner Bäche obliegt dem Markt Oberkotzau gemäß Art. 54 BayStrWG als Straßenbaulastträger des öFW.

Die vorstehende BV-Nr. 14.47T wird als S. 140.4T Bestandteil der festgestellten Planunterlage 7.2Ta.

3.7 Sonstige private Belange

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

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

Die künftig nicht mehr erschlossenen (Rest-)Grundstücke von Fl.Nrn. 336 der Gemarkung Fattigau (westlicher Teil) sowie von Fl.Nrn. 1034 und 1035 der Gemarkung Oberkotzau (jeweils nördlicher Teil) sind auf Verlangen des Eigentümers/der Eigentümer in den Grunderwerbsverhandlungen als Restflächen mit zu erwerben.

3.7.2 Fragen der Entschädigung, insbesondere wegen Bewirtschaftungsschwierigkeiten, getätigten Investitionen oder besonderen Grundstücksnutzungen bleiben den nachfolgenden Entschädigungsverhandlungen vorbehalten.
Gleiches gilt für die Gestellung von Ersatzflächen.

3.7.3 Die Jagdgenossenschaften Oberkotzau und Fattigau, jeweils vertreten durch den Jagdvorsteher, sind an den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen formell zu beteiligen.

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

Den beiden Jagdgenossenschaften sind nach Abschluss der Baumaßnahmen die für die Änderung bzw. Fortschreibung der vorhandenen Jagdkataster erforderlichen Daten bzw. Unterlagen in dem Umfang, in dem diese Daten bereits im derzeitigen Jagdkataster vorliegen bzw. vorhanden sind, zur Verfügung zu stellen.

3.7.4 Zusätzlich zu den in Auflage 3.2.3.5 aufgeführten privaten Brauchwasserbrunnen sind noch folgende weiteren privaten Brauchwasserbrunnen rechtzeitig vor Baubeginn sowie wiederholend während der Bauausführung hinsichtlich

ihres derzeitigen Bestandes (Grundwasserspiegel in Ruhe bei Tiefbrunnen, Ergiebigkeit bei Flachbrunnen bzw. Quellschüttungen) zu überwachen und die Ergebnisse jeweils zu dokumentieren:

- Tief- und Flachbrunnen auf dem Grundstück Fl.Nr. 347 der Gemarkung Fattigau
- Brauchwasserbrunnen auf dem Grundstück Fl.Nr. 838 der Gemarkung Fattigau
- Teichzufluss auf dem Grundstück Fl.Nr. 364 der Gemarkung Fattigau
- Tiefbrunnen auf dem Grundstück Fl.Nr. 956 der Gemarkung Oberkotzau
- Flachbrunnen auf dem Grundstück Fl.Nr. 955 der Gemarkung Oberkotzau

Für die im Grundstück Fl.Nr. 347 der Gemarkung Fattigau verlegten Erdwärmekollektoren ist vor Baubeginn eine entsprechende Bestandsaufnahme vorzunehmen. Beeinträchtigungen dieser Anlage im Zuge der Ausführung der Straßenbaumaßnahme sind zu vermeiden.

3.7.5 Der derzeitige Zustand (Grundstückszustand, Vernässungsgrad vor Baubeginn bzw. Zustand des dauerhaften Bewuchses, wie vorhandener Obstbaumbestand etc.) folgender Grundstücke ist im Benehmen mit dem jeweiligen Grundstückseigentümer zu erfassen und zu dokumentieren:

- Grundstück Fl.Nr. 578 der Gemarkung Oberkotzau sowie
- Grundstück Fl.Nr. 663/1 der Gemarkung Oberkotzau.

3.7.6 Der Bestand und der weitere Betrieb der zu den Einzelanwesen Herrenlohe und Lerchenberg führenden Versorgungsleitungen ist in Abstimmung mit dem jeweiligen Versorgungsträger sowohl während als auch nach der Bauausführung zu gewährleisten.

3.7.7 Der Ablauf der Bauarbeiten im Bereich der Grundstücke Fl.Nrn. 663/1, 695 und 695/2 der Gemarkung Oberkotzau ist insbesondere hinsichtlich der Frage, dass eine ständige Zufahrt zu diesen Grundstücken zu gewährleisten ist bzw. dass ein Versetzen der Bienenhäuser auf dem Grundstück Fl.Nr. 663/1 einvernehmlich abgewickelt werden kann, rechtzeitig vorher mit den jeweiligen Grundstückseigentümern abzustimmen.

Die auf den Grundstücken Fl.Nrn. 695 und 695/2 der Gemarkung Oberkotzau befindlichen Versorgungsleitungen (Strom-, Wasseranschluss) sind vor Beginn der Baumaßnahme zu dokumentieren und während der Baumaßnahmen zu sichern. Die Funktionsfähigkeit dieser Leitungen darf durch den Baubetrieb nicht beeinträchtigt werden.

3.7.8 Die durch den Bau der Ortsumgehung der St 2177 bedingten Änderungen, Verlegungen und Sicherungsmaßnahmen an den in den ehemaligen Grundstücken Fl.Nrn. 1030 und 1043 der Gemarkung Oberkotzau befindlichen Versorgungsleitungen (Wasser-, Abwasserleitung sowie Energieversorgungsleitungen) sind im Zuge der Bauausführung auf Kosten des Straßenbaulastträ-

gers der St 2177 neu vorzunehmen. Bei den notwendigen Sicherungs- und Anpassungsarbeiten sind auch die auf den Grundstücken Fl.Nrn. 1060/1, 1060/2 und 1060/3 der Gemarkung Oberkotzau vorhandenen Entsorgungsleitungen zu berücksichtigen.

- 3.7.9 In Abstimmung mit dem Eigentümer des (neu gebildeten) Grundstücks Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau ist in ähnlicher Ausführung wie BV-Nr. 6.9 vom öffentlichen Feld- und Waldweg Schaumbergweg aus eine ausreichend bemessene Grundstückszufahrt zum Grundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau anzulegen. Soweit dazu auf die "bauliche Hervorhebung" des an der dortigen Einmündung in die St 2177 neu vorgesehenen Tropfens verzichtet werden muss, ist dieser Tropfen am dortigen Einmündungsbereich dieses Weges in die St 2177 neu lediglich durch entsprechende Fahrbahnmarkierungen kenntlich zu machen.
Für das südlich der St 2177 neu gelegene Restgrundstück des (neu gebildeten) Grundstücks Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau ist ebenfalls in der in lfd.Nr. 6.9 BV vorgesehenen Bauweise eine ausreichend bemessene Grundstückszufahrt in die Ortsstraße Schaumberg in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer anzulegen.
- 3.7.10 Im Bereich von Bau-km 5+220 ist in Abstimmung mit dem Fachberater für Brand- und Katastrophenschutz der Regierung von Oberfranken von und zur St 2177 neu eine befestigte "Notzufahrt" zum Grundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau herzustellen, die im Brand- oder Katastrophenfall einen ausreichenden Zugriff für Löschfahrzeuge auf den dortigen Hallenkomplex sicherstellt.
Diese Notzufahrt ist verschlossen zu halten und darf nur im Not- oder Einsatzfall von den Rettungs- oder Löschfahrzeugen geöffnet werden.
- 3.7.11 Die Bauarbeiten zur Anpassung des Einmündungsbereiches des öffentlichen Feld- und Waldweges Schaumbergweg in die St 2177 neu (BV-Nrn. 4.8 und 4.9) sind so abzuwickeln, dass das Grundstück Fl.Nr. 1060/1 der Gemarkung Oberkotzau und dort insbesondere der vorhandene alte Baumbestand möglichst nicht dauerhaft beeinträchtigt wird.
Hinsichtlich einer vorübergehenden Inanspruchnahme dieses Grundstücks während der Bauzeit ist, soweit die erforderlichen Vereinbarungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern zustande kommen, das Grundstück Fl.Nr. 1060/1 der Gemarkung Oberkotzau ganz auszunehmen und dafür das Grundstück Fl.Nr. 1060/3 der Gemarkung Oberkotzau zu verwenden.
- 3.7.12 Die vorhandene Zufahrt zum Grundstück Fl.Nr. 1066 der Gemarkung Oberkotzau bei Bau-km 5+475 rechts der St 2177 neu ist gemäß BV-Nr. 6.13T beizubehalten und an die neuen Verhältnisse anzupassen.
Die im Bereich dieser Zufahrt vorhandenen Fahnenmasten sind im Zuge der Bauarbeiten ebenfalls an die neuen Verhältnisse anzupassen.
Die notwendigen Änderungen im Bereich der derzeitigen Parkplätze auf dem Grundstück Fl.Nr. 1066 der Gemarkung Oberkotzau (steilerer Verlauf der um-

zubauenden Zufahrt, Schaffung von Ersatzparkplätzen und deren Gestaltung einschließlich der Zufahrtssituation) regeln sich nach dem einvernehmlichen Besprechungsergebnis zwischen dem Staatl. Bauamt Bayreuth und der Grundstückseigentümerin, wie es im Aktenvermerk des Staatl. Bauamtes Bayreuth vom 10.01.2012 Nr. P1-43543.St 2177 festgehalten wurde.

4 Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

Dem Freistaat Bayern - Straßenbauverwaltung - wird nach den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15 und 19 Abs. 1 und 3 WHG die gehobene Erlaubnis erteilt, in Mulden und Rohrleitungen gesammeltes Straßenoberflächenwasser von der künftigen Ortsumgehung Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+610 sowie anfallendes Geländewasser in die Parnitz, in die Porschnitz sowie in die Autengrüner Bäche einzuleiten.

4.2 Plan

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

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

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

4.3.2 Einleitungsmengen

Folgende Einleitungsmengen dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden:

Einleitungsstelle	Bau-km	Vorfluter	Einleitungs-Menge (l/s)
E 1	1+240 links	Parnitz	30 (Drosselabfluss aus RRB 1-1)
E 2	2+360 links	Porschnitz	20 (Drosselabfluss aus RRB 2-1)
E 3	3+520 rechts	Autengrüner Bäche	10 (Drosselabfluss aus RRB 3-1)

4.3.3 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d.h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

4.3.4 Anzeigepflichten

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Hof und der Wasserrechtsbehörde Landratsamt Hof anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

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

4.3.5 Bauausführung, Sonstiges

4.3.5.1 Das einzuleitende Wasser darf keine für das Gewässer schädliche Konzentrationen an Schadstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder sonstige Verunreinigungen aufweisen.

4.3.5.2 Die Einleitungsstelle in das Gewässer ist strömungsgünstig anzulegen, damit eine sofortige Vermischung erfolgen kann.

4.3.5.3 Der Mehraufwand für die Unterhaltung der Gewässer (Vorfluter) im Bereich der Einleitungsstellen obliegt dem Antragsteller.

4.3.5.4 Zur Drosselung der Einleitungsstelle in die Vorfluter ist vor jeder Einleitungsstelle ein Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken zu errichten. Das Rückhaltevolumen (ohne Dauerstau) ist nach den Bemessungs-

grundsätzen des DWA-Arbeitsblattes A 117 zu ermitteln. Ein Dauerstau ist für die Funktionsfähigkeit der Tauchwand vorzusehen.

- 4.3.5.5 Vor einem vorzusehenden Entlastungsgerinne (Notentlastung) ist eine Tauchwand gegen aufschwimmende Leichtflüssigkeiten und Schwimmstoffe vorzusehen.
- 4.3.5.6 Vor einer baulichen Umsetzung der Rückhaltebecken sind die Bauwerkspläne sowie die Bemessungsnachweise nochmals mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof abzustimmen.
- 4.3.5.7 Die Regenrückhaltebecken sind gemäß RAS-Ew auszuplanen. Sie sind als Nassbecken mit flachen Uferböschungen, Wassertiefe des ständigen Grundsees von mindestens 1,50 m somit mit Abscheidern für Leichtflüssigkeiten auszubilden. Das Freibordmaß der Absetz- und Rückhaltebecken zwischen Dammkrone und höchstem Stauziel muss mindestens 0,30 m betragen.
- 4.3.5.8 Der Auslauf ist absperrbar mittels Schieber zu gestalten.
- 4.3.5.9 Die Entwässerungseinrichtungen (Absetz- und Rückhaltebecken sowie die Abscheider) sind regelmäßig, nach Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen, nach dem Ende einer Frostperiode, nach Starkregen und nach langen Trockenperioden zu kontrollieren. Dabei ist insbesondere auf ausreichende Wasserfüllung in den Abscheidern zu achten.
- 4.3.5.10 Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen im Einzugsbereich der Rückhaltebecken ist der jeweilige Beckenauslauf zu verschließen. Die sich in den Becken ansammelnden wassergefährdenden Stoffe sind umgehend schadlos zu beseitigen. Der Abscheider und die Rohrleitungen sind nach jedem Schadensfall gründlich zu reinigen.
Straßenmeisterei und Feuerwehr sind entsprechend mittels Betriebsanweisung für den Notfall einzuweisen.
- 4.3.5.11 Das einzuleitende Wasser darf keine für das Gewässer schädliche Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit den Augen wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 4.3.5.12 Die Einleitungsstellen sind an den Einlaufbereichen von 2 m oberhalb bis 3 m unterhalb zu sichern und zu unterhalten.
- 4.3.5.13 Nach Abschluss der Maßnahmen sind dem Wasserwirtschaftsamt Hof Bestandspläne der Entwässerungseinrichtungen vorzulegen.
- 4.3.5.14 Eine Grundwasserabsenkung zur Bauwasserhaltung im Bereich der Porschnitzbrücke bedarf, ggf. abhängig von der gewählten Art der Gründung und der anfallenden Grundwassermenge einer wasserrechtlichen Erlaubnis. Diese ist gesondert beim Landratsamt Hof als zuständiger Wasserrechtsbehörde zu beantragen.

5 Straßenrechtliche Verfügungen

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 7.2Ta) und den entsprechenden Lageplänen und dort insbesondere dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Planunterlage 7.3 Blatt 1). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

Nach den vorstehenden Ausführungen werden in diesem Planfeststellungsverfahren folgende neu herzustellende bzw. anzupassende oder zu verlegende Teilstrecken von Straßen und Wegen gewidmet:

Die Neubaustrecke der Ortsumgehungen von Oberkotzau und Fattigau der St 2177 neu von Bau-km 0+673 bis Bau-km 5+272 gemäß BV-Nr. 1.1 zur St 2177, die neu herzustellenden bzw. zu verlegenden Teilstrecken von GVS gemäß BV-Nrn. 4.4 und 4.5 zur GVS in der Baulast des Marktes Oberkotzau, die zu verlegende Teilstrecke der Ortsstraße "Hofer Straße" gemäß BV-Nr. 4.12 zur Ortsstraße in der Baulast des Marktes Oberkotzau, die neu herzustellenden Teilstrecken von neu gebauten Wirtschaftswegen gemäß BV-Nrn. 5.1, 5.5, 5.6, 5.10, 5.11, 5.14, 5.15T, 5.19, 5.20, 5.21T, 5.22, 5.23, 5.29T, 5.30T, 5.31T, 5.32T und 5.33T zu ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwegen in der Baulast der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale (nur Weg BV-Nr. 5.1) bzw. in der Baulast des Marktes Oberkotzau (übrige Wegestrecken), sowie die neu herzustellenden Teilstrecken von Gehwegen gemäß BV-Nrn. 5.24, 5.25, 5.26 und 5.27 zum beschränkt öffentlichen Weg in der Baulast des Marktes Oberkotzau.

Folgende Teilstrecken der derzeit bestehenden St 2177 werden mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck abgestuft, und zwar die in BV-Nr. 2.6 beschriebene Teilstrecke zur Kreisstraße HO 6 in der Baulast des Landkreises Hof, die in BV-Nrn. 2.1, 2.2 und 2.4 beschriebenen Teilstrecken zur GVS in der Baulast des Marktes Oberkotzau sowie die in BV-Nrn. 2.3, 2.5,

2.7 und 2.8 beschriebenen Teilstrecken zur Ortsstraße in der Baulast des Marktes Oberkotzau.

Der in BV-Nr. 3.1 beschriebene Teilabschnitt der bestehenden St 2177, der in BV-Nr. 4.5 beschriebene Abschnitt der GVS Fattigau-Fletschenreuth sowie der in BV-Nr. 5.2 beschriebene Teilabschnitt des bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges Fl.Nr. 967 der Gemarkung Schwarzenbach a.d.Saale werden mit der Sperrung des entsprechenden Straßen- bzw. Wegeabschnittes eingezogen.

6 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

Den Stellungnahmen der nachfolgend aufgeführten Träger öffentlicher Belange sowie den von sonstigen Beteiligten und privaten Betroffenen erhobenen Forderungen und Einwendungen folgenden Inhalts wurde durch entsprechende Regelungen in Ziffern 3 und 4.3 Rechnung getragen:

6.1.1 Auflagen zur Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen von den beteiligten Naturschutzbehörden).

6.1.2 Auflagen zur Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen vom Wasserwirtschaftsamt Hof).

6.1.3 Auflagen zur Berücksichtigung landwirtschaftlicher und forstwirtschaftlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen und gefordert von betroffenen Land- und Forstwirten, vom Bayer. Bauernverband sowie von den beteiligten Landwirtschafts- bzw. Forstbehörden).

6.1.4 Auflagen zur Berücksichtigung der Belange von sonstigen Trägern öffentlicher Belange bzw. von privaten Betroffenen (im Rahmen der Auflagen 3.6.1 bis 3.7.12 unter Teil A).

6.2 Zurückweisungen

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

- 6.2.1 Grundsätzliche vorhabenbezogene Einwände (insbesondere vorgetragen von einzelnen Trägern öffentlicher Belange sowie von mehreren privaten Einwendern):
 - 6.2.1.1 Erforderlichkeit der Ortsumgehung, Planrechtfertigung
 - 6.2.1.2 Trassenwahl, Prüfung des bestandsorientierten Ausbaus
 - 6.2.1.3 Einwendungen zur Verkehrsprognose
 - 6.2.1.4 Beeinträchtigung der Naherholungsfunktion und Freizeitmöglichkeiten und sonstige allgemein gehaltene Einwendungen
- 6.2.2 Forderungen nach gesonderten aktiven und/oder passiven Lärmschutzvorkehrungen sowie damit verbundene Wertminderungsansprüche.
- 6.2.3 Forderungen nach weiteren Schutzvorkehrungen zum Gewässerschutz, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.2 und 4.3.5 hinausgehend.
- 6.2.4 Forderungen nach weitergehenden Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.3.1 bis 3.3.13 hinausgehend.
- 6.2.5 Forderungen nach zusätzlichen land- und forstwirtschaftlichen Auflagen, soweit über die Planung sowie über die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.5.1 bis 3.5.10 hinausgehend.
- 6.2.6 Forderungen nach weitergehenden Regelungen betreffend das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren, soweit über die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.7.1 bis 3.7.3 hinausgehend sowie Einwendungen zum Umfang des Flächenbedarfs (auch für die Ausgleichsflächen), Jagdwertminderung bzw. der Anbringung von Wildschutzzäunen oder zum Bau gesonderter Wilddurchlässe.
- 6.2.7 Forderungen von beteiligten Trägern öffentlicher Belange, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.6.1 bis 3.6.2 hinausgehend.
- 6.2.8 Forderungen von privaten Beteiligten, soweit über die Planung sowie die Auflagen 3.7.1 bis 3.7.12 hinausgehend.

7 Kostenentscheidung

Die Kosten des Planfeststellungsverfahrens trägt der Freistaat Bayern.

Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine Gebühren erhoben.

B. Sachverhalt

1 Beschreibung des Vorhabens

Der Freistaat Bayern -Straßenbauverwaltung- beabsichtigt den Bau einer Ortsumgehung des Ortsteiles Fattigau und des Hauptortes Oberkotzau des Marktes Oberkotzau im Zuge der St 2177 "Schwarzenbach a.d.Saale - Hof - B 15".

Im Streckenabschnitt, in dem die Ortsumgehung verwirklicht werden soll, verbindet die St 2177 die B 289 bei Schwarzenbach a.d.Saale mit der B 15 bei Hof und ist Teil einer wichtigen überregionalen Entwicklungsachse im Landkreis Hof. Sie verbindet das Unterzentrum Schwarzenbach a.d.Saale und das Kleinzentrum Oberkotzau mit dem Oberzentrum Hof.

Die geplante Ortsumgehung von Fattigau und Oberkotzau schließt am Baubeginn (Bau-km 0+000) an die Anschlussrampe zur B 289 an. Der Einmündungsbereich zur St 2177 von Schwarzenbach a.d.Saale wird angepasst. Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse in westliche Richtung vom Bestand ab, umgeht Fattigau und Oberkotzau im Westen und schließt nördlich von Oberkotzau unter Einbeziehung der Ortsstraße Ziegeleistraße mit einem Kreisverkehrsplatz an die bestehende St 2177 wieder an.

Anbindungen an das nachgeordnete Straßennetz erfolgen südwestlich von Fattigau (Hauptstraße), westlich von Oberkotzau im Zuge der Kreisstraße HO 7 sowie am Bauende über einen Kreisverkehrsplatz an die bestehende St 2177.

Die Neubaulänge der vorgesehenen Ortsumgehung im Zuge der St 2177 beträgt 5,610 km. Sie verläuft von Bau-km 0+000 bis etwa Bau-km 0+670 im Gemarkungsbereich der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale und von dort weiter bis zum Bauende bei Bau-km 5+610 im Gemarkungsbereich des Marktes Oberkotzau (Gemarkungen Fattigau und Oberkotzau).

2 Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen

Von je her war die St 2177 eine Verbindung des nordwestlichen Raumes des Landkreises Wunsiedel sowie des Raumes Schwarzenbach a.d.Saale mit der Stadt Hof. Ferner diente sie im Netzzusammenhang mit anderen Verkehrswegen der Verbindung des oberfränkischen Raumes mit dem Raum Thüringen bzw. Sachsen. Während der Teilung Deutschlands hatte diese alte Straßenverbindung jedoch an Bedeutung verloren.

Mit der Grenzöffnung im November 1989 wurden zahlreiche Grenzübergänge zur ehem. DDR wieder befahrbar gemacht. Das Verkehrsaufkommen stieg im gesamten oberfränkischen Raum sprunghaft an. Bereits im Jahr 1990, wenige Monate nach der Grenzöffnung, wurden auf der St 2177 in Oberkotzau 14.685 Kfz/24 h gezählt (was einer Zunahme um rd. 45 % gegenüber dem Jahr 1985 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr - DTV - von 10.156 Kfz/24 h entspricht). Die zwischen der Stadt Hof und dem Markt Oberkotzau fortschreitende gewerbliche Entwicklung hat zusätzlich für einen weiteren deutlichen Anstieg der Verkehrsmengen gesorgt.

Wegen der daraus folgenden hohen Belastung der Ortsdurchfahrten von Oberkotzau und Fattigau wurden Forderungen nach einer Ortsumgehung gestellt. Insbesondere die unzureichenden Verhältnisse in der Ortsdurchfahrt Oberkotzau und die überdurchschnittliche Verkehrsbelastung von 18.067 Kfz/24 h (DTV 1995) bei einem Lkw-Anteil von 1.000 Kfz/24 h führten dazu, dass die Ausbaumaßnahme im Rahmen der Fortschreibung des 5. Ausbauplanes für Staatsstraßen zur Bewertung angemeldet wurde. Im 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen (2001) war die Maßnahme bereits in der 1. Dringlichkeit enthalten, in dem seit Oktober 2011 geltenden 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern ist die Maßnahme als Maßnahme mit bereits fortgeschrittenem Projektstand der 1. Dringlichkeit - Überhang - enthalten.

Der Markt Oberkotzau hat Mitte der 90er Jahre Untersuchungen für eine Ortsumgehung durchgeführt und gleichzeitig einen Verkehrsentwicklungsplan erstellt. Als Ergebnis wurde damals eine Westtrasse favorisiert und in den geltenden Flächennutzungsplan des Marktes Oberkotzau aufgenommen.

Das damals zuständige Straßenbauamt Kronach hat daraufhin die Planungen für eine Ortsumgehung begonnen und Trassenvarianten östlich und westlich von Oberkotzau untersucht. Im Jahr 2005 erfolgte eine landesplanerische Abstimmung mit dem Sachgebiet für Raumordnung und Landesplanung an der Regierung von Oberfranken als zuständige Raumordnungsbehörde. Die landesplanerische Abstimmung vom 03.05.2005 ergab, dass die Flächennutzungsplantrasse (= Westtrasse) die sinnvollste Lösung darstellt und östliche Trassen nicht im Einklang mit den Erfordernissen der Raumordnung stehen. Ein formales Raumordnungsverfahren wurde von der Raumordnungsbehörde nicht für notwendig erachtet. Zur Begründung wurde ausgeführt, dass die untersuchten Osttrassen Wald in Anspruch nehmen, ein Vorbehaltsgebiet für Windenergie durchschneiden sowie das Landschaftsschutzgebiet und landschaftliche Vorbehaltsgebiete der Lamitzau ebenfalls durchschneiden. Außerdem seien die östlichen Varianten länger, erforderten große Brückenbauwerke (mehrere Bahnquerungen) und seien somit unwirtschaftlicher als die Westtrassen. Hinzu komme eine geringere Verkehrswirksamkeit der östlichen Varianten.

Der Gemeinderat von Oberkotzau hat sich mit Gemeinderatsbeschluss vom 25.10.2007 mehrheitlich für den Bau einer westlichen Ortsumgehung von Fattigau und Oberkotzau ausgesprochen.

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 15.12.2010 beantragte das Staatl. Bauamt Bayreuth, für die aus der landesplanerischen Abstimmung als vorzugswürdig erachtete Flächennutzungsplantrasse entwickelte westliche Ortsumgehung der Ortsteile Fattigau und Oberkotzau des Marktes Oberkotzau von Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+610 das Planfeststellungsverfahren nach dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz - BayStrWG - durchzuführen.

Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 05.01.2011 das Anhörungsverfahren ein.

Die eingereichten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 01.02.2011 bis 28.02.2011 beim Markt Oberkotzau sowie in der Zeit vom 17.01.2011 bis 18.02.2011 bei der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale jeweils nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung (durch Aushang an den Amtstafeln) zur allgemeinen Einsicht aus.

In den Bekanntmachungen wurde jeweils darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan beim Markt Oberkotzau, bei der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale oder bei der Regierung von Oberfranken bis spätestens zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung (d.h. bis spätestens 14.03.2011 beim Markt Oberkotzau bzw. bis spätestens 04.03.2011 bei der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale) schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können und dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen, sofern sie nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen sind.

Nicht ortsansässige Betroffene - solche waren nur aus dem Gemeindegebiet von Oberkotzau zu verzeichnen - wurden vom Markt Oberkotzau auf die Möglichkeit, die Planunterlagen einzusehen und Einwendungen zu erheben, hingewiesen.

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

- Stadt Schwarzenbach a.d.Saale,
- Markt Oberkotzau,
- Landratsamt Hof,

- Wasserwirtschaftsamt Hof,
- Deutsche Telekom, Netzproduktion GmbH; Bayreuth,
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Bamberg, Schloss Seehof, Memmelsdorf, bzw. Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, München,
- Bayer. Landesamt für Umwelt, Augsburg,
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken, Bamberg,
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth,
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth,
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Bamberg,
- Fernwasserversorgung Oberfranken – FWO -, Kronach,
- E.ON Netz GmbH, Bereich Leitungen, Bamberg,
- E.ON Bayern AG, Bamberg – nunmehr Bayernwerk AG, Bamberg,
- PLEdoc GmbH, Essen,
- Ferngas Nordbayern GmbH, Nürnberg,
- Kabel Deutschland GmbH, Nürnberg,
- Colt Telekom GmbH, Frankfurt a. Main,
- Level 3 Communications, München,
- Hofer Energie + Wasser GmbH, Hof,
- Bund Naturschutz in Bayern e.V., Landesfachgeschäftsstelle Nürnberg,
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., Hiltpoltstein,
- Landesjagdverband e.V., Feldkirchen,
- Landesfischereiverband Bayern e.V., München, sowie
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e.V., München.

Die Regierung von Oberfranken hat das Staatl. Bauamt Bayreuth nach Ablauf der Einwendungs- bzw. Äußerungsfrist gebeten, sich zu den zahlreich vorgebrachten Einwendungen und zu den eingegangenen Stellungnahmen zu äußern.

Bei der Bearbeitung der zahlreichen Einwendungen aus dem Bereich der betroffenen Landwirte hat das Staatl. Bauamt Bayreuth einzelne Forderungen nach Verbesserungen am künftig vorgesehenen landwirtschaftlichen Wegenetz aufgegriffen und sich bereit erklärt, einige Ergänzungen bzw. Verbesserungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes vorzunehmen und hierzu auch entsprechende Planänderungen und -ergänzungen erarbeitet.

Im Einzelnen sollen dabei folgende zusätzliche bzw. in ihrem Verlauf geänderte Wirtschaftswegeabschnitte hergestellt werden:

- Verlängerung des bisher vorgesehenen Wirtschaftsweges (als Ersatz für den "Porschnitzweg") um ca. 50 m um das Regenrückhaltebecken RRB 2-1 herum bis zum Grundstück Fl.Nr. 577 der Gemarkung Oberkotzau - Weg 5.15 T des Tektur-Bauwerksverzeichnisses - BV -.
- Entfall des bisher vorgesehenen Weges 5.21 von Bau-km 4+629 bis Bau-km 4+902 rechts; dafür Bau eines neuen Weges mit neuer Linienführung von Bau-km 4+360 bis Bau-km 4+760 rechts - Weg 5.21 T des Tektur-Bauwerksverzeichnisses - BV -.

In diesem Bereich erfolgt auch eine Änderung der Trassierung der in diesem Bereich vorgesehenen Entwässerungsmulde (Ifd.Nr. 14.42 T statt bisher Ifd.Nr. 14.42 BV).

- Ausbau und bituminöse Befestigung des bereits bestehenden Feldweges Fl.Nr. 279 der Gemarkung Fattigau (- Weg Ifd.Nr. 5.29 T BV).
- Bau und bituminöse Befestigung eines neuen Wirtschaftsweges von der Kreisstraße HO 7 von Bau-km 3+260 bis Bau-km 3+465 links (- Weg 5.30 T BV).
- Bau eines neuen Wirtschaftswegeabschnittes von Bau-km 3+595 bis Bau-km 3+740 links (- Weg 5.31 T BV).
- Bau eines neuen Wirtschaftswegeabschnittes von Bau-km 4+245 bis Bau-km 4+410 links (- Weg 5.32 T BV).

Die von den Planänderungen und -ergänzungen neu oder anders Betroffenen wurden von der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 27.06.2012 unter Übersendung von Planauszügen über die neue bzw. geänderte Betroffenheit unter Einräumung einer ausreichenden Frist (bis zum 30.07.2012) am Anhörungsverfahren beteiligt und es wurde ihnen die Gelegenheit gegeben, sich zu den vorgesehenen Planänderungen zu äußern.

Zusätzlich wurde diesen Beteiligten die Möglichkeit eingeräumt, die ursprünglich ausgelegten Pläne sowie die vorgesehenen Planänderungen in ihrer Gesamtheit nochmals beim Markt Oberkotzau einzusehen.

Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und die gegen die ursprüngliche Planung sowie gegen die ins Verfahren eingebrachten Änderungen und Ergänzungen erhobenen Einwendungen wurden mit den Beteiligten am 18. und 19. Dezember 2012 in der Saaletalhalle in Oberkotzau erörtert.

Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie anwaltlich vertretene Einwender wurden hiervon mit gesonderten Schreiben benachrichtigt; im Übrigen wurde der Erörterungstermin wegen der Vielzahl (über 350) von erhobenen privaten Einwendungen durch Bekanntmachung im oberfränkischen

Amtsblatt vom 26.11.2012 sowie durch öffentliche Bekanntmachung in der örtlichen Tageszeitung (Frankenpost, Lokalausgabe Stadt und Landkreis Hof) vom 26.11.2012 öffentlich bekanntgemacht.

Aufgrund des Ergebnisses der Verhandlung im Erörterungstermin, das in einer Niederschrift, die sich in den Verfahrensakten der Planfeststellungsbehörde befindet, festgehalten wurde, hat die Planfeststellungsbehörde das Staatl. Bauamt Bayreuth gebeten, noch folgende drei Änderungen bzw. Ergänzungen der eingereichten Planung vorzunehmen und in das Planfeststellungsverfahren einzubringen:

- Ergänzung einer Zufahrt von der zukünftigen Gemeindeverbindungsstraße zum öffentlichen Feld- und Waldweg - öFW - Fl.Nr. 237 der Gemarkung Fattigau im Bereich der AS Fattigau/Süd (- Weg 5.33 T des Bauwerksverzeichnisses - BV -).
- Anpassung der Einmündung des öFW "Fattigauer Feldweg Nr. 5" in den öFW "Parnitzweg" (Wegeanpassung - BV-Nr. 5.34 T).
- Geringfügige Verschiebung der Trasse der Ortsumgehung von ca. Bau-km 4+885 bis ca. Bau-km 5+485 in Richtung Süden im Bereich des Betriebsgebäudes einer ehemaligen Ziegelei, um dort zwischen Straßengrundstück und Gebäudeaußenkante eine Mindestdurchfahrtsbreite von 3,50 m zwischen den Schrammborden gewährleisten zu können.

Die hierzu erforderlichen Planunterlagen wurden vom Staatl. Bauamt Bayreuth der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 10.07.2013 zugeleitet. Nachdem es sich bei dieser 2. Tektur ebenfalls um Änderungen mit einem begrenzten Umgriff handelte, mit denen Forderungen aus dem Erörterungstermin -zumindest teilweise- entsprochen wurde, wurden die geänderten Planunterlagen nicht mehr öffentlich ausgelegt, sondern mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 19.07.2013 den neu bzw. verändert betroffenen Grundstückseigentümern unter Einräumung einer ausreichenden Äußerungsfrist bis zum 15.08.2013 zugeleitet. Gleichzeitig wurde diesen Beteiligten die Möglichkeit eingeräumt, die ursprüngliche Planung mit allen vorgesehenen Planänderungen nochmals im Gesamtzusammenhang beim Markt Oberkotzau einzusehen.

Aufgrund der nur geringen Änderungen des Planes durch die 2. Tektur, die lediglich im Erörterungstermin bereits artikulierte Forderungen aufgegriffen hat, wurde von einer erneuten Erörterung der in diesem zweiten Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen abgesehen.

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1 **Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

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

Nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatsstraßen nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Daneben gilt Art. 31 Abs. 2 BayStrWG für den Bau neuer sowie die Änderung bestehender Kreuzungen zwischen Straßen verschiedener Baulastträger.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

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

1.2 **Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

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

1.2.1 **Straße:**

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die in Art. 37 BayStrWG festgesetzten Werte (Neubau einer ein- bis dreistreifigen Straße mit einer durchgehenden Länge von mindestens

10 km - Art. 37 Ziffer 2 BayStrWG -) werden nicht erreicht. Es handelt sich hier um den Bau einer zweistreifigen Staatsstraße auf einer Neubaulänge von 5,610 km, mit zwei Teilbereichen, in denen ein Zusatzfahrstreifen von jeweils 800 m Länge angelegt wird (von Bau-km 2+000 bis Bau-km 2+800 in Richtung Hof sowie von Bau-km 4+400 bis Bau-km 5+200 in Richtung Schwarzenbach a.d.Saale). Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet.

1.2.2 Gewässer:

Gemäß § 3 UVPG i.V.m. Ziffer 13.18 der dortigen Anlage 1 ist bei sonstigen Ausbauvorhaben an Gewässern in einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles festzustellen, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Unter Anwendung der Kriterien der Anlage 2 können hier für die vorgesehenen Retentionsausgleichsmaßnahmen an der Porschnitz und an der Parnitz (Ild.Nrn. 23.5 und 23.6 des Bauwerksverzeichnisses - BV - sowie für die vorgesehenen Verrohrungen zweier namenloser Gräben bzw. der Autengrüner Bäche (BV-Nrn. 14.13, 14.18, 14.31 und 14.37) erhebliche nachteilige Auswirkungen verneint werden.

1.2.3 Wald:

Da die vorgesehenen Rodungen und Ersatzaufforstungen im Zuge der Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme unter den in Anlage 1 Ziffer 17 zum UVPG genannten Größen für die allgemeine Vorprüfung liegen, besteht auch insoweit keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen werden nicht eintreten. Die Umweltauswirkungen sind jedoch im landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt.

1.3 **Natura-2000-Gebiete**

In unmittelbarer Nachbarschaft zur geplanten Baumaßnahme sowie in dessen weiterem Umfeld befinden sich keine Natura-2000-Gebiete, d.h. weder FFH-Gebiete noch europäische Vogelschutzgebiete (nach Richtlinie 79/409/EWG).

Damit sind mögliche Beeinträchtigungen derartiger Gebiete ausgeschlossen. Ein Verfahren zur Prüfung der Verträglichkeit des Straßenneubauprojektes mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000-Gebietes im Sinne des § 34 BNatSchG war somit nicht durchzuführen.

2 Materieell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

2.2 Planrechtfertigung/Erforderlichkeit des Baues der Ortsumgebung

Der beantragte Bau der Ortsumgehungen von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 ist aus Gründen des Gemeinwohles objektiv notwendig und auch unter Beachtung der von der Planung berührten Rechte und Interessen privater Betroffener in seiner konkreten Ausgestaltung planerisch gerechtfertigt und damit im Sinne des Art. 14 Abs. 3 des Grundgesetzes auch geeignet, die Inanspruchnahme privaten Eigentums in dem in den festgestellten Plänen vorgesehenem Ausmaß zu rechtfertigen.

Staatsstraßen bilden zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und dienen dem Durchgangsverkehr. Kreisstraßen dienen dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises bzw. dem erforderlichen Anschluss von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz. Nach Art. 9 BayStrWG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten.

Die St 2177 verläuft in Süd-Nord-Richtung von der St 2181 bei Weidenberg (Landkreis Bayreuth) über Kulmain, Marktrechwitz, Wunsiedel, Marktleuthen und Schwarzenbach a.d.Saale nach Hof und schließt dort an die B 15 an.

Im vorliegenden Streckenabschnitt, in dem die vorgesehene Ortsumgebung von Oberkotzau und Fattigau verwirklicht werden soll, verbindet die St 2177 die B 289 bei Schwarzenbach a.d.Saale mit der B 15 bei Hof und ist damit Teil einer wichtigen überregionalen Entwicklungsachse im Landkreis Hof. Sie verbindet das Unterzentrum Schwarzenbach a.d.Saale und das Kleinzentrum Oberkotzau mit dem Oberzentrum Hof.

Zur Feststellung der derzeitigen Verkehrssituation auf der St 2177 im Planungsabschnitt (bezogen auf das Basisjahr 2010), zur eintretenden Verkehrssituation für das Prognosejahr 2025 für den Fall, dass das derzeitige Straßennetz unverändert bleibt sowie zu den Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen für das Prognosejahr 2025 für den Fall, dass die beantragte Ortsumge-

hung dann baulich verwirklicht ist, wurde vom Staatl. Bauamt Bayreuth ein eigenes Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben und erstellt, das als Planunterlage 15.1 Bestandteil der festgestellten Planunterlagen ist.

Entsprechend den Ergebnissen dieser Verkehrsuntersuchung, die von der Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung der hiergegen erhobenen Einwendungen sowie nach dem Ergebnis der Verhandlung im Erörterungstermin geteilt werden, lag die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung auf der St 2177 im Jahre 2010 zwischen 8.850 Kfz/24 h (im Bereich Fattigau) bzw. zwischen 8.950 und 16.950 Kfz/24 h (im Bereich von Oberkotzau) bei einem Schwerverkehrsanteil (Lkw über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) zwischen 7 % und 9 %.

Ohne bauliche Veränderungen im Straßennetz, aber unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung (Einwohnerückgang bis 2025 zwischen 10 % und 13 %) bzw. der Veränderung des Fahrverhaltens durch die weitere Motorisierungsentwicklung und der Fahrleistungsveränderungen (Zunahme um 5 % im Pkw-Verkehr bzw. um ca. 10 % im Güterverkehr) würde sich im Prognosejahr 2025 eine Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Fattigau in Höhe von 8.400 Kfz/24 h bzw. in der zentralen Ortsdurchfahrt von Oberkotzau in der Höhe zwischen 8.450 Kfz/24 h und 16.050 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil zwischen 7,5 % und 9 % (d.h. zwischen 750 und 1.160 Lkw/24 h) einstellen.

Nach dem Bau der geplanten Ortsumgehung werden sich nach dem eingeholten Verkehrsgutachten im Prognosejahr 2025 folgende durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastungen (DTV) bzw. Schwerverkehrsbelastungen (DTV-SV) auf der neuen Umgehungsstraße einstellen:

Bereich	DTV (werktags)	DTV-SV (werktags)
B 289 – AS Fattigau/Süd (d.h. vor Baubeginn)	8.200 Kfz/24 h	750 Kfz/24 h
AS Fattigau/Süd – AS Oberkotzau/Mitte (Kreisstraße HO 7)	6.200 Kfz/24 h	650 Kfz/24 h
AS Oberkotzau/Mitte (HO 7) – Ortsstraße Schaumberg	6.700 Kfz/24 h	700 Kfz/24 h
Ortsstraße Schaumberg – Ortsstraße Am Saaleschlößchen	8.650 Kfz/24 h	800 Kfz/24 h
Ortsstraße Am Saaleschlößchen – AS Oberkotzau/Nord (Bauende)	9.150 Kfz/24 h	950 Kfz/24 h
St 2177 nördlich AS Oberkotzau/Nord (nach Bauende)	16.100 Kfz/24 h	1.200 Kfz/24 h

Aus diesen Prognosewerten kann gefolgert werden, dass die geplante Ortsumgehung von Fattigau und Oberkotzau im Zuge der St 2177 im eigentlichen Neubauabschnitt der Ortsumgehung eine Verkehrsbelastung zwischen rd. 6.200 und 6.700 Kfz/Werke tag aufweisen wird. Im Bereich der in die Umge-

hungsstraßenrassse miteinbezogenen derzeitigen Ortsstraße Ziegeleistraße werden sich die Belastungen zwischen 8.600 und 9.150 Kfz/Werktag bewegen. Das rührt vor allem daher, dass sich in diesem Bereich der auf die künftige Ortsumgehung verlegte Verkehr mit dem derzeit schon vorhandenen und auch künftig weiter vorhandenen Verkehr von und zu den dort derzeit schon bestehenden Gewerbegebieten überlagert.

Die eigentliche Ortsdurchfahrt von Oberkotzau erfährt hingegen durch den Bau der Ortsumgehung eine sehr starke Verkehrsentslastung von rd. 5.800 bis 6.600 Kfz/Werktag, was einer Entlastungswirkung zwischen 39 % und 67 % der sich im Prognosejahr 2025 ohne den Bau der Ortsumgehung einstellenden Verkehrsmenge im Zuge der St 2177 (alt) - Hofer Straße und Schwarzenbacher Straße in der Ortsdurchfahrt von Oberkotzau - entspricht. In der Ortsdurchfahrt von Oberkotzau verbleiben zum Prognosezeitpunkt noch zwischen 2.150 Kfz/Werktag im Bereich der südlichen Ortsdurchfahrt an der Schwarzenbacher Straße und maximal 9.250 Kfz/Werktag nördlich des Knotens mit der Frankenbrücke, jenem Teil der Ortsdurchfahrt von Oberkotzau, die schon derzeit verstärkt gewerblich (Einzelhandel, Gewerbe) bzw. industriell (Gewerbegebiet an der Hofer Straße) geprägt ist.

In der Ortsmitte von Oberkotzau, die wiederum stärker von einer direkt beiderseits an die Ortsdurchfahrt angrenzenden Wohnnutzung bzw. Mischnutzung (z.B. Läden mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss und Wohnnutzung in den Obergeschossen) geprägt ist, liegen die Verkehrsbelastungen in weiten Bereichen nur noch zwischen 5.100 und 6.800 Kfz/Werktag.

Eine noch stärkere Entlastung um ca. 75 % (d.h. eine Entlastung um ca. 6.350 Kfz/Werktag) der sich ansonsten einstellenden Verkehrsbelastung (d.h. 8.400 Kfz/Werktag) erfährt die Ortsdurchfahrt von Fattigau. Hier wird sich im Prognosejahr 2025 eine Prognoseverkehrsbelastung von nur noch 2.050 Kfz/Werktag einstellen.

Aus der Verkehrsuntersuchung geht auch noch hervor, dass sich der Nord-Süd-Durchgangsverkehr für Oberkotzau und Fattigau mit 5.700 Kfz/Werktag vollständig auf die Umgehungsstraße verlagern wird. Gleichzeitig fließen noch 600 Kfz/Werktag von Norden über die St 2177 und den Anschlussknoten mit der Kreisstraße HO 7 nach Westen in Richtung Autengrün und Fletschenreuth.

Zusammenfassend ist zu den verkehrlichen Gegebenheiten im Bereich der Ortsdurchfahrten von Oberkotzau und Fattigau nochmals festzustellen, dass die derzeit sehr hohe werktägliche Verkehrsbelastung zwischen 8.850 und 16.950 Kfz/Werktag, die hier zum Prognosezeitpunkt 2025 u.a. aufgrund der demografischen Entwicklung auf hohem Niveau stagnieren wird bzw. leicht rückläufig sein wird (8.400 Kfz bis 16.050 Kfz/Werktag, je nach betrachtetem Straßenabschnitt), durch den Bau der geplanten Ortsumgehung in einer Größenordnung von 5.800 und 6.600 Kfz/Werktag entlastet wird.

Die derzeitige Verkehrsbelastung der St 2177 liegt weit über der allgemeinen täglichen Verkehrsbelastung ($DTV_{\text{allgemein}}$) der bayerischen Staatsstraßen im Jahr 2010 mit 3.851 Kfz/24 h bzw. der oberfränkischen Staatsstraßenbelas-

tion von 3.378 Kfz/24 h, wobei hierbei darauf hinzuweisen ist, dass der allgemeine DTV den Samstags- und Sonntagsverkehr mit beinhaltet und von daher gesehen in Gebieten, die keine ausgesprochenen Ausflugs- und Touristenziele sind, wegen des geringeren Wochenendverkehrs niedriger liegen als die Werte für die werktägliche (montags bis freitags) Verkehrsbelastung, die allerdings eine realistischere Abbildung der sich werktäglich einstellenden Verkehrsbelastung eines betrachteten Straßenzuges vermittelt. Das der Planung zugrundeliegende Verkehrsgutachten (Planunterlage 15.1) befasst sich mit bzw. beinhaltet für alle Verkehrsszenarien diesen durchschnittlichen werktäglichen Verkehr. Hierauf wird auch auf S. 6 unter Ziffer 2.3 dieser Verkehrsuntersuchung vom August 2010 explizit hingewiesen. Verkehrsbelastungswerte, die sich auf den allgemeinen DTV (einschließlich Wochenende) beziehen, sind lediglich einmalig in Abbildung 7 zur Verkehrsuntersuchung enthalten, in der die unterschiedlichen Angaben für den allgemeinen und den werktäglichen DTV an den offiziellen Zählstellen für die Verkehrszählungen 2000 und 2005 als Vergleichsmaßstab enthalten sind.

In Anbetracht der derzeit und auch künftig herrschenden Verkehrsverhältnisse auf der St 2177 im Planungsbereich entsprechen die derzeit vorhandenen Ortsdurchfahrten von Oberkotzau und Fattigau weder hinsichtlich der Verkehrsführung noch hinsichtlich des Straßenausbauzustandes den Anforderungen an eine leistungsfähige Straße.

Die Fahrbahnbreiten betragen teilweise weniger als 6,00 m. Insbesondere in der Ortsdurchfahrt Oberkotzau überlagern sich Verbindungs-, Aufenthalts- und Erschließungsfunktionen derartig, dass es zu erheblichen Konflikten kommt.

In Teilbereichen sind nur unzureichende Gehwegbreiten vorhanden, Fußgänger im Begegnungsverkehr müssen teilweise auf die Fahrbahn ausweichen. Parkende Fahrzeuge blockieren die Gehwege und verursachen Stauungen, ein Überqueren der St 2177 für Fußgänger und Radfahrer abseits der lichtsignalgeregelten Kreuzungen ist nur schwer möglich. Aufgrund der Länge der Ortsdurchfahrten werden die signalisierten Überwege allerdings auch nur bedingt angenommen. Die Anwohner an den Ortsdurchfahrten werden zudem sehr stark mit Lärm und Abgasen belastet.

Darüber hinaus ereigneten sich allein im Zeitraum von 2007 bis 2009 im Zuge der St 2177 im betrachteten Bereich 50 Unfälle, davon 2 Unfälle mit Schwerverletzten. 12 dieser Unfälle ereigneten sich beim Einbiegen oder Kreuzen von Straßen.

Mit dem Bau der planfestgestellten Ortsumgehungen von Oberkotzau und Fattigau werden die Hauptplanungsziele der Straßenbaumaßnahme, eine deutliche Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten durch eine weitgehende Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt erreicht und dies bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Linienführung im Grundriss und im Höhenverlauf für den weiträumigen Durchgangsverkehr.

Durch die Herausverlegung einer Verkehrsbelastung von 5.800 bis 6.600 Kfz/Werktag aus den derzeitigen Ortslagen von Oberkotzau und Fat-

tigau werden die derzeitigen Lärm- und Abgasimmissionen an der direkt an der Ortslage gelegenen Wohnbebauung spürbar abnehmen.

So ergeben sich beispielsweise für unmittelbar an der St 2177 gelegene Bebauung, bezogen auf den Prognosehorizont 2025 ohne Bau der Ortsumgehung, Pegelminderungen in Fattigau von 8 bis 10 dB(A) und in Oberkotzau von 3 bis 7 dB(A), ausgehend von einem Tagwert von 68 dB(A) und einem Nachtwert von 59 dB(A) in Fattigau (exemplarisch berechnet für das Anwesen Fletschenreuther Straße 1) bzw. einem Tagwert von 73 dB(A) und einem Nachtwert von 64 dB(A) in Oberkotzau (exemplarisch berechnet für das Anwesen Hofer Straße 52).

Die Planfeststellungsbehörde hält im Ergebnis die Planrechtfertigung für den Bau der beantragten Ortsumgehungen von Oberkotzau und Fattigau allein schon wegen ihres hohen Entlastungseffektes für die bestehenden Ortsdurchfahrten (eine Entlastung von 5.800 bis 6.600 Kfz/Werktag entspricht allein schon einer Entlastungswirkung um mindestens das 1,5-fache der Gesamtverkehrsbelastung einer bayerischen Staatsstraße im Jahre 2010 von 3.851 Kfz/24 h allgemein) für gegeben und in diesem Zusammenhang das planfestgestellte Straßenbauvorhaben in seinem vorgesehenen Gesamtumfang für planerisch gerechtfertigt.

Die festgestellte Planung entspricht auch den raumordnerischen Zielvorstellungen des verbindlichen Regionalplans der Planungsregion 5 Oberfranken-Ost.

Nach Regionalplanziel B IX 3.2 des verbindlichen Regionalplans Oberfranken-Ost soll die Verbindung Hof-Oberkotzau-Schwarzenbach a.d.Saale-Münchberg verbessert werden.

Die im bisherigen Ziel B IX 3.5 ausdrücklich genannte Ortsumgehung für das Kleinzentrum Oberkotzau und seinem Ortsteil Fattigau wurde zwischenzeitlich von der Verbindlichkeit ausgenommen, nachdem das dafür einschlägige Kapitel B V Verkehr neu gefasst werden soll.

Der Regionale Planungsverband Oberfranken-Ost hat mit Beschluss vom 06.08.2007 die Fortschreibung des Kapitels B IX Verkehr und Nachrichtenwesen beschlossen (neu: B V Verkehr) und am 30.10.2008 ein Anhörungsverfahren eingeleitet. Am 06.05.2011 hat der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes über das Ergebnis der Anhörung Beschluss gefasst und die Einleitung einer ergänzenden Anhörung beschlossen. Diese ergänzende Anhörung wurde bisher allerdings noch nicht durchgeführt.

Gemäß dem derzeit vorliegenden Entwurf des Regionalplans, Ziel B V 1.4.3, sind Straßenbaumaßnahmen für den regionalen und überörtlichen Verkehr vorrangig zur Verbesserung der Anbindung des Unterzentrums Schwarzenbach a.d.Saale an das Oberzentrum Hof und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Kleinzentrum Oberkotzau durchzuführen.

Da es sich hier um ein sog. "in Aufstellung befindliches Ziel der Raumordnung" handelt, ist es als sonstiges Erfordernis bzw. als öffentlicher Belang bei der Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben in der Abwägung bzw. bei der

Ermessensausübung zu berücksichtigen (§ 4 Abs. 2 ROG). Die festgestellte Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau trägt diesem in Aufstellung befindlichen Ziel der Raumordnung in vollem Umfang Rechnung.

2.3 Behandlung der grundsätzlichen Einwendungen zur Planrechtfertigung

Im Anhörungsverfahren wurden von einer Vielzahl von Beteiligten (insbesondere von anerkannten Naturschutzverbänden und von vielen privaten Betroffenen, die sich zum Teil auch in einer örtlichen Bürgerinitiative "Pro Oberkotzau – die Bürgerinitiative e.V." organisiert haben) Einwendungen erhoben, die zum Teil die Notwendigkeit bzw. Planrechtfertigung des Baus der Ortsumgehungen von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 mit vielerlei Argumenten insgesamt in Frage stellten. Teilweise wurde auch Kritik am durchgeführten Verfahren geäußert. Diese Einwendungen, die sich insoweit grundsätzlich mit dem Vorhaben und dessen beabsichtigter Verwirklichung auseinandersetzen und zum großen Teil losgelöst von einer unmittelbaren (Grundstücks-) Betroffenheit oder aber auch in Verbindung mit einer (Immissions-)Betroffenheit artikuliert wurden, werden insgesamt zurückgewiesen.

Zu diesen Einwendungen wird - ergänzend zu den vorstehenden Ausführungen unter Ziffer C.2.2 der Gründe, in denen die Planfeststellungsbehörde die Notwendigkeit bzw. Erforderlichkeit des beabsichtigten Baus der Ortsumgehungen von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 im öffentlichen Interesse bejaht hat - von der Planfeststellungsbehörde noch Folgendes ausgeführt:

2.3.1 Fehlender Bedarf bzw. Planrechtfertigung des Baues der Ortsumgehung

Sinn und Zweck des Baues einer Ortsumgehung im Zuge einer überörtlich/überregional verlaufenden Straße ist grundsätzlich die Entlastung der Ortsdurchfahrt und des Ortskerns vom überörtlichen und damit ortsfremden Durchgangsverkehr. Dabei ist die Entlastungswirkung umso größer, je höher der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen ist.

Es liegt somit schon in der Natur einer Ortsumgehung begründet und damit auf der Hand, dass eine Ortsumgehung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität beiträgt, und zwar sowohl im Bereich der späteren Ortsumgehung (für den Durchgangsverkehr) als auch im Bereich der künftigen Ortsdurchfahrt (für den verbleibenden Ziel- und Quellverkehr in die Ortsbereiche hinein oder von dort heraus sowie für den reinen Innerortsverkehr).

Gleichzeitig kann damit die Wohn- und Lebensqualität für die direkten Anwohner an der Ortsdurchfahrt spürbar verbessert werden, weil sie - nicht nur, aber auch - von Lärm und Abgasen entlastet werden.

Es ist davon auszugehen, dass die durch den ortsfremden Durchgangsverkehr in Höhe von mehr als 6.000 Kfz/Werktag hervorgerufene Belastung durch Lärm und Abgase der direkt an der Ortsdurchfahrt gelegenen Anwesen spür-

bar verringert wird, weil diese Fahrzeuge künftig auf der Ortsumgehung fahren werden. Im Bereich der Ortsdurchfahrten wird sich im Prognosejahr 2025 eine Entlastungswirkung zwischen 39 und 75 % gegenüber dem ansonsten zu erwartenden Verkehrsaufkommen einstellen. Dies ist zwar, insbesondere im Vergleich zu Nebenstraßen oder reinen Wohngebietsstraßen immer noch eine erhebliche Verkehrsmenge; dennoch erfolgt hier eine deutliche Entlastung. Die Teilhabe der Anlieger der Ortsdurchfahrt am dörflichen Leben (z.B. Ein- und Ausfahren aus den Grundstücken an der Ortsdurchfahrt, Einkaufen in den Geschäften, Parken an den Seitenstreifen, Radfahren, Fußgängerverkehr, Abwicklung der "langsameren" Verkehrsarten, Queren der Straßen, Pflege nachbarlicher Beziehungen) wird damit künftig deutlich verbessert. Damit werden gleichzeitig die erheblichen Diskrepanzen im Vergleich zu den Wohngebäuden in den Seitenstraßen bzw. in den vorhandenen Baugebieten deutlich zurückgefahren. Dass aber auch die künftige Ortsdurchfahrt als weiter bestehende "Hauptmagistrale" im Ortsbereich weiterhin eine deutlich höhere Verkehrsbelastung als reine Neben- und Wohngebietsstraßen aufweisen wird, dies gilt insbesondere für den eine ausgesprochen gewerbliche Nutzung (Einzelhandelsbetriebe und Gewerbebetriebe) aufweisenden nördlichen Teil (Gewerbegebiet an der Hofer Straße) der bestehenden Ortsdurchfahrt von Oberkotzau, liegt auf der Hand, ändert aber nichts an der erheblichen Entlastungswirkung der Ortsumgehung. Künftig wird im Bereich der Ortsdurchfahrten lediglich ortsbedingter Ziel- und Quellverkehr sowie sog. "gebrochener Durchgangsverkehr", d.h. eigentlicher Durchgangsverkehr, der aber aus verschiedenen Gründen (z.B. kurzfristiger Einkauf, Mitnahme weiterer Personen) einen Zwischenstopp in Oberkotzau einlegt und erst dann weiter fährt, stattfinden.

In diesem Zusammenhang ist nicht nur selektiv auf die Minderung der Lärm- und Abgasbelastung der Anlieger an der Ortsdurchfahrt abzustellen. Diese Entlastungswirkung ist zwar ein - wenn auch wesentlicher - Gesichtspunkt der Vorteile des Baus der Ortsumgehung.

Weitere entscheidungserhebliche Vorteile ergeben sich u.a. auch dadurch, dass durch die Herstellung eines ausreichenden Straßenquerschnittes, die deutliche Reduzierung der Zufahrten, die Verbesserung der Linien- und Gradientenführung und die Trennung der verschiedenen Verkehrsarten (Benutzung alternativer Wege für landwirtschaftlichen Verkehr und Radfahrer möglich) die Verkehrssicherheit auf der dem Durchgangsverkehr dienenden neuen Staatsstraße erheblich verbessert wird. Letztlich werden mit dem Bau der Ortsumgehungen von Oberkotzau und Fattigau die vorstehend unter C.2.2 der Gründe dargestellten Konfliktpunkte beseitigt bzw. wesentlich reduziert.

So ergeben sich im Bereich der durchgehenden Strecke der Ortsumgehung künftig z.B. keine Konflikte mehr zwischen Kfz-Verkehr und landwirtschaftlichem Verkehr sowie dem Fußgänger- und Radverkehr. Allein die Anzahl der künftigen Knotenpunkte für den übergeordneten (Durchgangs-)Verkehr verringert sich von derzeit 26 auf künftig lediglich noch 7 Knotenpunkte.

Anbindungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes an die St 2177 entfallen im Bereich der freien Strecke der künftigen Ortsumgehung komplett.

Durch die Schaffung eines parallelen Wegenetzes wird dem landwirtschaftli-

chen Verkehr die Möglichkeit gegeben, vollkommen abseits der St 2177 zu verkehren. Auch für den Radverkehr bietet sich die Möglichkeit, abseits der St 2177 entlang der St 2177 alt zu fahren.

Insgesamt ist somit, insbesondere auch unter Würdigung des Gesichtspunktes der künftigen Trennung der verschiedenen Verkehrsarten mit einer Verbesserung bzw. Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu rechnen. Denkbare und ggf. in die Tat umzusetzende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung innerhalb der derzeitigen Ortsdurchfahrten von Oberkotzau und Fattigau allein können hingegen die im Erläuterungsbericht genannten und mit der Realisierung der Ortsumgehungen anvisierten Ziele nicht erreichen.

Obwohl die Beurteilung der Lärmimmissionswerte in den derzeitigen Ortsdurchfahrten nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist, liegt es dennoch auf der Hand, dass mit einem Rückgang des Verkehrsaufkommens in den derzeitigen Ortsdurchfahrten um 5.800 bis 6.600 Kfz/Werks- tag auch ein entsprechender Rückgang der Lärmbelastung erfolgt. Diese eintretende Lärm- (und Abgas-)Minderung ist allerdings - wie bereits dargestellt - nur eine unter mehreren positiven Auswirkungen des Baus der geplanten Ortsumgehung und insoweit nicht die allein ausschlaggebende. Ein Gegenrechnen der Entlastung der Anlieger der Ortsdurchfahrt mit der (Neu-)Belastung der Wohngebiete in der Nähe der künftigen Ortsumgehungstrasse durch Lärm und Abgase verbietet sich wegen der fehlenden Vergleichbarkeit der Gesamtsituation der Anlieger an der Ortsdurchfahrt und denen, die in den Baugebieten in der Nähe der künftigen Umgehungsstraße liegen.

Trotzdem wurden für die innerhalb der Ortsdurchfahrt gelegenen Wohngebäude exemplarisch auch schalltechnische Berechnungen durchgeführt, die die deutliche Entlastung (bezogen auf die Lärmbelastung) der Anwohner an den derzeitigen Ortsdurchfahrten verdeutlichen.

Unter Zugrundelegung der werktäglichen Verkehrsbelastung für das Prognosejahr 2025 würden sich ohne Bau der Ortsumgehung an den der St 2177 nächstgelegenen Wohnhäusern in Oberkotzau (Anwesen Hofer Straße 52) Immissionspegel in Höhe von 73 dB(A) am Tag und 64 dB(A) in der Nacht sowie in Fattigau (Anwesen Fletschenreuther Straße 1) Immissionspegel in Höhe von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht ergeben. Somit sind die geltenden Grenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete (in Höhe von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts) bereits derzeit und auch im Prognosejahr 2025 in Oberkotzau um rd. 9 dB(A) am Tage und 10 dB(A) in der Nacht sowie in Fattigau um rd. 5 dB(A) am Tage und um 5 dB(A) in der Nacht überschritten.

Die Ortsumgehung ermöglicht eine wirksame Verlagerung des überörtlichen Verkehrs aus den betroffenen Ortsbereichen heraus. Dadurch kann im unmittelbaren Umfeld der bestehenden Wohnbebauung eine erhebliche Verringerung des Verkehrsaufkommens und damit einhergehend eine nachhaltige Verbesserung der Wohnqualität erreicht werden.

Die vorstehenden Aussagen zu den Auswirkungen auf die Anwohner in den

Ortsdurchfahrten bezüglich Lärmimmissionen wurden auf der Basis von lärmtechnischen Berechnungen getroffen. Die dort angegebenen Pegeländerungen sind Ergebnisse der Berechnungen unter Berücksichtigung der im Verkehrsgutachten prognostizierten Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt nach Realisierung der geplanten Ortsumgehung im Prognosejahr 2025 und der bestehenden Verkehrsverhältnisse. Das Verkehrsgutachten ist als Planunterlage 15.1 Bestandteil der festgestellten Planfeststellungsunterlagen.

Lärmmessungen unterliegen sehr stark äußeren Randbedingungen (Neben Geräusche, besondere Umstände am Tag der Messung usw.) und sind deshalb für die bundesweite einheitliche Betrachtung von geplanten und vorhandenen Straßen im Hinblick auf die Lärmsituation nicht geeignet und deshalb in den einschlägigen Regelwerken auch nicht vorgesehen.

Die Durchführung von Messungen vor Ort ist darüber hinaus auch nicht sinnvoll, da Messungen den Zeitpunkt des Prognosejahres nicht abbilden können. Zudem ist der Lärmschutz auf einen durchschnittlichen täglichen Verkehr, also einen Mittelwert für alle Tage des Prognosejahres auszulegen. Messungen können lediglich zeitlich begrenzte Zufallsergebnisse liefern. Dem gegenüber gewährleistet die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 wirklichkeitsnahe Beurteilungspegel. Nur diese sind nach den gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV Grundlage für die Beurteilung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen.

Sinn einer Ortsumgehung ist grundsätzlich die Entlastung des Ortskerns vom Durchgangsverkehr. Eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs heraus aus der vorhandenen Ortsdurchfahrt kann durch Maßnahmen an der Ortsdurchfahrt ohne Bau einer Ortsumgehung nicht erreicht werden.

Eine "Null-Variante" (Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt) stellt keine zu untersuchende Alternative im Rahmen der Variantenabwägung einer Ortsumgehung dar, da diese Trassenführung keinerlei Entlastungswirkungen für den Bereich der betroffenen Ortsdurchfahrten erbringt. Ein Ausbau der Ortsdurchfahrt beseitigt die vorhandenen Defizite nicht.

Die mit dem Bau einer Ortsumgehung anvisierten Ziele, eine Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes, eine Verbesserung der Funktion der Staatsstraße als Verbindungsweg, eine Trennung der verschiedenen Verkehrsarten, eine Entlastung der vorhandenen Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr sowie eine deutliche Verringerung der Beeinträchtigungen der Anwohner in den bestehenden Ortsdurchfahrten können durch ein Beibehalten des bestehenden Verlaufs und eine Sanierung der bestehenden Staatsstraße nicht erreicht werden. Auf die Ausführungen zu den Planungsvarianten unter Teil C.2.4.1 wird insoweit Bezug genommen.

Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs - ÖPNV - sind nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens. Zudem wird dadurch das Ziel, die vorhandenen Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr erheblich zu entlasten, nicht in einem vergleichbaren Umfang erreicht.

Beim Bau der Ortsumgehung wird durch die Herstellung eines ausreichenden Straßenquerschnittes, die deutliche Reduzierung der Zufahrten, die Verstärkung der Linien- und Gradientenführung die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität auf der dem Durchgangsverkehr dienenden Staatsstraße erheblich verbessert. Eine Erhöhung der Unfallwahrscheinlichkeit ist hingegen dort nicht zu erwarten.

Was die in Ziffer 2.1 des Erläuterungsberichtes (Planunterlage 1) bzw. vorstehend unter Ziffer C.2.2 der Gründe dargestellte Unfallsituation in den Jahren 2007 bis 2009 betrifft ist festzustellen, dass es sich bei den angesprochenen Unfällen überwiegend um Fahrurfälle handelt und um Unfälle beim Einbiegen oder Kreuzen sowie um Unfälle im Längsverkehr. Durch die mit dem Bau der Ortsumgehung einhergehenden Verbesserungen und der Reduzierung der dargestellten Konfliktpunkte (insbesondere der Reduzierung der Knotenpunkte für den meist überregionalen Durchgangsverkehr von bisher 26 auf künftig 7) ist mit einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zu rechnen.

Der im 7. Staatsstraßenausbauplan enthaltene Nutzen-Kosten-Faktor ist kein Gradmesser bzw. kein Maßstab für die Beurteilung der Notwendigkeit bzw. Planrechtfertigung eines im Wege eines Planfeststellungsverfahrens beantragten Straßenbauvorhabens.

Zur Darstellung der Ausbauziele wurde vom Freistaat Bayern erstmalig 1970 der Ausbauplan für die Staatsstraßen aufgestellt und regelmäßig fortgeschrieben. Der Ausbauplan wurde aktuell in seiner 7. Fassung fortgeschrieben. Dabei wurde ein gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren angewandt und die zur Fortschreibung angemeldeten Projekte nach bayernweit einheitlichen und objektiven Kriterien in eine Dringlichkeitsreihung gebracht. Die Maßnahme "St 2177, Ortsumgehung Fattigau-Oberkotzau" ist im derzeit gültigen 7. Ausbauplan in der Dringlichkeit 1 UEB (1. Dringlichkeit Überhang, Projekt mit weit fortgeschrittenem Projektstand) enthalten.

Der im Rahmen der Fortschreibung des Ausbauplans für die Staatsstraßen ermittelte Nutzen-Kosten-Faktor dient -zusammen mit anderen Faktoren- zur Dringlichkeitsreihung aller in Bayern zur Fortschreibung angemeldeten Staatsstraßenprojekte und ist nicht als alleiniger Faktor zur Beurteilung der Notwendigkeit einer Maßnahme geeignet. Die Notwendigkeit der Maßnahme ist in den Planfeststellungsunterlagen und in den vorstehenden Ausführungen unter C.2.2 der Gründe dargelegt.

Die sich aus dem Neubau von neuen Staatsstraßenbereichen ergebenden Auswirkungen auf die künftige Verkehrsbedeutung bestehender Straßen- und Wegeabschnitte, verbunden mit einem Wechsel der Straßenbaulast und Unterhaltungslast, folgen den bestehenden gesetzlichen Regelungen über die Widmung und Umstufung bestehender Straßenabschnitte. Diese gesetzlich eintretenden Rechtsfolgen sind den beteiligten Gebietskörperschaften bewusst und werden von ihnen durch eine mehrheitliche Entscheidung des Stadtrates bzw. des Marktgemeinderates zur vorgelegten Planung des Staatl.

Bauamtes Bayreuth auch mitgetragen. Die hiergegen vielfach erhobenen Einwendungen werden insoweit ebenfalls zurückgewiesen.

Wie bereits erwähnt ist die Maßnahme "St 2177 - Ortsumgehung Fattigau-Oberkotzau" im derzeit gültigen 7. Staatsstraßenausbauplan in der höchsten Dringlichkeitsstufe (1. Dringlichkeit - Überhang) enthalten. Zur Rechtsnatur dieses Staatsstraßenausbauplans ist festzuhalten, dass der Ausbauplan die Ausbauziele im Staatsstraßenbau maßnahmenbezogen darstellt. Der Ausbauplan ist jedoch kein Haushaltsplan. Er stellt als ein vom Ministerrat zu beschließendes Maßnahmenpaket die Vorgaben für die Straßenbauverwaltung dar, für welche Projekte in den kommenden Jahren die planerischen und rechtlichen Grundlagen zu schaffen sind und -bei Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel- die bauliche Umsetzung erfolgen soll. Mit den Festlegungen zum finanziellen und zeitlichen Rahmen des Ausbauplans sind hingegen keine Vorfestlegungen für künftige Haushalte verbunden.

Gemäß Art. 3 BayStrWG werden die Straßen in Bayern nach ihrer Verkehrsbedeutung in Straßenklassen eingeteilt. Durch den Bau der geplanten Ortsumgehung ergeben sich Veränderungen im vorhandenen Straßennetz. Die bisherige St 2177 verliert im Planungsbereich der Ortsumgehung ihre Bestimmung für den Durchgangsverkehr und dient in Teilbereichen zukünftig nur noch dem nachbarlichen Verkehr der Gemeinden oder der Gemeindeteile untereinander oder deren Verbindung mit anderen Verkehrswegen sowie in Teilbereichen dem Verkehr innerhalb der geschlossenen Ortslage.

Ihrer neuen Verkehrsbedeutung entsprechend ist gemäß Art. 7 Abs. 1 BayStrWG die bisherige St 2177 zur Ortsstraße bzw. zur Gemeindeverbindungsstraße in der Bau- und Unterhaltungslast des Marktes Oberkotzau umzustufen. Zwischen den Einmündungen der Kreisstraßen HO 7 und HO 6 wird die St 2177 alt zur Kreisstraße abgestuft. Die bisher in der Bau- und Unterhaltungslast des Marktes Oberkotzau befindliche Ortsstraße "Ziegeleistraße" wird zukünftig Teil der neuen St 2177 und wechselt damit in die Bau- und Unterhaltungslast des Freistaates Bayern.

Diese Widmungen und Umstufungen sind in Teil A Ziffer 5 des Beschlusstextes im Einzelnen aufgeführt und auch im Bauwerksverzeichnis - Planunterlage 7.2Ta - sowie im Lageplan 7.3 der festgestellten Planunterlagen beschrieben bzw. zeichnerisch dargestellt.

Für die in der Baulast der Kommunen befindlichen Straßen erhalten die betroffenen Gemeinden in Abhängigkeit der Streckenlängen der in ihrer Baulast befindlichen Straßen und der Einwohnerzahl bzw. des örtlichen Aufkommens an Kraftfahrzeugsteuer Zuwendungen von Finanzmitteln vom Freistaat Bayern nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) und für projektbezogene Straßenbaumaßnahmen auch Zuwendungen für den Bau oder Ausbau gemäß dem Bayer. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG).

2.3.2 Einwendungen zur Verkehrsprognose

Gemäß der Verkehrsanalyse 2010 beträgt der werktägliche DTV im Zuge der St 2177 im Bereich Fattigau 8.850 Kfz/24 h, im Bereich Oberkotzau zwischen 8.950 und 16.950 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil (Lkw > 3,5 t -SV-) zwischen 7 % und 9 %. Dieser Wert liegt weit über dem allgemeinen DTV auf bayerischen Staatsstraßen im Jahre 2010 in Höhe von 3.851 Kfz/24 h. Durch den Bau der Ortsumgehungen von Oberkotzau und Fattigau kann für das Prognosejahr 2025 eine Verkehrsmenge von 6.200 Kfz/24 h bis 6.700 Kfz/24 h künftig auf diese Ortsumgehung verlagert werden. Die derzeitige Ortsdurchfahrt von Oberkotzau erfährt damit eine sehr starke Verkehrsentlastung von rd. 5.800 bis 6.600 Kfz/24 h bzw. zwischen 39 % und 67 % der sich ansonsten ohne Bau der Ortsumgehung einstellenden Verkehrsbelastung.

Die Ortsdurchfahrt Fattigau wird sogar mit einer Verkehrsabnahme von 6.350 Kfz/24 h um ca. 75 % entlastet. Hier wird sich im Prognosejahr 2025 eine Verkehrsbelastung von lediglich noch 2.050 Kfz/Werks-tag einstellen.

Die Ortsumgehungen von Oberkotzau und Fattigau ermöglichen somit eine wirksame Verlagerung des überörtlichen Verkehrs aus den derzeitigen Ortsbereichen heraus (siehe dazu auch vorstehende Ausführungen unter Ziffer C.2.2 der Gründe).

Für den Bau der beantragten Ortsumgehung ist deshalb - schon aus diesem Grund des Gemeinwohls - ein begründeter Bedarf und - davon abgeleitet - die Planrechtfertigung gegeben.

Das den festgestellten Planunterlagen zugrunde gelegte Verkehrsgutachten, das als Planunterlage 15.1 in den Unterlagen enthalten ist und dessen wesentliche Ergebnisse nochmals unter Ziffer 1.4 des Erläuterungsberichtes (Planunterlage 1) dargelegt sind, wurde während des Anhörungsverfahrens von vielen Einwendern sowie dem Bund Naturschutz in Bayern e.V. wegen angeblicher sachlicher und methodischer Fehler und sonstiger Ungereimtheiten in Zweifel gezogen. Die Grundlagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens wurden vom Gutachter persönlich im Erörterungstermin dargestellt. Die Diskussion darüber nahm breiten Raum ein.

Die Planfeststellungsbehörde konnte dabei die Grundannahmen des Verkehrsgutachtens und die daraus abgeleiteten Prognosen sowohl hinsichtlich der zutreffenden Prognosen für den Istzustand (Verkehrsanalyse für das Analysejahr 2010), für den sich ergebenden Zustand im Prognosejahr 2025 ohne Bau der Ortsumgehung (Verkehrsprognose 2025 im vorhandenen Straßennetz - Netzfall 1) sowie für die Entlastungswirkungen des Baus der Ortsumgehung für das Prognosejahr 2025 (Verkehrsprognose 2025 mit Bau der Ortsumgehung - Netzfall 2) nachvollziehen. Das in Planunterlage 15.1 enthaltene Verkehrsgutachten wird somit von der Planfeststellungsbehörde als logisch begründet, in sich schlüssig und auch als gedanklich nachvollziehbar betrachtet und insofern als von den Ergebnissen her als zutreffend erachtet. Entscheidend für die Planfeststellungsbehörde war dabei - wie bereits ausgeführt - letztlich die Tatsache, dass das sehr hohe Gesamtverkehrsaufkommen zwischen rd. 8.800 Kfz/24 h bis 16.900 Kfz/24 h durch den Bau der Ortsum-

gehung um 5.800 Kfz/24 h bis 6.600 Kfz/24 h reduziert werden kann. Die gegen die Aussagen des Verkehrsgutachtens erhobenen Bedenken und Einwendungen werden hingegen als unbegründet zurückgewiesen.

Zur Untersuchung der Auswirkungen einer geplanten Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau auf die Verkehrsverhältnisse in den bestehenden Ortsdurchfahrten wurde ein Verkehrsgutachten erstellt und vor Beantragung des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2010 aktualisiert.

Das Verkehrsgutachten wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Entwicklungen und der allgemeinen Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung im Raum Oberfranken vom Bayer. Landesamt für Statistik aus dem Jahr 2009 erstellt. Im Ergebnis wurde im Gutachten mit einem Rückgang des Verkehrsaufkommens um ca. 5 % bis 2025 gerechnet, um u.a. die demografische Entwicklung in der betroffenen Region und die sich ändernden Verkehrsgewohnheiten mit zu berücksichtigen.

Als Datengrundlage für das Verkehrsgutachten wurden seit 2001 mehrere Querschnittszählungen und Verkehrsstromzählungen an Knotenpunkten der St 2177 durchgeführt. Zusätzlich wurden die Ergebnisse von Verkehrsbefragungen aus den Jahren 1996 und 2010 an mehreren Befragungsstellen und die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählungen aus den Jahren 2000, 2005 und 2010 ausgewertet.

Der Anteil des Durchgangsverkehrs an der Gesamtbelastung einer Straße kann durch Kennzeichenerhebungen oder durch Verkehrsbefragungen ermittelt werden. Durch eine Verkehrsbefragung können umfassendere Aussagen über die tatsächlichen Verkehrsbeziehungen nach Herkunft und Ziel der Kfz-Fahrten im Raum Oberkotzau getroffen werden als dies bei der Durchführung einer Kennzeichenerhebung möglich wäre. Mit der hier erfolgten Stichprobenerfassung wurden fast zwei Drittel des gesamten Verkehrs im Erhebungszeitraum erfasst, so dass von einer abgesicherten Datengrundlage ausgegangen werden kann. Um die Ergebnisse der Mengenzählungen nicht zu verfälschen, wurden Befragungen und Mengenzählungen möglichst nicht am gleichen Erhebungstag vorgenommen.

Das im Verkehrsgutachten angewandte Verkehrsmodell wurde über die umfangreichen Zählwerte im Raum Oberkotzau geeicht. Mit Abweichungen zwischen Modell- und Zählwerten um maximal +/- 3,5 % auf den stark belasteten Straßen weist es zudem eine sehr gute Genauigkeit auf.

Bei den über das Verkehrsmodell ermittelten Verkehrsmengen sowohl zur Analyse als auch zur Prognose handelt es sich im vorliegenden Fall durchgehend um die Werte für den normalen Werktagsverkehr. Zur Planung und Bemessung von Knotenpunkten und zur Dimensionierung des Straßenaufbaus wird ebenfalls von Werktagswerten ausgegangen. Nur in Gemeinden mit hohem Anteil an Ausflugsverkehr (z.B. reine Feriengebiete) werden auch Sonntagswerte herangezogen, da sich in diesem Sonderfall der verstärkte Ausflugsverkehr am Wochenende gegenüber dem werktäglichen Durchschnittsverkehr verkehrs- und belastungssteigernd auswirkt. Im meist vorliegenden Normalfall liegen die Werte des durchschnittlichen Werktagsverkehrs über dem allgemeinen durchschnittlichen täglichen Verkehr. Bei einer Lärmberech-

nung mit Werktagswerten liegt man durch die höheren Werte insbesondere bei der Beurteilung von möglichen Lärmschutzmaßnahmen ebenfalls "auf der sicheren Seite".

Durch alternative Verkehrskonzepte, Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung bzw. verkehrsberuhigende und lärmindernde Maßnahmen wird das Ziel, die vorhandene Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr erheblich zu entlasten, nicht in einem vergleichbaren Umfang erreicht.

Im Bereich von Fattigau weist die St 2177 nach dem aktuellen Verkehrsgutachten eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsmenge von bis zu 8.850 Kfz/Tag auf. Im Bereich von Oberkotzau beträgt die durchschnittliche werktägliche Verkehrsmenge 8.950 bis 16.950 Kfz/Tag. Dieser Wert liegt weit über dem DTV auf bayerischen Staatsstraßen (ca. 3.851 Kfz/Tag, SVZ 2010). Der reine Durchgangsverkehr in der Ortsdurchfahrt hat einen Anteil von ca. 41 % bis 79 % (ermittelt auf Basis einer Verkehrsbefragung im April 2010).

Die Ortsumgehung Fattigau-Oberkotzau ermöglicht eine wirksame Verlagerung des überörtlichen Verkehrs aus dem Ortsbereich heraus. Für den Bau der Ortsumgehung ist deshalb aus Gründen des Gemeinwohls ein begründeter Bedarf und somit eine Planrechtfertigung gegeben.

Im Erörterungstermin wurden zudem vom Gutachter verbliebene "Unklarheiten" des Verkehrsgutachtens aufgeklärt, so dass die Ergebnisse des Gutachtens in allen Punkten von der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen werden können und ihnen hinsichtlich der Ergebnisse auch beigetreten wird.

So ist zwar der Standort der offiziellen Zählstelle 9.551 in Abbildung 7 des Verkehrsgutachtens falsch eingetragen (zwischen Fattigau und Oberkotzau statt zutreffend in Fattigau), die sich hierauf beziehenden Verkehrsmengenangaben sind allerdings korrekt. In dem eingeholten Verkehrsgutachten sind auch immer nur die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungswerte (DTV) des werktäglichen Verkehrs miteinander verglichen worden, und zwar bereits seit den ersten Untersuchungen aus dem Jahr 1996 bis zu den jüngsten Untersuchungen aus dem Jahre 2010. Soweit darüber hinaus, wie beispielsweise in Abb. 7 des Gutachtens zusätzliche Angaben über den allgemeinen DTV enthalten sind, wurde immer darauf hingewiesen. In dem Text des Gutachtens wurde zudem immer darauf hingewiesen, dass für die Ergebnisse des Gutachtens ausschließlich der werktägliche DTV in die Betrachtungen eingeflossen ist. Es ist allerdings zutreffend, dass die allgemein über das Internet verfügbaren offiziellen Angaben über die Verkehrsbelastung der bayerischen Straßen nach der Straßenverkehrszählung 2010 in der Regel den allgemeinen DTV (einschließlich des Wochenendverkehrs) ausweisen.

Hinsichtlich der weiteren Verkehrsentwicklung bis zum Prognosejahr 2025 wurde die Entwicklung des Prognoseszenarios als "Trendprognose" abgeschätzt.

Dabei geht der Gutachter davon aus, dass aufgrund der allgemeinen Motorisierungsentwicklung unter Berücksichtigung der Fahrleistungsveränderungen im Pkw-Verkehr mit einer Steigerung von rd. 5 % bis zum Prognosejahr 2025

gerechnet werden kann. Für den Güterverkehr wird allerdings von einer Steigerungsrate von mehr als 10 % ausgegangen. Hinsichtlich großräumiger Strukturveränderungen sind im betroffenen Bereich keine neueren Entwicklungen mehr zu erwarten, da die Fertigstellung der BAB A 93 in der Verkehrsentwicklung bereits berücksichtigt ist und ansonsten keine grundlegenden Veränderungen im dortigen Straßennetz vorgesehen sind.

Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung wird bis zum Jahr 2025 von einer Abnahme der Einwohnerzahl um rd. 7,0 bis 7,5 % ausgegangen, wobei für den Stadtbereich von Hof ein Einwohnerrückgang von rd. 10 % zugrunde gelegt wird. Für das Landkreisgebiet von Hof werden Einwohnerrückgänge zwischen 12 % und 13 % erwartet. Demgemäß ist unter Berücksichtigung aller diesbezüglich zugrunde zu legenden Entwicklungen (Zunahme der Pkw-Fahrten trotz abnehmender Bevölkerung sowie stärkerer Anstieg des Lkw-Verkehrs) im Ergebnis letztlich mit einem rd. 5 %igen Rückgang des Verkehrsaufkommens bis zum Prognosejahr 2025 zu rechnen. Festzuhalten ist an dieser Stelle nochmals, dass es sich im vorliegenden Fall um eine Verkehrsprognose handelt, d.h. es wurden Annahmen über künftig sich ergebende Änderungen im Verkehrsgeschehen getroffen. Nachdem das Ingenieurbüro Schubert sich schon seit dem Jahr 1996 mit der Verkehrsentwicklung im dortigen Bereich befasst hat, hat in der Vergangenheit immer wieder die Möglichkeit bestanden, die getroffenen Annahmen mit dem tatsächlich eingetroffenen Verkehrsgeschehen vergleichen zu können. Beim Vergleich zwischen den im Verkehrsmodell entwickelten Verkehrszahlen mit den erhobenen Zählwerten hat sich bisher eine Abweichung von maximal +/- 3,5 % ergeben; dies bedeutet, dass das der Verkehrsprognose zugrunde gelegte Verkehrsmodell sehr gut geeicht ist und insoweit eine sehr gute Genauigkeit aufweist.

Der Gutachter hat im Erörterungstermin nochmals anschaulich dargestellt, dass für den Fall, dass manche Annahmen des Verkehrsszenarios nicht so eintreffen werden wie angenommen, wofür allerdings keine Anhaltspunkte vorliegen, allenfalls mit einem "zusätzlichen" Rückgang der Verkehrsbelastung um ca. 3 % bis 4 %, d.h. allenfalls mit 500 Fahrzeugen/Tag weniger zu rechnen sei; dies hätte zur Folge, dass dann auf einer künftigen Ortsumgehung statt 6.200 bis 6.700 Fahrzeuge/Tag lediglich 5.700 bis 6.200 Fahrzeuge/Tag fahren würden und demgemäß die vorhandenen Ortsdurchfahrten von Oberkotzau und Fattigau um dieses Verkehrsaufkommen entlastet würden.

Diese "geringere" Entlastung um 500 Fahrzeuge/Tag von rd. 6.500 Fahrzeugen/Tag auf rd. 6.000 Fahrzeuge/Tag wäre nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde allerdings kein Grund, die Notwendigkeit bzw. Planrechtfertigung des Baues der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau in Frage zu stellen. Auch diese "geringere" Entlastungswirkung wäre nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde noch ausreichend, um den Bau der vorgesehenen Ortsumgehung zu rechtfertigen.

Die vom Gutachter letztlich eingeräumte "Prognoseungenauigkeit" ist somit in diesem Verfahren nicht entscheidungserheblich und vermag die Planrechtfertigung der Ortsumgehung nicht zu erschüttern.

Die Planfeststellungsbehörde geht allerdings davon aus, dass die Grundan-

nahme des Verkehrsgutachtens und die daraus abgeleiteten Aussagen über die Verkehrsentwicklung und der verkehrstechnischen Auswirkungen des Baus der Ortsumgehung zutreffend sind.

Die unterschiedlichen Auffassungen der Einwender zu Höhe und Struktur des künftigen Ziel- und Quellverkehrs sind - soweit sie von den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens abweichen - für die Planfeststellungsbehörde nicht entscheidungserheblich, weil die geltend gemachten Differenzen der Verkehrsbelastung im Bereich von einzelnen Ortsstraßen bzw. der künftigen Ortsdurchfahrt nicht so groß sind, dass sie die Planrechtfertigung widerlegen bzw. erschüttern könnten.

Die sich künftig innerorts ergebenden Verkehrsströme auf den einzelnen Ortsstraßen wären allenfalls interessant für künftige gemeindliche Planungen im Wege evtl. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen oder sonstiger Maßnahmen (z.B. im Rahmen einer Dorferneuerungsmaßnahme) innerhalb der künftigen Ortsstruktur, weil dann in diesem Bereich lediglich der ortsbezogene Ziel- und Quellverkehr abgewickelt werden müsste, während der Durchgangsverkehr die künftige Ortsumgehung benutzen wird.

Die unterschiedlichen Sichtweisen und Schlussfolgerungen über die künftige verkehrliche Entwicklung innerhalb des Ortsbereiches von Oberkotzau bzw. Fattigau durch den Verkehrsgutachter einerseits und durch eine große Anzahl von Einwendern andererseits spielen somit für die Entscheidung über die Notwendigkeit bzw. Planrechtfertigung der Ortsumgehung keine entscheidende Rolle. Weitere detaillierte Einschätzungen und Wertungen waren hierzu seitens der Planfeststellungsbehörde nicht (mehr) zu treffen.

Der Verkehrsgutachter hat hierzu im Erörterungstermin ausgeführt, dass die angestellten Verkehrsuntersuchungen nicht bis in die kleinsten Details, d.h. auf jede einzelne Ortsstraße hin untersucht worden seien, da dies nicht Aufgabe und Ziel des beauftragten Gutachtens gewesen sei, in dem in erster Linie die aktuelle Verkehrssituation der Ortsdurchfahrten von Oberkotzau und Fattigau ermittelt und dargestellt werden sollte, einhergehend mit den Auswirkungen des Baues einer Ortsumgehung hierauf. Insoweit ist es ausreichend gewesen, den untersuchten Verkehrsraum gemäß Abbildung 3 des Gutachtens in lediglich 16 Verkehrsbezirke zu unterteilen, in denen zum Teil mehrere Ortsstraßen liegen, deren Verkehrsströme letztlich in der Summe des Verkehrsbezirkes und nicht mehr auf den Bereich der einzelnen Ortsstraße abgebildet werden. Dies ist für die Beurteilung der Entlastungswirkung einer Ortsumgehung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vollkommen ausreichend.

Des Weiteren hat der Verkehrsgutachter überzeugend dargelegt, dass der sog. "gebrochene Durchgangsverkehr", also eigentlicher Durchgangsverkehr, der allerdings aus den unterschiedlichsten Gründen einen Zwischenstopp in Oberkotzau einlegt und erst danach weiterfährt, im Verkehrsgutachten nicht mit als verlegungsfähiger Durchgangsverkehr auf die Ortsumgehung eingerechnet wurde. Dieser Anteil am Durchgangsverkehr konnte über eine ent-

sprechende Fragestellung im Rahmen der vorgenommenen Verkehrsbefragungen ermittelt bzw. aus dem eigentlichen verlegungsfähigen Durchgangsverkehr herausgerechnet werden.

Die von den Einwendern angeführten Verkehrsdaten einer von der "Bürgerinitiative Pro Oberkotzau" am Mittwoch, den 6. Oktober 2010 eigens durchgeführte Verkehrszählung mit Kennzeichenerfassung in der Zeit zwischen 6.30 Uhr und 19.00 Uhr ist nicht geeignet, das Verkehrsgutachten (Planunterlage 15.1) zu entkräften bzw. dessen Aussagen zu erschüttern. Diese Verkehrszählung soll belegen, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs südlich von Fattigau bei lediglich 63,3 % und nördlich von Oberkotzau bei lediglich 33, % des Gesamtverkehrsaufkommens liegt und dass davon im Bereich von Fattigau bzw. überhaupt lediglich ca. 4.300 Kfz/24 h allgemeiner DTV auf eine mögliche Umgehung verlagert werden kann, die bei weitem nicht die vom Verkehrsgutachter ermittelte Entlastungswirkung erreichen wird.

Bei dieser Verkehrszählung handelt es sich - auch für den Fall, dass die angegebenen Zählergebnisse zutreffend sind - um eine Momentaufnahme eines einzelnen Zähltages. Dieses Ergebnis müsste allerdings, um eine einigermaßen zuverlässige Aussagekraft - zumindest für die zutreffende Analysebelastung 2010 zu erhalten - auf der Grundlage weiterer Verkehrsdaten und eines Straßennetzmodelles erst geeicht werden, wie dies vom Verkehrsgutachter mittels eines zuverlässigen Verkehrsmodells (z.B. Programmversion "Visum") erfolgt ist. Ohne die Eichung über ein geeignetes Verkehrsmodell können aus den vorliegenden Einzelergebnissen einer Verkehrszählung keine aussagekräftigen Schlüsse hinsichtlich der zutreffenden Analysebelastungen 2010 im vorhanden Straßennetz des Planungsraums sowie daraus abgeleitet Prognosen für das Prognosejahr 2025 im vorhandenen Straßennetz (ohne den Bau der Ortsumgehung) bzw. im künftigen Straßennetz (mit erfolgtem Bau der Ortsumgehung) gewonnen werden. Die von den Einzelnen vorgebrachten Zählergebnisse können daher für eine Beurteilung der Planrechtfertigung bzw. der verkehrlichen Auswirkungen des vorgesehenen Baus der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau nicht herangezogen werden.

2.3.3 Einwendungen mit politischem bzw. grundrechtlichem Bezug

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

Desgleichen auch die geltend gemachten Eingriffe in das Recht der freien Entfaltung der Persönlichkeit durch die Einschränkung der bisherigen Naherholungs- und Freizeitmöglichkeiten im Bereich der künftigen Ortsumgehungstrasse.

Die westlich der künftigen Ortsumgehungstrasse gelegenen Naherholungsgebiete im Porschnitztal und an der Parnitz sowie in Richtung Lerchenberg, Autengrün und Schaumberg-Untreusee werden künftig durch das neu geordnete

öffentliche Feld- und Waldwegenetz sowie die diesbezüglich neu vorgesehenen Querungsbauwerke zum Zwecke der Naherholung weiter fußläufig erreichbar sein, wobei allerdings im Einzelfall zumutbare Umwege zu bewältigen sein werden, weil nicht das gesamte bestehende Wegenetz in Ost-West-Richtung infolge des Baus der Ortsumgehung wieder hergestellt wird, sondern diesbezüglich vereinzelt mehrere Querungsmöglichkeiten zu einer neuen einheitlichen Querungsmöglichkeit der Trasse zusammengefasst werden.

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

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

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

Das Verlangen vieler Einwendungsführer, dass zu ihren Gunsten im Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch wegen der Wertminderung der Grundstücke bzw. der Mietwertminderung der darauf stehenden Gebäude, der Minderung des Nutzungswertes, der Gesundheit und sonstiger verbleibender Beeinträchtigungen in Folge der von der Ortsumgehung im Zuge der St 2177 ausgehenden Lärmbelastung und der von ihr hervorgerufenen sonstigen verkehrsbedingten Immissionen sowie für die durch die Trasse einschließlich der technischen Bauwerke verursachten optischen Beeinträchtigungen festzusetzen sei, wird zurückgewiesen. Die Voraussetzungen eines Zahlungsanspruches gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG liegen nicht vor, soweit dieser Anspruch nicht ohnehin durch § 42 Abs. 1 BImSchG ausgeschlossen ist. Nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld, wenn Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden kön-

nen, um Nachteile abzuwenden. Stets ist allerdings Voraussetzung, dass sich technisch-reale Maßnahmen als unzureichend oder angesichts ihrer Kosten als unverhältnismäßig erweisen.

Wie unter Teil C.2.4.3.1 der Gründe noch ausführlich dargestellt ist, werden für die im Einwirkungsbereich der künftigen Ortsumgehungstrasse gelegenen Wohngebiete die geltenden Immissionsgrenzwerte im gesamten Trassenbereich nicht überschritten. Ein Anspruch auf aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen ist bei keinem einzelnen Anwesen im Einwirkungsbereich der Neubautrassen der Ortsumgehung gegeben.

Entgegen der Auffassung der Einwendungsführer sind die durch Verkehrsgereusche und straßenverkehrsbedingte Luftverunreinigungen verursachten Nachteile in ihren Wirkungen sowie sonstige durch die Trassenführung hervorgerufene Beeinträchtigungen weder als faktischer Entzug des Eigentums oder als Verhinderung der üblichen Wohnnutzung zu betrachten, noch sind gesundheitsschädliche Lärm- und sonstige Schadstoffbelastungen zu erwarten. Es löst keinen Anspruch auf Entschädigung aus, wenn die auf die Grundstücke der Einwendungsführer einwirkenden Beeinträchtigungen diese zwar möglicherweise im Wert mindern, die Nutzung als Wohngrundstück als solche aber nicht aufheben. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG eröffnet keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein Planungsvorhaben auslöst. Die genannte Vorschrift ist keine allgemeine Billigkeitsentscheidung. Da der (Verkehrs-)Wert eines Grundstücks nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks ist und von zahlreichen - auch planungsunabhängigen - Faktoren abhängt, stellt eine Grundstückswertminderung grundsätzlich keinen eigenständigen Abwägungsposten dar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 GG enthält keine Wertgarantie, sondern lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Bloße Veränderungen der Grundstückslage sind hingegen Ausdruck der Situationsgebundenheit und -bedingtheit der konkreten Eigentumsposition. Art. 14 Abs. 1 GG gewährleistet nicht jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung und schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Die Einwendungsführer sind diesbezüglich dem Irrtum befangen, dass eine Wertminderung, die einem staatlichen Verhalten ursächlich zugerechnet werden kann, stets ausgleichspflichtig zu sein habe. Dies schließt 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 vorgesehenen Ortsumgehung bei den betroffenen Grundstücken möglicherweise auszulösen vermag. Aber das hindert nicht, diese Bedenken durch gegenläufige öffentliche Belange zu überwinden, ohne dass dies gleichzeitig eine Pflicht zum finanziellen Ausgleich begründet. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundeigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Immissionsgrenzwerte liegt, welche durch die Verkehrslärmschutzverordnung (= 16. BImSchV) festgesetzt sind.

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

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

Gemäß § 41 BImSchG bestehen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen Schutzansprüche unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG. Nur bei einer Überschreitung der gesetzlich zulässigen Grenzwerte besteht dem Grunde nach Anspruch auf Lärmvorsorge. Vorliegend sind jedoch die maßgeblichen Grenzwerte des § 41 BImSchG und der einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Verordnungen weder beim Lärm noch bei den sonstigen Auswirkungen überschritten.

Damit waren in diesem Verfahren für den Bereich des gesamten Planfeststellungsabschnittes weder Lärmschutzmaßnahmen noch sonstige Maßnahmen zum Schutz vor sonstigen Immissionsbelastungen zu treffen.

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

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

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

Ein Anspruch der Allgemeinheit auf Nutzung bestimmter unbeplanter bzw. ungeschützter Flächen für Naherholungs- und Freizeitaktivitäten besteht insoweit nicht. Die Möglichkeit zur Ausübung der Freizeitaktivitäten wird durch den Bau der Ortsumgehung nicht wesentlich nachteilig verändert.

Viele Einwender ziehen die Notwendigkeit des beantragten Straßenneubaus im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel. Insbesondere in Zeiten steigender Energiepreise und sinkender Ölvorkommen müsse die Abkehr vom Autoverkehr und nicht seine weitere Förderung angestrebt werden. Die Abhängigkeit Deutschlands von Ölimporten sei gesamtwirtschaftlich gefährlich und könne in Zukunft neue Wirtschaftskrisen verursachen. Stattdessen sollten alternative Verkehrskonzepte einschließlich Verbesserung

des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene gefördert werden. Diese Einwände betreffen nicht unmittelbar das gegenständliche Planfeststellungsverfahren; bei ihnen geht es vorrangig um grundsätzliche Fragen der Verkehrspolitik, die nicht im Rahmen dieses Verfahrens, sondern in den demokratischen Gremien des Bundes und der Länder zu entscheiden sind.

2.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.4.1 Planungsvarianten

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

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

Die sog. "Nullvariante", d.h. ein Beibehalten der bestehenden Straße im vorhandenen Straßennetz bzw. ein irgendwie gearteter Ausbau der bestehenden St 2177 auf ihrer Linienführung innerhalb der bestehenden Ortsdurchfahrten, ist dabei regelmäßig in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Es sind allerdings (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine Planungsalternative darf von der Planungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urt. vom 28.03.1998, Az. 4 A 7/97 - juris m.w.N.). Trassenvarianten brauchen nur soweit untersucht zu werden, bis erkannt wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (BVerwG, Urt. vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97 - juris, Rn. 19). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorangehenden Verfahrensschritt (z.B. Raumordnungsverfahren) diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen (BVerwG vom 26.06.1992, DVBl 92, 1435; BVerwG vom 16.08.1995, BayVBl 96, 182; BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677; BVerwG vom 26.03.1998 Az. 4 A 7/97 - A 241, juris m.w.N.).

Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z.B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planungen nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat je-

weils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG vom 26.02.1992 Az. 4 B 1-11.92, DVBl 92, 1435).

Folgende vom Vorhabenträger untersuchten und für vertretbar gehaltenen Vorhabenalternativen -dabei handelt es sich um den Ausbau der Ortsdurchfahrt (\cong Nullvariante), zwei Umgehungsalternativen im Westen der bestehenden Ortslagen sowie zwei Umgehungsalternativen im Osten der bestehenden Ortslagen- wurden dabei überprüft (die untersuchten Umgehungstrassen sind dabei im Übersichtsluftbild Varianten - Planunterlage 3.2 - dargestellt) und in die Abwägung eingestellt:

2.4.1.1 Beschreibung der Planungsvarianten

2.4.1.1.1 Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt (\cong Nullvariante)

Der verkehrsgerechte Ausbau der Ortsdurchfahrt gemäß den geltenden technischen Regelwerken würde zu einem erheblichen Eingriff in das Ortsbild und die vorhandene Bausubstanz führen. Um ausreichende Fahrbahn- und Seitenraumbreiten zu erhalten, müssten Gebäude abgebrochen werden. Eine Entlastung der Anwohner von Erschütterungen und Lärm ist damit nicht möglich. Eine Verbesserung des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit kann nur in geringem Maße erwartet werden. Weiterhin würden viele direkte Zufahrten zur St 2177 bestehen bleiben. Die Länge der Ortsdurchfahrt Oberkotzau bliebe bei rd. 2,2 km und die von Fattigau bei rd. 1,0 km. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch eine Trennung der Verkehrsarten kann durch einen Ausbau der vorhandenen Ortsdurchfahrten nicht erreicht werden.

In diesem Zusammenhang kann unter Berücksichtigung der obigen allgemeinen Ausführungen zur Untersuchung von Vorhabenalternativen unter Teil C Ziffer 2.4.1 der Gründe bereits an dieser Stelle festgestellt werden, dass eine "Nullvariante" (Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt) keine zu untersuchende Alternative im Rahmen der Variantenabwägung einer Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau darstellt, da diese Trassenführung keinerlei Entlastungswirkungen erbringt. Ein Ausbau der Ortsdurchfahrt würde die vorhandenen Defizite nicht beseitigen. Die Ziele der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes, der Verbesserung der Funktion der Staatsstraße als Verbindungsweg, der Trennung der verschiedenen Verkehrsarten, der Entlastung der Ortsdurchfahrten vom überregionalen Durchgangsverkehr sowie der Verringerung der Beeinträchtigungen der Anwohner an den derzeitigen Ortsdurchfahrten könnten durch ein "Beibehalten des bestehenden Verlaufs" und eine Sanierung der bestehenden Staatsstraße nicht erreicht werden.

Die Ausbau- oder auch Nullvariante ist keine Planungsvariante, die sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aufdrängen müsste und die diesbezüglich einer detaillierteren Untersuchung bedurft hätte. Die oben im Rahmen der Planrechtfertigung unter C.2.2 genannten Planungsziele lassen diese Nullvariante nicht als vorzugswürdig erscheinen. Die unbestreitbaren naturschutzfachlichen sowie land- und forstwirtschaftlichen Nachteile der planfest-

gestellten Ortsumgehung - aber auch jeglicher anderer untersuchten Trassen einer alternativen Ortsumgehung - sind unter Berücksichtigung sämtlicher Eingriffsminimierungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht derart schwerwiegend, dass sie einen Verzicht auf das Vorhaben zwingend erfordern würden.

2.4.1.1.2 Trassenvariante Westumgehung W1 (= Planfeststellungslinie)

Die Trasse W1 schließt im Bereich der bestehenden Anschlussstelle an der B 289 an die St 2177 an und verläuft zunächst bestandsorientiert in Richtung Norden. Nach ca. 700 m schwenkt die Trasse in westliche Richtung vom Bestand ab und umgeht Fattigau und Oberkotzau in gestreckter Linienführung.

Im Bereich der ehemaligen Ziegelei schwenkt die Trasse wieder in östliche Richtung und bindet unter Einbeziehung der Ziegeleistraße im Knotenpunktbereich der bestehenden St 2177 und der Ziegeleistraße mit einem Kreisverkehrsplatz an die bestehende St 2177 wieder an. Die Trasse kreuzt im gesamten Verlauf zwei bestehende GVS, eine Kreisstraße und zwei bestehende Gewässer (Porschnitz, Parnitz) sowie mehrere bestehende öFW. Im Bereich von Fattigau wird die bestehende St 2177 über eine Einmündung an die Ortsumgehung angeschlossen (Anschlussstelle Fattigau-Süd).

Der Ortsbereich von Oberkotzau wird im Bereich der Kreuzung mit der Kreisstraße HO 7 über einen teilplanfreien Knotenpunkt Typ IV (Anschlussstelle Oberkotzau-Mitte) sowie am Bauende über einen Kreisverkehrsplatz (Anschlussstelle Oberkotzau-Nord) im Kreuzungsbereich der St 2177 mit der Ziegeleistraße an die Ortsumgehung angebunden.

Die Baulänge beträgt 5,6 km, die maximale Steigung 5,5 %, es werden im Verlauf der Neubaustrecke sieben Bauwerke erforderlich. Die Variante W1 verläuft auf dem Gebiet der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale und des Marktes Oberkotzau.

2.4.1.1.3 Trassenvariante Westumgehung W2

Die Variante W2 entspricht bis auf Höhe der Kreuzung mit der GVS Konradsreuther Weg dem Verlauf der Variante W1. Nördlich der GVS Konradsreuther Weg verläuft die Variante W2 weiterhin in gestreckter Linienführung in nördliche Richtung und schließt am Bauende auf Höhe der Einmündung der Schaumbergstraße im Stadtgebiet Hof wieder an die vorhandene St 2177 an. Diese Trasse kreuzt im gesamten Verlauf zwei GVS, eine Kreisstraße und drei Gewässer sowie ebenfalls mehrere öFW.

Die Anbindung von Fattigau und Oberkotzau-Mitte entsprechen denen der Variante W1, die Anbindung nördlich von Oberkotzau erfolgt hingegen als lichtsignalgesteuerte Einmündung.

Die Baulänge beträgt für diese Variante 6,8 km, die maximale Steigung 5 %, es werden für diese Variante acht Bauwerke erforderlich. Die Variante W2 verläuft auf dem Gebiet der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale, des Marktes Oberkotzau und der Stadt Hof.

2.4.1.1.4 Trassenvariante Ostumgehung O1

Die Trasse O1 schließt am Baubeginn an die bestehende Anschlussstelle der Kernentlastungsstraße der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale an die B 289 an, verläuft in nördliche Richtung und umgeht Oberkotzau im Osten. Östlich von Döhlau schließt die Trasse an die B 15 an. Die Trasse kreuzt im gesamten Verlauf eine GVS, zwei Kreisstraßen, zwei Bahnlinien, drei Gewässer sowie mehrere öFW.

Am Baubeginn wird der bestehende teilplanfreie Knotenpunkt der Frankensstraße der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale mit der B 289 entsprechend umgestaltet. Oberkotzau selbst wird über einen teilplanfreien Knotenpunkt im Kreuzungsbereich mit der Kreisstraße HO 12 bzw. der Kreisstraße HO 6 angebunden. Der Anschluss an die B 15 erfolgt als planfreier Knotenpunkt in Form einer rechtsliegenden Trompete.

Die Baulänge der Variante O1 beträgt 5,8 km, die maximale Steigung 5 %, es werden neun Bauwerke erforderlich. Die Variante O1 verläuft auf dem Gebiet der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale, des Marktes Oberkotzau und der Gemeinde Döhlau.

2.4.1.1.5 Trassenvariante Ostumgehung O2

Die Variante O2 entspricht bis nördlich der Kreuzung mit der Kreisstraße HO 12 dem Verlauf der Variante O1. Anschließend schwenkt die Trasse in westliche Richtung ab und schließt im Bereich des planfreien Knotenpunktes der B 15 mit der St 2177 an die St 2177 an. Die Trasse dieser Variante kreuzt im gesamten Verlauf eine GVS, zwei Kreisstraßen, drei Bahnlinien, drei Gewässer sowie mehrere öFW.

Am Baubeginn wird der bestehende, teilplanfreie Knotenpunkt der Frankensstraße der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale mit der B 289 entsprechend umgeplant. Oberkotzau wird über einen teilplanfreien Knotenpunkt im Kreuzungsbereich mit der Kreisstraße HO 12 bzw. der Kreisstraße HO 6 angebunden.

Der Anschluss der Ortsumgehung an die St 2177 wird als teilplanfreie Anschlussstelle vorgesehen. Dabei muss der bestehende Knotenpunkt mit der B 15 angepasst und die signalisierte Kreuzung südlich des Anschlusses mit einbezogen werden (Umbau zum Kreisverkehrsplatz). Die Rampe beginnt am neuen Kreisverkehrsplatz und quert mittels eines Brückenbauwerks die Variante O1 und schleift in diese ein. Zur Aufrechterhaltung aller Verkehrsbeziehungen muss die Südwestrampe des bestehenden Anschlusses der St 2177 an die B 15 umgebaut werden, um die Verkehrsströme in Richtung Süden (Ortsdurchfahrt und Ortsumgehung) bedienen zu können.

Die Baulänge der Variante O2 beträgt 7,5 km, die maximale Steigung 5 %, es werden sieben Bauwerke erforderlich.

Die Variante O2 verläuft auf dem Gebiet der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale, des Marktes Oberkotzau, der Gemeinde Döhlau und der Stadt Hof.

2.4.1.2 Vergleich der Varianten und deren Bewertung

Der Verlauf der näher untersuchten Trassenvarianten ist im Übersichtsluftbild Varianten - Planunterlage 3 Blatt 2 - farblich dargestellt und unter Ziffer 3.1 des Erläuterungsberichtes - Planunterlage 1 - unter Variantenvergleich beschrieben.

Diese Trassenverläufe wurden im Vorfeld der Detailplanung für die nunmehr festgestellte Trassenführung (\cong Plantrasse auf der Grundlage der Variante W1) hinsichtlich ihrer Auswirkungen und ihrer Vor- und Nachteile hinsichtlich der Gesichtspunkte Wirtschaftlichkeit, Landes- und Regionalplanung, Städtebau, Verkehrsverhältnisse, straßenbauliche Kennwerte bzw. straßenbauliche Infrastruktur und Umweltauswirkungen untersucht. Die Auswirkungen der Plantrasse und der untersuchten Varianten sind im Einzelnen unter Ziffer 3.1 des Erläuterungsberichtes - Planunterlage 1 - ausführlich dargestellt. Hierauf wird Bezug genommen.

Unter Abwägung und Gewichtung aller Bewertungskriterien des angestellten Variantenvergleiches ging letztlich die Plantrasse W1 als die zu bevorzugende Variante einer möglichen Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 hervor. Sie weist unter den Gesichtspunkten der Landes- und Regionalplanung, des Städtebaues, des Verkehrs und der straßenbaulichen Kennwerte die beste Zielerreichung bzw. die geringeren Beeinträchtigungen von Umweltbelangen im Vergleich zu den anderen untersuchten Linienführungen einer Umgehungsstraße von Oberkotzau und Fattigau auf. Die Ausführungen zum Vergleich der einzelnen Varianten unter Ziffer 3.1 des Erläuterungsberichtes - Planunterlage 1 - sowie die daraus gezogenen Erkenntnisse und Schlussfolgerungen - Ergebnis des Variantenvergleiches, tabellarischer Vergleich unter Ziffer 3.1 des Erläuterungsberichtes - Seiten 17 bis 24 der Planunterlage 1 - können von der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen werden und werden von ihr insoweit auch geteilt.

Aus der Plantrasse wurde im Zuge der Detailplanung die nunmehr festgestellte Planfeststellungslösung entwickelt. Insoweit sprechen keine durchgreifenden Gesichtspunkte gegen die Wahl der Trassenführung W1 als Grundlage der planfestgestellten Umgehungsstraße.

Demgegenüber wird z.B. die Variante O1 auf der Gesamtrangliste 2 geführt. Dies bedeutet, dass diese Variante zwar ebenfalls eine realisierbare Variante darstellt, die die an eine leistungsfähige Ortsumgehung zu stellenden Anforderungen ebenfalls zu erfüllen in der Lage ist; beim Vergleich der Varianten untereinander sind die Auswirkungen dieser Trasse gegenüber der Planfeststellungsvariante im Gesamtergebnis aber nicht so viel besser, als dass sich diese Trasse gegenüber der Plantrasse hätte aufdrängen müssen, geschweige denn, dass diese Trasse gegenüber der Planfeststellungsstraße zu bevorzugen gewesen wäre.

Dabei ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durchaus nicht zu beanstanden, dass sich manche betroffenen Belange auch in mehreren Beurteilungskriterien wiederfinden und sie deshalb im Rahmen der Gesamtabwägung ein besonderes Gewicht erlangen. So wirkt sich beispielsweise ein sehr hoher Anteil der Verkehrsverlagerung aus den betroffenen Ortsdurchfahrten einschließlich der gleichzeitigen Anbindung vorhandener Gewerbebetriebe im Ortsbereich an die Umgehung sowie eine gute verkehrstechnische Anbindung der umgangenen Ortslagen an die neu zu schaffende Ortsumgehung mehrfach positiv aus, und zwar sowohl hinsichtlich der Kriterien Landes- und Regionalplanung (durch die weiterhin gute Anbindung der umgangenen Ortschaften sowie durch die Anbindung vorhandener Gewerbegebiete an die Ortsumgehung) und Städtebau und Verkehr (durch die hohe Entlastungswirkung der Ortsumgehung, auch unter Berücksichtigung des Güterverkehrs sowie der zusätzlichen Verknüpfung mit vorhandenen Gewerbebetrieben).

Dass diese Belange des Schutzes bzw. der Entlastung der Menschen bei der Trassenabwägung letztlich gegenüber anderen Belangen eine besondere Bedeutung erlangen, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch gerechtfertigt, weil mit dem Bau der vorgesehenen Ortsumgehung entsprechend dem obersten Planungsziel der Maßnahme gerade die an den derzeitigen Ortsdurchfahrten von Oberkotzau und Fattigau wohnende Bevölkerung entlastet werden soll.

2.4.1.3 Behandlung der Einwendungen zur Trassenwahl

Die im Anhörungsverfahren gegen die vorgenommene Trassenwahl erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen.

2.4.1.3.1 Die im Zuge der Linienfindung untersuchte Variante O1 weist im Vergleich zur beantragten und festgestellten Variante W1 die Nachteile auf, dass eine Anbindung des Ortsteiles Fattigau an die Umgehung wegen der beiden zu querenden Bahnlinien und der Saale nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich ist, dass damit keine Anbindung der im Nord-Westen von Oberkotzau liegenden Gewerbegebiete an die Ortsumgehung erfolgt und dass damit auch nur eine geringere Entlastungswirkung vor allem beim Güterverkehr durch fehlende Anbindungen von Fattigau und Gewerbegebieten im Westen von Oberkotzau stattfindet und dass darüber hinaus bei dieser Lösung eine Verlagerung der vorhandenen Verkehrsströme im Bereich Oberkotzau in weiten Bereichen auf Gemeindegebiete der Gemeinde Döhlau und der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale erfolgt.

Letztlich gab die beste Entlastungswirkung der Planfeststellungstrasse bei der Abwägung aller Varianten mit den Ausschlag für deren Bevorzugung gegenüber den übrigen Varianten.

Die verschiedenen Varianten wurden dabei im Hinblick auf ihre verkehrliche Wirksamkeit und ihre Entlastungswirkung im Rahmen der Erarbeitung der Un-

terlagen für die landesplanerische Abstimmung im Jahre 2005 vom damaligen und auch jetzigen Verkehrsgutachter untersucht.

Wie aus den Erläuterungen zum Variantenvergleich (Ziffer 3.1 der Planunterlage 1) hervorgeht, wurde dieser aufgrund einer Untersuchung aus dem Jahre 2004 angestellt. Dies bedeutet, dass hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Varianten zwar ebenfalls auf ein Verkehrsgutachten des gleichen Verkehrsgutachters, der auch das aktuelle Verkehrsgutachten mit Stand des Jahres 2010 erarbeitet hat - siehe Planunterlage 15.1 -, beruht; die verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen untersuchten Varianten fußen bei der raumordnerischen Überprüfung allerdings allesamt auf dem Datenmaterial des Jahres 2004. Während somit für die verkehrlichen Auswirkungen des Baues der Ortsumgehung auf der Plantrasse W1 das aktuellste Zahlenmaterial zugrunde gelegt wurde, sind die verkehrlichen Auswirkungen der übrigen Trassenalternativen entsprechend den erhobenen Einwendungen lediglich mit dem "veralteten" Zahlenmaterial aus dem Jahre 2004 beurteilt worden. Damit könne eine evtl. Entlastungswirkung der weiter untersuchten Trassenvariante, insbesondere der Osttrasse O1, die letztlich ein entscheidender Faktor für die endgültige Trassenwahl gewesen sei, nach den vielfach erhobenen Einwendungen nicht zuverlässig beurteilt werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher veranlasst, dass die verkehrlichen Auswirkungen der bereits bei der landesplanerischen Abstimmung untersuchten Trassenalternativen nochmals unter Zugrundelegung des neuesten Zahlenmaterials hinsichtlich der aktuellen Verkehrsbelastung 2010, den Verkehrsprognosewerten für das Prognosejahr 2025 und der Verkehrswirksamkeit der einzelnen Trassenvarianten einer alternativen Ortsumgehung im Osten von Oberkotzau - Trassenvarianten O1 und O2, untersucht wurden.

Diese Untersuchung wurde in Form einer "Ergänzung der Verkehrsuntersuchung von 2010" vom Staatl. Bauamt Bayreuth mit Schreiben vom 18.03.2013 der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Dem Vertreter des Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Hof, wurde entsprechend seinem Antrag im Erörterungstermin Gelegenheit gegeben, sich zu dieser Ergänzung des Verkehrsgutachtens in angemessener Frist zu äußern.

In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung vom März 2013 wurde - nachdem hierzu im Anhörungsverfahren vielerlei Kritik erhoben wurde - auch eine ergänzende Betrachtung hinsichtlich der Darstellung des Schwerverkehrs und dessen Entwicklung mit einer eigenen Matrix auch für die beantragte Ortsumgehung auf der Wahltrasse W1 sowie für die im Raume stehenden Oststrassen O1 und O2 erhoben.

Für die Antragstrasse W1 (= Planfeststellungstrasse) ergab sich daher gegenüber der Verkehrsuntersuchung 2010 (= Planunterlage 15.1) eine geringfügige Änderung der Prognoseverkehrsbelastung für das Jahr 2025 von 6.250 bis 6750 Kfz/Werktag gegenüber 6.200 bis 6.700 Kfz/Werktag in Planunterla-

ge 15.1, einhergehend mit einer Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten von Oberkotzau zwischen 5.700 bis 6.550 Kfz/Werktag gegenüber 5.800 bis 6.600 Kfz/Werktag in Planunterlage 15.1. Dagegen ist eine erhebliche Entlastung bezüglich des Schwerverkehrs anzunehmen. Während die Ortsumgehung auf der Trasse W1 zwischen 580 und 650 Fahrzeuge des Schwerverkehrs/Werktag anzieht, werden die derzeitigen Ortsdurchfahrten um 480 bis 640 Schwerverkehrsfahrten an einem normalen Werktag entlastet.

Diese fortgeschriebenen Verkehrsdaten, die sich lediglich auf die genaue Erfassung und Aufteilung der Schwerverkehrsanteile beziehen, stellen die unter Teil C.2.2 ausgesprochene Planrechtfertigung für das beantragte Straßenbauvorhaben nicht in Frage und haben ebenfalls keinen entscheidenden Einfluss auf die oben dargestellten Ausführungen hinsichtlich der Einwendungen zum Bedarf und den Aussagen zur Verkehrsprognose unter C.2.3, C.2.3.1 und C.2.3.2.

Nach den Prognoseberechnungen für die Variante O1 würde eine Ortsumgehung auf dieser Trasse im Prognosejahr 2025 eine Verkehrsbelastung von 4.350 Kfz/Werktag nördlich der Kreisstraße HO 6 und eine Belastung von 4.650 Kfz/Werktag südlich der Kreisstraße HO 6 aufweisen.

Hiernach verbleiben in der Ortsdurchfahrt von Oberkotzau noch zwischen 5.600 und 11.700 Kfz/Werktag. Die Ortsdurchfahrt Fattigau würde noch eine Verkehrsbelastung von 3.800 Kfz/Werktag aufweisen. An Schwerverkehrs-Lkws nähme die neue St 2177 bei dieser Variante zwischen 410 und 430 Schwerverkehrsfahrzeuge/Werktag auf. In der Ortsdurchfahrt von Oberkotzau würden noch 340 bis 840 Schwerverkehrsfahrzeuge/Werktag verbleiben, in der Ortsdurchfahrt von Fattigau noch 280 Schwerverkehrsfahrzeuge/Werktag.

Bei der Variante O1 würden sich die Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten von Oberkotzau und Fattigau lediglich um 3.500 bis 4.600 Kfz/Werktag verringern.

Nach den Prognoseberechnungen für die Variante O2 würde eine Ortsumgehung auf dieser Trasse im Prognosejahr 2025 eine Verkehrsbelastung zwischen 6.000 und 6.050 Kfz/Werktag aufnehmen. Auf der Ortsdurchfahrt von Oberkotzau würden südlich der Kreisstraße HO 6 noch Belastungen zwischen 2.700 und 5.500 Kfz/Werktag verbleiben. Im Bereich der Hofer Straße nördlich der Kreisstraße HO 6 fließen jedoch noch rd. 10.000 Kfz/Werktag. Der Schwerverkehr fließt mit Werten zwischen 540 und 590 Schwerverkehrsfahrzeugen/Werktag über die St 2177 neu bei der Variante O2. In der Ortsdurchfahrt Oberkotzau würden noch rd. 240 bis 710 Schwerverfahrzeuge/Werktag verbleiben, in der Ortsdurchfahrt Fattigau zwischen 160 und 180 Schwerverkehrsfahrzeuge/Werktag.

Bei der Variante O2 wird sich die Verkehrsbelastung in den Ortsdurchfahrten von Oberkotzau und Fattigau um 5.000 bis 5.800 Kfz/Werktag verringern.

Als Fazit der ergänzenden Verkehrsuntersuchung ist festzuhalten, dass mit dem Bau einer Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau die Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten vom vorhanden bzw. im Prognosejahr 2025 zu erwartenden Verkehrsaufkommen je nach Planvariante sehr unterschiedlich ausfällt.

So nimmt die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegende Westvariante W1 (= Plantrasse) mit Werten von 6.250 südlich und 6.750 Kfz/Werktag nördlich der Kreisstraße HO 7 den meisten Verkehr auf, gefolgt von der Ostvariante O2, die rd. 6.200 Kfz/Werktag Verkehr anzieht. Über die Ostvariante O1 fließt dagegen mit bis zu 4.650 Kfz/Werktag deutlich weniger Verkehr.

Entsprechend sind auch die Entlastungswirkungen im vorhandenen Straßennetz. So nimmt der Verkehr auf der Ortsdurchfahrt Oberkotzau und in Fattigau bei der Westvariante um 40 bis 75 % ab. Bei der Variante O1 liegen die Entlastungswirkungen nur zwischen 25 und 55 %. Die Entlastungswirkung der Variante O2 liegt zwischen 35 und 70 % auf den Ortsdurchfahrten Oberkotzau und Fattigau.

Auch im Schwerverkehr sind die Entlastungswirkungen der untersuchten Planvarianten unterschiedlich. Der Hauptanteil im Schwerverkehr sind Durchgangsfahrten für Oberkotzau. Diese werden sich weitgehend auf die Ortsumgehung sowohl im Westen als auch im Osten verlagern. So nimmt der Schwerverkehr in der Ortsdurchfahrt Oberkotzau bei Variante W1 (= Plantrasse) um rd. 570 bis 640 Schwerverkehrsfahrzeuge/Werktag und in Variante O2 um 510 bis 550 Schwerverkehrsfahrzeuge/Werktag ab. Bei der Variante O1 erfährt die Ortsdurchfahrt eine Entlastung um rd. 400 Schwerverkehrsfahrzeuge/Tag.

Insgesamt erzeugt somit die Westvariante W1 (= Planfeststellungslösung) die größten Verkehrsverlagerungen mit Entlastungen im nachgeordneten Straßennetz innerhalb von Oberkotzau, gefolgt von der Ostvariante O2. Auch der Schwerverkehr verlagert sich im großen Maße auf die Umgehungsstraße. Nur relativ geringe Schwerverkehrsanteile verbleiben auf der Ortsdurchfahrt, und hier vor allem die Fahrten mit dem Ziel der Gewerbegebiete im Zuge der Hofer Straße (im Norden der bestehenden Ortsdurchfahrt von Oberkotzau).

Die Ergebnisse der Ergänzung zum Verkehrsgutachten von 2010 sind für die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen einer Ortsumgehung auf den verschiedenen Varianten W1, O1 und O2 schlüssig und nachvollziehbar und werden von der Planfeststellungsbehörde geteilt.

Damit ergeben sich auch in dieser Hinsicht keine Gesichtspunkte, die eine östliche Trassenvariante gegenüber der Planfeststellungstrasse als vorzugswürdig erscheinen lassen.

Die gegen die Ergänzung der Verkehrsuntersuchung vom März 2013 erhobenen Einwendungen werden als unbegründet bzw. nicht entscheidungserheblich zurückgewiesen.

Die Einwendung, dass die Grundlagen der Prognosen nicht konkret genug benannt wurden, ist unzutreffend.

Im Verkehrsgutachten von 2010 (Planunterlage 15.1) wurden die Prognoseansätze zum Pkw- und Lkw-Verkehr unter Abs. 3.1 detailliert beschrieben. In der Ergänzungsuntersuchung von 2013 wurde diesbezüglich nur noch eine genauere Aufteilung in Pkw- und Lkw-Fahrten vorgenommen; die Prognoseansätze selbst sind beibehalten worden.

Die Aufteilung der Lkw-Fahrten nach Durchgangs- und Zielverkehren bezogen auf Oberkotzau erfolgte aufgrund einer Abfrage bei den Betrieben mit Schwerverkehr beim Markt Oberkotzau. Hieraus geht hervor, dass die Gemeinde die Betriebe direkt angesprochen hat und somit exakte Angaben zu den täglichen Lkw-Fahrten liefern konnte. Mit Ausnahme einer Spedition haben alle Betriebe geantwortet. Für diese Spedition und für die Einkaufsmärkte wurden aus Erfahrungen heraus Annahmen zum anzunehmenden Lkw-Verkehr getroffen. Die genannte Spedition, die keine Angaben vorgelegt hat, liegt am nördlichen Rand von Oberkotzau in der Nähe der St 2177 an der Ortsstraße "Am Saaleschlößchen". Der Verkehr dieser Spedition aus Richtung Süden wurde bei der Variantenbetrachtung für eine Umgehung Oberkotzau im Rahmen des Verkehrsmodells über die Westvariante geführt. Bei den Ostvarianten wird dieser Verkehr aufgrund der kürzeren Wegebeziehungen auf der Ortsdurchfahrt Oberkotzau verbleiben.

Die Einwendung, dass der Schwerverkehr nicht definiert worden sei, ist unzutreffend.

Schwerverkehr (SV) ist ein definierter Begriff im Verkehrswesen. Als Schwerverkehr werden gemäß den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (EVE 2012) folgende Fahrzeuge bezeichnet: Lkw > 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Busse und Sattelzüge. Der Begriff Schwerverkehr - SV - wurde bereits in der Verkehrsuntersuchung von 2010 (Planunterlage 15.1) erwähnt und definitionsgemäß angewandt.

Die Einwendung, dass Abweichungen der unterschiedlichen Verkehrsannahmen der West- und Ostvarianten nicht erklärbar bzw. nicht nachvollziehbar seien, trifft ebenfalls nicht zu.

Die Routenwahl der Verkehrsteilnehmer im Straßennetz des Untersuchungsraumes erfolgt nach Herkunfts- und Zielort, wobei überwiegend die schnellste Route gewählt wird. Das vom Verkehrsgutachter angewandte Verkehrsmodell zur Routenwahl ist ein wissenschaftlich entwickeltes Verfahren, das in ganz Deutschland angewendet wird. Die über das Verkehrsmodell bei der Ostvariante O1 ermittelte geringere Verkehrsannahme beruht auf der Routenwahl für die Fahrten aus südlicher Richtung in den Nordbereich des Marktes Oberkotzau (z.B. Gewerbebereich Am Saaleschlößchen) und in den südlichen bzw. westlichen Bereich der Stadt Hof. Diese Verkehrsbeziehungen verbleiben bei der Ostvariante O1 weitgehend auf der Route der Ortsdurchfahrt. Bei der Westvariante fließen diese Beziehungen allerdings über die Ortsumgehung auf der Trasse W1. Für die unterschiedlichen Umgehungsvarianten wurden jeweils die gleichen Parameter wie Ausbauzustand und gefahrene Geschwindigkeiten zugrunde gelegt.

Das Verkehrsmodell wurde bereits in den früheren vom Verkehrsgutachter vorgenommenen Untersuchungen zur Verkehrssituation in Oberkotzau beschrieben.

Die vom Gutachter getroffene Aussage, die Ostvariante O1 hätte eine um ca. 2.000 Kfz/Werktag geringere Entlastungswirkung als die Plantrasse W1, wurde vom Vertreter des Bundes Naturschutz nochmals bestritten und dazu ausgeführt, dass die "direkte ortsdurchfahrtsfreie" Verbindung zwischen Schwarzenbach a.d.Saale und der B 15 sich geradezu anbiete, von den Verkehrsteilnehmern als "bequemere" Möglichkeit genutzt zu werden. Insoweit sei der Schluss des Verkehrsgutachters, dass bestimmte Verkehrsbeziehungen bei der Ostvariante O1 weiterhin auf der Route der Ortsdurchfahrt verbleiben würden, nicht nachvollziehbar bzw. grob falsch.

Diese Einwendungen werden ebenfalls zurückgewiesen.

Der Gutachter führt hierzu aus, dass ein Teil der Verkehrsteilnehmer mit Zielen am nördlichen Rand von Oberkotzau oder mit Zielen am südlichen bzw. westlichen Rand von Hof bei Realisierung der Variante O1 vermutlich nicht den Umweg über die Strecke Variante O1-B 15-St 2177 nutzen würde, sondern eher - wie bisher - über die Ortsdurchfahrt von Fattigau und Oberkotzau im Zuge der St 2177 fahren werde.

Bei Realisierung der Ostvariante O1 verbleiben einerseits die Verkehre von Schwarzenbach a.d.Saale in den Norden von Oberkotzau mit dem Gewerbebereich Am Saaleschlößchen/Hofer Straße-Nord und in den Bereich Hof südlich der B 15 auf der vorhandenen Trasse der St 2177, was rd. 700 Kfz/Werktag entspricht. Andererseits wird zwar der überwiegende Anteil der Verkehrsbeziehungen zwischen Schwarzenbach/Raum Süd und Hof/B 15-Nord (rd. 3.700 Kfz/Werktag) auf die Ostvariante verlagert, dennoch verbleiben über 1.000 Kfz/Werktag auf der vorhandenen Trasse. Für die Verkehre zwischen Schwarzenbach-Mitte und Hof ist der Weg über die Ostvariante O1 knapp 2 km länger als über die vorhandene Trasse, so dass vor allem ein Teil der Pkw-Fahrer weiterhin die alte Trasse nutzen wird. Für den Bereich Schwarzenbach-Nordwest und B 289-West bedeutet der Weg über die Ostva-

riante eine um bis zu 3 km größere Weglänge, so dass diese Beziehungen überwiegend auf der alten Trasse verbleiben werden.

Wie bereits ausgeführt verteilt das Verkehrsmodell die Verkehrsbeziehungen in Abhängigkeit von der Reisezeit und der Weglänge auf mehrere Routen. Überwiegend wird die schnellste Route gewählt. Das verwendete Modell wurde am vorhandenen Verkehrsablauf geeicht und bildet für alle Varianten dieselbe Grundlage. Für die geplanten Trassen - insbesondere für die Ostvarianten aufgrund ihrer zügigeren Trassenführungen - wurden deutlich höhere Geschwindigkeiten für die Verkehrsannahme gegenüber der vorhandenen Trasse mit Ortsdurchfahrt zugrunde gelegt. Dennoch kann sich für die verschiedenen Varianten auf einzelnen Wegebeziehungen eine andere Routenwahl ergeben.

Widersprüche, falsche Annahmen oder unbegreifliche Einschätzungen sind nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde weder im Gutachten noch in der Stellungnahme der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert enthalten. Das Vorbringen, bei der Einschätzung der Entlastungswirkungen der verschiedenen Varianten falsche Annahmen getroffen zu haben, wird daher zurückgewiesen.

Darüber hinaus erscheint der Planfeststellungsbehörde die Behauptung in der Einwendung, "...jeder Verkehrsteilnehmer, der kein Ziel in Oberkotzau oder Fattigau hat, würde diese Möglichkeit nutzen ..." (gemeint ist hier nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde die Routenwahl von Schwarzenbach a.d.Saale über die Variante O1 nach Hof) zunächst für den südlichen Rand von Hof im Bereich der Kreuzung der B 15 mit der St 2177 (Schaumbergstraße, Fa. Kaufland, Landratsamt Hof, Fa. Möbel-Center Biller, Fa. Homa Wohnwelt usw.) als nicht zutreffend. Verkehrsteilnehmer aus dem Bereich Schwarzenbach a.d.Saale mit Zielen im südlichen bzw. westlichen Bereich von Hof (z.B. die o.g. Gewerbebetriebe in der Schaumbergstraße, Fa. Kaufland, Landratsamt Hof, Fa. Möbel-Center Biller, Fa. Homa Wohnwelt usw.) werden nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde die Route über die bestehende St 2177 wählen und die Variante O1 eher nicht akzeptieren.

Die Einwendung, dass die angewandte Methodik der Verkehrsbefragung in Frage zu stellen und zweifelhaft sei, wird zurückgewiesen.

Die im vorliegenden Fall angewandte Verkehrsbefragung entspricht den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (EVE 2012). Hieraus entnommen wurde auch der Fragebogen zum Woher, Wohin und dem Fahrtzweck. Auch die Durchführung der Befragung und der Einsatz der Polizeibeamten entsprechen den Empfehlungen.

Diese Befragungsmethode bietet sich an, wenn die Herkunft und Ziele der Fahrten genau bestimmt werden sollen, um mögliche Verkehrsverlagerungen bei verschiedenen Planungsalternativen in einem größeren Verkehrsnetz über Modellrechnungen zu ermitteln. Kennzeichenerhebungen sind eher für einen begrenzten Untersuchungsbereich (wie beispielsweise einem Orts- und Stadtteil) geeignet, wo im Wesentlichen nur der Anteil des Durchgangsverkehrs ge-

fragt ist, aber nicht dessen Ziele. Auch die Ziele innerhalb des Untersuchungsraumes sind nicht gefragt. Bei Kennzeichenerhebungen per Hand auf Straßen mit hohen Verkehrsbelastungen kann es zu Fehlerquoten in der Erfassung kommen. Dagegen lieferte die hier erfasste Stichprobe der Befragungen in Oberkotzau eine umfassende und gesicherte Datengrundlage.

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen ist seitens der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis nochmals festzuhalten, dass die verkehrstechnischen Untersuchungen hinsichtlich der Entlastungswirkung der einzelnen untersuchten Trassenvarianten auch unter Zugrundelegung des Datenmaterials der aktuellsten Verkehrsuntersuchung nicht dazu führen, die Wahl der Planfeststellungslinie W1 als verkehrswirksamste Alternative einer Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau in Frage zu stellen. Die untersuchten Osttrassen O1 und O2 drängen sich in dieser Hinsicht nicht als vorzugswürdige Varianten gegenüber der Plantrasse W1 auf. Weitergehende und vertiefende Ermittlungen hierzu sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht (mehr) erforderlich.

- 2.4.1.3.2 In den erhobenen Einwendungen sowie vertiefend im Erörterungstermin wurde bemängelt, dass die Ergebnisse des Variantenvergleiches, insbesondere auch hinsichtlich des Bewertungskriteriums "Umweltauswirkungen" (S. 23 der Planunterlage 1 unter Punkt 3.1) nicht nachvollziehbar seien, weil dort die Trasse O1 trotz geringster Beeinträchtigung der Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Wasser und Klima/Luft hinter der Planvariante W1 eingestuft worden sei.

Der Vorhabenträger verwies darauf, dass die Einstufung der Varianten in Bezug auf ihre Umweltauswirkungen im Grunde der Reihenfolge entspreche, die sich aus einer Umweltverträglichkeitsstudie zum vorgängigen Planungsstadium der raumordnerischen Abstimmung der einzelnen Trassenvarianten ergebe.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Unterlagen vom Staatl. Bauamt Bayreuth angefordert und insoweit eine Überprüfung vorgenommen. Diese Unterlagen wurden auch dem Vertreter des Bundes Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Hof, auf seinen Antrag im Erörterungstermin hin zur Einsicht und unter Einräumung der Möglichkeit einer ergänzenden Äußerung zugeleitet.

Die Überprüfung der Unterlagen der raumordnerischen Überprüfung der einzelnen Planvarianten durch die Planfeststellungsbehörde hat dabei ergeben, dass die Reihenfolge der einzelnen Varianten unter den einzelnen Gesichtspunkten der Umweltauswirkungen nachvollziehbar ist und insoweit weder inhaltlichen noch rechtlichen Bedenken begegnet.

Auch unter Berücksichtigung dieses Kriteriums und damit entsprechend auch der Gesamtbewertung der einzelnen Varianten ist die Planvariante W1 nach wie vor als die vorzugswürdige Trassenvariante zu beurteilen. Die beiden ebenfalls untersuchten Osttrassen O1 und O2 drängen sich im Ergebnis auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse der landesplanerischen Abstimmung nicht als vorzugswürdig auf.

Vorauszuschicken ist dabei, dass die untersuchten Trassenvarianten bei der landesplanerischen Abstimmung eine andere Bezeichnung aufwiesen. So entspricht die Raumordnungsstrasse R der Alternative W1 = Planfeststellungslinie, die Variante der Raumordnungsstrasse R1 der Variante W2, die Wahllinie in der Raumordnung = W der Trassenvariante O1 in der Planfeststellung sowie die Variante zur Wahllinie W1 der Trassenvariante O2 in der Planfeststellung. In der raumordnerischen Überprüfung zeigte sich bei der abschließenden Wertung der einzelnen Varianten aus der Sicht der Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter i.S. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVPG -, dass es im Schutzgut übergreifenden Vergleich aus Umweltsicht eine klare Zweiteilung in zwei relativ günstige Varianten (- genannt werden im Folgenden jeweils die Trassenbezeichnungen aus dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren -, als relativ günstige Varianten wurden danach die Varianten W1 und O1 bezeichnet) und zwei relativ ungünstige Varianten (W2 und O2) gibt.

Die Variante O2 belegte dabei insgesamt deutlich den letzten Rang. Sie ist bei keinem Schutzgut die günstigste Variante, jedoch häufig die ungünstigste.

Die Variante W2 kann zumindest bei einigen Schutzgütern (Luft, Mensch - Wohn- und Wohnumfeldfunktion und Sachgüter) den günstigsten Rang - jeweils zusammen mit der Plantrasse W1 belegen -, fällt jedoch aufgrund ihrer großen und bei einigen Schutzgütern nur sehr bedingt minderbaren Auswirkungen auf den dritten Rang zurück.

Die Variante O1 belegt ebenso wie die Plantrasse W1 oftmals den günstigsten Rang bei einzelnen Schutzgütern, in einem Falle jedoch auch den ungünstigsten (Mensch - Wohn- und Wohnumfeldfunktion).

Die Plantrasse W1 belegt in keinem Falle den ungünstigsten Rang und nur in einem Fall den zweitschlechtesten (Wasser).

Die schlechte Bewertung beim Schutzgut Wasser lässt sich jedoch bei der Plantrasse W1 durch eine geringfügige Verlegung bei km 0+500 nach Norden (was zum Erhalt eines Abgrabungsgewässers führt), durch die Projektierung kleinerer Brückenbauwerke an Porschnitz- und Parnitzquerung sowie durch eine geringe Trassenverlegung in Richtung Westen um ca. 10 bis 20 m nahe des Autengrüner Weges (was zu einer Vermeidung von Grabenverlusten führt) noch mindern. Damit würden sich gleichzeitig auch die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Klima sowie Tiere, Pflanzen und Landschaft nochmals verringern.

Dagegen ist die ungünstige Situation bezüglich der Entlastungswirkung bei der Variante O1 aufgrund ihres siedlungsfernen Verlaufes per se immanent. Gleiches gilt für ihre im Vergleich zur Plantrasse W1 höheren Auswirkungswerte bei den Schutzgütern Boden, Landschaft und Mensch (Erholung), bedingt durch die um über 700 m längere Trassenführung sowie die zwingende Querung eines ausgewiesenen (= Lamitztal) und eines geplanten (= Schwesnitztal) Landschaftsschutzgebietes (in Bezug auf das Schutzgut Landschaft und Erholungsfunktion).

Mögliche Minderungsmaßnahmen, wie z.B. durch ein kleineres Brückenbauwerk (Aufständigung) am Nonnenbach (mit Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser, Tiere, Boden und Landschaft), eine Umfahrung eines Teiches und

einer Gehölzfläche bei km 2+500 (mit Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser, Pflanzen, Tiere und Erholung) und einer Verschwenkung nach Westen im Bereich der Standorte der bereits dort vorhandenen Windenergieanlagen könnten sich die Auswirkungswerte für die vorstehend aufgeführten Schutzgüter nochmals leicht zu Gunsten der Variante O1 verbessern. Im Ergebnis bliebe jedoch für die Variante O1 eine sehr deutlich schlechtere Einstufung beim Schutzgut Mensch (Entlastungswirkung und Erholungsfunktion) und eine deutlich schlechtere Einstufung bei den Schutzgütern Boden und Landschaft im Vergleich zur Plantrasse W1 bestehen.

Gleichzeitig würde sich - bei Ergreifen der Minderungsmaßnahmen für die Plantrasse W1 - der Abstand zwischen den bislang im Vergleich zur Variante O1 ungünstiger eingestuften Auswirkungswerte der Plantrasse W1 auf die Schutzgüter Wasser, Klima, Pflanzen und Tiere erheblich verringern, während umgekehrt für die Variante O1 gerade in den naturschutzfachlich sensiblen Bereichen der Querung des Schwesnitz- und des Lamitztales sich keine erkennbaren Vermeidungs- und Minderungspotenziale hinsichtlich der sich daraus ergebenden Eingriffe aufzeigen.

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie unter Berücksichtigung des noch bestehenden Vermeidungs- und Minderungspotenzials bleibt daher festzuhalten, dass die Plantrasse W1 auch unter dem Blickwinkel einer Umweltverträglichkeit die günstigste Variantenlösung darstellt.

Diese Einschätzung, die bei der landesplanerischen Überprüfung auch schon von der Raumordnungsbehörde geteilt wurde, wird nach nochmaliger Überprüfung auch von der Planfeststellungsbehörde für zutreffend und nachvollziehbar erachtet. Somit drängt sich auch unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen die Variante O1 nicht als vorzugswürdig gegenüber der Plantrasse W1 auf. Die Weiterverfolgung der Trasse W1 in diesem Planfeststellungsverfahren ist somit auch diesbezüglich nicht zu beanstanden.

In diesem Zusammenhang konnte von der Planfeststellungsbehörde auch aufgeklärt werden, dass die u.a. in Ziffer 1.2 des Erläuterungsberichtes - Planunterlage 1, S. 5 - wiedergegebene Einschätzung der Raumordnungsbehörde in der landesplanerischen Abstimmung vom 03.05.2005 Nr. 350-8354e, wonach die untersuchten Ostvarianten Wald in Anspruch nehmen, zu relativieren ist. Diese Aussage bezieht sich auf die Trassenüberprüfung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch in Bezug auf den Faktor Erholung. Danach würde die Trasse O2 Erholungswald der Intensitätsstufe II in einer Größenordnung von rd. 2,70 ha beanspruchen bzw. beeinträchtigen, und zwar im Waldbereich zwischen Oberkotzau-Friedrichsruh und dem südlichen Ortsrand der Bebauung von Döhlau; die Trassenvariante W2 würde Erholungswald der Intensitätsstufe I in der Größenordnung von ca. 0,62 ha beanspruchen, und zwar im Bereich zwischen dem Ziegeleigelände und dem bewaldeten Bereich des Schaumberges am Untreusee. Die Trassen W1 (Plantrasse) und O1 würden hingegen keine derartigen Waldbestände beanspruchen.

Die insoweit unzutreffende Aussage der Raumordnungsbehörde hat allerdings keinen Einfluss auf die Reihung der einzelnen Varianten unter dem Gesichtspunkt "Umweltauswirkungen" gehabt, weil die Raumordnungsbehörde diesbe-

züglich eindeutig zu erkennen gab, dass sie die insoweit in den Raumordnungsunterlagen getroffenen Einschätzungen hinsichtlich der Umweltauswirkungen der einzelnen Varianten und die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen hinsichtlich der unterschiedlichen Reihung der einzelnen Varianten teilt und sie sich insoweit zu eigen macht.

Auch unter diesem Gesichtspunkt ist die Plantrasse W1 weiterhin als die zu Recht im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Vorzugsvariante zu beurteilen.

2.4.2 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)

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

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Die Trasse schließt am Baubeginn im Bereich der bestehenden Anschlussstelle der St 2177 an die B 289 an und verläuft zunächst ca. 700 m bestandsorientiert im Trassenbereich der bestehenden St 2177. Bei Bau-km 0+700 schwenkt die Trasse in westliche Richtung ab und umgeht Fattigau und Oberkotzau in gestreckter Linienführung. Im Bereich der ehemaligen Ziegelei schwenkt die Trasse wieder in östliche Richtung und bindet im Knotenpunktsbereich der St 2177 mit der Ziegeleistraße mit einem Kreisverkehrsplatz in den Bestand der St 2177 in Richtung des Stadtgebietes von Hof ein.

Bei Bau-km 0+940 wird die bestehende St 2177 über eine Einmündung an die Ortsumgehung angeschlossen (Anschlussstelle Fattigau-Süd). Oberkotzau wird über einen teilplanfreien Anschluss im Bereich der Kreisstraße HO 7 (Anschlussstelle Oberkotzau-Mitte) und über den Kreisverkehrsplatz am Bauende (Anschlussstelle Oberkotzau-Nord) an die neue Trasse angebunden.

Der Gradientenverlauf der St 2177 orientiert sich an der gestreckten Trassenführung und versucht, dem großräumigen Geländeverlauf zu folgen. Durch das sehr bewegte und wellige Gelände entstehen dabei unter Berücksichtigung der erforderlichen Trassierungsparameter zwangsläufig Einschnitte und Dammlagen von bis zu 15 m Höhe.

Am Baubeginn fällt die Gradientenverlauf zunächst dem Bestand folgend mit einem Gefälle von 1,1 % in Richtung Parnitztal ab, um anschließend mit 2,9 % in Richtung der Anschlussstelle Oberkotzau-Mitte anzusteigen. Im weiteren Ver-

lauf bis auf Höhe der ehemaligen Ziegelei fällt die Gradienten zunächst mit 2,4 % ab und steigt dann wieder mit 2,0 % an. Zum Bauende hin fällt die Gradienten im Zuge der bereits derzeit vorhandenen Ziegeleistraße dann mit 5,5 % wieder ab.

Die Fließgewässer Parnitz und Porschnitz werden jeweils mit Bauwerken unterführt, die kreuzenden Wegeverbindungen größtenteils mit Bauwerken überführt.

Die Trasse hat eine Länge von 5.610 m und enthält insgesamt drei Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz. Der kleinste Radius beträgt $R_{\min} = 100$ m, die größte Längsneigung s_{\max} misst 5,5 %. Als Querschnitt ist gemäß RAS-Q ein RQ 10,5 mit 0,25 m breiten Randstreifen vorgesehen. In Teilbereichen werden Zusatzfahrstreifen zur Verbesserung der Überholmöglichkeit angeordnet, und zwar in beiden Richtungen (Bau-km 2+000 bis Bau-km 2+800 in Richtung Hof sowie Bau-km 4+400 bis Bau-km 5+200 in Richtung Schwarzenbach a.d.Saale). Damit wird auch eine ausreichende Überholsichtweite auf ca. 20 % der Gesamtstreckenlänge gewährleistet.

Zur Festlegung der elementaren technischen Planungsparameter ist die Einstufung der St 2177 im Netz der überörtlichen Straßen maßgebend. Diese Kriterien sind in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung -RIN- dargelegt.

Die Ortsumgehung von Fattigau und Oberkotzau im Zuge der St 2177 fällt nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung -RIN- in die Kategorien-Gruppe Landstraße II - LS II - als anbaufreie Straße außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion. Dies entspricht den raumordnerischen und verkehrswirtschaftlichen Zielsetzungen, die mit diesem Staatsstraßenneubau verfolgt werden.

Um den raumordnerischen Zielsetzungen und den örtlichen Gegebenheiten sowie den verkehrstechnischen Erfordernissen gerecht zu werden, ist der Planung entsprechend der zugewiesenen Netzfunktion die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 80$ km/h zugrunde gelegt.

Im Bereich von Bau-km 5+200 bis Bauende wird die St 2177 nach RIN als angebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete (Hauptverkehrsstraße) eingeordnet und entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen -RASt 06- bemessen. In diesem Streckenabschnitt wird eine Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 50$ km/h zugrunde gelegt. In diesem Bereich verläuft die künftige St 2177 -Ortsumgehung- auf der Trasse der bisherigen Ziegeleistraße im dortigen Gewerbegebiet des Marktes Oberkotzau.

Die bestehende Ziegeleistraße wird daher entsprechend den Anforderungen an eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße dreistreifig mit wechselnden Linksabbiegestreifen ausgebaut. Besondere Maßnahmen zur Einpassung in bebauten Gebieten sind dafür nicht notwendig. Die bestehenden Kreuzungen, Ein-

mündungen und Zufahrten werden an die neue Straßenführung angepasst. Die Zufahrt zum Parkplatz des dortigen Gartenfachmarktes wird neu geordnet; dabei wird künftig eine der bisherigen drei Zufahrten entfallen.

Bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung von maximal 8.200 Kfz/24 h im Bereich der freien Strecke wird die neue Umgehungsstraße im Zuge der St 2177 gemäß RAS-Q, Bild 5, mit einem Regelquerschnitt RQ 10,5 ausgeführt. Die Querschnittsaufteilung RQ 10,5 setzt sich zusammen aus zwei Fahrstreifen mit je 3,50 m Breite (\cong 7,00 m), zwei Randstreifen mit einer Breite von jeweils 0,25 m (\cong 0,50 m Gesamtbreite) sowie zwei Banketten mit einer Breite von jeweils 1,50 m (\cong 3,00 m Gesamtbreite), was in der Summe eine Kronenbreite von 10,50 m ergibt. In den Einschnittsbereichen wird am hohen Fahrbahnrand die Bankettbreite zur Reduzierung der Überschussmassen auf 1,00 m reduziert. Im Bereich der Zusatzfahrstreifen wird nach RAS-Q 96, Bild A-11 eine Fahrbahnbreite von 11,50 m und eine Kronenbreite von 14,50 m ausgeführt.

Innerhalb der Ortslage (Ziegeleistraße) wird entsprechend RASt eine Fahrbahnbreite von 7,50 m zwischen den Borden gewählt.

Die entsprechenden Querschnitte sind in Planunterlage 6.1 der festgestellten Planunterlagen dargestellt.

Mit dem gewählten Querschnitt ergibt sich für den geplanten Streckenabschnitt die Qualitätsstufe B in der Verkehrsqualität. Somit ist ein ausreichender Verkehrsfluss gewährleistet.

Die Fahrbahnen der Anschlussstellenbereiche Fattigau-Süd sowie Oberkotzau-Mitte - Kreisstraße HO 7 - werden entsprechend den bestehenden Fahrbahnen und der Verkehrsbelastung mit einem Regelquerschnitt RQ 9,5 ausgebildet, der sich aus zwei Fahrstreifen mit jeweils 3,00 m Breite (Gesamtbreite 6,00 m), zwei Randstreifen mit jeweils 0,25 m Breite (Gesamtbreite 0,5 m) sowie zwei Banketten mit jeweils 1,50 m Breite (Gesamtbreite 3,00 m) zusammensetzt, was in der Summe eine Kronenbreite von 9,50 m ergibt.

Der entsprechende Querschnitt ist ebenfalls in Planunterlage 6.3 dargestellt.

Die Querschnitte der anzupassenden oder zu verlegenden Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen werden entsprechend den derzeit schon vorhandenen Querschnitten gewählt. Somit wird ein Wechsel in den entsprechenden Streckenabschnitten vermieden. Die Querschnittsmaße sind in der Planunterlage 6.4 dargestellt.

Die Querschnittsmaße der neu zu bauenden oder zu verlegenden öffentlichen Feld- und Waldwege sind in Anlehnung an die Richtlinien für den ländlichen Wegebau - RLW - ermittelt und setzen sich aus einer befestigten Fahrbahnbreite von 3,00 m sowie beiderseitigen Banketten mit einer jeweiligen Breite

von 0,50 m zusammen, was eine Kronenbreite von 4,00 m ergibt. Der entsprechende Querschnitt ist ebenfalls in Planunterlage 6.4 dargestellt.

Die Befestigung der neu herzustellenden Straßenbereiche der St 2177 erfolgt von Baubeginn bis fast zum Bauende, d.h. bis zur Einmündung der Ortsstraße "Am Saaleschlößchen" gemäß RStO in der Bauklasse III, anschließend bis zum Kreisverkehrsplatz sowie von dort weiter in Richtung Hof bis zum Bauende in der Bauklasse II mit einer Deckschicht aus Splittmastixasphalt.

Gemäß RStO ist für die Fahrbahn von Kreisverkehrsplätzen gegenüber dem höchstbelasteten Fahrstreifen die nächsthöhere Bauklasse vorzusehen. Demnach erhält die Kreisfahrbahn eine Befestigung der Bauklasse I mit einer Deckschicht aus Splittmastixasphalt.

Die im Zuge der Straßenneubaumaßnahme baubedingt anzupassenden sowie die neu zu errichtenden öffentlichen Feld- und Waldwege werden, wie ausgeführt, nach den RLW bemessen. Dabei werden unter Annahme häufiger Überfahrten mit einer maßgeblichen Achslast von 11,5 t die wassergebunden befestigten öffentlichen Feld- und Waldwege mit einer Deckschicht aus Splitt-Sand-Gemisch und die bituminös befestigten öffentlichen Feld- und Waldwege mit einer Tragdeckschicht erstellt.

Die nach den RAS-L erforderlichen Haltesichtweiten werden im gesamten Streckenbereich eingehalten und sind in den festgestellten Bauwerkslageplänen (Planunterlage 7.1) jeweils farblich dargestellt.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Baues der Ortsumgebung der St 2177 auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz ist im Ergebnis festzustellen, dass dieses durch die in der Planung bereits vorgesehenen und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens noch zusätzlich aufgenommenen Anpassungs- und Ergänzungsmaßnahmen insgesamt in rechtlich vertretbarer und angemessener Weise wieder hergestellt wird, um die vorhandenen bzw. die sich künftig ergebenden Verkehrsmengen in angemessener und zumutbarer Weise abwickeln zu können.

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

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

Wegen der erst im Planfeststellungsverfahren noch aufgenommenen Ergänzungen wird auf die Ausführungen unter B 3 sowie unter C.2.4.6.1 und C.2.4.6.2 verwiesen.

Was die Linienführung der Ortsumgehungsstraße der St 2177 auf der Plantrasse im Detail betrifft, ist festzustellen, dass der Trassenverlauf sowohl im Grundriss als auch im Höhenverlauf durch folgende tatsächliche Gegebenheiten mit vorgegeben wurde, d.h. durch die nachfolgenden "Zwangspunkte" maßgeblich bestimmt bzw. festgelegt wurde:

- den Anschluss an die bestehende St 2177 bzw. B 289 am Bauanfang und die bestehende St 2177 am Bauende in Lage und Höhe,
- den Anschluss der Hauptstraße bei der Verknüpfung Fattigau-Süd,
- den Anschluss der Kreisstraße HO 7 (Anschlussstelle Oberkotzau-Mitte),
- die Kreuzungen und Einmündungen der sonst nach tangierten öffentlichen Straßen und Wege,
- die Überbrückungen der Fließgewässer Porschnitz und Parnitz,
- die vorhandene Bebauung (im Bereich Fattigau und Oberkotzau, wie die Wohnbebauung des Eppenreuther Weges, des Konradsreuther Weges, der Kreisstraße HO 7, der Wohngebiete im Westen von Oberkotzau sowie im Bereich Fattigau und Herrenlohe) sowie
- die Berücksichtigung von Umwelt und Umfeld bei der Trassierung.

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

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

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden zwei Trassenabschnitte der Neubaustrecke, insbesondere wegen der sich ergebenden Lärm- und Abgasbelastung auf den Gebäudebestand bzw. der Gartengrundstücke in direkter Nachbarschaft zur Neubaustrecke, besonders kritisch gesehen und insoweit von mehreren Einwendern abgelehnt, und zwar

- der Verlauf in unmittelbarer Verlängerung der Ziegeleistraße (mit der Bebauung im Bereich der ehemaligen Ziegelei auf der einen Seite und der Wohnbebauung im Umfeld des Eppenreuther Weges auf der anderen Seite) sowie
- der Verlauf der Neubautrasse im Bereich der Anschlussstelle mit der Kreisstraße HO 7 wegen des unmittelbar südlich angrenzenden Kleingartengeländes.

Im ersteren Fall, d.h. im Bereich der ehemaligen Ziegelei ist die Trassenführung der St 2177 von der Tatsache bestimmt, dass die bereits vorhandene Ziegeleistraße unter Aufrechterhaltung ihrer bereits bisher vorliegenden Funktion, d.h. der Erschließung der links und rechts dieser Straße vorhandenen Gewerbebetriebe, weiterhin gewährleisten und darüber hinaus den Durchgangsverkehr der neuen Ortsumgehung aufnehmen soll. Für den vorstehend beschriebenen verkehrsgerechten Ausbau der St 2177 in diesem Bereich ist diese Straße in ihrer Linienführung etwas gestreckter auszulegen und auch entsprechend zu verbreitern. Der hierfür zwangsläufig erforderliche (neue) Grundbedarf sollte nach der beantragten Planung des Staatl. Bauamtes Bayreuth gleichmäßig auf die beiderseits angrenzenden privaten Grundstücksflächen verteilt werden. Dies ist auch sachgerecht und ermessensgerecht. Nachdem diese Lösung allerdings von den Eigentümern bzw. Nutzern von Grundstücksflächen bzw. Gebäuden im Bereich der ehemaligen Ziegelei mit der Begründung abgelehnt wurde, dass diese Lösung dazu führen würde, dass der bestehende Gebäudekomplex im Bereich des ehemaligen Ziegeleigeländes nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden könne, wurde in diesem Bereich eine geringfügige Trassenabrückung von diesem Gebäudekomplex vorgenommen, damit künftig eine wirtschaftlich unabdingbare Umfahrungsmöglichkeit des Gebäudekomplexes mit allen nach der StVZO zulässigen Lkws gewährleistet bleibt. Dies führt im Ergebnis dazu, dass sich der notwendige zusätzliche Flächenbedarf im Bereich der Trassenabrückung im Zuge der derzeitigen Ziegeleistraße etwas mehr auf die Grundstücke der gegenüberliegenden Straßenseite verlagert. Diese Lösung ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ermessensgerecht und auch sachgerecht, weil damit zum einen ein weiterhin wirtschaftlicher Betrieb des Hallenkomplexes auf dem ehemaligen Ziegeleigelände aufrechterhalten werden kann, ohne dass es dafür im Bereich der auf der anderen Straßenseite gelegenen Grundstücke zu schweren und nicht mehr hinnehmbaren bzw. nicht mehr zumutbaren zusätzlichen Eingriffen kommt.

Was den Verlauf der Ortsumgehungstrasse im Bereich des Anschlusses der Kreisstraße HO 7 betrifft, ist festzuhalten, dass dieser weitgehend durch folgende Faktoren bestimmt ist, und zwar,

- durch die vorzuhaltende ausgewogene Linienführung unter Beachtung der trassierungstechnischen Vorschriften für die zu erwartende Verkehrsbelastung der neuen Umgehungsstraße, die

- Berücksichtigung der Wohnbebauung westlich der Trasse ca. bei Bau-km 1+750 (z.B. Bereich Herrenlohe), die
- Berücksichtigung einer bestehenden Gashochdruckleitung westlich der Trasse im Bereich von Bau-km 4+200 bis Bau-km 4+400, und zwar insoweit, dass eine Beeinträchtigung und eine kostenaufwendige Verlegung bzw. Umlegung dieser Leitung vermieden werden kann, sowie die
- Berücksichtigung eines vorhandenen Geländeanstieges im Bereich von ca. Bau-km 3+000 westlich der Neubautrasse.

Die Lage der Anschlussstelle der Kreisstraße HO 7 zur St 2177 im nordöstlichen Quadranten ist ebenfalls durch den Geländeanstieg südlich der Kreisstraße HO 7 und den daraus resultierenden tiefen Einschnitten bei einer Lage im südwestlichen Quadranten bedingt.

Insofern ist die endgültige Trassierung in diesem Bereich durch das Staatl. Bauamt Bayreuth seitens der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht zu beanstanden.

Die Trassenführung ist sachgerecht und führt für die davon betroffenen Grundeigentümer bzw. Nutzer, insbesondere im Bereich des östlich angrenzenden Kleingartengebietes zu keinen unzumutbaren nachteiligen Auswirkungen, denen mit einer Trassenverschiebung in westliche Richtung nachgekommen werden müsste.

2.4.3 Immissionsschutz, Bodenschutz

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

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

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird (siehe Abschnitte C.2.4.1 und C.2.4.2).

2.4.3.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

2.4.3.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Ortsumgebung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung, also ein für andere Belange nachteiliges weiteres Abrücken von der Bebauung von Oberkotzau bzw. Fattigau nicht geboten.

Alle übrigen im Verfahren untersuchten Ausbauvarianten und andere Umgehungsvarianten wurden aus den unter C.2.4.1 genannten Gründen zurecht ausgeschieden. Dies betrifft gleichermaßen auch die Sachzwänge bzw. die Zwangspunkte für den Verlauf der planfestgestellten Trasse - auch unter Berücksichtigung der geringfügigen Trassenabrückung im Bereich des ehemaligen Ziegeleigeländes - in Grund- und Aufriss. Insoweit wird nochmals auf die vorstehenden Ausführungen unter C.2.4.2 verwiesen.

Im Rahmen der Abwägung für den endgültigen Verlauf der Planfeststellungstrasse wurde auch der Aspekt mit in die Abwägung einbezogen, dass durch die neue Straße auch keine vermeidbare Immissionsbelastung für die in der Nähe der Neubautrasse gelegene schutzwürdige Wohnbebauung entsteht (§ 50 BImSchG).

Der Neubau der Ortsumgehungen von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 entlastet die Anwohner an den derzeitigen Ortsdurchfahrten von Oberkotzau und Fattigau von den erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen des Durchgangsverkehrs in der Größenordnung von ca. 5.800 bis 6.600 Kfz/Werktag. Diese Entlastung ist - wie bereits ausgeführt - auch eines der wesentlichen Ziele des Gesamtprojektes, wobei diese Gesichtspunkte allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

2.4.3.1.2 Rechtsgrundlagen der Lärmvorsorge

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

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

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

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

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

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A),
- b) im reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A),
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A) sowie
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

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

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

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

2.4.3.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbulasträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Dr. Ing. Schubert, Hannover, vom August 2010 (Planunterlage 15.1) hat dabei folgende - zutreffende (siehe hierzu auch Ausführungen unter C.2.4.3) - Verkehrsbelastungen auf der neuen Ortsumgehung der St 2177 für das Prognosejahr 2025 ermittelt:

Bereich	DTV (werktags)	DTV-SV (werktags)
B 289 – AS Fattigau/Süd	8.200 Kfz/24 h	750 Kfz/24 h
AS Fattigau/Süd – AS Oberkotzau/Mitte	6.200 Kfz/24 h	650 Kfz/24 h
AS Oberkotzau/Mitte - Schaumberg	6.700 Kfz/24 h	700 Kfz/24 h
Schaumberg – Am Saaleschlößchen	8.650 Kfz/24 h	800 Kfz/24 h
Am Saaleschlößchen – AS Oberkotzau/Nord	9.150 Kfz/24 h	950 Kfz/24 h
St 2177 nördlich AS Oberkotzau/Nord	16.100 Kfz/24 h	1.200 Kfz/24 h

Der Lkw-Anteil wurde aufgrund der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung für den Bereich der reinen Neubaustrecke zwischen der Anschlussstelle Fattigau-Süd und dem Anschluss der Ortsstraße Schaumberg jeweils tagsüber und nachts mit 11 % angesetzt.

Die Ansetzung dieser Verkehrsbelastungsdaten beruht - wie bereits ausführlich dargestellt - auf einer geeigneten Methode und auf ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind dabei berücksichtigt.

Darüber hinaus flossen auf der Grundlage des vorgeschriebenen Rechenverfahrens auch die zulässigen Geschwindigkeiten, die Steigungsverhältnisse (< 5 % auf nahezu der gesamten Neubaustrecke bzw. > 5 % auf einem Teilbereich der derzeitigen Ziegeleistraße zwischen den Straßen "Schaumberg" und "Am Saaleschlößchen"), der Fahrbahnbelag Splittmastixasphalt mit einem Korrekturfaktor von -2 dB(A) sowie die Geländetopographie mit in die vorgenommenen Lärmschutzberechnungen mit ein.

Die verschiedentlich erhobene Forderung, den notwendigen Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (Bundesverwaltungsgericht vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

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

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

Demgegenüber unterliegen Lärmmessungen sehr stark äußeren Randbedingungen (Nebengeräusche, besondere Umstände am Tag der Messung usw.) und sind deshalb für die bundesweite einheitliche Betrachtung von geplanten und vorhandenen Straßen im Hinblick auf die Lärmsituation nicht geeignet und in den Regelwerken nicht vorgesehen.

Die Durchführung von Messungen vor Ort ist darüber hinaus nicht sinnvoll, da Messungen den Zeitpunkt des Prognosejahres nicht abbilden können. Zudem ist der Lärmschutz auf einen durchschnittlichen täglichen Verkehr, also einen Mittelwert für alle Tage des Prognosejahres auszulegen. Messungen können

lediglich zeitlich begrenzte Zufallsergebnisse liefern. Dem gegenüber gewährleistet die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 wirklichkeitsnahe Beurteilungspegel. Nur diese sind nach den gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV Grundlage für die Beurteilung.

Auch der Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Auto- oder Lkw-Fahrer häufig nicht an bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 diesbezüglich verbindlich sind. In der RLS-90 wird zudem für Lkw eine Geschwindigkeit von 80 km/h außerorts angesetzt, obwohl diese dort nur 60 km/h fahren dürften.

2.4.3.1.4 Beurteilung und Ergebnis

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

Es wurden für die in der Nähe bzw. im Einwirkungsbereich der künftigen Neubaustrasse gelegene Wohnbebauung bzw. gewerbliche Bebauung Lärmrechnungen an insgesamt 80 Immissionsorten durchgeführt, die im Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen (Planunterlage 11.2) dargestellt sind, während die detaillierten Berechnungsergebnisse in Planunterlage 11.1 -Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen- aufgeführt sind.

Nachdem im Zuge des zweiten Planänderungsverfahrens eine geringfügige Trassenabrückung im Bereich des Geländes der ehemaligen Ziegelei erfolgte (siehe Ausführungen unter C.2.4.2), wurden die vorstehend genannten Unterlagen ebenfalls nochmals aktualisiert (Planunterlagen 11.2 Ta und 11.1 Ta i.d.F. der Tektur vom 05.07.2013), wobei sich dabei - wegen der auch nur geringfügigen Trassenverschiebung um rd. 2,5 m - allerdings nur marginale Änderungen gegenüber den ursprünglichen Planunterlagen vom 15.12.2010 ergeben haben.

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

Der Bau der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 stellt zwischen den Anschlüssen an das bestehende Verkehrsnetz einen Straßenneubau im Sinne des § 41 BImSchG dar.

Als Ergebnis der nach dem vorgeschriebenen Rechenverfahren vorgenommenen lärmtechnischen Berechnung (Planunterlage 11.1 Ta) konnte festge-

stellt werden, dass infolge des großen Abstandes zwischen Straße und schützenswerter Bebauung die zulässigen Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im gesamten Trassenbereich eingehalten werden und somit an keinen Immissionsorten im Einwirkungsbereich der Neubautrasse der St 2177 irgendwelche gesonderten Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind.

Die auf dem Grundstück Fl.Nr. 695 der Gemarkung Oberkotzau befindliche Kleingartenanlage, die sich im Eigentum des Einwenders 71, einem als eingetragenen Verein firmierenden Träger der Kleingartenanlage, wurde entgegen den erhobenen Einwendungen zu Recht mit den Immissionsgrenzwerten eines Dorf-, Mischgebietes von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts beurteilt, da ein Kleingartengebiet gemäß Nr. 10.2 Abs. 4 und Nr. 10.3 der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - VLärmSchR97 - eben dieser Schutzkategorie zuzuordnen ist. Diese Richtlinien sind von der Planfeststellungsbehörde anzuwenden, da sie die rechtlich fixierte Norm der 16. BImSchV ausfüllen und hinsichtlich der Einordnung des Kleingartengebietes als Dorf- und Mischgebiet lediglich auf die ständige obergerichtliche Rechtsprechung zu diesem Problembebereich wiedergeben. In den auf dem Grundstück befindlichen Kleingärten ist i.d.R. pro Parzelle ein zusätzliches Gartenhaus vorhanden, das allerdings nicht dauernd zum Wohnen genutzt werden darf (vgl. § 3 Abs. 2 Bundeskleingartengesetz). Daher ist es hinsichtlich der Prüfung von Ansprüchen auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, wenn lediglich der Tagesimmissionsgrenzwert von 64 dB(A) eingehalten wird, da der Nachtgrenzwert nur bei einer möglichen Wohnnutzung, die hier allerdings ausgeschlossen ist, mit zu berücksichtigen wäre.

Die in dieser Kleingartenanlage auf dem gesonderten Grundstück Fl.Nr. 695/1 der Gemarkung Oberkotzau befindliche Gaststätte (Immissionsort 42 - Autengrüner Straße 58) ist in diesem Zusammenhang innerhalb einer Kleingartenanlage zulässig und nimmt hinsichtlich der Schutzwürdigkeit den gleichen Rang eines Dorf- bzw. Mischgebietes ein, wonach die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zugrunde zu legen sind, da die Gaststätte auch Wohnräume enthält.

Das betreffende Gebiet ist entgegen den Forderungen vieler Einwender nicht als Kleinsiedlungsgebiet nach § 2 Abs. 1 Ziffer 2 der 16. BImSchV zu behandeln, weil in einem Kleinsiedlungsgebiet der ständige Aufenthalt von Menschen zum Wohnen und Schlafen im Vordergrund steht und darüber hinaus noch zusätzliche Einrichtungen wie Nutzgärten, landwirtschaftliche Nebenerwerbsstellen und Gartenbaubetriebe zulässig sind. Im vorliegenden Fall ist eine Wohnnutzung bzw. ein ständiger Aufenthalt von Menschen in den einzelnen Gartenparzellen ausdrücklich ausgeschlossen, so dass hier keine niedrigeren Lärmgrenzwerte als die in Ziffer 3 von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV angegebenen Werte zugrunde zu legen sind.

Für die sich in der Kleingartenanlage befindliche Gaststätte (Immissionsort 52 - Autengrüner Straße 58) haben die Lärmberechnungen einen Lärmimis-

sionspegel von 52 dB(A) tags und 43 dB(A) nachts ergeben. Diese Lärmbelastung liegt weit unter den hier geltenden Lärmgrenzwerten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und zusätzlich auch weit unter dem Lärmgrenzwert für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Die errechneten Lärmpegel für die der künftigen Ortsumgebung der St 2177 bzw. der Kreisstraße HO 7 nächstgelegenen Gartenhäuser in den einzelnen Gartenparzellen liegen im Bereich zwischen 51 dB(A) bis maximal 62 dB(A) tags und 42 dB(A) bis maximal 52 dB(A) nachts. Damit werden die zugrunde zu legenden Lärmgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in allen Gartenparzellen nicht erreicht bzw. deutlich unterschritten, wobei auf die Einhaltung der Nachtgrenzwerte von 54 dB(A) im vorliegenden Fall wegen nicht bestehender Schutzbedürftigkeit während der Nachtzeit im Bereich der Gartenparzellen ohnehin kein Anspruch bestünde.

Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass für den Bereich der Kleingartenanlage einschließlich Gaststätte auf den Grundstücken Fl.Nrn. 695, 695/1 und 695/2 der Gemarkung Oberkotzau keine gesonderten Lärmschutzvorkehrungen zu treffen waren.

Im Bereich Fattigau und der bewohnten Anwesen im Bereich Herrenlohe werden die hier zugrunde zu legenden Lärmgrenzwerte eines Dorf- und Mischgebietes von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts ebenfalls deutlich unterschritten (maximal errechneter Tagespegel 54 dB(A), maximal errechneter Nachtpegel 45 dB(A)).

Der Bereich der ehemaligen Ziegelei und der hierfür errichteten Gebäudlichkeiten auf dem ehemaligen Grundstück Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau (nunmehr parzelliert in die Einzelgrundstücke Fl.Nrn. 1030 (neu), 1030/3, 1030/4, 1030/5 und 1030/6 der Gemarkung Oberkotzau) wurde schon immer gewerblich genutzt und dies auch nach Einstellung des Ziegeleibetriebes. Der große Büroraum-/Hallenkomplex auf dem nunmehrigen Grundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau wird derzeit weiter gewerblich genutzt, auf dem Grundstück Fl.Nr. 1030/3 befindet sich eine Halle, in der derzeit ein Reitbetrieb, u.a. mit therapeutischem Reiten, durchgeführt wird und in dem sich u.a. auch Stallungen befinden. Der gesamte Umgriff des Geländes und des Gebäudebestandes der ehemaligen Ziegelei ist, obwohl hierfür kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan besteht, gemäß § 2 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 Ziffer 4 der 16. BImSchV als Gewerbegebiet mit den zugrunde zu liegenden Lärmgrenzwerten von 69 dB(A) und 59 dB(A) nachts zu behandeln, zumal der Büro-/Hallenkomplex auf dem jetzigen Grundstück Fl.Nr. 1030/5 gemäß § 8 Abs. 2 Ziffer 1 der Baunutzungsverordnung ohnehin nur in einem Gewerbegebiet zulässig wäre. Der betriebene Reitstall wäre nach der Baunutzungsverordnung ebenfalls nur in einem Dorf-/Mischgebiet oder Gewerbegebiet zulässig, nicht aber in einem reinen oder allgemeinen Wohngebiet. Im gegebenen Fall ist die Reithalle in dem Gewerbegebiet zulässig, genießt allerdings auch lediglich den Schutzstatus eines Gewerbegebietes; dies bedeutet, dass hin-

sichtlich der lärmtechnischen Beurteilung i.S. der 16. BImSchV für alle Gebäulichkeiten im Umgriff der ehemaligen Ziegelei ausschließlich die Lärmgrenzwerte eines Gewerbegebietes von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts anzuwenden sind. Dies gilt auch für den Betrieb der Reithalle auf dem nunmehrigen Grundstück Fl.Nr. 1030/3 der Gemarkung Oberkotzau, auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass dort neben einem "normalen" Reitbetrieb auch "therapeutisches Reiten" durchgeführt wird. Diese Teilnutzung innerhalb des "normalen" Reitbetriebes führt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht dazu, dass hinsichtlich des Schutzes der Reithalle vor Auswirkungen des Verkehrslärms strengere Anforderungen zu stellen wären. Dies bedeutet letztlich im Ergebnis, dass durch den Betrieb der Reithalle sich der Gebietscharakter des dortigen Gewerbegebietes nicht ändert und deshalb hinsichtlich des Schutzaspektes gegenüber Verkehrslärm auch nur der Schutzstatus eines Gewerbegebietes gefordert werden kann.

Unabhängig davon ist zu dem vom Einwender 77.1 vorgelegten Gutachten, mit dem die gesonderten Lärmschutzansprüche hinsichtlich der Reithalle begründet wurden, anzumerken, dass laut diesem Gutachten die vielseitigen Nutzungen des therapeutischen Reitens usw. durchwegs in der auf dem Grundstück Fl.Nr. 1030/3 Gemarkung Oberkotzau befindlichen Reithalle stattfinden. Das Gutachten enthält jedoch keine Aussagen darüber, ob und inwieweit die Einwirkungen des Straßenlärms geeignet sind, durch das Gebäude bzw. die Außenhaut der Reithalle hindurch die befürchteten Auswirkungen auf die Reiter und Pferde hervorzurufen.

Es fehlen hierzu insbesondere Ausführungen zur Beschaffenheit des Gebäudes (etwaige Dämmung, Schallschutz usw.). Die vermeintlichen Gefahren für z.B. die Freizeitreiter werden unter Ziffer 5.4 des vorgelegten Gutachtens lediglich pauschal beschrieben ("... besitzen auch in der Regel keine Sicherheit auf dem Pferd ..."), auch die Schlussfolgerung am Ende ("Aus all den vorgenannten Ausführungen geht deutlich hervor, dass ...") wird nicht näher begründet.

Das Gutachten bietet nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die vorstehenden immissionsschutzrechtlichen Ausführungen einschließlich der Beurteilung der Schutzbedürftigkeit der Reithalle gegenüber Straßenverkehrslärm im Sinne der 16. BImSchV keine Veranlassung für eine anderweitige Beurteilung der Situation.

Die von den Einwendern 77.1 und 77.5 angesprochene Grunddienstbarkeit (Immissionsunterlassungserklärung) hinsichtlich des nunmehrigen Grundstücks Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau als dienendes Grundstück gegenüber den Grundstücken Fl.Nrn. 1060/1, 1060/2, 1060/3, 1060/9 sowie dem neuen Grundstück Fl.Nr. 1030/3, alle Gemarkung Oberkotzau, gelten nur für gewerbliche Tätigkeiten, die auf dem dienenden Grundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau vorgenommen werden, gegenüber den genannten "herrschenden" Grundstücken.

Diese Grunddienstbarkeit hat jedoch keinen Einfluss auf die lärmtechnische Beurteilung der vorgesehenen Straßenneubaumaßnahme, für die auch Teile des bisherigen Grundstücks Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau in Anspruch genommen werden. Die benötigten Grundstücksflächen werden künftig öffentlich-rechtlich gewidmete Verkehrsflächen. Aufgrund der bestehenden Grunddienstbarkeiten kann kein Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzvorkehrungen infolge des Straßenverkehrslärms auf der künftigen Verkehrsfläche abgeleitet werden. Das privatrechtliche Innenverhältnis zwischen dienenden und herrschenden Grundstücken wird hiervon nicht berührt.

Das von der Einwenderin 77.5 angeführte Wohnhaus auf dem Grundstück Fl.Nr. 1060/2 der Gemarkung Oberkotzau wurde in der Vergangenheit, solange die benachbarte Ziegelei noch in Betrieb war, als Wohnungsbereich für den Betriebsinhaber bzw. Betriebsleiter baurechtlich genehmigt und war dem benachbarten Gewerbebetrieb zugeordnet. Das mit Baubescheid vom 11.07.1955 genehmigte Wohnhaus auf der Fl.Nr. 1060/1 enthält keine Beschränkung auf eine betriebsbezogene Wohnnutzung.

Ob die genehmigten Wohnhäuser als ausnahmsweise zulässige Wohngebäude innerhalb eines bestehenden Gewerbegebietes zu behandeln sind, kann dahinstehen, da hier selbst die Werte für ein Wohngebiet unterschritten werden.

Die nach der RLS-90 ermittelten Immissionswerte betragen für das Anwesen Ziegeleistr. 8 maximal 57 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts und für das Anwesen Ziegeleistr. 10 maximal 55 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts.

Für die der künftigen Ortsumgehung am nächsten gelegenen Büroräume des Büro-/Hallenkomplexes auf dem nunmehrigen Grundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau betragen die ermittelten Immissionswerte 67 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts, wobei hier der Nachtwert von 58 dB(A) nicht zum Tragen kommt, weil die Büronutzung nur tagsüber erfolgt und nachts keine schützenswerte Nutzung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt. Allerdings wäre der maßgebende Nachtgrenzwert von 59 dB(A) ebenfalls eingehalten. Eine nochmalige Überprüfung der in die Lärmberechnung eingeflossenen Eingabedaten hinsichtlich des relativen Abstandes des Wohngebäudes zur Straßenachse und des Höhenunterschiedes zum Immissionsort hat ergeben, dass diese, wie auch in der Berechnung angegeben, zutreffend sind. Die errechneten Immissionswerte für die Wohnanwesen Ziegeleistr. 8 und 10 liegen sogar noch unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts, was zur Folge hätte, dass für diese beiden Gebäude selbst dann keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden müssten, wenn diese in einem durch Bebauungsplan ausgewiesenen reinen oder allgemeinen Wohngebiet lägen.

Das auf dem Grundstück Fl.Nr. 1030/2 der Gemarkung Oberkotzau neu errichtete Wohnhaus des Einwenders 197 wird über den Eppenreuther Weg und

das direkt daran angrenzende Grundstück Fl.Nr. 1033 der Gemarkung Oberkotzau erschlossen. Nach den vorgenommenen Lärmberechnungen des Staatl. Bauamtes Bayreuth, wie auch die geringfügige Abrückung der Neubaustrasse im Bereich des Ziegeleigeländes vom Grundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau zur Gewährleistung der weiteren Umfahrbarkeit des auf diesem Grundstück stehenden Büro-/Hallenkomplexes berücksichtigen (siehe Planunterlage 11.1 Ta) werden für die drei Immissionsorte 66, 67 und 68 Immissionspegel von 56/48 dB(A), 57/48 dB(A) bzw. 52/44 dB(A) tags/nachts errechnet, wobei vom Staatl. Bauamt Bayreuth hier die Immissionsgrenzwerte eines allgemeinen Wohngebietes von 59/49 dB(A) tags/nachts zugrunde gelegt werden, die insoweit nicht erreicht bzw. zum Teil deutlich unterschritten werden. Nach dem insoweit vorliegenden Bauvorbescheid des Landratsamtes Hof vom 29.04.2010 und der Baugenehmigung des Landratsamtes Hof vom 05.04.2011 wurde das Wohnhaus eindeutig als nicht privilegiertes Wohnhaus im Außenbereich nach § 35 Abs. 2 BauGB genehmigt. Damit ist die baurechtliche Qualität des Baugrundstücks als Außenbereichsvorhaben ausdrücklich festgelegt. Nach der insoweit bindenden Regelung des § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV sind für Wohngebäude im Außenbereich keinesfalls die Lärmgrenzwerte eines reinen oder allgemeinen Wohngebietes (§ 2 Abs. 1 Ziffer 2 der 16. BImSchV) heranzuziehen, sondern bestenfalls die Lärmgrenzwerte eines Dorf-/Mischgebietes im Sinne von § 2 Abs. 1 Ziffer 3 der 16. BImSchV in Höhe von 64/54 dB(A) tags/nachts. Der Rechtsanspruch des Eigentümers des dortigen Wohngebäudes kann sich letztlich nur darauf erstrecken, dass an seinem Anwesen die Grenzwerte von 64/54 dB(A) tags/nachts eingehalten werden. Die ermittelten Immissionspegel von maximal 57/48 dB(A) tags/nachts liegen somit um rund 7/6 dB(A) tags/nachts weit unter den lärmschutzrechtlich einzuhaltenden Grenzwerten.

Für das auf dem gleichen Grundstück, das heißt im Außenbereich, in der unmittelbaren Umgebung des dortigen Biotops gelegene Gartenhaus wurde mit Bescheid des Landratsamtes Hof vom 10.11.2010 eine Baugenehmigung zum Umbau erteilt. Für dieses Gartenhaus ist verbindlich festgelegt, dass darin eine dauerhafte Wohnnutzung ausgeschlossen ist. Bei der lärmtechnischen Beurteilung dieses Gartenhauses hat sich ein Lärmimmissionspegel von 58,8/50,0 dB(A) tags/nachts ergeben (bei einem Abstand von 42,82 m von der relativen Straßenachse und einer Höhendifferenz von -3,60 m hierzu). Nachdem eine Wohnnutzung des Gartenhauses ausgeschlossen ist, kann die geringfügige Überschreitung des Nachtgrenzwertes um 1 dB(A), die nur zum Tragen käme, wenn eine Wohnnutzung nachts vorliegen würde, außer Acht bleiben. Der Tagwert von 58,8 dB(A) wird unter Zugrundelegung des Lärmgrenzwertes für ein allgemeines Wohngebiet von 59/49 dB(A) tags/nachts eingehalten.

Unter Zugrundelegung des Taggrenzwertes eines allgemeinen Wohngebietes von 59 dB(A) ergibt sich auch für das Gartenhaus auf dem Grundstück Fl.Nr. 1030/2 der Gemarkung Oberkotzau kein Anspruch auf Durchführung gesonderter Lärmschutzvorkehrungen.

Doch auch hier gilt das vorstehend für das Wohnhaus auf diesem Grundstück Gesagte. Wegen der Außenbereichslage der gesamten Bebauung dieses Grundstücks bestünde auch für das Gartenhaus allenfalls ein Anspruch auf Einhaltung des Tagesimmissionsgrenzwertes von 64 dB(A) für ein Dorf-/Mischgebiet. Dieser Wert wird mit aufgerundet 59 dB(A) um 5 dB(A) unterschritten.

Im Ergebnis bleibt somit festzuhalten, dass infolge des Baues der Ortsumgehungen von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der Staatsstraße 2177 an keinem Wohngebäude, gewerblich genutzten Gebäude, Bürogebäude oder an Gartenhäusern im Einwirkungsbereich der neuen Straßenrasse die jeweils zugrunde zu legenden Lärmgrenzwerte überschritten werden und somit auch keine gesonderten Lärmschutzvorkehrungen zu planen bzw. vorzusehen waren.

Alle sich hierauf beziehenden Forderungen und Einwendungen, die die Herstellung irgendwelcher gesonderten Lärmschutzvorkehrungen zum Inhalt haben, waren somit in diesem Verfahren zurückzuweisen.

Nachdem der beauftragte Verkehrsgutachter im Rahmen der Beurteilung der Verkehrswirksamkeit der im Planungsstadium untersuchten Osttrassen sowie der "Verfeinerung" der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung unter Einarbeitung einer gesonderten "Schwerverkehrsmatrix" auch für die Planfeststellungstrasse eine geringfügige Erhöhung der Gesamtverkehrsbelastung bei einem allerdings auch etwas geringerem Schwerverkehrsaufkommen (auf diesbezüglichen Ausführungen unter C.2.4.1.3.1 wird insoweit verwiesen) prognostiziert hat, hat die Planfeststellungsbehörde die sich aus diesem "verfeinerten" Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung ergebenden Änderungen einer nochmaligen Prüfung unterzogen, ob sich daraus ggf. Änderungen hinsichtlich der vorgenommenen lärmtechnischen Beurteilung entsprechend der Planunterlage 11.1 Ta ergeben.

Die lärmtechnische Beurteilung wurde daher unter Zugrundelegung folgender neuer Eingangsdaten (aus dem aktualisierten Verkehrsgutachten vom März 2013) erneut vorgenommen. Dabei wurden folgende Verkehrsbelastungswerte auf der künftigen Ortsumgehungsstrecke zugrunde gelegt:

<u>Bereich</u>	<u>DTV</u>	<u>DTV-SV</u>
B 289 – AS Fattigau/Süd	8.200 Kfz/24 h	710 Kfz/24 h
AS Fattigau/Süd – AS Oberkotzau/Mitte	6.250 Kfz/24 h	580 Kfz/24 h
AS Oberkotzau/Mitte - Schaumberg	6.750 Kfz/24 h	650 Kfz/24 h
Schaumberg – Am Saaleschlößchen	8.500 Kfz/24 h	710 Kfz/24 h

Der Lkw-Anteil wurde aufgrund der Ergebnisse der fortgeschriebenen und dabei verfeinerten Verkehrsuntersuchung für den Bereich der reinen Neu-

bautrasse zwischen der Anschlussstelle Fattigau/Süd und dem Anschluss an die Ortsstraße Schaumberg jeweils tagsüber und nachts mit einem Wert von 9,5 % angesetzt.

Die danach vorgenommene Lärmberechnung für alle 80 schon bisher untersuchten Immissionsorte unter Berücksichtigung der vorgenommenen Trassenverschiebung im Bereich des ehemaligen Ziegeleigeländes, die auch schon der Planunterlage 11.1 Ta zugrunde lag, hat dabei ergeben, dass es bei keinem einzigen Immissionsort zu einer Lärmpegelerhöhung kommt, sondern dass es vielmehr bei verschiedenen Immissionsorten zu geringfügigen Lärmpegelsenkungen von gerundet bis maximal 1 dB(A) kommt. Da somit die aktuellen Verkehrszahlen mit einer etwas höheren Gesamtverkehrsbelastung bei allerdings etwas geringerem Lkw-Anteil in keinem Fall zu einer Verschlechterung, sondern in Teilbereichen zu allenfalls geringfügigeren Verbesserungen bei verschiedenen Immissionsorten geführt haben, sieht die Planfeststellungsbehörde davon ab, diese Lärmberechnung in das Planfeststellungsverfahren einzubringen und hält an der Feststellung der lärmtechnischen Untersuchung vom 05.07.2013 (Planunterlagen 11.1 Ta und 11.2 Ta) fest, da diese den für die lärm betroffene Wohnbevölkerung im Trassenumfeld "nachteiligsten" Fall darstellen bzw. beinhalten, der aber im Ergebnis - wie bereits ausgeführt - auch nicht dazu führt, dass gesonderte Lärmschutzvorkehrungen festgelegt bzw. angeordnet werden müssten.

2.4.3.1.5 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz

Die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen des Staatlichen Bauamtes Bayreuth und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen, im Bereich der Neubaustrecke der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau keinerlei Lärmschutzvorkehrungen vorzusehen, wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt, Augsburg, überprüft und mit dessen Stellungnahme vom 15.04.2011 Nr. 15-4354-23682/2011 sowohl von den Berechnungsergebnissen her als auch von der Schlussfolgerung her, dass sich im gesamten Trassenbereich keinerlei Ansprüche auf Durchführung von Schallschutzmaßnahmen ergeben, vollinhaltlich bestätigt. Insoweit waren seitens der Planfeststellungsbehörde dem Straßenbaulastträger der St 2177 neu keinerlei Vorkehrungen zum Lärmschutz oder zum sonstigen Immissionsschutz aufzuerlegen.

Die diesbezüglich unter Teil A Ziffern 3.4.1 bis 3.4.3 aufgenommenen Nebenbestimmungen betreffen lediglich die Berücksichtigung eines lärm mindernden Straßenoberflächenbelages sowie den Lärmschutz während der Bauzeit und stellen insoweit keine zusätzlichen Anspruchsgrundlagen für die Herstellung besonderer Lärmschutzvorkehrungen dar.

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

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

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

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

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

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

Weiterhin fußen die schalltechnischen Berechnungen auf der prognostizierten Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025. Im Einzelnen wird hierzu auf die Ausführungen oben unter Ziffer C.2.2 bzw. C.2.3.2 sowie C.2.4.3.1.3 der Gründe Bezug genommen.

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

Im vorliegenden Fall wurde für den gesamten Planfeststellungsabschnitt die Verwendung eines lärmindernden Belages als Straßenoberfläche (Korrekturwert von -2 dB(A), z.B. Splittmastixasphalt) angesetzt, der auf Dauer eine Lärminderung von -2 dB(A) bewirkt. Auch bei der Erneuerung der Fahrbahndecke müssen mindestens gleichwertige lärmindernde Beläge zum Einsatz kommen (vgl. Auflage 3.4.1 unter Teil A des Beschlusstextes). Zurückzuweisen war in diesem Zusammenhang die Anregung bzw. die Forderung nach Verwendung eines offenporigen, besonders lärmindernden Asphalt (sog. Drain- bzw. "Flüsterasphalt"). Die dadurch mögliche, über die bautechnische Standzeit des Belages allerdings abnehmende Reduzierung der Lärmimmissionen, ist im vorliegenden Falle kein gebotenes Mittel zur Vermeidung unzumutbarer Lärmbelastungen.

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

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

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

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

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

2.4.3.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

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

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verkehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und zur Belastung andererseits. Durch die Vermischung

von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt insoweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o.g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter -tierische Nahrungsmittel- Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

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

Das Merkblatt MLuS beschreibt ein Verfahren, mit dessen Hilfe eine Abschätzung der Auswirkungen verkehrsplanerischer Veränderungen auf die Immissionsbelastung an Straßenabschnitten möglich ist.

Mit Hilfe eines aus Regressionsgeraden bestehenden Gleichungssystems, das auf einem aus Erfahrung gewonnenen Ausbreitungsmodell für zwei- und mehrstreifige Straßen mit keiner oder nur aufgelockerter Bebauung beruht, kann die durch das neue Straßenprojekt verursachte verkehrsbedingte Zusatzbelastung ermittelt werden. Dabei setzt sich die Gesamtbelastung zusammen aus der vorhandenen Vorbelastung plus der neu induzierten verkehrsbedingten Zusatzbelastung.

Im vorliegenden Fall wurde die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV bei drei der Trasse am nächsten gelegenen Gebäuden untersucht (Fletschenreuther Straße 17, Konradsreuther Straße 70 sowie Eppenreuther Weg 22). Die unter Ziffer 5.3 des Erläuterungsberichtes -Planunterlage 1- aufgeführten Berechnungsergebnisse zeigen, dass die maximalen Grenzwertüberschreitungen für NO₂ (maximal 18 Überschreitungen) und PM₁₀ (maximal 35 Überschreitungen) eingehalten werden.

Die Abschätzung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung hat somit ergeben, dass sie an den der Straße nächstgelegenen Wohnhäusern sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Werten der TA-Luft, der VDI 2310, der EG-Richtlinien (insbesondere

Luftqualitätsrichtlinie) und der 39. BImSchV liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung im Trassenumfeld ist somit nicht zu erwarten.

Besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich der künftigen Abgasbelastungen sind daher im vorliegenden Verfahren nicht erforderlich. Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 15.04.2011 diese Bewertung bestätigt. Damit wird für die "neu betroffenen" Wohngebäude in Trassennähe der künftigen Ortsumgebung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 keine neu induzierte verkehrsbedingte Zusatzbelastung durch den Betrieb der Umgehungsstraße entstehen, so dass sich die für diese Wohnbereiche künftig ergebende Gesamtbelastung weiterhin im Rahmen der bereits bestehenden Vorbelastung bewegen wird. Gesonderte Schutzmaßnahmen zur Senkung der künftigen Abgasbelastung waren daher in diesem Planfeststellungsverfahren weder zu treffen noch sonst anzuordnen.

2.4.3.3 Bodenschutz

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

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i.V.m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit bis zu 6.700 Fahrzeugen/Tag belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzungen nicht erforderlich, denn die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die im Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rd. 6.700 Fahrzeugen/Tag und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

2.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

2.4.4.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.4.4.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens und in seinem weiteren Umfeld befinden sich keine Natura-2000-Gebiete, also weder FFH-Gebiete noch europäische Vogelschutzgebiete nach Richtlinie 79/409/EWG.

Eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

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

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

2.4.4.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

2.4.4.1.2.1 Zugriffsverbote

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

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

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

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

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

§ 44 Abs. 5 BNatSchG regelt dazu Folgendes:

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote mit folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 3 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt ist. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffes oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz-, Vermarktungsverbote vor. In soweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

2.4.4.1.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotsbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den "fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)" in der Fassung des Schreibens der Obersten Baubehörde vom 08.01.2008 (GZ IID2-4022.2-001/05). Korrigierend zur deutschen Regelung und diesen "Fachlichen Hinweisen" ist nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.07.2011 Az. 9A 12.10 der Art. 12 Abs. 1 Buchstabe a FFH-RL zu berücksichtigen, der unter "absichtlichen Tötungen" auch die Fälle des billigen Inkaufnehmens von Tötungen erfasst (EuGH vom 18.05.2006 RS. C-221/04).

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Planunterlage 12.4 dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

Berücksichtigt wurden ferner die in den Antragsunterlagen vom Staatl. Bauamt Bayreuth vorgesehenen Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von

Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Erläuterungen unter C.2.4.4.1.2.3 verwiesen.

Die Naturschutzvereinigungen und die beteiligten Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Soweit dabei beanstandet wurde, dass die Untersuchung auf wenige streng und besonders geschützte Arten beschränkt wurde, werden diese Ausführungen zurückgewiesen.

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

2.4.4.1.2.3 Konfliktanalyse und Ergebnis

Wie bereits vorstehend unter C.2.4.4.1.2.2 angedeutet, sind die vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen Bestandteil der Projektplanung und bestimmten das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen mit. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

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

- Minderungsmaßnahme M1
Optimierte Brückenkonzeption der Porschnitzbrücke (BW 2-1)

Die Brückenkonzeption geht in ihrer Dimensionierung über die Notwendigkeiten, die aus wasserwirtschaftlichen Erfordernissen entstehen, hinaus. Die Brücke wird mit einer lichten Weite von 25,00 m und einer lichten Höhe von 4,50 m ausgeführt. Damit wird den Erfordernissen des Biotopverbundes wie dieser im Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Oberfranken-Ost, im Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) Landkreis Hof und im Landschaftsplan Oberkotzau für das Porschnitztal gefordert wird, Rechnung getragen. Mit der gewählten Konstruktion ist weiterhin die Möglichkeit eines Wildwechsels entlang der Porschnitz gegeben. Auch eine Unterquerung der St 2177 durch Fledermäuse an einer relativ gering frequentierten Flugroute im Porschnitztal wird prinzipiell gewährleistet; glei-

ches gilt prinzipiell auch für Vögel, die entlang der Porschnitz ihre Habitatsprüche finden. Durch das Anlegen von Trockenbermen entlang der Porschnitz ist außerdem das Queren bodengebundener Tiere möglich. Mit der optimierten Konstruktion wird zudem ein im Hochwasserfall günstigeres Abflussprofil gewährleistet sowie der Luftaustausch im Porschnitztal in Richtung Saale aufrechterhalten.

Im speziellen Artenschutzbezug wirkt die Minderungsmaßnahme M1 als konfliktvermeidende Maßnahme für alle nachgewiesenen (relativ) strukturgebundenen und niedrig fliegenden Fledermausarten (Große und Kleine Bartfledermaus, Braunes und Graues Langohr, Fransenfledermaus, Großes Mausohr, Obst-, Mücken-, Nord-, Nymphen-, Rauhaut-, Wasser- und Zwergfledermaus) sowie für den Kleinen Wasserfrosch.

- Minderungsmaßnahme M2
Amphibiendurchlässe im Porschnitztal

Die unter M1 aufgeführte Minderungsmaßnahme kann die durch die Zerschneidungswirkung der neuen Straßentrasse entstehenden Isolationswirkungen zwischen Amphibienlebensräumen westlich und östlich der Trasse an der Porschnitz allein nicht lösen. Um weiterhin Amphibienwanderungen (z.B. Laichwanderungen) über den Trassenverlauf hinweg zu gewährleisten und auch den Populationsaustausch zwischen den Individuen an den Teichen am westlichen und östlichen Porschnitztal aufrechtzuerhalten, werden zwischen Bau-km 2+100 und dem Bauwerk BW 2-1 (= Porschnitzbrücke) im Abstand von 30 m Amphibiendurchlässe gemäß den einschlägigen Richtlinien angeordnet. Es werden dort sechs Durchlässe vorgesehen, zusätzlich wird nahe Bau-km 2+100 ein Teichzulauf, der unter der Trasse hindurchgeführt werden muss, als Amphibiendurchlass konstruiert und ausgelegt. Die Durchlassgrößen werden in Abhängigkeit von den jeweils notwendigen Durchlasslängen nach der einschlägigen Richtlinie MAmS (Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen) ausgeführt (zugehörige Leiteinrichtungen siehe unter den zusätzlich vorgesehenen Schutzmaßnahmen -S-).

Im speziellen Artenschutzbezug wirkt die Minderungsmaßnahme M2 als konfliktvermeidende Maßnahme für den Kleinen Wasserfrosch.

- Minderungsmaßnahme M5
Umweltschonendes Baukonzept (Baustelleneinrichtung, -straßen-, -ablauf)

Das gesamte Baukonzept wird unter besonderer Beachtung ökologischer Aspekte geleitet.

Baustelleneinrichtungen werden grundsätzlich nicht in ökologisch besonders sensiblen Bereichen errichtet. Auch die Konzeption der erforderlichen Baustraßen spart ökologisch wertgebende Bereiche, wo immer technisch

möglich, aus. Die bautechnisch erforderlichen Baufelder werden im Regelfall beidseitig eine Breite von 10 m aufweisen. In ökologisch besonders sensiblen Bereichen erfolgt jedoch im Einzelfall eine zusätzliche Einschränkung (vgl. Schutzmaßnahmen S4 und S1).

Im speziellen Artenschutzbezug wirkt die Minderungsmaßnahme M5 für alle prüfrelevanten Arten konfliktvermeidend.

- Minderungsmaßnahme M6
Amphibiendurchlässe im Bereich der trassennahen Laichgewässer des Kammolches (ca. bei Bau-km 5+100)

Um weiterhin (potenzielle) Amphibienwanderungen (z.B. Laichwanderungen, Wanderungen von Juvenilen) über den Trassenverlauf hinweg zu gewährleisten und auch den Populationsaustausch zwischen den Individuen an den Laichgewässern aufrechtzuerhalten, werden im Bereich des Wanderkorridors zwei Amphibiendurchlässe gemäß MAmS angeordnet. Damit die Durchlässe eine möglichst geringe Länge aufweisen (Kammolche nehmen Amphibientunnel weniger gerne an als andere Amphibienarten), werden sie im oberen Bereich der Böschung eingebaut (zugehörige Leiteinrichtungen siehe unter Schutzmaßnahme S6).

Im speziellen Artenschutzbezug wirkt die Minderungsmaßnahme M6 als konfliktvermeidende Maßnahme für den Kammolch.

- Minderungsmaßnahme M7
Fledermaus-Hop-over in drei Bereichen (Bau-km 1+820, 2+100, 5+100)

Für die folgenden drei Bereiche, in denen Querungen von Fledermäusen in einem das Ubiquitäre übersteigende Maße angenommen werden müssen bzw. nachgewiesen sind, werden durch Bepflanzungen "Hop-over" (Überflughilfen) erstellt, die durch die Ausbildung einer Vegetationsbrücke in den Kronenbereichen ein sicheres Überfliegen der Trasse durch die relevanten Fledermausarten ermöglichen werden. Um die Vegetationsbrücke möglichst frühzeitig zu gewährleisten, werden die Pflanzungen so früh wie möglich nach Erstellung der Böschungsbereiche und mit großen Gehölzqualitäten (Stammumfang 20-25 bei den Hochstämmen) ausgeführt:

- Wirtschaftsweg Lerchenbergweg (Bau-km 1+820, zu schützende Arten v.a. Zwerg- und Bartfledermäuse)
- Gehölzstruktur am Südrand des Porschnitzgrundes (Bau-km 2+100, zu schützende Arten v.a. Zwerg- und Wasserfledermäuse)
- Bereich der Kleingewässer an der Ziegelei (Bau-km 5+100, zu schützende Arten v.a. Zwerg- und Bartfledermäuse).
- Minderungsmaßnahme M8
Durchführung der Holzungsarbeiten im Winterhalbjahr sowie Beseitigung

von Strukturen vor Baubeginn, die Vögel als Nistplatz dienen könnten, zum Schutz der Avifauna

Die Rodung von Gehölzen erfolgt grundsätzlich außerhalb der Brutzeit der Brutvögel, d.h. zwischen dem 30. September und dem 1. März (gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG). Das anfallende Schnittgut wird vollständig außerhalb des Baufeldes gelagert oder abgefahren, so dass es nicht als Brutplatz innerhalb des Baufeldes genutzt werden kann.

In Offenlandbereichen erfolgt eine Beseitigung von Strukturen, die Vögeln als Nistplatz dienen könnten, in allen Baufeldbereichen durch Pflügen auf bisherigen Ackerflächen sowie Mulchen von bisherigen Stauden- oder Ruderalfluren in der Zeit von Oktober bis Februar bzw. auf bisher als Grünland genutzten Flächen über einen Frühjahrsschnitt durch den bisherigen Bewirtschafter unmittelbar vor dem durch den Vorhabenträger angekündigten Baubeginn.

Durch diese Maßnahme werden Tötungen von Tieren (Jungvögel) und Zerstörungen von Gelegen vermieden.

Im speziellen Artenschutzvollzug wirkt die Minderungsmaßnahme M8 als konfliktvermeidende Maßnahme für alle europäischen Brutvogelarten.

Zusätzlich zu den vorstehenden Minderungsmaßnahmen werden noch folgende Schutzmaßnahmen (S) mit artenschutzrechtlichem Belang vorgesehen:

- Schutzmaßnahme S2
Amphibienleiteinrichtungen im Porschnitztal

Amphibienleiteinrichtungen sind südlich der Porschnitz erforderlich. Dort werden beidseitig des Brückenbauwerks in südlicher Richtung die Amphibiendurchlässe der Minderungsmaßnahme M2 an die Leiteinrichtungen nach MAmS angebunden. Jenseits des letzten Durchlasses, der im Zuge eines Zulaufes zwischen den vorhandenen Teichanlagen errichtet wird, werden die Leiteinrichtungen noch beidseitig jeweils 50 m von der Trasse abschwenkend weiter geführt. Es sind insgesamt 540 m an Leiteinrichtungen erforderlich.

Die Leiteinrichtungen werden dauerhaft errichtet. Um auch im Bauzeitraum Wanderungen in das Baufeld zu unterbinden, werden im Bauzeitraum temporäre Leiteinrichtungen errichtet, wobei während der Hauptwanderzeit eine tägliche Kontrolle und ggf. ein tägliches Übertragen erforderlich wird.

- Schutzmaßnahme S4
Einengung der Baustreifen im Bereich der trassennahen Laichgewässer des Kammmolches auf 5 m Breite (Bau-km 5+100)

Um baubedingte Beschädigungen von Laichgewässern des Kammolches und damit verbundene Tötungen zu vermeiden, wird im Bereich der beiden trassennahen Gewässer die Trasse der St 2177 so errichtet, dass nur ein Arbeitsstreifen von 5 m Breite beansprucht wird (technologische Mindestbreite). Die Bauausführung hat sicherzustellen, dass Eingriffe in die Gewässer mit ihren Uferstrukturen vollständig vermieden werden.

- Schutzmaßnahme S5
Schutz der trassennahen Laichgewässer des Kammolches durch Schutzzäune während der Bauphase (Bau-km 5+100)

Um baubedingte Beschädigungen der Laichgewässer des Kammolches und damit verbundene Tötungen zu vermeiden, werden während der gesamten Bauphase die beiden trassennahen Laichgewässer zwischen Schaumberg und Eppenreuther Weg mit Schutzzäunen vor Eingriffen geschützt. Aufgrund der unmittelbaren Nähe der beiden Gewässer zu den geplanten Böschungen werden geeignete mindestens 2 m hohe Bretterwände im Bereich der Gewässer sowie mindestens 15 m darüber hinausreichend errichtet, die Einträge von Erdmaterial und sonstigen Stoffen in die Gewässer sicher verhindern können. Der Abstand der Wände zu den Kleingewässern wird dabei möglichst groß gewählt werden, damit auch Uferbereiche geschont werden (d.h. Errichtung möglichst nahe der geplanten Böschungen). Bei der genauen Planung wird die zuständige Naturschutzbehörde eingebunden. Bei der Errichtung der Schutzzäune wird eine ökologische Baubegleitung gewährleistet. Die Schutzzäune werden im Jahr des Baubeginns vor Beginn der Anwanderung installiert. Die Wirksamkeit der Schutzzäune wird während der gesamten Bauphase regelmäßig kontrolliert.

- Schutzmaßnahme S6
Amphibienleiteinrichtung im Bereich der trassennahen Laichgewässer des Kammolches (Bau-km 5+100)

Um weiterhin (potenzielle) Amphibienwanderungen (z.B. Laichwanderungen, Wanderungen von Juvenilen) über den Trassenverlauf hinweg zu gewährleisten und auch den Populationsaustausch zwischen den Individuen an den Laichgewässern aufrechtzuerhalten, werden im Bereich des Wanderkorridors Leiteinrichtungen in Anbindung an die beiden mittels der Minderungsmaßnahme M6 angeordneten Durchlässe errichtet. Die Leiteinrichtungen erstrecken sich - je nach konkreter Geländesituation bis maximal 50 m beidseitig der beiden Durchlässe (auf beiden Straßenseiten).

Die Leiteinrichtungen werden dauerhaft errichtet (270 m Länge).

Um auch im Bauzeitraum Wanderungen in das Baufeld zu unterbinden, werden im Bauzeitraum temporäre Leiteinrichtungen errichtet, wobei wäh-

rend der Wanderzeit eine tägliche Kontrolle stattfindet und ggf. ein tägliches Übertragen erfolgt.

Als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme, die der Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität dient (CEF-Maßnahme), ist die unter Teil 5.3 in Planunterlage 12.1 beschriebene Ausgleichsmaßnahme A3 -Anlage von Feldlerchenfenstern südlich der Porschnitz- vorgesehen.

Die vorstehend genannten Maßnahmen sind in den Planunterlagen 1 (unter Ziffern 7.1 und 7.2), 12.1 sowie 12.4 ausführlich dargestellt und im Einzelnen vertieft beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

In der saP (Planunterlage 12.4) wurde der vorhandene bzw. potenzielle Bestand folgender relevanter Arten im Hinblick auf die Betroffenheit bei der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens überprüft:

- Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, die in Bayern vorkommen können, sind im Untersuchungsraum zur St 2177 - Ortsumgebung von Fattigau und Oberkotzau - bislang nicht nachgewiesen worden und auch nicht zu erwarten, da geeignete Standorte fehlen.

Eine Prüfung der vorhabenbedingten Betroffenheit konnte dementsprechend entfallen.

- Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

14 verschiedene Fledermausarten sowie die Zauneidechse, der Kammolch, der Kleine Wasserfrosch und die Knoblauchkröte.

- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie

76 verschiedene Arten (wobei bei Arten, bei denen die Bestands- und Betroffenheitssituation sehr ähnlich ist, jeweils eine gruppenweise Behandlung erfolgte und zwar in folgenden Untergruppen - Gilden -):

- Vogelarten, die im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen wurden und deren Brutvorkommen dort sehr unwahrscheinlich sind, jedoch in der Relevanzprüfung als zu prüfende Arten ausgewiesen wurden (hierunter fallen auch die in vielen Einwendungen als nicht oder unzureichend geprüften Vogelarten Schwarzstorch, Weißstorch, Raubwürger, Rotmilan und Fichtenkreuzschnabel),

- (potenziell) im Untersuchungsraum vorkommende ungefährdete Nahrungsgäste (ohne Brutnachweis),

- (potenziell) im Untersuchungsraum vorkommende ungefährdete Brutvögel der Wälder und sonstigen Gehölze (hierunter fällt auch die in vielen Einwendungen genannte Heckenbraunelle) sowie
- potenziell im Untersuchungsraum vorkommende Offenlandbrüter (inkl. Schilfbrüter).

Die Auswirkungen auf die Tierarten Reptilien, Fische und Rundmäuler, Libellen, Heuschrecken, Tagfalter, Spinnen und Bienen wurden von den Naturschutzbehörden als unerheblich eingestuft, vertiefte Untersuchungen wurden hier nicht für erforderlich gehalten. Insofern wurden diese Arten keiner vertieften Prüfung unterzogen, weil für diese eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das geplante Straßenbauprojekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden konnte (Relevanzschwelle).

Hinsichtlich der Beeinträchtigung der Lebensräume von Tagaltern im Porschnitztal (Mädesüß-, Perlmutterfalter) wurde aus fachlicher Sicht festgestellt, dass die diesbezüglichen Eingriffe durch die allgemeinen Grundsätze der Eingriffsregelung (Biotopbetrachtung) in ausreichender Weise mit abgedeckt werden. Das Gleiche gilt für die ubiquitären Arten von Spinnen und Heuschrecken.

Unter Berücksichtigung der vorstehend beschriebenen konfliktmindernden Maßnahmen (M1, M2, M5, M6, M7 und M8) i.V.m. den vorgesehenen Schutzmaßnahmen (S2, S4, S5 und S6) kommt das Gutachten der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zum Ergebnis, dass im gegebenen Fall die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG weder für geschützte Pflanzen- noch Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie erfüllt werden.

Hinsichtlich der Europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie ergab die artenschutzrechtliche Überprüfung Folgendes:

Für alle Arten, die im Untersuchungsraum nachgewiesen sind bzw. potenziell dort vorkommen und im Baufeldbereich brüten, lässt sich das Eintreten des Verbotstatbestandes der Tötung im Zuge der Bautätigkeiten durch die oben beschriebene Minderungsmaßnahme M8 ausschließen.

Für die Arten, die im Bereich der Porschnitz gewässergebunden auftreten können (Eisvogel, Wasseramsel und Flussregenpfeifer) stellt die Minderungsmaßnahme M1 (optimierte Brückenkonzeption der Porschnitzbrücke) eine Konfliktminderung dar, so dass hier bezüglich der Lebensraumnutzung keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben bzw. keine Verbotstatbestände eintreten werden.

Da ausgeprägte Vogelflugbahnen durch das Vorhaben nicht betroffen werden, können sich weitere Ausführungen auf (nicht auszuschließende bzw. sichere)

Revierverluste in der Folge einer unmittelbaren Inanspruchnahme bzw. durch Störungen beschränken. Beeinträchtigungen durch Lärm spielen nach der einschlägigen Fachmeinung dagegen bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von unter 10.000 Kfz/24 h keine Rolle.

Dafür ergibt sich durch die Ausführung des Straßenbauvorhabens ein rechnerischer Verlust von sechs Revieren der dortigen Feldlerchen-Population, drei Revieren der Goldammer, zwei Revieren des Rebhuhnes und von je einem Revier von Feldsperling, Klappergrasmücke, Kuckuck, Neuntöter, Pirol, Wachtel und Waldohreule.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlagen 12.1 und 12.2.1) sind diese Revierverluste als Konfliktbereich K18 abgehandelt.

Auch für die nachfolgend genannten Arten können Revierverluste nicht ausgeschlossen werden. Die Reviere bzw. Brutplätze dieser kommunen Art im Untersuchungsraum sind nicht genau bekannt. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass Reviere und somit Fortpflanzungsstätten durch die Trasse der neuen St 2177 betroffen werden. Von einem Ausweichen in ungestörte Bereiche kann nicht sicher ausgegangen werden, da diese Bereiche dann in der Regel bereits von diesen kommunen Arten besiedelt sind; d.h. es ist nicht sichergestellt, dass die Funktionalität der betroffenen Reviere im räumlichen Zusammenhang gewahrt wird: Gartenbaumläufer, Gimpel, Grauschnäpper, Haubenmeise, Heckenbraunelle, Misteldrossel, Ringeltaube, Schwanzmeise, Singdrossel, Sommergoldhähnchen, Sumpfmeise, Tannenmeise, Trauerschnäpper, Waldbaumläufer und Weidenmeise.

Diese letztgenannten Vogelarten wurden im Rahmen der saP allesamt als Vogelgruppe (Gilde) der (potenziell) im Untersuchungsraum vorkommenden ungefährdeten Brutvögel der Wälder und sonstigen Gehölze untersucht und abgehandelt. Im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlagen 12.1 und 12.2.1) wurde deren evtl. Revierverlust unter Konfliktbereich K19 behandelt.

Nachdem somit für die vorstehenden relevanten Vogelarten trotz Durchführung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen eine verbotstatbeständige Beeinträchtigung durch Revierverluste nicht ausgeschlossen werden kann, werden zusätzliche kompensatorische Maßnahmen erforderlich, damit sich der Erhaltungszustand der betroffenen Arten im Untersuchungsraum insgesamt nicht verschlechtert. Die Erforderlichkeit von Kompensationsmaßnahmen ergibt sich aus der Schwere der Beeinträchtigung sowie den spezifischen Empfindlichkeiten und ökologischen Erfordernissen der jeweiligen betroffenen Art bzw. Population. Hinsichtlich der zeitlichen Komponente ist dabei zu beachten, dass keine derartige Zeitlücke (Time-lag) entsteht, in der eine irreversible Schwächung der betroffenen relevanten Populationen auftreten kann. Kompensatorische Maßnahmen dienen der saP zum Nachweis, dass die naturschutzfachlichen Voraussetzungen (Nachweis

des Verweilens in einem derzeitigen - günstigen - Erhaltungszustand) vorliegen und sind somit u.a. auch eine Zulassungsvoraussetzung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG.

In Anwendung der vorstehenden Grundsätze hat das Staatl. Bauamt Bayreuth im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung auch zwei Ausgleichsmaßnahmen A2 und A3 vorgesehen, die einen erheblichen bzw. ausschließlichen artenschutzrechtlichen Bezug aufweisen.

Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A2 - Biotopmosaik Porschnitzhang - soll auf einer 3,77 ha (davon 1,64 ha Wald) großen Gesamtfläche ein südexponiertes Biotopmosaik im Porschnitztal überwiegend innerhalb der Wasserschutzzone III des Tiefbrunnens II Porschnitztal angelegt werden und zwar überwiegend durch

- die Schaffung eines vielgestaltigen Biotopmosaiks (Wiesen, Hecken, Sukzessionsflächen, Lesesteinhaufen); stufenartiger Trittstein mit Südexposition, insbesondere für Arten des Halboffenlandes und wärmeliebende Arten,
- Optimierung der Boden- und Wasserhaushaltsfunktionen durch extensive Nutzung (Entwicklung von mageren Flachlandmähwiesen);
- ökologische Aufwertung und Stabilisierung einer Waldinsel durch Anlage eines Waldmantels und Waldsaumes,
- Anlage von Lesesteinhaufen für wärmeliebende Arten, z.B. Zauneidechse, sowie Heckenpflanzungen und Sukzessionsflächen.

Im artenschutzrechtlichen Bezug trägt die Gestaltung dieser Ausgleichsmaßnahme A2 dazu bei, den Erhaltungszustand folgender Arten zu sichern: Feldsperling (Schaffung eines Reviers), Goldammer (Schaffung von drei Revieren), Klappergrasmücke, Kuckuck, Neuntöter, Pirol und Waldohreule (Schaffung je eines Reviers), Rebhuhn und Wachtel (Schaffung von zwei Revieren) sowie zahlreiche weitere Vogelarten.

Zur Sicherung des Erhaltungszustandes von Feldlerche, Rebhuhn und Wachtel ist weiter die Ausgleichsmaßnahme A3 - Anlage von Feldlerchenfenstern südlich der Porschnitz - vorgesehen. Die Flächen (Gesamtfläche ca. 11,72 ha) werden über die Eintragung einer Grunddienstbarkeit gesichert. Je nach Anbau der Feldfrüchte werden (mindestens) 18 bis (maximal) 35 Lerchenfenster angelegt. Dies bedeutet, dass maximal 0,07 ha pro Jahr für die Lerchenfenster tatsächlich zur Verfügung gestellt werden müssen, während mindestens 11,65 ha pro Jahr weiterhin konventionell bewirtschaftet werden können (sog. produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahme - PIK-Maßnahme). Bei der Anlage von Lerchenfenstern wird insbesondere beachtet, dass die Anlage der Fenster beim Säen (Sämaschine anheben) oder später (durch Fräsen) erfolgt und dass die Anlage von Lerchenfenstern bei Wintergetreide optimal wäre. Weiterhin wird auf einen ausreichenden Abstand zu den Fahrgassen (Präda-

toren) geachtet und auf eine ausreichende Entfernung von mindestens 25 m zum Feldrand (Prädatoren).

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung - saP - kommt hinsichtlich der Vogelarten, bei denen Verbotstatbestände erfüllt werden, zum Bewertungsergebnis, dass unter Einbeziehung der kompensatorischen Maßnahmen im artenschutzrechtlichen Bezug der Ausgleichsmaßnahmen A2 - Biotopmosaik Porschnitzhang - und A3 - Feldlerchenfenster - die jeweiligen Populationen der betroffenen Arten in der kontinentalen biografischen Region Bayerns und damit in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet weiterhin in einem günstigen Erhaltungszustand verbleiben werden bzw. es kann mit diesen Maßnahmen verhindert werden, dass sich der aktuelle Erhaltungszustand weiter verschlechtert.

2.4.4.1.2.4 Ausnahmeerteilung

Soweit das Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG für die o.g. besonders und streng geschützten Arten nicht ausreichend ausgeschlossen werden kann, ist eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu prüfen. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses müssen also die Zulassung erfordern, zumutbare Alternativen dürfen nicht gegeben sein und der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten darf sich nicht verschlechtern. Außerdem dürfen Art. 16 der FFH-Richtlinie und Art. 9 der Vogelschutz-Richtlinie der Zulassung nicht entgegenstehen.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen hier vor. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.2.2 zur Planrechtfertigung verwiesen. Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 des Grundgesetzes. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1074/04, juris Rand-Nr. 573). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 Bundesnaturschutzgesetz.

Zumutbare Alternativen im Sinne dieser Ausnahmeregelung gibt es nicht bzw. wurden im Rahmen der Gesamtabwägung verworfen.

Hinsichtlich der Planungsvarianten wird auf die Ausführungen unter C.2.4.1 -Planungsvarianten- verwiesen. Es steht somit keine für die betroffenen Arten günstigere bedarfsgerechte bzw. die Funktion erfüllende Trasse oder Ausführungsalternative zur Verfügung. Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird festgestellt, dass die planfestgestellte Trasse auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf den Ausbau ("Nullvariante") ist keine Alternative in diesem Sinne bzw. kann keine "zumutbare Alternative" bzw. "anderweitige zufriedenstellende Lösung"

darstellen. Die Belange, die für den Bau der beantragten Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 sprechen, wiegen hier so schwer, dass sie auch die Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen.

Bei der Plantrasse wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt. Sie umfassen z.B. Maßnahmen zur Gewährleistung der biologischen Durchgängigkeit der Fließgewässer, eine zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten zur Minimierung baubedingter Verluste von Individuen der betroffenen Tierarten und andere Schutzmaßnahmen.

Darüber hinaus ist für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 Bundesnaturschutzgesetz erforderlich, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Auch diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Das Straßenbauvorhaben hat zwar Auswirkungen auf einzelne Individuen, jedoch bedeutet nicht jeder Verlust eines Individuums eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes. Die Populationen der (möglicherweise) betroffenen Arten bleiben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in einem günstigen Erhaltungszustand bzw. in ihrer derzeitigen Lage. Das reicht nach dem Urteil des EuGH vom 14.06.2007 Az. C-342/05 aus. Unter außergewöhnlichen Umständen sind Ausnahmen sogar bei derzeit ungünstigem Erhaltungszustand möglich (Bundesverwaltungsgericht vom 01.04.2009, NuR 2009, 414).

Der Erhaltungszustand einer Art ist gemäß Art. 1 Buchst. i der FFH-Richtlinie die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Arten in dem in Art. 2 der FFH-Richtlinie bezeichneten Gebiet auswirken können. Unter Population kann man eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen einer Art verstehen (§ 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG). Der in Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie verlangte "günstige" Erhaltungszustand liegt vor, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist oder wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben dieser Art zu sichern. Mit Hilfe der vorgesehenen Maßnahmen und wegen der Häufigkeit und Flexibilität der betroffenen Arten wird es nicht zu einer erheblichen Verschlechterung kommen, d.h. die jeweilige Art wird langfristig ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes bleiben. Es ist auch eine ausreichende Zahl von Populationen der jeweiligen Art vorhanden. Auf die Zielsetzungen der Vogelschutz-Richtlinie wird sich das Vorhaben ebenfalls nicht erheblich auswirken.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Planunterlage 12.4 Bezug genommen.

Die höhere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 08.02.2011 Nr. 51-8681 mitgeteilt, dass mit der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) gemäß Planunterlage 12.4 Einverständnis besteht. Sie führt weiter aus, dass für mehrere europäische Vogelarten trotz Einbeziehung von Vermeidungsmaßnahmen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden bzw. nicht ausgeschlossen werden können. Für Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie kann hingegen unter Einbeziehung von Vermeidungsmaßnahmen das Eintreten von Verbotstatbeständen vermieden werden.

Gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG sei der Nachweis zu erbringen, dass es keine schonendere zumutbare Lösung gibt. Dies ist im vorliegenden Fall aus der Sicht der höheren Naturschutzbehörde ebenfalls nachvollziehbar.

Für die Vogelarten, bei denen Verbotstatbestände erfüllt werden, wurde von der höheren Naturschutzbehörde ebenfalls konstatiert, dass unter Einbeziehung der vorgesehenen kompensatorischen Maßnahmen (Ausgleichsmaßnahme A 2 – Biotopmosaik Porschnitzhang - und Ausgleichsmaßnahme A 3 - Anlage von Lerchenfenstern -) die jeweiligen Populationen in einem günstigen Erhaltungszustand verbleiben werden bzw. es verhindert werden kann, dass sich der aktuelle Erhaltungszustand weiter verschlechtert. Die Ausnahmevoraussetzungen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG können aus naturschutzfachlicher Sicht jedenfalls als erfüllt angesehen werden.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung. Zusammenfassend lässt sich somit feststellen, dass unter der Voraussetzung, dass die beiden kompensatorischen Maßnahmen zur Wahrung des Erhaltungszustandes (Ausgleichsmaßnahme A 2 - Biotopmosaik Porschnitzhang - und A 3 - Anlage von Lerchenfenstern -) auch durchgeführt werden, die Ausnahmevoraussetzungen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG aus naturschutzfachlicher Sicht erfüllt werden können.

Für die vorstehend unter C.2.4.4.1.2.3 aufgeführten europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie, bei denen es zu Revierverlusten kommt bzw. bei denen ein Revierverlust nicht sicher ausgeschlossen werden kann, wird daher die artenschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt bzw. vorsorglich erteilt.

2.4.4.1.2.5 Behandlung der Einwendungen zum Artenschutz

Die im Anhörungsverfahren vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. und einer Vielzahl von privaten Einwendern zum Problembereich Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und hier insbesondere des Artenschutzes erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die beim Bau der geplanten Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 eintretenden unvermeidbaren Auswirkungen auf Flora und

Fauna wurden von einem erfahrenen Büro mit kompetenten Landschaftsplanern und Biologen in enger und rechtzeitiger Zusammenarbeit mit den Naturschutzbehörden ermittelt und gemäß den formalen und rechtlichen Anforderungen abgearbeitet. Das methodische Vorgehen der saP umfasst eine projektspezifische Abschichtung des zu prüfenden Artenspektrums, gefolgt von einer Erhebung der einzelartenbezogenen Bestandssituation im Untersuchungsraum.

In Abstimmung mit den Naturschutzfachbehörden wurden im Vorfeld der Planung umfangreiche faunistische Untersuchungen hinsichtlich Avifauna, Amphibien, Reptilien, Fledermäusen und Krebsen im Planungsgebiet durchgeführt, um die Bestandssituation abschätzen zu können. Auf Grundlage dieser Kartierungen sowie vorhandener Daten aus der Artenschutzkartierungsdatenbank des Bayer. Landesamtes für Umwelt (ASK-Daten) wurden die Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, der Europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie und die streng geschützten Arten hinsichtlich des Schädigungsverbotes, Störungsverbotes, Tötungsverbotes und mögliche Ausnahmeveraussetzungen abgeprüft. Mögliche Vermeidungs-, Minimierungs- und spezielle CEF-Maßnahmen wurden aufgezeigt und - soweit notwendig - in den landschaftspflegerischen Begleitplan eingearbeitet.

Als Ergebnis kam der Antragsteller in der Planunterlage 12.4 - spezielle artenschutzrechtliche Prüfung - zu dem Ergebnis, dass bei Einhaltung der im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für das Vorhaben die Ausnahmeveraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 Bundesnaturschutzgesetz gegeben sind.

Dieses gutachterliche Fazit wurde von keiner Naturschutzfachbehörde in Abrede gestellt bzw. angezweifelt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die saP auch sonst keine Lücken oder gutachterlichen Defizite enthält. Die vorhandene und planfestgestellte saP (Planunterlage 12.4) ist laut der übereinstimmenden Stellungnahmen der Naturschutzfachbehörden ausreichend und geeignet, die Tatbestände zu beurteilen und zeigt zudem die notwendigen Maßnahmen auf, um das Eintreten von Verbotstatbeständen zu vermeiden.

Die Auswirkungen auf die Vogelarten Raubwürger, Rotmilan, Weißstorch und Schwarzstorch wurden - entgegen den vielfach erhobenen Einwendungen - in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Planunterlage 12.4) behandelt. Auf der Basis der vorhandenen abgefragten Erhebungen kann für die in den Einwendungen konkret angesprochenen Vogelarten folgendes festgestellt werden:

Der Raubwürger wird in der saP als Naturgast abgehandelt; bei keiner der bisher erfolgten Kartierungen im Untersuchungsgebiet gelang ein Brutnachweis. Ebenso liegt kein Hinweis auf ein Brutvorkommen in der Artenschutzkartierungsbank des Bayer. Landesamtes für Umwelt -ASK- vor. Essenzielle Nahrungshabitate sind für diese Art im Umfeld der Maßnahme ebenfalls nicht

bekannt. Nachweise im Winter 2010/2011 durch verschiedene Einwender deuten, wenn überhaupt, nur auf einen Wintergast hin, nicht jedoch zwingend auf einen Brutnachweis. In der Internet-Abfrage im Datenbanksystem des Bayer. Landesamtes für Umwelt findet sich seit 1980 in der Topografischen Karte 5737 kein Fundorhinweis.

Der Rotmilan wird in der saP ebenfalls als Nahrungsgast abgehandelt; bei keiner der bisher erfolgten Kartierungen im Untersuchungsgebiet gelang ein Brutnachweis. In der ASK findet sich ebenfalls kein Hinweis auf ein Brutvorkommen.

Der Weißstorch wird in der saP auch als Nahrungsgast abgehandelt und ist im Untersuchungsraum mit Sicherheit kein Brutvogel. Essenzielle (maßgebende) Nahrungshabitate sind, ggf. auch für die aus den Schwarzenbacher Horsten einfliegenden Störche, im Wirkungsraum des Vorhabens ebenfalls nicht vorhanden.

Der Schwarzstorch wird in der saP ebenfalls als Nahrungsgast abgehandelt. Bei keiner der bisher erfolgten Kartierungen im Untersuchungsgebiet gelang bisher ein Brutnachweis. In der ASK gibt es für den Schwarzstorch ebenfalls keinen Hinweis auf ein Brutvorkommen.

Diese vier Vogelarten wurden in der saP unter einer Gruppe von Vogelarten behandelt, die im Untersuchungsraum selbst nicht nachgewiesen wurden und deren Brutvorkommen in diesem Raum sehr unwahrscheinlich ist, die jedoch in der Relevanzprüfung als zu prüfende Arten ausgewiesen wurden.

Für diese vier Arten wurde in der saP das Eintreten der Verbotstatbestände (Tötungsverbot, Schädigungsverbot, Störungsverbot) aus fachlicher Sicht verneint. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung. Aus artenschutzrechtlicher Sicht ist demnach in Bezug auf diese Vogelgruppe nichts Weiteres zu veranlassen bzw. zu berücksichtigen.

Zu der vom Bund Naturschutz im Erörterungstermin übergebenen Zusammenstellung von faunistischen Beobachtungen im Porschnitzgrund im Zeitraum von Mai bis September 2012 (insbesondere über das Vorkommen von Vögeln, Libellenarten, Tagfalterarten und Heuschreckenarten) hat die Planfeststellungsbehörde eine naturschutzfachliche Überprüfung veranlasst, inwieweit dadurch die vorgenommene saP zu ändern oder zu ergänzen ist.

Die höhere Naturschutzbehörde hat sich zu dieser Aufstellung der faunistischen Beobachtungen dahingehend geäußert, dass diese Beobachtungen sehr lobenswert seien, es sich dabei aber nicht um bemerkenswerte oder sehr seltene Arten handle.

Die meisten davon seien auch in der Planunterlage 12.1 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) in den Tabellen 16, 17 und 18 aufgeführt. Die durchgeführte saP sei sehr sorgfältig ausgearbeitet und insoweit nicht ergänzungsbedürftig. Eine geänderte Bewertung oder Ergänzung der bereits erfolgten naturschutzfachlichen Einschätzung des Vorhabens durch die höhere Naturschutzbehörde sei auch unter Würdigung dieses neuen Untersuchungsmaterials nicht veranlasst. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Einschätzung zu eigen und sieht insoweit ebenfalls keinen Anlass, eine anderweitige Bewer-

tung des Vorhabens aus naturschutzfachlicher bzw. artenschutzrechtlicher Sicht vorzunehmen.

2.4.4.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten. Bei der Planfeststellung nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung mit zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z.B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

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

Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Welche Belange bei der konkreten Planung abwägungsrelevant sind und wie diese zu gewichten sind, ist nicht gesetzlich vorgegeben. Vielmehr bleibt es der zuständigen Planfeststellungsbehörde vorbehalten, die Belange unter Beachtung der materiellen Rechtslage zu gewichten und in die Abwägung einzustellen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NVwZ 1996, 522), sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG vom 27.09.1990, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Planunterlage 12) gibt Aufschluss über die vom Vorhaben betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgüter und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine zumutbare andere Planvariante noch durch eine andere Gestaltung des Vorhabens mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Planunterlage 12.1 unter Ziffer 4.2 beschrieben.

Die Beeinträchtigungen für die Belange von Natur und Landschaft wiegen nicht so schwer, dass sie der Planung des Baus der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 entgegenstünden. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.4.4.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.4.4.3.1 Eingriffsregelung

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

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

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

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

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

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis zum 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

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

2.4.4.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach dem BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

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

In diesem Zusammenhang ist unter Hinweis auf die Ausführungen oben unter C.2.4.1 nochmals darauf hinzuweisen, dass ein Straßenausbau im Bestand (sog. Nullvariante) im vorliegenden Verfahren keine Alternative darstellte, weil die planerische Umsetzung des beabsichtigten Planungszieles, der Ausnahme des Durchgangsverkehrs aus den bestehenden Ortsdurchfahrten von Oberkotzau und Fattigau, nur im Wege des Baues einer Ortsumgehung möglich ist. Hinsichtlich der verschiedenen untersuchten Varianten einer möglichen Ortsumgehung hat sich die der Planfeststellungstrasse zugrundeliegende Linienführung als die sinnvollste und ausgewogenste Linienführung erwiesen.

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

Unter Einbeziehung der vorstehenden Ausführungen unter C.2.4.4.3.1 zur Berücksichtigung der sich bietenden Vermeidungs- bzw. Minimierungsmöglichkeiten (siehe hierzu auch Planunterlage 12.1 Ziffern 4.2.1 und 4.2.2) ist festzuhalten, dass weitere Minimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der erforderlichen Eingriffe unter Berücksichtigung und Abwägung der verkehrlichen Be-

lange und der Belange der Verkehrssicherheit nicht mehr bestehen. Die mit der Realisierung des Straßenbauvorhabens verbundenen Eingriffe sind damit unvermeidbare Beeinträchtigungen.

2.4.4.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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

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

Die Bayer. Kompensationsverordnung - BayKompV -, die künftig die Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie die Ermittlung des Kompensationsbedarfes hierfür regelt, tritt erst zum 01.09.2014 in Kraft und ist nur für Verfahren anzuwenden, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung beantragt werden.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Wie in Planunterlage 12.1 (unter Ziffer 4.5) sowie in Planunterlage 12.2 - landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Durch das Straßenbauvorhaben werden

- land- und forstwirtschaftliche Flächen in einer Größenordnung von 5,16 ha versiegelt (Konfliktbereich - KV - gemäß Ziffer 4.5.6 in Planunterlage 12.1),
- eine trockene Wiesenbrache östlich des Anschlusses Schwarzenbach-Altstadt auf 0,03 ha überbaut (Konfliktbereich - K1 -),
- eine naturnahe Hecke im Parnitzgrund in Anspruch genommen (K2),
- ein Wald mit naturnahen Elementen in einem Nebental der Parnitz beseitigt (K3),
- feuchte und magere Restflächen im Porschnitztal zerstört (K4),
- eine feuchte Hochstaudenflur und Wald im südlichen Porschnitzgrund beeinträchtigt (K5 und K6),
- ein Feuchtkomplex im Porschnitztal überbaut (K7 und K8),
- Wald mit naturnahen Elementen und Gebüsch im nördlichen Porschnitzgrund versiegelt (K9 und K10),
- eine naturnahe Hecke südlich der Gemeindeverbindungsstraße Konradsreuther Weg beseitigt (K11),
- die Lehmgruben nordwestlich Oberkotzau (inkl. Wald) teilweise überbaut (K12, K13 und K14).

Darüber hinaus kommt es durch die 5,6 km lange neue Straße zu einer Landschaftsüberprägung mit Brücken, Dammbauwerken und Einschnitten bis zu 15 m, wobei Landschaftsräume zerschnitten werden, Sichtbeziehungen gestört und bislang unverlärmt Bereiche verlärmt werden (K20).

Weiter führt das Bauvorhaben zu einem Retentionsraumverlust von 410 m³ an der Parnitz sowie von 390 m³ an der Porschnitz (K16 und K17). Dieser wird ebenfalls im Zuge der Baumaßnahme vollständig wieder ausgeglichen. Näheres hierzu unter C.2.4.5 der Gründe.

Die Revierverluste oder möglichen Revierverluste von Europäischen Vogelarten nach Art. 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie (Konflikte K18 und K19) wurden vorstehend unter C.2.4.4.1.2 in artenschutzrechtlicher Hinsicht behandelt.

Zu den bereits unter C.2.4.4.1.2.3 beschriebenen Maßnahmen zur Konfliktvermeidung bzw. Konfliktminimierung M1 - Optimierte Brückenkonzeption der Porschnitzbrücke (BW 2-1) -, M2 - Amphibiendurchlässe im Porschnitztal -, M5 - Umweltschonendes Baukonzept -, M6 - Amphibiendurchlässe im Bereich trassennaher Laichgewässer des Kammmolches -, M7 - Fledermaus-Hopover- an drei Brücken - und M8 - zeitliche Beschränkung der Durchführung von Holzungsarbeiten - sowie der Schutzmaßnahmen S2 - Amphibienleiteneinrichtungen im Porschnitztal -, S4 - Einengung des Baustreifens im Bereich trassennaher Laichgewässer des Kammmolches -, S5 - Schutz der trassennahen Laichgewässer des Kammmolches durch Schutzzäune - und S6 - Am-

phibienleiteinrichtungen im Bereich der trassennahen Laichgewässer des Kammmolches - sieht die Planung zunächst noch folgende weitere Minderungs- und Schutzmaßnahmen vor:

- M3 Entwässerungskonzept und Wasserschutzgebiete

Die Trasse verläuft sowohl im Parnitztal als auch im Porschnitztal im Nahbereich von festgesetzten Wasserschutzgebieten. Die Trassenführung (inkl. ihrer notwendigen Nebenanlagen) wurde so gestaltet, dass eine anlagenbedingte Beanspruchung von Flächen innerhalb der Wasserschutzgebiete nicht notwendig wird. Zudem ist das Entwässerungskonzept so ausgerichtet, dass eine Ableitung von Straßenabwasser in keinem Fall in Richtung der Wasserschutzgebiete erfolgen wird.

- M4 Regenrückhaltebecken und Absetzbecken mit integrierten Leichtflüssigkeitsabscheidern

In allen Straßenabschnitten, in denen sich die Trasse in Dammlage befindet, wird das anfallende Wasser breitflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und in den Untergrund versickert. Die Reinigungskraft des bewachsenen Oberbodens sorgt dafür, dass keine Schadstoffe bis ins Grundwasser vordringen.

In den Einschnitts- und Anschnittsbereichen wird das anfallende Straßenwasser über Mulden bzw. Bordrinnen gefasst und linienförmig drei Regenrückhaltebecken (RRB) zugeführt. Dort wird es mechanisch gereinigt und von Leichtflüssigkeiten wie Öl- und Benzinrückständen befreit. Von den RRB wird das gereinigte Wasser kontrolliert in die Vorfluter abgegeben.

Das aus westlicher Richtung auf die St 2177 zufließende Oberflächenwasser wird in den Einschnittsbereichen am Böschungskopf über Entwässerungsmulden gesondert den Vorflutern zugeleitet, um ein Einleiten in die Straßenentwässerung mit anschließender Behandlung in den Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken zu vermeiden.

Anhand der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Vorfluter und eines Vorher-Nachher-Vergleiches wurden zusammen mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof die aus den Rückhalteeinrichtungen zufließenden Wassermengen festgelegt. Den Rückhaltebecken werden Leichtflüssigkeitsabscheider vorgeschaltet.

- Schutzmaßnahme - S1 --
Vegetationsschutzzäune auf einer Länge von insgesamt 1.090 m und
- Schutzmaßnahme - S3
Waldrandunterpflanzung und Waldrandaufbau zum Schutz bestehender Waldbestände auf einer Gesamtfläche von 0,84 ha.

Bei der Erstellung des Maßnahmenkonzeptes des landschaftspflegerischen Begleitplanes wurden die vorliegenden raumübergreifenden Fachplanungen (z.B. Landschaftsentwicklungskonzept Oberfranken-Ost, Arten- und Biotopschutzprogramm des Landkreises Hof, der Landschaftsplan Oberkotzau mit integrierter Biotopvernetzungsplanung) und die Hinweise der unteren Naturschutzbehörde zum landschaftspflegerischen Begleitplan und dem darin vorgesehenen Kompensationskonzept berücksichtigt. Bei der Konzeption der Maßnahmen wurde einerseits im Sinne eines integrativen Ansatzes besonders berücksichtigt, dass die Maßnahmen auch geeignet sind, im Sinne von "compensatory measures" den Erhalt des derzeitigen Erhaltungszustandes von Arten zu fördern, für die ansonsten Verbotstatbestände eintreten würden bzw. nicht sicher ausgeschlossen werden könnten (Ausgleichsmaßnahmen A2 und A3). Andererseits wurde dem Aspekt der Berücksichtigung agrarstruktureller Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG besondere Rechnung getragen, indem so weit möglich Maßnahmen innerhalb von Wasserschutzgebieten konzipiert (Ausgleichsmaßnahme A2) oder als produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen (PIK-Maßnahmen) angelegt wurden (Ausgleichsmaßnahme A3), die möglichst ohne besondere Aufwendungen in die normalen betrieblichen Abläufe in der Landwirtschaft Berücksichtigung finden können.

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

Die Unterscheidung von ausgleichbaren und nicht ausgleichbaren Eingriffen in Natur und Landschaft wurde anhand des Nutzungs- bzw. Biotoptyps, den damit verbundenen Funktionen und seiner Entwicklungszeit (Erreichbarkeit der wesentlichen Funktionen innerhalb eines Zeithorizonts von 25 Jahren) vorgenommen.

Die Ermittlung des Bedarfes an Ausgleichs- und Ersatzflächen ist in der Planunterlage 12.1 Kapitel 8 Tabelle 1 (Gegenüberstellung Eingriff/Ausgleich und Ersatz - Naturhaushalt -) dargestellt.

Es ergibt sich für die Baumaßnahme bezogen auf den Naturhaushalt ein Kompensationsflächenbedarf von 14,32 ha, der über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf einer realen Bilanzfläche von 16,36 ha abgedeckt wird. Zu beachten ist dabei, dass auf der produktionsintegrierten Maßnahmenfläche A3 (Anlage von Feldlerchenfenstern) de facto pro Jahr nur maximal 0,07 ha (maximal 35 Feldlerchenfenster mit je 20 m²) von 11,72 ha tatsächlich als Maßnahmenfläche im engeren Sinne zum Tragen kommen, während die übrigen mindestens 11,65 ha weiter konventionell agrarisch genutzt werden können. Würde dies in der Bilanz herausgerechnet, verbliebe eine tatsächliche Maßnahmenfläche von maximal 4,71 ha (16,36 ha - 11,72 ha + maximal 0,07 ha),

die einem Kompensationsbedarf von maximal 4,39 ha (14,32 ha - 10 ha + 0,07 ha) gegenüber stünde.

Der Kompensationsbedarf im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes lässt sich hingegen nicht quantifizieren und wird durch die landschaftsgerechte Einbindung der Trasse und ihrer Nebenanlagen gewährleistet, so dass nach Beendigung der Baumaßnahme das Landschaftsbild wieder hergestellt wird bzw. landschaftsgerecht neu gestaltet wird.

Auf der Grundlage der ermittelten Kompensationsfläche von 16,36 ha sollen nach den Vorstellungen des Staatlichen Bauamtes Bayreuth unter vorheriger Abstimmung mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde zur Kompensation der mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft folgende Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen (siehe hierzu auch Planunterlage 12.3 Blatt 1 bis 6 sowie Maßnahmenblätter im Anhang 8 zur Planunterlage 12.1) durchgeführt werden:

- Ausgleichsmaßnahme A1
Rückbau/Entsiegelung von bestehenden Straßenflächen in der Größenordnung von 0,16 ha (Fläche bleibt bei Kompensationsflächen unberücksichtigt),
- Ausgleichsmaßnahme A2
Biotopmosaik Porschnitzhang in einer Größe von 3,77 ha,
- Ausgleichsmaßnahme A3
Anlage von jährlich mindestens 18 bis maximal 35 Feldlerchenfenstern (Anzahl abhängig von der Fruchtfolge) mit einer "Einzel"-Größe von jeweils 20 m² auf einer Gesamtfläche von 11,72 ha (davon allerdings max. 0,07 ha/Jahr Gesamtfläche an Fenstern),
- Ausgleichsmaßnahme A4
Retentionsraum Parnitztal in der Größenordnung von 0,11 ha,
- Ersatzmaßnahme E1
Biotopkomplex Porschnitzaue incl. Retentionsraum Porschnitzaue in der Größenordnung von 0,58 ha,
- Ersatzmaßnahme E2
Biotopkomplex Porschnitzhang in der Größenordnung von 0,18 ha,

was in der Summe die Bereitstellung einer realen Kompensationfläche von insgesamt 16,36 ha (ohne die Fläche von A1) beinhaltet.

Hinzu kommen als Ausgleichsmaßnahmen für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes:

- Ausgleichsmaßnahme A5
Planung straßenbegleitender Gehölze/Landschaftsrasen (an den Dammböschungen der St 2177 incl. ihrer Anschlüsse) in der Größenordnung von 11,27 ha,

- Ausgleichsmaßnahme A6
Sukzession auf Rohbodenböschungen mit initialen Gehölzpflanzungen in der Größenordnung von 6,29 ha sowie die
- Ausgleichsmaßnahme A7
Naturnahe Gestaltung von Regenrückhaltebecken in der Größe von 0,58 ha.

In der Summe werden als Ausgleichsflächen für die Eingriffe in das Landschaftsbild somit 18,15 ha bereitgestellt.

Diese Maßnahmen werden auf den (künftigen) Grünflächen im Bereich des Straßenkörpers ausgeführt und sind insoweit nicht im Kompensationsbedarf für das eigentliche Ausgleichskonzept für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts enthalten.

Zusätzlich wird als Gestaltungsmaßnahme G1 die Gestaltung einer Erdmassenablagerungsfläche von 1,53 ha, verbunden mit deren naturschutzfachlicher Aufwertung, vorgenommen.

Aus forstfachlicher und waldrechtlicher Sicht ist zum beabsichtigten Vorhaben festzustellen, dass durch den Bau der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau abschnittsweise Waldflächen auf einer Fläche von insgesamt 1,02 ha dauerhaft in Anspruch genommen werden, d.h. anlagebedingt gerodet werden müssen und dass weitere 0,54 ha Waldflächen vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen werden müssen.

Bei den betroffenen Waldflächen handelt es sich nicht um Schutz-, Bann- oder Erholungswald; besondere Waldfunktionen bestehen für diese betroffenen Waldbereiche nicht. Die Waldflächenanteile im Bereich des Marktes Oberkotzau (ca. 26 %) und der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale (ca. 30 %) liegen etwas unter dem bayerischen Durchschnitt, so dass ein öffentliches Interesse an der Erhaltung der Waldflächen in diesem Gebiet anzunehmen ist. Ein Waldflächenverlust durch die Baumaßnahme wäre damit grundsätzlich auszugleichen.

Im Zuge des naturschutzfachlichen Ausgleichs wird im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme A2/E2 auf einer Fläche von ca. 1,82 ha Wald neu begründet. Dieser Teil der Maßnahme kann aus forstfachlicher Sicht grundsätzlich auf eine forstliche Ausgleichsforderung angerechnet werden, womit die forstlichen Belange bei Durchführung dieser beiden Kompensationsmaßnahmen ausreichend berücksichtigt sind. Im forstwirtschaftlichen Kontext wird darüber hinaus auch die Schutzmaßnahme S3 (Waldrandunterpflanzung und Waldrandaufbau) durchgeführt.

Die Voraussetzungen für die an sich zu erteilende Rodungserlaubnis gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG liegen somit vor; die Rodungserlaubnis wird im vorliegenden Fall durch den Planfeststellungsbeschluss im Rahmen der Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG ersetzt.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass die Größe und die vorgesehene Ausgestaltung des landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes einschließlich der Bereitstellung und Gestaltung von Ausgleichsflächen und Ersatzflächen in einer Gesamtgröße von 16,36 ha geeignet ist, einen auch der Bedeutung des planfestgestellten Vorhabens angemessenen Ausgleich für die mit der Maßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu schaffen.

Zu berücksichtigen dabei ist -wie oben bereits ausgeführt-, dass wegen der Ausgestaltung der Ausgleichsmaßnahme A3 -Anlage von Feldlerchenfenstern- als produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahme (PIK-Maßnahme) de facto pro Jahr nur max. 0,07 ha als Maßnahmenfläche im engeren Sinne zum Tragen kommt, was den tatsächlichen Maßnahmenbedarf (pro Jahr) auf letztlich dauerhaft von max. 4,71 ha für das landschaftspflegerische Ausgleichskonzept beschränkt. Die für die Maßnahme A3 vorgesehenen Grundstücke (Fl.Nrn. 354, 360/1 und 362 der Gemarkung Fattigau) in der Gesamtgröße von 11,72 ha verbleiben dabei im Eigentum der jeweiligen Landwirte und können weiterhin jährlich mit einer Gesamtfläche von 11,65 ha konventionell agrarisch genutzt werden.

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

Für die Ausgleichsmaßnahmen sind auch nur solche Flächen in Betracht gezogen worden, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind, da sie in einen Zustand versetzt werden können, der sich im Vergleich mit dem früheren Zustand als ökologisch höherwertig einstufen lässt. Dazu wird ein Zustand geschaffen, der den durch das geplante Vorhaben beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zumindest ähnlich ist.

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

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

die raumstrukturellen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Interessen sowie die Belange des Immissionsschutzes ist daher gerechtfertigt.

Bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für das Kompensationskonzept wurde in hohem Maße auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen. So wurde primär der Rückbau und die Entsiegelung befestigter Straßenflächen berücksichtigt (Ausgleichsmaßnahme A1 in der Größenordnung von 0,16 ha). Außerdem ist die Ausgleichsmaßnahme A3 -Anlage von Feldlerchenfenstern- auf max. jährlich 0,07 ha, diese wiederum auf einer Gesamtfläche von 11,72 ha konventionellem Acker- als sog. produktionsintegrierte Maßnahme (PIK-Maßnahme) vorgesehen. Dabei wird landwirtschaftlich genutzter Boden nur im notwendigen Umfang, vor allem zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände, in Anspruch genommen, wie z.B. bei der Ausgleichsmaßnahme A2 -Biotopmosaik Porschnitzhang in einer Größe von 3,77 ha-. Diese Fläche liegt außerdem in der Wasserschutzzone III, in der ohnehin bisher nur eine extensive landwirtschaftliche Nutzung möglich war. Das Grünland des Porschnitzhanges kann auch künftig weiterhin landwirtschaftlich genutzt (verfüttert) werden.

Zudem werden die aus wasserwirtschaftlicher Sicht (siehe hierzu C.2.4.5) erforderlichen Maßnahmen des Retentionsraumausgleiches an der Parnitz und an der Porschnitz (Konfliktbereiche K16 und K17), für die ebenfalls Ausgleichsmaßnahmen mit dem entsprechenden Grundflächenbedarf aus Grundstücken Privater erforderlich würden, mit landschaftspflegerischen Maßnahmen (E1 - Biotopkomplex Porschnitzauze - und A4 - Retentionsraum Parnitztal -) kombiniert und somit auf jeweils zwei verschiedenen Flächen angelegt, wo sie insoweit einen multifunktionellen Charakter erfüllen (sowohl naturschutzfachliche als auch wasserwirtschaftliche Kompensation). Damit ist eine zusätzliche Grundinanspruchnahme allein für den Retentionsraumausgleich nicht erforderlich. Auch dies trägt zur Minimierung der Flächeninanspruchnahmen aus Grundstücken Privater bei.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit bzw. Möglichkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 14) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das ggf. notwendige Enteignungsrecht. Er behält aber weiterhin die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

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

Was die Ausgleichsmaßnahme A3 -Anlage von Lerchenfenstern- betrifft ist -wie bereits dargestellt- festzustellen, dass diese Maßnahme als produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahme (PIK-Maßnahme) angelegt ist. Das bedeutet, dass die davon betroffenen Grundstücke im Eigentum der bisherigen Eigentümer verbleiben und von ihnen insoweit -weitgehend unbeschränkt- weiter konventionell bewirtschaftet werden können.

Allerdings muss die Durchführung der Maßnahme jährlich zwingend sichergestellt werden, da ansonsten artenschutzrechtliche Verbotstatbestände verwirklicht werden bzw. die Voraussetzungen für die erteilte artenschutzrechtliche Ausnahme nicht mehr gegeben wären, da dann nicht garantiert wäre, dass sich der derzeitige Erhaltungszustand der betroffenen Vogelarten der EU-Vogelschutzrichtlinie künftig nicht verschlechtert.

Insoweit ist die rechtliche Absicherung der Durchführung dieser Maßnahmen zwingend sicherzustellen. Dies ist im Fall der Grundstücke, die im Eigentum der bisherigen Grundstückseigentümer verbleiben sollen, nur im Wege einer Zwangsbelastung durch eine beschränkte Grunddienstbarkeit möglich. Dies ist hier die einzige Möglichkeit der rechtlichen Absicherung dieser Maßnahmen und unter dem Gesichtspunkt der Beeinträchtigung des Grundeigentums die den Grundeigentümer am wenigsten belastende Regelung. Hierauf kann somit im Zuge dieser Planfeststellung auch nicht verzichtet werden. Die darauf gerichteten Einwendungen und Forderungen der betroffenen Landwirte, auf deren Grundstücke die vorgesehenen Lerchenfenster (Ausgleichsmaßnahme A3) angelegt werden sollen, werden daher zurückgewiesen.

Die rechtliche Sicherung der sog. PIK-Maßnahmen durch Eintragung einer Grunddienstbarkeit entspricht im Übrigen auch der künftig geltenden BayKompV (vgl. § 11 Abs. 2 Satz 1 BayKompV), die allerdings erst ab 01.09.2014 (für nach diesem Zeitpunkt beantragte Planfeststellungsverfahren) gelten wird.

Insgesamt ist somit zusammenfassend nochmals festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Teil A Ziffern 3.3.1 bis 3.3.13 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet wird.

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

2.4.4.3.4 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation

Die weiteren aus naturschutzfachlicher Sicht erforderlichen Auflagen wurden unter Teil A Ziffern 3.3.1 bis 3.3.13 des Beschlusstextes aufgenommen. Damit

wurde den Stellungnahmen der beteiligten Naturschutzfachbehörden, insbesondere der höheren Naturschutzbehörde vom 08.02.2011 Nr. 51-8681, weitgehend entsprochen.

Ein weitergehender Verzicht auf einen Oberbodenauftrag an Böschungs- und Einschnittsbereichen, als dieser in Auflage A.3.3.10 vorgesehen ist, wurde hingegen nicht angeordnet, da bei Dammböschungen die Reinigungskraft des bewachsenen Oberbodens dafür sorgen soll, dass die im Straßenabwasser enthaltenen Schadstoffe nicht bis in das Grundwasser gelangen können. Der Oberbodenauftrag in Böschungsbereichen ist deshalb weitgehend unverzichtbar und insoweit fester Bestandteil des Abwasserbeseitigungskonzeptes für das Straßenabwasser, der es in der Regel erlaubt, dass Fahrbahnabwasser in der belebten Bodenzone vorzureinigen und es anschließend an Ort und Stelle zu versickern.

Hinsichtlich des weiteren Vorschlags der höheren Naturschutzbehörde, an der umverlegten GVS Fattigau-Fletschenreuth eine landschaftsprägende Baumreihe aus Obstgehölzen anzulegen, wurde lediglich die Auflage A.3.3.11 aufgenommen.

Die Anlage einer Baumreihe auf der Südseite der verlegten GVS würde zu Sichtbehinderungen führen. Die notwendigen Sichtweiten könnten somit dort nicht eingehalten werden.

Nördlich der verlegten GVS ergeben sich hingegen keine Sichtbehinderungen im Zuge der GVS durch die Anlage einer Baumreihe. Bei Neupflanzungen im Umfeld von Straßen müssen allerdings die Vorgaben der RPS (Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen) eingehalten werden. Bei einer Bepflanzung muss demnach ein Abstand von mehr als 7,50 m zum Fahrbahnrand eingehalten oder eine Schutzeinrichtung vorgesehen werden. Unter Berücksichtigung des einzuhaltenden Abstandes wären am Beginn und am Ende der GVS zusätzliche landwirtschaftliche Flächen durch die Maßnahme betroffen, die dann zusätzlich erworben werden müssten. Dieser zusätzliche Flächenbedarf aus Grundstücken Privater wäre jedoch nicht zwingend notwendig und ist daher im vorliegenden Fall nicht gerechtfertigt.

In Teilbereichen ist durch die Führung der GVS in Dammlage die Anordnung von Schutzplanken notwendig. Zwischen der Einmündung des ÖFW "Herrenlohweg" und dem BW 1-2 westlich der OU sowie zwischen der Einmündung des ÖFW "Fattigauer Feldweg Nr. 7" und dem BW 1-2 östlich der OU könnte in Bereichen, in denen eine Schutzrichtung vorgesehen wird, ggf. eine Baumreihe angelegt werden. Dabei muss allerdings auch die Sicht für aus den Feldwegen einfahrende Fahrzeuge von Bepflanzungen freigehalten werden.

Insoweit sollen daher die möglichen Abschnitte der Anlegung einer Baumreihe aus Obstgehölzen erst im Zuge der Bauausführung in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde festgelegt werden.

Das von Landwirten aus dem Bereich Fattigau angesprochene Biotop "Lohgrund" auf dem Grundstück Fl.Nr. 365 der Gemarkung Fattigau, das im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens mit angelegt wurde, wird durch den Bau der OU erheblich beeinträchtigt und in naturschutzfachlicher Hinsicht entwer-

tet. Die Beeinträchtigung dieses Bereiches wurde im Rahmen des Konfliktbereiches K4 bis K6 berücksichtigt und ist somit als unvermeidbare Beeinträchtigung in die Ermittlung des Kompensationsbedarfes für das landschaftspflegerische Ausgleichskonzept eingeflossen; d.h. dass die hiernach ermittelten Eingriffe (in Natur und Landschaft) in dieses Biotop im Wege des vorgesehenen Kompensationskonzeptes auch wieder mit ausgeglichen werden.

Die im Anhörungsverfahren von vielen privaten Einwendern vorgebrachten Einwendungen gegen die vorhabenbedingten Eingriffe durch den Bau der OU und den aus ihrer Sicht ungenügenden Ausgleich hierfür werden zurückgewiesen.

Der Flächenverbrauch für das Gesamtprojekt Bau der Ortsumgebung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 ist Folge dieser notwendigen Maßnahmen und in seiner Größe aus den Gestaltungsvorschriften für die Maßnahme, den technischen Vorgaben der zugrunde zu legenden technischen Regelwerke und allen notwendigen Kompensations- und Folgemaßnahmen begründet und insoweit bereits auf das notwendige Ausmaß beschränkt. Die vorliegende Planfeststellungsstrasse ist das Ergebnis eines planerischen Abwägungsprozesses und stellt unter Einbeziehung aller Gesichtspunkte die zielführendste Lösung dar.

Ein Widerspruch zu den Zielen der Bayerischen Staatsregierung zur Eindämmung des Flächenverbrauchs durch die Realisierung einer Maßnahme, die im Ausbauplan für die Staatsstraße in Bayern enthalten ist und somit ebenfalls ein Ziel der Bayerischen Staatsregierung ist, liegt insoweit nicht vor.

Im Übrigen wurden die Belange des Landschafts- und Naturschutzes durch die landschaftspflegerische Begleitplanung ausreichend berücksichtigt. Gemäß §§ 13 ff BNatSchG ist der Straßenbaulastträger grundsätzlich verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen so auszugleichen, dass keine erheblichen Störungen des Naturhaushaltes zurückbleiben und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wieder hergestellt oder neu gestaltet wird. Sofern der Eingriff nicht im erforderlichen Maße ausgeglichen werden kann, sind nach § 15 Abs. 2 BNatSchG landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen vorgesehen, welche die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes im betroffenen Landschaftsraum möglichst gleichartig gewährleisten sollen.

Die Auswirkungen der geplanten OU auf das Landschaftsbild sind in den Planfeststellungsunterlagen 12.1 - Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan -, 12.2 Blatt 1 - landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan und 12.3 Blatt 1 bis Blatt 6 - Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen - umfassend dargelegt. Aufbauend hierauf wurden die umfangreichen Pflanzungen zur Einbindung der Straße in die Landschaft und die Kompensation der Auswirkungen dargestellt. Ergänzend zu den umfangreichen Neupflanzungen auf den Dammböschungen (vgl. Maßnahme A5) sind im Bereich der Einschnittsböschungen als Initialbegrünung umfangreiche Sukzessionsflächen (vgl. Maßnahme A6) vorgesehen. Hier wird durch den An-

flug von Samen auf Rohböschungen ein umfangreiches Pflanzenmosaik von Bäumen, Sträuchern, Stauden und Gräsern als auch blütenreiche Pflanzengesellschaften auf mageren Standorten entstehen. Somit wird im Laufe der Jahre ein abwechslungsreiches Pflanzenbild entstehen und die "neue" Straße in den Landschaftsraum eingebunden.

Die Bepflanzung der Erdmassenablagerungsflächen mit Heistern und Schlehenbüschen, die Bepflanzung der Dammböschungen sowie die Belassung von Sukzessionsflächen auf den Einschnittsböschungen werden zur Bereicherung der ausgeräumten Agrarlandschaft beitragen, wobei gehölzbrütende Vogelarten besonders davon profitieren werden.

Die beim geplanten Bau der OU von Fattigau-Oberkotzau neu entstehenden unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft wurden von einem erfahrenen Landschaftsplaner ermittelt und bewertet. In Abstimmung mit den beteiligten Naturschutzbehörden wurden geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgelegt, die sowohl nach Art als auch nach Umfang in vollem Maße geeignet sind, die Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren. Die Bewertung sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planfeststellungsunterlage 12) ausführlich und nachvollziehbar dargestellt. Die Flächenbilanz des A/E-Maßnahmenkonzeptes wurde durch die höhere Naturschutzbehörde geprüft und nicht beanstandet bzw. ausdrücklich aus fachlicher Sicht und vom Gesamtumfang her als ausreichend bewertet.

Was eine möglichst gute Einbindung der Neubautrasse in die vorhandene Natur und Landschaft betrifft, ist auch darauf hinzuweisen, dass es beim Bau einer Straße als "Bandinfrastrukturmaßnahme" zwangsläufig auf der Hand liegt, dass für deren Bau und Herstellung eine gewisse Nivellierung der bewegten vorhandenen Topografie durch Einschnitte und Dammlagen aus Verkehrssicherheitsgründen unabdingbar ist. Um eine ausreichende Verkehrssicherheit zu erreichen sind insbesondere gute Sichtverhältnisse erforderlich. Die erforderlichen Sichtweiten sind Grundlage jeder Straßenplanung und geben u.a. die Parameter der Trassierung vor. Die Verkehrssicherheit ist hier zum Schutz von Leib und Leben von Verkehrsteilnehmern gegenüber dem Wunsch nach einer der Landschaft besser angepassten Trassierung vorrangig.

2.4.5 Gewässerschutz

2.4.5.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für den Ausbau von Gewässern, für den Straßenbau im Wasserschutzgebiet sowie für Baumaßnahmen an Gewässern, für den Oberflächenwasserablauf usw. mit erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

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

Mit der geplanten Straßentrasse der St 2177 neu wird der Talraum der Parnitz bei Bau-km 1+235, der Porschnitz bei Bau-km 2+356 und der Autengrüner Bäche bei Bau-km 3+520 bzw. 4+120 gequert. Diese Oberflächengewässer sind allesamt Gewässer III. Ordnung und liegen in der Unterhaltungspflicht des Marktes Oberkotzau. Um die Auswirkungen der Brückenbauwerke auf den Hochwasserabfluss der Parnitz und der Porschnitz zu untersuchen, sind hydraulische Berechnungen durchgeführt worden. Auf einen hydraulischen Nachweis der Autengrüner Bäche wurde aufgrund deren geringen wasserwirtschaftlichen Bedeutung verzichtet.

Bei der Porschnitz ergibt sich auch bei der Berücksichtigung der planfestgestellten Detailplanung keine Erhöhung der Wasserspiegellagen im Umfeld des Brückenbauwerks. Durch die Geometrie der Durchleitung der Porschnitz ist sogar eine Absenkung der Wasserspiegellagen feststellbar (Absenkung bis ca. 20 cm). Im direkten Brückenbereich ergibt sich eine örtlich begrenzte Erhöhung der Wasserspiegellagen, die auf die leicht erhöhte Lage des Feldweges zurückzuführen ist. Hier entsteht eine minimale Stausituation.

An der Parnitz beeinflussen die Maßnahmen durch die Detailplanung die Wasserspiegellage im Vergleich zu einem vorhergehenden Berechnungslauf nicht mehr. Die Erhöhung der Wasserspiegellagen ist nach der nunmehr festgestellten Planung auf unter 10 cm begrenzt. Der Einflussbereich mit einer Wasserspiegeldifferenz von > 2 cm beschränkt sich auf den Anströmbereich zum Brückenbauwerk auf eine Länge von ca. 20 m. Bei dem rechnerisch betroffenen Überschwemmungsbereich handelt es sich jedoch ausschließlich um Grünflächen ohne Bebauung.

Der rechnerisch ermittelte Retentionsraumverlust infolge des Neubaus der beiden Gewässerquerungen im Bereich der jeweiligen Dammaufstandsfläche beträgt bei der Parnitz 410 m³ und bei der Porschnitz 390 m³. Der durch den neuen Straßendamm verlorene Retentionsraum wird jeweils im unmittelbaren Bereich der neuen Brücken ausgeglichen (Ifd.Nrn. 23.5 und 23.6 BV). Diese Retentionsausgleichsmaßnahmen werden, wie bereits unter C.2.4.4.3.4 ausgeführt, in Kombination mit den landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen A4 und E1 (Ifd.Nrn. 22.3 und 22.5 BV) durchgeführt und erfüllen damit im Ergebnis sowohl naturschutzfachliche als auch wasserwirtschaftliche Erfordernisse.

Auf die Fließgewässer Parnitz und Porschnitz haben die Baumaßnahmen keine schädlichen Auswirkungen, da die Durchgängigkeit in den Bauwerksbereichen erhalten bleibt. Die Eingriffe in die Gewässer sind auf ein Mindestmaß reduziert worden; im Bauwerksbereich erfolgt jeweils eine möglichst naturnahe Gestaltung.

An-, Hinter-, Ober- und Unterlieger werden von den Straßenbaumaßnahmen im Hinblick auf die wasserwirtschaftlichen Auswirkungen nicht negativ beein-

flusst. Die be- und unbewirtschafteten Wiesenflächen in den Anströmbereichen der Brücken sind durch den allenfalls leicht erhöhten Wasserstand (zwischen 0 bis max. 10 cm) bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis nur unwesentlich bzw. ohne nachteilige Auswirkungen betroffen.

Aus der Sicht des Hochwasserschutzes bestehen gegen die Straßenbaumaßnahme daher keine Bedenken. Es wird somit baubedingt in keinem bebauten Bereich zu einer Verschlechterung der Hochwassersituation kommen.

Die Trasse der neuen Ortsumgehung der St 2177 liegt weiter im Allgemeinen Unterstrom bestehender Trinkwassergewinnungsanlagen des Marktes Oberkotzau. Die im Betrieb befindlichen Brunnen beziehen ihr Trinkwasser vorwiegend aus dem Oberstrom von West nach Ost laufenden Talgründen von Parnitz und Porschnitz. Diese entwässern zur Saale hin.

Die Fahrbahn der zukünftigen St 2177 liegt zwar teilweise randlich, jedoch immer außerhalb festgesetzter Wasserschutzgebiete für Trinkwasseranlagen der öffentlichen Wasserversorgung des Marktes Oberkotzau, und zwar für den Tiefbrunnen III und IV Parnitztal (festgesetzt mit VO des Landratsamtes Hof vom 21.06.1995). Die kürzeste Entfernung des Straßenkörpers der St 2177 neu zum nächstgelegenen Trinkwasserbrunnen IV Parnitztal beträgt rd. 190 m. Die Staatsstraße tangiert die ausgewiesene engere Schutzzone (Zone II), liegt selbst jedoch bereits außerhalb des festgesetzten Wasserschutzgebietes. Eine weitere Schutzzone (Zone III) ist hier nicht festgesetzt. Die Oberflächenentwässerung der St 2177 erfolgt dort auf die den Brunnen III und IV abgewandte Seite der Straße und über neu anzulegende Entwässerungsrinnen. Die anzupassende GVS Fattigau-Fletschenreuth liegt auf rd. 150 m Länge randlich zur engeren Schutzzone und insoweit innerhalb der weiteren Schutzzone nördlich (seitlich des Grundwasserzustromes) des Brunnens IV Parnitztal. Die Oberflächenentwässerung erfolgt hier ebenso auf die dem Brunnen abgewandte Seite der GVS.

Hinsichtlich des Tiefbrunnens II Porschnitztal (festgesetzt mit VO des Landratsamtes Hof vom 01.08.2006) beträgt die Entfernung der geplanten St 2177 zum Tiefbrunnen II rd. 450 m. Die Staatsstraße tangiert hier die weitere Schutzzone etwa von Bau-km 2+125 bis Bau-km 2+550, liegt jedoch außerhalb des Wasserschutzgebietes. Gleiches gilt für die Bauwerke 32.6 BV (Retentionsraumausgleich) sowie 22.1 und 22.2 BV (Unterpflanzungen und Schutzzaun).

Die Belange des Trinkwasserschutzes wurden in der festgestellten Planung ebenfalls in fachlich ausreichender Weise berücksichtigt.

Das Wasserwirtschaftsamt Hof hat die Planunterlagen hinsichtlich der Gewässer- und Abwasserbauatbestände und diesen gleichstehenden Maßnahmen sowie hinsichtlich der Straßenabwasserbeseitigung und hinsichtlich der Fragen des Grundwasserschutzes eingehend geprüft und bestätigt, dass aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen die Regelung der berührten wasserwirtschaftlichen Belange bestehen.

Die aus wasserwirtschaftlicher Sicht gebotenen Auflagen wurden im erforderlichen Umfang durch die in Teil A Ziffer 3.2 des Beschlusstextes aufgenommenen Nebenbestimmungen berücksichtigt.

Insoweit wurde der gutachtlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Hof, soweit es um dem Vorhabenträger aufzuerlegende Verpflichtungen geht, vom 01.03.2011 Nr. 4 A-4354-19379 entsprochen. Soweit die Auflagenvorschläge lediglich bereits aufgrund gesetzlicher Regelungen bestehende Verpflichtungen des Vorhabenträgers (z.B. Schadensersatzregelungen, Beteiligung an Unterhaltungsverpflichtungen) zum Inhalt haben, wurde auf die Aufnahme dieser bestehenden Verpflichtungen durch eine gleichlautende zusätzliche Auflage verzichtet, ebenso wie auch die Verpflichtung zur Beteiligung evtl. weiterer Betroffener (z.B. Pächter, Teicheigentümer, Gewässeranlieger, Fischereiberechtigte). Diesen Beteiligten wurde eine evtl. Äußerungsmöglichkeit im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Vorhabenunterlagen im Anhörungsverfahren eingeräumt.

Unterhaltungsverpflichtungen an Gewässern werden dem Vorhabenträger gem. § 40 WHG bzw. Art. 22 und 23 BayWG insoweit auferlegt, als der Aufwand für die Unterhaltung durch die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme verursacht wird.

Im Rahmen der zu treffenden Ermessensentscheidung hielt es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich und angemessen, dem Vorhabenträger im öffentlichen Interesse zur Stabilisierung des Gewässersystems, das durch das Straßenbauvorhaben Eingriffen ausgesetzt ist, wasserwirtschaftliche Unterhaltungspflichten in dem in der Nebenbestimmung unter Teil A.3.2.1.12 definierten Umfang aufzuerlegen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dabei im Wesentlichen an dem o.g. wasserwirtschaftlichen Gutachten des Wasserwirtschaftsamtes Hof orientiert, das in dieser Frage in der Regel verursachergerechte, zumutbare und verhältnismäßige Festlegungen vorschlägt.

Die Regelung der Unterhaltungsverpflichtungen für Gewässerkreuzungen erfolgt gemäß Art. 33a Abs. 1 Satz 1 BayStrWG.

Fachliche Grundlage ist jeweils die schlüssige und nachvollziehbare gutachterliche Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Hof.

Die unter Teil A.3.2.2 und A.3.2.3 aufgenommenen Auflagen berücksichtigen gleichzeitig auch die Stellungnahme des Fachbereiches Gesundheitswesen des Landratsamtes Hof vom 04.04.2011 Nr. 5143-503 Gi. aus der Sicht des Trinkwasserschutzes. Hinsichtlich der geforderten Abdichtung der Entwässerungsmulden für die Straßenabwässer enthalten die Auflagen A.3.2.2.1 und A.3.2.2.10 jeweils eine Regelung, die den Trinkwasserschutz gleichermaßen gewährleistet. Ein genereller Ausbau der Straßenbereiche nach den RiStWag wurde vom Wasserwirtschaftsamt Hof nicht gefordert und wird insoweit auch von der Planfeststellungsbehörde nicht für notwendig erachtet.

2.4.5.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Grundsätzlich ist vorgesehen, das anfallende Oberflächenwasser der Straßenflächen in den Streckenabschnitten, in denen sich die Straßengradiente oberhalb der Geländeoberkante befindet (sog. Dammlage, in den Bauwerkslageplänen grün angelegt), breitflächig über die Bankette und die Böschungen abzuleiten und in den Untergrund zu versickern.

Die Reinigungskraft des bewachsenen Oberbodens sorgt in diesen Fällen dafür, dass die im Wasser enthaltenen Schadstoffe nicht bis in das Grundwasser gelangen können.

In den Streckenabschnitten, in denen sich die befestigten Fahrbahnbereiche der neu zu bauenden Straßen unterhalb der Geländeoberkante befinden (sog. Einschnittslage, in den Lageplänen braun angelegte Böschungen) fließt das Straßenabwasser von der Fahrbahn über die Bankette in die neu anzulegenden Entwässerungsmulden. Über Einlaufschächte und eine entlang der Straße längs verlegte Entwässerungsleitung wird das Oberflächenwasser einem der drei neu zu erstellenden Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzbecken zugeführt. Dort wird es mechanisch gereinigt und von Leichtflüssigkeiten (z.B. Öl- und Benzinrückstände) befreit. Nach den Regenrückhaltebecken gelangt das gereinigte Wasser in die bestehenden Vorfluter (Parnitz, Porschnitz, Autengrüner Bäche).

Die Einzugsgebiete der einzelnen Entwässerungsabschnitte sind in Planunterlage 13.1.2 "Lageplan der Einzugsgebiete und Einleitungsstellen" farbig dargestellt. Das in diesen Flächen anfallende Oberflächenwasser der Einschnittsböschungen auf der tiefer gelegenen Straßenseite fließt jeweils der Staatsstraße zu und muss mit dem vom Straßenkörper ablaufenden Straßenwasser behandelt werden.

Das auf den Einschnittsböschungen der höher gelegenen Straßenseite anfallende Oberflächenwasser wird ohne Reinigung und Rückhaltung über Mulden den bestehenden Vorflutern zugeleitet.

Das auf den neuen Straßenkörper zufließende Oberflächenwasser wird hangseitig gefasst und über gesonderte Mulden direkt den bestehenden Vorflutern zugeführt. Das bisherige System mit den entsprechenden Einleitungsmengen wird in diesen Bereichen somit nicht verändert.

Im Vorhabenbereich wurden für die St 2177 neu und die wieder anzuschließenden bzw. zu verlegenden Straßen je nach der Höhenlage der Trassen, der vorhandenen Topografie sowie der Vorflutverhältnisse 17 Entwässerungsabschnitte (Einzugsgebiete E1 bis E17) gebildet. Diesen Entwässerungsabschnitten wurden 3 Einleitungsstellen (E1 bis E3) zugeteilt. Die Abschnitte und die Einleitungsstellen sind in den Lageplänen (Planunterlage 13.1.2) bezeichnet und farbig dargestellt. Die Abschnitte sind zusätzlich in der Planunterlage 13.1.1 aufgelistet.

Hinsichtlich der ausreichenden Bemessung der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen in Bezug auf die Frage, ob hierfür Rückhalteeinrichtungen oder entsprechende Abwasservorbehandlungsmaßnahmen vor der Einleitung in den jeweiligen Vorfluter erforderlich sind, wurden nach den hierfür einschlä-

gigen technischen Richtlinien (insbesondere Arbeitsblatt ATV-DVWK-M153 sowie DWA-Arbeitsblatt a 117 und A 138) Berechnungen hinsichtlich einer quantitativen Bemessung (Notwendigkeit von Rückhalteeinrichtungen) als auch einer qualitativen Bemessung (Notwendigkeit von gesonderten Behandlungsmaßnahmen) durchgeführt.

Angesichts der relativ geringen Leistungsfähigkeit der Parnitz, der Porschnitz und der Autengrüner Bäche als Vorfluter hat diese Überprüfung ergeben, dass für die Einleitung in die Parnitz (Einzugsgebiete 3, 6 und 8), in die Porschnitz (Einzugsgebiet 9) und in die Autengrüner Bäche (Einzugsgebiete 12 und 14) jeweils Rückhalteeinrichtungen und qualitative Abwasserbehandlungsmaßnahmen notwendig sind, die in Form der Regenrückhaltebecken RRB 1-1, RRB 2-1 und RRB 3-1 jeweils vor der Einleitung in den entsprechenden Vorfluter auch hergestellt werden.

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

Die vorgesehenen Einleitungen von Niederschlagswasser in die Vorfluter sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern oben unter A.4.1 (Entscheidung) gesondert ausgesprochen.

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

Bei Beachtung der unter Teil A Ziffer 4.3 angeordneten Auflagen sind schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten.

Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG). Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) sind ebenfalls nicht zu erwarten. Die genannten Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Hof als untere Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG unter Bezugnahme auf die vorliegende positive Beurteilung der geplanten Straßenentwässerung durch das Wasserwirtschaftsamt Hof erklärt. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis nach § 15 Abs. 1 WHG für die nach den Planunterlagen dauerhaft vorgesehenen Gewässerbenutzungen, insbesondere der Ableitung des Fahrbahnabwassers in die drei vorgesehenen Vorfluter, in die Parnitz, in die Porschnitz und in die Autengrüner Bäche, liegen vor. Es liegt im öffentlichen Interesse, die infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der St 2177 neu erforderlichen Gewässerbenutzungen durch den staatlichen Vorhabenträger gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern.

Die unter Teil A Ziffer 4.3 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflagen be-

ruhen auf § 13 WHG und tragen insoweit der gutachtlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Hof vom 01.03.2011 Rechnung.

Soweit im Anhörungsverfahren von verschiedener Seite die Aufnahme eines "Verfahrensvorbehalts nach § 10 WHG" gefordert wurde, wird dieser Einwand zurückgewiesen. Im Falle nachteiliger Wirkungen des Vorhabens sind Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 Abs. 1 WHG von Gesetz wegen auch nachträglich zulässig, so dass ein entsprechender Auflagenvorbehalt nicht erforderlich ist. Der Auflagenvorbehalt nach § 10 WHG alter Fassung, nunmehr geregelt in § 14 Abs. 5 WHG, regelt den Fall, dass sich im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung nicht feststellen lässt, ob und in welchem Maße nachteilige Wirkungen eintreten werden; diese müssen aber zumindest plausibel dargetan sein. Solang dies nicht der Fall ist, ist die pauschale Aufnahme eines Verfahrensvorbehaltes nicht erforderlich. Die nicht auszuschließende Möglichkeit behaupteter Nachteile begründet alleine noch keinen Regelungsanspruch. Ein rein vorsorglich verfügter Entscheidungsvorbehalt wäre somit rechtswidrig.

Der von Seiten verschiedener Landwirte aus dem Bereich Fattigau vorgebrachten Anregung, das Regenrückhaltebecken RRB 1-1 (BV-Nr. 15.1) auf die westliche Straßenseite der St 2177 zu verlegen, wird nicht gefolgt. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten und zur Gewährleistung eines natürlichen Oberflächenwasserabflusses muss das Regenrückhaltebecken RRB 1-1 am vorgesehenen Standort verbleiben. Auf der anderen Straßenseite würde das Regenrückhaltebecken im Bereich der Zone II des dort festgesetzten Wasserschutzgebietes zu liegen kommen, was aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht zulässig und auch nicht wünschenswert ist. Bei einem Regenrückhaltebecken handelt es sich technisch gesehen um eine Abwasserbehandlungs- und -beseitigungsanlage, die grundsätzlich außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten errichtet und betrieben werden soll.

Beeinträchtigungen von benachbarten landwirtschaftlichen Betriebsstätten durch den Bestand und den Betrieb des Regenrückhaltebeckens sind nicht zu erwarten, da aus dem Regenrückhaltebecken lediglich das anfallende Straßenabwasser abgeführt wird und kein Wasser bzw. Hochwasser der Parnitz. Eine künftig sich einstellende Mückenplage ist damit in diesem Bereich ebenfalls nicht zu erwarten.

Darüber hinaus ist im Bereich des Standorts des RRB 1-1 auch der Retentionsraumausgleich für die Parnitz vorgesehen, wobei beide Maßnahmen sinnvollerweise an diesem einheitlichen Gesamtstandort auch vernünftig miteinander kombiniert und gestaltet werden können.

2.4.6 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Wegen der beim Bau einer Ortsumgehung im Zuge einer vorhandenen Straßenverbindung "zwangsläufig" vorliegenden Trassierung außerhalb der bestehenden Bebauung "in freier Natur" beansprucht der planfestgestellte Bau der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 in erster Li-

nie Flächen, die bisher überwiegend landwirtschaftlich, aber zum Teil auch gewerblich genutzt werden.

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

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

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

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

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

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

Diesbezüglich ist unter Hinweis auf die nunmehrige Trassenführung der OU von Oberkotzau und Fattigau (siehe hierzu auch oben unter Teil C Ziffern 2.2

und Ziffern 2.4.1 und 2.4.2 der Gründe) nochmals festzustellen, dass diese auch unter Würdigung der landwirtschaftlichen Belange eine sinnvolle, ausgewogene und die Belange der Landwirtschaft nicht unverhältnismäßig benachteiligende Lösung der planerischen Aufgabenstellung darstellt.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar und im Anhörungsverfahren auch nicht substantiiert geltend gemacht werden.

Nach Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG bedarf die Beseitigung von Wald zu Gunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) der Erlaubnis. Diese wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst bzw. ist gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG nicht gesondert erforderlich. Eine Erlaubnis zur Rodung wird durch die erteilte Planfeststellung mit umfasst; die waldrechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Rodungserlaubnis liegen vor. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.2.4.4.3.3 Bezug genommen.

2.4.6.1 Vorhabensauswirkungen und Schutzvorkehrungen

Mit Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Teil A Ziffern 3.5.1 bis 3.5.10 des Beschlusstextes wurden fachliche Belange der Land- und Forstwirtschaft in dem von der Planfeststellungsbehörde zur Minimierung entstehender Beeinträchtigungen für erforderlich gehaltenen Umfang berücksichtigt.

Diese Auflagen berücksichtigen zum einen die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der beteiligten land- und forstwirtschaftlichen Fachbehörden sowie gleichzeitig auch die teilweise gleichlautenden, von verschiedenen Privatbetroffenen im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen und gewährleisten, dass eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche bzw. forstwirtschaftliche Bewirtschaftungsmöglichkeit der an das Bauvorhaben angrenzenden Flächen sowohl während als auch nach Beendigung der Bauarbeiten sichergestellt wird, und dass insbesondere eine Vernässung land- bzw. forstwirtschaftlicher Nutzflächen als Folge der Baumaßnahme nicht eintritt.

Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass das landwirtschaftliche Wegenetz wiederum durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst und somit in ausreichender Weise wiederhergestellt wird, bedeutet aber nicht automatisch, dass alle landwirtschaftlichen Grundstücke wieder in gleicher Form wie bisher erschlossen werden. Je nach Lage der Flurstücke und dem Herkunftsort der bewirtschaftenden Landwirte kann es künftig für die weitere Bewirtschaftung dieser Flächen im Einzelfall zu Umwegen kommen. Diese künftigen Umwege werden allerdings von der Planfeststellungsbehörde in allen Fällen für zumutbar angesehen.

Hinsichtlich der Gestaltung des untergeordneten Straßen- und Wegenetzes, und hier insbesondere des landwirtschaftlichen Wegenetzes, wurde seitens des Staatlichen Bauamtes Bayreuth angestrebt, im Bereich der freien Strecke der künftigen Ortsumgehung nach der Einmündung der Ortsstraße Schaum-

berg ca. bei Bau-km 5+100 bis zum Baubeginn bei Bau-km 0+000 keine direkten Grundstückszufahrten auf der freien Strecke der St 2177 mehr zuzulassen, sondern das landwirtschaftliche Wegenetz über die drei Verknüpfungspunkte der neuen St 2177 (Anschlussstelle Fattigau-Süd; Anschlussstelle KrStr HO 7 sowie Kreisverkehrsplatz "Hofer Straße" am Bauende) bzw. durch Über- oder Unterführungsbauwerke höhenfrei über oder unter der St 2177 neu hindurchzuführen.

Derartige höhenfreie Querungen für den landwirtschaftlichen Verkehr bestehen künftig im Bereich der Parnitzquerung mit dem verlegten Siehrweg (Brückenbauwerk BW 1-1 bei Bau-km 1+235), wobei der bisherige Siehrweg im Bereich von Bau-km 1+079 unterbrochen wird und er dafür in Richtung Parnitz verschwenkt, parallel zur St 2177 geführt und dann zusammen mit der Parnitzquerung bei ca. Bau-km 1+235 unterfährt und auf der anderen Straßenseite wiederum bis zum bestehenden Siehrweg zurückgeführt wird.

Eine eigene höhenfreie Kreuzungsmöglichkeit des Siehrweges wurde im Verlauf der Vorplanungen verworfen, da sich der Bau zweier gesonderter Brückenbauwerke für den Siehrweg bei Bau-km 1+079 und für die Parnitz bei Bau-km 1+235 auf dieser geringen Entfernung hinsichtlich des Bau- und Unterhaltungsaufwandes als unverhältnismäßige Maßnahme dargestellt hat, während sich die Umwege bei der nunmehr planfestgestellten Lösung (gemeinsames Bauwerk für Parnitz- und Wegequerung) in Grenzen halten und als zumutbar zu qualifizieren sind.

Im Übrigen wird der verlegte Siehrweg (BW-Nr. 5.6) bituminös befestigt und er wird auch bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis (HQ₁₀₀) nicht überflutet. Das bedeutet, dass dieser Weg künftig auch einen ausreichenden hochwassersicheren Verlauf hat.

Der vorhandene öffentliche Feld- und Waldweg Parnitzweg wird bei Bau-km 1+295 durch die neue Trasse der St 2177 unterbrochen. Eine Verknüpfung mit dieser erfolgt nicht. Die Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke ist aus Richtung Fattigau über die GVS Fattigau-Fletschenreuth und die bestehenden öffentlichen Feld- und Waldwege bzw. über den neuen Feldweg BW-Nrn. 5.29T und 5.34T gewährleistet.

Die GVS Fattigau-Fletschenreuth wird bei Bau-km 1+457 mit einem Bauwerk (BW 1-2 gemäß BV-Nr. 7.2) über die St 2177 überführt. Die vorhandene GVS wird auf einer Baulänge von ca. 530 m entsprechend angepasst. Die Einmündungen der öffentlichen Feld- und Waldwege und die Feldzufahrten in die GVS werden ebenfalls neu gestaltet.

Der öffentliche Feld- und Waldweg Lerchenbergweg wird bei Bau-km 1+831 mit einem Bauwerk (BW 1-3 gem. BV-Nr. 7.3) über die St 2177 überführt. Der vorhandene öffentliche Feld- und Waldweg wird im unmittelbaren Bauwerksbereich entsprechend angepasst.

Der öffentliche Feld- und Waldweg Porschnitzweg (Bau-km 2+260 bis Bau-km 2+350) wird angepasst. Die St 2177 wird im Zuge des Bauwerkes BW 2-1 (BV-Nr. 7.4) bei Bau-km 2+356 über den öffentlichen Feld- und Waldweg und die Porschnitz überführt.

Der öffentliche Feld- und Waldweg Porschnitzweg bei Bau-km 2+930 wird in Richtung KrStr HO 7 verschwenkt, beidseitig parallel zur St 2177 geführt und

an die KrStr HO 7 angeschlossen. Die Querung der St 2177 erfolgt im Zuge der KrStr HO 7 (mit dem Brückenbauwerk BW 3-1 gemäß BV-Nr. 7.5).

Die Anschlussstelle Oberkotzau-Mitte verknüpft den Ortsbereich von Oberkotzau über die KrStr HO 7 mit der neuen St 2177 als teilplanfreier Knotenpunkt. Die KrStr HO 7 wird dabei mit einem Bauwerk BW 3-1 gemäß BV-Nr. 7.5 über die St 2177 überführt.

Der öffentliche Feld- und Waldweg in die Autengrüner Felder (Fl.Nr. 795 der Gemarkung Oberkotzau) wird bei Bau-km 3+760 überbaut und beidseitig der Trasse an den öffentlichen Feld- und Waldweg Breiter Weg (Fl.Nr. 755 der Gemarkung Oberkotzau) angeschlossen.

Der öffentliche Feld- und Waldweg Breiter Weg wird in seinem direkten Verlauf ca. bei Bau-km 3+920 unterbrochen und dafür in Richtung der GVS Konradsreuther Weg verschwenkt, beidseitig parallel zur neuen St 2177 geführt und an die GVS Konradsreuther Weg angeschlossen. Die Querung der St 2177 erfolgt dabei im Zuge dieser GVS mit dem Bauwerk BW 4-1 (BV-Nr. 7.6).

Die GVS Konradsreuther Weg wird bei Bau-km 4+241 mit dem Brückenbauwerk BW 4-1 (BV-Nr. 7.6) über die St 2177 überführt. Die vorhandene GVS wird dabei auf einer Baulänge von ca. 220 m angepasst.

Die St 2177 neu wird mit dem Brückenbauwerk BW 4-2 (BV-Nr. 7.7) über den öffentlichen Feld- und Waldweg Eppenreuther Weg ca. bei Bau-km 4+760 überführt. Der vorhandene öffentliche Feld- und Waldweg wird dabei auf einer Baulänge von ca. 300 m entsprechend angepasst.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurde das vorgesehene landwirtschaftliche Wegenetz von vielen Landwirten und auch vom Bayer. Bauernverband als nicht ausreichend erachtet und es wurden zahlreiche Änderungen, Verbesserungen und Erweiterungen gefordert.

Das Staatliche Bauamt Bayreuth hat daher mit Planänderungen vom 23.05.2012 und 05.07.2013 die oben unter Teil B Ziffer 3 beschriebenen Verbesserungen und Ergänzungen des vorgesehenen landwirtschaftlichen Wegenetzes vorgenommen und in das laufende Planfeststellungsverfahren eingebracht. Diese vorgesehenen Ergänzungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes wurden auch unverändert und vollständig in die nunmehr festgestellten Planunterlagen übernommen.

Unter Berücksichtigung der vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes vertritt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung, dass dieses nunmehr ausreichend ist, um die sich durch den Bau der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 ergebenden Nachteile für die bisherigen Erschließungsmöglichkeiten der landwirtschaftlichen Grundstücke in angemessener Form, die ggf. auch zumutbare Umwege gegenüber der bisherigen Erschließung beinhaltet, auszugleichen.

Was die in lfd.Nrn. 5.29T und 5.34T des Bauwerksverzeichnisses -BV- beschriebene Wegeverbindung (Ausbau des Weges Fl.Nr. 279 der Gemarkung Fattigau - Fattigauer Feldweg Nr. 7) zwischen dem Parnitzweg und der GVS

Fattigau-Fletschenreuth betrifft, ist festzustellen, dass diese nunmehr uneingeschränkt für den regulären landwirtschaftlichen Verkehr geeignet ist.

Es ist durch das planfestgestellte Wegenetz gewährleistet, dass künftig jedes landwirtschaftlich genutzte Grundstück, soweit es derzeit bereits eine rechtlich gesicherte Zufahrtsmöglichkeit über einen öffentlichen Weg verfügt, auch künftig wieder über einen öffentlichen Weg erreicht werden kann. Soweit allerdings derzeit keine rechtlich gesicherte Zufahrtsmöglichkeit besteht, ist es auch nicht Aufgabe des Straßenbaulastträgers der St 2177 neu, (erstmalig) eine solche zu schaffen. Auch wurde auf eine explizite Darstellung aller Zufahrten zu den Grundstücken von öffentlichen Feld- und Waldwegen aus verzichtet. Die genaue Lage der Zufahrten wird dabei bei der Bauausführung mit jedem Grundstückseigentümer einzeln vor Ort festgelegt (vgl. dazu auch Auflagen 3.5.1 und 3.5.2 unter Teil A des Beschlusstextes).

Soweit eine sich ergebende Grundstücksteilfläche künftig nicht mehr durch einen öffentlichen Feldweg erschlossen wird, werden diese Restflächen vom Staatlichen Bauamt Bayreuth als unwirtschaftliche Restflächen erworben, weil die Herstellung einer wegemäßigen Erschließung in diesen Ausnahmefällen einen unverhältnismäßigen Mehraufwand bei einer zusätzlichen Inanspruchnahme von Grundstücken Privater für die Herstellung dieser Erschließung erfordern würde. Im Einzelnen handelt es sich bei diesen "unerschlossenen Restflächen" um die westlich der St 2177 neu gelegene Restfläche des Grundstücks Fl.Nr. 336 der Gemarkung Fattigau, sowie die nördlich der St 2177 neu gelegenen Restflächen der Grundstücke Fl.Nrn. 1034 und 1035 der Gemarkung Oberkotzau. Der Erwerb dieser Restflächen durch das Staatliche Bauamt Bayreuth wurde daher mit zum Gegenstand der Auflage A.3.7.1 gemacht.

Wie bereits vorstehend unter Ziffer C.2.4.6 erwähnt, war es in diesem Verfahren auch nicht möglich, den Gesamtumfang des notwendigen landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes zu verringern.

Dies würde letztlich dazu führen, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft nicht ausreichend ausgeglichen würden und somit ein Ausgleichsdefizit bestehen bliebe, was nach den einschlägigen Naturschutzfachgesetzen nicht zulässig wäre und letztlich die positive Entscheidung für die Zulassung des Straßenbauvorhabens insgesamt in Frage stellen könnte. Die durch die Grundinanspruchnahme für die Ausgleichsflächen eintretenden Nachteile sind deshalb ggf. in den Grunderwerbsverhandlungen mit auszugleichen. Entsprechendes gilt für die Ertragseinbußen durch die produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahme A3 - Anlegung von Lerchenfeldern.

Falls beim Bau der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 neu vorhandene Grundstücksdrainagen angeschnitten werden, werden diese möglichst frühzeitig wieder funktionsfähig angeschlossen (vgl. hierzu auch Auflage A.3.5.3 unter Teil A Beschlusstextes). Eine notwendige Umgestaltung aufgrund des Erwerbs von Teilflächen wird ebenfalls mit den jeweiligen Grundstückseigentümern abgesprochen.

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

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

2.4.6.2.1 Die vom Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken, Bamberg (Stellungnahme vom 22.02.2011 und 19.11.2011 Nr. LD-B-H 4300-0), vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Münchberg (Stellungnahme vom 28.04.2011 Nr. L 3-4354-J./O.), vom Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Bamberg (Stellungnahme vom 14.04.2011 Nr. 734 HO-br/mx), vom Markt Oberkotzau (Stellungnahme vom 08.03.2011 Nr. 631/405/2.4-II/Fl.) sowie von verschiedenen Landwirten angeregte bzw. geforderte Durchführung eines "Unternehmensflurbereinigungsverfahrens" nach § 87 des Flurbereinigungsgesetzes wird vom Staatlichen Bauamt Bayreuth nicht als notwendig erachtet und ist demnach derzeit nicht vorgesehen. Der Vorhabenträger der Straßenbaumaßnahme sieht gute Möglichkeiten für einen freihändigen Erwerb der für das Vorhaben benötigten Grundstücke bzw. Grundstücksteilflächen sowie auch für den Erwerb möglicher Tauschflächen. Dies schließt es allerdings auch nicht aus, dass letztlich doch noch ein Flurneuerungsverfahren nach § 87 Flurbereinigungsgesetz beantragt bzw. durchgeführt wird. Die Entscheidung darüber liegt dann allerdings beim Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken.

2.4.6.2.2 Zur Stellungnahme des Bayer. Bauernverbandes, Hauptgeschäftsstelle Bamberg, vom 14.04.2011 Nr. 734/HO-br/mx ist zu bemerken, dass für die vorgesehene Abstufung der bisherigen St 2177 im Innerortsbereich von Fattigau zur Ortsstraße bzw. GVS in der Baulast des Marktes Oberkotzau für den einzelnen Grundstücksbesitzer keine direkten Folgekosten entstehen, da die Bau- und Unterhaltungslast dieser Straßenabschnitte Pflichtaufgabe der betroffenen Gemeinde im eigenen Wirkungskreis ist. Ob dabei ggf. zukünftige Kosten für die Erneuerung bzw. Verbesserung von einzelnen Straßenabschnitten, nicht jedoch für ledigliche Unterhaltungsarbeiten, anteilig auf angrenzende Grundstückseigentümer umgelegt werden, ist durch den zukünftigen Baulastträger unter Berücksichtigung der geltenden Gesetze und Richtlinien (z.B. Kommunalabgabengesetz oder Straßenausbaubeitragssatzungen) zu regeln und ist somit nicht Teil oder Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Durch die geplanten Straßenentwässerungseinrichtungen wird das Oberflächenwasser der Staatsstraße über Rückhalte- und Behandlungseinrichtungen in Gewässer abgeleitet oder über die Straßenbankette und Böschungen in den Untergrund versickert. Der Eintrag von Streusalz in landwirtschaftliche Flächen ist somit allenfalls sehr gering.

Etwasige Ertragsminderungen durch die Baumaßnahme sind somit nicht zu erwarten und würden, falls wider Erwarten dennoch derartige Schäden auftreten sollten, ggf. im Rahmen des Grunderwerbs oder in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren behandelt werden.

Die durch die Baumaßnahme unterbrochenen Wegebeziehungen werden durch die nunmehr vorgesehenen Brückenbauwerke und/oder Ersatzwege wieder in ausreichender Weise hergestellt. Vorhandene Zufahrten werden wieder neu hergestellt bzw. neu angelegt.

Das neue landwirtschaftliche Wegenetz wird unter Beachtung der aktuellen "Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2005)" erstellt. Diese wurden zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen und dem Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft abgestimmt. Somit ist sichergestellt, dass der landwirtschaftliche Verkehr dauerhaft ohne Schäden aufgenommen werden kann. Das planfestgestellte Wegenetz ist entsprechend den vorstehenden Ausführungen unter C.2.4.6.1 als ausreichend zu beurteilen. Weitere Wegeverbindungen zu Lasten des Baulastträgers der St 2177 neu können insoweit nicht gefordert werden.

Zusätzliche Wegeverbindungen mögen zwar aus der Sicht der örtlichen Landwirtschaft wünschenswert sein, um die bestehenden Erschließungsmöglichkeiten der landwirtschaftlichen Flur weiter zu verbessern, sind aber nicht zwingende Folge des Baus der Ortsumgehung im Zuge der St 2177. Der Straßenbaulastträger der St 2177 ist insoweit nur verpflichtet, für das zerschnittene Wegenetz eine ausreichende und für alle Seiten zumutbare Ersatzerschließung zu gewährleisten bzw. neu herzustellen. Dieser Verpflichtung kommt das Staatliche Bauamt Bayreuth mit dem Bau des planfestgestellten Ersatzwegenetzes auch in ausreichender Weise nach.

Zusätzliche, lediglich wünschenswerte weitere Wirtschaftswegeabschnitte können im Wege der Bauausführung dann mit angelegt werden, wenn die örtlich zuständige Gemeinde (Markt Oberkotzau bzw. Stadt Schwarzenbach a.d.Saale) die Baulastträgerschaft für diese zusätzlichen Wegeabschnitte und die dafür anfallenden Herstellungskosten übernimmt und der erforderliche Grunderwerb für diese zusätzlichen Wegeabschnitte durch den künftigen Wegbaulastträger in freihändigen Grunderwerbsverhandlungen zustande kommt.

Wie bereits unter C.2.4.6.1 angeführt, werden direkte Wegeeinmündungen von Wirtschaftswegen in die neue Ortsumgehung der St 2177 im Bereich der freien Strecke aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen aufgelassen.

So werden z.B. die bestehenden Einmündungen der Feldwege Fl.Nrn. 888 und 975 der Gemarkung Schwarzenbach a.d.Saale beiderseits der St 2177 bei ca. Bau-km 0+650 aufgelassen.

Dafür wird die Erreichbarkeit der davon betroffenen Flächen westlich der St 2177 über den öffentlichen Feld- und Waldweg "Siehrweg" (Fl.Nrn. 241 und 247 der Gemarkung Fattigau) gewährleistet. Die Erreichbarkeit der betroffenen Flächen östlich der St 2177 wird hingegen über den Weg auf den Grundstücken Fl.Nr. 237 der Gemarkung Fattigau und Fl.Nrn. 885/1 und 884 der Gemarkung Schwarzenbach a.d.Saale gewährleistet. Der öffentliche Feld- und Waldweg Fl.Nr. 888 der Gemarkung Schwarzenbach a.d.Saale und Fl.Nr. 237 der Gemarkung Fattigau ist derzeit durchgehend befahrbar und in Fattigau an die dortige Hauptstraße angeschlossen. Die Einmündung am Ortseingang von Fattigau wird im Zuge der Ausführung des Bauvorhabens be-

fahrbar ausgebildet werden und nunmehr zusätzlich über den neuen Wegeanschluss BV-Nr. 5.33T an den neu zu erstellenden Anschlussast der Anschlussstelle Fattigau-Süd verkehrsgerecht angeschlossen. Dieser neue Anschluss des Weges an die Anschlussstelle Fattigau-Süd trägt insoweit auch einer Anregung der Stadt Schwarzenbach a.d.Saale in ihrer Stellungnahme vom 03.02.2011 Nr. 6153-2010-1 Rechnung.

Eine Führung des derzeitigen öffentlichen Feld- und Waldweges über die aufzulassende Trasse der St 2177 von Bau-km 0+650 bis 0+950 würde demgegenüber große Eingriffe in den Böschungsbereich zwischen der bestehenden St 2177 und dem öffentlichen Feld- und Waldweg bedingen und wird aus naturschutzfachlichen Gründen abgelehnt.

Dieser Böschungsbereich ist gemäß den Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan während der Bauzeit durch einen Schutzzaun zu sichern und soll für die Ausführung der Baumaßnahme überhaupt nicht beansprucht werden.

Ein gesondertes Überführungsbauwerk für den "Siehrweg" an der bisherigen Kreuzungsstelle bei Bau-km 1+078 wird -wie unter C.2.4.6.1 bereits dargestellt- als unverhältnismäßig abgelehnt.

Durch die Herstellung des öffentlichen Feld- und Waldweges BV-Nr. 5.6 zwischen Bau-km 1+078 und Bau-km 1+230 und die Unterführung der Trasse beim Brückenbauwerk BW 1-1 wird die unterbrochene Verbindung im Zuge des derzeitigen "Siehrweges" wieder hergestellt. Der künftige Umweg gegenüber dem derzeitigen Bestand beträgt ca. 300 m und ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde insoweit als zumutbar zu qualifizieren. Etwasige Entschädigungen für Bewirtschaftungerschwernisse oder Mehrlängen werden dabei im nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren behandelt.

Für die Parnitz wurde eine hydrotechnische Berechnung der Abflusssituation ohne und mit Bau der Ortsumgehung durchgeführt. Im Ergebnis beträgt bei einem 100-jährlichen Hochwasser (HQ_{100}) die Wassertiefe des überschwemmten Bereiches neben der Parnitz zwischen 25 und 50 cm. Der geplante öffentliche Feld- und Waldweg BV-Nr. 5.6 liegt über dem errechneten Wasserspiegel und ist somit auch im Falle eines 100-jährlichen Hochwassers befahrbar. Die vorgenommene hydrotechnische Berechnung ist als Planunterlage 13.2.1 Bestandteil der festgestellten Planung.

Die derzeitige Verbindung der GVS Fattigau-Fletschenreuth mit dem öffentlichen Feld- und Waldweg "Parnitzweg" besteht über einen Weg auf den Grundstücken Fl.Nrn. 279 und 273, beide Gemarkung Fattigau. Durch die Baumaßnahme ist nicht mit einer Mehrbelastung des Parnitzweges zu rechnen. Durch die geplante Trasse wird der bestehende Parnitzweg unterbrochen. Die ursprünglichen Fahrbeziehungen werden künftig über die GVS Fattigau-Fletschenreuth und den Weg Fl.Nr. 279 der Gemarkung Fattigau wieder hergestellt. Der Weg Fl.Nr. 279 der Gemarkung Fattigau wird dazu gemäß BV-Nr. 5.29T und BV-Nr. 5.34T ausgebaut. Die Einmündung dieses Weges in

die GVS wird ebenfalls ausgebaut.

Der vorstehend beschriebene Wegeausbau einschließlich einer teilweisen Anhebung des bestehenden Parnitzweges ist nunmehr in BW-Nrn. 5.29T und 5.34T vorgesehen. Diese neue Wegeverbindung ist künftig ganzjährig uneingeschränkt für den landwirtschaftlichen Verkehr nutzbar. Der im Erörterungstermin angesprochene zusätzliche Ausbau des weiter westlich davon gelegenen Weges Fl.Nr. 273 der Gemarkung Fattigau ist in diesem Fall entbehrlich und wird demgemäß vom Staatlichen Bauamt Bayreuth auch nicht vorgesehen.

Die vom Einwender 333 im Erörterungstermin geforderte weitere Wegeergänzung zwischen dem Weg Fl.Nr. 53 der Gemarkung Fattigau und dem neu angelegten Siehweg, der im Zuge der Parnitz mit dem Bauwerk BW 1-1 unterführt wird, und ggf. über das Grundstück Fl.Nr. 252 der Gemarkung Fattigau geführt werden soll, ist -zu Lasten des Staatlichen Bauamtes Bayreuth- nicht zwingend notwendig, da derzeit ebenfalls keine durchgehende Wegeverbindung zwischen Parnitzweg und Siehweg am westlichen Ortsrand von Fattigau besteht und insoweit durch den Bau der OU im Zuge der St 2177 neu keine Verschlechterung des bestehenden Zustandes eintritt.

Diese Wegeverbindung könnte allerdings -wie vorstehend bereits angedeutet- im Zuge der Bauausführung mit angelegt werden, soweit der dafür notwendige Grund freihändig zur Verfügung gestellt wird und der Markt Oberkotzau die Baukosten sowie die Unterhaltungslast dafür übernimmt.

Die durchgängige Befahrbarkeit des öffentlichen Feld- und Waldweges "Lerchenbergweg" (Fl.Nr. 348 der Gemarkung Fattigau) bei Bau-km 1+831 ist während der Bauzeit der Ortsumgehung und des Querungsbauwerkes BW 1-3 im Bereich der Trasse der Ortsumgehung eingeschränkt. Die Verbindung der Flächen und Betriebe westlich der Ortsumgehung nach Fattigau kann während dieser Einschränkungen im Bereich des "Lerchenbergweges" über die GVS Fattigau-Fletschenreuth und den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 282 der Gemarkung Fattigau sichergestellt werden. Die Flächen östlich der St 2177 sind weiterhin wie bisher von Fattigau aus erreichbar.

Das Grundstück Fl.Nr. 716 der Gemarkung Oberkotzau wird an der Ostseite durch die Baumaßnahme beansprucht, aber nicht durchschnitten. Durch die Herstellung des öffentlichen Feld- und Waldweges zwischen Bau-km 3+730 und Bau-km 4+240 (BV-Nrn. 5.19 und 5.20) wird die unterbrochene Verbindung im Zuge des öffentlichen Feld- und Waldweges "Autengrüner Felder" wieder hergestellt und es werden vorhandene Zufahrtsmöglichkeiten sichergestellt.

Durch die Herstellung des öffentlichen Feld- und Waldweges zwischen Bau-km 3+930 und Bau-km 4+240 (BV-Nr. 5.20) wird auch die unterbrochene Verbindung im Zuge des öffentlichen Feld- und Waldweges "Breiter Weg" wieder hergestellt und die vorhandenen Zufahrtsmöglichkeiten werden wieder sichergestellt.

Durch die im 1. Tekturverfahren aufgenommene zusätzliche Wegeverbindung BV-Nr. 5.31T wird der auf der Westseite der St 2177 neu gelegene Wirt-

schaftsweg bis zum Grundstück Fl.Nr. 716 der Gemarkung Oberkotzau verlängert. Damit wird auch einer Forderung des Einwenders 256 Rechnung getragen.

Eine weitere Verlängerung dieses Weges bis zur KrStr HO 7 ist nicht durch den Bau der St 2177 neu veranlasst und kann daher zu Lasten des Staatlichen Bauamtes Bayreuth nicht gefordert werden. Die diesbezügliche Forderung wird daher zurückgewiesen.

Ein gesondertes bzw. zusätzliches Brückenbauwerk bei ca. Bau-km 3+750 zur eigenen Querung des Weges in die Autengrüner Felder ist aus wirtschaftlichen Gründen wegen der dafür erforderlichen erhöhten Bau- und Unterhaltskosten unverhältnismäßig und wird daher abgelehnt.

Gleiches gilt für die Herstellung eines zusätzlichen Brückenbauwerkes zur Querung des "Breiten Weges" (Fl.Nr. 755 der Gemarkung Oberkotzau) bei Bau-km 3+920. Die davon erschlossenen Grundstücke werden über die parallel zur St 2177 neu geführten Anwandwege BV-Nrn. 5.19 und 5.20 künftig an die GVS "Konradsreuther Weg" angeschlossen, wo mit dem Brückenbauwerk BW 4-1 künftig eine Quermöglichkeit der neuen St 2177 entsteht.

Das landwirtschaftlich genutzte Grundstück Fl.Nr. 907 der Gemarkung Oberkotzau wird bisher über einen nicht ausgemarkten Weg am östlichen Rand des Grundstücks Fl.Nr. 905 der Gemarkung Oberkotzau erschlossen. Diese wegemäßige Anbindung wird durch die neue St 2177 künftig überbaut. Als Ersatz dafür wird der westliche Teil des Grundstücks Fl.Nr. 907 der Gemarkung Oberkotzau über einen zusätzlichen öffentlichen Feld- und Waldweg (Ild.Nr. 5.32T BV) auf der Westseite der St 2177 an der Böschungsoberkante mit Anbindung an die GVS Konradsreuther Weg erschlossen. Die Erschließung des östlichen Teilstücks der Fl.Nr. 907 der Gemarkung Oberkotzau sowie der Fl.Nrn. 930 und 934 der Gemarkung Oberkotzau erfolgt über einen öffentlichen Feld- und Waldweg (vgl. BV-Nr. 5.21T) an der Südseite der St 2177 an der Böschungskante vom Eppenreuther Weg aus und ersetzt den bisher geplanten öffentlichen Feld- und Waldweg BV-Nr. 5.21. Der Eppenreuther Weg wiederum quert die Neubautrasse der St 2177 höhenfrei mittels des Kreuzungsbauwerkes BW 4-2 bei Bau-km 4+760. Die lichte Weite dieses Brückenbauwerkes beträgt 5,50 m. Der auszubauende Wegeabschnitt des Eppenreuther Weges (Fl.Nr. 1014 der Gemarkung Oberkotzau) erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m, wobei die Bankette befahrbar ausgeführt werden. Im Bereich der Unterführung BW 4-2 beträgt die befestigte Fahrbahnbreite 3,50 m zwischen beiderseits 6 cm hohen und 1,00 m breiten Schrammborden. Im dortigen Bereich der Querung der künftigen Ortsumgehung kann in Abstimmung mit den betroffenen Landwirten gemäß Auflage A.3.5.8 unter Teil A des Beschlusstextes eine entsprechende Ausweichstelle angelegt werden.

Ein "großzügigerer" Ausbau des Eppenreuther Weges im anzupassenden Bereich ist hingegen nicht erforderlich, da ein Begegnungsverkehr im weiteren Verlauf dieses Weges im derzeitigen Bestand ohne die Nutzung von Ausweichstellen oder das Ausweichen auf angrenzende Grundstücke ebenfalls

nicht möglich ist. Vom Baulastträger der St 2177 neu kann insoweit lediglich die Wiederherstellung der bestehenden Verhältnisse, nicht aber eine Verbesserung des derzeitigen Zustandes gefordert werden. Der Eppenreuther Weg ist nach den Feststellungen des Staatl. Bauamtes Bayreuth und dem Markt Oberkotzau in seinem derzeitigen Zustand geeignet, sowohl den jetzigen als auch den zukünftigen landwirtschaftlichen Verkehr aufzunehmen.

Einer Anbindung des östlich der St 2177 neu gelegenen Weges BV-Nr. 5.21T durch eine entsprechende Verlängerung an die GVS Konradsreuther Weg (anstelle, wie vorgesehen, an den Eppenreuther Weg) über die Grundstücke Fl.Nrn. 930 und 932 der Gemarkung Oberkotzau -wie dies von den dort betroffenen Landwirten (z.B. Einwender 267, 296 und 297) gefordert wurde- wurde hingegen nicht nähergetreten.

Ein öffentlicher Weg im Bereich der östlich der St 2177 neu gelegenen Grundstücke Fl.Nrn. 907, 930 und 932 der Gemarkung Oberkotzau als Verbindung zum Konradsreuther Weg ist derzeit nicht vorhanden. Außerdem würde zwischen der geplanten Böschungsoberkante der St 2177 neu und dem bestehenden Gebäude auf dem Grundstück Fl.Nr. 932 der Gemarkung Oberkotzau lediglich ein Reststreifen von ca. 4,80 m Breite verbleiben, welcher für die Anlage eines öffentlichen Feld- und Waldweges nicht mehr ausreichend ist.

Die Anbindung des geforderten öffentlichen Feld- und Waldweges an die GVS "Konradsreuther Weg" müsste aus verkehrstechnischen Gründen auch gegenüber der Anbindung des öffentlichen Feld- und Waldweges BW-Nr. 5.19 zu liegen kommen und würde somit weite Teile der Freiflächen des gewerblich genutzten und auch bebauten Grundstücks Fl.Nr. 932 der Gemarkung Oberkotzau beanspruchen und somit dessen Nutzung erheblich beeinträchtigen.

Ein Abrücken der St 2177 in westliche Richtung, um auf der Ostseite den Platz für die Anlegung des geforderten Wirtschaftsweges zu gewinnen, ist im dortigen Bereich ebenfalls nicht möglich bzw. würde einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordern, weil auf der Westseite der St 2177 im Bereich von Bau-km 4+200 bis Bau-km 4+500 im direkten Anschluss an den Wirtschaftsweg BV-Nr. 5.32T eine Gashochdruckleitung verläuft, deren dann nötige Umlegung einen sehr hohen und damit unverhältnismäßigen Kostenaufwand erfordern würde. Die Verlängerung des Wirtschaftsweges BV-Nr. 5.21T auf der Ostseite der St 2177 neu bis zur GVS Konradsreuther Weg wird daher abgelehnt.

Die vom Einwender 267 in diesem Zusammenhang vorgebrachte Anregung, die beiden öffentlichen Feld- und Waldwege Fl.Nrn. 755 und 759 der Gemarkung Oberkotzau (Weg in die Autengrüner Felder und "Breiter Weg") längs der St 2177 auf der Ostseite parallel zur St 2177 zu verbinden und dafür einen entsprechenden Teil des Weges Fl.Nr. 759 der Gemarkung Oberkotzau bis zur spitzwinkligen Einmündung des Weges Fl.Nr. 755 der Gemarkung Oberkotzau aufzulassen, wurde im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht aufgegriffen. Das vorhandene Wegenetz östlich der St 2177 wird durch die planfestgestellte St 2177 nicht nachteilig verändert. Die bestehende Einmündungssituation der Wege Fl.Nrn. 755 und 759 der Gemarkung Ober-

kotzau ist bereits derzeit vorhanden und wird im Zuge der Baumaßnahme nicht nachteilig verändert. Der für die Anlegung dieses zusätzlichen Weges erforderliche Flächenbedarf aus dem Grundstück Fl.Nr. 758 der Gemarkung Oberkotzau wäre somit nicht zwingend erforderlich.

Soweit allerdings der dafür erforderliche Grund freihändig erworben werden kann und der Markt Oberkotzau die hierfür anfallenden Herstellungskosten und die Baulast übernimmt, kann dieser Wegeabschnitt durchaus im Zusammenhang mit der Verwirklichung des Bauvorhabens erstellt werden. Entsprechende bindende Regelungen hierzu waren allerdings -mangels zwingender Notwendigkeit dieses Wegeteilstücks- in diesen Planfeststellungsbeschluss nicht aufzunehmen.

Zur grundsätzlichen Notwendigkeit eines landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes und hinsichtlich dessen Umfangs sowie der Auswahl der einzelnen Kompensationsmaßnahmen wird auf die umfassenden Ausführungen unter Teil C.2.4.4 und dort insbesondere auf die Ausführungen unter C.2.4.4.3 verwiesen.

Grundsätzlich sind die Ausgleichs-, Ersatz- und Minderungsmaßnahmen notwendig, um den durch die Maßnahme verursachten Eingriff auszugleichen, zu ersetzen oder zu minimieren. Die Lage der Maßnahmen wurde entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und der Eignung der jeweiligen Flächen gewählt. Der Umfang der Ausgleichsflächen wurde aus fachlichen Gründen gewählt und ist mit den Naturschutzfachbehörden abgestimmt worden.

Die notwendigen Bepflanzungen in direkter Nachbarschaft zu landwirtschaftlichen Nutzflächen sind Teil der Planung und in den Unterlagen aufgeführt. Sie werden unter größtmöglicher Rücksichtnahme hergestellt. Die Straßenbepflanzung gehört dabei zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Planung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich. Die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften des Art. 47 AGBGB gelten nach Art. 50 AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Unzumutbare Beeinträchtigungen entstehen dabei allerdings nicht. Die Belange der Eigentümer der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen werden mit Aufnahme der Nebenbestimmung A.3.5.5 ausreichend berücksichtigt. Ausgleichsmaßnahmen als Folge einer Straßenbaumaßnahme sollen vorrangig in örtlicher Nähe und dabei in räumlichem Bezug zum Eingriff durchgeführt werden.

Bei der Anlage von Feldlerchenfenstern (Ausgleichsmaßnahme A3) sollen auf landwirtschaftlich genutzten Flächen pro ha jeweils 2 bis 3 Einzelflächen von ca. 20 m² bei der Bewirtschaftung eingeschränkt werden. Entschädigungen für den Ernteausfall auf diesen Flächen werden im Rahmen des Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahrens behandelt. Die gesamte Fläche der Maßnahme A3 "Felderchenfenster" beträgt 0,07 ha bei einer Gesamtfläche von 11,72 ha. Für die Anlage der Feldlerchenfenster wird zunächst eine einvernehmliche Lösung mit den Eigentümern und Bewirtschaftern der entsprechenden landwirtschaftlichen Flächen angestrebt.

Für die Umsetzung der Maßnahme A2 wurden alternative Flächen im Eigentum der Gemeinden innerhalb des Wasserschutzgebiets gesucht und deren Eignung überprüft. Im Ergebnis sind dort jedoch keine geeigneten alternativen Flächen, die sich im Eigentum der betroffenen Gemeinden befinden, vorhanden. Der Vorschlag des Eigentümers des Grundstücks Fl.Nr. 600 der Gemarkung Oberkotzau, statt dieses Grundstücks die Grundstücke Fl.Nrn. 602 und 603 der Gemarkung Oberkotzau als Ausgleichsfläche zu nutzen, wurde geprüft und kann berücksichtigt werden. Die Auflage A.3.3.13 trägt dieser Forderung Rechnung.

Im Bereich des geplanten RRB 1-1 (BV-Nr. 15.1) befindet sich westlich der geplanten OU ein festgesetztes Wasserschutzgebiet. Eine Verlegung des Regenrückhaltebeckens in die Zone II ist u.a. im Hinblick auf das dortige Wasserschutzgebiet nicht zu befürworten. Insoweit wird auf die Ausführungen zu diesem Thema unter C.2.4.5.2 verwiesen.

Der Ablauf aus dem Becken RRB 1-1 erfolgt, wie aus wasserwirtschaftlicher Sicht gefordert, über eine Rohrleitung in die Parnitz. Die Unterhaltung der Leitung zur Parnitz obliegt dem Freistaat Bayern als Straßenbaulastträger für die St 2177 und Träger der planfestgestellten Maßnahme.

Das anfallende Straßenwasser wird entweder breitflächig über die Bankette und Böschungen versickert oder über Mulden und Rohrleitungen in die bestehenden Entwässerungseinrichtungen und die neu zu errichtenden RRB eingeleitet. Eine Staunässe wegen mangelndem Abfluss des Oberflächenwassers der Fahrbahn ist im Umfeld der Straßenbaumaßnahme insoweit nicht zu erwarten.

Die möglichen Auswirkungen der Straßenneubaumaßnahme auf das bzw. die vorhandene(n) Jagdrevier(e) sind durch den Bau der Umgehungsstraße im Zuge der St 2177 neu begründet. Allerdings ist diesbezüglich darauf hinzuweisen, dass die durch die geplante Umgehung beeinträchtigte und vom bisher zusammenhängenden Jagdgebiet abgetrennte Teilfläche in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Ortsrandlage und Wohnbebauung mit den daraus bereits derzeit resultierenden teilweisen Einschränkungen der jagdlichen Nutzung und des Schusswaffengebrauchs liegt. Die Frage, ob sich daraus grundsätzlich und auch in welcher Höhe eine Wertminderung des betroffenen Jagdgebietes im Zuge des Straßenneubaues ergibt bzw. sich einstellt, ist allerdings außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in dem späteren Grunderwerbs- bzw. entschädigungsrechtlichen Verfahren zu regeln.

Ein Auflagenvorbehalt nach WHG ist seit dem 01.03.2010 in § 14 WHG geregelt. Der geforderte Verfahrensvorbehalt ist nicht erforderlich, da eine wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 13 Abs. 1 WHG grundsätzlich auch nachträglich mit Inhalts- und Nebenbestimmungen verbunden werden kann, um nachteilige Wirkungen für Andere zu vermeiden oder auszugleichen.

Hinsichtlich des geforderten Lärmschutzes wird auf die Ausführungen unter C.2.4.3.1 verwiesen.

Die für den Bau der Ortsumgebung erforderlichen Grundstücksflächen sollen im Rahmen normaler Grunderwerbsverhandlungen erworben werden. Grundsätzlich wird mit dem Kaufpreis ein Grundstück mit dem darauf befindlichen Mutterboden erworben. Etwaig davon abweichende Regelungen bleiben den noch durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten.

- 2.4.6.2.3 Wie bereits vorstehend unter C.2.4.6.1 dargestellt, wird mit dem vorgesehenen Ausbau des Fattigauer Feldweges Nr. 5 (BV-Nr. 5.29 T) eine Verbindung zwischen dem Parnitzweg und der Gemeindeverbindungsstraße Fattigau-Fletschenreuth hergestellt. Zur Verringerung der Steigungsverhältnisse wird dabei der vorhandene Parnitzweg im Verbindungsbereich gemäß BV-Nr. 5.34 T etwas angehoben. Durch diese Baumaßnahme wird das Grundstück Fl.Nr. 256 der Gemarkung Fattigau des Einwenders 176 nicht beeinträchtigt.

Das anfallende Oberflächenwasser kann auch weiterhin über das bestehende Grabensystem entlang der Nordseite des Parnitzweges schadlos abgeführt werden. Die Querneigung des auszubauenden öffentlichen Feld- und Waldweges wird auf die der Fl.Nr. 256 der Gemarkung Fattigau abgewandten Seite gerichtet. Das Grundstück Fl.Nr. 256 der Gemarkung Fattigau wird dabei nicht durch Oberflächenwasser des öffentlichen Feld- und Waldweges beaufschlagt.

Die zusätzliche Versiegelung des öffentlichen Feld- und Waldweges Fattigauer Feldweg Nr. 5 und des Teiles des öffentlichen Feld- und Waldweges Parnitzweg haben keine Auswirkungen auf das Abflussverhalten der Parnitz. Der durch die Asphaltbefestigung anfallende zusätzliche Oberflächenwasserabfluss beträgt ca. 6 l/s und kann von der Parnitz schadlos aufgenommen werden. Das Abflussverhalten der Parnitz im Hochwasserfall (HQ₁₀₀) wurde durch eine hydraulische Berechnung unter Zugrundelegung der Planung überprüft. Die Trasse der St 2177 hat danach keine negativen Auswirkungen auf die oberhalb liegenden Grundstücke, die Fl.Nr. 256 der Gemarkung Fattigau eingeschlossen.

Die Einmündungen des öffentlichen Feld- und Waldweges Fattigauer Feldweg Nr. 5 in den Parnitzweg und in die Gemeindeverbindungsstraße Fattigau-Fletschenreuth werden so ausgebildet, dass diese auch mit Langholzfahrzeugen befahrbar sind. Die beiden öffentlichen Feld- und Waldwege Parnitzweg und Fattigauer Feldweg Nr. 5 verbleiben in der Baulast des Marktes Oberkotzau.

Die Baumaßnahme für den Ausbau dieser Wegebereiche greift nicht in den vorhandenen Baumbestand auf dem Grundstück Fl.Nr. 256 der Gemarkung Fattigau ein.

- 2.4.6.2.4 Die Auflagen A 3.5.1, 3.5.2 und 3.5.6 tragen auch der Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Münchberg vom 28.04.2011 Nr. L 3-4354-J./O. Rechnung.

Die ebenfalls angesprochenen Bewirtschaftungserschwernisse durch An- und Durchschneidungen werden im Rahmen des Grunderwerbs oder in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren behandelt. Die Durchführung eines Verfahrens nach § 87 Flurbereinigungsgesetz oder anderer flurordnender Maßnahmen wird -wie bereits ausgeführt- zum jetzigen Zeitpunkt sowohl seitens des Straßenbaulastträgers als auch seitens der Planfeststellungsbehörde für nicht notwendig erachtet und ist demgemäß derzeit nicht vorgesehen. Die benötigten Grundstücke bzw. Grundstücksteile bzw. Tauschflächen sollen nach dem Willen des Staatlichen Bauamtes Bayreuth zunächst im Rahmen normaler Grunderwerbsverhandlungen erworben werden.

2.4.7 Sonstige öffentliche Belange

2.4.7.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Soweit sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Teil A.3.1 wird verwiesen.

Den Stellungnahmen und den darin enthaltenen Forderungen der beteiligten Träger von Versorgungsleitungen, der Deutschen Telekom, Netzproduktion GmbH (Schreiben vom 31.03.2011 Nr. PTI 14), der Kabel Deutschland, Vertrieb und Service GmbH & Co. KG (Schreiben vom 26.01.2011 Az. NE 3 Süd, Stellungnahme Nr. 54509), der E.ON Netz GmbH (Schreiben vom 07.04.2011 Az. NE-TLB KS ID 5947), der Bayernwerk AG (ehemals E.ON Bayern AG, Schreiben vom 01.04.2011 Az. EBy-NC-Na), der PLEdoc GmbH (Schreiben vom 14.04.2011 Az. Pb_251799), der HEW HofEnergie und Wasser GmbH (Schreiben vom 12.04.2011 Az. TN P-SG) und der Südwasser GmbH (Schreiben vom 17.02.2010 an das Staatliche Bauamt Bayreuth) wurde durch Aufnahme der Nebenbestimmungen A.3.1.1 bis A.3.1.7 Rechnung getragen.

Die von diesen Versorgungsträgern geltend gemachten Belange werden damit ausreichend berücksichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass sämtliche erforderlich werdenden Anpassungsarbeiten an bestehenden Versorgungsleitungen einvernehmlich abgewickelt werden können.

2.4.7.2 Denkmalschutz

Die unter Teil A Ziffern 3.6.1.1 bis 3.6.1.6 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflagen tragen der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, München, vom 14.04.2011 (Az. P-2011-246-1_S2) Rechnung und berücksichtigen denkmalpflegerische Belange.

Sie entsprechen insoweit den vereinbarten Grundsätzen zwischen dem beteiligten Staatsministerium des Innern und dem Staatsministerium für Wissen-

schaft, Forschung und Kunst sowie dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege über den Umgang mit Bodendenkmälern beim Straßenbau.

Der weiter unter Ziffer 4 der Stellungnahme vorgeschlagene Oberbodenabtrag mindestens zwei Monate vor den Erdarbeiten ist wegen der dadurch entstehenden Vernässung des anstehenden Bodenmaterials bautechnisch nicht möglich. Alternative Möglichkeiten zur Eingrenzung der Flächen (Sondagen oder kleinflächiger Oberbodenabtrag) unter Berücksichtigung des Eingriffes sind jedoch im Vorfeld der Baumaßnahme möglich. Sie sind im Rahmen der Auflage A.3.6.1.3 im Bedarfsfall einvernehmlich festzulegen.

2.4.7.3 Belange des Landkreises Hof sowie des Landratsamtes Hof

Zum Schreiben des Landratsamtes Hof vom 05.04.2011 Nr. 1401/1-303 ist, soweit es sich auf Belange der Verkehrssicherheit bezieht, Folgendes auszuführen:

Der Straßenbereich zwischen Bau-km 5+200 bis Bauende bei Bau-km 5+610 liegt im Innerortsbereich. Im dortigen Bereich "überdeckt" die neue Umgehungsstraßenführung den bisherigen Bereich der Ortsstraße "Ziegeleistraße" vollkommen. Dieser Bereich wird auch künftig Innerortsbereich bleiben. Dort werden deshalb auch lediglich die bereits bisher vorhandenen Straßen, Wege und Grundstückszufahrten, die im Bereich der derzeitigen Ziegeleistraße liegen, wieder angebunden.

Zusätzliche Schließungen von Anbindungen oder Zufahrten wären zwar wünschenswert, sind allerdings -da derzeit bereits vorhanden und somit als Bestand geschützt- gegen den Willen der Betroffenen nicht möglich.

In diesem Zusammenhang kann eine ausgesprochene Gefährdung der Verkehrssicherheit durch die weiter bestehenden Zufahrten zum dortigen Gartenfachmarkt nicht gesehen werden, die eine Schließung der bestehenden Zufahrten rechtfertigen würde. Ebenso liegt aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Notwendigkeit zu einem zusätzlichen Ausbau der Ortsstraße "Am Saaleschlößchen" vor. Hier wird ebenfalls lediglich der vorhandene Straßenbestand im künftigen Innerortsbereich wieder an den neuen Straßenverlauf der St 2177 angeschlossen.

Eine komplett kreuzungsfreie Gestaltung der Anschlussstelle der Kreisstraße HO 7 an die neue Ortsumgehung, wie dies auch die Tiefbauverwaltung des Landkreises Hof (Stellungnahme vom 24.02.2011 Nr. FB 404) fordert, ist aus Verkehrssicherheitsgründen und unter Berücksichtigung der künftigen Verkehrsbelastungen auf beiden Straßenzügen ebenfalls nicht notwendig.

Die zukünftige Anschlussstelle Oberkotzau-Mitte wurde entsprechend den örtlichen Verhältnissen unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung und der Belange der Verkehrssicherheit geplant.

Diese Anschlussstelle verknüpft Oberkotzau mit der neuen Staatsstraße als teilplanfreier Knotenpunkt. Die Kreisstraße HO 7 wird dabei mit einem Bauwerk über die St 2177 überführt. Die Einmündungen der Anschlussrampe in die St 2177 und die Kreisstraße HO 7 werden nach den RAS-K-1 in der Grundform I mit einem 3,25 m breiten Linksabbiegestreifen mit Verzögerungsstrecke und geschlossener Einleitung ausgebildet. Im untergeordneten Ast

werden ein Tropfen und eine Dreiecksinsel als Fahrbahnteiler angeordnet. Verkehrsgefährdungen oder Defizite in der Leistungsfähigkeit sind bei der gewählten Knotenpunktausformung nicht zu erwarten. Die Anordnung einer zweiten Rampe zur Vermeidung der Linksabbiegespur im Zuge der St 2177 neu ist damit nicht notwendig und wurde vom Staatlichen Bauamt Bayreuth insoweit auch zu Recht nicht weiter verfolgt.

Zu den von der Tiefbauverwaltung des Landkreises Hof sonst noch angesprochenen Punkten (auch in der weiteren Stellungnahme vom 17.01.2013 Nr. FB 404) ist Folgendes zu bemerken:

Der Lagerplatz mit Wärterhütte der Straßenbauverwaltung des Landkreises Hof im Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 519/27 der Gemarkung Oberkotzau wird gemäß BV-Nr. 23.2 überbaut und muss deshalb aufgelassen werden. Die sich daraus ergebenden Fragen der Entschädigung, des Grunderwerbes bzw. der Frage einer evtl. Bereitstellung eines Ersatzgrundstückes für die Neuaufrichtung der Wärterhütte betreffen jedoch allesamt Fragen, die nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern erst in den sich daran anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zu klären sind.

In diesem Planfeststellungsverfahren war nur zu entscheiden, dass die vorgesehene Grundinanspruchnahme für die Ausführung des planfestgestellten Straßenbauvorhabens erforderlich ist und dass in diesem Zusammenhang die vorhandene Lagerhütte am bisherigen Standort nicht beibehalten werden kann und daher beseitigt bzw. versetzt werden muss. Die näheren Regelungen hierzu, z.B. ob hierfür eine finanzielle Entschädigung erfolgt oder eine Ersatzfläche bereitgestellt werden kann, sind typischer Gegenstand der sich anschließenden -gesonderten und vom Planfeststellungsverfahren unabhängigen- Grunderwerbsverhandlungen.

Eine rechtliche Verpflichtung zur Beschaffung von Ersatzland bestünde nach den analog anzuwendenden enteignungsrechtlichen Vorschriften nur dann, wenn u.a. der Enteignungsbegünstigte (hier: Freistaat Bayern) über geeignetes Ersatzland verfügt, das er entbehren kann, oder er solches nach pflichtgemäßem Ermessen freihändig zu angemessenen Bedingungen erwerben kann (vgl. Art. 14 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 des Bayer. Enteignungsgesetzes).

Im vorliegenden Fall verfügt das Staatliche Bauamt Bayreuth im näheren Umfeld der Hütte weder über geeignetes Ersatzland, noch besteht eine rechtliche Verpflichtung, solches kurzfristig zu erwerben (unbeschadet des diesbezüglichen freiwilligen Bemühens).

Zurückzuweisen ist insbesondere die weitere Forderung des Landkreises Hof hinsichtlich einer Ersatzbeschaffung (Errichtung) auch der Wärterhütte. Für dieses Ansinnen besteht ebenfalls keine Rechtsgrundlage. Nach Art. 10 Abs. 1 Bayer. Enteignungsgesetz bemisst sich die Entschädigung für ein Grundstück oder einen sonstigen Gegenstand der Enteignung nach dessen Verkehrswert. Näheres zur Umsetzung ist in dieser Vorschrift ebenfalls geregelt. Diese rechtlichen Vorgaben kommen auch hier zur Anwendung. Somit ist der Landkreis Hof gehalten, sowohl einen geeigneten Standort für die neue Hütte zu suchen (soweit er nicht die Grunderwerbsverhandlungen abwarten

will), als auch die Hütte -gegen Entschädigung ihres derzeitigen Verkehrswertes- selbst zu errichten.

Die Eigentums- und Unterhaltungspflichtverhältnisse des Brückenbauwerkes BW 3-1 (Überführung der Kreisstraße HO 7 über die St 2177 neu) sind in BV-Nr. 7.5 geregelt. Demnach wird der Freistaat Bayern Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger des gesamten Brückenbauwerkes.

Die Kosten für den Neubau der St 2177 und den Neubau der Kreuzung mit der Kreisstraße HO 7 trägt gem. Art. 32 Abs. 1 Bayer. Straßen- und Wegegesetz der Freistaat Bayern als Träger der Straßenbaulast für die neu hinzukommende Straße. Die Mehrkosten für die Unterhaltung werden gem. Art. 33 Abs. 3 Bayer. Straßen- und Wegegesetz vom Freistaat Bayern erstattet.

Über den Bau der neuen Kreuzung der St 2177 im Zuge der Ortsumgehung von Fattigau und Oberkotzau mit der Kreisstraße HO 7 wird zudem zwischen den beiden beteiligten Straßenbaulastträgern noch eine Vereinbarung abgeschlossen werden.

Die bestehende St 2177 soll im Bereich Abschnitt 700 Station 0,000 bis Abschnitt 700 Station 0,190 zur Kreisstraße HO 6 abgestuft werden (BV-Nr. 2.6) und an die Kreisstraße HO 7 und somit im weiteren Verlauf an die St 2177 anschließen. Der vom Staatlichen Bauamt Bayreuth zur Umstufung vorgesehene Streckenabschnitt ist somit genau festgelegt. Die Umstufung eines Teils der St 2177 zur Kreisstraße ist in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt und ist somit auch Teil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Vor Übergabe des abzustufenden Staatsstraßenabschnittes wird eine gemeinsame Begehung durchgeführt (siehe Auflage A.3.6.2.1). Die an dem abzustufenden Straßenteilstück noch durchzuführenden Arbeiten richten sich nach den Anforderungen der künftigen Verhältnisse und werden entsprechend den Vorgaben des Art. 9 Abs. 4 Bayer. Straßen- und Wegegesetz festgelegt. Die Kostenpauschale für das Einleiten von Straßenoberflächenwasser aus diesem Straßenabschnitt in den gemeindlichen Kanal wurde mit Vereinbarung vom 02.12./04.12.1986 geregelt und bereits zum damaligen Zeitpunkt an den Markt Oberkotzau ausbezahlt.

Alle notwendigen rechtlichen Erlaubnisse im Zusammenhang mit der Maßnahme Bau der Ortsumgehung von Fattigau und Oberkotzau im Zuge der St 2177 und der notwendigen Folgemaßnahmen im Bereich der Kreisstraße HO 7 werden im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens behandelt. Kostenträger für die Maßnahme des Baus der Ortsumgehung von Fattigau und Oberkotzau im Zuge der St 2177 und der daraus herrührenden Folgemaßnahmen ist jeweils der Freistaat Bayern. Dies gilt auch für die notwendigen wasserrechtlichen Gestattungen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.2.4.5.2 Bezug genommen.

2.4.7.4 Belange der Stadt Schwarzenbach a.d. Saale

Der Kreuzungsbereich der St 2177 mit der Bundesstraße 289 liegt außerhalb des Umgriffs des vorgesehenen Baus der Ortsumgehung von Oberkotzau und

Fattigau im Zuge der St 2177. Notwendige bzw. wünschenswerte Veränderungen dieses Bereiches sind damit nicht Gegenstand dieses Verfahrens und würden insoweit auch eine Änderung an der B 289 darstellen, die ggf. vom Bund als Straßenbaulastträger der B 289 initiiert oder angeregt werden müsste.

Der öffentliche Feld- und Waldweg Fl.Nr. 888 der Gemarkung Schwarzenbach a.d. Saale und im weiteren Verlauf des Grundstücks Fl.Nr. 237 der Gemarkung Fattigau wird baubedingt lediglich im Einmündungsbereich zur derzeitigen St 2177 bei Bau-km 0+650 rechts berührt. Die direkte Einmündung dieses Weges wird dabei künftig aufgelassen. Eine Führung des öffentlichen Feld- und Waldweges über die aufzulassende Trasse der St 2177 von Bau-km 0+650 bis Bau-km 0+950 würde große Eingriffe in den Böschungsbereich zwischen der bestehenden St 2177 und dem öffentlichen Feld- und Waldweg bedingen und wird daher aus naturschutzfachlichen Gründen abgelehnt. Dieser Böschungsbereich soll gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12) während der Bauzeit durch einen gesonderten Schutzzaun gesichert und im Übrigen in Folge der Baumaßnahme baulich überhaupt nicht beansprucht werden.

Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C.2.4.6.2 wird insoweit ebenfalls Bezug genommen.

2.4.7.5 Belange des Marktes Oberkotzau

Die Verlegung des bestehenden "Siehrweges" über das Kreuzungsbauwerk BW 1-1 (BV-Nr. 7.1) im Zuge der Parnitzquerung ist für den landwirtschaftlichen Verkehr als ausreichend und auch als entsprechend hochwasserfrei zu qualifizieren.

Für die Parnitz wurde eine hydrotechnische Berechnung der Abflusssituation ohne und mit Bau der Ortsumgehung durchgeführt. Im Ergebnis beträgt bei einem 100-jährlichen Hochwasser (HQ_{100}) die Wassertiefe des überschwemmten Bereiches neben der Parnitz zwischen 25 und 50 cm. Der geplante öffentliche Feld- und Waldweg liegt mit einer Höhenkote von 490,63 m ü.N.N. über dem errechneten Wasserspiegel und ist somit auch im Falle eines 100-jährlichen Hochwassers weiterhin befahrbar. Die hydrotechnische Berechnung ist Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen (Planunterlage 13.2.1).

Im Bereich des Siehrweges ist keine weitere Querungsstelle der zukünftigen Trasse der Ortsumgehung für den landwirtschaftlichen Verkehr geplant. Die nächste hochwasserfreie Quermöglichkeit ist im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße Fattigau-Fletschenreuth bei Bau-km 1+457 (Bauwerk BW 1-2) vorgesehen. Die Quermöglichkeiten der Neubautrasse sind insoweit dennoch als ausreichend zu betrachten.

Die neu zu erstellenden landwirtschaftlichen Wege werden unter Beachtung der Richtlinien für den ländlichen Wegebau erstellt. Diese wurden zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen und dem Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft abgestimmt. Damit ist sichergestellt, dass der landwirtschaftliche Verkehr dauer-

haft ohne Schäden aufgenommen werden kann. Für landwirtschaftliche Wege ist entsprechend den Richtlinien eine Fahrbahnbreite von 3,00 m bei einer Kronenbreite von 4,00 m als ausreichend einzustufen. Die Bankette werden darüber hinaus befahrbar ausgeführt. Somit sind die Wege ausreichend dimensioniert und auch für große landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C.2.4.6.1 und C.2.4.6.2 wird insoweit ergänzend Bezug genommen.

Der Ausbau des Weges Fl.Nr. 279 der Gemarkung Fattigau (Fattigauer Feldweg Nr. 5) zur Verbindung des Parnitzweges mit der Gemeindeverbindungsstraße Fattigau-Fletschenreuth ist nunmehr in BV-Nr. 5.29 T in ausreichender Weise vorgesehen und wurde hinsichtlich der Befahrbarkeit durch die teilweise Anhebung des Parnitzweges (BV-Nr. 5.34 T) nochmals verbessert. Die Korrektur der zutreffenden Wegebezeichnung wird durch die Aufnahme der Auflage A.3.6.3.1 vorgenommen.

Hinsichtlich der Entwässerung des zusätzlich vorgesehenen Wirtschaftsweges BV-Nr. 5.31 T wurde eine gesonderte Bauwerksverzeichnisnummer 14.47 T in die festgestellten Planunterlagen (Planunterlage 7.2 Ta) aufgenommen.

Die zukünftige Anschlussstelle Oberkotzau-Mitte im Zuge der Verknüpfung der St 2177 neu mit der Kreisstraße HO 7 wurde entsprechend den örtlichen Verhältnissen unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung und der Belange der Verkehrssicherheit geplant. Verkehrsgefährdungen oder Defizite in der Leistungsfähigkeit sind bei der gewählten Knotenpunktsform nicht zu erwarten. Die Anordnung einer zweiten Rampe zur Vermeidung der notwendigen Linksabbiegespur im Zuge der St 2177 neu ist somit nicht notwendig und wurde daher auch nicht weiter verfolgt.

Insoweit wird auch auf die vorstehenden Ausführungen unter C.2.4.7.3 (Belange des Landkreises Hof) Bezug genommen.

Die angeregte Änderung des vorgesehenen Umstufungskonzeptes hinsichtlich der derzeitigen St 2177 (gemäß Planunterlage 7.3 Blatt 1 sowie BV-Nrn. 2.1 bis 2.8 der Planunterlagen 7.2 Ta) wird im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht aufgegriffen.

Durch die geplante Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 neu ändert sich die Verkehrsbedeutung eines Teilabschnittes der bisherigen Staatsstraße St 2177. Dieser Teilabschnitt wird entsprechend seiner neuen Verkehrsbedeutung abgestuft. Durch die in der festgestellten Planung vorgesehene Abstufung des Abschnittes zwischen der Einmündung der Kreisstraße HO 7 und der Kreisstraße HO 6 zur Kreisstraße (siehe BV-Nr. 2.6) wird das Netz der vorhandenen Kreisstraßen an die neuen Verhältnisse angepasst und insoweit auch wieder geschlossen. Diese Lösung ergibt eine durchgehende Kreisstraße ohne Umwege, die Verbindung zur St 2177 ist auf kurzem Wege hergestellt und das Kreisstraßennetz in der Folge wieder geschlossen.

Die vom Markt Oberkotzau angesprochene Alternative wäre möglich, allerdings müsste dann die Kreisstraße HO 7 von der geplanten Anschlussstelle Oberkotzau-Mitte bis zur derzeit bestehenden Einmündung in die St 2177 sowie die bestehende St 2177 von der Einmündung der Kreisstraße HO 7 bis

zur Einmündung der Kreisstraße HO 6 zur Ortsstraße abgestuft werden. Diese Variante könnte ggf. auch zu einem späteren Zeitpunkt in einem dafür eigens vorgesehenen Umstufungsverfahren verwirklicht werden. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens besteht dafür allerdings -wie vorstehend dargelegt- kein Anlass.

Die Durchführung eines Verfahrens nach dem Flurbereinigungsgesetz ist -wie bereits mehrfach ausgeführt- derzeit nicht beabsichtigt. Insoweit wird auf die entsprechenden Ausführungen unter C.2.4.6 (Belange der Landwirtschaft) Bezug genommen.

Bei der für die geplante Ortsumgehung im Zuge der St 2177 neu vorgesehenen Deckschicht handelt es sich um eine lärmindernde Deckschicht (Splittmastixasphalt mit einer Schallpegelminderung von -2 dB(A) gegenüber dem Referenzbelag). Die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung werden unter Berücksichtigung dieser Deckschicht an allen Immissionsorten eingehalten. Eine Überschreitung der Grenzwerte als Voraussetzungen für die Verwendung eines offenporigen Asphalts oder anderer aktiver Schallschutzmaßnahmen liegt nicht vor.

Hierzu wird auf die umfassenden Ausführungen unter C.2.4.3.1.5 (Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz) verwiesen.

2.5 Private Einwendungen

2.5.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden

2.5.1.1 Flächenverlust

Die durch den planfestgestellten Bau der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum zählen in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen; sie wurden insbesondere bei der Frage, ob und wie die Maßnahme gebaut und ausgestaltet wird, berücksichtigt. Eine schonendere Trassierung zur Verringerung der Grundinanspruchnahme oder anderer Auswirkungen ist wegen des Vorranges anderer Belange nicht möglich.

Das planfestgestellte Neubauvorhaben ist auf der nunmehr dafür vorgesehenen Trasse einschließlich des hierfür konkret vorgesehenen landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes erforderlich. Das bedeutet gleichzeitig, dass der damit verbundene Flächenbedarf aus Grundstücken Privater in dem in den planfestgestellten Planunterlagen dargestellten Ausmaß notwendig ist.

Die Belange privater Betroffener, insbesondere wegen des Eingriffs in das Ei-

gentum, wurden im Rahmen der erhobenen Einwendungen gewürdigt und in die Abwägung eingestellt. Insgesamt sind diese Belange nicht in einem Maße betroffen, dass ein Absehen von dem Vorhaben gerechtfertigt wäre. Schließlich wurde auch dem Faktor Landwirtschaft sowohl als allgemeinem öffentlichen Belang als auch bezüglich der einzelnen Landwirte große Beachtung geschenkt, wobei nicht verkannt wurde, dass gerade im Bereich der Auswahl der Ausgleichsflächen erhebliche Kollisionen mit dem verständlichen Wunsch der Landwirtschaft nach Erhalt ihrer land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen auftraten. Letztlich waren jedoch Defizite in allen Bereichen der eingangs geschilderten Zielsetzung als nachrangig einzuordnen.

Das Vorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von überwiegend landwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehender Grundstücksflächen nicht zu verwirklichen. Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs und des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerter Erhaltung des Besitzstandes bzw. der derzeit landwirtschaftlich oder auch gewerblich genutzten Grundstücke war das Interesse am vorgesehenen Straßenbau höher zu bewerten.

Die sich aus der Flächeninanspruchnahme für den Einzelnen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls hinzunehmen.

Eine annehmbare Alternativlösung, die die vor allem landwirtschaftlich bzw. auch teilweise gewerblich genutzten Grundstücke nicht oder in geringerem Umfang bzw. in anderer Weise in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens im gleichen Umfang zu beeinträchtigen, oder andere zu berücksichtigende öffentliche Belange schwerwiegend zu beeinträchtigen, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu verwirklichen.

Alle übrigen im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Grunderwerb von verschiedenen Beteiligten bzw. von deren Bevollmächtigten aufgeworfenen Einzelfragen (z.B. Ausgleich von Wertminderungen, Bewirtschaftungsergebnisse, Flächenausgleich durch Bereitstellung von Ersatzland, Übernahme von Restgrundstücken, Leistung von Umwegeentschädigungen usw.) sind mit Ausnahme der Frage einer geltend gemachten und belegten Existenzgefährdung grundsätzlich nicht Gegenstand dieser straßenrechtlichen Planfeststellung. Sie sind vielmehr in aller Regel erst im anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu klären. Alle sich darauf beziehenden Forderungen und Einwendungen waren daher in diesem Verfahren zurückzuweisen bzw. für erledigt zu erklären.

Bei der Nebenbestimmung A.3.7.1 handelt es sich somit auch nicht um eine echte Auflage, sondern lediglich um einen Hinweis auf die enteignungsrechtliche Verpflichtung, sich ergebende unwirtschaftliche Restflächen mit zu erwerben. Erst im Grunderwerbsverfahren kann auch verbindlich entschieden werden, ob eine Restfläche unwirtschaftlich ist oder nicht.

Lediglich für die in dieser Auflage namentlich genannten Restgrundstücke wurde die Ankaufsverpflichtung durch das Staatliche Bauamt Bayreuth angeordnet, da diese Restflächen künftig keine rechtlich gesicherte Zufahrt mehr hätten und die Herstellung einer ordnungsgemäßen Erschließung für diese Restflächen einen im Vergleich dazu unverhältnismäßigen Aufwand erfordern würde. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C.2.4.6.1 wird insoweit Bezug genommen.

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend den genannten Rahmenbedingungen im Planfeststellungsverfahren lediglich den ausdrücklich geltend gemachten und mit den entsprechenden Nachweisen belegten Existenzgefährdungen nachzugehen, da für manche landwirtschaftlichen und/oder forstwirtschaftlichen Betriebe der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen kann. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und Art. 12 des Grundgesetzes), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe berührt. Nach den Agrarberichten gem. § 5 Landwirtschaftsgesetz sollen die Lebensverhältnisse im ländlichen Raum verbessert werden und die in der Landwirtschaft Tätigen an der allgemeinen Einkommens- und Wohlstandsentwicklung teilhaben. Zu diesem Zweck ist eine leistungsfähige bäuerliche Landwirtschaft und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.

Die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist gemäß dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes vom 31.10.1990, Az.: 4 C 25.90, juris, danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen (Eigenkapitalbildung) erwirtschaften kann. Dabei darf allerdings die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebes nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb über längere Zeit besteht, nicht ausschlaggebend sein. Soweit eine gesicherte Existenz schon vor dem Eingriff nicht bestanden hat, kann eine Existenzvernichtung nicht die Folge des planfestgestellten Vorhabens sein. Die weitere Verschlechterung eines nicht existenzfähigen Betriebes ist somit grundsätzlich für die vorzunehmende Abwägung von nachrangiger Bedeutung.

Aus dem vorhabenbedingten Landentzug allein kann allerdings auf das Eintreten einer Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes nicht geschlossen werden. Hierfür sind noch weitere detaillierte Angaben, z.B. über die derzeitige Struktur des betroffenen Betriebes in Form eines betriebswirtschaftlichen Gutachtens und evtl. weitere Erhebungen und Nachweise erforderlich.

Soweit einzelne Betriebe nur allgemein geltend gemacht haben, die vorhabenbedingte Landinanspruchnahme betreffe ihren landwirtschaftlichen Betrieb in existenzieller Weise und sie könnten deshalb keinerlei Grundflächen für die

Verwirklichung der Maßnahme entbehren, ohne dafür überprüfungsfähige Daten oder sonstiges belastbares Zahlenmaterial vorzulegen, konnte dies nicht als stichhaltige Einwendung im Sinne der Prüfung des Eintretens einer möglichen Existenzgefährdung zugrunde gelegt werden. Insoweit wurde in derartigen Fällen davon ausgegangen, dass es in Folge der notwendigen Flächeninanspruchnahme beim Bau der planfestgestellten Ortsumgehung nicht zum Eintritt einer Existenzgefährdung kommt.

In diesen Fällen sind die sich aus der erforderlichen Grundinanspruchnahme ergebenden Regelungen und Folgen, wie z.B. die Bereitstellung evtl. Ersatzgrundstücke oder auch sonstiger Nebenentschädigungen, in den nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen zu klären.

Macht ein Grundstücksbetroffener nicht die zur Ermittlung einer geltend gemachten Existenzgefährdung erforderlichen Angaben bzw. verweigert er die dazu erforderlichen Angaben, so kann er sich auch in einem evtl. gerichtlichen Verfahren nach dem Grundsatz von Treu und Glauben nicht auf eine unzureichende Berücksichtigung dieser seiner privaten Belange berufen (vgl. Bundesverwaltungsgericht vom 05.10.1990, Az.: 4 C B 1.90, NVwZ-RR 1991, S. 129 oder BayVGH vom 19.10.1993, Az.: 8 A 93.40002, juris). Die Planfeststellungsbehörde muss sich dann mit einer überschlägigen Bestandsaufnahme anhand der Flächenverhältnisse begnügen oder zum Mittel der Wahrung greifen.

Die Frage einer Existenzgefährdung land- oder forstwirtschaftlicher Betriebe als Folge der Landinanspruchnahme durch die Straßenbaumaßnahme beurteilt sich nach dem zu erzielenden Betriebserfolg vor und nach dem Eingriff. Reicht er auch nach dem Eingriff langfristig aus, um die Existenz der Betriebsinhaber zu sichern, ist er auch weiterhin existenzfähig. Neben dem unmittelbaren Verlust bewirtschafteter Flächen finden dabei auch mittelbare Beeinträchtigungen der betrieblichen Entwicklungs- und Ertragsfähigkeit des Betriebes Eingang, wie sie etwa in Um- und Mehrwegen zu sehen sind. In die Abwägung einzustellen sind daher nicht allein schlichte Substanzverluste, sondern auch strukturelle Beeinträchtigungen des Betriebes als von der Planung hervorgerufene Konflikte.

Generell setzt die Annahme einer Existenzgefährdung voraus, dass der betroffene landwirtschaftliche Betrieb vor dem Eingriff dem Kriterium eines Vollerwerbsbetriebes entspricht. Hierzu muss er einen Betrieb im Sinne der Bestimmungen des Gesetzes für Altersversorgung in der Landwirtschaft (GAL) und nicht nur einen bloßen Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb darstellen. Nach betriebs- wie landwirtschaftlichen Gesichtspunkten, die auch im Planfeststellungsverfahren den Maßstab bilden, liegt ein Vollerwerbsbetrieb dann vor, wenn er bei ortsüblicher und ordnungsgemäßer Bewirtschaftung in der Lage ist, ein Bewirtschaftungsergebnis (Betriebsgewinn) zu erzielen, das den angemessenen Lebensunterhalt für die Bewirtschafteterfamilie und eine Eigenkapitalbildung ermöglicht, die eine längerfristige Betriebsentwicklung gewährleistet.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, NVwZ 2010, 1295) können weitere Rechtsgrundsätze zur Beurteilung der Existenzgefährdung durch die vorhabenbedingte Landabgabe zugrunde gelegt werden, und zwar, dass nach allgemeiner und durch Sachverständigengutachten belegter Erfahrung ein Verlust von Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu fünf Prozent der Betriebsfläche einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb in der Regel nicht gefährden kann und dass auch zu prüfen ist, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Dieser Maßstab rechtfertigt sich vor dem Hintergrund, dass eine straßenrechtliche Planung zur Verwirklichung langfristiger Planungsziele auf eine dauerhafte Bodenbeanspruchung ausgerichtet ist. Daher fehlt landwirtschaftlichen Betrieben, die ihrerseits keine Aussicht auf eine längerfristige Existenz haben, regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch das Vorhaben außer Acht gelassen), ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen.

Des Weiteren führt das Bundesverwaltungsgericht aus, dass bei einem Betrieb, der einem wenige Jahre vor dem Eintritt in das Rentenalter stehenden Landwirt voraussichtlich bis zum Eintritt in das Rentenalter eine ausreichende -möglicherweise nur bescheidenen Ansprüchen genügende- Lebensgrundlage vermittelt, betriebswirtschaftliche Kategorien wie Eigenkapitalbildung oder Faktorentlohnung bei der Beurteilung der Existenzfähigkeit keine oder nur eine untergeordnete Rolle spielen dürfe, wenn ein solcher Betrieb derzeit und auf absehbare Zeit immerhin eingeschränkt existenzfähig ist, und dass auch berücksichtigt werden müsse, dass evtl. Zahlungsansprüche des Betroffenen in der Höhe schwanken und Agrarbeihilfen in der Vergangenheit wechselhaften agrarpolitischen Entscheidungen der Europäischen Union unterworfen waren. Das ändere aber nichts daran, dass sie trotzdem im Rahmen einer betriebswirtschaftlichen Begutachtung zu berücksichtigen sind.

Die nach den vorstehenden Kriterien von der Planfeststellungsbehörde vorgenommene Überprüfung der im Anhörungsverfahren von betroffenen Landwirten geltend gemachten Einwendungen hinsichtlich des Ausmaßes der den Einzelnen treffenden Landinanspruchnahme hat ergeben, dass es in keinem Fall zu einer existenziellen Beeinträchtigung bzw. Vernichtung eines derzeit bestehenden landwirtschaftlichen Betriebes durch den Bau der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau kommen wird. Doch selbst dann, wenn es durch den Bau der Ortsumgehung im Einzelfall dennoch zu einer Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes kommen würde, wofür derzeit keinerlei Anhaltspunkte vorliegen, wären die für die Verwirklichung des Bauvorhabens im planfestgestellten Umfang sprechenden Interessen der Allgemeinheit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als so gewichtig einzustufen, dass sie sich gegen die entgegenstehenden privaten Belange, ggf. sogar bis hin zu einer einzelnen Existenzvernichtung durchsetzen würden, solange dadurch nicht die örtliche landwirtschaftliche Struktur zerstört würde. Dieser

Fall wird hier jedoch -wie angeführt- mit höchster Wahrscheinlichkeit nicht eintreten.

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

Soweit von einzelnen betroffenen Landwirten geltend gemacht wurde, durch den Bau der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau würden die Einnahmen aus der Vermietung von Ferienwohnungen zurückgehen bzw. ausfallen, ist festzuhalten, dass die Einnahmen aus weiteren landwirtschaftlichen Betriebszweigen, wie Einnahmen aus der Vermietung von Ferienwohnungen (z.B. "Urlaub auf dem Bauernhof") oder Verkaufserlöse aus der Direktvermarktung durchaus mit zu den Gesamteinkünften eines landwirtschaftlichen Betriebes gehören. Nachdem im vorliegenden Fall im gesamten Trassenbereich die zulässigen Lärmgrenzwerte nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung eingehalten werden, ergibt sich im vorliegenden Fall kein begründeter Anlass, diesbezüglich irgendwelche Einnahmeverluste zu ermitteln und zu berücksichtigen, da die Einhaltung der Lärmgrenzwerte die Gewährung eines Entschädigungsanspruches wegen Lärmbeeinträchtigungen ausschließt. Insoweit wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C.2.4.3.1 verwiesen.

2.5.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

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

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

Verkehrslärmschutzanträge bzw. -auflagen sind unter C.2.4.3.1 behandelt. Hierauf wird verwiesen.

2.5.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust usw. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 Grundgesetz und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 Bayer. Enteignungsgesetz). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

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

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

Bei der Nebenbestimmung A.3.7.1 handelt es sich somit auch nicht um eine echte Auflage, sondern lediglich um einen Hinweis auf die enteignungsrechtliche Verpflichtung, sich ergebende unwirtschaftliche Restflächen mit zu erwerben. Erst im Grunderwerbsverfahren kann letztlich verbindlich entschieden werden, ob eine Restfläche unwirtschaftlich ist oder nicht. Insoweit wird zusätzlich auf die vorstehenden Ausführungen unter C.2.5.1.1 verwiesen.

2.5.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 des Bayer. Enteignungsgesetzes eine dem Art. 74 Abs. 2 Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz vorgehende Spezialregelung (Bundesverwaltungsgericht vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und Bundesverwaltungsgericht, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 Bayer. Enteignungsgesetz kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 Bayer. Enteignungsgesetz), nicht befriedigt werden kann. Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat im Rahmen der planerischen Abwägung rechtliche Bedeutung, insbesondere wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet würde und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann der Eigentümer auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen werden. Zeichnet sich hingegen ohne eine Landabfin-

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

Dies wurde vorstehend unter C.2.5.1.1 letztlich bejaht, obwohl die Planfeststellungsbehörde in diesem Fall davon ausgeht, dass die vorhabenbedingte Flächeninanspruchnahme bei keinem betroffenen Landwirt zu einer Existenzgefährdung führen wird.

2.5.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrecht zu erhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

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

§ 8 a Abs. 4 Bundesfernstraßengesetz, der unmittelbar nur für Fernstraßen gilt, schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359, zu § 8 a Fernstraßengesetz). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeindegebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 Bayer. Straßen- und Wegegesetz der -wie hier- beim Bau von Staatsstraßen zugrunde zu legen ist, gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehenden Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 Bayer. Enteignungsgesetz), 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 aber auf jeden Fall sichergestellt, mit Ausnahme der in Auflage A.3.7.1 namentlich genannten Restgrundstücke, für die ein entsprechender Übernahmeanspruch ausgesprochen wurde.

2.5.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A.3.5.5 klarge stellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist. Die Straßenbepflanzung gehört zum Zubehör einer Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

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

2.5.1.2.5 Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechtes

Auf die Ausführung des Vorhabens muss auch wegen der Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht nicht verzichtet werden. Eine erheblich schonendere Trassierung ist aus den unter C.2.4.2 genannten Gründen nicht möglich bzw. nicht vertretbar. Die Gestaltung des Vorhabens muss auch im Hinblick auf das Jagdausübungsrecht nicht weiter optimiert bzw. ergänzt werden.

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

Durch den Bau der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 wird rein rechtlich der Jagdbezirk nicht verkleinert, da die Flächen der neuen Staatsstraße nicht vom Jagdrecht ausgeschlossen sind. Eine Einschränkung des Jagdausübungsrechtes würde durch den Bau der Ortsumgehung erst dann entstehen, wenn der neue Trassenverlauf die Jagdausübung im restlichen Jagdbezirk beeinträchtigen würde und/oder die Jagd auf der Trassenfläche nicht mehr ausgeübt werden könnte.

Die vorgesehene Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 führt durch die vorgesehene Neutrassierung und die Zerschneidung

bisher unbelasteter, überwiegend landwirtschaftlich genutzter Flur zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die mittelbar auch zu Beeinträchtigungen der Jagdausübung und den dadurch betroffenen Jagdrevieren führen. Die durch die geplante Umgehung beeinträchtigte und abgetrennte Teilfläche der bisher weitgehend zusammenhängenden landwirtschaftlichen Flur liegt in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Ortsrandlage und der dort stehenden Wohn- oder Mischbebauung mit den daraus resultierenden Einschränkungen der jagdlichen Nutzung und des Schusswaffengebrauchs. Die Frage, ob sich dadurch schon eine Wertminderung der bestehenden Jagdgebiete einstellt, ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu behandeln. Gegenüber den hierdurch berührten privaten Belangen der betroffenen Jagdgenossenschaften sind allerdings die für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange vorrangig.

Die Forderungen der beteiligten Jagdgenossenschaften Oberkotzau und Fattigau sowie der derzeitigen Jagdpächter nach Festsetzung eines Entschädigungsanspruches (dem Grunde nach) für vorhabenbedingte Jagdwertminderungen sind zurückzuweisen, ebenso wie die Forderung nach Errichtung von Wildschutzzäunen (im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses) bzw. nach Schaffung weiterer bzw. gesonderter Wildquerungsmöglichkeiten.

Die Frage der Wertminderung eines Jagdgebietes im Zuge des Baues von Straßen ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (Urteil vom 15.02.1996, NJW 1996, 1897, Az.: III ZR 143/94) außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären. Eine entsprechende Festsetzung im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens ist daher nicht geboten.

Wegen nachteiliger Folgen des Bauvorhabens steht den betroffenen Jagdgenossenschaften dagegen kein weitergehender Entschädigungsanspruch aufgrund der Beeinträchtigungen ihres Jagdausübungsrechtes zu. Mit dem Jagdrecht ist weder ein Anspruch auf einen bestimmten Wildbestand noch auf einen bestimmten Jagdertrag verbunden. Nachteile, die die Jagdausübungsberechtigten etwa in Folge einer Vergrämung des Wildes oder dadurch erleiden, dass nach dem Bau der Straße Hege- oder Bejagungseinrichtungen verändert werden müssen, konkretisieren lediglich die Situationsgebundenheit der ihnen zustehenden Befugnisse und begründen daher keinen eigenen Entschädigungstatbestand.

In dem vorstehend erwähnten entschädigungsrechtlichen Verfahren, das zusammen mit den Grunderwerbsverhandlungen durchgeführt wird, werden die Jagdgenossenschaften Oberkotzau und Fattigau nach Auflage A.3.7.3 des Beschlusstextes offiziell beteiligt werden.

Schutzmaßnahmen zur Vermeidung verkehrsbedingter Wildverluste und zur Aufrechterhaltung vorhandener Wildwechselbeziehungen waren im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht anzuordnen; die Forderung nach Anlegung von Wildschutzzäunen und zusätzlichen Wilddurchlässen war daher im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses zurückzuweisen.

Wildschutzzäune sind regelmäßig nicht als Schutzmaßnahmen im Sinne des

Art. 74 Abs. 2 Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz zu behandeln und stellen auch keine Verkehrsanlagen im Sinne des Art. 2 Ziffern 3 und 4 Bayer. Straßen- und Wegegesetz dar.

Unabhängig von dem durchgeführten Planfeststellungsverfahren erfolgt die Planung und Errichtung von Wildschutzzäunen in der Regel als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers nach bestimmten Kriterien -etwa Wilddichte, Wildwechsel, Wildverhalten- unter Beteiligung der zuständigen Jagdbehörden und unter sinngemäßer Anwendung der für Bundesfernstraßen herausgegebenen Wildschutzzäunrichtlinien (WSchuZR) des Bundesverkehrsministeriums vom Juli 1985, und zwar außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Die im Zuge des Bauvorhabens vorgesehenen Bauwerke bei der Parnitz (BW 1-1), bei der Porschnitz (BW 2-1) und dem Eppenreuther Weg (BW 4-2) können künftig zur Querung der Neubautrasse vom Wild auch mit benutzt werden; die zusätzlich vorgesehenen Überführungsbauwerke ermöglichen grundsätzlich ebenfalls eine Querung der Neubautrasse zwischen den beiden Flurbereichen östlich und westlich der Umgehungsstrasse, wenngleich diesbezüglich einzuräumen ist, dass Wildtiere in der Regel Querungsbauwerke im Wege von Straßenüberführungen eher meiden und insoweit Unterführungsbauwerke bevorzugen.

Der Bau von gesonderten Grünbrücken und eigenen Wilddurchlässen nur für das dort freilebende Wild bedarf der sorgfältigen Planung und dem Vorliegen von besonderen Gründen, wie z.B. dem Vorhandensein von ausgesprochenen Wildwechseln mit überregionaler Bedeutung, wie Rotwildfernwanderwege und dgl.

Für den Bau von gesonderten Querungshilfen für Wildtiere muss allerdings ein strenger Maßstab angelegt werden. Nur außergewöhnlich hohe Wilddichten können einen eventuellen Bau zusätzlicher Bauwerke als Querungshilfen speziell für Wild rechtfertigen. Im vorliegenden Fall liegen derartige außergewöhnliche Umstände nicht vor, so dass eine zusätzliche Querungshilfe, besonders für das jagdbare Rehwild, seitens der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet wurde.

Die Beeinträchtigung des angelegten Biotops "Lohgrund" und die hierfür vorgesehene Kompensation in naturschutzfachlicher und artenschutzrechtlicher Sicht wurde im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12 und hier insbesondere Planunterlage 12.4) berücksichtigt und abgehandelt. Insofern wird auf die sich darauf beziehenden Ausführungen unter C.2.4.4.3.4 bzw. C.2.4.4.1.2.5 Bezug genommen.

2.5.1.2.6 Zusätzliche Beweissicherungsmaßnahmen

Verschiedene Einwender haben im Anhörungsverfahren darauf hingewiesen, dass im Zuge des Baus der St 2177 neu z.T. größere Einschnittsbereiche (z.B. bei Herrenlohe oder im Kreuzungsbereich der Ortsumgehung mit der Kreisstraße HO 7) sowie auch höhere Dammbereiche (z.B. im Porschnitztal bzw. im Tal der Autengrüner Bäche) angelegt werden und in diesem Zusammenhang im Einzelfall die Befürchtung geäußert, dass in der Nähe dieser Ein-

schnitte der Bestand vorhandener Brauchwasserbrunnen beeinträchtigt werde, die jedoch weiterhin benötigt würden bzw. dass vorhandene Obstbaumkulturen Trockenschäden erleiden würden, bzw. dass vorhandene, bereits teilweise feuchte landwirtschaftlich genutzte Flächen durch benachbarte Dammbereiche vollends vernässen würden. Es wurden insoweit verschiedentlich Beweissicherungsmaßnahmen zur Dokumentation des derzeitigen Zustandes der vorhandenen Brunnen bzw. der dortigen Bodenverhältnisse gefordert. Verschiedentlich wurde auch die Sicherung des Bestandes und des weiteren Betriebes vorhandener Versorgungsleitungen (Trinkwasserleitungen) gefordert.

Das Ansinnen der Eigentümer von an große Damm- oder Einschnittslagen angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen oder gärtnerisch genutzten Flächen ist in erster Linie darauf gerichtet, dass die weitere Nutzbarkeit dieser Flächen in keiner Weise durch eine technisch unzureichende Straßenentwässerung beeinträchtigt wird.

Es müsse dafür Sorge getragen werden, dass angrenzende Grundstücke weder in den Randbereichen einer Dammlage unverhältnismäßig stark vernässt werden (Staunässe), bzw. im umgekehrten Fall der Einschnittslage durch eine erhöhte Drainagewirkung nachhaltig austrocknen (Aushagerung).

Eine Vernässung oder Aushagerung kann durch die geplante Ausgestaltung der Entwässerungsanlagen weitgehend verhindert werden. Das Oberflächenwasser wird in Dammbereichen flächig über die Böschungen versickert. Zusätzlich wird, falls notwendig, am Fuße des jeweiligen Dammes eine Versickerungsmulde angelegt, so dass das Oberflächenwasser auch bei größeren Niederschlagsereignissen nicht auf Privatgrund gelangt. In den Einschnittsbereichen wird das anfallende Oberflächenwasser in Entwässerungsmulden gesammelt. In den Mulden versickert das Wasser über den filternden Oberboden in den Untergrund. Einer Austrocknung des Bodens im Einschnittsbereich kann durch die ausreichende Andeckung von Oberboden und durch eine entsprechende Begrünung entgegengewirkt werden.

Die Auflagen A.3.5.3 und A.3.5.4 stellen sicher, dass derzeit unvorhersehbare Probleme mit Vernässungen oder Aushagerungen zügig vom Vorhabenträger gelöst werden.

Was die verschiedentlich geäußerten Forderungen betrifft, wonach durch den vorgesehenen Straßenbau in der Nähe gelegene Brauchwasserbrunnen bzw. oberflächennahe Quellbereiche, die von den betroffenen Grundstückseigentümern weiterhin benötigt würden, nicht beeinträchtigt werden dürften und somit vor Baubeginn entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen durchgeführt werden müssten, ist festzustellen, dass durch den planfestgestellten Straßenbau nicht dauerhaft und nicht im größeren Umfang in die bestehenden Grundwasserverhältnisse eingegriffen wird. Die Planung ist im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof erfolgt und genügt damit sämtlichen was-

serwirtschaftlichen Anforderungen einschließlich einer evtl. Grundwassernutzung. Das Vorhaben entspricht nach dem derzeitigen Kenntnisstand dem in § 13 Abs. 1 WHG objektiv-rechtlich ausgestalteten Rücksichtnahmegebot. Mit einem Versiegen oder einer wesentlichen Beeinträchtigung von Wasserversorgungsanlagen oder erheblichen Auswirkungen auf die land- und forstwirtschaftliche Nutzbarkeit von Grundstücken ist nicht zu rechnen. Ein rechtlicher Schutz gegen diese Auswirkungen besteht über das Rücksichtnahmegebot. Das öffentliche Wasserrecht vermittelt über die §§ 13 und 10 WHG und Art. 15 BayWG eingeschränkte Berücksichtigungspflichten, weil das Grundwasser keinen eigentumsrechtlichen Schutz genießt (§ 4 Abs. 2 und Abs. 3 WHG). Weder Erlaubnis oder Bewilligung noch erlaubnisfreie Benutzungen des Grundwassers durch den Grundeigentümer (§ 46 WHG) vermitteln ein Recht auf Zufluss von Wasser bestimmter Menge und Beschaffenheit (§ 10 Abs. 2 WHG). Da keine dauerhaft spürbaren baubedingten Veränderungen in der Wasserführung und in den Grundwasserverhältnissen zu befürchten sind, bestünde insoweit grundsätzlich keine Notwendigkeit, dem Vorhabenträger ein Beweissicherungsverfahren aufzuerlegen.

Nachdem allerdings bereits das Wasserwirtschaftsamt Hof bei der wasserwirtschaftlichen Begutachtung der beantragten Straßenbaumaßnahme angeregt hat, für verschiedene private Brunnenanlagen während der Bauausführung bestimmte Beweissicherungsmaßnahmen (Feststellung und regelmäßige Überwachung des Grundwasserspiegels in Ruhe) angeregt hat und diese auch unter Auflage A.3.2.3.5 festgelegt wurden, hat sich der Vorhabenträger auch bereiterklärt, die von einzelnen Einwendern im Anhörungsverfahren für ihre Brunnenanlagen gesondert geforderten Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen. Dieser Zusage ist die Planfeststellungsbehörde mit Aufnahme der Nebenbestimmung A.3.7.4 gefolgt.

Soweit für bestimmte Grundstücke eine Beweissicherungsmaßnahme hinsichtlich der derzeitigen Grundstücksverhältnisse gefordert wurde, wurde eine Beweissicherung trotz der vorstehend beschriebenen ausreichenden Fahrbahntwässerungsanlagen vom Vorhabenträger ebenfalls zugesagt. Die Auflage A.3.7.5 trägt dieser Zusage Rechnung.

Hinsichtlich der Sicherung des Bestandes bzw. des weiteren Betriebes vorhandener Versorgungsleitungen (insbesondere Trinkwasserversorgung) enthält die Auflage A.3.7.6 eine entsprechende Regelung. Im Übrigen werden die die künftige Straßentrasse querenden (Versorgungs-)Leitungen ohnehin im Zuge der Baumaßnahme zu Lasten des Freistaates Bayern angepasst. Evtl. notwendige zusätzliche Maßnahmen (z.B. Einbau einer Druck-erhöhungsanlage) werden dabei in Absprache mit dem Leitungsträger oder dem betroffenen Versorgungsunternehmen (z.B. der Trinkwasserversorgung) festgelegt.

Mit Aufnahme der Nebenbestimmungen A.3.7.4 bis A.3.7.6 wurde somit den Forderungen der Einwender 327, 336, 319, 70, 267 und 318 im Anhörungs-

verfahren Rechnung getragen. Die weitere Auflage A.3.7.7 berücksichtigt zwei weitere in diesem Zusammenhang vorgebrachte Forderungen der Einwender 70 und 71.

2.5.1.2.7 Beeinträchtigungen von eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieben

Im Anhörungsverfahren haben verschiedene Einwender (z.B. Einwender 39) geltend gemacht, dass durch den Bau der Ortsumgehung die bisher an den bestehenden Ortsdurchfahrten ausgeübten Gewerbebetriebe durch Kundenverluste existenziell beeinträchtigt werden könnten, da sich das Verkehrsaufkommen in den bisherigen Ortsdurchfahrten künftig wesentlich verringern werde.

Diese Einwendungen werden im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zurückgewiesen.

Die bisherige St 2177 bleibt in ihrem derzeitigen Bestand erhalten und ist damit weiterhin für alle Verkehrsteilnehmer nutzbar. Die Erreichbarkeit der bestehenden Gewerbebetriebe an den bisherigen Ortsdurchfahrten Oberkotzau und Fattigau im Zuge der bestehenden St 2177 ist damit weiterhin gewährleistet.

Ein Gewerbebetrieb als Straßenanlieger an der derzeitigen St 2177 ist allerdings nicht dagegen geschützt, dass ein für ihn vorteilhafter Verkehrsweg oder eine Straßenverbindung verändert oder eingezogen wird (Art. 17 Abs. 1 Bayer. Straßen- und Wegegesetz). Das Vertrauen auf bisher günstige Auswirkungen des Verkehrs auf den Betrieb ist nicht geschützt.

Für Geschäftsinhaber an bestehenden und künftig zu ändernden Verkehrswegen besteht kein rechtlicher Anspruch auf bestimmte Verkehrsmengen oder eine bestimmte Verkehrszusammensetzung und damit auch kein Entschädigungsanspruch gegenüber dem Straßenbaulastträger, der die Führung der vorhandenen Straße ändert, für den Fall, dass aufgrund des abnehmenden Verkehrs an der zu ändernden Straße auch die Kundenfrequenz bzw. das Kundenaufkommen geringer wird. Sinngemäß gilt Entsprechendes auch für den umgekehrten Fall, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z.B. durch den Bau oder das Näherrücken einer Straße, nicht generell, sondern nur insoweit geschützt ist, als dagegen Abwehr- und Schutzansprüche bestehen.

Macht z.B. ein Grundstückseigentümer geltend, dass ein von ihm betriebener Gewerbebetrieb (z.B. "Urlaub auf dem Bauernhof" bzw. Betrieb eines Reitstalles, wie z.B. von den Einwendern 77.1 bis 77.5 und 336 geltend gemacht), der bisher in "ungestörter Ortsrandlage" störungsfrei ausgeübt werden konnte und künftig wegen der Lärm- und sonstigen Immissionsbelastung durch die benachbarte neue Straßenführung existenziell beeinträchtigt wird, so kann eine sich darauf beziehende Entschädigungsforderung nur dann eine Rolle spielen bzw. in Frage kommen, wenn die künftige Lärm- oder sonstige Immissionsbelastung die gesetzlich fixierten Lärm- und sonstigen Immissionsgrenzwerte überschreitet und damit über der gesetzlich fixierten Zumutbarkeitsschwelle liegt. Im vorliegenden Fall werden diese gesetzlich fixierten zumutbaren Grenzwerte sowohl hinsichtlich des Verkehrslärms, als auch hinsichtlich der

Abgasbelastung in keinem Fall überschritten, so dass hierauf begründete Entschädigungsforderungen nicht begründet sind. Damit können auch die bisher auf diesen Grundstücken ausgeübten Nutzungen weiterhin durchgeführt werden. Insoweit wird hierzu nochmals auf die umfangreichen Ausführungen unter Ziffern C.2.4.3.1 (Verkehrslärmschutz) und C.2.4.3.2 (Schadstoffbelastung) verwiesen.

2.5.1.2.8 Beeinträchtigungen an der Autengrüner Straße (Kreisstraße HO 7)

Die Verkehrsbelastung der Autengrüner Straße im Abschnitt zwischen der künftigen Ortsumgehung und der Ortslage von Oberkotzau verändert sich gemäß dem eingeholten Verkehrsgutachten nur unwesentlich (um ca. 100 Kfz/24 h). Eine Erhöhung der Unfallgefahr im Bereich der Autengrüner Straße ist damit künftig nicht zu befürchten.

Ohne den Bau der Ortsumgehung ist auf der Kreisstraße HO 7 im Bereich, in dem künftig der Anschluss Oberkotzau-Mitte liegen soll, eine Verkehrsbelastung von ca. 1.150 Kfz/Werktag zu erwarten. Nach dem Bau der Ortsumgehung ist auf der Autengrüner Straße (Kreisstraße HO 7) in Richtung Ortszentrum mit einem Rückgang der Verkehrsbelastung auf rund 1.050 Kfz/Werktag zu rechnen. Insoweit erfolgt rein tatsächlich eine geringfügige verkehrliche Entlastung im Bereich der Autengrüner Straße in Richtung Ortszentrum.

Die baulichen Veränderungen an der Kreisstraße HO 7 beschränken sich auf den direkten Anschlussbereich. Ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Überquerbarkeit der Kreisstraße HO 7 aufgrund der geplanten Ortsumgehung sind deshalb nicht zwingend notwendig, da die Verkehrsbelastung in Richtung Oberkotzau leicht rückläufig sein wird.

Insoweit ist auch für den Bereich des bestehenden Spielplatzes an der Autengrüner Straße mit keinem erhöhten Gefährdungspotenzial als derzeit zu rechnen, so dass bedingt durch den Bau der Ortsumgehung keine zusätzlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Kreisstraße vorzusehen waren.

Evtl. Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten auf der Kreisstraße HO 7 sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens zum Bau der Ortsumgehung, sondern sie wären von der Straßenverkehrsbehörde zu treffen bzw. festzulegen.

2.5.2 Einzelne Einwender

2.5.2.1 Einwender 77.1 bis 77.5 und 112

Einwender 77.1 war zum Zeitpunkt der Beantragung des Planfeststellungsverfahrens sowie zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau. Auf diesem Grundstück befindet sich ein ehemaliger Ziegeleibetrieb mit mehreren Gebäuden, einem großen Hallenkomplex und umfangreichen, teilweise befestigten Freiflächen. Weite Teile des Flächen- und Gebäudebestandes sind fremdvermietet und werden z.T. als Reitanlage mit Koppel und Stallung, als

Wertstoffhof sowie im Bereich des Gebäudebestandes von gewerblich tätigen Firmen genutzt.

Auf den Grundstücken Fl.Nrn. 1060/1 und 1060/2 der Gemarkung Oberkotzau (Eigentümer: Einwender 77.5) befindet sich jeweils ein Wohnhaus.

Die Einwender wandten sich gegen die ausgelegte Straßenplanung und machten geltend, dass dadurch das in sich geschlossene, von mehreren Mietern genutzte Grundstück in zwei Teile zerschnitten werde, wobei das entstehende südliche Restgrundstück künftig nicht mehr direkt erreichbar sei. Der große Hallenkomplex werde zwar baulich nicht betroffen, jedoch rücke die neue Straßentrasse bis auf ca. zwei Meter an die Hallenaußenwand heran. Wenn eine vollständige Umfahrungsmöglichkeit des Hallenkomplexes auch für Lastkraftwagen nicht gewährleistet werden könne, werde der Hallenkomplex aus wirtschaftlicher Sicht nahezu wertlos, weil die sich aus den dann erforderlichen Umwegen zum Erreichen einzelner Hallenwege ergebenden Mehrkosten die weitere wirtschaftliche Nutzung des Hallenkomplexes in kurzer Zeit ausschließen würden.

Im Wege einer von der Planfeststellungsbehörde angeregten Abrückung der Straßentrasse vom dortigen Hallenkomplex, die mit einer Planänderung vom 05.07.2013 in das Planfeststellungsverfahren (mit Anhörungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 19.07.2013) eingebracht wurde, wird nunmehr eine künftige Mindestdurchfahrbreite von 3,50 m zwischen den Schrammborden mit zusätzlich beiderseits mindestens 0,25 m breiten Schrammborden, also ein Gesamtabstand zwischen Straßentrasse und Gebäudeaußenkante von 4,00 m eingehalten, der künftig eine vollständige Umfahrungsmöglichkeit des Hallenkomplexes mit allen nach der StVZO zulässigen Lkw's zulässt. Mit Schreiben vom 05.08.2013 und vom 09.09.2013 haben die Einwender 77.1 bis 77.5 die vorgenommenen Planänderungen als unzureichend abgelehnt und eine weitere Trassenabrückung (insbesondere auch zur Gewährleistung eines ausreichenden Brandschutzes) gefordert und verschiedene zusätzliche Forderungen erhoben.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich gegen die positive Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über die Zulassung des Baus der Ortsumgehungsstraße als Ganzes sowie gegen die nunmehrige Linienführung im Bereich des ehemaligen Grundstückes Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau (in Form der Planänderung vom 05.07.2013) richten, zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Planrechtfertigung des Baues der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 wird auf die Ausführungen unter C.2.2 und C.2.3 der Gründe sowie hinsichtlich der Ausführungen zur Trassenwahl und des Trassenverlaufes im Einzelnen auf die Ausführungen unter C.2.4.1.3 und C.2.4.2 der Gründe Bezug genommen.

Die Forderung nach einer weiteren Trassenabrückung im Bereich des Hallenkomplexes auf dem ehemaligen Grundstück Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau wird zurückgewiesen.

Selbstverständlich werden auch durch die nunmehr geänderte Planung der Ortsumgehung im Rahmen der Planänderungen vom 05.07.2013 weiterhin

Betriebsflächen des ehemaligen Ziegeleigeländes des Einwenders 77.1 auf dem ehemaligen Grundstück Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau betroffen bzw. in Anspruch genommen. So werden Teilflächen überbaut und durchschnitten, der Gesamtzuschnitt von Flächen wird verändert, die Nutzbarkeit von Flächen und die bestehenden Zufahrtsmöglichkeiten zu den künftigen Teilflächen werden geändert oder entfallen. Für den Bau der Ortsumgehung müssen allerdings nach wie vor keine vorhandenen Gebäude in Anspruch genommen bzw. abgebrochen werden.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist -insbesondere unter Berücksichtigung der in diesem Bereich vorgenommenen Planänderung- eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Nutzung des nach dem Bau der Ortsumgehung verbleibenden Areals in seiner Gesamtheit weiterhin möglich. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Reithalle mit Stallung und Koppelbereichen, die baubedingt keine (Flächen-)Beeinträchtigung erfahren, als auch für den großen Hallenkomplex auf dem (neu parzellierten) Grundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau, nach dem dieser Hallenkomplex künftig von allen Seiten durch Lkw's angefahren und auch umfahren werden kann. Insoweit teilt die Planfeststellungsbehörde die Einschätzung des Staatl. Bauamtes Bayreuth, wonach die nicht zum Erwerb anstehenden Flächen des ehemaligen Grundstücks Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau und die darauf stehenden Gebäude, die vom Straßenbauvorhaben nicht beeinträchtigt werden, auch nach der Realisierung der geplanten Ortsumgehung weiterhin wie bisher genutzt werden können. Insoweit besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch kein Grund für die Annahme, dass die bestehenden Mietverhältnisse deswegen zwingend gelöst oder aufgehoben werden müssten.

Insoweit ist ein Grundstückseigentümer oder Nutzer (z.B. Mieter) vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z.B. durch den Bau oder das Näherrücken einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als Abwehr- und Schutzansprüche bestehen.

Ob die bestehenden Mietverhältnisse weiter bestehen und ob eine Verringerung von Mieteinnahmen durch Kündigung von Mietverhältnissen eintritt und damit zu Entschädigungsleistungen führt, und in welcher Höhe diese ggf. zu leisten sind, ist nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens, sondern wird in dem nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren behandelt.

Das gilt insoweit auch für die aufgeworfenen Fragen, ob und in welcher Höhe eine Wertminderung eintritt und inwieweit entschädigungspflichtige nachteilige Veränderungen und Erschwernisse bei der Bewirtschaftung bzw. Nutzung von Flächen durch die geänderte oder erschwerte Nutzbarkeit der verbleibenden Flächen auszugleichen sind.

So könnte z.B. der Ersatz für entfallende Stellplätze auf den betroffenen Grundstücksflächen im Wege der Entschädigungsverhandlungen entweder durch finanziellen Ausgleich oder aber auch durch die Anlage von Ersatzstellplätzen auf einem anderen Grundstücksteil vereinbart werden. Dies ist allerdings -wie ausgeführt- nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern erst Gegenstand der sich daran anschließenden -gesonderten-

Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen.

Entsprechendes gilt insbesondere für die Einwendungen, wonach die betroffenen Grundstücke, ausgeübten Gewerbe oder bestehenden Gebäude durch die Nähe zur künftigen Ortsumgehungstrasse einen -zusätzlichen- Wertverlust, u.a. auch wegen einer erschwerten Vermietbarkeit erleiden.

Auch wenn man dies in gewissem Umfang unterstellt, ändert das nichts an der Entscheidung über die Notwendigkeit des Straßenbauvorhabens und/oder der gewählten Linienführung hierfür. Durch die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Soweit die Einwender eine Wertminderung für ihre Grundstücke geltend machen und hierfür einen finanziellen Ausgleich verlangen, ist zu sagen, dass Lagenachteile, die, wie hier, eine Minderung des Grundstückswertes nur deshalb zur Folge haben, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Nachbarschaft zu einer Staats- bzw. Bundesstraße hat, nicht von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz erfasst werden. Eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt, auch wenn man eine Wertminderung im gewissen Umfang unterstellt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbulasträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft zu einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 Grundgesetz. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Grundgesetz schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die bereits mehrfach genannte 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (= Verkehrslärmschutzverordnung) festgelegt sind. Das Gleiche muss auch für Erschütterungen und Immissionen durch sekundären Luftschall gelten, die ein zumutbares Maß nicht überschreiten. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muss und damit die Schwelle zum enteignungsgleichen Eingriff überschreitet. Dies ist im vorliegenden Fall aber bei keinem der betroffenen Grundstücke bzw. Grundstücksteile zu erkennen.

Zu den in den schriftlichen Einwendungen -auch hinsichtlich der vorgenommenen Planänderungen im Rahmen der Tekturplanung vom 05.07.2013- sonst noch erhobenen Forderungen ist Folgendes festzustellen:

Das zum Zeitpunkt der Antragstellung für das Planfeststellungsverfahren sowie im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen vorhandene

Gebäude der ehemaligen Ziegelei umfasste -soweit es straßenbaubedingt überhaupt in Anspruch genommen werden sollte- das bisher -ungeteilte- Grundstück Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau in einer (damaligen) Größe von 27.137 m², aus dem (ursprünglich) eine Gesamtfläche von ca. 5.284 m² erworben werden sollte. Durch die im Rahmen der Planänderung vom 05.07.2013 vorgenommene Abrückung vom großen Hallenkomplex um ca. durchschnittlich 2,5 m verringerte sich der Flächenbedarf aus diesem Grundstück auf nunmehr 4.660 m².

Für die künftig südlich der neuen Ortsumgehung entstehende bzw. verbleibende Restfläche des Grundstücks Fl.Nr. 1030 hat das Staatl. Bauamt Bayreuth bereits im Ausgangsverfahren die Anlage einer Zufahrt von der Ortsstraße Schaumberg her zugesagt.

Für die nördlich der Umgehungsstraße verbleibende Restfläche des Grundstücks einschließlich des gesamten Gebäudebestandes hat das Staatl. Bauamt Bayreuth unter BV.Nr. 6.9 die Anlage einer gemeinsamen Zufahrt vom öffentlichen Feld- und Waldweg "Schaumbergweg" aus vorgesehen, mit der auch alle vorhandenen Gebäulichkeiten auf dem Gesamtareal zu erreichen sind bzw. zu erreichen gewesen wären.

Der Einwender 77.2 hat im Planänderungsverfahren darauf hingewiesen, dass das Grundstück Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau im Laufe des ersten Halbjahres 2013 neu parzelliert worden sei und demgemäß die vorgesehene Zufahrt BV.Nr. 6.9 nur noch den dortigen Reitstall einschließlich Stallung und Koppel (auf dem "neuen" Grundstück Fl.Nr. 1030/3 der Gemarkung Oberkotzau) ausreichend erschließe. Für den Bestand des großen Hallenkomplexes (nunmehr auf dem "neuen" Grundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau gelegen), sei nunmehr eine gesonderte eigene Zufahrt vom Schaumbergweg aus erforderlich bzw. vom Staatl. Bauamt Bayreuth anzulegen. Den Einwendern war die vom Staatl. Bauamt Bayreuth vorgesehene künftige Zufahrtssituation im Bereich des ehemaligen Grundstücks Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau bekannt, da sie allesamt im Rahmen des Anhörungsverfahrens rechtzeitig Einwendungen erhoben haben. Die vorgesehene Zufahrtssituation nach der Planung ist rechtlich und auch faktisch ausreichend gewesen, um die nördlich der künftigen Umgehungsstraße verbleibenden Grundstücksteile einschließlich der dort vorhandenen Gebäude ausreichend zu erschließen.

Die reine Grundstücksparzellierung -aus dem ehemaligen Grundstück Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau entstanden im Wesentlichen die Teilgrundstücke 1030 (neu), 1030/3, 1030/4, 1030/5 und 1030/6 der Gemarkung Oberkotzau, wobei sich der bestehende Hallenkomplex auf dem jetzt noch 21.195 m² großen Teilgrundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau befindet- ist nach herrschender Rechtsauffassung allein keine Maßnahme, die der Veränderungssperre gemäß Art. 27 b Abs. 1 Bayer. Straßen- und Wegegesetz unterliegt. Es ist mithin keine Maßnahme, die das geplante Straßenbauvorhaben erheblich erschweren würde. Andererseits waren dem Eigentümer, der die Grundstücksteilung veranlasst hat und gleichzeitig Einwender in diesem Planfeststellungsverfahren ist, die geplante -und insoweit objektiv ausreichende- zukünftige Zufahrtssituation und die neue Lage der geplanten Zu-

fahrt bekannt, so dass insoweit die Festlegung des zukünftigen Zuschnittes der Grundstücksteile diese neuen Verhältnisse hätten berücksichtigen können bzw. Regelungen zu einer gemeinsamen Nutzung der vorgesehenen Zufahrt für die einzelnen Grundstücksteile hätten getroffen werden können. Nach dem Grundsatz von Treu und Glauben des § 242 BGB, der auch im öffentlichen Recht anzuwenden ist, hätte es dem bisherigen Grundstückseigentümer, der die Grundstücksteilung veranlasst hat bzw. den künftigen Grundstückseigentümer, der das neu gebildete Teilgrundstück erwirbt, obliegen, grundsätzlich selbst dafür Sorge zu tragen, dass der neu gebildete bzw. neu erworbene Grundstücksteil eine für seine Zwecke ausreichende Erschließung und Zufahrt besitzt. Zusätzlich wäre grundsätzlich formell auch zu überprüfen gewesen, ob es sich bei der Forderung nach Herstellung zusätzlicher Zufahrten für die neu entstandenen (Teil-)Grundstücke, deren Teilung -wie ausgeführt- nicht unter die Veränderungssperre nach Art. 27 b Bayer. Straßen- und Wegegesetz fällt, nicht um formell ausgeschlossene Einwendungen nach Ablauf der Einwendungsfrist handelt.

Bei der Überprüfung der Einwendungen der Einwender 77.1 und 77.2 im Anhörungsverfahren hat die Planfeststellungsbehörde festgestellt, dass für einen ca. 2.200 m² großen Teilbereich des ehemaligen Grundstücks Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau, auf dem sich die Reithalle mit Stallung befinden, dieser Teilbereich bereits mit notariellem Vertrag vom 31.10.2008 eine vom "Restgrundstück" der Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau unabhängige Funktion als "herrschendes Grundstück" (durch Immissionsunterlassungserklärung) gegenüber dem verbleibenden "dienenden" Rest-Grundstück Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau erhalten hat.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist damit bereits zum Zeitpunkt der Beurkundung dieses notariellen Vertrages rein faktisch eine Grundstücksteilung mit zwei von- und zueinander unabhängigen Grundstücken (Teilparzelle mit Reithalle und Stall sowie Teilparzelle mit dem bestehenden gewerblichen Hallenkomplex) entstanden, die letztlich erst durch die im Jahre 2013 erfolgte vermessungstechnische Aufteilung vollzogen wurde. Das bereits 2008 erwähnte "herrschende" Grundstück mit Stall und Reithalle wurde nunmehr das Grundstück Fl.Nr. 1030/3 mit einer Größe von 3.265 m², das "dienende" Restgrundstück wurde das Grundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau mit einer Fläche von 21.195 m². Nachdem somit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bereits zum Zeitpunkt der Beantragung des Planfeststellungsverfahrens von der Existenz dieser beiden Teilgrundstücke ausgegangen werden kann und die Planung des Staatl. Bauamtes Bayreuth mit der in BV-Nr. 6.9 beschriebenen Zufahrt eine ausreichende Erschließung lediglich für das (neue) Teilgrundstück Fl.Nr. 1030/3 der Gemarkung Oberkotzau vorsieht, erschien es der Planfeststellungsbehörde sach- und ermessensgerecht, dem Staatlichen Bauamt Bayreuth auch die Herstellung einer gesonderten Zufahrt für das (neu entstandene) Grundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau vom Schaumbergweg aus aufzuerlegen. Die Aufnahme der Nebenbestimmung A.3.7.9 berücksichtigt dieses Abwägungsergebnis und

trägt insoweit der sich hierauf beziehenden Forderung der Einwender Rechnung. Nachdem sich die Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldweges Schaumbergweg in die St 2177 neu noch im Bereich der Ortslage befindet und der Schaumbergweg künftig eine allenfalls geringfügige Verkehrsbelastung aufweisen wird, konnte in diesem Einmündungsbereich auf die bauliche Gestaltung des Tropfens im Einmündungsbereich, der aus Verkehrssicherheitsgründen vorgesehen war, verzichtet werden.

Die Auflage A.3.7.8 berücksichtigt eine weitere Forderung der Einwender nach Berücksichtigung der im ehemaligen Grundstück Fl.Nr. 1030 der Gemarkung Oberkotzau vorhandenen Versorgungsleitungen.

Entgegen den von den Einwendern mehrfach erhobenen Forderungen nach Durchführung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen an den Büroräumen des Hallentraktes, gegenüber der Reithalle sowie an den Wohnanwesen Ziegeleistraße 8 und Ziegeleistraße 10 waren im gegebenen Fall keine gesonderten Lärmschutzvorkehrungen anzuordnen. Die entsprechenden Forderungen werden zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die sich hierauf beziehenden Ausführungen unter C.2.4.3.1 sowie insbesondere unter C.2.4.3.1.4 verwiesen.

Die Forderung nach einer noch weiteren Abrückung der Umgehungsstraßen-trasse vom bestehenden Hallen- bzw. Bürotrakt, u.a. um einen ausreichenden Brandschutz zu gewährleisten, wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der Trassierung der St 2177 neu wird insoweit nochmals auf die Ausführungen unter C.2.4.2 Bezug genommen.

Die Notwendigkeit der Anlegung einer gesonderten Feuerwehrumfahrt um die bestehende Halle auf dem (neu gebildeten) Grundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau mit einer Mindestbreite von 6,00 m zwischen Gebäudeaußenkante und der künftigen Grundstücksgrenze ist nicht gegeben, auch wenn dies in einem Einwender 77.1 eingeholten Gutachten einer Sachverständigenkanzlei vom 01.08.2013 gefordert wird.

Nach der geltenden Fassung der Industrieaulinie ist die Notwendigkeit einer gesonderten Feuerwehrumfahrt auf dem Grundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau nicht gegeben, ebenso wenig aus der Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes. Dieses wurde vom Fachberater für Brand- und Katastrophenschutz der Regierung von Oberfranken mit Schreiben vom 26.09.2013 bestätigt. Soweit in dem vom Einwender vorgelegten Sachverständigen-gutachten mehrfach auf die DIN 14090 "Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken" verwiesen wird, ist festzustellen, dass diese im vorliegenden Fall ebenfalls nicht einschlägig ist, da in Bayern diesbezüglich die "Richtlinien über die Flächen für die Feuerwehr" i.d.F. vom Februar 2007 gelten.

Aus der Sicht des Fachberaters für Brand- und Katastrophenschutz der Regierung von Oberfranken können, unabhängig von den geltenden Brandschutzvorschriften zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der einzelnen Bauwerksbereiche, auch die öffentlichen Verkehrsflächen (d.h. dass ein Löscheinsatz künftig auch von der neuen St 2177 aus möglich ist) mit angesetzt werden. Aus der Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes kann durch die Schaf-

fung einer "Notzufahrt" von der geplanten Ortsumgehung in den Bereich des Hallenkomplexes nach der Einengung im südöstlichen Bereich ebenfalls ein ausreichender Zugriff auf das Objekt sichergestellt werden. Damit ist die Schaffung einer "eigenen Feuerwehrumfahrt" auf dem Grundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau nicht (mehr) erforderlich.

Die Schaffung der aus brandschutztechnischer Sicht vorgeschlagenen "Notzufahrt" für Feuerwehreinsätze wurde mit Auflage A.3.7.10 als Verpflichtung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Insoweit ist ein ausreichender Brandschutz auch bei Verwirklichung der planfestgestellten Straßenbaumaßnahme, die zwischen der Grundstücksgrenze und der Gebäudeaußenwand eine Mindestdurchfahrtsbreite an der engsten Stelle von 3,50 m plus beiderseits jeweils 0,25 m breite Schrammborde vorsieht, gewährleistet.

Diese Breite ist zudem auch ausreichend, um eine Durchfahrt auch mit den nach der StVZO zulässigen Lkw's zu ermöglichen. Ebenso kann ein gemeinsamer Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehr ohne Gefährdung der Fußgänger abgewickelt werden.

Eine Rangier- und Wendemöglichkeit besteht außerhalb der geplanten Durchfahrt im Bereich südwestlich der Durchfahrt zwischen dem Gebäudekomplex und der Trasse der St 2177 bzw. wird durch die künftige Umfahrungsmöglichkeit des Gebäudekomplexes überflüssig.

Eine Absenkung der Gradienten der St 2177 neu im Bereich des ehemaligen Ziegeleigeländes ist aus trassierungstechnischen Gründen allerdings nicht möglich.

Die als vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen zwischen der Umgehungsstraßentrasse und den bestehenden Gebäuden werden hingegen nur während der Bauzeit und in Absprache mit den Grundstückseigentümern beansprucht. Die Zufahrt zu den Betriebsteilen an der Süd-Ost-Fassade wird auch während der Bauzeit aufrechterhalten. Ebenso wird -wie ausgeführt- der Brandschutz auch während der Bauzeit und nach der Fertigstellung der Maßnahme gewährleistet.

Die Einmündungsbereiche des Schaumbergweges sowie der Ortsstraße Schaumberg in die neue St 2177 sind für alle nach der StVZO zulässigen Lkw's ausreichend gestaltet. Die Befahrbarkeit der Einmündung der Ortsstraße Schaumberg in die St 2177 wurde dabei nochmals mit den Schleppkurven des maßgeblichen Bemessungsfahrzeuges (Sattelzug) überprüft. Damit sind mit allen nach der StVZO zulässigen Fahrzeugen alle Fahrbeziehungen von und zur St 2177 möglich. Dieser Kreuzungsbereich ist somit auch für den auf dem Grundstück Fl.Nr. 1066/2 der Gemarkung Oberkotzau betriebenen Speditionsbetrieb ausreichend.

Die Anpassung der Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldweges Schaumbergweg in die St 2177 ist ebenfalls auf das technisch erforderliche Mindestmaß ausgelegt worden. Eine Verkürzung der Baustrecke ist nicht möglich. Auf den vorhandenen Baum- und Heckenbestand auf dem Grundstück Fl.Nr. 1060/1 der Gemarkung Oberkotzau wird dabei weitestgehend Rücksicht genommen. Ebenfalls wird die erforderliche vorübergehende Inanspruchnahme dieses Grundstückes während der Bauzeit auf das unbedingt

notwendige Ausmaß reduziert.

Soweit dies im Wege der Bauarbeiten möglich ist und eine entsprechende Vereinbarung mit den Grundstückseigentümern zustande kommt, wird von einer vorübergehenden Grundinanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 1060/1 der Gemarkung Oberkotzau ganz Abstand genommen und dafür das Grundstück Fl.Nr. 1060/3 der Gemarkung Oberkotzau herangezogen. Mit der Auflage A.3.7.11 wurde diese Möglichkeit eingeräumt.

Nachdem, wie vorstehend sowie unter C.2.4.3.1 und C.2.4.3.1.4 jeweils eingehend erläutert, im Bereich der Gebäulichkeiten auf dem ehemaligen Ziegeleigelände sowie bei den beiden Wohnanwesen Ziegeleistraße 8 und Ziegeleistraße 10 keine gesonderten Lärmschutzvorkehrungen anzuordnen waren, werden auch die entsprechenden Forderungen nach dem Bau zusätzlicher Lärmschutzwände bzw. Lärmschutzwälle zurückgewiesen. Sofern der Einwender ggf. in eigener Verantwortung einen Lärmschutzwall zum Schutz seiner Grundstücke bzw. Wohn- bzw. Bürogebäude zu errichten gedenkt, könnten ihm ggf. vom Staatlichen Bauamt Bayreuth im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen anfallende Überschussmassen zur Verfügung gestellt werden. Die ehemalige Stützkonstruktion (Betonwand) BV-Nr. 8.1 war in der ursprünglich ausgelegten Planung vorgesehen, um zwischen Straßengrundstück und Gebäudeaußenwand eine ca. 2,0 m breite Umfahrmöglichkeit des Gebäudekomplexes zu gewährleisten. Durch die mit der Planänderung vorgenommene Abrückung der Straßentrasse der St 2177, die nunmehr eine Mindestdurchfahrtsbreite von 3,50 m plus beiderseits 0,25 m breite Schrammborde gewährleistet, ist am Böschungfuß der Nord-West-Seite der St 2177 künftig keine gesonderte Stützkonstruktion mehr erforderlich; die ursprüngliche BV-Nr. 8.1 konnte daher ersatzlos entfallen. Im dortigen Bereich kann nunmehr eine "normale" Straßenböschung hergestellt werden.

Die geforderte Tieferlegung der Trasse der St 2177 in diesem Bereich ist -wie bereits ausgeführt- aus trassierungstechnischen Gründen nicht möglich, weil im weiteren Bereich der Umgehung der vorhandene Bestand der derzeitigen Ortsstraße "Ziegeleistraße" mit allen ihren derzeit vorhandenen Grundstücks- und Wegeanschlüssen wiederum in den Verlauf der St 2177 neu zu integrieren waren und in südöstlicher Richtung die Trasse auf einem langsam ansteigenden Damm zu errichten war, um im weiteren Verlauf eine höhenfreie Querung des Eppenreuther 'Weges zu ermöglichen.

Eine weitere Minimierung des Flächenbedarfs aus dem (neu entstandenen) Grundstück Fl.Nr. 1030/5 der Gemarkung Oberkotzau ist somit unter Berücksichtigung aller in die Abwägung einzustellender Belange nicht möglich bzw. nicht gerechtfertigt.

Im Übrigen sind die angesprochenen Detailfragen des Grunderwerbs, wie der Erwerb von unwirtschaftlichen Restflächen, die Bereitstellung von Ersatz- und Tauschland und ob eine Wertminderung eintritt bzw. ob nachteilige Veränderungen und Erschwernisse bei der Bewirtschaftung von Flächen vorliegen (z.B. Umwege oder Änderung des Zuschnittes), nicht Gegenstand dieser stra-

ßenrechtlichen Planfeststellung, sondern bleiben -wie bereits ausgeführt- den nachfolgenden gesonderten Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen vorbehalten.

2.5.2.2 Einwender 197

Aus dem Grundstück Fl.Nr. 1030/2 der Gemarkung Oberkotzau sollen nach der festgestellten Tekturplanung des Staatlichen Bauamtes Bayreuth, die auf die vorgenommene Abrückung der Trasse vom Hallenkomplex auf dem Gelände der ehemaligen Ziegelei zurückzuführen ist, 498 m² auf Dauer in Anspruch genommen und damit erworben werden, wohingegen ca. 3.679 m² vorübergehend lediglich für die Abwicklung der Baumaßnahme in Anspruch genommen werden sollen.

Nach der ursprünglichen Planung war eine dauernde Flächeninanspruchnahme von 456 m² sowie eine vorübergehende Grundinanspruchnahme von 3.612 m² vorgesehen.

Die (geringfügig vermehrte) dauerhafte Grundinanspruchnahme aus dem Grundstück des Einwenders ist für den Bau der Ortsumgehung im Zuge der St 2177 im öffentlichen Interesse erforderlich. Der geringfügig erhöhte Flächenbedarf ist ebenso unter Abwägung aller entscheidungserheblichen Gesichtspunkte gerechtfertigt, da durch die vorgenommene geringfügige Trassenabrückung im Bereich des Ziegeleigeländes ein existenzgefährdender Eingriff in die dort ausgeübte gewerbliche Nutzung verhindert werden kann.

Eine Verringerung der Flächeninanspruchnahme aus dem Grundstück Fl.Nr. 1030/2 der Gemarkung Oberkotzau ist damit unter Abwägung der Interessen aller Beteiligten nicht möglich und auch nicht gerechtfertigt.

Die vorgesehenen Flächen einer lediglich vorübergehenden Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 1030/2 erfolgen ebenfalls im öffentlichen Interesse, im Interesse des Naturschutzes und hier insbesondere des besonderen Artenschutzes, vor allem in Bezug auf den besonders geschützten Kammmolch. In diesem Zusammenhang sollen auf dem Grundstück des Einwenders die artenschutzrechtlich relevanten Minderungs- und Schutzmaßnahmen -Anlage von Schutzzäunen und Waldrandunterpflanzung- vorgenommen werden. Auf diese Maßnahmen kann im öffentlichen Interesse nicht verzichtet werden, um evtl. eintretende artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden bzw. zu verhindern. Die hierfür notwendigen Eingriffe in das Grundstück des Einwenders werden insoweit auf das naturschutzfachlich notwendige Mindestmaß reduziert. Flächen im Bereich des vorhandenen Teiches und des im dortigen Bereich stehenden Gartenhauses sollen dabei nicht in Anspruch genommen werden.

Die sich aus dieser Grundinanspruchnahme ergebenden Einzelfragen der Entschädigung sind nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu behandeln, sondern sind Gegenstand der sich daran anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen.

Lärmschutzmaßnahmen waren weder für das auf dem Grundstück Fl.Nr. 1030/2 der Gemarkung Oberkotzau befindliche Wohnhaus noch für das dort vorhandene Gartenhaus zu treffen. Insoweit wird auf die Ausführungen

unter C.2.4.3.1, und dort insbesondere auf die Ausführungen unter C.2.4.3.1.4 Bezug genommen und darauf verwiesen.

2.5.2.3 Einwender 71

Hinsichtlich der Trassenführung der Ortsumgehungstrasse im Bereich der Kleingartenanlage auf dem Grundstück Fl.Nr. 695 der Gemarkung Oberkotzau wird auf die Ausführungen unter C.2.4.2 verwiesen.

Insoweit kann der notwendige Eingriff in dieses Grundstück im Zuge der Bauausführung nicht weiter minimiert werden. Soweit dadurch einzelne Gartenparzellen wegfallen und die darauf stehenden (drei) Gartenhäuser gemäß BV-Nr. 23.3 abgebrochen werden müssen, sind die sich daraus ergebenden Entschädigungsfragen im Rahmen des Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahrens mit zu regeln. Der weitere Fortbestand der Gartenanlage als Ganzes sowie die Existenzfähigkeit des bestehenden eingetragenen Vereins wird dadurch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht in Frage gestellt oder beeinträchtigt.

Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der bestehenden Gartenanlage waren nicht anzuordnen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.2.4.3.1, und dort insbesondere auf C.2.4.3.1.4 verwiesen.

Auch hinsichtlich der sonstigen Immissions-, insbesondere der Abgasbelastung waren dem Straßenbaulastträger der St 2177 neu keine besonderen Vorkehrungen aufzuerlegen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.2.4.3.2 Bezug genommen.

Die geäußerten Bedenken, die künftigen Gartenflächen könnten nicht mehr in vollem Umfang zum Anbau von Obst und Gemüse genutzt werden, werden als unbegründet zurückgewiesen. Hierzu gelten sinngemäß die Ausführungen unter C.2.4.3.2. Danach sind Beeinträchtigungen der Vermarktungsmöglichkeiten bzw. der Geeignetheit für den menschlichen Verzehr der im Umfeld der Neubautrasse angebauten und geernteten Feldfrüchte und Obstsorten bzw. eine qualitative Verschlechterung und eine damit einhergehende schlechtere Absetzbarkeit nicht zu besorgen.

Nach wissenschaftlichen Untersuchungen beschränkt sich die Belastung von Nahrungs- und Futterpflanzen selbst an Autobahnen auf ein schmales Band, das in etwa dem Spritzwasserbereich entspricht. Der Schadstoffgehalt nimmt sehr rasch mit zunehmender Entfernung von der Fahrbahn ab. Erhöhter Gehalt an Blei oder Cadmium in Böden und im Aufwuchs sind nur in schmalen Streifen von 1 bis 2 m Breite entlang von Straßen vorzufinden, soweit deren Verkehrsbelastung über 20.000 Kfz/Tag liegt (zum Vergleich: Verkehrsaufkommen der St 2177 neu im Prognosejahr 2025 rd. 6.700 Kfz/Tag).

Der künftige Abstand der landwirtschaftlich bzw. gärtnerisch genutzten Flächen zum Fahrbahnrand der St 2177 neu beträgt auf freier Strecke (außerhalb von Bauwerken) im ungünstigsten Fall mindestens 5,00 m, im Regelfall jedoch deutlich mehr. Dazu kommt noch, dass es sich hier "nur" um eine Ortsumgehungstraße im Zuge einer Staatsstraße mit einer gegenüber einer Autobahn wesentlich geringeren Verkehrsbelastung handelt. Deshalb ist eine qualitative

Verschlechterung der Ernteerzeugnisse bzw. der Gartenerzeugnisse nicht zu erwarten bzw. zu befürchten.

Nach den der Planfeststellungsbehörde bekannten Richtlinien für den naturgemäßen Anbau gibt es -auch seitens privater Erzeugerorganisationen- keine Beschränkungen selbst für einen ökologischen Anbau von landwirtschaftlichen oder gärtnerischen Erzeugnissen bzw. Feldfrüchten neben Bundes- oder Staatsstraßen.

2.5.2.4 Einwender 259

Die Einwenderin betreibt auf dem Grundstück Fl.Nr. 1066 der Gemarkung Oberkotzau einen Gartenfachmarkt.

Die Erreichbarkeit dieses Fachmarktes ist derzeit über drei Ein- und Ausfahrten von der derzeitigen Ortsstraße "Ziegeleistraße" aus gewährleistet.

Nach der ursprünglichen Planung war vorgesehen, die beiden südöstlich gelegenen Zufahrten zu dem Gartenfachmarkt-Gelände gemäß BV-Nrn. 6.13 und 6.16 aufzulassen und das gesamte Areal nur noch über die Zufahrt BV-Nr. 6.11 bei ca. Bau-km 5+353 zu erschließen.

Hiergegen wandte sich die Einwenderin und führte zur Begründung aus, dass sie zur Abwicklung der Kundenströme und des Lieferverkehrs mindestens noch eine weitere Zufahrt benötige.

Bei einer gemeinsamen Besprechung zwischen dem Staatlichen Bauamt Bayreuth und der Einwenderin am 21.12.2011 wurde Einigung darüber erzielt, die zur Auflassung vorgesehene Einfahrt bei Bau-km 5+475 (BV-Nr. 6.13) weiterhin bestehen zu lassen, sie an die neuen Verhältnisse anzupassen und sie zusätzlich an die St 2177 neu wieder anzuschließen. Nachdem durch die Straßenabrückung im Bereich der ehemaligen Ziegelei ohnehin ein Tekturplan für diesen Bereich gefertigt wurde (Planunterlage 7.1T Blatt 5a vom 05.07.2013), wurde diese zweite Zufahrt als BV-Nr. 6.13T in die geänderte Planung aufgenommen. Dem Anliegen der Einwenderin wurde somit umfassend Rechnung getragen.

Mit Aufnahme der Nebenbestimmung A.3.7.12 wurden weitere Details der einvernehmlichen Vereinbarung vom 21.12.2011 in die festgestellten Regelungen aufgenommen und insbesondere diese Vereinbarung vom 21.12.2011 für beide Parteien für verbindlich erklärt.

Weitere Festlegungen zu dem Vorbringen der Einwendungsführerin waren somit in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht (mehr) zu treffen.

2.5.2.5 Einwender 11

Bei der Verwirklichung der vorliegend zu beurteilenden Maßnahme kommt es zu einem Massenüberschuss.

Die überschüssigen Abtragsmassen werden möglichst im Umfeld der Baumaßnahme eingebaut, um u.a. die Kosten des Abtransportes gering halten zu können.

Im Bereich der Grundstücke Fl.Nr. 645 und 647 der Gemarkung Oberkotzau

besteht eine Geländevertiefung, die als Seitendeponie geeignet ist. Nach Einbau der Massen soll auf der Fläche im Rahmen des Gesamtkonzeptes des landschaftspflegerischen Begleitplans die Gestaltungsmaßnahme G1 durchgeführt werden. Diese ist Teil der Gesamtplanung und insoweit notwendig, um den Eingriff der geplanten Ortsumgehung auszugleichen. Die Grundstücke Fl.Nrn. 645 und 647 der Gemarkung Oberkotzau sollen demnach vollständig erworben werden.

Fragen des vorgesehenen Grunderwerbs und der Entschädigung werden nicht in diesem Planfeststellungsverfahren, sondern in den sich daran anschließenden gesonderten Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt.

2.5.2.6 Einwender 121

Beim Grundstück Fl.Nr. 473 der Gemarkung Oberkotzau ist lediglich die vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit erforderlich und auch vorgesehen.

Die aus diesem Grundstück benötigte Teilfläche befindet sich am westlichen Rand dieses Flurstücks. Ein Erwerb bzw. eine dauernde Inanspruchnahme dieser Fläche ist für die Baumaßnahme hingegen nicht notwendig.

Die Beeinträchtigungen während des Baues werden auf ein Minimum reduziert. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden im Rahmen des Entschädigungsverfahrens geregelt.

Von den Grundstücken Fl.Nrn. 475 und 582 der Gemarkung Oberkotzau werden Teilflächen für den Bau der Ortsumgehung benötigt. Der Grunderwerb soll im Rahmen normaler Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen in freihändiger Weise durchgeführt werden. Auf die Inanspruchnahme der benötigten Teilflächen kann allerdings nicht verzichtet werden.

Der vom Einwender angesprochene Teich befindet sich auf dem Grundstück Fl.Nr. 473 der Gemarkung Oberkotzau und wird durch die Baumaßnahme dauerhaft nicht erheblich beeinträchtigt. Falls durch die Baumaßnahme wider Erwarten dennoch Beeinträchtigungen in der Fischhaltung entstehen, werden diese im Entschädigungsverfahren behandelt und dort ggf. ausgeglichen.

Im Bereich der Grundstücke Fl.Nrn. 473, 475 und 582 der Gemarkung Oberkotzau entspricht die Lage der festgestellten Ortsumgehung in etwa der im Flächennutzungsplan des Marktes Oberkotzau dargestellten Trasse der Ortsumgehung.

Die geplante Ortsumgehung ist schon seit dem Jahr 2000 im Flächennutzungsplan des Marktes Oberkotzau nachrichtlich dargestellt. Im Zuge der Detailplanung haben sich allerdings in Richtung Westen und in Richtung Osten geringfügige Verschiebungen ergeben.

Die Lage der beantragten und planfestgestellten Trasse wurde aufgrund einer Abwägung zwischen verschiedenen Kriterien gewählt und stellt die für den Straßenbulasträger unter Berücksichtigung aller Belange günstigste Lösung dar. Auf die Ausführungen unter C.2.4.2 wird insoweit verwiesen.

2.5.2.7 Einwender 148 und 149

Durch die bei der ersten Planänderung vorgenommene veränderte Führung eines Entwässerungsgrabens (BV-Nr. 14.42T) entlang der Grundstücksgrenze zwischen den Grundstücken Fl.Nrn. 954 und 957/1 der Gemarkung Oberkotzau wird die wirtschaftliche Einheit der beiden Grundstücke Fl.Nrn. 957/1 und 959 der Gemarkung Oberkotzau nunmehr nicht mehr getrennt, sondern beibehalten. Insoweit wurde den erhobenen Einwendungen entgegengekommen und der vorhabenbedingte Eingriff in die Grundstücke der Einwendungsführer minimiert.

2.6 **Gesamtergebnis der Abwägung**

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt, denn die Realisierung der in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des Baues des Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der Staatsstraße 2177 in ihrer Gesamtheit erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für den Bau der Ortsumgehung im Zuge der St 2177 im Planfeststellungsabschnitt sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen sowie die Umweltauswirkungen. Diese konnten durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabenträger aufzuerlegen waren, und durch diverse Zusagen des Vorhabenträgers derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind. Unüberwindliche Hindernisse und Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet. Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der plangegegenständlichen Variante der Ortsumgehung von Oberkotzau und Fattigau im Zuge der St 2177 als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

2.7 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen Straßen und Wege (Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen)

dungsstraßen, Ortsstraßen, Feld- und Waldwege) folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 oder Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

Auf die Ausführungen in den Planunterlagen (vgl. Planunterlage 7.3 Blatt 1) sowie die Bestimmungen unter A.5 des Beschlusstextes wird ergänzend verwiesen.

3 Kostenentscheidung

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

Von der Zahlung einer Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgericht in Bayreuth,
Postanschrift: Postfach 110321, 95422 Bayreuth,
Hausanschrift: Friedrichstraße 16, 95444 Bayreuth

schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichtes 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 beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Hinweis zur Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Klageerhebung in elektronischer Form (z.B. durch E-Mail) ist unzulässig.
- Kraft Bundesrechts ist in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit dem 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu errichten.

Hinweis zur Auslegung des Planes

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen im Zuge der öffentlichen Bekanntmachung gemäß Art. 74 Abs. 5 Satz 1 BayVwVfG, die die individuelle Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses an die Einwender und die bekannten Betroffenen ersetzt, bei der Stadt Schwarzenbach a.d. Saale und beim Markt Oberkotzau in der Zeit vom 01.08.2014 bis 14.08.2014 öffentlich ausgelegt werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag dieser Auslegungsfrist.

Gesonderte Zustellungen dieses Planfeststellungsbeschlusses, die sich auf den Lauf der Rechtsmittelfrist auswirken könnten, erfolgen nicht.

Witton
Oberregierungsrätin