

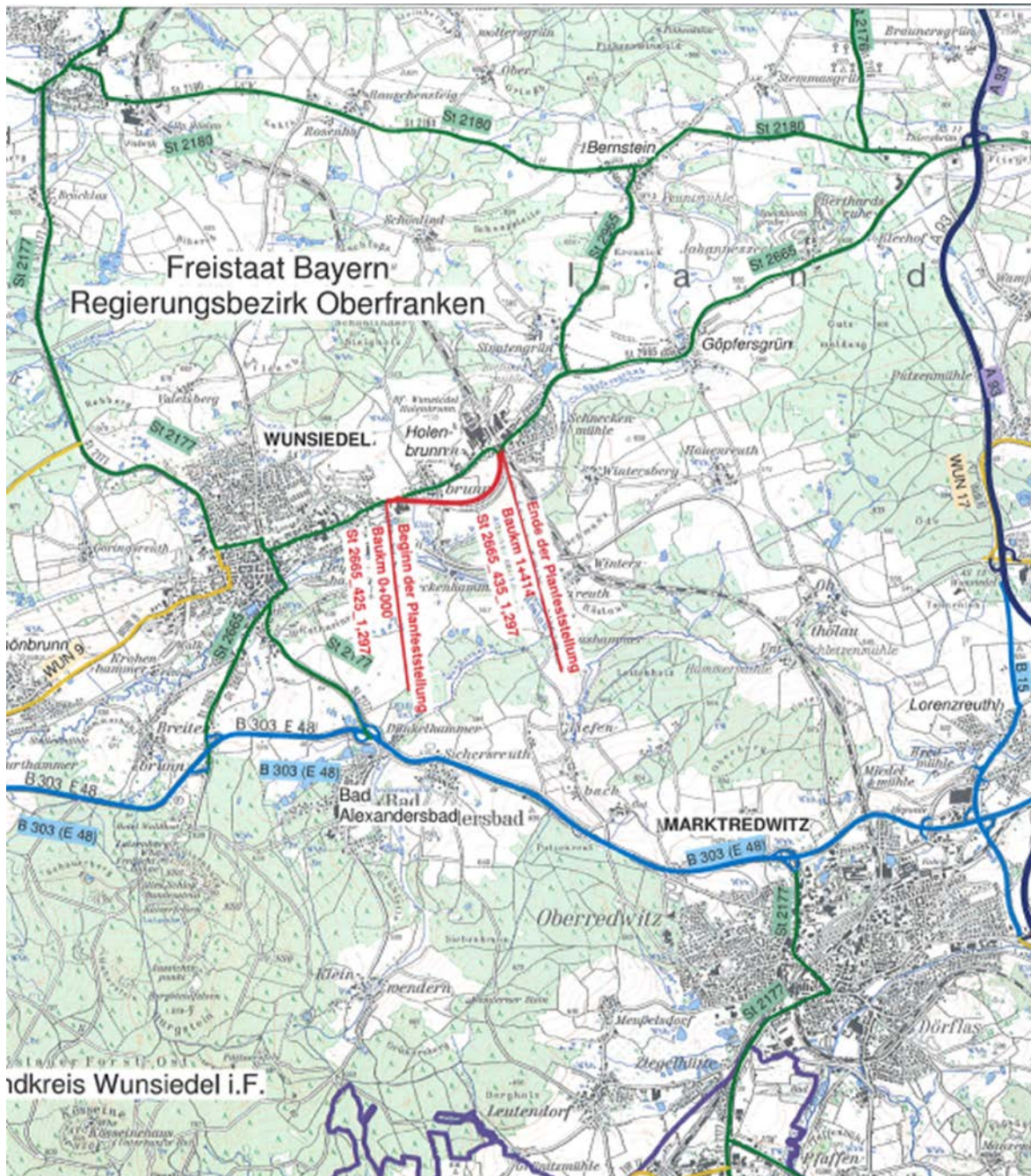


Planfeststellungsbeschluss

für den

Bau der Ortsumfahrung Hohenbrunn im Zuge der
Staatsstraße 2665 "Wunsiedel-St 2180 (Thiersheim)"
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+414

Übersichtsplan



Inhaltsverzeichnis

	Seite
ÜBERSICHTSPLAN	2
INHALTSVERZEICHNIS	3
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	6
A. ENTSCHEIDUNG	8
1 FESTSTELLUNG DES PLANS	8
2 FESTGESTELLTE UNTERLAGEN.....	8
3 NEBENBESTIMMUNGEN, AUSNAHMEN, BEFREIUNGEN	9
3.1 Unterrichtungspflichten.....	9
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen).....	11
3.3 Natur- und Landschaftsschutz.....	12
3.4 Verkehrslärmschutz.....	13
3.5 Belange der Land- und Forstwirtschaft.....	14
3.6 Sonstige öffentliche Belange	15
3.7 Sonstige private Belange.....	15
4 WASSERRECHTLICHE ERLAUBNISSE	16
4.1 Gegenstand/Zweck.....	16
4.2 Plan	16
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	17
4.3.1 Rechtsvorschriften	17
4.3.2 Einleitungsmengen.....	17
4.3.3 Betrieb und Unterhaltung	17
4.3.4 Anzeigepflichten.....	17
4.3.5 Bauausführung, Sonstiges	18
5 STRAßENRECHTLICHE VERFÜGUNGEN.....	20
6 ENTSCHEIDUNGEN ÜBER EINWENDUNGEN UND	21
 STELLUNGNAHMEN.....	21
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	21
6.2 Zurückweisungen.....	21
7 KOSTENENTSCHEIDUNG	22

B. SACHVERHALT	23
1 BESCHREIBUNG DES VORHABENS	23
2 VORGESCHICHTE DER PLANUNG UND VORGÄNGIGE	24
 PLANUNGSSTUFEN	24
3 ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS	24
C. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	27
1 VERFAHRENSRECHTLICHE BEWERTUNG.....	27
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der	
 Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung)	27
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	27
1.3 Natura-2000-Gebiete	28
2 MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG	28
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen).....	28
2.2 Planrechtfertigung/Erforderlichkeit des Baues der Ortsumfahrung.....	29
2.2.1 Derzeitige Verkehrsverhältnisse und Planungsziele	29
2.2.2 Zukünftige Streckencharakteristik und Verkehrsverhältnisse	31
2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung.....	32
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	32
2.3.2 Planungsvarianten	34
2.3.2.1 Grundsätzliches zur Variantenprüfung	34
2.3.2.2 Variantenvergleich, Vorhabenalternativen	34
2.3.2.3 Behandlung der Einwendungen zum Trassenverlauf.....	39
2.3.2.3.1 Heranrücken der Trasse an das bestehende Steinbruchgelände	39
2.3.2.3.2 Annäherung der Trasse an den geschützten Landschaftsbestandteil.....	41
2.3.2.3.3 Gesamtbewertung der Einwendungen unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes	44
2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	44
2.3.4 Immissionsschutz, Bodenschutz	47
2.3.4.1 Verkehrslärmschutz	47
2.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.....	48
2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Lärmvorsorge.....	48
2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung.....	49
2.3.4.1.4 Beurteilung und Ergebnis.....	50
2.3.4.1.5 Behandlung der Stellungnahmen und Äußerungen zum Thema Lärmschutz.....	52
2.3.4.2 Schadstoffbelastung.....	54
2.3.4.3 Bodenschutz	56
2.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege	57
2.3.5.1 Verbote	57
2.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz	57
2.3.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz.....	58
2.3.5.1.2.1 Zugriffsverbote	58
2.3.5.1.2.2 Prüfmethodik.....	60
2.3.5.1.2.3 Konfliktanalyse und Ergebnis.....	60
2.3.5.1.2.4 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Artenschutz.....	64
2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange.....	65
2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	66
2.3.5.3.1 Eingriffsregelung	66

2.3.5.3.2	Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	67
2.3.5.3.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung.....	68
2.3.5.3.4	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation	75
2.3.6	Gewässerschutz.....	77
2.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	77
2.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	81
2.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	86
2.3.7.1	Vorhabensauswirkungen und Schutzvorkehrungen.....	90
2.3.7.2	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Landwirtschaft	91
2.3.8	Sonstige öffentliche Belange.....	94
2.3.8.1	Träger von Versorgungsleitungen.....	94
2.3.8.2	Denkmalschutz	95
2.3.8.3	Belange der Stadt Wunsiedel.....	95
2.4	Private Einwendungen.....	96
2.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden	96
2.4.1.1	Flächenverlust.....	96
2.4.1.2	Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen	101
2.4.1.2.1	Übernahme von Restflächen.....	102
2.4.1.2.2	Ersatzlandbereitstellung.....	102
2.4.1.2.3	Umwege.....	103
2.4.1.2.4	Nachteile durch Bepflanzung	103
2.4.2	Einzelne Einwender	104
2.4.2.1	Einwender P02.....	104
2.4.2.2	Einwender P11.....	105
2.4.2.3	Einwender P03.....	105
2.4.2.4	Einwender P06.....	105
2.4.2.5	Einwender P07.....	105
2.4.2.6	Einwender P08.....	106
2.5	Gesamtergebnis der Abwägung.....	106
2.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....	107
3	KOSTENENTSCHEIDUNG	107
	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	108

Abkürzungsverzeichnis

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern, 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
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift

DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen - RLuS 2012
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPg	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Die Regierung von Oberfranken erlässt folgenden Planfeststellungsbeschluss:

A. Entscheidung

1 Feststellung des Plans

Der Plan für den Bau der Ortsumfahrung Hohenbrunn im Zuge der Staatsstraße 2665 "Wunsiedel-St 2180 (Thiersheim)" von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+414 im Gebiet der Stadt Wunsiedel, Lkr. Wunsiedel i.Fichtelgebirge, 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 umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt-Nr.	Bezeichnung	Maßstab
		Teil A Vorhabensbeschreibung	
1		Erläuterungsbericht	
		Teil B Planteil	
2		Übersichtskarte	1 : 50 000
3		Übersichtsluftbild	1 : 5 000
5	1	Lageplan (Bau-km 0+000 - Bau-km 0+880)	1 : 1 000
	2	Lageplan (Bau-km 0+880 - Bau-km 0+414)	1 : 1 000
	3	Lageplan (Ausgleichsfläche)	1 : 2 500
6	1	Höhenplan St 2665	1 : 2 500/250
	2	Höhenplan GVS Wintersreuther Straße	1 : 1 000/100
9		Landschaftspflegerische Maßnahmen	
9.1	1	Maßnahmenplan (Bau-km 0+000 - Bau-km 0+880)	1 : 1 000
	2	Maßnahmenplan (Bau-km 0+880 - Bau-km 0+414)	1 : 1 000
	3	Maßnahmenplan (Ausgleichsfläche)	1 : 2 500
9.2		Maßnahmenblätter	
9.3		Tab. Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	
10		Grunderwerb	
10.1	1	Grunderwerbsplan (Bau-km 0+000 - Bau-km 0+880)	1 : 1 000
	2	Grunderwerbsplan (Bau-km 0+880 - Bau-km 1+414)	1 : 1 000
	3	Grunderwerbsplan (Ausgleichsfläche)	1 : 2 500
10.2		Grunderwerbsverzeichnis	
11		Bauwerksverzeichnis	
12		Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen	1 : 2 500

		Teil C Untersuchungen, weitere Pläne, Skizzen	
14		Straßenquerschnitt	
	1	Straßenquerschnitt St 2665, Kreisverkehrsplatz	1 : 50
	2	Straßenquerschnitt GVS Wintersreuther Straße, St 2665 von Wunsiedel (Egerstraße)	1 : 50
	3	Straßenquerschnitt öFW	1 : 50
17		Immissionstechnische Untersuchungen mit den Ergebnissen schalltechnischer Berechnungen	
18		Wassertechnische Untersuchungen	
18.1		Erläuterungsbericht zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
18.2		Lageplan der Einzugsgebiete und Einleitungsstellen	1 : 2 500
18.3		Systemplatz Absetz-/Regenrückhaltebecken	1 : 200/25
19		Umweltfachliche Untersuchungen	
19.1		Erläuterungsbericht zur umweltfachlichen Untersuchung	
19.2		Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 2 000
19.3		spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	

sämtlich gefertigt bzw. aufgestellt vom Staatlichen Bauamt Bayreuth unter dem Datum 18.12.2012.

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

- 3.1.2 Der Bayernwerk AG, Netzcenter Naila, Zum Kugelfang 2, 95119 Naila.
Der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der Bayernwerk AG (20 kV-Leitung gemäß BV-Nr. 17.3 sowie Gasleitungen gemäß BV-Nrn. 18.1, 18.2 und 18.3) dürfen durch die Ausführung des Bauvorhabens nicht beeinträchtigt werden.

Bei geplanten Tiefbaumaßnahmen in der Nähe der genannten Gasleitungen ist von der Bayernwerk AG vor Baubeginn eine nochmalige Einweisung in die genaue Lage der Gasleitungen anzufordern. Entsprechende Sicherungsmaßnahmen für diese Leitungen sind im Zuge der weiteren Planungen festzulegen.

Freigelegte Gasleitungen dürfen erst dann wieder verfüllt werden, nachdem das Betriebspersonal des Netzcenters Naila diese auf evtl. Beschädigungen überprüft hat.

Abgrabungen im Mastbereich können die Standsicherheit des Mastes gefährden und sind nur im Einvernehmen mit der Bayernwerk AG möglich. Die Standsicherheit der Freileitungsmasten und die Zufahrt zu den Standorten ist zu jeder Zeit zu gewährleisten. Dies gilt auch für vorübergehende Maßnahmen.

Die 20 kV-Freileitung (BV-Nr. 17.3) hat bis zu einer möglichen Verkabelung Bestand und ist somit auch während der Bauzeit zu berücksichtigen.

Nähere Auskünfte über Sicherheitsvorschriften und Einweisungen in bestehende Versorgungsanlagen erteilt das Netzcenter der Bayernwerk AG in Naila.

Der Schutzstreifen der Erdgasleitung (BV-Nrn. 18.1 und 18.3) beträgt in der Regel je 3,0 m beiderseits der Leitungssachse.

Der Schutzzonenbereich zu 20 kV-Einfachfreileitungen beträgt in der Regel beiderseits je 8,0 m zur Leitungssachse und für 20 kV-Doppelfreileitungen in der Regel beiderseits je 10,0 m zur Leitungssachse. Dies ist bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Aufgrund geänderter technischer Gegebenheiten können sich ggf. größere Schutzzonenbereiche ergeben.

- 3.1.3 Die PLEdoc GmbH, Postfach 12 02 55, 45312 Essen, damit die erforderlichen Sicherungs- und Anpassungsmaßnahmen an der betroffenen Gasleitung mit Nebenanlagen (BV-Nr. 18.4) der Ferngas Netzgesellschaft mbH (unterhalten von der Open Grid Europe GmbH) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Spalte 5 von lfd.Nr. 18.4 BV wird insoweit wie folgt ergänzt:

"Projektbedingt erforderlich werdende Sicherungs- und/oder Umlegungsmaßnahmen werden frühzeitig im Vorfeld technisch und terminlich

mit dem örtlich zuständigen Leitungsbetrieb der Open Grid Europe GmbH abgestimmt. Für eine Leitungsanzeige und zur Klärung weiterer Einzelheiten vor Ort wird mit der Betriebsstelle Waldershof Kontakt aufgenommen.

Bei der Bauausführung sowie bei sämtlichen Folge- und Begleitmaßnahmen im Schutzstreifenbereich der Gasversorgungseinrichtung BV-Nr. 18.4 sind die zutreffenden Auflagen und Hinweise der Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der Open Grid Europe GmbH zu beachten."

- 3.1.4 Der Kabel Deutschland Vertrieb + Service GmbH, Südwestpark 15, 90449 Nürnberg, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, damit evtl. erforderliche Umverlegungsmaßnahmen betroffener Telekommunikationsanlagen termingerecht eingeleitet und durchgeführt werden können.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)

- 3.2.1 Werden während der Baumaßnahme schädliche Bodenveränderungen, Altlasten oder Altablagerungen vorgefunden, ist eine geeignete Fachfirma einzuschalten und das weitere Vorgehen mit den zuständigen Fachbehörden sowie dem Landratsamt Wunsiedel i.Fichtelgebirge abzustimmen.
- 3.2.2 Im Sinne des vorbeugenden Grundwasserschutzes ist auf den vorgesehenen Auffüllflächen nur unbelastetes Aushubmaterial von der Straßenbaustelle einzubauen.
- 3.2.3 Der Vorhabenträger hat innerhalb von drei Monaten nach Verkehrsübergabe und der damit einhergehenden Inbetriebnahme der Straßenentwässerungseinrichtungen dem Wasserwirtschaftsamt Hof zwei Fertigungen und dem Landratsamt Wunsiedel i.Fichtelgebirge eine Fertigung der Bestandspläne zu übermitteln.
- 3.2.4 Der Vorhabenträger hat die gesamte Baumaßnahme plan- und sachgemäß nach den vorgegebenen Bedingungen und Auflagen, ferner nach den geltenden Vorschriften und dem Stand der Technik auszuführen.
- 3.2.5 Baubeginn und -vollendung sind dem Landratsamt Wunsiedel i.Fichtelgebirge und dem Wasserwirtschaftsamt Hof rechtzeitig anzuzeigen. Wird das Straßenbauvorhaben in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.
- 3.2.6 Zur Minimierung der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücke ist das in BV-Nr. 15.1 beschriebene Regenrückhaltebecken RRB 0-1 in der dort vorgesehenen Bemessung und Ausführungsart vom bisherigen Standort auf den Grundstücken Fl.Nrn. 54 und 55 der Gemarkung Holenbrunn soweit als möglich in westliche Richtung auf das Grundstück Fl.Nr. 1708/2 der

Gemarkung Wunsiedel zu verschieben.

Die im dortigen Bereich verlaufenden Entsorgungsleitungen (Regenwasser- und Schmutzwasserkanal) gemäß BV-Nr. 20.2 sind dabei entsprechend zu berücksichtigen. Diese Kanäle dürfen in ihrer Funktionsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden.

Die ebenfalls im dortigen Bereich eingerichtete Grundwassermessstelle GWM 4 ist während der Bauarbeiten vor Beschädigungen zu schützen und an die neuen Verhältnisse anzupassen; ihre Funktionsfähigkeit muss weiterhin gewährleistet bleiben.

- 3.2.7 Soweit die Stadt Wunsiedel vor bzw. bis zum Bau der Ortsumfahrung Hohenbrunn im Bereich des Einzugsgebietes 1 von Bau-km 0+100 bis Bau-km 0-500 eine Bereinigung der unzureichenden Hochwasserabflussverhältnisse durch den Einbau ausreichend bemessener Durchlässe im dortigen ehemaligen Bahndamm, der seit seinem Bestehen ein Abflusshindernis für den natürlichen Oberflächenwasserabfluss darstellt, vornimmt, sind in diesem Bereich in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof und der Stadt Wunsiedel im Dammbereich der St 2665 neu ebenfalls ausreichend dimensionierte Durchlässe einzubauen.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz

- 3.3.1 Notwendige Gehölzrodungen dürfen 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.
- 3.3.2 Für Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze dürfen keine ökologisch wertvollen Flächen in Anspruch genommen werden. Zum Schutz von wertvollen Biotopstrukturen sind die Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 (Zäune um Hecken, Feuchtfelder und Gehölze) vorzusehen. Die Tabuflächen für den Baubetrieb sind im Gelände durch Bretterzaun oder Flatterleinen zu kennzeichnen und zu beachten.
- 3.3.3 Die vorgesehene A/E-Fläche ist spätestens ein Jahr nach der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung fertigzustellen und so lange zu pflegen und zu unterhalten, wie der Eingriff wirkt. Die Gestaltung und die Pflege der A/E-Fläche ist im Detail noch mit der unteren sowie der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen. Das Staatliche Bauamt Bayreuth hat hierzu den genannten Naturschutzfachbehörden die entsprechenden Gestaltungs- und Pflegepläne vorzulegen.
- 3.3.4 Für die Bepflanzung der A/E-Fläche sind -soweit verfügbar- autochthone Gehölze zu verwenden.

- 3.3.5 Sofern dort keine Maßnahmen zur Stabilisierung der Einschnittsböschungen notwendig sind, ist bei süd-/westexponierten Einschnittsböschungen auf eine Oberbodenandeckung und Einsaat zu verzichten, um dort eine Selbstbesiedelung von standortgerechten Kräutern und Gräsern zu fördern.
- 3.3.6 Die beiden Regenrückhaltebecken mit integrierten Leichtflüssigkeitsabscheidern gemäß lfd.Nrn. 15.1 und 15.2 BV (Regenrückhaltebecken RRB 0-1 und 0-2) sind naturnah (Erdbecken mit geschwungenen Uferlinien) auszuformen und zu gestalten.
- 3.3.7 Insbesondere bei den vorgesehenen Auffüllungen zwischen dem geplanten Straßenkörper und dem Bahndamm des geschützten Landschaftsbestandteiles sowie bei der Herstellung des Regenrückhaltebeckens RRB 0-2 (BV-Nr. 15.2) ist besondere Vorsicht walten zu lassen.
Vor Beginn der Bauarbeiten ist mit der unteren Naturschutzbehörde nochmals eine Ortseinsicht vorzunehmen.

3.4 Verkehrslärmschutz

- 3.4.1 Für die Straßenoberfläche der künftigen Ortsumfahrung von Hohenbrunn im Zuge der St 2665 ist im gesamten Planfeststellungsabschnitt von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+414 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 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 19.8.1970 (MABI I/1970 S. 2) ist zu beachten.
Baumaschinen müssen der Maschinenlärmverordnung -32. BImSchV entsprechen. Die durchführenden Baufirmen sind vom Staatlichen Bauamt Bayreuth vertraglich entsprechend zu verpflichten.
Der Baustellenzulieferverkehr ist, soweit er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, nach Möglichkeit tagsüber abzuwickeln.
Massenguttransporte sind nach Möglichkeit über Straßen und Wege außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten zu leiten.

3.5 Belange der Land- und Forstwirtschaft

- 3.5.1 Grundstückszufahrten, die durch den Bau der Ortsumfahrung von Holenbrunn im Zuge der St 2665 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 aufrecht zu erhalten bzw. -soweit erforderlich- durch mit den Betroffenen abzustimmende provisorische Zufahrten zu gewährleisten. Die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen einschließlich der Grundstücksentwässerung muss während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sichergestellt sein.
- 3.5.3 Werden durch die Baumaßnahme Bodenentwässerungsanlagen angeschnitten oder sonst beeinträchtigt, so ist - soweit technisch möglich - ihre Funktionsfähigkeit wieder herzustellen, auf jeden Fall ist jedoch für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit verbleibender Drainagen Sorge zu tragen. Falls notwendig sind im Einvernehmen mit dem Grundstückseigentümer bzw. dem bewirtschaftenden Landwirt neue Drainagen anzulegen. Bodenmechanische Setzungsvorgänge sind dabei zu berücksichtigen. Soweit erforderlich sind die Vorflutverhältnisse entsprechend anzupassen.
- 3.5.4 Der Abfluss des Oberflächenwassers ist - entsprechend den festgestellten Planunterlagen - so auszugestalten, dass sich keine nachteiligen Auswirkungen auf benachbarte Flächen ergeben. Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen eine breitflächige Versickerung von Oberflächenwasser über die Straßenböschung vorgesehen ist.
- 3.5.5 Bei den straßen- und wegebegleitenden Bepflanzungen ist - ebenso wie bei sonstigen in den festgestellten Plänen vorgesehenen Pflanzmaßnahmen - auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke und vorhandene Drainageleitungen soweit als möglich Rücksicht zu nehmen. Schattenwurf auf benachbarte landwirtschaftliche Nutzflächen ist weitestmöglich zu reduzieren. Nach Möglichkeit sind die wegebegleitenden Pflanzmaßnahmen auch im Benehmen mit den Eigentümern der benachbarten landwirtschaftlich genutzten Grundstücke vorzunehmen. Sichtbeeinträchtigungen von Einmündungen landwirtschaftlicher Wege auf weiterführende Straßen sind zu vermeiden.
- 3.5.6 Die betroffenen Landwirte sind möglichst rechtzeitig (bis spätestens Ende April des betreffenden Jahres) vor Baubeginn in geeigneter Weise (z.B.

ortsübliche Bekanntmachung über die Stadt Wunsiedel) über den Zeitpunkt der Inanspruchnahme ihrer Flächen zu unterrichten. Dies gilt auch im Falle einer nur vorübergehenden Flächeninanspruchnahme.

- 3.5.7 Die neu zu errichtenden öffentlichen Feldwegeabschnitte 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 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.
- 3.5.9 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 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).

3.7 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.

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

3.7.3 Soweit der Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 5 der Gemarkung Holenbrunn dies verlangt, ist die für die Herstellung der Ersatzzufahrt BV-Nr. 8.4 benötigte Teilfläche des Grundstücks Fl.Nr. 5 der Gemarkung Holenbrunn in den Grunderwerbsverhandlungen mit zu erwerben.

3.7.4 Soweit die Eigentümerin dies vor Beginn der Bauarbeiten fordert, ist auf die vorgesehene vorübergehende Grundinanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 8 der Gemarkung Holenbrunn zu verzichten.

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 Ortsumfahrung von Holenbrunn im Zuge der St 2665 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+414 sowie anfallendes Geländewasser in den Siechenbach und in den Bibersbach 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:

Einzugsgebiet	Einleitungsstelle	Bau-km	Vorfluter	Einleitungs-Menge (l/s)	Einzugsgebiet Bau-km
1	E 1	0+300 rechts	Siechenbach	10 (Drosselabfluss aus RRB 0-1) mit einem Volumen von V = 190 m ³	0+000 bis 0+505
2	E 2	0+860 rechts	Bibersbach	17 (Drosselabfluss aus RRB 0-2) mit einem Volumen von V = 240 m ³	0+505 bis 1+414

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 Wunsiedel i.Fichtelgebirge

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 jeweiligen Einleitungsstellen in das Gewässer sind strömungsgünstig anzulegen, damit eine sofortige Vermischung erfolgen kann. Sie sind jeweils ausreichend zu sichern, damit Schäden am Gewässerlauf (z.B. durch Auskolkungen) weitgehend verhindert werden.

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

4.3.5.4 Vor einer baulichen Umsetzung der Rückhaltebecken sind die Bauwerkspläne sowie die Bemessungsnachweise nochmals mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof abzustimmen.

4.3.5.5 In den Bereichen, in denen eine breitflächige Versickerung des Straßenabwassers über die Dammböschungen vorgesehen ist, ist auf den als Versickerfläche genutzten Böschungen eine Oberbodenandeckung von 20 cm aufzubringen.

4.3.5.6 Das Sickerwasser des Straßenkörpers, das über die Teilsickerrohre gesammelt wird, ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

4.3.5.7 Alle in den Sickerraum einzubauenden Materialien dürfen durch Auswaschungen und Auslaugung keine nachteiligen Veränderungen des Sicker- und Grundwassers hervorrufen. Im Bereich von Versickerungsflächen dürfen keine Recyclingmaterialien, Schlacken, Aschen etc. eingebaut werden.

4.3.5.8 Im Überlastungsfall des jeweiligen Sedimentations- und Regenrückhaltebeckens ist das zu entsorgende Niederschlagswasser ordnungsgemäß zum Siechenbach bzw. Bibersbach abzuleiten.

4.3.5.9 Für den Betrieb, die Überwachung und die Unterhaltung der Entwässerungsanlagen ist ausgebildetes und zuverlässiges Personal in ausreichender Zahl einzusetzen.

4.3.5.10 Der Betreiber muss eine Dienst- und Betriebsanweisung ausarbeiten und regelmäßig aktualisieren. Dienst- und Betriebsanweisungen sind für das Betriebspersonal an geeigneter Stelle auszulegen. Die Dienstanweisung

regelt den Dienstbetrieb und muss Einzelheiten zu Organisation, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der Mitarbeiter enthalten. Des Weiteren sind darin Regelungen zum Verhalten im Betrieb zur Vermeidung von Unfall- und Gesundheitsgefahren zu treffen. In der Betriebsanweisung müssen Vorgaben zur Durchführung des regelmäßigen Betriebes und zur Bewältigung besonderer Betriebszustände enthalten sein. Dazu gehören u.a. Alarm- und Benachrichtigungspläne für den Fall von Betriebsstörungen. Funktions- und Zustandskontrollen, Wartungs- und Unterhaltungsarbeiten sind ebenfalls festzulegen und zu dokumentieren.

- 4.3.5.11 Durch die Versickerungsflächen dürfen keine Nachbargrundstücke beeinträchtigt werden.
- 4.3.5.12 Die Versickerungsflächen dürfen nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten beaufschlagt werden. Des Weiteren ist einer Verschlammung und Selbstdichtung der Versickerungsflächen vorzubeugen.
- 4.3.5.13 Die Benutzungsanlagen sind stets in einem ordentlichen und betriebsbereiten Zustand zu halten. Der in der Absetzanlage anfallende Schlamm ist gemäß den abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen.
- 4.3.5.14 Wassergefährdende Stoffe, Baumaterialien oder Abfälle dürfen im Einzugsgebiet der Versickerungsflächen nicht gelagert bzw. verwendet werden.
- 4.3.5.15 Falls die Benutzungsanlagen aus betrieblichen Gründen abgelassen werden müssen, ist dies so vorzunehmen, dass kein Schwall entsteht und unterliegende Gewässerstrecken und Anlagen nicht schädlich beeinflusst werden. Es ist zu vermeiden, dass Schlamm abtreiben kann.
- 4.3.5.16 Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen ist unverzüglich das Wasserwirtschaftsamt Hof oder die zuständige Polizeidienststelle zu informieren. Die sich ansammelnden wassergefährdenden Stoffe sind umgehend schadlos und hinsichtlich ihrer abfallrechtlichen Bestimmungen zu beseitigen.
- 4.3.5.17 Die Baumaßnahme ist so abzuwickeln, dass eine Verunreinigung der unterliegenden Gewässerstrecken und der Vorfluter weitestgehend vermieden wird. Lassen sich Abschwemmungen und Ablagerungen im Gewässer nicht vermeiden, so sind diese zu Lasten des Vorhabenträgers laufend oder spätestens nach Beendigung der Baumaßnahme zu beseitigen.

5 Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Staatsstraßen, 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 11) und den entsprechenden Lageplänen und dort insbesondere dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Planunterlage 12). 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 Ortsumfahrung von Hohenbrunn der St 2665 von Bau-km 0+000 (Abschnitt 425 Station 1,297) bis Bau-km 1+414 (Abschnitt 435 Station 1,297) gemäß BV-Nrn. 4.1 sowie 1.1 bis 1.4 zur St 2665, die neu herzustellenden Abschnitte von Ortsstraßen gemäß BV-Nrn. 4.2 und 4.3 zur Ortsstraße in der Baulast der Stadt Wunsiedel, die gemäß BV-Nr. 5.10 neu herzustellende Teilstrecke eines Wirtschaftsweges von Bau-km 1+225 bis Bau-km 1+405 links der St 2665 zum ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldweg in der Baulast der Stadt Wunsiedel.

Folgende Teilstrecken der derzeit bestehenden St 2665 werden mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck abgestuft, und zwar die in BV-Nr. 2.1 beschriebene Teilstrecke von Abschnitt 430 Station 1,463 bis Abschnitt 430 Station 1,503 (entspricht Bau-km 0+050 bis Bau-km 0+090) sowie die in den Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis genannten Teilstrecken von Abschnitt 430 Station 1,503 bis Abschnitt 430 Station 1,798 sowie von Abschnitt 430 Station 1,979 bis Abschnitt 430 Station 2,535 zur Ortsstraße (Egerstraße) sowie die Teilstrecke von Abschnitt 430 Station 1,798 bis Abschnitt 430 Station 1,979 zur Gemeindeverbindungsstraße

(Egerstraße).

Die Teilstrecke der derzeitigen Gemeindeverbindungsstraße Wintersreuther Straße von Bau-km 0+504 bis Bau-km 0+510 wird gemäß BV-Nr. 2.2 durch die Überbauung mit der neuen St 2665 durch die Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck zur St 2665 aufgestuft.

Der in BV-Nr. 3.1 beschriebene Teilabschnitt der bestehenden St 2665 von Abschnitt 430 Station 1,372 bis Abschnitt 430 Station 1,463 wird mit der Sperrung dieses Straßenabschnittes 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 Belange (insbesondere vorgeschlagen und gefordert von betroffenen Landwirten, vom Bayer. Bauernverband sowie von den beteiligten Landwirtschaftsbehörden).

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 3.7.4 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 Ortsumfahrung, Planrechtfertigung
- 6.2.1.2 Trassenwahl, Prüfung von Varianten, insbesondere einer Trassenverschiebung nach Süden
- 6.2.2 Forderungen nach weiteren Schutzvorkehrungen zum Gewässerschutz, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.2 und 4.3.5 hinausgehend.
- 6.2.3 Forderungen nach zusätzlichen landwirtschaftlichen Auflagen, soweit über die Planung sowie über die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.5.1 bis 3.5.9 hinausgehend.
- 6.2.4 Forderungen nach weitergehenden Regelungen betreffend das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren, soweit über die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.7.1 bis 3.7.4 hinausgehend sowie Einwendungen zum Umfang des Flächenbedarfs (auch für die Ausgleichsflächen).
- 6.2.5 Forderungen von beteiligten Trägern öffentlicher Belange, soweit über die Planung sowie die Auflage unter Teil A Ziffer 3.6.1 hinausgehend.
- 6.2.6 Forderungen von privaten Beteiligten, soweit über die Planung sowie die Auflagen 3.7.1 bis 3.7.4 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 Ortsumfahrung des Stadtteiles Holenbrunn der Stadt Wunsiedel im Zuge der Staatsstraße 2665 "Wunsiedel-St 2180 (Thiersheim)" auf dem Gebiet der Stadt Wunsiedel, in erster Linie, um die derzeit stark mit Durchgangsverkehr belastete Ortsdurchfahrt von Holenbrunn zu entlasten.

Die Staatsstraße 2665 stellt in Verbindung mit der nach Osten weiterführenden Staatsstraße 2180 im vorliegenden Streckenabschnitt bei Holenbrunn die Anbindung der Kreisstadt Wunsiedel an die BAB A 93 "Regensburg-Hof" bei Thiersheim her. Südwestlich von Wunsiedel schließt die St 2665 direkt an die Bundesstraße 303 "Bad Berneck i.Fichtelgebirge-(Marktrechwitz)" an.

Die St 2665 bildet somit eine raumbedeutsame Verbindungsachse zwischen den großräumigen Verkehrswegen der BAB A 93 und der Bundesstraße 303 und sichert außerdem für die betreffende Region Wunsiedel die Anbindung an das überregionale Straßennetz im ostoberfränkischen Raum.

Die Ortsumfahrung Holenbrunn im Zuge der St 2665 ist im derzeit gültigen 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in der 1. Dringlichkeit enthalten.

Die geplante Neubaustrecke der Ortsumfahrung schließt auf Höhe der ehemaligen Retsch-Porzellanfabrik an die bestehende St 2665 (Egerstraße) an. Der neue Knotenpunkt wird als Kreisverkehrsplatz ausgebildet. An den Kreisverkehrsplatz wird auch die neue Erschließungsstraße für ein geplantes Gewerbegebiet nördlich der St 2665 sowie die Zufahrt zum Grundstück Fl.Nr. 1710 ("Gewerbehof Wunsiedel") angeschlossen. Von dort verläuft die neue Staatsstraße in Richtung Osten und kreuzt nach ca. 500 m die Gemeindeverbindungsstraße -GVS- Wintersreuther Straße, die höhengleich in Form einer Kreuzung an die Ortsumfahrung angeschlossen wird. Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse in einem Linksbogen rund 20 m vom geschützten Landschaftsbestandteil "LB: Abschnitte der ehemaligen Bahnlinie zwischen Krohenhammer und Göpfersgrün" entfernt in Richtung Norden. Am Bauende schließt die St 2665 an den bereits im Zuge der bereits ausgeführten Baumaßnahme "Verlegung südlich Holenbrunn mit Änderung der Bahnüberführung, Teilstrecke 1" errichteten Kreisverkehrsplatz westlich der Bahnüberführung im Bereich Holenbrunn-Ort an.

Die Neubaulänge der Ortsumfahrung beträgt ca. 1294 m. Sie verläuft auf den Gemarkungen Wunsiedel und Holenbrunn. Die vorhandene St 2665 (Egerstraße) in Wunsiedel muss dabei auf ca. 210 m Länge angepasst werden.

2 Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen

Bereits im Jahr 1980 wurde ein Vorentwurf für den Ausbau des Streckenabschnittes der St 2665 zwischen den Stadtteilen Holenbrunn und Göpfersgrün der Stadt Wunsiedel vorgelegt und 1981 auch genehmigt. Dieser Vorentwurf beinhaltete eine Umgehung des östlichen Ortsteiles von Holenbrunn (Holenbrunn-Ort), eine Verlegung der Eisenbahnüberführung sowie den Ausbau der St 2665 bis zum westlichen Ortseingang von Göpfersgrün.

1983 wurde das Planfeststellungsverfahren für den "Ausbau zwischen Holenbrunn und Göpfersgrün" beantragt und 1984 von der Regierung von Oberfranken eingeleitet. Aufgrund verschiedener Einwände wurde das Planfeststellungsverfahren seinerzeit eingestellt.

Aufgrund der Überlegungen der Stadt Wunsiedel, nicht nur den Ortsteil Holenbrunn-Ort, sondern auch Holenbrunn-Dorf mit einer Verlegung der St 2665 zu umgehen und so die gesamte Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wurde die Maßnahme in zwei Teilabschnitte aufgeteilt. Der erste Bauabschnitt zur "Verlegung südlich Holenbrunn mit Änderung der Bahnüberführung, Teilstrecke 1" wurde dabei durch die Anordnung eines Kreisverkehrsplatzes westlich der Bahnlinie "Weiden-Oberkotzau (Hof)" so konzipiert, dass in dem nun beantragten zweiten Bauabschnitt die Ortsumfahrung von Holenbrunn realisiert werden kann.

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 20.12.2012 beantragte das Staatliche Bauamt Bayreuth für den Neubau der Ortsumfahrung Holenbrunn im Zuge der Staatsstraße 2665 "Wunsiedel-St 2180 (Thiersheim)" von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+414 im Gebiet der Stadt Wunsiedel das Planfeststellungsverfahren nach dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz -BayStrWG- durchzuführen.

Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 23.01.2013 das Anhörungsverfahren ein.

Die eingereichten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 08.02.2013 bis 07.03.2013 (einschließlich) bei der Stadt Wunsiedel nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung (Aushang an den Amtstafeln) zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Wunsiedel oder bei der Regierung von Oberfranken bis spätestens zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung, d.h. bis spätestens 21.03.2013 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben

sind und dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen gegen den Plan, sofern sie nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen sind.

Nicht ortsansässige Betroffene wurden von der Stadt Wunsiedel auf die Möglichkeit, die Planunterlagen einzusehen und Einwendungen zu erheben, hingewiesen.

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

- Stadt Wunsiedel
- Landratsamt Wunsiedel i.Fichtelgebirge
- Wasserwirtschaftsamt Hof
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, München
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken, Bamberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bayreuth
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Bamberg
- DB Services Immobilien GmbH, Immobilienbüro Nürnberg
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Bayreuth
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH, Nürnberg
- Bayernwerk AG, Bamberg
- Ferngas Netzgesellschaft mbH, Schwaig
- SWW Wunsiedel GmbH, Wunsiedel
- Colt Telekom GmbH, Berlin
- Level 3 Communications, München
- Bund Naturschutz in Bayern e.V., Landesfachgeschäftsstelle Nürnberg
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., Hilpoltstein
- Landesjagdverband Bayern e.V., Feldkirchen
- Landesfischereiverband Bayern e.V., München
- 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 vorgebrachten Einwendungen und zu den eingegangenen Stellungnahmen zu äußern.

Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und die gegen den Plan erhobenen Einwendungen wurden am 11.11.2014 im Großen Sitzungssaal des Rathauses der Stadt Wunsiedel erörtert.

Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwendungsführer wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte eine ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift, die sich in den Verfahrensakten der Planfeststellungsbehörde befindet, festgehalten.

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.

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 Neubau eines rd. 1,4 km langen Staatsstraßenabschnittes in Gestalt einer Ortsumfahrung des Stadtteiles Hohenbrunn-Dorf der Stadt Wunsiedel unter Ausschaltung der derzeit bestehenden Ortsdurchfahrt dieses Staatsstraßenabschnittes.

Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet. Im Ergebnis ist dabei festzuhalten, dass unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen durch das planfestgestellte Straßenbauvorhaben keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen verursacht werden.

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.

Diese Einschätzung wurde in der im Anhörungsverfahren eingeholten fachlichen Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde vom 04.02.2013 ausdrücklich bestätigt.

2 Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden 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 Ortsumfahrung

Der beantragte Bau der Ortsumfahrung des Stadtteils Holenbrunn-Dorf der Stadt Wunsiedel im Zuge der St 2665 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 Staatsstraße 2665 stellt in Verbindung mit der nach Osten weiterführenden Staatsstraße 2180 im vorliegenden Streckenabschnitt bei Holenbrunn die Anbindung der Kreisstadt Wunsiedel an die BAB A 93 "Regensburg-Hof" bei Thiersheim her. Südwestlich von Wunsiedel schließt die St 2665 direkt an die B 303 "Bad Berneck i.Fichtelgebirge-(Marktredwitz)" an.

Die St 2665 bildet somit eine raumbedeutsame Verbindungsachse zwischen den großräumigen Verkehrswegen der BAB A 93 und der B 303 und sichert außerdem für die betreffende Region Wunsiedel die Anbindung an das überregionale Straßennetz im ostoberfränkischen Raum.

2.2.1 Derzeitige Verkehrsverhältnisse und Planungsziele

Die St 2665 verläuft im auszubauenden Streckenabschnitt derzeit auf einer Länge von rd. 1,1 km durch die Ortslage von Holenbrunn. Sie ist dabei auf ihrer gesamten innerörtlich geführten Strecke Teil des überregional bedeutsamen Straßennetzes im Verkehrsraum Holenbrunn-Wunsiedel und demzufolge vom Durchgangsverkehr sehr stark belastet.

Nach einer Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, München, vom Juni 2012 beträgt der werktägliche Gesamtverkehr im Bereich der Ortsdurchfahrt Holenbrunn rd. 5.400 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 6 % (= 320 Fahrzeuge/24 h). Der Wert für den werktäglichen Gesamtverkehr liegt dabei um ca. 10 - 15 % über dem Wert des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (= DTV) einschließlich der beiden Wochenendtage Samstag und Sonntag.

Ohne Durchführung von baulichen Maßnahmen, d.h. auch ohne den Bau der Ortsumfahrung von Holenbrunn, ist für das Prognosejahr 2025 mit einer

Verkehrssteigerung auf rd. 5.600 - 5.700 Kfz/24 h zu rechnen (= Prognose-Nullfall).

Wenn die Ortsumfahrung von Holenbrunn baulich verwirklicht ist, würde sich für das Prognosejahr 2025 auf der dann neuen Ortsumfahrung eine Gesamtverkehrsbelastung von rd. 5.100 Kfz/24 h einstellen bei einem Schwerverkehrsanteil von rd. 4,5 % (= 230 Kfz).

Auf der jetzigen Ortsdurchfahrt von Holenbrunn beträgt die verbleibende Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2025 nur noch zwischen 500 und max. 800 Kfz/24 h.

Damit kann die bestehende Ortsdurchfahrt von Holenbrunn durch den beantragten Bau der Ortsumfahrung in Zukunft deutlich entlastet werden. Die Entlastungswirkung der Ortsumfahrung gegenüber der bestehenden Ortsdurchfahrt von Holenbrunn beträgt -je nach betrachtetem Teilabschnitt- zwischen 87 und 91 % des sich ohne den Bau der Ortsumfahrung einstellenden Verkehrsaufkommens. Diese Entlastungswirkung der Ortsumfahrung von Holenbrunn kann nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde als durchaus realistisch angenommen werden, nachdem bereits bei einer im Vorfeld der Planung durchgeführten Kennzeichenerfassung festgestellt werden konnte, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bereits bei rd. 78 % gelegen hat und sich dieser Anteil nahezu vollständig auf eine etwaige Ortsumfahrung verlagern ließe.

Gleichzeitig ist der betreffende Staatsstraßenabschnitt der St 2665, der künftig umfahren werden soll, auch die Hauptverkehrsstraße von Holenbrunn mit den dadurch bedingten Erschließungs- und Anliegerverkehren (Ziel-, Quell- und Binnenverkehre sowie ruhende und nicht motorisierte Verkehrsarten).

Diese angesprochene "Mischnutzung" führt insgesamt zu einer intensiven Nutzungsüberlagerung und Nutzungsverflechtung im Bereich der derzeitigen Ortsdurchfahrt mit den damit einhergehenden zunehmenden Problemen im Verkehrsablauf.

Die verkehrlichen Unzulänglichkeiten der St 2665 im Bereich der derzeitigen Ortsdurchfahrt von Holenbrunn rühren daher, dass die St 2665 in diesem Bereich in einem historisch gewachsenen Straßenzug verläuft.

Dieses Charakteristikum hat in Verbindung mit der sich im Laufe der Jahre ergebenden Steigerung des Verkehrsaufkommens dazu geführt, dass die baulichen und sonstigen Unzulänglichkeiten sich immer mehr nachteilig auswirken bzw. bemerkbar machen.

Im innerörtlichen Streckenabschnitt der St 2665 befinden sich unübersichtliche Kurven mit zum Teil gefährlichen Engstellen sowohl im eigentlichen Fahrbahnbereich als auch in den straßenbegleitenden Gehwegbereichen.

Ein gefahrloses Überholen des langsamen Verkehrs sowie des Radverkehrs ist im gesamten Ortsdurchfahrtsbereich somit nur schwer möglich; zudem wirken sich die vorhandenen geringen Fahrbahnbreiten ohne die fahrgeometrisch erforderlichen Kurvenaufweitungen bei stattfindenden Begegnungsverkehren äußerst nachteilig auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit aus.

Vor allem schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Eltern mit Kinderwagen, Behinderte und ältere Einwohner sind dabei in besonderer Weise gefährdet. In der Ortsdurchfahrt von Hohenbrunn sind keine Querungshilfen und keine Fußgängerampeln vorhanden; in Teilbereichen gibt es auch nur schmale Gehwege.

Die bestehenden Einmündungen nachgeordneter Straßen und Wege sind außerdem aufgrund der eng angrenzenden straßennahen Bebauung in der Regel unzureichend einsehbar, ebenso wie die vorhandenen Grundstücks- und Hofzufahrten entlang der betreffenden Hauptverkehrsstraße Egerstraße.

Darüber hinaus verursacht der auch weiterhin zunehmende Durchgangsverkehr mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 6 % starke Behinderungen im Verkehrsablauf und führt aufgrund der konflikträchtigen Überlagerungen mit den vorhandenen innerörtlichen z.T. landwirtschaftlich geprägten Ziel-, Quell- und Binnenverkehren zu einem erhöhten Risiko im Hinblick auf die notwendige Verkehrssicherheit.

Aufgrund des überproportional hohen Durchgangsverkehrs im innerörtlichen Bereich von Hohenbrunn werden große Behinderungen im Verkehrsablauf der St 2665 verursacht, Lärm- und Abgasbelastungen für die Bevölkerung in hohem Maße hervorgerufen und dringend erforderliche Entwicklungsmöglichkeiten im Ortsteil Hohenbrunn (z.B. Dorferneuerungsmaßnahmen o.ä.) verhindert.

Im Zeitraum 01.01.2002 bis 31.10.2012 ereigneten sich im Zuge der St 2665 im betrachteten Bereich (Abschnitt 430 Station 1,297 bis Abschnitt 430 Station 2,538) insgesamt 14 Unfälle, davon 6 Unfälle mit Leichtverletzten und 1 Unfall mit Schwerverletzten.

2.2.2 Zukünftige Streckencharakteristik und Verkehrsverhältnisse

Durch den vorgesehenen Bau der Ortsumfahrung Hohenbrunn in der geplanten und nunmehr auch planfestgestellten Form können die unter vorstehender Ziffer 2.2.1 dargestellten Mängel und Unzulänglichkeiten grundlegend verbessert und darüber hinaus die Verkehrssicherheit auf dem gegenständlichen Streckenabschnitt sowohl für den Kraftfahr- als auch für den nicht motorisierten Verkehr deutlich erhöht werden. Die Linienführung im Grundriss und auch im Höhenverlauf für den weiträumigen Durchgangsverkehr wird erheblich verbessert.

Mit dem Bau der Ortsumfahrung Hohenbrunn wird sich das Verkehrsaufkommen innerhalb der Ortsdurchfahrt -wie bereits vorstehend unter Ziffer 2.2.1 dargestellt- um bis zu 91 % verringern. Für die Anwohner an der St 2665 im Ortsbereich von Hohenbrunn wird durch die Verlegung des Durchgangsverkehrs aus der Ortschaft heraus eine deutliche Lärm- und Abgasminderung eintreten, was zu einer Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität führt. In der Ortsdurchfahrt Hohenbrunn ergeben sich beispielsweise für die unmittelbar an der St 2665 gelegenen Wohnanwesen Lärmpegelminderungen zwischen 6 und 10 dB(A) gegenüber der derzeitigen Bestandssituation.

Die verbleibenden innerörtlichen Ziel-, Quell- und Binnenverkehre in Holenbrunn werden ebenfalls flüssiger und störungsfreier in ihrer Abwicklung. Bisherige Wartezeiten bei Ein- und Abbiegevorgängen reduzieren sich deutlich und die entsprechenden Fahrmanöver werden künftig sicherer abgewickelt.

Mit der planfestgestellten Ortsumfahrung im Zuge der St 2265 wird der Ortsteil Holenbrunn-Dorf der Stadt Wunsiedel künftig im Süden dieses Ortsteiles umgangen.

Mit ihrer Realisierung wird auch für den gegenständlichen Planungsbereich der angestrebte bedarfsgerechte Ausbaustandard verwirklicht und eine einheitliche Streckencharakteristik im Zuge der Gesamtstrecke "Wunsiedel-St 2180 (Thiersheim)" verkehrswirksam und möglichst frei von Ortsdurchfahrten erreicht.

Die Neubaustrecke wird dabei entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung und analog zu den bereits ausgebauten Abschnitten auf "freier Strecke" weitgehend anbaufrei mit einem einbahnigen Straßenquerschnitt RQ 9,5 ausgeführt. Dieser Querschnitt setzt sich zusammen aus einer befestigten Fahrbahnbreite von 6,00 m, zwei Randstreifen von je 0,25 m sowie zwei befestigte Bankettbereiche von je 1,50 m Breite.

Die im Verlauf der geplanten Ortsumfahrung von Holenbrunn neu entstehenden Verknüpfungen mit dem vorhandenen Straßennetz werden jeweils höhengleich in Form eines Kreisverkehrsplatzes am Baubeginn sowie als Kreuzung mit der Wintersreuther Straße bei Bau-km 0+506 ausgeführt. Am Baubeginn wird die Ortsumfahrung zusammen mit der von der Stadt Wunsiedel geplanten Ortsstraße zur Erschließung eines Gewerbegebietes und der zur Ortsstraße abzustufenden St 2665 alt in einem weiteren Kreisverkehrsplatz verknüpft. Am Ende der Baustrecke mündet die St 2665 in den dort bereits bestehenden Kreisverkehrsplatz an der Bahnüberführung bei Holenbrunn.

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilen Bayerns. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen erreichen.

Der Landkreis Wunsiedel ist gemäß dem Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern vom 22.08.2013, in Kraft getreten am 01.09.2013, als ländlicher Teilraum eingestuft, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll.

Hierzu sollen die Voraussetzungen für eine dementsprechende Verbesserung

der Lebens- und Arbeitsbedingungen geschaffen und dabei vorgesehene Planungen und Maßnahmen zur Stärkung des ländlichen Raumes Vorrang eingeräumt werden.

Die Maßnahme entspricht den folgenden Grundsätzen und Zielen des LEP Bayern 2013 im Abschnitt 4 Verkehr:

Ziel 4.1.1: Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.

Grundsatz 4.1.2: Das regionale Verkehrswegenetz und die regionale Verkehrsbedienung sollen in allen Teilräumen als Grundlage für leistungsfähige, bedarfsgerechte und barrierefreie Verbindungen und Angebote ausgestaltet werden.

Grundsatz 4.2 (Straßeninfrastruktur): Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.

In der Begründung zu diesem Grundsatz 4.2 im LEP Bayern heißt es:

"Die Straßen tragen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur ... ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei."

"Über die Staatsstraßen sind die nicht an Bundesfernstraßen liegenden Zentralen Orte an das nationale sowie an das regionale Verkehrsnetz angebunden. ..."

Die Straßenbaumaßnahme verfolgt im Weiteren Ziele und Grundsätze der Regionalplanung für die Planungsregion 5 (Oberfranken-Ost), wozu auch der Landkreis Wunsiedel i.Fichtelgebirge gehört, genannt in Abschnitt B IX Verkehr und Nachrichtenwesen.

Nach dem Ziel B IX 3 soll das Straßennetz in der Region so ausgebaut werden, dass es dem Fernverkehr gerecht wird und eine gute flächenhafte Erschließung der Region gewährleistet. Danach soll u.a. die Anbindung des Mittelbereiches Marktredwitz/Wunsiedel an das überregionale Straßennetz, hier vor allem an die BAB A 93, vorrangig verbessert werden.

Nach Ziel B IX 3.5 sollen auch an Staatsstraßen die notwendigen Ortsumgehungen geschaffen werden.

Die Stadt Wunsiedel hat in ihrem Flächennutzungsplan bereits einen Trassenkorridor für die Ortsumfahrung von Hohenbrunn dargestellt.

Zielkonflikte der vorliegenden Planung mit der Raumordnung und der Ortsplanung sind nicht erkennbar.

2.3.2 Planungsvarianten

2.3.2.1 Grundsätzliches zur Variantenprüfung

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 2665 auf ihrer Linienführung innerhalb der bestehenden Ortsdurchfahrt, 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 26.03.1998 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 jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist.

2.3.2.2 Variantenvergleich, Vorhabenalternativen

Unter Berücksichtigung der vorstehenden allgemeinen Ausführungen zur Untersuchung von Vorhabenalternativen unter C.2.3.2.1 der Gründe kann seitens der Planfeststellungsbehörde festgestellt werden, dass die sog.

"Nullvariante", d.h. ein verkehrsgerechter Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt im vorliegenden Fall keine zu untersuchende Alternative im Rahmen der Variantenabwägung einer Ortsumgehung von Holenbrunn-Dorf 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 überregionaler Verbindungsweg, der Trennung der verschiedenen Verkehrsarten, der Entlastung der Ortsdurchfahrt vom überregionalen Durchgangsverkehr sowie der Verringerung der Beeinträchtigungen der Anwohner an der derzeitigen Ortsdurchfahrt könnten durch ein "Beibehalten des bestehenden Verlaufs" und eine Sanierung der bestehenden Staatsstraße nicht erreicht werden.

Diese Ausbau- oder auch Nullvariante ist somit 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 vorzuzugswürdig erscheinen. Insoweit wird die "Nullvariante" als echte Vorhabenalternative ausgeschieden.

Aufgrund der vorhandenen Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz am Baubeginn und am Bauende und der vorhandenen topografischen Verhältnisse sowie der zu beachtenden naturschutzfachlichen Rahmenbedingungen (bestehendes Steinbruchgelände an der Wintersreuther Straße, alter Bahndamm zwischen Krohenhammer und Göpfersgrün als geschützter Landschaftsbestandteil gemäß § 29 BNatSchG) drängen sich gegenüber der vom Staatlichen Bauamt Bayreuth beantragten Trassenführung einer Umgehung des Stadtteiles Holenbrunn-Dorf südlich der Ortschaft keine anderweitigen Varianten als Alternativen auf und waren daher auch nicht zu untersuchen.

Der dabei vom Staatlichen Bauamt Bayreuth vorgesehene Trassenverlauf stellt unter Berücksichtigung aller in die Abwägung einzustellender öffentlicher und privater Belange die sinnvollste Trassenführung einer südlichen Umgehung von Holenbrunn dar. Eine Änderung der Trassenführung in Teilbereichen -gefordert wurde dabei von mehreren Betroffenen im Anhörungsverfahren eine weitere Südverschiebung der Umgehungsstraßentrasse näher an das vorhandene Steinbruchgelände bzw. näher an den geschützten Landschaftsbestandteil des ehemaligen Bahndammes- war dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen, da die planfestgestellte Trassenführung im Rahmen des dem Vorhabenträger zustehenden Planungsermessens eine sinnvolle und ausgewogene Lösung der planerischen Aufgabenstellung darstellt.

Die künftige Ortsumfahrung zweigt am östlichen Stadtrand von Wunsiedel auf Höhe der ehemaligen Porzellanfabrik Retsch ca. bei Bau-km 0+097 von der bestehenden Egerstraße (St 2665) nach Osten hin ab und verläuft bis zur Wintersreuther Straße auf einer Länge von rd. 400 m in gestreckter

Linienführung etwa höhengleich mit dem angrenzenden Gelände auf der seit über 20 Jahren aufgelassenen Bahnlinie "Wunsiedel-Holenbrunn-Selb" in Richtung Osten. Im weiteren Verlauf dieser ehemaligen Bahnstrecke weiter in Richtung Osten befindet sich die ehemalige Bahntrasse jedoch auf einer z.T. mehrere Meter hohen Dammlage, ohne eine für den Straßenbau ausreichenden Schüttbreite bei außerdem unzureichendem Tragverhalten des alten Dammkörpers.

Zudem stehen in diesem Bereich nahezu die gesamte alte Bahnanlage und dabei insbesondere die Böschungflächen etwa ab der Wintersreuther Straße bis zum vorgesehenen Bauende der Ortsumfahrung bei Holenbrunn-Ort als geschützter Landschaftsbestandteil LB 00785 "Abschnitte der ehemaligen Bahnlinie zwischen Krohenhammer und Göpfersgrün" gemäß § 29 BNatSchG unter Naturschutz (s. Planunterlage 19).

Die hierzu notwendige Verordnung hat das Landratsamt Wunsiedel i.Fichtelgebirge am 11.09.2000 (Amtsblatt des Landkreises Wunsiedel i.Fichtelgebirge Nr. 21/2000 S. 106 - geändert durch Verordnung vom 24.01.2013, Amtsblatt des Landkreises Wunsiedel i.Fichtelgebirge Nr. 3/2013, S. 26 -) erlassen.

Nach § 2 dieser Verordnung ist es u.a. Zweck der Unterschutzstellung

- "1. die Abschnitte der ehemaligen Bahnlinie mit ihren Einschnitten, Dämmen, geologischen Aufschlüssen, Gehölzen, Altgrasfluren und Magerrasen als Lebensraum wildlebender Tier- und Pflanzenarten zu erhalten,
2. durch einen linearen Biotopverbund den Austausch der Lebensgemeinschaften untereinander zu sichern,
3. zur Belebung und Strukturierung des Orts- und Landschaftsbildes beizutragen und
4. die Kulturlandschaft des Fichtelgebirges in ihrer Eigenart zu bewahren, insbesondere die ehemaligen Streckenabschnitte der Eisenbahn als historische Kulturlandschaftselemente zu erhalten."

Um diesem Schutzzweck gerecht zu werden, enthält § 3 Satz 2 Ziffer 3 dieser Verordnung u.a. das Verbot, im räumlichen Geltungsbereich der Verordnung Straßen neu anzulegen.

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist dabei besonders bemerkenswert, dass im Bereich des geschützten alten Bahndammes neben der typischen bestandsbildenden Schottervegetation auf Bahndämmen wie Weidenröschen- und Altgrasfluren auch ein Artenreichtum an Feldgehölzen anzutreffen ist. Besonders die Südseite des Dammes weist einige für das Fichtelgebirge interessante Wärme und Basen liebende Arten auf. Bei einer Bestandsaufnahme durch das Landratsamt Wunsiedel in den Jahren 1998 bis 2004 konnte dabei eine Vielzahl verschiedener Pflanzenarten kartiert werden. Auf die entsprechenden Kartierungsergebnisse unter Ziff. 5.2.1 der Planunterlage 1 -Erläuterungsbericht- wird insoweit verwiesen.

Bei faunistischen Erhebungen wurden im Bereich des geschützten Landschaftsbestandteiles folgende Vogelarten beobachtet:

Baumpieper, Haussperling, Star, Blaumeise, Kohlmeise, Zilpzalp und Buchfink.

Aus faunistischer Sicht sind vor allem die Trockenlebensräume auf dem ehemaligen Bahnkorridor von besonderer Bedeutung. Die Gehölzbestände und die Hochstaudenfluren stellen Nahrungs- und Brutlebensraum für verschiedene Vogelarten dar, ebenso sind sie vermutlich Jagdgebiete für Fledermäuse.

Letztlich sollen mit der erlassenen Verordnung folgende Lebensraum- oder Biotoptypen, die im Bahndambereich anzutreffen sind, vor einer Überbauung oder sonstigen Beeinträchtigung geschützt werden:

- offene Schotterfluren als optimales Habitat für Reptilien (Blindschleiche, Eidechsen), Spinnen, Flurkorridor für Tagfalter,
- naturnahe Gehölzstrukturen mit Kräuter-Unterwuchs als Habitat für Igel, Vögel (Baumpieper, Haussperling, Star, Blaumeise, Kohlmeise, Zilpzalp, Buchfink), Amphibien (Zauneidechse), Schnecken und Insekten,
- Altgrasfluren auf Böschungen, Ruderalfluren, in Sukzession befindliche Flächen,
- Trittpflanzengesellschaften auf verdichtetem Schotter.

Um den Schutz von Flora und Fauna des geschützten Landschaftsbestandteiles zu gewährleisten und vermeidbare Beeinträchtigungen in diesem Bereich zu unterlassen, wurde seitens der Naturschutzfachbehörde bei der Planaufstellung gefordert, mit der neuen Straßentrasse der vorgesehenen Ortsumfahrung von Hohenbrunn und der Geltungsbereichsgrenze des Landschaftsschutzgebietes einen Mindestabstand von 20 m einzuhalten. Dieser Forderung ist das Staatliche Bauamt Bayreuth mit der vorgesehenen Trassierung der Umfahrungsstraße auch weitgehend nachgekommen. Der Bau des notwendigen Regenrückhaltebeckens RRB 0-2 in diesem "Sicherheitsstreifen" bzw. teilweise innerhalb des Geltungsbereiches der Landschaftsschutzgebietsverordnung wurde aus naturschutzfachlicher Sicht hingenommen, da sich die beeinträchtigte Fläche auf das Regenrückhaltebecken selbst beschränkt und, da dort kein Fahrzeugverkehr stattfindet, sich keine dauerhaften Beeinträchtigungen des Schutzzweckes der Verordnung ergeben.

Der Trassenverlauf in einem Abstand von ca. 20 m zum geschützten Landschaftsbestandteil wurde somit vom Staatlichen Bauamt Bayreuth zu Recht bei seiner Planung berücksichtigt.

Die Trassenwahl bzw. der Trassenverlauf in diesem Bereich ist damit auch seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, sondern als sinnvoll und ermessensgerecht zu qualifizieren.

Bei der Festlegung bzw. Wahl des Trassenverlaufs der Umfahrungsstraßentrasse waren jedoch neben dem bereits angesprochenen geschützten Landschaftsbestandteil auch noch weitere Kriterien zu berücksichtigen, die gewissermaßen als "Zwangspunkte" Einfluss auf die Trassierung hatten bzw. einen bestimmten Trassenverlauf bereits weitgehend vorzeichneten.

Die Linienführung der geplanten und nunmehr auch planfestgestellten neuen Ortsumfahrung berücksichtigt dabei auch die nachfolgend aufgeführten Parameter bzw. "Zwangspunkte", die letztlich in ihrer Gesamtheit den endgültigen Trassenverlauf bestimmten und die festgestellte Planung als sinnvolle und ausgewogene Lösung der planerischen Aufgabenstellung erscheinen lassen.

Berücksichtigt wurden in diesem Zusammenhang folgende weitere Trassierungsfixpunkte:

- Anschluss an die bestehende St 2665 am Baubeginn im Bereich der Ortsdurchfahrt Wunsiedel,
- Lage und Ausbildung der Kreisverkehrsanlage mit den künftigen Straßenästen Egerstraße/Erschließungsstraße zum Gewerbegebiet Nord/Ortsstraße Holenbrunn (St 2665 alt)/St 2665 neu (Ortsumfahrung)/Zufahrt "Gewerbehof Wunsiedel",
- Verlauf der ehemaligen Bahntrasse "Wunsiedel (Bahnhof)-Wunsiedel (Holenbrunn)" zwischen der Egerstraße und der Wintersreuther Straße südlich von Holenbrunn von Bau-km 0+120 bis Bau-km 0+500,
- Mindestabstand ($a \geq 15$ m) der Trasse der St 2665 neu von der bestehenden Steinbruchwandoberkante ab Bau-km 0+300 bis Bau-km 0+500,
- höhengleiche Kreuzung der Ortsumfahrung Holenbrunn im Zuge der St 2665 mit der Wintersreuther Straße bei Bau-km 0+506,
- Mindestabstand ($b \geq 20$ m) der Staatsstraßentrasse vom geschützten Landschaftsbestandteil der ehemaligen Bahnlinie zwischen dem Ortsteil Krohenhammer und dem Ortsteil Göpfersgrün etwa von Bau-km 0+520 bis Bau-km 1+290 rechts der Trasse (siehe hierzu auch vorstehende Ausführungen) sowie
- Anschluss an die bestehende Kreisverkehrsanlage im Ortsdurchfahrtsbereich Holenbrunn-Ort am Bauende.

Hinsichtlich des vorstehend aufgeführten Mindestabstandes von 15 m der neuen Straßentrasse von der bestehenden Steinbruchwandoberkante ca. zwischen Bau-km 0+300 und Bau-km 0+500 ist festzustellen, dass sich diese Forderung aus den im Jahr 2009 und im Mai 2010 vorgenommenen Baugrunduntersuchungen und Aufschlussbohrungen ergeben hat.

Danach wird ein seitlicher Mindestabstand von 15 m zwischen der bestehenden Steinbruchoberkante und dem Fahrbahnrand der Ortsumfahrung

der St 2665 neu aus bodenmechanischer Sicht als noch vertretbar angesehen, wobei allerdings auch dann eine dauerhafte Kontrolle der betreffenden Felsböschung mittels Inclinometermessung erfolgen muss, um mögliche kritische Verformungen rechtzeitig erkennen und ggf. darauf reagieren zu können.

Diese entsprechenden Messeinrichtungen sind in lfd.Nr. 23.4 BV (Planunterlage 11) vorgesehen.

Daraus ergibt sich auch, dass es sich bei dem Abstand von 15 m zur Steinbruchwandoberkante um einen absolut einzuhaltenden Mindestabstand handelt, der aus bautechnischer bzw. aus statischer Sicht nicht -weiter- unterschritten werden sollte, um spätere aufwendige und kostenintensive Standsicherheitsvorkehrungen zu vermeiden.

Auch unter diesem Gesichtspunkt ist die gewählte Trassierung der Umgehungsstraßentrasse seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu kritisieren bzw. zu beanstanden.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Erwägungen und der zu berücksichtigenden "Zwangspunkte" sowie aller sonstigen abwägungserheblichen Belange bringt die gewählte Trassenführung insgesamt die schonendsten und verträglichsten Eingriffe in private und öffentliche Belange mit sich.

2.3.2.3 Behandlung der Einwendungen zum Trassenverlauf

Im Anhörungsverfahren haben verschiedene private Betroffene, insbesondere Bewohner von Hohenbrunn bzw. Landwirte, die die Flächen zwischen der Ortschaft Hohenbrunn und der neuen Umgehungsstraße bewirtschaften, gefordert, die vorgesehene Umgehungsstraße weiter in südliche Richtung näher zum bestehenden Steinbruchgelände bzw. näher an den geschützten Landschaftsbestandteil des ehemaligen Bahndammes zu verlegen.

Letztlich hat auch die Stadt Wunsiedel darum gebeten, angesichts der erhobenen privaten Einwendungen diese Forderungen nochmals wohlwollend zu prüfen.

Die diesbezüglich erhobenen Forderungen nach einer Trassenverschiebung in Richtung Süden in bestimmten Trassenbereichen werden zurückgewiesen.

2.3.2.3.1 Heranrücken der Trasse an das bestehende Steinbruchgelände

Im Bereich von ca. Bau-km 0+300 bis zur Kreuzung mit der Wintersreuther Straße bei ca. Bau-km 0+500 verläuft die neue Umgehungsstraßentrasse parallel zu einem bestehenden Marmor-Steinbruch mit verschiedenen Abbaustadien. Der Steinbruch ist nach wie vor in Betrieb und wird vom Eigentümer auch nicht aufgegeben, auch wenn der eigentliche Abbaubetrieb dort seit längerer Zeit ruht.

In diesem Trassenbereich stehen unmittelbar entlang der nördlichen Steinbruchkante unter den Schotterschichten in einer Dicke zwischen 0,40 m bis 1,10 m oberflächennahe Deckschichten aus Phylliten, Quarzitphylliten und

Glimmerschiefer in Tiefen zwischen 3,10 m und 7,40 m unter den jeweiligen Ansatzpunkten an. Bis zu den vorliegenden Endtiefen der Erkundungsbohrungen in 15 m bzw. 30 m Tiefe befindet sich dann unverwitterter, harter, mehr oder weniger klüftiger und bankiger Marmor, der vom dortigen Steinbrucheigentümer abgebaut wird, wobei der Abbau, wie bereits ausgeführt, derzeit ruht. Dieses Festgestein selbst kommt in größeren Blockformen vor, dabei sind kleinere Spalten und Klüftzonen mit Schluffen von weicher, steifer oder halbfester Konsistenz verfüllt.

Die Klüftigkeit ist dabei sehr wechselhaft ausgeprägt und in unterschiedlichen Tiefen vorhanden. Außerdem muss bei ungünstigen Witterungsverhältnissen aufgrund der festgestellten aufgeweichten schluffigen Verfüllmaterialien mit auftretenden Kluftwasserzonen unterschiedlicher Tiefen gerechnet werden.

Die Ergebnisse des eingeholten Bodengutachtens besagen, dass für die Straßenführung entlang des Steinbruchgeländes aus bodenmechanischer Sicht ein Mindestabstand zwischen bestehender Steinbruchoberkante und dem neuen Fahrbahnrand der St 2665 neu einzuhalten ist und dieser auch nur dann, wenn zusätzlich eine dauerhafte Kontrolle der betreffenden Felsböschung mittels Inklinometermessung erfolgt, um mögliche kritische Verformungen rechtzeitig erkennen zu können und ggf. evtl. Sicherungsmaßnahmen oder Stabilisierungsmaßnahmen einleiten bzw. treffen zu können.

Die Planung des Staatlichen Bauamtes Bayreuth berücksichtigt diese Maßgaben. Ein weiteres Abrücken der Straßenführung in Richtung des Steinbruchgeländes bzw. noch weiter von der bestehenden Bebauung von Hohenbrunn-Dorf weg ist somit aus bautechnischer Sicht, insbesondere zur Gewährleistung einer ausreichenden und dauerhaften Standsicherheit der Fahrbahn der neuen St 2665 nicht vertretbar.

Gegen eine weitere Abrückung der Trasse in Richtung Süden spricht auch die Tatsache, dass dann ein bereits derzeit vorhandener selbständiger Geh- und Radweg überbaut würde und hierfür eine neue Trassierung mit einem ebenfalls damit verbundenen neuen Eingriff in privates Grundeigentum erfolgen müsste. Dieser Geh- und Radweg konnte im Gegensatz zu der neuen Staatsstraßentrasse auch im Bereich zwischen der künftigen Straßenführung der St 2665 neu und der Steinbruchoberkante angelegt werden, da der Weg aufgrund seiner Zweckbestimmung statisch bei weitem nicht so belastet wird und dieser Weg deshalb trotz seiner räumlich näheren Lage zur Steinbruchoberkante keine Probleme bezüglich seiner statischen Standfestigkeit bzw. der bodenmechanischen Belastung aufwirft.

Bei einem weiteren Heranrücken der Straße müsste auch die vorhandene Abbruchböschung des Steinbruches wesentlich abgeflacht werden, wozu das derzeitige Steinbruchgelände in erheblichem Umfang aufgefüllt werden müsste, was einen erheblichen zusätzlichen Flächenbedarf an diesem Gelände verursachen würde. Eine dauerhafte Stilllegung des Steinbruchbetriebes bzw. eine Teilverfüllung des Steinbruchgeländes ist seitens des Steinbruchbetreibers nicht vorgesehen, so dass der zusätzliche Flächenbedarf aus diesem Gelände wegen der dazu erforderlichen

großflächigen Böschungsbildung und Auffüllmaterialmengen gegenüber der planfestgestellten Lösung unverhältnismäßig wäre.

2.3.2.3.2 Annäherung der Trasse an den geschützten Landschaftsbestandteil

Wegen der bereits vorstehend unter C.2.3.2.2 aufgeführten naturschutzfachlichen Gegebenheiten konnte auch der Forderung, die Straßentrasse im Bereich der ehemaligen Bahnlinie näher an diesen geschützten Landschaftsbestandteil heran zu verlegen, nicht entsprochen werden.

Die neue Straßentrasse hält weitgehend den aus naturschutzfachlicher Sicht geforderten Mindestabstand von 20 m zwischen Straßentrasse und geschütztem Landschaftsbestandteil ein.

Der durch die Rechtsverordnung vom 11.09.2000 unter Schutz gestellte ehemalige Bahndamm östlich der Wintersreuther Straße wurde -wie bereits oben unter C.2.3.2.2 ausgeführt- für die Lage der zukünftigen Ortsumfahrung von Hohenbrunn berücksichtigt. Eine Trassenführung auf dem ehemaligen Bahndamm oder direkt an den ehemaligen Bahndamm angrenzend hätte Zerstörungen, Beschädigungen oder Veränderungen des geschützten Landschaftsbestandteils zur Folge. Zerstörungen, Beschädigungen oder Veränderungen sind jedoch gemäß § 3 der erlassenen Schutzgebietsverordnung i.V.m. § 29 Abs. 2 BNatSchG verboten.

Gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG und Art. 49 Abs. 1 a.F. des im Jahr 2003 gültigen BayNatSchG (nunmehr Art. 56 BayNatSchG) können Befreiungen von den Verboten der Schutzgebietsverordnung erteilt werden. Die fachlichen Voraussetzungen hierfür wurden bereits im Jahr 2003 im Zuge der durchgeführten Flächennutzungsplan-Änderung vom Landratsamt Wunsiedel geprüft. Nach Einschätzung des Landratsamtes Wunsiedel in seiner Eigenschaft als untere Naturschutzbehörde waren bereits 2003 die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung von der Landschaftsschutzgebietsverordnung nicht gegeben. Das naturschutzfachliche Einvernehmen nach Art. 49 BayNatSchG a.F. für eine Befreiung von den Verboten der Schutzgebietsverordnung wurde insoweit mit Schreiben der unteren Naturschutzbehörde vom 08.10.2003 nicht erteilt. Zusätzlich wurde darauf hingewiesen, dass der Naturschutzbeirat des Landkreises Wunsiedel i.Fichtelgebirge einer Befreiung ebenfalls nicht zugestimmt hat.

Unter Berücksichtigung der Auswirkungen durch den Straßenverkehr wurde in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde bereits im Verfahren "Änderung des Flächennutzungsplanes zur Darstellung der Trasse für eine Ortsumgehung Hohenbrunn-Süd im Zuge der Staatsstraße St 2665" der Abstand der Ortsumfahrung zum geschützten Landschaftsbestandteil (LB) minimiert. Der Abstand zwischen Fahrbahn der Ortsumfahrung und dem Landschaftsbestandteil wurde im Zuge der damaligen Abstimmung von ursprünglich 30 m auf nunmehr mindestens 20 m reduziert. Durch den Abstand zwischen Fahrbahn und dem geschützten Landschaftsbestandteil sollen Beeinträchtigungen durch die Verkehrsemissionen und den

Streusalzeintrag weitestgehend vermieden werden.

Aufgrund der Forderung nach Verschiebung der Trasse der Ortsumfahrung in Richtung Süden im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens hat das Staatliche Bauamt Bayreuth im Auftrag der Planfeststellungsbehörde die technische Machbarkeit einer Trassenverschiebung geprüft und für eine verschobene Trassenvariante eine aktuelle Stellungnahme der Naturschutzfachbehörde eingeholt. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob für eine verschobene Trasse eine Befreiung von den Verboten des § 3 der Verordnung über den geschützten Landschaftsbestandteil "Abschnitte der ehemaligen Bahnlinie zwischen Krohenhammer und Göpfersgrün" in Aussicht gestellt werden kann.

Die untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Wunsiedel teilte mit Schreiben vom 04.12.2013 mit, dass im Ergebnis für eine Verschiebung der geplanten Trasse in Richtung der ehemaligen Bahnlinie und damit näher an den geschützten Landschaftsbestandteil heran eine Befreiung von den Verboten der Schutzgebietsverordnung über den geschützten Landschaftsbestandteil "Abschnitte der ehemaligen Bahnlinie zwischen Krohenhammer und Göpfersgrün" vom 11.09.2000, zuletzt geändert durch Verordnung vom 24.01.2013, erneut nicht in Aussicht gestellt werden kann. Auch der Naturschutzbeirat des Landkreises Wunsiedel i.Fichtelgebirge hat sich -wie schon in der Sitzung vom 29.09.2003- am 20.11.2013 erneut gegen ein weiteres Heranrücken der Trasse an den geschützten Landschaftsbestandteil ausgesprochen.

Die höhere Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberfranken hält die Entscheidung des Naturschutzbeirates und der unteren Naturschutzbehörde für sachgerecht, nachvollziehbar und fachlich vertretbar.

Damit liegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die fachlichen Voraussetzungen für eine Trassenverschiebung nach Süden im Bereich des geschützten Landschaftsbestandteiles im Wege einer Befreiung von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung gemäß § 5 der betreffenden Schutzgebietsverordnung i.V.m. § 67 Abs. 1 und 2 BNatSchG sowie Art. 56 BayNatSchG nicht vor.

Diese Befreiung könnte zwar gemäß Art. 56 Satz 3 BayNatSchG durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden, aber nur dann, wenn die fachlichen Gründe für die Erteilung einer Befreiung vorliegen und die untere Naturschutzbehörde hierzu ihr Einvernehmen erteilt. Beide Voraussetzungen liegen hier nicht vor. Damit sprechen überwiegende öffentliche Belange hier gegen eine -weitere- Südverschiebung der Trasse in Richtung des geschützten Bahndamms.

Der dadurch erforderliche größere Flächenbedarf aus den nördlich des Bahndammes gelegenen privaten und überwiegend landwirtschaftlich genutzten Grundstücksflächen ist von den betroffenen Grundstückseigentümern im Rahmen der Abwägung ihrer Eigentumsbelange mit dem öffentlichen Interesse am Schutz des geschützten Landschaftsbestandteiles wegen der hier überwiegenden öffentlichen Belange hinzunehmen. Unzumutbare Auswirkungen für den einzelnen

Grundstückseigentümer sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in keinem Fall zu befürchten. Die mit der Grundinanspruchnahme verbundenen Auswirkungen sind demnach in den sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden gesonderten Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

In diesem Zusammenhang ist für das getroffene Abwägungsergebnis auch festzustellen, dass die vom Vorhabenträger beantragte und nunmehr auch planfestgestellte Linienführung der Ortsumfahrung eine letztlich ausgewogene Lösung darstellt, bei der die sich gegenüberstehenden Forderungen der Grundstückseigentümer und die Belange des Naturschutzes angenähert wurden. So wird z.B. im Bereich der Kreuzung mit der Wintersreuther Straße und im Bereich des Standortes des Regenrückhaltebeckens RRB-0-2 bei Bau-km 0+870 (BV-Nr. 15.2) der geschützte Landschaftsbestandteil tangiert. Eine weitere Verschiebung der Trasse in Richtung des geschützten Landschaftsbestandteiles ist allerdings aus naturschutzfachlichen Gründen - wie vorstehend dargestellt - nicht vertretbar.

Im Rahmen des gefundenen Abwägungsergebnisses war auch der Umstand zu berücksichtigen, dass die sich bei einer möglichen Südverschiebung der Straßentrasse ergebende geringere Flächeninanspruchnahme aus den nördlich der künftigen Straße gelegenen Grundstücken nicht gleichbedeutend ist mit einer dementsprechend geringeren Gesamtflächeninanspruchnahme aus Flächen im Privateigentum. Das Näherrücken an den geschützten Landschaftsbestandteil würde einen zusätzlichen Eingriff in Natur und Landschaft und den besonders geschützten Florabewuchs hervorrufen, der nach den entsprechenden naturschutzrechtlichen Kompensationsregelungen (siehe hierzu im Detail nachfolgend unter Ziffer. C.2.3.5.2 und C.2.3.5.3) wieder durch die Bereitstellung und Gestaltung einer zusätzlichen Kompensationsfläche ausgeglichen werden müsste. Dieser zusätzliche Kompensationsbedarf für die dann eintretenden zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft müsste wiederum durch den Rückgriff auf zusätzliche landwirtschaftliche Nutzflächen im Privateigentum gedeckt werden, wobei dann bisher nicht betroffene Landwirte bzw. Grundstückseigentümer neu oder zusätzlich von Grundinanspruchnahmen für landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen betroffen wären. Der Gesamtflächenbedarf für die planfestgestellte Maßnahme würde sich daher im besten Fall nicht verringern, sondern mit hoher Wahrscheinlichkeit sogar vergrößern. Insoweit wäre auch diese Lösung nicht ermessensgerecht und wird daher von der Planfeststellungsbehörde nicht als vorzugswürdig gegenüber der planfestgestellten Linienführung angesehen.

Der aus naturschutzfachlicher Sicht notwendige Pufferstreifen zwischen der Fahrbahn der St 2665 neu und dem bestehenden ehemaligen Bahndambereich mit seiner schützenswerten Flora und Fauna wurde bereits mit Zustimmung der Naturschutzfachbehörde von 30 m auf nunmehr 20 m (mit akzeptierten zusätzlichen Eingriffen im Bereich der Kreuzung der

Wintersreuther Straße und dem Standort des Regenrückhaltebeckens RRB-0-2) minimiert. Dieser Geländestreifen wird nach den festgestellten Planunterlagen vom Vorhabenträger mit erworben. Dieser Streifen soll im Rahmen des landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes als Gestaltungsmaßnahme G2 bzw. Schutzmaßnahme S2 (siehe hierzu Planunterlage 19.1) nach dem Einbau und der Modellierung von überschüssigen Erdmassen der natürlichen Sukzession überlassen werden, damit sich dort eine Besiedelung mit ein- und zweijährigen Wildkräutern entwickeln kann. Die Modellierung dieses Geländestreifens erfolgt auch so, dass damit die besonders schützenswerte Böschungfläche des ehemaligen Bahndammes nicht durch Aufschüttungen oder Auffüllungen beeinträchtigt oder entwertet wird. Wegen seines Flächenzuschnittes und seiner Zweckbestimmung ist eine landwirtschaftliche Nutzung dieses "Pufferstreifens" künftig nicht mehr möglich bzw. nicht mehr sinnvoll, weshalb er auch vom Vorhabenträger nach den festgestellten Grunderwerbsplänen mit erworben wird.

2.3.2.3.3 Gesamtbewertung der Einwendungen unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Unter Berücksichtigung der unter C.2.2 beschriebenen verkehrlichen Funktionen der St 2665 und den mit den Bauvorhaben angestrebten Zielen, nämlich durch den Bau der Ortsumfahrung gemäß den anerkannten Regeln der Technik eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität zu erreichen und die Ortsdurchfahrt von Hohenbrunn vom Durchgangsverkehr und den damit einhergehenden Immissionen zu entlasten, wird nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der möglichen Varianten der planfestgestellten Trassenführung der St 2665 neu der vom Staatlichen Bauamt Bayreuth beantragten Planlösung in ihrer unveränderten Trassierung bzw. Linienführung eindeutig der Vorzug gegeben.

Sie ist mit ihrer nunmehrigen planfestgestellten Linienführung die insgesamt ausgewogenste Lösung, weil sie die verkehrlichen sowie straßenbaulichen Anforderungen voll erfüllt, dem Gebot der Wirtschaftlichkeit sowie eines sparsamen Umganges mit Grund und Boden gerecht wird, die Interessen der Landwirtschaft und der übrigen privaten Betroffenen angemessen berücksichtigt und gleichzeitig die Umweltbelange nicht unverträglich beeinträchtigt, sowie die Immissionsbelastung der Einwohner tatsächlich vermindert und nicht nur lediglich verlagert.

2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS. Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen

Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Im Ergebnis entspricht die festgestellte Planung auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Zur Festlegung der elementaren technischen Planungsparameter ist die Einstufung der St 2665 im Netz der überörtlichen Straßen maßgebend. Diese Kriterien sind in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung - RIN - dargelegt.

Die Ortsumfahrung von Hohenbrunn-Dorf im Zuge der St 2665 fällt nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung - RIN - in die Kategoriengruppe 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 $V_e = 80 \text{ km/h}$ zugrunde gelegt.

Bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung von maximal 5.100 Kfz/24 h im Bereich der freien Strecke wird die neue Umfahrungsstraße im Zuge der St 2665 gemäß RAS-Q mit einem Regelquerschnitt RQ 9,5 ausgeführt. Die Querschnittsaufteilung RQ 9,5 setzt sich zusammen aus zwei Fahrstreifen mit je 3,00 m Breite ($\cong 6,00 \text{ m}$), zwei Randstreifen mit einer Breite von jeweils 0,25 m ($\cong 0,50 \text{ m}$ Gesamtbreite) sowie zwei Banketten mit einer Breite von jeweils 1,50 m ($\cong 3,00 \text{ m}$ Gesamtbreite), was in der Summe eine Kronenbreite von 9,50 m ergibt.

Die entsprechenden Querschnitte sind in Planunterlage 14.1 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 Gemeindeverbindungsstraße - GVS - Wintersreuther Straße erhält im Umbaubereich gemäß BV-Nr. 4.4 entsprechend dem vorhandenen Bestand einen Regelquerschnitt RQ 7,5 mit 5,50 m befestigter Fahrbahnbreite sowie zwei Bankette mit einer Breite von jeweils 1,00 m. Dieser Straßenquerschnitt ist für das vorhandene bzw. zu erwartende Verkehrsaufkommen ausreichend. Es wird dadurch auch ein Wechsel in den entsprechenden Straßenabschnitten vermieden.

Die anzupassenden Gehwege im Bereich der Egerstraße werden mit einer befestigten Gehwegbreite von 2,00 m neben den Hochborden ausgeführt.

Der neu anzulegende gemeinsame Geh- und Radweg entlang des Kreisverkehrsplatzes wird mit einer befestigten Fahrbahnweite von 4,00 m ausgeführt.

Das Querschnittsmaß des neu zu bauenden öffentlichen Feld- und Waldweges ist in Anlehnung an die Richtlinien für den ländlichen Wegebau - RLW - ermittelt und setzt sich aus einer befestigten Fahrbahnweite von 3,00 m sowie beiderseitigen befestigten Banketten mit einer jeweiligen Breite von 0,50 m zusammen, was eine - befahrbare - Kronenbreite von 4,00 m ergibt. Der entsprechende Querschnitt ist in Planunterlage 14.3 dargestellt.

Was die Linienführung der Ortsumgehungsstrasse der St 2665 auf der Plantrasse im Detail betrifft, wird auf die vorstehenden Ausführungen unter C.2.3.2.2 und C.2.3.2.3 verwiesen, wonach der Trassenverlauf sowohl im Grundriss als auch im Höhenverlauf durch die dort aufgeführten tatsächlichen Gegebenheiten maßgeblich mit bestimmt bzw. festgelegt wurde und die sich auf Trassenabrückungen beziehenden Einwendungen bzw. Forderungen wegen des überwiegenden öffentlichen Interesses als unverhältnismäßig zurückgewiesen wurden.

Es wurde soweit wie möglich vermieden, mit der neuen Trasse in vorhandene, ökologisch wertvolle Flächen einzugreifen. Vorhandene Biotop- und Naturdenkmäler sowie geschützte Landschaftsbestandteile (wie hier der ehemalige Bahndamm) wurden - soweit dies möglich war - umgangen.

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

Auch hinsichtlich des Höhenverlaufes wurden die Entwurfselemente der Gradientenplanung ausgewogen gewählt.

Mit minimalen Ausrundungen von 2.720 m in der Wanne sowie 12.000 m in der Kuppel sowie einer maximalen Längsneigung von 4,5 % im Neubaubereich der Staatsstraße werden die Grenzwerte der RAS-L nicht nur eingehalten, sondern deutlich unterschritten.

2.3.4 Immissionsschutz, Bodenschutz

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 (siehe hierzu Abschnitt C.2.3.2.3 und C.2.3.2.3) und nachfolgend dargelegt wird.

Die Plantrasse entlastet die Anwohner an der derzeitigen Ortsdurchfahrt von Hohenbrunn von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist neben der in erster Linie angestrebten Herausnahme des überregionalen Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt und der Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse (siehe hierzu C.2.2.1 und C.2.2.2) ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebäude 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. mit 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).

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Ortsumfahrung von Hohenbrunn im Zuge der St 2665 hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung, also ein für andere Belange nachteiliges weiteres Abrücken von der Bebauung von Hohenbrunn-Dorf in Richtung Süden nicht geboten und auch nicht verhältnismäßig. Zur Begründung wird hierzu nochmals auf die weitergehenden Ausführungen unter C.2.3.2.3 verwiesen, in der die im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen nach einer weiteren Südverschiebung der geplanten Trassenführung zurückgewiesen wurden.

2.3.4.1.2 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 nachfolgende 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.

2.3.4.1.3 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.

Für die vorgesehene Baumaßnahme wurde eine eigene Verkehrsuntersuchung bei Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak aus München in Auftrag gegeben, die mit dem Stand vom Juni 2012 vorgelegt wurde. Die wesentlichsten und für das Planfeststellungsverfahren maßgebenden Ergebnisse sind in Planunterlage 1 -Erläuterungsbericht- unter Ziffer 2.4.2 -Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse- dargestellt. Danach wurde für das Prognosejahr 2025 auf der künftigen Ortsumfahrung von Hohenbrunn im Zuge der St 2665 eine durchschnittliche werktägliche

Verkehrsbelastung (DTV₂₀₂₅) von 5100 Kfz/24 h ermittelt. Der durchschnittliche werktägliche Schwerverkehrsanteil beträgt mit ca. 230 Kfz/24 h rd. 4,5 %.

Auf der bisherigen Ortsdurchfahrt verbleiben im Prognosejahr 2025 -je nach betrachtetem Teilabschnitt- noch 500 bis 800 Kfz/24 h als örtlicher Ziel- und Quellverkehr. Dies bedeutet für den Bereich der derzeitigen Ortsdurchfahrt eine Verkehrsentlastung -gegenüber dem derzeitigen bzw. im Jahr 2025 ohne Bau der Ortsumfahrung sich einstellenden Zustand- zwischen 87 und 91 %.

Für die durchzuführende Lärmberechnung wurde der Lkw-Anteil aufgrund der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen für den Bereich der reinen Neubaustrecke der künftigen Ortsumfahrung jeweils tagsüber mit 4 % und nachts mit 6 % angesetzt. Die Ansetzung dieser Verkehrsbelastungsdaten beruht -wie bereits 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 (100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw), die Steigungsverhältnisse (< 5 % auf der gesamten Neubaustrecke), der Fahrbahnbelag Splittmastixasphalt mit einem Korrekturfaktor von -2 dB(A) sowie die Geländetopographie mit in die vorgenommenen Lärmschutzberechnungen ein.

2.3.4.1.4 Beurteilung und Ergebnis

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

Es wurden für die in der Nähe bzw. im Einwirkungsbereich der künftigen Neubautrasse gelegene Wohnbebauung bzw. gewerbliche Bebauung Lärmberechnungen an insgesamt 6 Wohngebäuden jeweils an allen Stockwerken bzw. Häuserfronten, insgesamt an 30 Immissionsorten durchgeführt, die, ebenso wie die detaillierten Berechnungsergebnisse, in den schalltechnischen Berechnungen (Planunterlage 17) dargestellt sind.

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

Der Bau der Ortsumfahrung von Hohenbrunn im Zuge der St 2665 stellt zwischen den Anschlüssen an das bestehende Verkehrsnetz einen

Straßenneubau im Sinne des § 41 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV dar. Danach gelten in vorliegendem Fall für die lärmtechnische Beurteilung die Grundsätze der Lärmvorsorge; d.h. an Gebäuden mit Grenzwertüberschreitungen besteht dem Grunde nach Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen. Der aktive Lärmschutz (z.B. der Bau von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen) hat dabei grundsätzlich Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. durch den Einbau von Lärmschutzfenstern).

Die durchgeführten Immissionsberechnungen für die insgesamt 30 Immissionsorte haben ergeben, dass unter Zugrundelegung des Gebietscharakters eines Dorf- und Mischgebietes mit den Immissionsgrenzwerten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts an zwei Wohngebäuden (Egerstraße 140 und Egerstraße 148) Grenzwertüberschreitungen von bis zu 4,3 dB(A) nachts zu verzeichnen sind. Auch in den Außenwohnbereichen für die beiden genannten Anwesen sind Überschreitungen des Tagesimmissionsgrenzwertes von 64 dB(A) um bis zu 1,6 dB(A) zu verzeichnen.

Um die von den Lärmgrenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude und die dazu gehörenden Außenwohnbereiche ausreichend zu schützen, sieht die Planung des Staatlichen Bauamtes Bayreuth gemäß Nr. 9.1 BV zwischen Bau-km 0+135 und Bau-km 0+210 den Bau einer maximal 4,00 m über Fahrbahngradiente hohen hochabsorbierenden Lärmschutzwand links der St 2665 neu mit folgenden Detailabmessungen vor:

Abmessungen der Lärmschutzwand:

von Bau-km	bis Bau-km	Höhe über Gradiente
0+135	0+180	4,00 m
0+180	0+190	3,50 m
0+190	0+200	3,00 m
0+200	0+210	2,50 m

Unter Berücksichtigung dieser vom Vorhabenträger zum Bau vorgesehenen Lärmschutzwand ergeben die durchgeführten Lärmberechnungen (s. Ziffer 5 von Planunterlage 17), dass dann in keinem Fall mehr Lärmgrenzwertüberschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts mehr zu verzeichnen sind. Auch in den betroffenen Außenwohnbereichen sind keine Lärmgrenzwertüberschreitungen mehr zu verzeichnen. Insgesamt gewährleistet die vom Staatlichen Bauamt Bayreuth vorgesehene Schallschutzwand die Einhaltung eines Schallschutzniveaus für die betroffene Wohnbebauung auf der Grundlage der Lärmvorsorge. Weitergehende Lärmschutzvorkehrungen waren daher seitens des Vorhabenträgers nicht vorzusehen bzw. ihm seitens der Planfeststellungsbehörde nicht aufzuerlegen.

Nachdem somit künftig die Grenzwerte, die für eine ausreichende Lärmvorsorge maßgebend sind, in allen Fällen eingehalten werden, waren auch keine zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. der Einbau von Lärmschutzfenstern) vorzusehen bzw. anzuordnen.

Einzuräumen ist, dass die Südfront des Anwesens Egerstraße 140 künftig näher an der neuen St 2665 liegen wird, als die Nordfront dieses Gebäudes derzeit an der bestehenden St 2665 liegt. Da dieses Wohngebäude am nächsten zum Baubeginn und des Beginnes der Umgehungsstraße liegt, ist wegen der bereits unter Ziffer C.2.3.2.2 und C. 2.3.2.3 geschilderten trassierungstechnischen Vorgaben bzw. "Zwangspunkte" eine weiter vom Anwesen abgerückte Trassenführung in diesem Bereich nicht möglich. Die Trassierung der St 2665 neu im Bereich des Anwesens Egerstraße 140 ist somit vom Eigentümer dieses Anwesens im überwiegenden öffentlichen Interesse hinzunehmen. Jedenfalls bewirkt die dort vorgesehene Lärmschutzwand, dass die Grenzwerte der Lärmvorsorge von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts auch für dieses Wohnanwesen -bezogen auf die neue Ortsumfahrung- eingehalten werden.

Was die bestehende St 2665 betrifft, findet dort künftig nur noch geringfügiger Ziel- und Quellverkehr in Höhe von max. 800 Kfz/24 h statt, was gegenüber den derzeit direkt an der St 2665 stehenden Anwesen von Holenbrunn eine erhebliche Lärm- und Abgasentlastung bewirkt, nachdem die Egerstraße in diesem Bereich um ca. 87 % des bisherigen Gesamtverkehrsaufkommens durch die neue Ortsumfahrung entlastet wird. Außerdem wird durch die Anpassung der Egerstraße an den neu zu errichtenden Kreisverkehrsplatz die Egerstraße gegenüber dem derzeitigen Zustand künftig deutlich vom Anwesen Egerstraße 140 abgerückt, was eine weitere Entlastung für dieses Anwesen bedeutet.

2.3.4.1.5 Behandlung der Stellungnahmen und Äußerungen zum Thema Lärmschutz

Die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen des Staatlichen Bauamtes Bayreuth und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen, im Bereich der Neubaustrecke der Ortsumfahrung von Holenbrunn von Bau-km 0+135 bis Bau-km 0+210 links der Fahrbahn der St 2665 neu eine 75 m lange und bis zu 4,00 m über Gradierte hohe hochabsorbierende Lärmschutzwand gemäß BV-Nr. 9.1 zu errichten, wurden vom Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberfranken überprüft und mit dessen Stellungnahme vom 06.03.2013 Nr. 50-4354.30-1 sowohl von den Berechnungsergebnissen her als auch hinsichtlich des Ausmaßes der vom Vorhabenträger bereits in den Antragsunterlagen vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand nach BV-Nr. 9.1) vollinhaltlich bestätigt. Insoweit wurden auch seitens der Fachbehörde keinerlei weitere Vorkehrungen zum -weiter verbesserten- Lärmschutz oder sonstigen Immissionsschutz gefordert.

Die diesbezüglich unter Teil A Ziffern 3.4.1 und 3.4.2 aufgenommenen Nebenbestimmungen betreffen lediglich die Berücksichtigung eines lärmindernden Straßenoberflächenbelages sowie den Lärmschutz während der Bauzeit und stellen insoweit keine zusätzlichen Anspruchsgrundlagen für die Herstellung besonderer Lärmschutzvorkehrungen dar.

Die Zugrundelegung des Prognosejahres 2025 für die Beurteilung der Erforderlichkeit von Lärmschutzvorkehrungen erscheint nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde noch ausreichend, da für die geplante Maßnahme ohnehin ein spezifisches Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben und im Jahre 2012 auch erstellt wurde. Für Straßenplanungen im Bereich der bayerischen Straßenbauverwaltung aus diesem Planungszeitraum wird ebenfalls noch das Jahr 2025 als Prognosezeitpunkt angesetzt.

Zum Problembereich "Gewährleistung eines ausreichenden Lärmschutzes" ist noch auf Folgendes hinzuweisen:

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.

Die Lärmpegelwerte wurden nach der RLS-90 ermittelt, die die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nach § 3 Satz 1 als verbindliches Verfahren zur Beurteilung der Lärmimmissionen von Straßen festlegt.

In dieses Berechnungsverfahren werden alle maßgeblichen Faktoren einbezogen, z.B. (prognostizierte) Verkehrsbelastung, Lkw-Anteil, Fahrbahnbelag, Steigungsverhältnisse, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Höhenlage der Straße, insbesondere auch die jeweilige Topographie, meteorologische Faktoren, umgebende Bebauung, Reflexionen usw. Bei der Windrichtung wird von einer ganzjährigen Mitwindwetterlage ausgegangen, d.h. man unterstellt zugunsten der Anlieger, dass der Wind das ganze Jahr vom Emissionsort in Richtung auf den Immissionsort zu weht, was in der Realität nicht der Fall sein wird. Für die komplexe Lärmberechnung werden 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. Die schalltechnischen Berechnungen fußen -wie

bereits dargestellt- auf der prognostizierten Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025.

Vereinzelt geltend gemachte Wertminderungsansprüche wegen der zukünftigen Lärm- und Abgasbelastung werden als unbegründet zurückgewiesen, weil die künftige Lärmbelastung in den meisten Fällen weit unterhalb der vom Ordnungsgeber 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 lärmmindernden Belages als Straßenoberfläche (Korrekturwert von -2 dB(A), z.B. Splittmastixasphalt) angesetzt, der auf Dauer eine Lärmreduzierung von -2 dB(A) bewirkt. Auch bei der Erneuerung der Fahrbahndecke müssen mindestens gleichwertige lärmmindernde Beläge zum Einsatz kommen (vgl. Auflage 3.4.1 unter Teil A des Beschlusstextes).

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

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

2.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung -RLuS 2012- verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

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

Die Richtlinien RLuS 2012 beschreiben ein Verfahren, mit dessen Hilfe eine Abschätzung der Auswirkungen verkehrsplanerischer Veränderungen auf die Immissionsbelastung an Straßenabschnitten möglich ist.

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

Im vorliegenden Fall wurde die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV bei dem der Trasse am nächsten gelegenen Gebäude (Anwesen Egerstraße 140) untersucht. Die unter Ziffer 6.2 des Erläuterungsberichtes -Planunterlage 1- aufgeführten Berechnungsergebnisse zeigen, dass die maximalen Grenzwertüberschreitungen für NO₂ (maximal 18 Überschreitungen, hier 8 Überschreitungen) und PM₁₀ (maximal 35 Überschreitungen, hier 29 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 Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberfranken hat in seiner Stellungnahme vom 06.03.2013 diese Bewertung bestätigt. Damit wird für die neu betroffenen Wohngebäude in Trassennähe der künftigen Ortsumfahrung von Holenbrunn-Dorf im Zuge der St 2665 keine neu induzierte verkehrsbedingte Zusatzbelastung durch den Betrieb der Umfahrungsstraße entstehen, so dass sich die für diese Wohnbereiche künftig ergebende Gesamtbelastung weiterhin im Rahmen der bereits bestehenden Vorbelastung bewegen wird. Gesonderte Schutzmaßnahmen zur Senkung der künftigen Abgasbelastung waren daher in diesem Planfeststellungsverfahren weder zu treffen noch sonst anzuordnen.

2.3.4.3 Bodenschutz

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

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i.V.m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit bis zu 5100 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. 5100 Fahrzeugen/Tag und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

2.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege

2.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens 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.

Naturschutzgebiete (§ 23 BNatSchG), Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG) und Naturdenkmäler (§ 28 BNatSchG) sind im Untersuchungsgebiet nicht ausgewiesen.

Die vorgesehene Straßenbaumaßnahme liegt im Naturpark Fichtelgebirge (§ 27 BNatSchG).

Gemäß § 29 BNatSchG ist der ehemalige Bahndamm zwischen der Wintersreuther Straße auf der ehemaligen Bahnlinie zwischen Krohenhammer und Göpfersgrün als ein "Geschützter Landschaftsbestandteil" im Einwirkungsbereich der Straßenbaumaßnahme ausgewiesen.

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 -gebüsch und allgemein geschützte Lebensräume aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen beeinträchtigt werden. Die Gründe hierfür ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der planfestgestellten Lösung.

Was die Beeinträchtigung des ehemaligen Bahndammes betrifft, so hat die untere Naturschutzbehörde der vorgelegten Planung des Staatlichen Bauamtes Bayreuth, die allenfalls geringfügige Beeinträchtigungen des geschützten Landschaftsbestandteiles durch den Bau des notwendigen Regenrückhaltebeckens RRB-0-2 sowie die verkehrsgerechte Ausgestaltung des Kreuzungsbereiches mit der Wintersreuther Straße verursachen, zugestimmt und die Planung des Staatlichen Bauamtes Bayreuth aus naturschutzfachlicher Sicht -zuletzt wurde dies im Erörterungstermin am 11.11.2014 nochmals ausdrücklich bestätigt- mitgetragen.

Von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung konnte für diese geringfügigen Eingriffe mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. Art. 56 BayNatSchG aus überwiegendem öffentlichen Interesse erteilt werden. Die materiellen Voraussetzungen gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegen hier aufgrund der Erforderlichkeit des Vorhabens (siehe Teil C Ziffer 2.2 der Gründe) unter Berücksichtigung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen (siehe Teil C Ziffer 2.3.5.3 der Gründe) vor, ebenso wie die formellen Voraussetzungen (Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde).

Dies gilt allerdings nicht für die im Anhörungsverfahren mehrfach erhobene Forderung nach einer -weiteren- südlichen Verschiebung der Umgehungsstraßentrasse mit der Folge eines zusätzlichen -weitaus schwerwiegenderen- Eingriff in den geschützten Landschaftsbestandteil. Für diesen zusätzlichen Eingriff liegen weder die materiellen (überwiegende entgegenstehende öffentliche Belange des Naturschutzes) noch die formellen (Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde) Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach den vorstehend genannten Normen des Naturschutzrechtes vor, so dass sowohl die formelle Befreiung als auch das weitere Heranrücken der Trasse an den geschützten Landschaftsbestandteil zu versagen waren. Auf die weitergehenden Ausführungen unter Teil C Ziffer 2.3.2.3 der Gründe wird insoweit Bezug genommen.

2.3.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

2.3.5.1.2.1 Zugriffsverbote

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, 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. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

2.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den "fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)" in der Fassung des Schreibens der Obersten Baubehörde vom 24.03.2011 (GZ IIZ7-4022.2-001/05). Korrigierend zur deutschen Regelung und diesen "Fachlichen Hinweisen" ist nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.07.2011 (Az. 9A 12.10) Art. 12 Abs. 1 Buchstabe a FFH-RL zu berücksichtigen, der unter "absichtlichen Tötungen" auch die Fälle des billigenden Inkaufnehmens von Tötungen erfasst (EuGH vom 18.05.2006 RS. C-221/04).

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

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

Die 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, ist festzuhalten, dass die vorliegende und in den Planunterlagen enthaltene Untersuchung für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend ist. 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).

2.3.5.1.2.3 Konfliktanalyse und Ergebnis

Wie bereits vorstehend unter C.2.3.5.1.2.2 angedeutet, sind die vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen Bestandteil der Projektplanung und 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 Anhanges 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:
Wiederverwendung des örtlichen Erdmaterials - bei den Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass ein natürlicher Übergang zwischen dem Bauwerk Straße einschließlich Damm und der angrenzenden Grünflächen gebildet wird - sowie Entwicklung naturnaher Böschungen
- Minderungsmaßnahme M2:
Durchführung der Holzungsarbeiten im Winterhalbjahr sowie Beseitigung von Strukturen vor Baubeginn, die Vögeln als Nistplatz dienen könnten, zum Schutz der Avifauna zur Vermeidung von Beeinträchtigungen während der Brutzeit
- Minderungsmaßnahme M3:
Regenrückhalte- und Absetzbecken mit integrierten Leichtflüssigkeitsabscheidern zur kontrollierten Zuführung von Straßenwässern an die vorhandenen Vorfluter zur Verminderung von Schadstoffeinträgen
- Schutzmaßnahme S1:
Durchführung von Baumschutzmaßnahmen während des Baubetriebes gemäß DIN 18920 und RAS LP-4 durch Ausweisung von Tabuflächen für den Baubetrieb
- Schutzmaßnahme S2:
Im "östlichen" Bauabschnitt: Abstand der neuen Straßentrasse von mindestens 20 m zum "Geschützten Landschaftsbestandteil" (alter Bahndamm)

Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (= CEF-Maßnahmen), d.h. vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen i.S.v. § 44 Abs. 5 BNatSchG, um Gefährdungen lokaler Populationen zu vermeiden, sind aufgrund der Eingriffsintensität und deren Erheblichkeit hingegen nicht notwendig.

Die vorstehend genannten Maßnahmen sind in den Planunterlagen 1 -Erläuterungsbericht- (unter Ziffern 5.5 und 6.4), 19.1 sowie

19.3 ausführlich dargestellt und im Einzelnen vertieft beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

In der saP (Planunterlage 19.3) wurde der vorhandene bzw. 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 2665 -Ortsumfahrung von Holenbrunn- 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
An Säugetieren wurden vier Fledermausarten untersucht, und zwar das Braune Langohr, die Wasserfledermaus, die Nordfledermaus sowie die Zwergfledermaus.
Bei den im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Planunterlage 19.2) unter Konflikt-Nr. K1 (Verlust von Großgehölzen) erfassten Bäumen wurden in einer Übersichtsbegehung keine Hinweise auf potenzielle Fledermaus-Quartiere (Baumhöhlen, Rindenspalten) festgestellt.
Da im Zusammenhang mit dem Neubau der St 2665 keine erhebliche Zunahme des Verkehrsaufkommens zu erwarten ist, ist keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos jagender Fledermäuse mit Kfz zu prognostizieren, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Fortpflanzungsrate der lokalen Fledermaus-Populationen führen könnte.

Unter Berücksichtigung der vorstehend beschriebenen Minderungsmaßnahme M2, die im Zuge der Bauausführung vorgesehen ist, kommt das Gutachten der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zum Ergebnis, das im gegebenen Fall keine Verbotstatbestände des § 44 ASbs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Die Auswirkungen auf die Tierarten Kriechtiere, Lurche, Libellen, Käfer, Tagfalter, Nachtfalter sowie Schnecken und Muscheln wurden von den Naturschutzfachbehörden 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), und zwar größtenteils aus dem Grund, dass für den möglichen Eingriffsraum keine Nachweise vorliegen oder diese im untersuchten Raum großräumig nicht vorhanden sind bzw. dort keinen geeigneten Lebensraum finden (können).

- Hinsichtlich der Europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie ergab die artenschutzrechtliche Überprüfung Folgendes:
Es wurden 33 Vogelarten als (potenzielle) Brutvögel im Wirkungsraum des Straßenbauvorhabens eingestuft. Hierbei handelt es sich um weit verbreitete und bayernweit häufige Arten, von denen Goldammer und Türkentaube aufgrund potenzieller Gefährdungen auf der Vorwarnliste Bayerns bzw. Deutschlands stehen. Die einzelnen Vogelarten sind unter Ziffer 4.2 der Planunterlage 19.3 aufgeführt. Hierauf wird verwiesen.

Vom geplanten Eingriff sind keine straßenbegleitenden Bäume oder naturnahe Hecken betroffen.

Fast alle nachgewiesenen oder potenziell zu erwartenden Arten sind weit verbreitet und können den Gilden der Waldvögel und der Vögel der offenen und halboffenen Landschaft zugerechnet werden. Es handelt sich dabei fast ausschließlich um Arten, deren Wirkungsempfindlichkeit projektspezifisch so gering ist, dass mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ausgelöst oder verwirklicht werden können.

Dies wurde im Rahmen der saP auch exemplarisch aufgrund einer vertieften Untersuchung der Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Vogelarten Baumpieper und Rebhuhn, die in der Roten Liste Bayern jeweils als gefährdete Art geführt werden, belegt und nachgewiesen.

- Hinsichtlich der weiteren streng geschützten Pflanzen und Tierarten ohne gemeinschaftsrechtlichen Schutzcharakter ergab die artenschutzrechtliche Überprüfung Folgendes:

Im Wirkungsbereich der vorgesehenen Straßenbaumaßnahme wurden keine streng geschützten Pflanzenarten ohne gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus festgestellt.

Als besonders geschützte Tierart ohne gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus wurde die Wald- oder Bergeidechse festgestellt. Sie ist keine Art, die in der FFH-Richtlinie aufgeführt ist, und gilt in der bundesweiten Roten Liste als nicht gefährdete Art. Sie bewohnt in Nord- und Ostbayern ein breites Spektrum an Lebensräumen. Dazu gehören vor allem Moorrandbereiche, Lichtungen und lichte Waldbereiche, Waldränder, Hecken und trockene oder feuchte Magerwiesen und Wegränder. Alle Lebensräume zeichnen sich -neben einer gewissen Grundfeuchte- durch eine Kombination aus Zwergsträuchern, kurzrasiger krautiger Vegetation mit kleinen vegetationslosen Flächen und Totholz aus. Neben geeigneten Sonnplätzen, Verstecken und Winterquartieren findet die Waldeidechse bei dieser Habitatstruktur auch eine breite Nahrungsbasis und günstige Jagdmöglichkeiten.

Im näheren Umfeld der geplanten Straßenbaumaßnahme besiedelt die Wald- oder Bergeidechse die lichten Bereiche entlang des Südhangs am

ehemaligen Bahndamm.

Aus naturschutzfachlicher Sicht können allerdings Beeinträchtigungen für die Wald- oder Bergeidechse durch den Straßenbau ausgeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen zum Bestand und der Betroffenheit der streng geschützten Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie der EU-Vogelschutzrichtlinie sowie der streng geschützten Arten ohne gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus kann im Rahmen der Auswertung vorhandener Unterlagen sowie eigener Erhebungen für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zusammenfassend festgestellt werden, dass im Rahmen des Baues der Ortsumfahrung von Holenbrunn keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG verwirklicht werden. Durch die geplante Baumaßnahme erfolgt keine Verschlechterung der Erhaltungszustände von Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie oder europäischer Vogelarten.

Da im Ergebnis keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG verwirklicht werden und sich der Erhaltungszustand der durch das Projekt betroffenen Arten unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nach vorliegendem Kenntnisstand nicht projektbedingt verschlechtern wird, waren im gegebenen Fall weder Planungsalternativen noch die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu prüfen, da dem Straßenbauprojekt aus artenschutzrechtlicher Sicht keine Hinderungsgründe entgegenstehen.

2.3.5.1.2.4 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Artenschutz

Die höhere Naturschutzbehörde hat die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der hierzu vorgesehenen konfliktmindernden Minderungs- bzw. Schutzmaßnahmen keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt bzw. verwirklicht, aus naturschutzfachlicher Sicht ausdrücklich bestätigt. Zusätzliche Forderungen hierzu wurden von ihr nicht erhoben.

Soweit der Bevollmächtigte der privaten Einwender P01 und P02 in seinem Einwendungsschreiben vom 20.03.2013 aus den umweltfachlichen Untersuchungen der Planunterlage 19.1 sowie aus der saP (Planunterlage 19.3) zitiert, handelt es sich nicht um Einwendungen gegen die Bestandserfassung und Betroffenheitsfeststellungen hinsichtlich der streng geschützten Tierarten, sondern lediglich um die Wiedergabe der entsprechenden fachlichen Feststellungen. Ziel dieser Einwendungen ist es dabei, diese fachlichen Feststellungen als nicht so gravierend darzustellen, um doch ein weiteres Heranrücken der Ortsumfahrung an den nach § 29 BNatSchG geschützten Landschaftsbestandteil des ehemaligen Bahndammes zu ermöglichen.

Dabei wird allerdings übersehen, dass sich die zitierten Aussagen

ausschließlich auf die Belange des besonderen und strengen Artenschutzes i.S.d. § 44 BNatSchG beziehen. Demgegenüber genießen allerdings auch die sonst festgestellten Tier- und Pflanzenarten eine naturschutzfachliche Wertigkeit, die im Einzelnen auch bei den fachlichen Naturschutzbelangen i.S. der entsprechenden Eingriffs- und Kompensationsregelungen zu berücksichtigen sind. Im Einzelnen wird dazu auf die nachfolgenden Ausführungen unter C.2.3.5.2 und C.2.3.5.3 der Gründe verwiesen und zu der fachlichen Begründung der Ablehnung einer weiteren Südverschiebung der Umfahrungsstraßenrasse auf die vorstehenden Ausführungen unter C.2.3.2.3 der Gründe.

2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (Art. 9 BayStrWG). 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 unter Ziff. 5 und 6.4 von Planunterlage 1 -Erläuterungsbericht- sowie in Planunterlage 19.1 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 9 sowie Planunterlagen 19.1 und 19.2) 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 19.1 unter Ziffern 4.4 und 5 beschrieben.

Die Beeinträchtigungen für die Belange von Natur und Landschaft wiegen nicht so schwer, dass sie der Planung des Baus der Ortsumfahrung von Hohenbrunn im Zuge der St 2665 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. Dies gilt insbesondere für eine weitere Südverschiebung der Trasse in Richtung des geschützten Landschaftsbestandteiles "Ehemalige Bahntrasse". Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Teil C.2.3.2.3 der Gründe wird insoweit Bezug genommen.

2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

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

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

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

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

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung

unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

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

2.3.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses 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 9 sowie Planunterlage 19.1 und 19.2) verwiesen.

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, insbesondere hinsichtlich des geschützten Landschaftsbestandteiles des ehemaligen Bahndammes, sondern auch hinsichtlich der Eingriffe in die vorhandenen landwirtschaftlichen

Strukturen und der wasserwirtschaftlichen Gegebenheiten sowie auch unter Einbeziehung der künftigen Immissionsbelastungen.

Unter Einbeziehung der vorstehenden Ausführungen unter C.2.3.5.3.1 zur Berücksichtigung der sich bietenden Vermeidungs- bzw. Minimierungsmöglichkeiten (siehe hierzu auch Planunterlage 19.1 Ziffern 4.4) ist festzuhalten, dass weitere Minimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der erforderlichen Eingriffe unter Berücksichtigung und Abwägung der verkehrlichen Belange und der Belange der Verkehrssicherheit nicht mehr bestehen. Die mit der Realisierung des Straßenbauvorhabens verbundenen Eingriffe sind damit unvermeidbare Beeinträchtigungen.

2.3.5.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. 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, trat zwar zum 01.09.2014 in Kraft, sie ist aber nur für Verfahren anzuwenden, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung beantragt werden. Im vorliegenden Verfahren, das bereits seit 2013 anhängig ist, gilt noch die bisherige Regelung.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang

der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Wie in Planunterlage 19.1 (unter Ziffer 4.3) sowie in Planunterlage 19.2 -landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan- dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Auf der gesamten Neubaustrecke -Konfliktbereich KV- von ca. Bau-km 0+120 bis Bau-km 1+414 kommt es zu einer Versiegelung/Überbauung von Flächen mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung sowie zur Versiegelung von Brachflächen auf dem ehemaligen Bahndamm durch die St 2665 neu auf einer Fläche von rd. 0,84 ha.
- Im Konfliktbereich K1 von Bau-km 0+120 bis Bau-km 0+500 sowie bei Bau-km 1+000 kommt es im Bereich des ehemaligen Bahndammes zur Überbauung einschließlich Gehölzrodung und Dammverbreiterung auf einer Fläche von ca. 0,36 ha. In diesem Bereich kommt es zu Verlusten von Großgehölzen und Pioniervegetation mit überwiegend allgemeiner Schutzfunktion und hoher Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild, zu Verlusten von Lebensräumen (Habitat für Kleinsäuger, Reptilien, Vögel und Insekten) sowie zur Störung des Landschaftsbildes durch Eingriffe in die Oberflächengestalt.
- Im Konfliktbereich K2 von Bau-km 0+515 bis Bau-km 1+414 kommt es zu Landschaftsbildbeeinträchtigungen durch Eingriffe in die derzeitige Oberflächengestalt durch die vorgesehenen Einschnitts- und Dammböschungen und dadurch zur Veränderung des natürlichen Reliefs, zur Zerschneidung von Landschaftsräumen sowie zur Verlärmung von bislang unverlärmten Bereichen.
- Im Konfliktbereich K3 südlich der Neubaustrecke von ca. Bau-km 0+530 bis Bau-km 1+300 kommt es trotz des vorgesehenen Mindestabstandes der Straßentrasse von rd. 20 m zu geringen Beeinträchtigungen des geschützten Landschaftsbestandteiles nach § 29 BNatSchG der ehemaligen Bahntrasse zwischen Krohenhammer und Göpfersgrün, einem Landschaftsraum mit überwiegend allgemeiner Schutzfunktion und hoher Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild (wie bereits ausführlich unter C.2.3.2.3 der Gründe dargestellt).
Darüber hinaus kommt es in diesem Bereich auch zu Beeinträchtigungen durch Immissionen sowie zu Beeinträchtigungen von Lebensräumen (Habitat für Kleinsäuger, Reptilien, Vögel und Insekten).
- Im Konfliktbereich K4 ca. bei Bau-km 0+500 nördlich der Kreuzung der Wintersreuther Straße kommt es darüber hinaus zu Landschaftsbildbeeinträchtigungen durch Versiegelung und Überbauung von Baumstandorten und damit einhergehend zum Verlust von bedeutsamen Vegetationsstrukturen durch die notwendige Fällung von bestehenden Großbäumen.

Wie bereits vorstehend unter Ziffer C.2.3.5.3.2 ausgeführt, hat der Vorhabenträger bei der Planerstellung darauf geachtet, die durch die Straßenbaumaßnahme entstehenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes entsprechend den Anforderungen des § 15 BNatSchG durch Schutzvorkehrungen oder andere Maßnahmen zu vermeiden oder zu verringern.

Aufgrund verschiedener straßenbautechnischer Zwangspunkte (Anschlüsse am Baubeginn und am Bauende sowie Anbindung der Wintersreuther Straße) waren grundlegende Optimierungen des Trassenverlaufs in Lage und Höhe nicht realisierbar. Allerdings wird die Trassenführung im Zuge der Schutzmaßnahme S2 zum Erhalt und Schutz des geschützten Landschaftsbestandteiles der ehemaligen Bahnlinie in diesem Bereich auf der Nordseite um 20 m in Richtung Norden abgerückt.

Eingriffe in das Landschaftsbild, die durch Damm- oder Einschnittslagen mit höheren Böschungen begründet sind, werden durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen vermindert, und zwar durch Abrundungen der Böschungskanten, durch eine unregelmäßige Gestaltung der Böschung sowie durch den Verzicht auf Bepflanzungen, soweit möglich und angezeigt.

Dazu sind noch folgende weitere Minderungs- und Schutzmaßnahmen vorgesehen:

- Schutzmaßnahme S1:
Dominierende Laubgehölze sind zu erhalten, auch durch Ausweisung von Tabuflächen für den Baubetrieb. Weiter werden während des Baubetriebs Baumschutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 durchgeführt.
- Minderungsmaßnahme M1:
Örtlich anfallendes Stein- und Erdmaterial wird je nach Eignung im Rahmen der Bauabwicklung wieder verwendet.
- Minderungsmaßnahme M2:
Die Durchführung der notwendigen Holzungsarbeiten erfolgt im Winterhalbjahr außerhalb der Vogelbrutperiode und die Beseitigung von Strukturen, die Vögeln als Nistplatz dienen könnten, erfolgen zum Schutze der Avifauna bereits zu Baubeginn, um insgesamt eine Beeinträchtigung der Fauna während der üblichen Brutzeit zu vermeiden.
- Minderungsmaßnahme M3:
Um eine Belastung der Oberflächengewässer durch die Einleitung der Straßenentwässerung gering zu halten, werden die Entwässerungsmulden an neu zu errichtende Regenrückhaltebecken angeschlossen, um eine kontrollierte Zuführung von Straßenwässern an die Vorfluter sowie eine Verminderung der Schadstoffeinträge in die Vorfluter zu erreichen.

Zusätzlich zu den vorstehend beschriebenen Maßnahmen sind insbesondere zur Einbindung des neuen Straßenkörpers in die umgebende Landschaft noch drei weitere sog. Gestaltungsmaßnahmen (G1 bis G3) vorgesehen, die zusätzlich -wenn auch in eingeschränktem Umfang- multifunktionale

Funktionen erfüllen, z.B. als Trittsteinbiotope bzw. als Vernetzungselemente oder auch als Pufferstreifen:

- Gestaltungsmaßnahme G1:
Schaffung von Grünflächen auf den Straßenböschungen
Neue Böschungen werden in der Regel mit Landschaftsrasen begrünt; wo dies aus Erosionsschutzgründen möglich ist, wird auch Sukzession zugelassen und in diesen Bereichen auf eine Oberbodenandeckung und eine Ansaat völlig verzichtet.
Mit der Gestaltung der straßenbegleitenden Grünflächen sollen folgende Ziele erfüllt werden: Sicherung und Schutz der Verkehrsanlagen sowie verkehrstechnische Aufgaben (insbesondere Erosionsschutz an Böschungen sowie optische Führung).
- Gestaltungsmaßnahme G2:
Gestaltung der Zwischenfläche - Seitenstreifen
Der Zwischenbereich zwischen der neuen Straßentrasse und dem geschützten Landschaftsbestandteil dient künftig als Pufferstreifen und wird nach dem Einbau von überschüssigen Erdmassen der natürlichen Sukzession überlassen. Er soll sich mehr oder weniger schnell durch eine Besiedlung aus ein- und zweijährigen Wildkräutern entwickeln. Evtl. Pflegemaßnahmen werden in Absprache mit der unteren Naturschutzbehörde festgelegt.
- Gestaltungsmaßnahme G3:
Naturnahe Gestaltung der Regenrückhaltebecken
Zur landschaftlichen Einbindung dieser Nebenanlagen und zur Übernahme eingeschränkter Trittsteinfunktionen.

Auch unter Berücksichtigung aller geplanten Minderungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen führt die Ausführung des festgestellten Straßenbauvorhabens zu erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes, die letztlich als unvermeidbare Beeinträchtigungen zu qualifizieren sind.

Dabei handelt es sich zum einen um die nachhaltige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Eingriffe in das Relief und die Beeinträchtigung der Grünstrukturen (Biotope) durch die neue Straßentrasse und zum anderen um die Mehrversiegelung bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen, da durch den Ausbau und die Verlegung der Trasse der St 2665 landwirtschaftlich genutzte Flächen neu versiegelt werden.

Dabei handelt es sich um eine Fläche von 8.411 m², die bezüglich ihrer Wertigkeit für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild als landwirtschaftliche Flächen mit Ackernutzung und damit im Sinne der Eingriffsregelung als sog. "Gebiete geringer Bedeutung" zu qualifizieren sind. Der Ausgleichsfaktor für derartige Flächen ist gemäß den "Gemeinsamen Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz" (Stand: 21.06.1993)

mit 0,3 anzusetzen, woraus sich eine erforderliche Ausgleichsfläche von 2.523 m² ermittelt.

Bei der Erstellung des Maßnahmenkonzeptes des landschaftspflegerischen Begleitplanes wurden die vorliegenden raumübergreifenden Fachplanungen (z.B. Landschaftsentwicklungskonzept Oberfranken-Ost, Arten- und Biotopschutzprogramm des Landkreises Wunsiedel, Biotopkartierung) 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.

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 19.1 Ziffer 5.3 dargestellt. Es ergibt sich für die Baumaßnahme, bezogen auf den Naturhaushalt, ein Kompensationsflächenbedarf von 2.523 m², der über eine Ausgleichsmaßnahme auf einer realen Grundstücksfläche von 2.960 m² abgedeckt wird.

In den Bereichen, in der die St 2665 verlegt wird, werden durch den Straßenneubau landwirtschaftliche Nutzflächen überbaut und zum Teil auch neu versiegelt. Die davon betroffenen Ackerflächen sind aus naturschutzfachlicher Sicht Gebiete mit einer lediglich geringen Bedeutung für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Ziel des landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes ist es daher, den Verlust der unversiegelten Flächen durch eine abwechslungsreiche, ökologisch hochwertige Neugestaltung einer Ausgleichsfläche zu kompensieren. Durch die Neuanlage einer Biotopfläche entstehen Sekundärlebensräume mit hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Erklärtes Ziel ist es in vorliegendem Fall, extensive und feuchte Standorte (Lebensraum Feucht- und Nasswiesen) mit entsprechenden Pflanzengesellschaften zu entwickeln. Nach den Vorstellungen des Staatlichen Bauamtes Bayreuth und nach vorheriger fachlicher Abstimmung

mit den beteiligten Naturschutzfachbehörden soll daher auf dem Grundstück Fl.Nr. 2524 der Gemarkung Wunsiedel mit einer Gesamtfläche von 2960 m² im Zuge der Ausgleichsmaßnahme A1 die bisherige Grünlandfläche ökologisch aufgewertet werden, indem darauf in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde eine arten- und strukturreiche Feuchtwiese mit Feuchtbiotopen entwickelt wird.

Die vorgesehene Maßnahmenfläche der Ausgleichsfläche A1 liegt vollkommen außerhalb des von der Straße beeinträchtigten Gebietes und somit auch außerhalb des Beeinträchtigungskorridors. Sie kann deshalb auch zu 100 % als Ausgleich für die Eingriffe angerechnet werden. Damit ist der ermittelte Ausgleichsbedarf abgedeckt. Dabei ist auch berücksichtigt, dass sich die Straße in einem empfindlichen Raum befindet. Wie bereits ausgeführt, werden im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A1 für die Region typische Lebensräume in Form von artenreichen Feuchtwiesen mit Sumpf- und Nasszonen angelegt.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass die Größe und die vorgesehene Ausgestaltung des landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes einschließlich der Bereitstellung und Gestaltung einer Ausgleichsfläche in einer Gesamtgröße von 2.960 m² geeignet ist, einen auch der Bedeutung des planfestgestellten Vorhabens angemessenen Ausgleich für die mit der Maßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu schaffen.

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

Für die Ausgleichsmaßnahme wurde auch eine Fläche in Betracht gezogen, die aufwertungsbedürftig und -fähig ist, da sie in einen Zustand versetzt werden kann, 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 vorgesehene Fläche ist dabei in mehrfacher Hinsicht nicht beliebig disponibel. Zum einen muss der Gesamtzusammenhang der einzelnen Ausgleichsmaßnahmen gewahrt bleiben und zum anderen muss die vorgesehene Fläche für die ökologische Aufwertung in der vorgesehenen Form auch geeignet sein.

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

Bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für das Kompensationskonzept wurde auch -soweit dies im beschränkten Rahmen der vorzuhaltenden Ausgleichsfläche möglich war- auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen.

So wurden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur in notwendigem Umfang in Anspruch genommen. Den Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG kann nicht weitergehend Rechnung getragen werden. Wegen der konkreten Funktion der Ausgleichsfläche ist eine -uneingeschränkte- landwirtschaftliche Nutzung dieser Fläche künftig nicht mehr möglich.

Nach dem entsprechenden Maßnahmenblatt zur Ausgleichsmaßnahme A1 (Planunterlage 9.2) wird die Fläche künftig lediglich ein- bis zweimal jährlich gemäht und dies auch erst ab dem 30.06. eines jeden Jahres.

Da das Gesamtvorhaben des Baues der Ortsumfahrung von Hohenbrunn in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der hierzu vorgesehenen Maßnahmen des landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes 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 10) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das ggf. notwendige Enteignungsrecht. Er behält aber weiterhin die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

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

Insgesamt ist somit zusammenfassend nochmals festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Teil A Ziffern 3.3.1 bis 3.3.6 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).

2.3.5.3.4 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation

Die weiteren aus naturschutzfachlicher Sicht erforderlichen Auflagen wurden unter Teil A Ziffern 3.3.1 bis 3.3.6 des Beschlusstextes aufgenommen. Damit wurde den Stellungnahmen der beteiligten Naturschutzfachbehörden, insbesondere der höheren Naturschutzbehörde vom 04.02.2013 Nr. 51-8681, weitgehend entsprochen.

Ein weitergehender Verzicht auf einen Oberbodenauftrag an Böschungs- und Einschnittsbereichen, als dieser in Auflage A.3.3.5 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, das Fahrbahnabwasser in der belebten Bodenzone vorzureinigen und es anschließend an Ort und Stelle zu versickern.

Die unter Teil A Ziffer 3.3.7 aufgenommene Auflage berücksichtigt eine Forderung der unteren Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 23.04.2013 Nr. 321-631. Im Übrigen dringt die untere Naturschutzbehörde besonders darauf, dass der geschützte Landschaftsbestandteil des ehemaligen Bahndammes nicht beeinträchtigt werden darf. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Teil C.2.3.2.3 Bezug genommen und verwiesen.

Mit dem Umfang des landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes besteht seitens der unteren Naturschutzbehörde Einverständnis.

Die Einwendungen der Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2524 der Gemarkung Wunsiedel (Einwender P12 und P13), auf dem die Ausgleichsmaßnahme A1 verwirklicht werden soll, werden zurückgewiesen. Das genannte Grundstück soll hierzu vollständig erworben werden (Flächengröße 2960 m²), damit diesbezüglich auch keine unwirtschaftliche Restfläche entsteht. Die Ausgleichsmaßnahme A1 ist notwendig, um die sich mit der Verwirklichung der Baumaßnahme ergebenden Eingriffe in Natur und Landschaft kompensieren zu können. Ein Verzicht auf diese Kompensationsmaßnahme ist insofern nicht möglich. Die Auswahl des Grundstücks für diese Ausgleichsmaßnahme und deren flächenmäßige Ausdehnung ist aus naturschutzfachlicher Sicht angezeigt und vertretbar. Insbesondere ist ein geeignetes Grundstück, das im Eigentum der öffentlichen Hand steht, nicht vorhanden. Die hiernach für den/die Eigentümer dieses

Grundstücks entstehenden Vermögensnachteile sind im Zuge der gesondert stattfindenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zu regeln bzw. auszugleichen. Die Frage, ob für diese Grundstücksinanspruchnahme ggf. ein Ersatzgrundstück oder anderes Tauschland bereitgestellt werden kann, ist ebenfalls in diesen Grundstücksverhandlungen zu klären. Wegen weiterer Einzelheiten der Flächeninanspruchnahmen für die Baumaßnahme und deren Folgen wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter C.2.4.1.1 und C.2.4.1.2 verwiesen.

Im Übrigen ist nochmals ausdrücklich festzuhalten, dass durch das vorgesehene landschaftspflegerische Ausgleichskonzept auch keine "Überkompensation" der sich ergebenden Eingriffe in Natur und Landschaft stattfindet.

Die beim geplanten Bau der Ortsumfahrung von Holenbrunn 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 19 i.V.m. Planfeststellungsunterlage 9) 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.

2.3.6 Gewässerschutz

2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für den Ausbau von Gewässern, für den Straßenbau im Wasserschutzgebiet 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 Gewässern steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Der Einwirkungsbereich des Straßenbauvorhabens liegt außerhalb von vorgeschlagenen oder festgesetzten Wasserschutzgebieten sowie wasserwirtschaftlichen Vorrang- und Vorbehaltsgebieten. Um langfristig eine Beeinträchtigung des Grundwassers zu vermeiden, ist auf eine entsprechende Abdichtung des geplanten Regenrückhaltebeckens zu achten. Eine dementsprechende Abdichtung der beiden Regenrückhaltebecken RRB-01 und RRB-02 (BV-Nrn. 15.1 und 15.2) zum Untergrund hin ist vorgesehen.

Oberirdische Fließgewässer (Gewässer 1., 2. und 3. Ordnung) bzw. deren Überschwemmungsgebiete sind von der Straßenbaumaßnahme ebenfalls nicht betroffen. Insofern werden keine Gewässerausbautatbestände verwirklicht. Jedoch wird künftig Niederschlagswasser aus dem Straßenbereich in den Siechenbach und in den Bibersbach eingeleitet. Diese Gewässerbenutzungen sind unter dem nachfolgenden Abschnitt C.2.3.6.2 behandelt.

Im Bereich des Kreisverkehrsplatzes am Beginn der Umfahrungsstraße im Zuge der St 2665 befanden sich die Betriebsgebäude der ehemaligen Porzellanfabrik Retsch, die zwischenzeitlich weitgehend abgebrochen wurden. Auf dem Betriebsgelände und der südöstlich und südwestlich angrenzenden verfüllten Steinbruchfläche wurden im Jahr 2012 bereits umfangreiche Sanierungs- und Sicherungsmaßnahmen im Wege der Beseitigung vorhandener Altlasten durchgeführt. Die auf dem Grundstück Fl.Nr. 1710 der Gemarkung Wunsiedel gelegenen (ehemaligen) Betriebsgebäude (Weiß- und Buntbetrieb, Ofenhalle mit Generatorgaserzeugung sowie das ehem. Mineralwerk) waren jedoch nicht Bestandteil des damaligen Sanierungskonzeptes.

Die auf diesem Grundstück ehemals vorhandenen Gebäude wurden zwischenzeitlich -unabhängig von diesem Planfeststellungsverfahren und auch nicht auf Veranlassung des Staatlichen Bauamtes Bayreuth als Vorhabenträger des Baues der Ortsumfahrung Holenbrunn- bereits abgebrochen. Im Zuge des Straßenbauvorhabens sind daher in diesem Bereich keine weiteren Gebäudeabbrüche mehr notwendig bzw. vorgesehen.

Allerdings können aus wasserwirtschaftlicher Sicht, insbesondere im weiteren Umfeld der ehemaligen Porzellanfabrik Retsch, Funde von weiteren produktionsspezifischen Ablagerungen oder belasteten Rückständen aus der ehemaligen Gaserzeugung trotz der bisher durchgeführten Erkundungs-, Sanierungs- und Sicherungsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden. Sofern im Zuge der Baumaßnahmen (auch Bau der Regenrückhaltebecken bzw. Bau von Geh- und Radwegen etc.) weitere Ablagerungen vorgefunden werden, sind diese in geeigneter Weise zu berücksichtigen und bei der weiteren Planung entsprechend zu kennzeichnen. Werden weitere schädliche Bodenveränderungen, Altlasten oder Altablagerungen vorgefunden, wird eine geeignete Fachfirma eingeschaltet und das weitere Vorgehen mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

Das Wasserwirtschaftsamt Hof hat die Planunterlagen hinsichtlich evtl. Gewässerausbautatbestände 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 14.04.2013 Nr. 3-4354.3-WUN-590/2013 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, 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 oder der hierzu vorgesehenen Gewässerbenutzungstatbestände (Einleitung von Fahrbahnoberflächenwasser in Gewässer) verursacht wird.

Auf die Vorlage einer "Bauabnahmebescheinigung" nach Art. 61 Abs. 1 BayWG kann in vorliegendem Fall verzichtet werden, da hier gemäß Art. 61 Abs. 2 Satz 2 BayWG für die festgestellte Baumaßnahme des Freistaates Bayern keine Bauabnahmepflicht nach Art. 61 Abs. 1 BayWG besteht.

Der von Seiten betroffener Landwirte und dem Bayer. Bauernverband vorgebrachten Bitte, zur Minimierung des Flächenverbrauchs aus landwirtschaftlich genutzten Grundstücken das vorgesehene Regenrückhaltebecken RRB-01 (BV-Nr. 15.1) auf das ehemals herrenlose und nunmehr im öffentlichen Eigentum der Stadt Wunsiedel stehende Grundstück Fl.Nr. 1708/2 der Gemarkung Wunsiedel zu verlegen, konnte nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde entsprochen werden. Die unter Teil A Ziffer 3.2.6 des Beschlusstextes aufgenommene Auflage berücksichtigt dieses Vorbringen.

Die Stadt Wunsiedel als betroffene Grundstückseigentümerin sowie das Wasserwirtschaftsamt Hof als amtlicher Sachverständiger und das Landratsamt Wunsiedel haben der Verlegung zugestimmt. Die Belange der Betroffenen wurden mit der inhaltlichen Ausgestaltung der Auflage 3.2.6 berücksichtigt. Die mittlerweile vorliegenden Untersuchungsergebnisse von Bodenprobenentnahmen am künftigen Standort des Beckens in Bezug auf das Vorhandensein evtl. Altlasten haben ergeben, dass das Aushubmaterial am künftigen Standort des Beckens nicht als Altlastenmaterial beseitigt werden muss, sondern dass dieser Aushub bei Bedarf an anderer Stelle wieder verwendet werden kann bzw. zu Geländemodellierungsmaßnahmen herangezogen werden kann. Insoweit werden keine gesonderten Entsorgungskosten anfallen. Über die Verwendung des Aushubmaterials kann somit in den noch stattfindenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen eine einvernehmliche Regelung vereinbart bzw. getroffen werden.

Bei der wasserwirtschaftlichen Überprüfung der Dimensionierung der Einrichtungen für den natürlichen Oberflächenwasserabfluss aus dem vorhandenen Gelände (insbesondere bei Starkregenereignissen) wurde vom amtlichen Sachverständigen hinsichtlich der Größe des Oberflächenwassereinzugsgebietes 1 festgestellt, dass hier nur die rechnerische Verschlechterung der Oberflächenwasserableitung zwischen dem bisherigen Verlauf der St 2665 in der Ortslage von Hohenbrunn und dem neuen Verlauf der auf einem Fahrbahndamm verlaufenden neuen Trasse der Ortsumfahrung der St 2665 neu auf einer Fläche von rund 1,65 ha in Ansatz gebracht worden sei.

Für diese rechnerische Verschlechterung des natürlichen Oberflächenwassereinzugsgebietes sei das vorgesehene System der

Oberflächenentwässerung (BV-Nrn. 14.3 – Durchlass DN 300 – und 14.4 – Rohrleitung DN 300/400) ausreichend bemessen.

Allerdings seien nach Beurteilung durch das Wasserwirtschaftsamt Hof dem Einzugsgebiet 1 bereits derzeit und auch künftig erhebliche Flächen nördlich der derzeitigen St 2665 (Egerstraße) zuzurechnen und damit für den natürlichen Oberflächenwasserabfluss maßgebend. Die Gesamtgröße des Einzugsgebietes 1 sei daher mit ca. 54 ha anzunehmen, was bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis einen abzuleitenden Oberflächenwasserabfluss von rund 2,76 m³/s bedeuten würde.

Dieses Einzugsgebiet hat sowohl derzeit als auch künftig keinen gesicherten Hochwasserabfluss. Der bestehende ca. im Jahr 1890 angelegte Bahndamm stellt in diesem Bereich seit seinem Bestehen ein Abflusshindernis dar, wodurch es beim Auftreten eines 100-jährlichen Hochwasserereignisses zu Hochwasserrückstau bis in die Bebauung von Hohenbrunn hinein kommen kann.

Durch den Bau der Ortsumfahrung von Hohenbrunn wird dieser bestehende unbefriedigende Zustand hinsichtlich eines ausreichenden Hochwasserabflusses nicht beseitigt, da die neue Straßenführung zwar teilweise den ehemaligen Bahndamm in diesem Bereich anschneidet, aber grundsätzlich nördlich des weiterhin bestehenden Bahndammes zu liegen kommt. Der Bahndamm stellt insoweit weiterhin das Haupthindernis für einen ordnungsgemäßen Hochwasserabfluss dar. Das Staatliche Bauamt Bayreuth hat sich grundsätzlich bereit erklärt, in den neuen Fahrbahndamm der St 2665 neu die entsprechend dimensionierten Durchlässe für einen ordnungsgemäßen Hochwasserablauf einzubauen (nach einer überschlägigen Berechnung wären dazu ein Durchlass DN 1200 oder zwei Durchlässe DN 800 erforderlich); allerdings entfalten diese Durchlässe nur dann ihre Wirkung, wenn gleichzeitig derartige Durchlässe auch in dem seit 1890 bestehenden ehemaligen Bahndamm eingebaut werden.

Für die schadlose Ableitung von anfallendem Hochwasser bzw. für die Gewährleistung eines ausreichenden Hochwasserschutzes für bebaute Bereiche ihres Stadtgebietes ist jedoch in erster Linie die Stadt Wunsiedel zuständig. Hierzu müssten – wie angeführt – im bestehenden Bahndamm in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof ausreichend dimensionierte Durchlässe eingebaut werden, um anfallendes Hochwasser des natürlichen Einzugsgebietes – dem natürlichen Geländeverlauf folgend – von der Nordseite des Bahndammes auf die Südseite des Bahndammes hindurchzuleiten, wobei es von dort entsprechend dem Geländeverlauf bis zum nächsten Vorfluter (Siechenbach) ablaufen kann.

Bei einer Ortseinsicht am 11.02.2016 mit Vertretern der Stadt Wunsiedel und dem Wasserwirtschaftsamt Hof wurde Einvernehmen darüber erzielt, dass die Frage der Gewährleistung eines ausreichenden Hochwasserabflusses im

betroffenen Abschnitt durch den Einbau ausreichend dimensionierter Durchlässe im ehemaligen Bahndamm als bestehendes Abflusshindernis von der Planfeststellung für den Bau der Ortsumfahrung Hohenbrunn im Zuge der St 2665 abgekoppelt wird und von der Stadt Wunsiedel unter Beteiligung des Wasserwirtschaftsamtes Hof in eigener Zuständigkeit weiterverfolgt wird, da die Stadt Wunsiedel dort derzeit ohnehin aktuelle Bauleitplanungen verfolgt.

Soweit in diesem eigenen Verfahren Durchlässe im ehemaligen Bahndamm für den Hochwasserabfluss eingebaut werden, werden entsprechend ausreichend dimensionierte Durchlässe im Straßendamm der St 2665 neu vorgesehen und im Zuge der Ausführung des Straßenbauvorhabens auch eingebaut. Die unter Teil A Ziffer 3.2.7 aufgenommene Auflage berücksichtigt dieses Besprechungsergebnis und stellt damit sicher, dass eine zwischenzeitlich vorgenommene Bereinigung der derzeitigen unzureichenden Hochwasserabflussverhältnisse auch beim Bau der Ortsumfahrung von Hohenbrunn berücksichtigt wird und hierdurch nicht wieder eine Verschlechterung derselben eintritt.

Die Dimensionierung der Oberflächenwasserableitungseinrichtungen für das Einzugsgebiet 2 ist nach Beurteilung des Wasserwirtschaftsamtes Hof ausreichend bemessen. Zwar differieren auch hier die zugrunde gelegten Einzugsgebiete flächenmäßig geringfügig (Staatliches Bauamt Bayreuth: 15,79 ha; Wasserwirtschaftsamt Hof: 17 ha), was auch eine unterschiedliche Abflussmenge für ein angenommenes 100-jährliches Hochwasserereignis (HQ_{100}) ergibt (Staatliches Bauamt Bayreuth: 544 l/s; Wasserwirtschaftsamt Hof: 790 l/s). Durch den vorgesehenen Durchlass DN 1500 (BV-Nr. 14.7) sowie den vorhandenen Rahmendurchlass im ehemaligen Bahndamm kann diese Wassermenge allerdings problemlos abgeführt werden (Leistungsfähigkeit des Rohrdurchlasses DN 1500: 4,294 m³/s), so dass die neue Straßenführung der Ortsumfahrung kein Abflusshindernis für den natürlichen Oberflächenwasserabfluss in diesem Bereich darstellt.

2.3.6.2 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 über Mulden und Rohrleitungen den neu zu erstellenden Regenrückhaltebecken zuzuführen. Zwischen Bau-km 0+780 und Bau-km 0+960 wird aufgrund der örtlichen Höhenverhältnisse zwischen dem Böschungsfußpunkt und dem Zulauf zum Regenrückhaltebecken RRB 0-2 das Regenwasser nicht über die Böschungen den Mulden zugeführt, sondern mittels einer Entwässerungsrinne am Fahrbahnrand gesammelt und über Straßenabläufe den Kanalleitungen zum Rückhaltebecken zugeleitet.

In den Streckenabschnitten, in denen sich die befestigten Fahrbahnbereiche der neu zu bauenden St 2665 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 zwei 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 vorgereinigte Wasser in die bestehenden Vorfluter (Siechenbach, Bibersbach).

Wasser, welches auf Acker- und Wiesenflächen außerhalb des Straßenkörpers anfällt und in seinem natürlichen Abflussverhalten durch die sperrende Wirkung von Straßendämmen an den jeweiligen Tiefpunkten gesammelt auftritt, wird ohne weitere Behandlung -wie bisher auch- in den jeweiligen Vorfluter abgeleitet (siehe hierzu vorstehende Ausführungen unter C.2.3.6.1).

Die Einzugsgebiete der einzelnen Entwässerungsabschnitte sind in Planunterlage 18.2 "Lageplan der Einzugsgebiete und Einleitungsstellen" farblich 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.

Oberflächenwasser, welches auf den Dammböschungen der hohen Straßenseite anfällt, wird über diese Böschungen versickert bzw. -wie im Urzustand auch- breitflächig in das anstehende Gelände abgeleitet und dort versickert bzw. der Vorflut zugeführt.

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 somit nicht verändert.

Der neu zu bauende Abschnitt der St 2665 im Zuge der Ortsumfahrung von Hohenbrunn wurde -entsprechend dem Höhenverlauf der Straßentrasse, der vorhandenen Topografie sowie der bestehenden Vorflutverhältnisse- in zwei Entwässerungsabschnitte eingeteilt, und zwar dem Einzugsgebiet E1 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+505 und dem Einzugsgebiet E2 von Bau-km 0+505 bis Bau-km 1+414.

Im Einzugsgebiet E1 verläuft die Straße wechselnd zwischen Damm- und Einschnittslage. Das anfallende Oberflächenwasser wird jeweils am tiefliegenden Fahrbahnrand über die Bankette und Mulden den dortigen Entwässerungsleitungen zugeführt. Bei ca. Bau-km 0+255 wird südlich der Straße das Regenrückhaltebecken RRB 0-1 neu errichtet. Der Drosselabfluss aus diesem Becken in Höhe von 10 l/s wird über eine Rohrleitung DN 300/400 der südlich gelegenen Einleitungsstelle E1 in den Siechenbach zugeführt.

Der parallel zur St 2665 geführte und bereits vorhandene unselbständige Geh- und Radweg entwässert über seine Querneigung breitflächig in die südlich angrenzenden Grundstücke. Der Bau dieses Geh- und Radweges ist allerdings nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Das zwischen der Bebauung von Hohenbrunn und der St 2665 neu anfallende Oberflächenwasser aus Acker- und Wiesenflächen wird in Abfanggräben gesammelt und beim Geländetiefpunkt in einer Verrohrung unter der Straße durchgeführt und gesammelt in einer neu zu erstellenden Rohrleitung DN 300/400 der ca. 380 m entfernten Einleitungsstelle E1 (in den Siechenbach) zugeführt.

Im Einzugsgebiet E2 verläuft die Straße wechselweise im Einschnitt oder in Dammlage. Das anfallende Oberflächenwasser wird jeweils am tiefliegenden Fahrbahnrand gesammelt und in Rohrleitungen dem bei ca. Bau-km 0+820 rechts der St 2665 neu zu erstellenden Regenrückhaltebecken RBB 0-2 zugeführt. Der Drosselabfluss in Höhe von 17 l/s wird über einen vorhandenen Bahndurchlass und eine neu zu erstellende Rohrleitung DN 300/400 der ca. 270 m entfernten Einleitungsstelle E2 in den Vorfluter Bibersbach abgeleitet.

Die Entwässerungsabschnitte und die Einleitungsstellen sind im Lageplan Planunterlage 18.2 bezeichnet und dort farblich dargestellt. Die Entwässerungsabschnitte sind zusätzlich in der Planunterlage 18.1 beschrieben.

Die Entscheidung, ob für die vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen zusätzliche Rückhalteeinrichtungen oder entsprechende Abwasservorbehandlungsmaßnahmen vor der Einleitung in den jeweiligen Vorfluter erforderlich sind, wurde nach den hierfür einschlägigen technischen Richtlinien (insbesondere Arbeitsblatt ATV-DVWK-M153 sowie DWA-Arbeitsblatt A 117 und A 138) durch Berechnungen hinsichtlich einer quantitativen Bemessung (Notwendigkeit von Rückhalteeinrichtungen) als auch einer qualitativen Bemessung (Notwendigkeit von gesonderten Behandlungsmaßnahmen) getroffen.

Dabei wurde für beide Entwässerungsabschnitte die Notwendigkeit der Vorschaltung entsprechender Absetz- und Rückhalteeinrichtungen bejaht und demgemäß als neu zu errichtende Regenrückhaltebecken RRB 0-1 und RRB 0-2 auch vorgesehen.

Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass die im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumfahrung von Holenbrunn 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 Wunsiedel i.Fichtelgebirge 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 die Ableitung des Fahrbahnabwassers in die beiden vorgesehenen Vorfluter, in den Siechenbach und in den Bibersbach, liegen vor. Es liegt im öffentlichen Interesse, die infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der St 2665 neu erforderlichen Gewässerbenutzungen durch den staatlichen Vorhabenträger gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern.

Die unter Teil A Ziffer 4.3 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflagen beruhen auf § 13 WHG und tragen insoweit der gutachtlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Hof vom 15.04.2013 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 Gesetzes 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. Solange dies nicht der Fall ist, ist die pauschale Aufnahme eines Verfahrensvorbehaltes nicht erforderlich. Die nicht auszuschließende Möglichkeit behaupteter Nachteile begründet alleine noch keinen Regelungsanspruch. Ein rein vorsorglich verfügbarer Entscheidungsvorbehalt wäre somit rechtswidrig.

Die von verschiedenen Landwirten, die Flächen innerhalb des Entwässerungsabschnittes 2, also Flächen südlich der Bebauung von Hohenbrunn und dem ehemaligen Bahndamm (geschützter Landschaftsbestandteil) bewirtschaften, sowie auch die vom Bayer. Bauernverband geäußerte Befürchtung, dass ein ausreichender Hochwasserabfluss aus diesem Flurbereich künftig nicht mehr gewährleistet sein könnte und die betroffenen landwirtschaftlichen Flächen durch nicht abfließendes Wasser z.B. durch Vernässungsschäden beeinträchtigt werden, wird nicht geteilt und als unbegründet zurückgewiesen.

Die Dimensionierung der Straßenoberflächenwasserableitungseinrichtungen ist in Planunterlage 18 dargestellt. Für die landwirtschaftliche Flur zwischen der bestehenden Egerstraße und der neuen Umgehungsstraße, die insoweit dem Entwässerungsabschnitt 2 zuzuordnen ist, wurde die Dimensionierung vom Wasserwirtschaftsamt Hof fachtechnisch geprüft und für ausreichend erachtet.

Nach der Entwässerungsplanung wird dem vorhandenen Rahmen-Durchlass im Bahndamm nicht mehr Wasser zugeführt als dies bisher der Fall ist. Der bestehende Einlaufschacht südlich des Bahndammes wird im Zuge der Baumaßnahme umgestaltet, wobei vom Schacht eine neue Rohrleitung DN 400 bis zur Einleitungsstelle E2 in den Bibersbach angelegt wird. Die bisher dort vorhandene Rohrleitung DN 200 bleibt zusätzlich unverändert bestehen. Damit wird künftig sichergestellt, dass zu keinem Zeitpunkt eines Regenereignisses mehr Wasser über die vorhandene Rohrleitung und die angeschlossenen Gräben ablaufen wird als dies derzeit der Fall ist. Die neue Auslaufleitung kann mit 371 l/s wesentlich mehr Wasser abführen, als über die Zulaufleitung mit max. 326 l/s ankommt. Negative Auswirkungen auf die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen sind demnach nicht zu erwarten. Bei Bau-km 0+858 wird gemäß lfd.Nr. 14.7 BV im neuen Fahrbahndamm der St 2665 ein Durchlass DN 1500 eingebaut, der das links der neuen Straße anfallende Oberflächenwasser aus dem Gelände fasst und über diesen Durchlass dem weiterführenden Entwässerungssystem zuleitet. Der Drosselabfluss aus den beiden Regenrückhaltebecken beträgt 10 l/s bzw. 17 l/s und kann über das vorgesehene Entwässerungssystem schadlos abgeführt werden.

Gemäß den Regelungen des Bauwerksverzeichnisses ist bei den neu zu erstellenden Entwässerungseinrichtungen eine Unterhaltung durch den Freistaat Bayern vorgesehen (BV-Nrn. 14.5 bis 14.9).

Durch den bestehenden Bahndurchlass wird wie bisher lediglich das nördlich der ehemaligen Bahnlinie anfallende Oberflächenwasser abgeleitet. Durch das Regenrückhaltebecken RRB 0-2 wird die Abflussmenge auf die bisherige Menge gedrosselt. Eine Veränderung der bisherigen Verhältnisse liegt -wie vorstehend bereits ausgeführt- nicht vor. Somit ändert sich die Situation für den bisherigen Eigentümer bzw. Unterhaltungspflichtigen des Durchlasses und der Rohrleitung DN 200 zum Bibersbach nicht. Eine Übernahme der Unterhaltungslast für den bestehenden Bahndurchlass und die bestehende Rohrleitung DN 200 durch den Straßenbaulastträger ist deshalb nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht angezeigt.

2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Wegen der beim Bau einer Ortsumfahrung im Zuge einer vorhandenen Straßenverbindung zwangsläufig vorliegenden Trassierung außerhalb der bestehenden Bebauung in freier Natur beansprucht der planfestgestellte Bau der Ortsumfahrung von Hohenbrunn im Zuge der St 2665 in erster Linie Flächen, die bisher überwiegend landwirtschaftlich, zum Teil aber auch als Hausgärten genutzt werden.

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

Es liegt dabei in der Natur der Sache, dass der Neubau einer Ortsumfahrung unter Ausschaltung der bisher bestehenden Ortsdurchfahrt in besiedelten Bereichen in aller Regel in einer bisher lediglich landwirtschaftlich genutzten Flur verläuft und bereits insoweit alle denkbaren Lösungsmöglichkeiten oder Trassenalternativen mehr oder weniger ausschließlich landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch nimmt, wobei dabei wiederum die zu berücksichtigenden Belange der Landwirtschaft 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 Landwirtschaft 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 Landwirtschaft ein Schwerpunkt die Aufrechterhaltung der bestehenden Erschließung zur weiteren Erreichbarkeit der landwirtschaftlich genutzten Grundstücke gewesen ist.

Nachdem die bisherige St 2665 in der Ortsdurchfahrt von Holenbrunn weiter bestehen bleibt und sie künftig lediglich zur Orts- bzw. Gemeindeverbindungsstraße abgestuft wird, ändert sich künftig an der Erschließung der landwirtschaftlichen Flur von Norden her nichts.

Da die neue Straßenführung der Ortsumfahrung von Holenbrunn -wenn auch mit einem entsprechenden Mindestabstand- weitgehend parallel zum ehemaligen Bahndamm verläuft, wird auch die bisherige Erschließung der landwirtschaftlichen Flur von Süden her nicht übermäßig beeinträchtigt.

Hier wird lediglich von ca. Bau-km 1+225 bis Bau-km 1+405 links der bestehende nicht ausgebaute öffentliche Feld- und Waldweg auf den Grundstücken Fl.Nrn. 184, 183/1, 180/1, 175/1 und 185/48 der Gemarkung Holenbrunn von der Maßnahme berührt und teilweise überbaut. Als Ersatz hierfür wird im angegebenen Bereich ein neuer öffentlicher Feld- und Waldweg errichtet und bei Bau-km 1+225 an den bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 184 der Gemarkung Holenbrunn angebunden (siehe BV-Nr. 5.10). Die zwischen der Ortsumfahrung und der ehemaligen Bahnlinie verbleibenden Reststücke werden aufgelassen und zurückgebaut.

Damit werden die durch den Bau der Ortsumfahrung von Holenbrunn verursachten Verschlechterungen der Erschließungssituation der landwirtschaftlichen Flur in ausreichendem Umfang ausgeglichen, da der Weg BV-Nr. 5.10 für alle durch die Überbauung des vorhandenen Weges entfallenden Grundstückszufahrten wiederum eine neue Zufahrtsmöglichkeit bereitstellt.

Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der weiterführende Weg Fl.Nr. 184 der Gemarkung Holenbrunn -wie im Erörterungstermin festgestellt wurde- derzeit nicht vorhanden ist, sondern umgebrochen wurde und derzeit landwirtschaftlich genutzt wird. Der Weg Fl.Nr. 184 der Gemarkung Holenbrunn ist rechtlich als gewidmete Wegefläche im Eigentum der Stadt Wunsiedel weiter vorhanden und müsste daher während der Bauausführung des vorgesehenen Ersatzweges BV-Nr. 5.10 von der Wegebaulastträgerin wieder neu befahrbar hergestellt werden. Es wäre hingegen unverhältnismäßig, auf eine bereits im Eigentum der öffentlichen Hand befindliche gewidmete Wegefläche zu verzichten und für die dann noch fehlende Wegeteilstrecke zusätzliche -derzeit nicht betroffene- private Wegeflächen neu in Anspruch zu nehmen.

Mit der vom Staatlichen Bauamt Bayreuth neu vorgesehenen Wegeverbindung BV-Nr. 5.10 werden alle durch den Bau der Umgehungsstraße abgeschnittenen Erschließungsmöglichkeiten landwirtschaftlicher Grundstücke in ausreichendem Umfang wieder neu hergestellt. Die Befahrbarkeit des rechtlich weiterhin bestehenden, nur derzeit nicht benutzbaren Wirtschaftsweges Fl.Nr. 184 der Gemarkung Holenbrunn muss daher im Zuge der Bauausführung wieder hergestellt werden.

Der vom Staatlichen Bauamt Bayreuth vorgesehene Ersatzweg gleicht die vom Bauvorhaben verursachten Verschlechterungen der landwirtschaftlichen Erschließung in ausreichendem Umfang aus.

Denkbare Verbesserungen der landwirtschaftlichen Erschließungsmöglichkeiten (z.B. durch weitere Ergänzungen des bestehenden Wegenetzes) könnten zwar im Rahmen der Bauausführung mit vorgenommen werden, aber nur unter der Voraussetzung, dass die hierfür benötigten Grundstücksflächen aus Grundstücken privater Beteiligter freihändig erworben werden können und der zuständige Wegebausträger (Stadt Wunsiedel bei neuen Abschnitten von ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwegen) die dafür entstehenden Mehrkosten übernimmt. Nachdem die Planung des Staatlichen Bauamtes Bayreuth ausreichende Ersatzerschließungsmöglichkeiten betroffener landwirtschaftlicher Grundstücke vorsieht, kann der Bau zusätzlicher -allenfalls wünschenswerter- Wegeabschnitte zu Lasten des Staatlichen Bauamtes Bayreuth im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht gefordert werden. Demgemäß werden die im Anhörungsverfahren geäußerten Forderungen nach einem direkten Anschluss des neu zu bauenden Wirtschaftswegeanschlusses BV-Nr. 5.10 an den östlichen Kreisverkehrsplatz am Bauende bei Bau-km 1+414 bzw. bei Bau-km 1+240 direkt an die neue Umfahrungsstraße zurückgewiesen. Ein direkter Anschluss des vorgesehenen Ersatzweges BV-Nr. 5.10 an die künftige Umfahrungsstraße ca. bei Bau-km 1+240 wird aus Verkehrssicherheitsgesichtspunkten abgelehnt, da dieser den verfolgten Planungszielen, für den überörtlichen Verkehr eine ortsdurchgangsfreie Fahrmöglichkeit zu schaffen, mit lediglich einer Anbindung einer bereits vorhandenen untergeordneten Straße (Wintersreuther Straße), zuwiderläuft. Der Anschluss eines landwirtschaftlichen Weges an diese Ortsumfahrungsstraße steht dem Planungsziel, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes zu erhöhen und die einzelnen Verkehrsarten zu trennen, entgegen, da mit einem direkten Anschluss des Wirtschaftsweges an die freie Strecke der Ortsumfahrung wiederum langsam fahrender landwirtschaftlicher Verkehr von den Wirtschaftswegen weg auf die für den Durchgangsverkehr angelegte Umgehungsstraße verlagert würde.

Aber auch ein direkter Anschluss des Weges BV-Nr. 5.10 an den östlichen Kreisverkehrsplatz bei Bau-km 1+414 kommt unter Abwägung aller Gesichtspunkte nicht in Betracht. Um den Weg BV-Nr. 5.10 an den Kreisverkehrsplatz anschließen zu können, müsste ein Höhenunterschied von ca. 4 m überwunden werden. Der Einmündungssast in den Kreisverkehrsplatz müsste eine große Ausrundung erhalten, um ihn senkrecht an den Kreisverkehrsplatz anbinden zu können. Um diese verkehrstechnischen Mindestanforderungen zu erfüllen, müsste in erheblichem Umfang in die Grundstücke Fl.Nrn. 171 und 172 der Gemarkung Hohenbrunn eingegriffen werden. Da -wie bereits ausgeführt- der bisher in der Planung vorgesehene Ersatzwegeabschnitt BV-Nr. 5.10 für die entfallenden Grundstückserschließungen einen ausreichenden Ersatz vorsieht, wäre dieser

zusätzliche Flächenbedarf als unverhältnismäßig zu qualifizieren; der notwendige Eingriff in die privaten Grundstücke Fl.Nrn. 171 und 172 der Gemarkung Holenbrunn ist deshalb nicht gerechtfertigt. Selbstverständlich ist es -wie bereits angesprochen- im Rahmen der Bauausführung noch möglich, zusätzliche, zwar nicht zwingend notwendige, aber doch wünschenswerte weitere Wirtschaftswegeabschnitte noch mit herzustellen, allerdings unter der Voraussetzung, dass die Stadt Wunsiedel die Baulastträgerschaft für diese zusätzlichen Wegeabschnitte und die dafür anfallenden zusätzlichen Herstellungskosten übernimmt und der erforderliche Grunderwerb für diese zusätzlichen Wegeabschnitte durch den künftigen Wegebaulastträger in freihändigen Grunderwerbsverhandlungen zustande kommt.

Eine weitere Verschlechterung der bisherigen Grundstückerschließungsmöglichkeiten, dabei handelt es sich allerdings nicht um landwirtschaftlich genutzte Grundstücke, sondern um die rückwärtige Erschließung von Gartenflächen im bebauten Bereich von Holenbrunn-Dorf, ergibt sich im Bereich von Bau-km 0+415 bis Bau-km 0+500. Dort wird die bestehende private Zufahrt Fl.Nr. 10/1 der Gemarkung Holenbrunn, die sich im Eigentum des Grundstückseigentümers des bebauten Grundstücks Fl.Nr. 5 der Gemarkung Holenbrunn befindet, von der künftigen Ortsumfahrung vollkommen überbaut. Die bestehende rückwärtige Grundstückerschließung über die private Wegefläche Fl.Nr. 10/1 der Gemarkung Holenbrunn wurde nach dem Ergebnis der Verhandlung im Erörterungstermin zu einem früheren Zeitpunkt vom Landratsamt Wunsiedel i.Fichtelgebirge gefordert, da die vorhandene Erschließung der rückwärtigen Grundstücksflächen von der Egerstraße her (bestehende St 2665) wegen der vorhandenen Nebengebäude und der Zufahrtssituation von der Staatsstraße her als unzureichend eingeschätzt wurde.

Über den bisherigen Privatweg Fl.Nr. 10/1 der Gemarkung Holenbrunn werden derzeit die rückwärtigen Grundstücksflächen der Grundstücke Fl.Nrn. 3, 5, 48 und 50 der Gemarkung Holenbrunn erschlossen. Eine Erschließung dieser Grundstücksflächen ist jedoch, nachdem der Weg Fl.Nr. 10/1 vollkommen überbaut wird, auch künftig erforderlich, da andernfalls die Erschließung der Grundstücke Fl.Nrn. 3, 48 und 50 der Gemarkung Holenbrunn überhaupt nicht mehr gegeben wäre.

Die Planung des Staatlichen Bauamtes Bayreuth sieht deshalb in BV-Nr. 6.4 vor, entsprechend dem vorhandenen Zustand wieder eine neue Zufahrt von der Wintersreuther Straße über die Grundstücke Fl.Nrn. 5 und 10 der Gemarkung Holenbrunn bis zur Grundstücksgrenze von Fl.Nr. 3 der Gemarkung Holenbrunn anzulegen. Die Herstellung dieser "Ersatzzufahrt" wird aus den genannten Gründen auch seitens der Planfeststellungsbehörde für erforderlich gehalten. Die dafür erforderliche Flächeninanspruchnahme aus den betroffenen Privatgrundstücken ist von den Eigentümern dieser Grundstücke insoweit hinzunehmen.

Über die Herstellung ausreichender (Ersatz-)Erschließungsmöglichkeiten betroffener landwirtschaftlicher Nutzflächen hinaus ist eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar auch 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 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 Ortsumfahrung von Hohenbrunn (siehe hierzu auch oben unter Teil C Ziffern 2.2 und Ziffern 2.3.2 und 2.3.3 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 worden.

2.3.7.1 Vorhabensauswirkungen und Schutzvorkehrungen

Mit Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Teil A Ziffern 3.5.1 bis 3.5.9 des Beschlusstextes wurden fachliche Belange der Landwirtschaft 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 landwirtschaftlichen Fachbehörden sowie gleichzeitig auch die teilweise gleichlautenden, von verschiedenen Privatbetroffenen im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen und gewährleisten, dass eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bewirtschaftungsmöglichkeit der an das Bauvorhaben angrenzenden Flächen sowohl während als auch nach Beendigung der Bauarbeiten sichergestellt wird, und dass insbesondere eine Vernässung landwirtschaftlicher Nutzflächen als Folge der Baumaßnahme nicht eintritt.

Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass das landwirtschaftliche Wegenetz wiederum durch die Kreuzungsmöglichkeit über die Wintersreuther Straße und den Bau des in BV-Nr. 5.10 beschriebenen Ersatzwegeabschnittes 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.

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

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

2.3.7.2 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Landwirtschaft

Zu den übrigen Forderungen und Bedenken im Anhörungsverfahren ist, soweit sie landwirtschaftlicher Art sind, Folgendes auszuführen:

2.3.7.2.1 Wie bereits vorstehend unter C.2.3.7.1 ausgeführt, wurden mit Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Teil A Ziffern 3.5.1 bis 3.5.9 fachliche Belange der Landwirtschaft berücksichtigt.

Insoweit wurde damit auch der Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Münchberg vom 29.04.2013 Nr. 2.2-8250/13-St. entsprochen.

Im Übrigen ist zu dieser Stellungnahme noch auszuführen, dass der Gesamtflächenverbrauch für die Verwirklichung der geplanten Straßenbaumaßnahme durch die Größe des Projektes, die technischen Vorgaben, die entsprechenden technischen Regelwerke und alle hierzu notwendigen Folgemaßnahmen bedingt ist und insoweit bereits auf das notwendige Ausmaß beschränkt ist. Der dargestellte Flächenbedarf der geplanten Baumaßnahme -einschließlich der Ausgleichsflächen- ist erforderlich und zugunsten landwirtschaftlicher Interessen nicht weiter minimierbar. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Neu herzustellende landwirtschaftliche Wegeabschnitte werden 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. Damit ist sichergestellt, dass der landwirtschaftliche Verkehr dauerhaft 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 ausreichend. Die Kurvenradien werden derart bemessen, dass eine Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen sichergestellt wird. Die Bankette werden befahrbar ausgeführt. Somit sind die Wege ausreichend dimensioniert und befahrbar entsprechend den bestehenden Verhältnissen. Sie stellen diesbezüglich in der Regel eine Verbesserung gegenüber der jetzigen Situation dar. Die Einmündungsbereiche der Zufahrten und der anzulegenden Wege zur Wintersreuther Straße werden darüber hinaus bituminös befestigt.

Die von einzelnen Landwirten (u.a. den Einwendern P03 und P04) geäußerten Bedenken, dass die im westlichen Kreisverkehrsplatz bei Bau-km 0+100 vorgesehene Abfahrt von der neuen Staatsstraße in die Egerstraße (bisherige St 2665) für größere landwirtschaftliche Fahrzeuge (insbesondere mit Anhängern) nicht ausreichend bemessen sein könnte, sind dabei unbegründet. Der dortige Kreisverkehrsplatz ist mit einem Durchmesser von 45 m vergleichsweise großzügig bemessen und ermöglicht künftig alle denkbaren Fahrbeziehungen zwischen allen angeschlossenen Ästen und mit allen nach der StVZO zugelassenen Fahrzeugen. Dies wurde auch mit Hilfe von Schleppkurven überprüft und bestätigt.

Was die im vorliegenden Fall vorgesehenen Bepflanzungen betrifft, ist festzustellen, dass nennenswerte Gehölzanpflanzungen mit möglichem Schattenwurf oder Sichtbehinderungen auf übergeordnete Straßen im Rahmen der geplanten Straßenbaumaßnahme nicht vorgesehen sind.

Die notwendigen Bepflanzungen in direkter Nachbarschaft zu landwirtschaftlichen Nutzflächen sind Teil der Planung und in den Planunterlagen 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.

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. Etwaige 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 für den Bau der Ortsumfahrung erforderlichen Grundstücksflächen sollen im Rahmen normaler Grunderwerbsverhandlungen erworben werden. Grundsätzlich wird mit dem Kaufpreis ein Grundstück mit dem darauf befindlichen Mutterboden bzw. Humus erworben. Etwaig davon abweichende Regelungen bleiben den noch durchzuführen Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten.

2.3.7.2.2 Hinsichtlich der zentralen Forderung des Bayer. Bauernverbandes, Hauptgeschäftsstelle Oberfranken, Bamberg, vom 26.04.2013 Az. 734 WUN-Brü/g.h., die Trassenführung der Umgehungsstraße an bzw. auf die ehemalige Bahntrasse zu verlegen, wird auf die Ausführungen unter C.2.3.2.2 und C.2.3.2.3, sowie zur Notwendigkeit bzw. Planrechtfertigung des Baues der Ortsumfahrung auf die Ausführungen unter C.2.2.1 und C.2.2.2 Bezug genommen.

Zur Gestaltung und zum Ausmaß der neu herzustellenden Ersatzwegeabschnitte wird auf die vorstehenden Ausführungen unter C.2.3.7 und C.2.3.7.2.1 verwiesen.

Auf die landwirtschaftlichen Flächen nördlich der geplanten Ortsumfahrung und östlich der Wintersreuther Straße kann von der Wintersreuther Straße aus zugefahren werden, wie das auch vom Bayer. Bauernverband gefordert wurde.

Die Befahrbarkeit des westlichen Kreisverkehrsplatzes wurde mit Schleppkurven überprüft und ist auch in Richtung Egerstraße gegeben (siehe hierzu auch vorstehende Ausführungen unter C.2.3.7.2.1).

Entschädigungen aufgrund vorübergehender bzw. dauernder Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Grundstücksflächen werden erst im nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren behandelt. Die festzusetzende Entschädigung beinhaltet die Vermögensnachteile durch den Nutzungsausfall und evtl. nachteilige Veränderungen der betroffenen Grundstücke. Vorgreifliche Regelungen hierzu waren nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu treffen.

Zur Ausgestaltung und Dimensionierung der im Zusammenhang mit der Verwirklichung des Bauvorhabens vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen wird auf die Ausführungen unter C.2.3.6 verwiesen. Für die im Einwirkungsbereich der Straßenneubaumaßnahme

gelegenen landwirtschaftlichen Nutzflächen sind demnach keine nachteiligen Auswirkungen bzw. Verschlechterungen gegenüber dem derzeitigen Zustand zu erwarten.

So wird z.B. zur Ableitung des Ablaufes aus dem Regenrückhaltebecken RRB 0-2 (BV-Nr. 15.2) eine zusätzliche Rohrleitung zwischen dem bestehenden Bahndurchlass und der Einleitungsstelle in den Bibersbach hergestellt, die in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof als amtlichem Sachverständigen dimensioniert wurde.

Zur grundsätzlichen Notwendigkeit eines landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes und hinsichtlich dessen Umfangs sowie der Auswahl der einzelnen Kompensationsmaßnahmen wird auf die umfassenden Ausführungen unter Teil C.2.3.5 und dort insbesondere auf die Ausführungen unter C.2.3.5.3 verwiesen.

Grundsätzlich sind die Ausgleichs-, Schutz- und Minderungsmaßnahmen notwendig, um den durch die Maßnahme verursachten Eingriff auszugleichen oder zu minimieren. Die Lage der Maßnahmen wurde entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und der Eignung der jeweiligen Flächen gewählt. Der Umfang der Ausgleichsfläche wurde aus fachlichen Gründen gewählt und ist mit den Naturschutzfachbehörden abgestimmt worden.

Ausgleichsmaßnahmen als Folge einer Straßenbaumaßnahme sollen dabei vorrangig in örtlicher Nähe und dabei auch in räumlichem Bezug zum Eingriff durchgeführt werden, was im vorliegenden Fall auch vorgesehen ist.

2.3.8 Sonstige öffentliche Belange

2.3.8.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob" und "Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Soweit sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Teil A.3.1 wird verwiesen.

Den Stellungnahmen und den darin enthaltenen Forderungen der beteiligten Träger von Versorgungsleitungen, der Deutschen Telekom Technik GmbH, Bayreuth (Schreiben vom 26.03.2013 Nr. PTI 14), Bayernwerk AG (ehemals E.ON Bayern AG, Schreiben vom 19.02.2013 Az. EBY NcNaB), der PLEdoc GmbH, Essen (Schreiben vom 26.04.2013 Nr. 103406) und der Kabel Deutschland Vertrieb + Service GmbH, Nürnberg (Schreiben vom 15.02.2013, Planauskunft R-W, Stellungnahme-Nr. S 10965) wurde durch Aufnahme der Nebenbestimmungen A.3.1.1 bis A.3.1.4 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.

2.3.8.2 Denkmalschutz

Die unter Teil A Ziffern 3.6.1.1 des Beschlusstextes aufgenommene Auflage trägt der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, München, vom 04.04.2013 (Az. P-2013-587-1_S2) Rechnung und berücksichtigt denkmalpflegerische Belange.

Das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege hat in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass bekannte oder/und vermutete Bodendenkmäler nach dem derzeitigen Kenntnisstand im Bauabschnitt nicht bekannt sind. Deshalb wird auch aus fachlicher Sicht das Risiko, aufgrund der Lage und der momentanen Denkmalkennntnis als sehr gering eingeschätzt, bei den Bauarbeiten Bodendenkmäler bzw. archäologische Funde oder/und Befunde zu zerstören.

2.3.8.3 Belange der Stadt Wunsiedel

Zu der Forderung, die Trasse der Umgehungsstraße weiter nach Süden in Richtung des ehemaligen Bahndammes zu verschieben, wird auf die Ausführungen unter Teil C.2.3.2.2 und C.2.3.2.3 verwiesen.

Hinsichtlich der künftigen Abstufung der bisherigen Ortsdurchfahrt der St 2665 (Egerstraße) ist nach den festgestellten Planunterlagen vorgesehen, dass diese nach Fertigstellung der geplanten Ortsumfahrung vollkommen in die Baulast der Stadt Wunsiedel überführt werden soll. Die Unterscheidung der Gemeindestraßen in Gemeindeverbindungsstraßen und Ortsstraßen ist in Art. 46 BayStrWG geregelt.

Entsprechend den vorhandenen baulichen Verhältnissen und der bestehenden Ortsdurchfahrtsgrenzen mit Erschließungs- und Verknüpfungsbereichen wurde gemäß Art. 46 Nr. 2 BayStrWG der Streckenabschnitt innerhalb der geschlossenen Ortslage als Ortsstraße, der restliche Streckenabschnitt gemäß Art. 46 Nr. 1 BayStrWG als Gemeindeverbindungsstraße eingestuft. Die entsprechenden abzustufenden Staatsstraßenabschnitte (von Abschnitt 430 Station 1,463 bis Abschnitt 430 Station 1,798 sowie im Abschnitt 430 Station 1,979 bis Abschnitt 430 Station 2,537 als Ortsstraße sowie von Abschnitt 430 Station 1,798 bis Abschnitt 430 Station 1,979 als Gemeindeverbindungsstraße) sind in den Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis -Planunterlage 11- beschrieben und in Planunterlage 12 -Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen- zeichnerisch dargestellt.

Nachdem die Stadt Wunsiedel in beiden Fällen Trägerin der Straßenbaulast wird und sich die Unterscheidung der beiden Gemeindestraßenkategorien am Begriff der geschlossenen Ortslage orientiert, ergeben sich für die Stadt Wunsiedel durch die unterschiedliche Einstufung der abzustufenden Staatsstraßenabschnitte keine nachteiligen Auswirkungen. Im Übrigen wird zu den erfolgten straßenrechtlichen Verfügungen auf die Ausführungen unter Teil C.2.6 Bezug genommen.

2.4 Private Einwendungen

2.4.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden

2.4.1.1 Flächenverlust

Die durch den planfestgestellten Bau der Ortsumfahrung Hohenbrunn im Zuge der St 2665 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.

Dabei handelt es sich um eine Gesamtfläche von 5,44 ha, die aus Privateigentum benötigt wird, wobei allein schon die "Pufferfläche" zwischen Straßentrasse und ehemaligem Bahndamm, die aufgefüllt und modelliert werden soll, eine Gesamtfläche von rd. 1,8 ha ausmacht; diese Fläche wird allerdings, wie auch die gesamten Böschungflächen in der Größenordnung von rd. 2,4 ha, nicht versiegelt. Die gesamte versiegelte Fläche durch das Bauvorhaben beträgt lediglich 1,00 ha, wobei von dieser Fläche schon bisher 0,16 ha versiegelt sind.

Die Belange privater Betroffener, insbesondere wegen des Eingriffs in das Eigentum, wurden im Rahmen der erhobenen Einwendungen gewürdigt und in die Abwägung eingestellt. Insgesamt sind diese Belange nicht in einem Maße betroffen, dass ein Absehen von dem Vorhaben gerechtfertigt wäre. Schließlich wurde auch dem Faktor Landwirtschaft sowohl als allgemeinem

öffentlichen Belang als auch bezüglich der einzelnen Landwirte große Beachtung geschenkt, wobei nicht verkannt wurde, dass gerade im Bereich der Auswahl der Ausgleichsflächen erhebliche Kollisionen mit dem verständlichen Wunsch der Landwirtschaft nach Erhalt ihrer landwirtschaftlich genutzten Flächen auftraten. Letztlich waren jedoch Defizite in allen Bereichen der eingangs geschilderten Zielsetzung als nachrangig einzuordnen.

Das Vorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von überwiegend landwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehender Grundstücksflächen nicht zu verwirklichen. Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs und des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerter Erhalt des Besitzstandes bzw. der derzeit zumeist landwirtschaftlich 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 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, Bewirtschaftungserschwernisse, Flächenausgleich durch Bereitstellung von Ersatzland, Übernahme von Restgrundstücken, Leistung von Umwegentschädigungen 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.

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 Betriebe der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen kann. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und Art. 12 des Grundgesetzes), sondern 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 Ortsumfahrung 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 sonstige 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 Wahrunterstellung 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.

Im Regelfall 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 Ortsumfahrung von Hohenbrunn kommen wird.

Im Anhörungsverfahren hat lediglich ein Landwirt, im Folgenden als Einwender P04 bezeichnet, das Eintreten einer Existenzgefährdung infolge der Verwirklichung des Straßenbauvorhabens geltend gemacht.

Er hat allerdings dazu keine weiteren detaillierten Angaben gemacht, die eine detaillierte Prüfung einer Existenzgefährdung ermöglicht hätte. Entsprechend den vorstehenden grundsätzlichen Ausführungen war es daher ausreichend, hier eine überschlägige Prüfung auf der Grundlage von zugänglichen betrieblichen Daten vorzunehmen. Diese hat im vorliegenden Fall ergeben, dass eine Existenzgefährdung des betroffenen landwirtschaftlichen Betriebes nicht vorliegt, weil die Flächeninanspruchnahme aus vom Einwendungsführer P04 bewirtschafteten landwirtschaftlichen Flächen (dabei handelt es sich ausschließlich um den Verlust von Pachtflächen; Flächen im Eigentum des Einwendungsführers sind hingegen durch die Baumaßnahme nicht betroffen) in der Größenordnung von ca. 1,5 ha deutlich unter der o.g. Bagatellgrenze von 5 % der bewirtschafteten Betriebsfläche von ca. 100 ha liegt.

Die für die Ausführung des Straßenbauvorhabens notwendigen Flächen in der Größenordnung von 13552 m² (ausschließlich Pachtflächen aus den

Grundstücken Fl.Nrn. 140, 141, 142/1 und 143 der Gemarkung Hohenbrunn; dagegen keine Eigentumsflächen des Einwendungsführers) fallen insoweit im Hinblick auf die tatsächliche Betriebsgröße nicht so ins Gewicht, dass man daraus auf eine Existenzgefährdung des betroffenen landwirtschaftlichen Betriebes schließen müsste.

Insofern kommt es im vorliegenden Fall auch nicht mehr auf die Klärung der Frage an, ob und inwieweit die betroffenen Pachtflächen durch längerfristige Verträge an diesen Betrieb gebunden sind (zu diesem Erfordernis siehe BayVG vom 14.08.2002, Az. 8 ZB 02.1293, juris).

Nach alledem stellt sich der durch die vorliegende Baumaßnahme verursachte Eingriff in den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwendungsführers P04 als verhältnismäßig dar.

Detailfragen des Grunderwerbs, wie die Bereitstellung von Ersatz- oder Tauschland und der evtl. Erwerb von unwirtschaftlichen Restflächen, sind nicht Gegenstand der straßenrechtlichen Planfeststellung, sondern bleiben dem nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

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

2.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

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

2.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust usw. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und 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 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine unzumutbaren 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.2.4.1.1 verwiesen.

2.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (Bundesverwaltungsgericht vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und Bundesverwaltungsgericht, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig ist, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat im Rahmen der planerischen Abwägung rechtliche Bedeutung, insbesondere wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet würde und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann der Eigentümer auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen werden.

Dieser Fall liegt hier vor; denn mit der Verwirklichung des Straßenbauvorhabens wird in keinem Fall eine Existenzgefährdung eines bestehenden landwirtschaftlichen Betriebes eintreten. Demnach sind alle im Verfahren erhobenen Forderungen nach Bereitstellung von Ersatzland in den noch folgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zu behandeln.

2.4.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrecht zu erhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

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

Art. 17 BayStrWG 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 Bundesfernstraßengesetz). 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 BayStrWG 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 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehenden Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke aber auf jeden Fall sichergestellt.

2.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A.3.5.5 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß Art. 2 Ziffer 3 BayStrWG 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 BayStrWG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, Kommentar zum Bayer. Straßen- und Wegegesetz, Art. 17 Rd.Nr. 54).

2.4.2 Einzelne Einwender

Soweit auf die Einwendungen der privaten Betroffenen nicht bereits bei den Themenbereichen Planrechtfertigung, Linienführung, Naturschutzbelange, wasserwirtschaftliche Belange sowie Einwendungen und Forderungen zur Flächeninanspruchnahme durch das Bauvorhaben (vorstehend unter Teil C.2.4.1 der Gründe) eingegangen wurde, ist im Einzelnen noch folgendes zu bemerken:

2.4.2.1 Einwender P02

Die derzeitige private Grundstückszufahrt Fl.Nr. 10/1 der Gemarkung Hohenbrunn steht im Eigentum des Einwenders P02 und erschließt neben dem Grundstück Fl.Nr. 5 der Gemarkung Hohenbrunn, das sich ebenfalls im Eigentum des Einwenders P02 befindet, vor allem auch die Grundstücke Fl.Nrn. 3, 48 und 50 der Gemarkung Hohenbrunn. Nachdem die private Wegefläche Fl.Nr. 10/1 künftig von der neuen Ortsumfahrung vollkommen überbaut wird, sieht lfd.Nr. 6.4 BV die Herstellung einer gleichartigen Ersatzerschließung für die o.g. Grundstücke vor, die der bisherigen Erschließungssituation entspricht. Diese Zufahrt ist für die Erschließung der betroffenen Grundstücke weiterhin erforderlich. Auf ihre Herstellung auf Kosten des Baulastträgers der St 2665 kann daher nicht verzichtet werden.

Nachdem die künftige Unterhaltung dieser bisherigen und künftig neu angelegten privaten Grundstückszufahrt bei dem bisherigen Grundstückseigentümer bzw. Nutzungsberechtigten verbleiben sollte, sieht das Grunderwerbsverzeichnis und der Grunderwerbsplan für das Grundstück des bisherigen Wegeeigentümers (von Fl.Nr. 10/1) und nunmehr neuen Wegeunterhaltungspflichtigen (auf dem Grundstück Fl.Nr. 5) lediglich die vorübergehende Grundinanspruchnahme zur Herstellung der Ersatzzufahrt BV-Nr. 6.4 vor, wobei die künftige Wegefläche im Eigentum des bisherigen und auch künftigen Eigentümers verbleiben sollte. Der Vorhabenträger hat sich im Erörterungstermin jedoch bereit erklärt, auf Verlangen des Grundstückseigentümers die für die Anlegung des Ersatzweges notwendige

Teilfläche aus dem Grundstück Fl.Nr. 5 der Gemarkung Hohenbrunn ebenso wie die entsprechende Wegeteilfläche aus dem Grundstück Fl.Nr. 10 der Gemarkung Hohenbrunn zu erwerben.

Mit Aufnahme der Nebenbestimmung A.3.7.3 des Beschlusstextes wurde diesem Verhandlungsergebnis entsprochen.

2.4.2.2 Einwender P11

Der Vorhabenträger hat auf die Einwendung des Einwenders P11 hin, den auf dem Grundstück Fl.Nr. 8 der Gemarkung Hohenbrunn angelegten Bauerngarten nicht zu beeinträchtigen, zugesagt, auf die vorgesehene vorübergehende Grundinanspruchnahme im Bereich von Fl.Nr. 8 für Bauzwecke zu verzichten, wenn dies vom Eigentümer dieses Grundstücks gewünscht oder verlangt wird. Die unter Teil A.3.7.4 des Beschlusstextes aufgenommene Regelung trägt dieser Zusage Rechnung.

2.4.2.3 Einwender P03

Zur künftigen Erschließungssituation der vom Bauvorhaben betroffenen landwirtschaftlichen Flur wird auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer C.2.3.7 und C.2.3.7.1 sowie zur Befahrbarkeit des westlichen Kreisverkehrsplatzes auf die Ausführungen unter C.2.3.7.2.1 Bezug genommen.

Durch den Bau der Ortsumfahrung ist das Grundstück Fl.Nr. 173 der Gemarkung Hohenbrunn lediglich am östlichen Rand betroffen. Der bisher am östlichen Grundstücksrand vorhandene Weg wird durch die Baumaßnahme überbaut und im Zuge des Ersatzweges BV-Nr. 5.10 am zukünftigen östlichen Grundstücksrand wieder neu angelegt und an den vorhandenen Weg Fl.Nr. 184 der Gemarkung Hohenbrunn angeschlossen. Damit ist eine ausreichende Ersatzerschließung für das betreffende Grundstück gewährleistet. Der Bau zusätzlicher -nicht zwingend notwendiger- Wegeabschnitte kann insoweit vom Vorhabenträger nicht gefordert werden, ist allerdings im Wege freiwilliger Vereinbarungen auch bei Bauausführung noch möglich. Auf die sich hierauf beziehenden Ausführungen unter C. 2.3.7 der Gründe wird insoweit verwiesen.

2.4.2.4 Einwender P06

Mit der in Auflage A.3.2.6 angeordneten Verlegung des geplanten Regenrückhaltebeckens RRB 0-1 wurde auch einer Forderung des Eigentümers des Grundstücks Fl.Nr. 55 der Gemarkung Hohenbrunn Rechnung getragen.

Hinsichtlich der ausreichenden Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke gelten die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer C.2.4.2.3 entsprechend.

2.4.2.5 Einwender P07

Durch die geplante Ortsumfahrung ist das Grundstück Fl.Nr. 180 der Gemarkung Holenbrunn am östlichen Rand betroffen. Der am östlichen Grundstücksrand vorhandene Weg auf Fl.Nrn. 180/1 und 183/1 der Gemarkung Holenbrunn wird am zukünftigen östlichen Grundstücksrand neu angelegt und an den vorhandenen Weg auf Fl.Nr. 184 der Gemarkung Holenbrunn angeschlossen. Damit ist die bisher vorhandene Verbindung zur Fl.Nr. 184 wiederhergestellt.

Westlich des Grundstücks Fl.Nr. 180 entstehen durch die geplante Ortsumfahrung keine Änderungen. Insofern gelten die vorstehenden Ausführungen unter C.2.4.2.3 der Gründe entsprechend.

2.4.2.6 Einwender P08

Durch die geplante Ortsumfahrung sind die Grundstücke Fl.Nrn. 171 und 172 der Gemarkung Holenbrunn am östlichen Rand betroffen. Der am östlichen Grundstücksrand vorhandene Weg auf Fl.Nrn. 172/1 und 171/3 der Gemarkung Holenbrunn wird am zukünftigen östlichen Grundstücksrand neu angelegt und an den vorhandenen Weg auf Fl.Nr. 184 der Gemarkung Holenbrunn angeschlossen. Damit ist auch die bisher vorhandene Verbindung zur Fl.Nr. 184 der Gemarkung Holenbrunn wiederhergestellt.

Nördlich und westlich der Grundstücke Fl.Nrn. 171 und 172 der Gemarkung Holenbrunn entstehen durch die geplante Ortsumfahrung keine Änderungen. Insofern gelten auch hier die vorstehenden Ausführungen unter C.2.4.2.3 der Gründe entsprechend.

2.5 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum 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 der Ortsumfahrung von Holenbrunn im Zuge der St 2665 in ihrer Gesamtheit erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die erforderlichen Eingriffe in das private Grundeigentum und die nachteiligen optischen Wirkungen, die für einige Grundstücke durch die Errichtung der Lärmschutzwand entstehen. Die Belange, die für den Bau der Ortsumfahrung im Zuge der St 2665 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 Ortsumfahrung von Hohenbrunn im Zuge der St 2665 als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen Straßen und Wege (Staatsstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen, 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 11 und 12) 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

Bayer. 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 beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt 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 Gebührevorschuss zu errichten.

Hinweis zur Auslegung des Planes

Die unter Teil A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen können beim Staatlichen Bauamt Bayreuth, Wilhelminenstraße 2, 95444 Bayreuth, eingesehen werden.

Die Unterlagen werden in der Stadt Wunsiedel auch kurzfristig ausgelegt werden. Zeit und Ort dieser Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

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

Witton
Regierungsdirektorin