

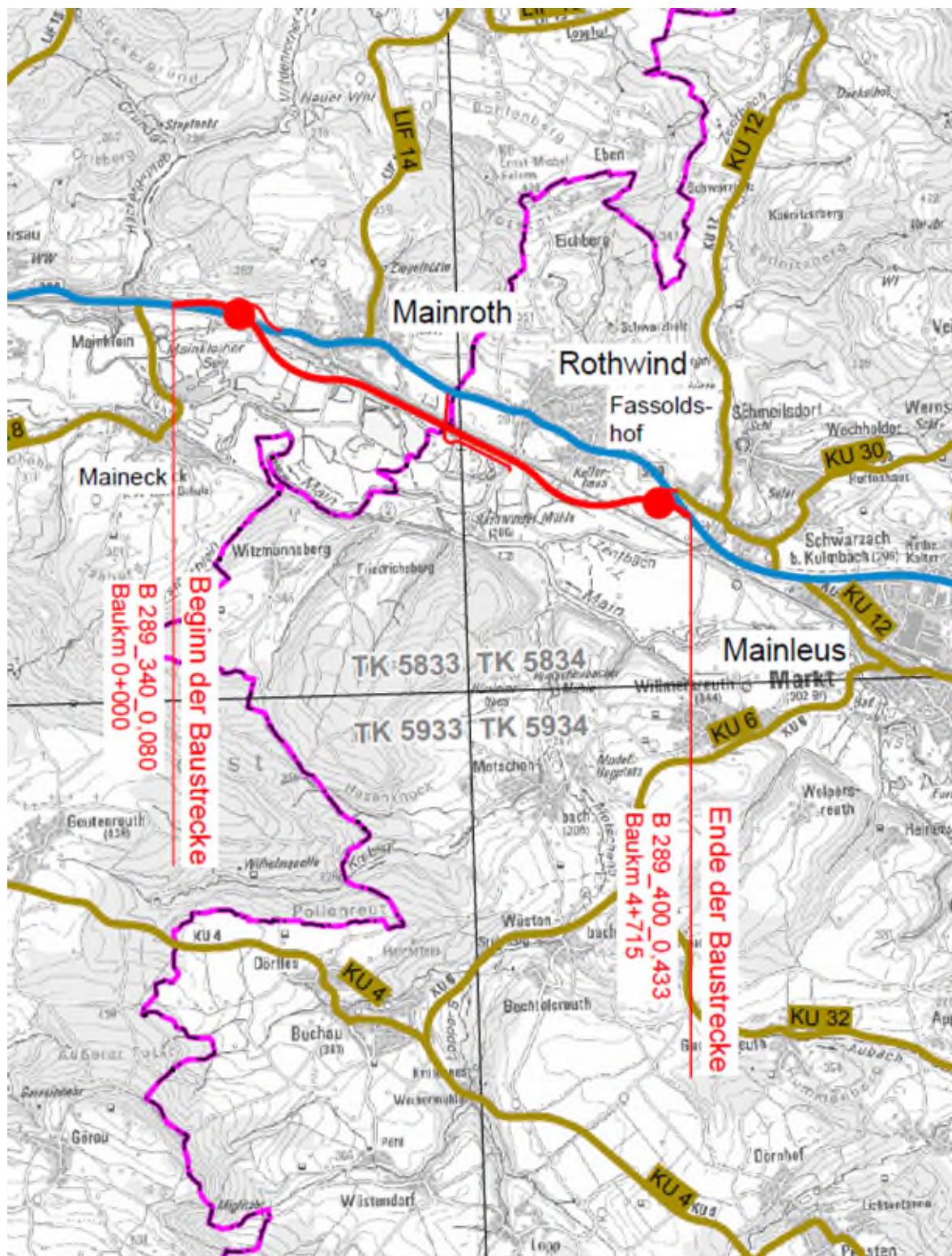


## Planfeststellungsbeschluss

für die

Ortsumgehung Mainroth - Rothwind - Fassoldshof im Zuge der Bundesstraße B 289 "(Burgkunstadt) - Kulmbach" von Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+715 (= Abschnitt 340, Station 0,080 bis Abschnitt 400, Station 0,433 der B 289) im Gebiet der Stadt Burgkunstadt sowie der Gemeinde Altenkunstadt, beide Landkreis Lichtenfels und des Marktes Mainleus, Landkreis Kulmbach

## Übersichtsplan



Quelle: Übersichtskarte (Planunterlage 2)

## Inhaltsverzeichnis

<b>ÜBERSICHTSPLAN .....</b>	<b>2</b>
<b>INHALTSVERZEICHNIS.....</b>	<b>3</b>
<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS .....</b>	<b>7</b>
<b>A. ENTSCHEIDUNG .....</b>	<b>12</b>
1 <b>FESTSTELLUNG DES PLANS.....</b>	<b>12</b>
2 <b>FESTGESTELLTE PLANUNTERLAGEN.....</b>	<b>12</b>
3 <b>NEBENBESTIMMUNGEN, AUSNAHMEN, BEFREIUNGEN .....</b>	<b>16</b>
3.1 <b>Unterrichtungspflichten.....</b>	<b>16</b>
3.2 <b>Verkehrslärmschutz.....</b>	<b>16</b>
3.3 <b>Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz.....</b>	<b>17</b>
3.4 <b>Land- und Forstwirtschaft .....</b>	<b>22</b>
3.5 <b>Bodenschutz, Altlasten.....</b>	<b>24</b>
3.6 <b>Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)....</b>	<b>29</b>
3.7 <b>Sonstige öffentliche Belange, Belange der Leitungsträger .....</b>	<b>34</b>
3.7.1      Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH .....	34
3.7.2      Belange des Marktes Mainleus .....	34
3.7.3      Belange der Polizei Oberfranken .....	34
3.7.4      Belange der Straßenverkehrsbehörden und Sicherheitsbehörden .....	34
3.7.5      Belange der Stadt Burgkunstadt .....	34
3.7.6      Belange der Gemeinde Altenkunstadt.....	35
3.7.7      Belange Denkmalschutz .....	35
3.7.8      Belange des Eisenbahnverkehrs.....	36
3.8 <b>Sonstige private Belange.....</b>	<b>41</b>
3.9 <b>Belange im Zusammenhang mit Anpassungen an 110-kV-Ltg.....</b>	<b>43</b>
3.10 <b>Zusagen des Vorhabenträgers, Entscheidungen über Einwendungen...</b>	<b>44</b>
4 <b>WASSERRECHTLICHE ERLAUBNIS .....</b>	<b>45</b>
4.1 <b>Gegenstand / Zweck.....</b>	<b>45</b>
4.2 <b>Plan .....</b>	<b>46</b>
4.3 <b>Erlaubnisbedingungen und –auflagen.....</b>	<b>46</b>
4.3.1.1      Einleitung von Straßenabwässern in Oberflächengewässer .....	46
4.3.1.2      Einleitung von Straßenabwässern in das Grundwasser.....	48
4.3.1.3      Einbringen von Stoffen ins Gewässer .....	50
4.3.1.4      Absenkung, Ableitung und Förderung von Grundwasser.....	51
5 <b>STRASSENRECHTLICHE VERFÜGUNG.....</b>	<b>52</b>

<b>6</b>	<b>KOSTENENTSCHEIDUNG .....</b>	<b>55</b>
<b>B. SACHVERHALT .....</b>		<b>56</b>
<b>1</b>	<b>BESCHREIBUNG DES VORHABENS .....</b>	<b>56</b>
<b>2</b>	<b>VORGESCHICHTE DER PLANUNG .....</b>	<b>59</b>
<b>3</b>	<b>ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS .....</b>	<b>60</b>
<b>C. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE .....</b>		<b>65</b>
<b>1</b>	<b>VERFAHRENSRECHTLICHE BEWERTUNG.....</b>	<b>65</b>
1.1	<b>Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung) .....</b>	<b>65</b>
1.2	<b>Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkung.....</b>	<b>66</b>
1.2.1	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	66
1.2.2	Verträglichkeitsprüfung in Natura 2000-Gebieten .....	68
<b>2</b>	<b>UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG .....</b>	<b>70</b>
<b>2.1</b>	<b>Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG) .....</b>	<b>70</b>
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens .....	70
2.1.2	Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens .....	71
2.1.3	Geprüfte Varianten und wesentliche Auswahlgründe.....	77
2.1.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	77
2.1.4.1	Vermeidungsmaßnahmen.....	78
2.1.4.2	Gestaltungsmaßnahmen.....	83
2.1.4.3	CEF-Maßnahmen (vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen) .....	84
2.1.4.4	Ausgleichsmaßnahmen.....	86
<b>2.2</b>	<b>Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG).....</b>	<b>89</b>
2.2.1	Schutgzut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	89
2.2.2	Schutgzut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	91
2.2.3	Schutgzut Fläche und Boden .....	96
2.2.4	Schutgzut Luft und Klima .....	97
2.2.4.1	Auswirkungen auf das Globale Klima.....	98
2.2.5	Schutgzut Wasser.....	101
2.2.6	Schutgzut Landschaft.....	102
2.2.7	Schutgzut Kulturgüter und sonstige Sachgüter .....	104
2.2.8	Wechselwirkungen.....	104
<b>2.3</b>	<b>Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen.....</b>	<b>105</b>
<b>3</b>	<b>MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG .....</b>	<b>109</b>
<b>3.1</b>	<b>Rechtsgrundlage der Planfeststellung .....</b>	<b>109</b>
<b>3.2</b>	<b>Rechtswirkungen der Planfeststellung.....</b>	<b>109</b>
<b>3.3</b>	<b>Planungsermessen .....</b>	<b>111</b>
<b>3.4</b>	<b>Planrechtfertigung bzw. Erforderlichkeit der Baumaßnahme .....</b>	<b>111</b>
3.4.1	Notwendigkeit der Maßnahme .....	112
3.4.2	Defizite des Bestands und Planungsziele .....	114

3.4.3	Einwendungen zur grundsätzlichen Notwendigkeit.....	116
3.4.4	Einwendungen zur fehlenden Notwendigkeit aufgrund zukünftiger Verkehrsverhältnisse .....	117
3.4.5	Einwendungen wegen fehlerhafter Kosten-Nutzen-Analyse .....	119
<b>3.5</b>	<b>Würdigung und Abwägung der öffentlichen Belange und Belange von öffentlichem Interesse .....</b>	<b>120</b>
3.5.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	120
3.5.2	Planungsvarianten .....	123
3.5.2.1	Beschreibung der Planungsvarianten .....	123
3.5.2.1.1	"Null-Variante" .....	123
3.5.2.1.2	Variante 1a (Planfestgestellte Variante).....	124
3.5.2.1.3	Variante 1b.....	125
3.5.2.1.4	Variante 2.....	126
3.5.2.1.5	Variante 3 (Nordvariante).....	127
3.5.2.2	Ergebnis des Variantenvergleichs.....	127
3.5.2.3	Variantenvergleich 110-kV-Freileitung .....	130
3.5.3	Ausbaustandard Variante 1a (Planfestgestellte Variante).....	131
3.5.4	Behandlung der Einwendungen und Forderungen zur Ausgestaltung des Vorhabens .....	143
3.5.4.1	Trassenführung .....	143
3.5.4.2	Brückenbauwerke .....	145
3.5.4.3	Anschlussstellen / Verkehrssicherheit.....	146
3.5.5	Immissionsschutz, Bodenschutz .....	147
3.5.5.1	Verkehrslärmschutz .....	148
3.5.5.1.1	§ 50 BlmSchG – Trassierung, Gradient, Gestaltung.....	148
3.5.5.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge.....	149
3.5.5.1.3	Schalltechnische Berechnung.....	150
3.5.5.1.4	Beurteilung und Ergebnis.....	152
3.5.5.1.5	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz .....	154
3.5.5.2	Schadstoffbelastung.....	158
3.5.5.3	Bodenschutz .....	160
3.5.5.3.1	Bodenschutz bei 110-kV-Freileitung .....	164
3.5.5.4	Elektrische und magnetische Felder .....	164
3.5.6	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz .....	167
3.5.6.1	Schutzgebiete, geschützte Flächen und allgemeiner Artenschutz .....	167
3.5.6.2	Besonderer und strenger Artenschutz.....	169
3.5.6.2.1	Zugriffsverbote .....	169
3.5.6.2.2	Prüfmethodik .....	170
3.5.6.2.3	Konfliktanalyse und Ergebnis .....	171
3.5.6.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) .....	183
3.5.6.3.1	Eingriffsregelung .....	183
3.5.6.3.2	Beurteilung der (Un-)Vermeidbarkeit des Eingriffs .....	184
3.5.6.3.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung.....	185
3.5.6.3.4	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation .....	190
3.5.6.4	Naturschutz und Landschaftspflege in der Abwägung .....	193
3.5.7	Klimaschutz.....	194
3.5.7.1	Einwendungen zum Thema Klimaschutz .....	196
3.5.8	Gewässerschutz.....	197
3.5.8.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	197
3.5.8.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse .....	206
3.5.8.3	Behandlung Stellungnahmen und Einwendungen im Zusammenhang mit Gewässerschutz...	211
3.5.8.3.1	Wasserwirtschaftsamt Kronach.....	213
3.5.8.3.2	Fischereifachberatung des Bezirks Oberfranken .....	213
3.5.8.3.3	Landratsamt Kulmbach .....	215
3.5.8.3.4	Landratsamt Lichtenfels .....	215
3.5.8.3.5	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 52 .....	216
3.5.8.3.6	Zweckverband Fernwasserversorgung Oberfranken .....	216

3.5.8.3.7	Stadt Burgkunstadt.....	217
3.5.8.3.8	Einzelne private Einwender.....	218
3.5.8.4	Gewässerschutz hinsichtlich 110-kV-Freileitung.....	218
3.5.9	Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	219
3.5.9.1	Vorhabenauswirkungen und Schutzvorkehrungen.....	221
3.5.9.2	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Land- und Forstwirtschaft als öffentlicher Belang .....	222
3.5.9.2.1	Landwirtschaftliches Wegenetz.....	222
3.5.9.2.2	Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen .....	224
3.5.9.2.3	Bayerischer Bauernverband Bamberg .....	225
3.5.9.2.4	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 60 .....	228
3.5.10	Sonstige öffentliche Belange.....	228
3.5.10.1	BUND Naturschutz in Bayern e.V. .....	228
3.5.10.2	Beschilderung .....	230
3.5.10.3	Freihaltung und Wiederherstellung von Zufahrten .....	231
3.5.10.4	Hangsicherungsmaßnahmen .....	232
3.5.10.5	Zugang zu den Mainauen .....	232
3.5.10.6	Träger von Versorgungsanlagen.....	232
3.5.10.7	Belange des Eisenbahnverkehrs.....	233
3.5.10.8	Belange des Denkmalschutzes .....	236
3.5.10.9	Belange des Landkreises Kulmbach und des Landratsamtes Kulmbach.....	236
3.5.10.10	Belange des Landkreises Lichtenfels und des Landratsamtes Lichtenfels .....	238
3.5.10.11	Belange der Stadt Burgkunstadt .....	239
3.5.10.12	Belange der Gemeinde Altenkunstadt.....	240
3.5.10.13	Belange des Marktes Mainleus .....	240
3.5.10.14	Belange des Kiesabbaus .....	241
3.5.11	Behandlung Stellungnahmen und Einwendungen zu Anpassungen an 110-kV-Freileitung....	243
<b>3.6</b>	<b>Würdigung und Abwägung privater Einwendungen.....</b>	<b>244</b>
3.6.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden .....	244
3.6.1.1	Flächenverlust, Existenzgefährdung .....	244
3.6.1.2	Grunderwerbliche Fragestellungen .....	249
3.6.1.3	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen .....	249
3.6.1.4	Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechtes .....	249
3.6.1.5	Beeinträchtigung von Gewerbetreibenden .....	251
3.6.2	Einwendungen mit politischem bzw. grundrechtlichem Bezug.....	252
3.6.3	Einzelne Einwender .....	255
3.6.3.1	Einwender P8.....	255
3.6.3.2	Einwender P20.....	256
3.6.3.3	Einwender P28.....	256
3.6.3.4	Einwender P30.....	258
<b>3.7</b>	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....</b>	<b>259</b>
<b>3.8</b>	<b>Gesamtergebnis der Abwägung.....</b>	<b>259</b>
<b>4</b>	<b>KOSTENENTSCHEIDUNG .....</b>	<b>260</b>
<b>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG .....</b>		<b>261</b>

## Abkürzungsverzeichnis

A/E-Maßnahme	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
ABuDIS	Altlasten-, Bodenschutz- und Dateninformationssystem
AEG	Allgemeine Eisenbahngesetz
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
Bau-km	Baukilometer
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayFiG	Bayerisches Fischereigesetz
BayKlimaG	Bayerisches Klimaschutzgesetz
BayKompV	Bayerische Kompensationsverordnung
BayLfD	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
BayLplG	Bayerisches Landesplanungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodschV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BBV	Bayerischer Bauernverband
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGH	Bundesgerichtshof
BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BlmSchV	16. Verordnung zur Durchführung des BlmSchG (Verkehrslärm-schutzverordnung)
26. BlmSchV	26. Verordnung zur Durchführung des BlmSchG (Verordnung über elektromagnetische Felder)
32. BlmSchV	32. Verordnung zur Durchführung des BlmSchG (Geräte- und Maschinenlärmsschutzverordnung)
39. BlmSchV	39. Verordnung zur Durchführung des BlmSchG (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)

26. BImSchVVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BLfD	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BN	Bund Naturschutz in Bayern e.V.
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BP	Brutpaar
BÜ	Bahnübergang
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BW	Bauwerk
CEF	vorgezogene funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahmen
dB	Dezibel
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DepV	Deponieverordnung
DIN	Deutsche Industrienorm
DN	Nenndurchmesser
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
DWA-A	Arbeitsblatt
DWA-M	Merkblatt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBV	Ersatzbaustoffverordnung
EKL	Entwurfsklassen für Landstraßen
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EÜV	Eigenüberwachungsverordnung
ff.	fortfolgende
FFH	Fauna-Flora-Habitat
Fl.Nr.	Flurnummer
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FWO	Fernwasserversorgung Oberfranken
GG	Grundgesetz
GK-Koordinaten	Gauß-Krüger Koordinatensystem

Gmkg.	Gemarkung
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
ha	Hektar
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HNB	Höhere Naturschutzbehörde
HQ <sub>100</sub>	100-jähriges Hochwasser
Inv.Nr.	Inventarnummer
i.S.d.	im Sinne des
i.V.m.	in Verbindung mit
KG	Kostengesetz
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
kV	Kilovolt
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBV	Landesbund für Vogel- und Naturschutz in Bayern e.V.
LEK	Landschaftsentwicklungskonzept
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
LRA	Landratsamt
LS	Landstraße
Ltg.	Freileitung
MS	ministerielles Schreiben
m ü. NN	Meter über Normalnull
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Natur und Recht
NutzungsRL	Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZRR	NVwZ-Rechtsprechungs-Report
öFW	öffentlicher Feld- und Waldweg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OU	Ortsumgehung
PIK	Produktionsintegrierte Kompensation
R SBB	Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen (2023)
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
REwS	Richtlinien für die Entwässerung von Straßen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RiZ-ING	Richtzeichnungen für Ingenieurbauten
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (2019)

RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
RQ	Regelquerschnitt
RRB	Regenrückhaltebecken
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen
RÜB	Regenüberlaufbecken
RV	Regelungsverzeichnis
RV-Nr.	Regelungsverzeichnisnummer
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
SD/KS 1	Vorranggebiet Sicherung der Rohstoffgewinnung und Rohstoffversorgung
SG	Sachgebiet
SMA LA	Lärmärmer Splittmastixasphalt
SPA	Vogelschutz-Gebiete "Special Protection Areas"
STANAG	NATO-Standardisierungsabkommen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SV	Schwerverkehr
TA Lärm	6. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum BImSchG (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm)
TA Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
THG	Treibhausgase
TKG	Telekommunikationsgesetz
UBB	Umweltbaubegleitung
UG	Untersuchungsgebiet
UGebO	Umweltgebührenordnung
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UW	Umspannwerk
VDI	Verein Deutscher Ingenieure e.V.
vgl.	vergleiche
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz

WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WWA	Wasserwirtschaftsamt

Die Regierung von Oberfranken erlässt folgenden Planfeststellungsbeschluss:

## **A. Entscheidung**

### **1 Feststellung des Plans**

Der Plan für die Ortsumgehung Mainroth - Rothwind - Fassoldshof im Zuge der Bundesstraße B 289 "(Burgkunstadt) - Kulmbach" von Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+715 (= Abschnitt 340, Station 0,080 bis Abschnitt 400, Station 0,433 der B 289) und die dadurch notwendigen Anpassungen an der 110-kV-Ltg. Redwitz – Kulmbach, Ltg. E90 (Mast Nrn.: 29 bis 37, 40) im Gebiet der Stadt Burgkunstadt sowie der Gemeinde Altenkunstadt, beide Landkreis Lichtenfels und des Marktes Mainleus, Landkreis Kulmbach wird mit den sich aus A.3 und A.4.3 ergebenden besonderen Verpflichtungen gemäß §§ 17 ff. FStrG i.V.m. Art. 72 ff. BayVwVfG festgestellt.

### **2 Festgestellte Planunterlagen**

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
		<b>Teil A - Vorhabenbeschreibung</b>	
1		<b>Erläuterungsbericht</b>	
		<b>Teil B - Planteil</b>	
2		<b>Übersichtskarte</b>	1 : 50.000
3		<b>Übersichtslagepläne</b>	
3	1	Übersichtslageplan	1: 25.000
3	2	Übersichtsluftbild	1: 5.000
4		<b>Übersichtshöhenplan</b>	1 : 5.000 / 500
5		<b>Lagepläne</b>	
5	1	Lageplan (Bau-km 0+000 – Bau-km 0+800)	1 : 1.000
5	2	Lageplan (Bau-km 0+800 – Bau-km 1+500)	1 : 1.000
5	3	Lageplan (Bau-km 1+500 – Bau-km 2+500)	1 : 1.000
5	4	Lageplan (Bau-km 2+500 – Bau-km 3+400)	1 : 1.000
5	5	Lageplan (Bau-km 3+400 – Bau-km 4+500)	1 : 1.000
5	6	Lageplan (Bau-km 4+100 – Bau-km 4+715)	1 : 1.000
5	7	Lageplan Ausgleichsflächen	1 : 1.000
6		<b>Höhenpläne</b>	
6	1	Höhenplan B 289 (Bau-km 0+000 – Bau-km 0+800)	1 : 1.000 / 100
6	2	Höhenplan B 289 (Bau-km 0+800 – Bau-km 1+500)	1 : 1.000 / 100
6	3	Höhenplan B 289 (Bau-km 1+500 – Bau-km 2+500)	1 : 1.000 / 100

6	4	Höhenplan B 289 (Bau-km 2+500 – Bau-km 3+400)	1 : 1.000 / 100
6	5	Höhenplan B 289 (Bau-km 3+400 – Bau-km 4+500)	1 : 1.000 / 100
6	6	Höhenplan B 289 (Bau-km 4+100 – Bau-km 4+715)	1 : 1.000 / 100
6	7	Höhenplan AS Mainroth	1 : 1.000 / 100
6	8	Höhenplan GVS nach Witzmannsberg	1 : 1.000 / 100
6	9	Höhenplan AS Fassoldshof	1 : 1.000 / 100
6	10	Höhenplan KU 30	1 : 1.000 / 100
<b>8</b>		<b>Lagepläne der Entwässerungsmaßnahmen</b>	
8	1	Lageplan Entwässerungsmaßnahmen (Bau-km 0+000 – Bau-km 2+600)	1 : 2.500
8	2	Lageplan Entwässerungsmaßnahmen (Bau-km 2+600 – Bau-km 4+715)	1 : 1.000
<b>9</b>		<b>Landschaftspflegerische Maßnahmen</b>	
9.1	1	Maßnahmenplan (Bau-km 0+000 – Bau-km 0+800)	1 : 1.000
9.1	2	Maßnahmenplan (Bau-km 0+800 – Bau-km 1+500)	1 : 1.000
9.1	3	Maßnahmenplan (Bau-km 1+500 – Bau-km 2+400)	1 : 1.000
9.1	4	Maßnahmenplan (Bau-km 2+400 – Bau-km 3+400)	1 : 1.000
9.1	5	Maßnahmenplan (Bau-km 3+400 – Bau-km 4+200)	1 : 1.000
9.1	6	Maßnahmenplan (Bau-km 4+200 – Bau-km 4+715)	1 : 1.000
9.1	7	Suchraum für CEF-Maßnahmen (Bau-km 0+000 – Bau-km 4+715)	1 : 10.000
9.2		Maßnahmenblätter	
9.3		Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	
<b>10</b>		<b>Grunderwerb</b>	
10.1	1	Grunderwerbsplan (Bau-km 0+000 – Bau-km 0+800)	1 : 1.000
10.1	2	Grunderwerbsplan (Bau-km 0+800 – Bau-km 1+500)	1 : 1.000
10.1	3	Grunderwerbsplan (Bau-km 1+500 – Bau-km 2+500)	1 : 1.000
10.1	4	Grunderwerbsplan (Bau-km 2+500 – Bau-km 3+400)	1 : 1.000
10.1	5	Grunderwerbsplan (Bau-km 3+400 – Bau-km 4+500)	1 : 1.000
10.1	6	Grunderwerbsplan (Bau-km 4+100 – Bau-km 4+715)	1 : 1.000
10.1	7	Grunderwerbsplan Ausgleichsflächen	1 : 1.000
10.2		Grunderwerbsverzeichnis - anonym	
10.3	1	Grunderwerbsplan – Dingliche Sicherung 110-kV-Freileitung Nr. E90 (Mast Nr. 29 bis 34)	1 : 2.500
10.3	2	Grunderwerbsplan – Dingliche Sicherung 110-kV-Freileitung Nr. E90 (Mast Nr. 35 bis 40)	1 : 2.500
10.4		Grunderwerbsverzeichnis anonym – Dingliche Sicherung 110-kV-Freileitung Nr. E90	
<b>11</b>		<b>Regelungsverzeichnis</b>	
<b>12</b>		<b>Widmung / Umstufung / Einziehung</b>	<b>1 : 5.000</b>
		<b>Teil C - Untersuchungen, weitere Pläne, Skizzen</b>	
<b>14</b>		<b>Straßenquerschnitte</b>	
14	1	Straßenquerschnitt B 289	1 : 50
14	2	Straßenquerschnitt Anschlussstellen	1 : 50
14	3	Straßenquerschnitt GVS nach Witzmannsberg, KU 30	1 : 50

14	4	Straßenquerschnitt öFW	1 : 50
<b>16</b>		<b>110-kV-Freileitung Redwitz-Kulmbach, Leitung Nr. E90</b>	
16.0		Übersicht der Antragsunterlagen	
16.1		Erläuterungsbericht	
16.2		Übersichtstabelle der Maßnahmen	
16.3		Mastliste mit GK-Koordinaten	
16.4		Profilplan (Mast Nr. 29 bis 34)	1 : 2.500 / 500
16.5		Profilplan (Mast Nr. 34 bis 40)	1 : 2.500 / 500
16.6		Mastskizzen einschl. Fundament von Mast Nr. 32	o. Maßstab
16.7		Mastskizzen einschl. Fundament von Mast Nr. 35	o. Maßstab
16.8		Fotodokumentation	
16.9		Geotechnischer Bericht	
16.10		Immissionsbericht und Minimierungsprüfung	
16.11		Datenblatt Hydraulikhammer (Einhaltung AVV)	
16.12	1	Landschaftspflegerische Begleitplanung - Schutzgut Mensch, Gesundheit und Erholung, Landschaft und Landschaftsbild	
16.12	2	Landschaftspflegerische Begleitplanung - Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	
16.12	3	Landschaftspflegerische Maßnahmen - Schutzgut Mensch	
16.13	1	Lageplan Leitung E90 (Mast Nr. 29 bis 34)	1 : 2.500
16.13	2	Lageplan Leitung E90 (Mast Nr. 35 bis 40)	1 : 2.500
<b>17</b>		<b>Immissionstechnische Untersuchungen</b>	
17.1		Erläuterungen zu den schalltechnischen Berechnungen	
<b>18</b>		<b>Wasser-technische Untersuchungen</b>	
18.1		Erläuterungen zu den wasser-technischen Untersuchungen	
18.2		Hydraulische Berechnung der Oberflächengewässer - Textteil	
18.3	1	Wassertiefen, Fließpfeile im Istzustand, Lastfall Main HQ100 (Bau-km 0+700 - 4+100)	1 : 5.000
18.3	2	Wassertiefen, Fließpfeile im Istzustand, Lastfall Gew. III HQ100 (Bau-km 0+700 - 4+100)	1 : 5.000
18.3	3	Wassertiefen, Fließpfeile im Istzustand, Lastfall Gew. III HQ100 (Bau-km 0+700 - 2+400)	1 : 2.500
18.3	4	Wassertiefen, Fließpfeile im Istzustand, Lastfall Gew. III HQ100 (Bau-km 2+400 - 4+100)	1 : 2.500
18.3	5	Wassertiefen, Fließpfeile im Istzustand, Lastfall RÜB HQ100 (Bau-km 0+700 - 2+300)	1 : 2.500
18.3	6	Wasserspiegeldifferenzen Planzustand und Istzustand, Lastfall Main HQ100 (Bau-km 0+700 - 4+100)	1 : 5.000
18.3	7	Wasserspiegeldifferenzen Planzustand und Istzustand, Lastfall HQ100 Gew. III (Bau-km 0+700 - 4+100)	1 : 5.000
18.3	8	Wasserspiegeldifferenzen Planzustand und Istzustand, Lastfall HQ100 Gew. III (Bau-km 0+700 - 2+400)	1 : 2.500
18.3	9	Wasserspiegeldifferenzen Planzustand und Istzustand, Lastfall HQ100 Gew. III (Bau-km 2+400 - 4+100)	1 : 2.500
18.3	10	Wasserspiegeldifferenzen Planzustand und Istzustand, Lastfall RÜB HQ100 (Bau-km 0+700 - 2+300)	1 : 2.500

18.3	11	Überschwemmungsgrenzen, Fließpfeile, Plan- und Istzustand, Lastfall Main HQ100 (Bau-km 0+700 - 4+100)	1 : 5.000
18.3	12	Überschwemmungsgrenzen, Fließpfeile, Plan- und Istzustand, Lastfall Gew. III HQ100 (Bau-km 0+700 - 4+100)	1 : 5.000
18.3	13	Überschwemmungsgrenzen, Fließpfeile, Plan- und Istzustand, Lastfall Gew. III HQ100 (Bau-km 0+700 - 2+400)	1 : 2.500
18.3	14	Überschwemmungsgrenzen, Fließpfeile, Plan- und Istzustand, Lastfall Gew. III HQ100 (Bau-km 2+400 - 4+100)	1 : 2.500
18.3	15	Überschwemmungsgrenzen, Fließpfeile, Plan- und Istzustand, Lastfall RÜB HQ100 (Bau-km 0+700 - 2+300)	1 : 2.500
18.3	16	Fließgeschwindigkeiten im Planzustand, Lastfall Main HQ100 (Bau-km 0+700 - 4+100)	1 : 5.000
18.3	17	Fließgeschwindigkeiten im Planzustand, Lastfall Gew. III HQ100 (Bau-km 0+700 - 4+100)	1 : 5.000
18.3	18	Fließgeschwindigkeiten im Planzustand, Lastfall Gew. III HQ100 (Bau-km 0+700 - 2+400)	1 : 2.500
18.3	19	Fließgeschwindigkeiten im Planzustand, Lastfall Gew. III HQ100 (Bau-km 2+400 - 4+100)	1 : 2.500
18.3	20	Fließgeschwindigkeiten im Planzustand, Lastfall RÜB HQ100 (Bau-km 0+700 - 2+300)	1 : 2.500
18.3	21	Regelquerschnitt Gewässerausbau	1 : 50
18.3	22	Längsschnitt Umverlegung Rohrbach	1: 1.000 / 100
18.3	23	Längsschnitt Rohrbach, Querung GVS	1 : 100
18.3	24	Lageplan Becken Retentionsraumausgleich	1 : 1.000
18.3	25	Profile Becken Retentionsraumausgleich	1 : 1.000
18.4		Fachbeitrag nach Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)	
18.5	1	Systemplan Regenrückhaltebecken	1 : 200, 25
<b>19</b>		<b>Umweltfachliche Untersuchungen</b>	
19.1		Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	
19.2	1	Bestands- und Konfliktplan (Bau-km 0+000 – Bau-km 0+800)	1 : 2.500
19.2	2	Bestands- und Konfliktplan (Bau-km 0+800 – Bau-km 1+500)	1 : 2.500
19.2	3	Bestands- und Konfliktplan (Bau-km 1+500 – Bau-km 2+400)	1 : 2.500
19.2	4	Bestands- und Konfliktplan (Bau-km 2+400 – Bau-km 3+400)	1 : 2.500
19.2	5	Bestands- und Konfliktplan (Bau-km 3+400 – Bau-km 4+200)	1 : 2.500
19.2	6	Bestands- und Konfliktplan (Bau-km 4+200 – Bau-km 4+715)	1 : 2.500
19.3		spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	
19.4		Angaben über die Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 16 UVPG zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht)	
<b>20</b>		<b>Geotechnische Untersuchungen</b>	
20.1		Geotechnischer Bericht – B 289 und Bauwerke 0-1 und 3-3	
20.2		Geotechnischer Bericht – GVS und Bauwerk 2-1	
<b>22</b>		<b>Verkehrsqualität</b>	
22.1		Verkehrsuntersuchung	

sämtlich gefertigt bzw. aufgestellt vom Staatlichen Bauamt Bayreuth unter dem Datum 31.03.2023.

### 3 **Nebenbestimmungen, Ausnahmen, Befreiungen**

Dem Freistaat Bayern – Straßenbauverwaltung – werden außer den sich aus Spalte 5 des Reglungsverzeichnisses ergebenden Verpflichtungen folgende weitere Verpflichtungen auferlegt:

#### 3.1 **Unterrichtungspflichten**

Der Vorhabenträger hat nachfolgende Beteiligte nach den entsprechenden Maßgaben zu informieren:

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH ist der Beginn und der Ablauf der Maßnahme so früh wie möglich, mindestens aber 5 Monate vor Baubeginn, schriftlich anzugeben.
- 3.1.2 Die FWO Fernwasserversorgung Oberfranken ist über die weiteren Planfortschritte zu informieren.
- 3.1.3 Der Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH ist der Baubeginn mindestens drei Monate vorab mitzuteilen.
- 3.1.4 Eine archäologische Begleitung ist mindestens 8 Monate vor Baubeginn zu beauftragen.
- 3.1.5 Rechtzeitig vor Baubeginn ist bei der DB Kommunikationstechnik GmbH eine nochmalige Abfrage zwecks Änderungen der Örtlichkeit hinsichtlich Telekommunikations-Kabel und Telekommunikationsanlagen einzuholen.
- 3.1.6 Vor Baubeginn ist mit der Deutschen Bahn AG eine Kabeleinweisung durchzuführen. Ansprechpartner für Einweisung ist Kabeleinweisung.Nuer@deutsche-bahn.com.
- 3.1.7 Die unmittelbar betroffenen Fischereiberechtigten sind frühzeitig vor Beginn über Bauarbeiten, die in Gewässernähe stattfinden, zu informieren.

#### 3.2 **Verkehrslärmschutz**

- 3.2.1 Lärmintensive Arbeiten sind grundsätzlich auf die Tageszeit zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr zu beschränken. Die gesetzlichen Vorschriften über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nacharbeit sind zu beachten. Soweit möglich, sind lärmarme Maschinen und Verfahren zu nutzen. Die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970 ist grundsätzlich zu beachten. Des Weiteren müssen sämtliche eingesetzten Baumaschinen

der Maschinenlärmschutzverordnung (32. BlmSchV) entsprechen. Die durchführenden Baufirmen sind vom Staatlichen Bauamt Bayreuth vertraglich entsprechend zu verpflichten.

- 3.2.2 Die Lärm- und Staubimmissionen sind in der Bauphase entsprechend dem Stand der Technik und den gesetzlichen Vorgaben auf ein Mindestmaß zu reduzieren.
- 3.2.3 Im Hinblick auf die Verringerung von Staubemissionen sind die im „Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen“ der Regierung von Oberbayern genannten Anforderungen an mechanische Arbeitsprozesse, Geräte und Maschinen, Bauausführung und organisatorische Maßnahmen - soweit zutreffend - bei der Bauausführung zu berücksichtigen und umzusetzen.
- 3.2.4 Bei allen für den Bau der Umgehungsstraße erforderlichen Maßnahmen sind die Baustelleneinrichtung, die Anlage der Zwischenlager und die Baumaßnahmen so durchzuführen, dass eine Störung von Wildtieren und eine Belästigung der Anwohner durch den Baustellenverkehr und den sonstigen Arbeiten so weit wie möglich reduziert wird. Beim Baustellenbetrieb sind - soweit erforderlich - Maßnahmen zur Verringerung von Staubemissionen (z.B. durch Benetzung) anzuwenden.
- 3.2.5 Es sind möglichst gering staubfreisetzende Arbeitsgeräte zu verwenden. Bei allen für den Bau der Umgehungsstraße erforderlichen Bauarbeiten sind die Vorgaben der AVV Baulärm zu beachten.
- 3.2.6 Zur Vermeidung von Impulsgeräuschen beim Überfahren von Brückenfugen sind diese dem Stand der Technik entsprechend möglichst lärmarm auszubilden.
- 3.2.7 Bei den Bauarbeiten sind die einschlägigen Normen zum Erschütterungsschutz zu beachten, insbesondere die Vorgaben nach der DIN 4150, Blätter 1, 2 und 3. Die Art der Einhaltung ist im Vorfeld der Bauarbeiten zu klären und beim Bau umzusetzen.

### 3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

- 3.3.1 Die Maßnahme 1.8 V Durchführung einer Umweltbegleitung wird in der Planunterlage 1, unter dem Punkt 6.4.3. Maßnahmenübersicht ergänzt.
- 3.3.2 Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze dürfen nicht auf ökologisch wertvollen Flächen erfolgen. Zum Schutz von wertvollen Biotopstrukturen sind die Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und R SBB (Richtlinie zum Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) anzuwenden. Die Tabuflächen für den Baubetrieb sind im Gelände durch Bretterzaun zu kennzeichnen und zu beachten.

- 3.3.3 Um eine zusätzliche Beeinträchtigung der Tierwelt zu vermeiden, dürfen Gehölzfällungen sowie die Baufeldfreimachung auf dem gehölzfreien Gelände nur im Winterhalbjahr, also außerhalb der Vogelbrutzeit (zwischen 30. September und 1. März) erfolgen (Maßnahme 1.1 V). Das anfallende Schnittgut ist vollständig außerhalb des Baufeldes zu lagern oder abzufahren, so dass es nicht als Brutplatz innerhalb des Baufeldes genutzt werden kann.
- 3.3.4 Bezuglich der Habitatbaumkartierung und dem Abtrag von fledermausrelevanten Gehölzen (Maßnahme 1.2 V) sind die Bäume mit potentiellen Quartieren von Fledermäusen vor der Fällung auf Besatz zu kontrollieren. Es können Einwegverschlüsse angebracht werden. Ebenfalls auf Anregung der Unteren Naturschutzbehörde Lichtenfels sind die Höhen der Baumteile anzugeben, auf der die Baumteile im weiteren Umfeld installiert werden.
- 3.3.5 Bei vielen Maßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung vorgesehen. Da die Aufgaben im Hinblick auf die naturschutzfachlichen Aufgaben sehr vielfältig und komplex sind, ist eine externe UBB für die Straßenbaumaßnahme und den Freileitungsbau (evtl. in Personalunion) hier festzusetzen. Die qualifizierte Umsetzung der ökologischen Baubegleitung sollte insbesondere folgende Maßnahmen beinhalten:
- Die ökologische Baubegleitung ist vor Maßnahmenbeginn der örtlich zuständigen Unteren Naturschutzbehörde, Landratsamt Lichtenfels bzw. Kulmbach, und der HNB zu benennen.
  - Bei Baubeginn ist eine Bauanlaufberatung zwischen der mit der ökologischen Baubegleitung beauftragten Person und den zuständigen Behörden (HNB, UNBs) durchzuführen.
  - Erstellung eines Bauzeitenplanes für sämtliche Eingriffe und die korrespondierenden Schutz- und konfliktvermeidenden Maßnahmen einschließlich der CEF-Maßnahmen
  - Teilnahme der UBB an den Jour-fix-Terminen
  - Einweisung der ausführenden Baufirma
  - Baueinrichtungsflächen sind mit der ökologischen Baubegleitung abzustimmen.
  - Detailfragen, die im Plan zur Bauausführung nicht geklärt werden können, sind mit der ökologischen Baubegleitung einvernehmlich abzustimmen.
  - Während der Bauphase des Eingriffs und der Kompensationsmaßnahmen sind die Bauarbeiten regelmäßig zu kontrollieren und auf die naturschutzfachlichen Inhalte hin zu überprüfen.
  - Die ökologische Baubegleitung übermittelt alle vier Wochen einen vollständigen Bericht an die jeweilige untere und die höhere Naturschutzbehörde.
  - Die ökologische Baubegleitung hat weiterhin die Aufgabe, unvorhergesehene Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu dokumentieren und

diese Dokumentation in Form einer Nachbilanzierung nach Bauende der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung vorzulegen.

- 3.3.6 Die Heckenpflanzung auf dem Südhang östlich von Mainklein ist in den Maßnahmenplänen mit der korrekten Nr. 11.11 A einzutragen.
- 3.3.7 Die Gestaltungs- und Pflegepläne der A/E-Flächen des Maßnahmenkomplexes 11 A sind mit den Naturschutzbehörden abzustimmen. Hierzu sind die Unterlagen an die Naturschutzbehörden zu übermitteln.
- 3.3.8 Die A/E-Flächen sind spätestens 1 Jahr nach der Verkehrsfreigabe fertig zu stellen.
- 3.3.9 Auf den A/E-Flächen sind autochthone Gehölze und Regio-Saattmischungen zu verwenden.
- 3.3.10 Die A/E-Flächen sind solange zu pflegen und unterhalten, wie der Eingriff wirkt.
- 3.3.11 Alle vorgesehenen CEF-Maßnahmen müssen zum Zeitpunkt des Straßeneingriffs wirksam sein. Das Staatliche Bauamt Bayreuth hat in einem Bericht gem. § 17 Abs. 7 S. 2 BNatSchG an die Sachgebiete 32 und 51 die Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen zu Baubeginn nachzuweisen.
- 3.3.12 Eine Nachbesserung des Ausgleichskonzeptes bleibt vorbehalten, wenn die prognostizierten Zielzustände (Biotopt- und Nutzungstypen) nicht erreicht werden können.
- 3.3.13 Die Ausgleichsflächen sind vom Vorhabenträger bis spätestens 1 Jahr nach Verkehrsfreigabe dem Ökoflächenkataster zu melden.
- 3.3.14 Bei der Maßnahme 7 A<sub>CEF</sub> sind die entlang der Trasse neu entstehenden Böschungen "zauneidechsengerecht" zu gestalten, d.h. es erfolgt eine Ansaat mit einer blütenreichen Wiesenmischung. Die Flächen sind zu mähen und nicht zu mulchen. Auf den für die Zauneidechse vorgesehenen Flächen sollten zwischen den Strukturelementen eine durchgehende Deckung in Form von einzelnen Gehölzen (wie zum Beispiel Himbeeren und Rosen) im Abstand von 10 – 15 Meter erhalten bzw. geschaffen werden. Es ist sicherzustellen, dass zum Zeitpunkt der Umsiedlung genügend Nahrung im unmittelbaren Umfeld vorhanden ist (Krautsaum, Grünland). Die Eignung der Zielfläche ist vorher durch die zuständige Naturschutzbehörde zu bestätigen.
- 3.3.15 Die Maßnahme 8 A<sub>CEF</sub> ist vorgezogen (1 Jahr vor Baubeginn) einzurichten. Zusätzlich zu Maßnahme 8 A<sub>CEF</sub> wird 25 Jahre lang ein sog. Rebhuhnstreifen (Größe 0,3 ha) mit Getreideanbau und doppeltem Saatrehenabstand und anschließendem Ernteverzicht angelegt. Dieser Rebhuhnstreifen kann innerhalb des angegebenen Suchraumes (s. Unterlage 9.1/7) rotieren. Die einzelnen Flächen innerhalb des Suchraumes und die Bewirtschafter der Maßnahme 8 A<sub>CEF</sub> sind vor Beginn der Unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen.

- 3.3.16 Für die Maßnahme 9 A<sub>CEF</sub> ist der Wald, welcher sich nördlich zwischen Mainklein und Mainroth anschließt, ein geeigneter Standort für die Fledermauskästen. Die Habitatbaumkartierung (Maßnahme 1.2 V) ist zeitgleich bzw. unmittelbar vor der Baumfällung durchzuführen. Um die Wirksamkeit vor Baubeginn sicherzustellen, sind die Fledermauskästen mit einem zeitlichen Vorlauf von 2 – 3 Jahren möglichst ortsnah zu installieren.
- 3.3.17 Für die Maßnahme 10.1 A<sub>CEF</sub> ist der zeitliche Ablauf der Nassauskiesung und die Herstellung der Ausgleichsflächen (Maßnahme 11.2 A) zwingend so zu gestalten, dass die CEF-Maßnahme für die Wiesenbrüter vor Baubeginn der OU zu Verfügung steht und funktionstüchtig umgesetzt ist.
- 3.3.18 Die Maßnahme 10.2 A<sub>CEF</sub> ist vorgezogen (1 Jahr vor Baubeginn) einzurichten.
- 3.3.19 Die CEF-Maßnahmen auf wechselnden Flächen müssen 25 Jahre wirksam und gesichert sein. Zusätzliche Festsetzungen bleiben vorbehalten für den Fall, dass die institutionelle Sicherung der PIK-Maßnahmen auf wechselnden Flächen ausfallen sollte.
- 3.3.20 Das Staatliche Bauamt Bayreuth hat in je einem Bericht an die Genehmigungsbehörde die Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen zu Baubeginn und 10 Jahre danach nachzuweisen.
- 3.3.21 Soweit es aus erdbautechnischer Sicht möglich ist, ist bei den süd- / westexponierten Böschungen in kleineren Teilbereichen fensterartig auf eine Oberbodenandekung zu verzichten, um eine Selbstbesiedelung zu ermöglichen.
- 3.3.22 Das Regenrückhaltebecken ist in Hinblick auf das Landschaftsbild möglichst naturnah zu gestalten.
- 3.3.23 Werden standfeste Felsbrocken in Böschungen angetroffen, sind weitere Maßnahmen vor Ort in Abstimmung mit den zuständigen Geologen festzulegen.
- 3.3.24 Im Bereich von ca. Bau-km 0+600 bis 0+700 der zum öFW abgestuften B 289 (alt) (RV-Nr. 2.1) ist die Anlage einer beidseitigen Apfelbaum-Allee vorzusehen, um den Funktionsverlust durch die Alleeerodung südlich der Bahnlinie auszugleichen.
- 3.3.25 Die Magerstandorte der Maßnahme 6.3 G sind (ohne Oberbodenandekung) mit Regio-Magerrasensaatgut zu begrünen und dauerhaft vom Staatlichen Bauamt Bayreuth zu unterhalten (Mahd statt Mulchen).
- 3.3.26 Hinsichtlich der Arbeiten an der Stromleitungstrasse sind beim Baustellenbetrieb soweit erforderlich Maßnahmen zur Verringerung von Staubemissionen (z.B. Benetzung) anzuwenden. Es sind möglichst emissionsarme und gering staubfreisetzende Arbeitsgeräte zu verwenden. Die im "Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen" der Regierung von Oberbayern genannten Anforderungen an mechanische Arbeitsprozesse, Geräte und Maschinen, Bauausführung

und organisatorische Maßnahmen sind – soweit zutreffend – bei der Bauausführung zu berücksichtigen und umzusetzen.

- 3.3.27 Hinsichtlich der Arbeiten an der Stromleitungstrasse dürfen die Immissionsrichtwerte (Lärm) nicht überschritten werden.
- 3.3.28 Zum Schutz der Umwelt und der Bevölkerung vor unzulässigen Expositionen dürfen beim Betrieb von Hochspannungsleitungen hinsichtlich der elektrischen Feldstärke und der magnetischen Flussdichte die nach der 26. BlmSchV festgelegten Grenzwerte nicht überschritten werden.
- 3.3.29 Die ökologische Baubegleitung Freileitung hat Vorkommen von Tier- und Pflanzenarten zu kontrollieren und hat die bauausführende Firma im Zuge der Einrichtung der Arbeitsflächen im Bereich sensibler Biotope und Lebensräume sowie bei der Bauausführung zu beraten.
- 3.3.30 Im Zuge des Austausches des Blitzschutzseiles im Abspannfeld Mast 29 bis 40 sind am neuen Erdseil sog. Vogelschutzfahnen (bewegliche schwarzweiße Stäbe) alle 25 m anzubringen. Die Maßnahme dient der erheblichen Verminde-  
rung von Kollisionen mit Vögeln, und ist hier angezeigt, weil es sich um einen vogelsensiblen Bereich handelt: Maintal als Vogelzugstraße und zahlreiche Kiesweiher in unmittelbarer Nähe (s. S. 7 Maßnahmen an der 110-kV-Ltg. Red-  
witz – Kulmbach, Ltg. Nr. E90 Planunterlage 16.12.2).
- 3.3.31 Hinsichtlich des am Kiesweiher bei Rothwind vorkommenden Bibers und der am Nordufer evtl. künftig vorhandenen Biberbauten / Burgen ist bei Fehlschla-  
gen vorrangiger Vermeidungsmaßnahmen ggf. vor Baubeginn eine arten-  
schutzrechtliche Ausnahmegenehmigung oder Befreiung nach § 45 bzw. § 67 BNatSchG bei der Unteren Naturschutzbehörde einzuholen.
- 3.3.32 Die CEF-Maßnahmen sind vor Beginn der Straßenbaumaßnahmen von den Naturschutzbehörden abzunehmen. Die für die PIK-Maßnahmen vorgesehenen Flächen sowie deren Bewirtschafter sind der Unteren Naturschutzbehörde vor Baubeginn zu melden.
- 3.3.33 Auf die Anlage oder Entwicklung von mesophilen Hecken oder Gebüschformen auf der Ausgleichsfläche der Maßnahme 10.1 A<sub>CEF</sub> ist zu verzichten. Die Maß-  
nahme ist stattdessen auf der Ausgleichsfläche 11.9 A umzusetzen.
- 3.3.34 Für die Ausgleichsfläche der Maßnahme 10.1 A<sub>CEF</sub> sollte eine Einzäunung (Wei-  
dezaun) und eine extensive Beweidung mit Rindern angestrebt werden. Die Be-  
weidungsform und das Beweidungskonzept ist mit der UNB, unter Einbezie-  
hung von örtlichen Wiesenbrüterexperten, noch zu erarbeiten und abzustim-  
men.
- 3.3.35 Die Ausbringung von Ansitzwarten auf der Ausgleichsfläche der Maßnahme 10.1 A<sub>CEF</sub> ist erst nach Rücksprache mit dem LBV, Bezirksgeschäftsstelle Bay-  
reuth, durchzuführen.

- 3.3.36 Die Standorte für Ersatznistkästen bzw. Ersatzquartiere für Vögel und Fledermäuse sind mit der UNB im Vorfeld abzustimmen.
- 3.3.37 Die von der UBB begleiteten Maßnahmen sind innerhalb eines Berichtes zu dokumentieren und der UNB jeweils zeitnah vorzulegen.
- 3.3.38 Die externe UBB hat die in der Stellungnahme des LRA Lichtenfels vom 24.08.2023 genannten Maßnahmen umzusetzen.
- 3.3.39 Bei der Vermeidungsmaßnahme 1.2 V sind die Bäume mit potentiellen Quartieren für Fledermäuse vor der Fällung auf Besatz zu kontrollieren und gegebenenfalls mit Einwegverschlüssen zu versehen. Die Baumteile mit potentiellen Fledermausquartieren sind anschließend im weiteren Umfeld der Baumaßnahme zu installieren. Die Höhen der Baumteile sind abhängig von der Quartierstruktur und dem anzubringenden Ort. Am Ende soll die Quartierstruktur in 3 – 4 m Höhe sein.
- 3.3.40 Bei der Ausgleichsmaßnahme 7 A<sub>CEF</sub> ist auf den für die Zauneidechse vorgesehenen Flächen zwischen den Strukturelementen eine durchgehende Deckung in Form von einzelnen Gehölzen wie z.B. Himbeeren und Rosen im Abstand von 10 -15 m zu erhalten bzw. zu schaffen. Es ist sicherzustellen, dass zum Zeitpunkt der Umsiedlung genügend Nahrung im unmittelbaren Umfeld vorhanden ist (Krautsaum, Grünland). Die Eignung der Zielfläche ist vorher durch die zuständige Naturschutzbehörde zu bestätigen.
- 3.3.41 Bei der Ausgleichsmaßnahme 9 A<sub>CEF</sub> sind die Ersatzquartiere zeitgleich mit den Baumfällungen zu installieren. Zur Sicherstellung der Wirksamkeit vor Baubeginn sollten die Fledermauskästen jedoch zeitlich 2 - 3 Jahre vor der Fällung der Bäume angebracht werden, da es mehrere Jahre dauert bis diese durch die Fledermäuse („Gewohnheitstiere“) angenommen werden.
- 3.3.42 Hinsichtlich der Sicherstellung der Vermeidungsmaßnahmen für die Fledermäuse ist ein Monitoring der Funktionalität der Maßnahmen durchzuführen. Der Vorhabenträger hat das Gutachten der Höheren Naturschutzbehörde vorzulegen.

#### **3.4 Land- und Forstwirtschaft**

- 3.4.1 Bei den Einzelmaßnahmen des Komplexes 11 A (Ausgleich gem. BayKompV), welche gegebenenfalls einen Bodenabtrag vorsehen, ist generell kein Bodenabtrag durchzuführen.
- 3.4.2 Der Vorhabenträger verzichtet auf die Einzelmaßnahme 11.4 A (Artenreiches Extensivgrünland mit Heckenstrukturen innerhalb des Anschlusses nach Mainroth).

- 3.4.3 Bei den straßen- und wegebegleitenden Bepflanzungen ist - ebenso wie bei sonstigen in den festgestellten Plänen vorgesehenen Pflanzmaßnahmen - auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke und vorhandene Drainageleitungen soweit als möglich Rücksicht zu nehmen. Schattenwurf auf benachbarte landwirtschaftliche Nutzflächen ist weitest möglich zu reduzieren. Nach Möglichkeit sind die wegebegleitenden Pflanzmaßnahmen auch im Benehmen mit den Eigentümern der benachbarten landwirtschaftlich genutzten Grundstücke vorzunehmen.
- 3.4.4 Soweit im Zuge der für die Baumaßnahmen notwendigen Flächeninanspruchnahmen unwirtschaftliche Restflächen - auch hier ist in Anbetracht der im vorliegenden Fall besonderen Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft bei der Beurteilung ein großzügiger Maßstab anzulegen - entstehen, sind diese in den Grunderwerbsverhandlungen mit zu erwerben, soweit der jeweilige Eigentümer dies wünscht. Dabei ist auch die Zusammenlegung bzw. Arrondierung von Restflächen und deren anschließende Bereitstellung als Tauschflächen anzustreben.
- 3.4.5 Fragen der Entschädigung, insbesondere wegen Bewirtschaftungsschwierissen, getätigten Investitionen oder besonderen Grundstücksnutzungen, bleiben den nachfolgenden Entschädigungsverhandlungen vorbehalten. Gleiches gilt für die Gestellung von Ersatzflächen.
- 3.4.6 Die Funktion der bestehenden Be- und Entwässerungsanlagen im Bereich Mainroth, Rothwind, Fassoldshof bis Schwarzach sollen während der Bauzeit so umfangreich wie möglich erhalten bleiben. Nach Abschluss der Baumaßnahme sind die betroffenen Be- und Entwässerungsanlagen wieder funktionsfähig wiederherzustellen.
- 3.4.7 Der Vorhabenträger hat die Zufahrten zu landwirtschaftlich genutzten Grundstücken für eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung dieser Flächen während der gesamten Bauzeit aufrechtzuerhalten. Hierfür hat der Vorhabenträger mit den betroffenen Grundstückseigentümern Rücksprache zu halten. Mögliche provisorische Zufahrten sind auch mit den Grundstückseigentümern abzustimmen. Die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen einschließlich der Grundstücksentwässerung sind während der Bauzeit und nach Abschluss der Baumaßnahme sicherzustellen.
- 3.4.8 Der Vorhabenträger hat Grundstückszufahrten, die durch das Bauvorhaben abgeschnitten werden, an geeigneter Stelle wiederherzustellen. Dies ist nicht der Fall, wenn das betreffende Grundstück anderweitig ausreichend erschlossen ist. Der Vorhabenträger hat die Zufahrtsbreite und deren Längsneigung in Abstimmung mit den jeweils betroffenen Grundstückseigentümern im Zuge der Bauausführungsplanung festzulegen.

- 3.4.9 Der Vorhabenträger hat alle während der Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme wiederherzustellen. Landwirtschaftlich genutzte Flächen 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.
- 3.4.10 Der Vorhabenträger hat eine Sicherung der Straßendämme und –einschnitte gegen Erosion zu gewährleisten.
- 3.4.11 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 Gemeingebräuch verursacht wird - nach Abschluss der Bauarbeiten nach dem Stand der Technik zu beheben.

### **3.5 Bodenschutz, Altlasten**

- 3.5.1 Eingriffe und (Erd-)baumaßnahmen im Bereich der Altablagerungen und im Bereich von vorhandenen Grundwassermessstellen, die im Umfeld der Altablagerungen zur Beobachtung des Grundwassers errichtet wurden, sind zu beschreiben und rechtzeitig im Vorfeld mit den Behörden abzustimmen.
- 3.5.2 Die Einschaltung eines privaten Sachverständigen nach § 18 BBodSchG wird für erforderlich gehalten, damit schädliche Auswirkungen der Bau- und Aushubmaßnahmen im Bereich der Altablagerung auf den Untergrund und das Grundwasser vermieden und entsprechende Gefährdungsabschätzungen für den Wirkungspfad Boden-Gewässer / Grundwasser und eine Neubewertung der Altlastensituation durchgeführt werden können.
- 3.5.3 Aushubmaßnahmen in belasteten oder Verdachtsbereichen sind fachgutachterlich zu begleiten und entsprechend in Berichtsform zu dokumentieren. Die Belastungsfreiheit des Untergrundes in den gegenständlichen Bereichen ist nach Aushub und vor Neubebauung durch den betreuenden Fachgutachter auf der Grundlage von Beweissicherungsmaßnahmen zu attestieren.
- 3.5.4 Westlich der Aushubmaßnahme werden, insbesondere auf Fl.Nr. 156/1, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, Auffüllungen verbleiben. Hier ist gutachterlich zu bewerten, ob Maßnahmen erforderlich sind, die eine Rekontamination bereits ausgehobener Bereiche verhindern.
- 3.5.5 Werden in Bereichen mit belastetem Material während der Baumaßnahme Bauwasserhaltungen erforderlich, so ist das Bauwasser vor einer Entsorgung auf die Verdachtsparameter hin zu untersuchen.

- 3.5.6 Eine Versickerung von Niederschlagswasser kann nur in belastungsfreien, wasserwirtschaftlich unbedenklichen Bereichen (altlastenfrei, keine künstlichen Auffüllungen) erfolgen.
- 3.5.7 Sollten sich bei o.g. Voruntersuchungen oder Aushubmaßnahmen Verdachtsmomente ergeben (z.B. Textilherstellung), die über den bisherigen Parameterumfang hinausgehen, ist der Untersuchungsumfang branchenspezifisch zu erweitern.
- 3.5.8 Sofern im Rahmen der Bauarbeiten bislang nicht bekannte Untergrund- und / oder Grundwasserkontaminationen vorgefunden werden, ist das weitere Vorgehen mit den zuständigen Behörden abzustimmen.
- 3.5.9 Aushubmaterial im Bereich der Altablagerung ist ordnungsgemäß in Abstimmung mit den Abfallbehörden zu entsorgen.
- 3.5.10 Weitere Maßnahmen bleiben aus wasserwirtschaftlicher Sicht vorbehalten.
- 3.5.11 Sollten sich bei den Bauarbeiten altlastenrelevante Auffälligkeiten ergeben, sind umgehend das Wasserwirtschaftsamt Kronach und das Landratsamt Lichtenfels zur Absprache des weiteren Vorgehens zu informieren. Diese Maßgabe gilt insoweit auch alle Bereiche der Trasse.
- 3.5.12 Sollten im Nahbereich (Abstrombereich oder Einflussbereich bei Grundwasserabsenkung) der Altablagerung mit der Altlastenkataster-Nr. 47800006 zur Altablagerung Eingriffe durch den Straßenbau auf das Grundwasser erfolgen, sind Belastungen durch die Altablagerung nicht auszuschließen. In diesem Fall müsste dem Wasserwirtschaftsamt Kronach rechtzeitig im Vorfeld ein entsprechendes Konzept zum weiteren Vorgehen zur Abstimmung vorgelegt werden. Die altlastentechnische Bewertung erfolgt ausschließlich aus der Sicht des Bodenschutzes unter Berücksichtigung des Wirkungspfades Boden - Grundwasser. Weitere Wirkungspfade sowie abfalltechnische und abfallrechtliche Belange sind von den hierfür zuständigen Fachstellen zu bewerten.
- 3.5.13 Im Zuge der Baumaßnahme fällt durch Rück- und Ausbaumaßnahmen bestehender Streckenabschnitte der B 289 Straßenaufbruch zur Verwertung bzw. Entsorgung an. Je nachdem, ob es sich um Ausbauasphalt ohne Verunreinigungen, gering verunreinigten Ausbauasphalt oder um pechhaltigen Straßenaufbruch handelt, der in abfallrechtlich relevantem Umfang verunreinigt sein kann, sind das Landratsamt Lichtenfels bzw. das Landratsamt Kulmbach als zuständige Abfallbehörde einzuschalten und die Ausführungen im LfU - Merkblatt 3.4/1 „Umweltfachliche Beurteilung der Lagerung, Verwertung von bituminösem Straßenaufbruch“ in der aktuellen Fassung zu berücksichtigen.

- 3.5.14 Aufgrund der Größe der Baumaßnahme ist bereits im Vorfeld der Baumaßnahme eine bodenkundliche Baubegleitung einschließlich Bodenschutzkonzept, gemäß DIN 19639 Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben, einzubeziehen.
- 3.5.15 Die Entsorgung / Umlagerung von überschüssigem Bodenmaterial ist zur Vermeidung von Bauverzögerungen und Mehrkosten mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf vor Baubeginn zu planen. Dabei wird die Erstellung einer Massenbilanz „Boden“ mit Verwertungskonzept erforderlich (Erstellung durch bodenkundliche Baubegleitung). Oberstes Ziel ist die Vermeidung von Bodenaushub bzw. die Wiederverwendung von Bodenmaterial innerhalb der Baufläche. Nach der vorliegenden Mengenbilanz ergibt sich ein Defizit von Boden, welcher zugeliefert werden muss.
- 3.5.16 Die Vorgaben der DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben) sind einzuhalten. Dieses Dokument gibt eine Handlungsanleitung zum baubegleitenden Bodenschutz und zielt in seiner Anwendung auf die Minimierung der Verluste der gesetzlich geschützten natürlichen Bodenfunktionen im Rahmen von Baumaßnahmen ab, sofern erhebliche Eingriffe damit verbunden sind.
- 3.5.17 In den neu zu bebauenden Bereichen sind der Oberboden (Mutterboden) und ggf. kulturfähige Unterboden nach § 202 BauGB zu schonen, getrennt abzutragen, fachgerecht zwischenzulagern, vor Verdichtung zu schützen und möglichst ortsnah innerhalb der gleichen bodenkundlichen und geologischen Einheit zu verwerten. Der nicht kulturfähige Unterboden und das Untergrundmaterial sollte innerhalb des Vorhabensbereiches in technischen Bauwerken verwendet werden, um eine Entsorgung zu vermeiden. Für den Ausbau bedeutet das, dass bei entsprechend tiefen Bodeneingriffen mindestens drei Bodenschichten (Ober-, Unterboden-, Untergrund-Horizonte) getrennt behandelt und verwertet werden müssen (Überwachung durch bodenkundliche Baubegleitung).
- 3.5.18 Eine Verwertung von Bodenmaterial (z.B. Oberbodenauflag) darf nicht in HQ<sub>100</sub> Bereichen durchgeführt werden.
- 3.5.19 Die Vorgaben der DIN 19731 (Bodenbeschaffenheit - Verwertung von Bodenmaterial) sind einzuhalten. Dieses Regelwerk beschreibt die Anforderungen an den Ausbau und die Zwischenlagerung von Bodenaushub, z.B. die separate Lagerung von Mutterboden, die Vermeidung von Verdichtung, Vernässung und Gefügeveränderungen.
- 3.5.20 Die DIN 18915 (Bodenarbeiten im Landschaftsbau) und die DIN 18300 (Erdarbeiten) sind einzuhalten.

- 3.5.21 Außerhalb der Straßenbaumaßnahme richtet sich eine Materialeinbringung nach den Vorgaben der Bundesbodenschutzgesetzgebung. Bei Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht sind die Vorgaben der §§ 6 ff. BBodSchV zu beachten.
- 3.5.22 Bei überschüssigem oder benötigtem Aushubmaterial sind abhängig vom jeweiligen Entsorgungsweg bzw. Einsatzzweck die rechtlichen und technischen Anforderungen (z.B. §§ 6 ff. BBodSchV, Leitfaden zur Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie Tagebauen, EBV oder DepV) maßgeblich. Bei den umfangreichen Dammbauwerken, bei denen Fremdmaterial benötigt wird, dürfte in erster Linie die Ersatzbaustoffverordnung (EBV) anzuwenden sein. Die jeweils geltenden Vorgaben an Beprobung, Untersuchung und Untersuchungsumfang sind zu beachten. Dies gilt insbesondere für Bereiche mit anthropogenen oder geogenen Belastungen.
- 3.5.23 Die Retentionsraumausgleichsfläche ist unverzüglich nach der Baumaßnahme wieder mit einer ca. 10 bis 20 cm mächtigen Schicht zur Rekultivierung zu versehen. Auch nach Aufbringen der Rekultivierungsschicht muss das erforderliche Ausgleichsvolumen von 51.000 m<sup>3</sup> jederzeit gewährleistet sein. Zur möglichst schnellen Wiederherstellung eines funktionsfähigen Bodengefüges und zur Vermeidung von Vernässung und Erosion sind entsprechend DIN 18915 und DIN 18917 anzuwenden. Die Maßnahmen sind durch die bodenkundliche Baubegleitung zu überwachen und zu dokumentieren.
- 3.5.24 Im Zuge der geplanten Umsetzungen von Strommasten können Bodenbelastungen durch Mastfundamente nicht ausgeschlossen werden. Untersuchungen sind bei Verdacht auf Verunreinigungen notwendig. Die Handlungshilfe gibt zudem wichtige Hinweise zum Umgang mit Bodenmaterial und soll entsprechend angewandt werden: [https://www.lfu.bayern.de/boden/stahlbauten/doc/handlungshilfe\\_hochspannung.pdf](https://www.lfu.bayern.de/boden/stahlbauten/doc/handlungshilfe_hochspannung.pdf). Auch ist eine Belastung der Böden unterhalb der Masten mit Blei oder Zink möglich. Die nachfolgend genannte Handlungshilfe ist vollinhaltlich anzuwenden: [https://www.lfu.bayern.de/boden/stahlbauten/doc/handlungsempfehlung\\_strommasten.pdf](https://www.lfu.bayern.de/boden/stahlbauten/doc/handlungsempfehlung_strommasten.pdf)
- 3.5.25 Die Baumaßnahme im Bereich Fl.Nrn. 156/1 und 157, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, sind von einem im Altlastenbereich versierten und zugelassenen Sachverständigen nach § 18 BBodSchG begleiten zu lassen. Die Ergebnisse sind in einem Gutachten zu dokumentieren und dem Landratsamt Kulmbach zur weiteren Abklärung vorzulegen.
- 3.5.26 Im Vorfeld wäre es sinnvoll weitere Untersuchungen im Hinblick auf die Größe der Auffüllung im Bereich Fl.Nrn. 156/1 und 157, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, durchzuführen bzw. ein Untersuchungskonzept durch den Gutachter erstellen zu lassen, da in den Voruntersuchungen keine Abgrenzungen der Deponie erfolgte. Im Rahmen einer Detailuntersuchung können die erforderlichen Erkenntnisse über die Auffüllung gewonnen werden, die für die Entscheidungen

in Bezug auf das weitere Vorgehen und dem Gefährdungspotential notwendig sind.

- 3.5.27 Mögliche zu errichtende Grundwassermessstellen sind im Vorfeld mit den Behörden abzusprechen. Es muss auch bei den Baumaßnahmen darauf geachtet werden, dass keine Versickerung von Niederschlagswasser über den belasteten Bereich erfolgen kann.
- 3.5.28 Ob sich in dem Baubereich weitere Ablagerungsflächen befinden, ist aktuell nicht bekannt. Beim Antreffen maßgeblicher, bislang nicht bekannter Untergrundverunreinigungen, sind die zuständigen Behörden zu benachrichtigen und das weitere Vorgehen abzusprechen.
- 3.5.29 Hinsichtlich einer potentiellen Kampfmittelbelastung im Baubereich ist das Merkblatt des Bayerischen Staatsministerium des Inneren zu beachten.
- 3.5.30 Vor Umsetzung der Planung ist eine Massenbilanzierung des anfallenden Bodenmaterials, unterschieden in Oberboden und Unterboden, aufzustellen und eine rechtskonforme Verwertung zu gewährleisten. Der zuzuführende Boden im Rahmen des bereits errechneten Defizits muss der vor Ort entsprechenden bodenkundlichen und geologischen Einheit entsprechen.
- 3.5.31 Die Baustelle und die Baustelleneinrichtungsflächen sind so einzurichten, dass ein Befahren von Böden außerhalb der festgesetzten Bereiche unterbunden ist. Innerhalb der festgesetzten Bereiche ist durch Planung und Organisierung des Bauablaufes ein Befahren von Oberböden auf das unumgängliche Maß zu beschränken (Vermeidung von Bodenverdichtungen). Dazu gehören insbesondere die Planung von Baustraßen und die Verwendung von Baggermatratzen. Kritisch sind verdichtungsanfällige Tonböden.
- 3.5.32 Nach Durchführung der eigentlichen Baumaßnahme sind entstandene Bodenverdichtungen durch Tiefenlockerungsmaßnahmen zu beseitigen und die Böden in ihrer funktionalen Leistungsfähigkeit wiederherzustellen.
- 3.5.33 Bei der Betankung ist äußerste Sorgfalt anzuwenden. Ölbindemittel sind in ausreichender Menge bereitzuhalten. Benötigte Materialien (z.B. Treibstoff, Öl, Schmierstoffe) sind mit ausreichendem Abstand zum Gewässer zu lagern.
- 3.5.34 Anthropogene Auffüllungen (Altlasten) sind entsprechend der gültigen rechtlichen Vorgaben zu beproben und ordnungsgemäß zu entsorgen. Für die Entsorgung von belastetem und unbelastetem Bodenaushub sollte im Vorfeld ein Entsorgungskonzept erstellt werden. Hierfür sollte ein auf die Altlastensanierung spezialisierter Sachverständiger nach § 18 BBodSchG beauftragt werden. Die Ergebnisse sind in einem Gutachten zu dokumentieren und dem Landratsamt Kulmbach als rechtlich zuständige Bodenschutzbehörde vorzulegen.

**3.6 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)**

- 3.6.1 Für die nach den festgestellten Plänen vorgesehenen Gewässerausbaumaßnahmen (siehe C.3.5.8.1 der Entscheidungsgründe) werden folgende Festlegungen getroffen:
- 3.6.1.1 Bei allen Gewässerausbaumaßnahmen sind die Grundsätze des naturnahen Wasserbaus zu beachten.
- 3.6.1.2 Für den Uferschutz sind naturnahe, insbesondere ingenieurbiologische Bauweisen zu wählen. Art und Umfang sind im Zuge der Ausführungsplanung (vor der Auftragsvergabe) mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach und dem Wasserwirtschaftsamt Hof einvernehmlich abzustimmen und eine Planfreigabe zu erwirken.
- 3.6.1.3 Erforderliche hydraulische Ausgleichsmaßnahmen sind grundsätzlich rechtzeitig vor bzw. spätestens mit den baulichen Eingriffen in den abflusswirksamen Bereich des Mains auszuführen.
- 3.6.1.4 Die Bauzeiten müssen so gelegt werden, dass in der hochwassergefährdeten Zeit von November bis April hochwasserunempfindliche Bauzustände erreicht werden. Auf die Schonzeiten der Fische, bezogen auf die Referenzzönose, wird verwiesen. Diese sind mit der Fachberatung für Fischerei abzustimmen. Dem WWA Kronach und dem WWA Hof ist mindestens zwei Monate vor Maßnahmenbeginn ein Bauzeitenplan vorzulegen.
- 3.6.1.5 Im Zuge der Straßenbaumaßnahme umzugestaltende Gewässer und Vorlandprofile müssen den hydraulischen Profilen der Ausführungsplanung entsprechen und mit den hydrotechnischen Berechnungen der Planunterlagen 18 der Planfeststellungsunterlagen übereinstimmen.
- 3.6.1.6 Die Planung zur Gewässerverlegung des Rohrbachs ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof im Zuge der Ausführungsplanung (vor Auftragsvergabe) einvernehmlich abzustimmen und eine Planfreigabe zu erwirken.
- 3.6.1.7 Brücken- und Bauwerkspläne im Bereich des Überschwemmungsgebiets des Mains bzw. der Gewässerkreuzungen der Gewässer 3 Ordnung sind dem Wasserwirtschaftsamt Kronach und dem Wasserwirtschaftsamt Hof ebenfalls im Zuge der Ausführungsplanung (vor Auftragsvergabe) zur Prüfung und Freigabe vorzulegen. Die Bauwerkspläne sind mit einem aussagekräftigen Längs- und Querschnitt und der Darstellung der Ausbildung des Gewässerprofils zu versehen. Die Wasserspiegellagen, insbesondere hinsichtlich des Nachweises des Freibordes gem. DIN 19661-1 "Wasserbauwerke Teil 1; Kreuzungsbauwerke Durchleitungs- und Mündungsbauwerke", sind darzustellen.
- 3.6.1.8 Zur Gewährleistung der Hochwassersicherheit für den betroffenen Talraum sind die erforderlichen hydraulischen Ausgleichsmaßnahmen auf Dauer zu sichern und fachgerecht zu pflegen.

- 3.6.1.9 Neue Verrohrungen, die unterhalb von bestehenden Verrohrungen (z.B. durch die Bahnlinie) eingebaut werden, müssen mindestens die hydraulische Leistungsfähigkeit der oberhalb liegenden Verrohrung aufweisen.
- 3.6.1.10 Für alle wasserbaulichen Tätigkeiten ist ein im ökologischen Gewässerausbau erfahrener Bauleiter verantwortlich zu benennen.
- 3.6.1.11 Soweit eine Übertragung von Sonderunterhaltungslasten auf den Träger der gesetzlichen Unterhaltslast des Mains (Freistaat Bayern) vorgesehen wird, ist eine gesonderte Vereinbarung abzuschließen.
- 3.6.1.12 Das Bauvorhaben ist so auszuführen, zu unterhalten und zu betreiben, dass von ihm keine nachteiligen Auswirkungen auf den Bestand und die Beschaffenheit des Gewässers und des Grundwassers ausgehen können.
- 3.6.1.13 Nach Fertigstellung der Maßnahme ist der Genehmigungsbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt Kronach und dem Wasserwirtschaftsamt Hof zeitnah eine Bauabnahme nach Art. 61 BayWG vorzulegen.
- 3.6.1.14 Weitere Auflagen, die sich insbesondere im Rahmen der Bauausführung ergeben sollten und im öffentlichen Interesse sind, bleiben vorbehalten.
- 3.6.2 Für die nach den festgestellten Plänen vorgesehenen Eingriffe in die Überschwemmungsgebiete (siehe C.3.5.8.1 der Entscheidungsgründe) werden folgende Festlegungen getroffen:
- 3.6.2.1 Nach einem Hochwassereignis ist durch die örtliche Gefälleausbildung bzw. Geländegestaltung die vollständige Entleerung und Entwässerung der Retentionsraumausgleichsfläche sicherzustellen (Vermeidung von Fischfallen). Anfallendes Treibgut und Anlandungen sind dort regelmäßig (mind. jährlich) durch den Straßenbaulastträger zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 3.6.2.2 Der durch die Baumaßnahme verlorengehende natürliche Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet des Mains und anderer Gewässer 3. Ordnung ist durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen umfangs-, funktions- und zeitgleich auszugleichen. Demnach sind die hydraulischen Ausgleichsmaßnahmen (Retentionsraumausgleich) spätestens zeitgleich mit den baulichen Eingriffen in den abflusswirksamen Bereich des Mains und der Gewässer 3. Ordnung in naturnaher Bauweise auszuführen.
- 3.6.2.3 Die aus den Planunterlagen im „Lastfall HQ<sub>100</sub> Gew. 3. Ordnung“ zu entnehmenden Verschlechterungen auf landwirtschaftlichen Flächen sind grundsätzlich entweder durch zusätzliche hydraulische Maßnahmen auszugleichen oder über Vereinbarungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu entschädigen. Sollten zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden, sind hierfür noch ergänzende Tekturunterlagen vorzulegen.

- 3.6.2.4 Die aus den Planunterlagen im „Lastfall HQ<sub>100</sub> RÜB“ zu entnehmenden Verschlechterungen auf landwirtschaftlichen Flächen sind grundsätzlich entweder durch zusätzliche hydraulische Maßnahmen auszugleichen oder über Vereinbarungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu entschädigen. Sollten zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden, sind hierfür noch ergänzende Tekturunterlagen vorzulegen.
- 3.6.2.5 Folgende Nachweise sind mit Fertigstellung der Maßnahme zu übergeben: Bestandsvermessung des Urgeländes vor Baubeginn, Vermessung nach der Fertigstellung mit Bereitstellung eines digitalen Geländemodells (DGM), Vermessung der Bauwerke und der Durchlässe, ein neues Abflussmodell im HydroAS-2D-Format und prüfbare Massenberechnung des Retentionsraumausgleichs über Auf-/ Abtragsprofile.
- 3.6.2.6 Umgestaltete Rohflächen sind unmittelbar nach ihrer Erstellung wieder zu begrünen und zu bepflanzen, um Gewässer schädigende Erosionen und Abschwemmungen zu verhindern.
- 3.6.2.7 Die Unterhaltung der gesamten Abgrabungsfläche obliegt dem Antragsteller. Insbesondere ist die Fläche im Rahmen der Unterhaltung dauerhaft für die Hochwasserrückhaltung freizuhalten. Anlandungen, Treibgut und dichter Bewuchs sind regelmäßig zu entfernen.
- 3.6.2.8 Im Überschwemmungsgebiet dürfen Erdaushub und Baumaterialien nur so zwischengelagert werden, dass keine Abflussbehinderungen eintreten und keine Abschwemmungen erfolgen können.
- 3.6.2.9 Die Baustelleneinrichtungen müssen außerhalb des Überschwemmungsgebietes liegen.
- 3.6.2.10 Vom Antrag abweichende bauliche Anlagen bzw. Geländeauffüllungen sind im Überschwemmungsgebiet nicht zulässig. Durch die Maßnahme darf es in Bezug auf den Wasserstand und den Hochwasserabfluss zu keinen nachteiligen Veränderungen für die Ober-, An-, Hinter- und Unterlieger kommen.
- 3.6.2.11 Nach Abschluss der Baumaßnahmen sind alle vom Bau herrührenden Ablagerungen und Einrichtungen aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen.
- 3.6.2.12 Die innerhalb des Überschwemmungsgebietes erforderlichen Bauarbeiten sollen möglichst außerhalb der kritischen Hochwasserzeit, also von Mai bis Oktober durchgeführt werden.
- 3.6.2.13 Das Bauvorhaben ist so auszuführen, zu unterhalten und zu betreiben, das von ihm keine nachteiligen Auswirkungen auf den Bestand und die Beschaffenheit des Gewässers und des Grundwassers ausgehen können.
- 3.6.2.14 Die Arbeiten in Gewässernähe sind so schonend wie möglich auszuführen. Baumaterialien und Aushub sind so zu lagern, dass sie bei Hochwasser oder

Niederschlagsereignissen weder abgeschwemmt werden, noch eine Gewässerverunreinigung verursachen können. Die Lagerung von Betriebsstoffen (Treibstoff, Öl, Schmiermittel etc.) ist im Überschwemmungsgebiet nicht zulässig. Gleiches gilt für das Betanken von Baufahrzeugen und Geräten sowie Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen und Geräten. Fahrzeuge und Geräte sind während den arbeitsfreien Zeiten außerhalb des Überschwemmungsgebietes abzustellen.

- 3.6.2.15 Bei der Neubeschichtung der Masten sind zusätzlich die folgenden Bedingungen und Auflagen zu beachten:
- Für die Farblager sind Flächen außerhalb des Überschwemmungsgebietes zu wählen.
  - Ist ein Hochwassereignis absehbar, sind die Arbeiten einzustellen und die Farben, Vliese und weiteren Materialien umgehend aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen.
  - Eine unkontrollierte Freisetzung und Luftverfrachtung des bei den vorbereitenden Reinigungsarbeiten anfallenden Abrieb- bzw. Reststoffmaterials, auch über das eingesetzte Spülwasser, muss wirkungsvoll ausgeschlossen werden können.
  - Der Boden ist mit Vlies abzudecken, um Tropfverluste aufzufangen. Die Größe des dazu verwendeten Vlieses zur Bodenabdeckung richtet sich nach der projizierten Arbeitsfläche und ist mit ausreichender Sicherheit bzgl. möglicher Windverfrachtungen zu bemessen.
  - Bei den Anstricharbeiten sind größere Tropf- und Spritzverluste umgehend zu beseitigen.
  - Anfallende Abriebs- und Reststoffe sind nach den abfallrechtlichen Vorschriften ordnungsgemäß und vollständig zu entsorgen.
- 3.6.2.16 Gewässertrübungen und Sedimenteinträge ins Gewässer sind auf das unumgängliche Maß zu beschränken. Baubedingte Anlandungen sind unverzüglich nach der Maßnahme wieder aus den Gewässerbetten zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Ausführungsplanung der im UVP-Bericht beschriebenen Sandfänge und Absetzbecken sind dem Wasserwirtschaftsamt Kronach und Wasserwirtschaftsamt Hof vor der Ausschreibung der Baumaßnahme vorzulegen.
- 3.6.2.17 Bei Hochwassergefahr sind der Vorhabenträger bzw. seine Beauftragten verpflichtet, alle Vorkehrungen zur Sicherung der Maßnahme und zur Schadensabwehr zu treffen. Er hat sich selbst über die Hochwasserverhältnisse zu informieren.
- 3.6.3 Für die nach den festgestellten Plänen vorgesehenen Gewässerkreuzungsmaßnahmen (siehe C.3.5.8.1 der Entscheidungsgründe) werden folgende Festlegungen getroffen:

- 3.6.3.1 Die Auflagen und Bedingungen für den Gewässerausbau und das Bauen im Überschwemmungsgebiet gelten auch im Bereich der Gewässerkreuzungen uneingeschränkt.
- 3.6.3.2 Die Unterhaltungslast an den Gewässern von mindestens 5 m oberhalb bis mindestens 5 m unterhalb des Kreuzungsbauwerkes obliegt dem Baulasträger des Kreuzungsbauwerkes, sofern im Rahmen des Gutachtens vom WWA vom 28.05.2024 keine weitergehenden speziellen Anforderungen gestellt worden sind.
- 3.6.3.3 Die Kreuzungsbauwerke sind entsprechend der erdstatistischen Verhältnisse zu bemessen und ausreichend tief zu gründen, so dass auch bei Auskolkungen der Gewässersohle oder bei Uferanbrüchen und Hochwasserschäden die Standsicherheit der Bauwerke gewährleistet ist (Sicherheiten vor Grundbruch und Böschungsbruch, vor hydraulischem Grundbruch und vor unzulässigen und ungleichmäßigen Setzungen sind nachzuweisen). Zur Vermeidung von Auskolkungen und Uferanbrüchen sind die Ein- und Auslaufbereiche mit Wasserbausteinen zu sichern. Um die ökologische Durchgängigkeit der Gewässer zu erhalten, dürfen keine Sohlsprünge, Querbauwerke, Abstürze etc. eingebaut werden. Im Sinne der ökologischen Durchgängigkeit ist auch die Rohrsohle der geplanten Gewässerdurchlässe mindestens 20 cm in die Gewässersohle einzubinden und mit natürlichem Sohlsubstrat zu belegen. Damit sind ggf. größere Fließquerschnitte als bisher zu wählen. Die geplanten Gewässerdurchlässe sind in Plänen darzustellen (Schnitte) und entsprechend so zu dimensionieren, dass für Ober- und Unterlieger keine Verschlechterung der Hochwasserlage und Abflusssituation zu erwarten sind.
- 3.6.4 Die grundwasserchemischen Auswirkungen durch Baustoffe im Grundwasser sind zu minimieren. Für Bauteile, die in das Grundwasser einbinden, dürfen nur grundwasserverträgliche Baustoffe verwendet werden. Die zu verwendenden Zemente müssen eine bauaufsichtliche Zulassung nach DIBt (Deutsches Institut für Bautechnik) besitzen oder es muss der Nachweis erbracht werden, dass die Elutionsfähigkeit des wasserlöslichen Chromanteils (Chrom-VI) den LAWA-Geringfügigkeitsschwellenwert einhält. Im Grundwasserbereich und in Überschwemmungsgebieten darf nur unbedenkliches bzw. nachweislich unbelastetes Material der Einbauklasse LAGA-ZO verwertet bzw. in technischen Bauwerken eingebaut werden (vgl. auch [http://www.lfu.bayern.de/abfall/mineralische\\_abfaelle/index.htm](http://www.lfu.bayern.de/abfall/mineralische_abfaelle/index.htm)) Die Verwertung anderer Einbauklassen ist im Einzelfall vorab mit dem Landratsamt Lichtenfels bzw. dem Landratsamt Kulmbach unter Vorlage ausreichender Planunterlagen abzustimmen (Erläuterung der Maßnahme, Übersichtslageplan, Detaillageplan, Angaben zum Verwertungsmaterial und zu dessen Einbauklasse, Standort- und Bodeneigenschaften am Verwertungsort, Grundwasserstände (z.B. Baugrundgutachten, dokumentierte Bodenaufschlüsse, etc.), Art und Umfang der geplanten Maßnahme (Menge, Einbauart, u.a.)).

**3.7 Sonstige öffentliche Belange, Belange der Leitungsträger**

3.7.1 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH

3.7.1.1 Die vorhandene Telekommunikationslinie (RV-Nr. 16.1) endet nicht wie in Unterlage 5/1 dargestellt bei Bau-km 0+411, sondern verläuft am Main-Radweg bis zum Baubeginn der Maßnahme. Die der Stellungnahme vom 11.08.2023 beigefügten Bestandspläne sind zu beachten und die fehlende Telekommunikationslinie ist in Unterlage 5/1 zu ergänzen.

3.7.1.2 Nach Novellierung des TKG richtet sich die Kostentragung nach §§ 130 ff TKG. Das Regelungsverzeichnis wird insoweit abgeändert.

3.7.2 Belange des Marktes Mainleus

3.7.2.1 Um die Löschwasserversorgung der Ortschaft Rothwind für die Feuerwehr sicherzustellen und einen Zugang zur unerschöpflichen Entnahmemöglichkeit von Löschwasser aus offenen Gewässern (Main und Baggerweiher) herzustellen, sind im Straßendamm entsprechende Leerrohre vorzusehen.

3.7.3 Belange der Polizei Oberfranken

3.7.3.1 Vor der Verkehrsfreigabe der OU ist mit der Polizei Oberfranken, den Straßenbaulastträgern und den Verkehrsbehörden eine Verkehrsschau durchzuführen.

3.7.4 Belange der Straßenverkehrsbehörden und Sicherheitsbehörden

3.7.4.1 Abweichend von den Planfeststellungsunterlagen sind die Anschlussstellen Mainroth und Fassoldshof jeweils mit Lichtsignalanlagen zu versehen. Mit den Lichtsignalanlagen ist im Bereich der Anschlussstellen auf der B 289 eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorzusehen. Die Details werden in der Ausführungsplanung festgelegt.

3.7.5 Belange der Stadt Burgkunstadt

3.7.5.1 Die bestehende PVC DN 150 Verbindungsleitung von Mainroth nach Mainklein wird durch den Vorhabenträger an die neuen Straßenverhältnisse angepasst. Die neue Leitungsführung ist im Zuge der Ausführungsplanung festzulegen.

- 3.7.5.2 Eine Beweissicherung des Begleitwegenetzes ist vor Beginn der Baumaßnahme durchzuführen.
- 3.7.5.3 Hinsichtlich des Verlaufs der Entlastungsgräben (RV-Nrn. 14.10, 14.11, 14.12, 14.13 und 14.14) des Regenüberlaufbeckens hat der Vorhabenträger in der Ausführungsplanung mit der Stadt Burgkunstadt eine Abstimmung durchzuführen.
- 3.7.5.4 Die Bezeichnung „Schmutzwasserkanal“ unter RV-Nr. 20.1 wird geändert in „Druckleitung“. Im Zuge der Ausführungsplanung passt der Vorhabenträger die Anlage an die neuen Verhältnisse an.

#### 3.7.6 Belange der Gemeinde Altenkunstadt

- 3.7.6.1 Der Main-Radweg ist während der Bauphase für den Tourismus ausreichend zu beschildern.

#### 3.7.7 Belange Denkmalschutz

- 3.7.7.1 Im Untersuchungsraum befinden sich großflächige Vermutungen, die aufgrund der siedlungs- und verkehrsgünstigen Lage in der Nähe des Mains und aufgrund von Begehungsfunden eingetragen wurden.

Stadt Burgkunstadt, Landkreis Lichtenfels und Gemeinde Mainleus, Landkreis Kulmbach

Vor- und frühgeschichtliche Siedlungen

Inv.Nr. V-4-5833-0008

Fl.Nrn. 74/16; 294/18; 684/8; 703; 704; 705 (Gmkg.Theisau)

Fl.Nrn. 309/8; 628; 631; 671; 672; 1188/2; 1228; 1240; 1241; 1242; 1243; 1244; 1245; 1246; 1247; 1258; 1259; 1260; 1372; 1376; 1379; 1380; 1381; 1392; 1402; 1403; 1404; 1405; 1406; 1408 (Gmkg. Mainroth)

Fl.Nrn. 89; 143/3; 156/1; 157; 157/1; 158; 159; 160; 161; 162; 165; 166; 167/1; 168/1; 169; 174; 175; 183; 184 (Gmkg. Schwarzach b.Kulmbach)

- 3.7.7.2 Der Vorhabenträger hat die "Hinweise zum Umgang mit Bodendenkmälern bei Planung und Bau von Straßen in staatlicher Verwaltung" des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vom 01.02.2024 (Az.: StMB-22-4305.5-1-2-2) zu beachten.

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

- 3.7.7.4 Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf von 8 Monaten in seinen Bauablauf ein.
- 3.7.7.5 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.
- 3.7.7.6 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 3.7.8 Belange des Eisenbahnverkehrs
- 3.7.8.1 Sollten bahngewidmete Flurstücke einer neuen, nicht mit Bahnbetriebszwecken zu vereinbarenden Nutzung zugeführt werden, müssen derartige Flächen erst in einem Freistellungsverfahren nach § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden, sofern die entsprechenden Voraussetzungen hierfür vorliegen. Ein entsprechender Antrag auf Freistellung ist beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen. Der Baubeginn ist insoweit aufschiebend bedingt. Für den Fall, dass eine Freistellung nicht erfolgen kann, bleiben ergänzende Entscheidungen vorbehalten.
- 3.7.8.2 Beim Einsatz von Baumaschinen in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke ist darauf zu achten, dass die Abstandsflächen zur Bahnlinie eingehalten werden und bei Einsatz von Kränen durch die Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden. Der Aufstellort des Krans sowie das weitere Vorgehen ist mit der DB InfraGO AG abzustimmen.
- 3.7.8.3 Die Betriebsanlagen der Bahn müssen gem. § 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.

Hinsichtlich der sich in diesem Bereich befindlichen Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes ist zu beachten, dass im Rahmen von Baumaßnahmen die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährdet werden darf. Bei Baumaßnahmen im Bereich von Bahnanlagen ist deren Standsicherung und Funktions tüchtigkeit jederzeit zu gewährleisten.

- 3.7.8.4 Bei Maßnahmen in Zusammenhang mit Gewässern bzw. der Ableitung ist darauf zu achten, dass die Bahnkörperentwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt werden. Notwendige Maßnahmen zur Unterhaltung, Erneuerung, Rationalisierung sowie Modernisierung und bestimmungsgemäßen Nutzung des Bestandsnetzes der Eisenbahnen des Bundes dürfen weder verhindert noch erschwert werden. Im Rahmen notwendiger baulicher Maßnahmen an den Betriebsanlagen der Bahn ist deren jederzeitige Zugänglichkeit zu gewährleisten.
- 3.7.8.5 Zur Umsetzung von Maßnahmen darf kein Bahngelände in Anspruch genommen werden, wenn hierzu nicht der Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung vorliegt.
- 3.7.8.6 Werden Kreuzungen von Bahnstrecken mit Kanälen, Wasserleitungen usw. erforderlich, so sind hierfür entsprechende kostenpflichtige Kreuzungs- bzw. Gestattungsanträge bei DB AG, DB Immobilien zu stellen.
- 3.7.8.7 Bei Maßnahmen nach dem EKrG ist für die Kreuzung kein Erwerb von Grundstücken nötig, die den kreuzenden Wegen dienen (§ 4 EKrG, Duldungsverpflichtung).
- 3.7.8.8 Zur Inanspruchnahme von Bahngrund ist grundsätzlich eine vertragliche Eingang mit der DB InfraGO AG, vertreten durch die DB Immobilien, erforderlich.
- 3.7.8.9 Die Inanspruchnahme der Flächen ist durch den Antragsteller direkt bei DB Immobilien, Vertrieb, Kundenmanagement, Barthstraße 12, 80339 München, immobilien.sued@deutschebahn.com, zu beantragen.
- 3.7.8.10 Mit dem Neubau der Brückenbauwerke entstehen neue Kreuzungen i.S.d. § 2 EKrG. Für diese neuen Kreuzungen müssen jeweils Vereinbarungen nach § 5 EKrG abgeschlossen werden. Die Kostentragung richtet sich nach § 11 EKrG.
- 3.7.8.11 Vor Inanspruchnahme der bauzeitlich benötigten Flächen im Eigentum der DB InfraGO AG, ist die Erlaubnis der DB InfraGO AG, Fachbereich Fahrbahn, Herr Tappert, thomas.tappert@deutschebahn.com, einzuholen.
- 3.7.8.12 Der Eisenbahnverkehr darf – bereits während der Baumaßnahme – weder beeinträchtigt noch gefährdet werden.
- 3.7.8.13 Das Betreten von Bahnanlagen ist nach § 62 EBO grundsätzlich untersagt und bedarf daher im Einzelfall einer Genehmigung. Bei notwendiger Betretung für die Bauausführung muss der Bauherr bei der DB InfraGO AG rechtzeitig einen

schriftlichen Antrag stellen. In keinem Falle dürfen die Bahnanlagen ohne Genehmigung der DB InfraGO AG (Herr Thomas Tappert, DB InfraGO AG, BezL Fahrbahn, Wöhrdstr. 25, 96215 Lichtenfels, Tel. 0951/832301) betreten werden. Alle hieraus entstehenden Kosten müssen vom Antragsteller getragen werden.

- 3.7.8.14 Der Gleisbereich / Gleise dürfen nicht betreten werden. Ein Mindestabstand von 3,50 m bis zur Gleismitte ist stets einzuhalten. Kann nicht sichergestellt werden das Beschäftigte die 3,50 m Abstand einhalten können ist die Seite 1 des Vordrucks 132.0118V03 vom Unternehmer zu bearbeiten und an die AVI Nürnberg, BZS-SPLAN-NBG@deutschebahn.com zu senden.
- 3.7.8.15 Der Bereich der Gleisanlagen darf ohne Sicherungsposten nicht betreten werden. Sicherungsposten sind bei einem bahn zugelassenen Sicherungsunternehmen zu bestellen.
- 3.7.8.16 Ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren sowie Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen.
- 3.7.8.17 Sollte ein Betreten der Bahnanlagen notwendig werden, ist rechtzeitig im Vorfeld eine örtliche Einweisung durchzuführen und die Seite 1 des Sicherungsplanes bei der BZS (BZS-SPLAN-NBG@deutschebahn.com) vorzulegen, außerdem dürfen die Arbeiten nur im Schutz zugelassener Sicherungsverfahren ausgeführt werden.
- 3.7.8.18 Während der Baumaßnahme ist sicher zu stellen, dass Baufahrzeuge nicht in den lichten Raum der Gleisanlagen geraten können (3,50 m Abstand zur Gleisachse). Ist dies nicht ausgeschlossen, sind geeignete Sicherungsmaßnahmen zu treffen.
- 3.7.8.19 Zwischen Schienenweg und anderen Verkehrswegen (Straßen, Zufahrten, Parkplätze sowie Geh- und Radwege etc.) sind Mindestabstände und Schutzmaßnahmen erforderlich. Ein Abrollen zum Bahngelände hin ist durch geeignete Schutzmaßnahmen sicher zu verhindern. Die Schutzmaßnahmen sind in Abhängigkeit der Örtlichkeit festzulegen und ggf. mit Blendschutz zu planen.
- 3.7.8.20 Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.

- 3.7.8.21 Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB InfraGO AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 8 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen. Der Antrag zur Kranaufstellung ist, mit Beigabe der Stellungnahme der DB AG zum Baugesuch bei der DB InfraGO AG, Immobilienmanagement I.NFD-S, Herrn Ranzinger, Richelstr. 1, 80634 München einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.
- 3.7.8.22 Der Bahndamm darf nicht verändert / abgegraben bzw. in seiner Stand- und Betriebssicherheit beeinträchtigt werden.
- 3.7.8.23 Die vorgegebenen Vorflutverhältnisse der Bahnkörper-Entwässerungsanlagen (Durchlässe, Gräben usw.) dürfen durch Baumaßnahmen, Baumaterialien, Erdaushub etc. nicht beeinträchtigt werden. Den Bahndurchlässen und dem Bahnkörper darf nicht mehr Oberflächenwasser als bisher zugeführt werden.
- 3.7.8.24 Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen zu gewährleisten.
- 3.7.8.25 Notwendige Baugruben usw. sind außerhalb der ideellen Böschungslinie anzutragen. Muss der Bereich innerhalb der ideellen Böschungslinie angeschnitten werden, ist für den Baugrubenverbau ein geprüfter Standsicherheitsnachweis vorzulegen.
- 3.7.8.26 Für die ideelle Böschungslinie wird ein Dreieck konstruiert, dessen Spitze sich in der nächstgelegenen Gleismitte 1,50 m über Schwellenoberkante befindet; die Dreiecksseiten verlaufen von diesem Punkt beiderseits in einer Neigung von 1:1,5 in Richtung des Geländes.
- 3.7.8.27 Telekommunikations-Anlagen der DB InfraGO AG dürfen nicht überbaut und beeinträchtigt werden und müssen jederzeit frei zugänglich sein.
- 3.7.8.28 Es muss ein Schutzabstand beidseitig zum Kabel von mindestens 2,0 m eingehalten werden.
- 3.7.8.29 Eine örtliche Einweisung durch Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH ist erforderlich.
- 3.7.8.30 Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel" sind strikt einzuhalten.
- 3.7.8.31 Die Merkblätter und eine Verpflichtungserklärung werden bei der örtlichen Einweisung übergeben.
- 3.7.8.32 Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

- 3.7.8.33 Die Empfangsbestätigung / Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig vor Baubeginn und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die Deutsche Bahn AG zurückzusenden.
- 3.7.8.34 Ohne Rücksendung der unterzeichneten Empfangsbestätigung / Verpflichtungserklärung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.
- 3.7.8.35 Ergeben sich zu einem späteren Zeitpunkt Auswirkungen auf Eisenbahntriebsanlagen, bleiben weitere Bedingungen und Auflagen vorbehalten.
- 3.7.8.36 Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischer Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.
- 3.7.8.37 Es ist § 64 EBO zu beachten, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthinderisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.
- 3.7.8.38 Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.
- 3.7.8.39 Die uneingeschränkte Zugangs- und Zufahrtmöglichkeit zu den vorhandenen Bahnanlagen und Leitungen muss auch während der Bauphase für die Deutsche Bahn AG, deren beauftragten Dritten bzw. deren Rechtsnachfolger jederzeit gewährleistet sein.
- 3.7.8.40 Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden, es sei denn, es wird aufgrund vorübergehender Inanspruchnahme von Bahngrund ein Kurzzeitmietvertrag abgeschlossen (Baustelleneinrichtungsfläche).
- 3.7.8.41 Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe / Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.
- 3.7.8.42 Grenzsteine, Grenzmarkierungen und Kabelmerksteine dürfen nicht beschädigt, verändert, verschüttet oder überdeckt werden.
- 3.7.8.43 Bei Bepflanzungen ist grundsätzlich zu beachten, dass Abstand und Art der Bepflanzung entlang der Bahnstrecke so gewählt werden müssen, dass diese bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Der Mindestpflanzabstand zur nächstliegenden Gleisachse ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem

Sicherheitsabstand von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten.

- 3.7.8.44 Die Deutsche Bahn AG weist auf die Verkehrssicherungspflicht (§ 823 ff. BGB) des Grundstückseigentümers hin. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.
- 3.7.8.45 Die Deutsche Bahn AG verweist auf die Sorgfaltspflicht des Bauherrn. Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, welche aus der Vorbereitung, der Bauausführung und dem Betrieb des Bauvorhabens abgeleitet werden können und sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahn auswirken, kann sich eine Haftung des Bauherrn ergeben.

### **3.8 Sonstige private Belange**

- 3.8.1 Für den Vollerwerbslandwirt Einwender P4 führt die vorhabenbedingte Flächeninanspruchnahme nach Überprüfung der Planfeststellungsbehörde zu einer Existenzgefährdung.

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

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

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

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

- 3.8.2 Auf Verlangen von Einwender P1 wird im Zuge der Baumaßnahme ein unbefestigter Grünweg auf der Fl.Nr. 155 der Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach zur Flurgrenze der Fl.Nr. 165/5 der Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach vorgesehen.

Das „Geradeziehen“ der Fl.Nr. 163 der Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach und die damit verbundene Anpassung der Flurgrenze der Fl.Nr. 155 der Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach erfolgt im Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren.

- 3.8.3 Auf Verlangen von Einwender P3 wird von der GVS nach Witzmannsberg über die Fl.Nr. 1854 der Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach zum Weiher auf der Fl.Nr. 1851 der Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach eine Zufahrt hergestellt. Sie wird an den öFW (RV-Nr. 5.20) angeschlossen und erhält eine befestigte Breite von 3,00 m bei einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Befestigung erfolgt gemäß RLW mit 5 cm Splitt-Sand-Gemisch auf 35 cm Frostschutzschicht. Die Kosten trägt die Bundesrepublik Deutschland. Die Unterhaltung obliegt den Grundstückseigentümern der Fl.Nr. 1851 bzw. den Nutzungsberechtigten. Zudem werden die Einfüllungen an der Nordseite des Weiher so steil wie möglich ausgeführt und bei der Begrünung des anliegenden Straßendamms werden die Wünsche von Einwender P3 berücksichtigt.
- 3.8.4 Der Vorhabenträger wird vor Beginn der Baumaßnahme ein umfangreiches Beweissicherungsverfahren durchführen. Dies umfasst insbesondere die Maschinenhalle südlich von Mainroth (Fl.Nr. 419 Gmkg. Mainroth), die Zufahrt zur Maschinenhalle (Fl.Nr. 1270 Gmkg. Mainroth), den Zustand der Grundstücke rechts und links der Trasse der B 289 (neu), die Auswirkungen auf die Wasser Verfügbarkeit auf Fl.Nr. 166 Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, die Entwässerungsanlage auf den Fl.Nrn. 1793, 1794, 1795, 1796 Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, die bestehenden Straßen und Wege hinsichtlich Schäden durch den Baustellenverkehr, die Fahrsiloanlage und Sickergrube auf Fl.Nr. 1249 Gmkg. Mainroth, die Maschinenhalle auf Fl.Nr. 704 Gmkg. Theisau, die Güllegrube auf Fl.Nr. 674 Gmkg. Mainroth und die Entwässerungsanlage auf Fl.Nr. 1251 Gmkg. Mainroth.
- 3.8.5 Vor Beginn der Baumaßnahme ist der Bestand und Zustand der Photovoltaikanlagen auf der Fl.Nr. 704 der Gmkg. Theisau und der Fl.Nr. 287 der Gmkg. Mainroth im Wege einer Beweissicherungsmaßnahme festzustellen und zu dokumentieren.
- 3.8.6 Auf Verlangen von Einwender P8 ist die Bewirtschaftung der Fl.Nrn. 192, 223 und 224 Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach während der Baumaßnahme uneingeschränkt sicherzustellen.
- 3.8.7 Auf Verlangen von Einwender P9 muss sichergestellt werden, dass der Durchlass durch den Bahndamm auf Fl.Nr. 230 Gmkg. Mainroth während der Bauphase funktionsfähig bleibt.
- 3.8.8 Der Vorhabenträger sagt zu, dass auf Fl.Nr. 419/2 Gmkg. Mainroth auch während der Bauphase die Möglichkeit besteht Holz zu lagern.

- 3.8.9 Auf Verlangen von Einwender P30 ist die Humusablagerung auf Fl.Nr. 1803 Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach auf einen Acker nach Auswahl des Einwenders zu verbringen, wenn diese im Zuge der Baumaßnahme entfernt werden muss.
- 3.8.10 Die Jagdgenossenschaften Rothwind – Witzmannsberg und Mainroth, jeweils vertreten durch den Jagdvorsteher, sind an den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen formell zu beteiligen.

### **3.9 Belange im Zusammenhang mit Anpassungen an 110-kV-Ltg.**

- 3.9.1 Die betroffenen Grundstückseigentümer und Pächter / Bewirtschafter sind rechtzeitig im Vorfeld über die geplanten Maßnahmen und den erforderlichen Flächenbedarf zu informieren.
- 3.9.2 Vor Inanspruchnahme der Zuwegung findet, auf Wunsch im Beisein der Befreigten, eine Dokumentation des Zustands der genutzten Flächen statt.
- 3.9.3 Der Vorhabenträger hat alle Bau- und sonstige Maßnahmen in der Leitungsschutzzone der Ltg. Nr. E90 frühzeitig mit der Bayernwerk Netz GmbH abzustimmen.
- 3.9.4 Die Hinweise zur Ausführung der Arbeiten in der Bayernwerk Stellungnahme vom 10.08.2023 sind vom Vorhabenträger zu beachten.
- 3.9.5 Der Vorhabenträger hat mit Baubeginn die Ersatzzahlung in Höhe von 2.024,00 € auf das Konto des Bayerischen Naturschutzfonds bei Hauck & Aufhäuser Privatbankiers, IBAN DE 04 5022 0900 0007 4377 00, BIC: HAUKEFF, Stichwort „Landkreis Lichtenfels 100kV-Ltg. Redwitz – Kulmbach B 289“ einzuzahlen. Nach Fertigstellung des Rohbaus sind dem Landratsamt Lichtenfels die tatsächlichen Kosten mitzuteilen, sodass ggf. eine Anpassung der festgesetzten Höhe der Ersatzzahlung erfolgen kann.
- 3.9.6 Der Vorhabenträger hat mit Baubeginn die Ersatzzahlung in Höhe von 1.155,00 € auf das Konto des Bayerischen Naturschutzfonds bei Hauck & Aufhäuser Privatbankiers, IBAN DE 04 5022 0900 0007 4377 00, BIC: HAUKEFF, Stichwort „Landkreis Kulmbach 100kV-Ltg. Redwitz – Kulmbach B 289“ einzuzahlen. Nach Fertigstellung des Rohbaus sind dem Landratsamt Kulmbach die tatsächlichen Kosten mitzuteilen, sodass ggf. eine Anpassung der festgesetzten Höhe der Ersatzzahlung erfolgen kann.
- 3.9.7 Auf Verlangen von Einwender P22 hat bei Arbeiten am Mast Nr. 38 auf Fl.Nr. 198, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, die Zuwegung am Rand des Grundstückes zu erfolgen.

3.9.8 Es wird klargestellt, dass der Mast Nr. 35 lediglich standortgleich ersatzneugebaut wird, nicht versetzt wird (insoweit abweichend von einigen Stellen insbesondere in den Planunterlagen 16-1, Kap. 1.2 oder Kap. 6.5; Planunterlage 19-3, Kap. 1.1).

### **3.10 Zusagen des Vorhabenträgers, Entscheidungen über Einwendungen**

Regelungen und Maßnahmen, über die der Vorhabenträger im Verfahren Zusagen gemacht bzw. über die er mit Dritten Vereinbarungen getroffen hat, sind zu beachten und durchzuführen. Sie sind jedoch nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen oder im verfahrensgegenständlichen Schriftverkehr gefunden haben und sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss nichts anderes ergibt.

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen oder Zusagen des Vorhabenträgers im Verfahren Berücksichtigung gefunden oder sich im Anhörungsverfahren auf andere Weise erledigt haben.

#### **3.10.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen**

Folgenden Stellungnahmen und Einwendungen wurde durch Regelungen unter Punkt 3 Rechnung getragen:

- Auflagen zur Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen von den beteiligten Naturschutzbehörden).
- Auflagen zur Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen vom Wasserwirtschaftsamt Kronach).

Auflagen zur Berücksichtigung der Belange weiterer Träger öffentlicher Belange und privater Betroffener

#### **3.10.2 Zurückweisungen**

Folgende Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen:

- Grundsätzliche vorhabenbezogene Einwände (insbesondere vorgetragen von Umweltvereinigungen und von einigen privaten Einwendern),
- Einwendungen zum Bedarf, zum Standort, zur Ausgestaltung und Dimensionierung des Bauvorhabens,
- Forderungen nach weitergehenden Ausbaumaßnahmen,
- Forderungen nach weitergehenden Maßnahmen zum Arten-, Natur- und Landschaftsschutz, ausgenommen die Auflagen unter Punkt A.3.3,

- Forderungen nach Maßnahmen zum Immissionsschutz, soweit sie über die Auflage unter Punkt A.3.2 hinausgehen,
- Forderungen nach weiteren Schutzvorkehrungen zum Gewässerschutz, soweit über die Planung und die Auflagen unter Ziffer A.3.6 hinausgehend,
- Forderungen nach Regelungen zum bzw. Verzicht auf Inanspruchnahme von Privatgrund und zur Entschädigung (Diese Rechtsverhältnisse sind Gegenstand des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens),
- Forderungen nach zusätzlichen landwirtschaftlichen Auflagen, soweit sie über die Planung sowie über die Auflagen unter Ziffer A.3.4 hinausgehen,
- Forderungen von beteiligten Trägern öffentlicher Belange, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Ziffer A.3 hinausgehen,
- Verfahrensrechtliche Anträge.

Die im Laufe des Verfahrens gestellten und noch nicht verbeschiedenen Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

## 4 Wasserrechtliche Erlaubnis

### 4.1 Gegenstand / Zweck

- 4.1.1 Dem Freistaat Bayern – Straßenbauverwaltung - wird gemäß den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15 Abs. 1 und 19 Abs. 1 WHG die bis 31.12.2045 befristete gehobene Erlaubnis erteilt, das aus dem Einzugsgebiet B 289, AS Fassoldshof und KU 30 (Entwässerungsabschnitt 15) gesammelte Oberflächenwasser – vorbehandelt in dem neu zu erstellenden RRB 4-1 – mit einem maximalen Drosselabfluss von 25 l/s über einen bestehenden Regenwasserkanal in den Vorfluter "Zentbach" zu entwässern.
- 4.1.2 Dem Freistaat Bayern – Straßenbauverwaltung - wird gemäß den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15 Abs. 1 und 19 Abs. 1 WHG die bis 31.12.2045 befristete gehobene Erlaubnis erteilt, das im Streckenverlauf breitflächig über Bankette und Böschungen zum Dammfuß abgeleitete Straßenoberflächenwasser über die vorgesehenen Mulden (Einleitungsstellen 2, 4, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 18) in den Untergrund zu versickern und damit in das Grundwasser einzuleiten.
- 4.1.3 Dem Freistaat Bayern – Straßenbauverwaltung – wird gemäß den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15 Abs. 1 und 19 Abs. 1 WHG die gehobene Erlaubnis erteilt, im Rahmen der Straßenbaumaßnahme mittels Einbringen von Stoffen zur Bodenverbesserung, ggf. Teilverfüllung eines Baggersees südlich von Rothwind, im Zusammenhang mit Gründungsmaßnahmen bei technischen Bauwerken sowie im Zusammenhang mit Ersatzbauten und Fundamentverstärkungen von Strommasten Stoffe ins Gewässer einzubringen.

- 4.1.4 Dem Freistaat Bayern – Straßenbauverwaltung – wird gemäß den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 5, 15 Abs. 1 und 19 Abs. 1 WHG die gehobene Erlaubnis erteilt, im Rahmen der Straßenbaumaßnahme Grundwassernutzungen (Absenken, Ableiten und Fördern von Grundwasser) im Zuge von tiefen Straßeneinschnitten (Grund- und Schichtwasseranschnitte), Gründungen von technischen Bauwerken und Bauteilen, Wasserhaltungen, ggf. Teilauffüllung des Baggersees südlich von Rothwind (aufgedecktes Grundwasser) und Gründung von Strommästern durchzuführen.

## 4.2 Plan

Den erteilten wasserrechtlichen Erlaubnissen gemäß vorstehenden A.4.1 liegen die unter A.2 festgestellten Planunterlagen zugrunde.

## 4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen

### 4.3.1 Rechtsvorschriften

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind vom Vorhabenträger einzuhalten.

#### 4.3.1.1 Einleitung von Straßenabwässern in Oberflächengewässer

Zur wasserrechtlichen Erlaubnis unter A.4.1.1 sind folgende Auflagen und Bedingungen einzuhalten:

##### 4.3.1.1.1 Einleitungsstelle und -mengen

Einleitungsstelle	Bau-km	$A_E$ (ha)	$A_u$ (ha)	Oberfläche Absetzbecken ( $m^2$ )	Volume RRB ( $m^3$ )	Einleitungsmenge im Bemessungslastfall $r_{15}$ , $n=1$ (l/s)	Vorflut
E15 über RRB 4-1	4+705 rechts	1,675	0,863	140	230	25 ( $Q_{dr,max}$ )	Zentbach

- 4.3.1.1.2 Das Bauwerk für die Straßenabwasserbehandlung und –rückhaltung ist nach möglichst naturnahen Kriterien zu gestalten und auszuführen. Der Beckenzulauf ist so anzuordnen, dass eine Remobilisierung des bereits abgesetzten Materials möglichst vermieden wird. Die Becken sind dicht auszuführen.

- 4.3.1.1.3 Für das Becken ist eine geeignete Notentlastung vorzusehen. Bei einer ggf. separaten Einleitungsstelle für den Abfluss der Notentlastung wären identische Ufersicherungsmaßnahmen wie unter A.4.3.1.1.7 zu ergreifen.
- 4.3.1.1.4 Zur Sicherstellung, dass bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen die Abläufe der Rückhalteeinrichtungen im betroffenen Entwässerungsabschnitt unverzüglich geschlossen werden können, sind baulich entsprechende Schnellverschlussmöglichkeiten vorzusehen.
- 4.3.1.1.5 Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sind unverzüglich das zuständige Landratsamt Kulmbach, das Wasserwirtschaftsamt Hof oder die zuständige Polizeidienststelle zu informieren. Die sich ansammelnden wassergefährdenden Stoffe sind umgehend schadlos und hinsichtlich ihrer abfallrechtlichen Bestimmungen zu beseitigen.
- 4.3.1.1.6 Der Betreiber hat das Auslaufbauwerk sowie Flussufer von 5 m oberhalb bis 5 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem bisherigen Unterhaltungsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten. Darüber hinaus hat der Betreiber nach Maßgabe der jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen alle Mehrkosten zu tragen, die beim Ausbau oder bei der Unterhaltung des benutzten Gewässers aus der Abwasseranlage mittelbar oder unmittelbar entstehen.
- 4.3.1.1.7 Das RRB 4-1 (Absetzbecken mit Regenrückhaltung) ist entsprechend Art. 61 BayWG abzunehmen. Die Kosten der Abnahme hat der Antragsteller zu tragen. Die Abnahmeprotokolle sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich vorzulegen.
- 4.3.1.1.8 Der Vorhabenträger hat die Entwässerungsanlagen ordnungsgemäß zu warten und zu betreiben.
- 4.3.1.1.9 Das Absetz- und Rückhaltebecken (RRB 4-1) ist regelmäßig auf seinen Bau- und Unterhaltungszustand zu überprüfen und bei Bedarf zu räumen. Bei der Planung ist darauf zu achten, dass eine Räumung des Absetzmaterials ohne Schädigung der Anlage möglich ist.
- 4.3.1.1.10 Das Räumgut ist nach den abfallrechtlichen Vorgaben zu entsorgen.
- 4.3.1.1.11 Es sind mindestens Messungen, Untersuchungen, Aufzeichnungen und Vorlageberichte nach der Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen (Eigenüberwachungsverordnung EÜV) in der jeweils gültigen Fassung vorzunehmen.
- 4.3.1.1.12 Der Betreiber muss eine Dienstanweisung und für jede Anlage (z.B. Kanalnetz, Regenwasserbehandlungsanlage) eine Betriebsanweisung ausarbeiten und regelmäßig aktualisieren. Dienst- und Betriebsanweisungen sind an geeigneter Stelle auszulegen und der Kreisverwaltungsbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt zu übersenden. Wesentliche Änderungen sind mitzuteilen. 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 den Betriebsanweisungen müssen Vorgaben zur Durchführung des regelmäßigen Betriebs und zur Bewältigung besonderer Betriebszustände enthalten sein. Dazu gehören u.a. Alarm- und Benachrichtigungspläne für den Fall von Betriebsstörungen.

4.3.1.1.13 Änderungen der erlaubten Art des eingeleiteten Niederschlagswassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.

#### 4.3.1.2 Einleitung von Straßenabwässern in das Grundwasser

Zur wasserrechtlichen Erlaubnis unter A.4.1.2 sind folgende Auflagen und Bedingungen einzuhalten:

##### 4.3.1.2.1 Einleitungsstelle und -mengen

Einleitungsstelle	Bau-km	A <sub>E</sub> (ha)	A <sub>U</sub> (ha)	Einleitungsmenge im Bemessungslastfall r <sub>15</sub> , n=1 (l/s)
E2	0+000 - 0+160 Rechts der B 289 0+000-0+290 Links der B 289	0,754	0,332	38,4
E4	0+290 - 0+770	0,912	0,517	59,8
E7	0+000 – 0+550 Rechts der AS Mainroth 0+230 – 0+525 Links der AS Mainroth	1,135	0,607	70,3
E9	0+870 – 0+890 Rechts der B 289	0,151	0,140	16,2
E10	0+890 – 3+810 Recht und Links der B 289	9,097	4,379	506,2
E11	0+000 – 0+220 Rechts der GVS 0+000 – 0+230 Links der GVS	0,666	0,285	32,9
E12	0+290 – 0+865 Rechts der GVS 0+300 – 0+450 sowie 0+860 – 0+950 Links der GVS	1,319	0,607	70,2
E13	3+810 – 3+910	0,126	0,116	13,4

	Rechts der B 289			
E14	3+910 – 4+140 Rechts und links der B 289	0,985	0,396	45,8
E18	4+410 – 4+715 Rechts und links der B 289	0,869	0,45	52,0

Bei den Einleitungsstellen erfolgt die Regenwasserbehandlung durch Muldenversickerung über 20 cm bewachsenen Oberboden.

- 4.3.1.2.2 Bei der Versickerung von Niederschlagswasser über Böschungen und Bankette sind zum Schutz des Grundwassers die Vorgaben der REwS zu beachten.
- 4.3.1.2.3 Die Versickerung darf grundsätzlich nur in Grundstücksbereichen erfolgen, in denen mindestens 20 cm bewachsener Oberboden ansteht. Für die Versickerung vorgesehene Flächen sind vor Verdichtung zu schützen. Das Ablagern von Baumaterial oder Aushub sowie das Befahren sollten während der Bauzeit vermieden werden.
- 4.3.1.2.4 Für alle Versickerungsanlagen ist in einem regelmäßigen Intervall eine einfache Sichtprüfung durchzuführen. Beschädigte Abschnitte des bewachsenen Oberbodens sind unverzüglich auszutauschen.
- 4.3.1.2.5 Damit stoffliche Belastungen aus dem Straßenabwasser nicht direkt in das Grundwasser gelangen können, ist ein Mindestabstand von einem Meter zwischen der Muldensohle und dem mittleren höchsten Grundwasserstand einzuhalten.
- 4.3.1.2.6 Das errechnete Muldenvolumen ist sicher zu gewährleisten. Bei größerem Längsgefälle sind dafür in geeigneten Abständen Schwellen zur Abtrennung der Mulden vorzusehen.
- 4.3.1.2.7 Im Bereich der Entwässerungsflächen dürfen wassergefährdende Stoffe weder umgeschlagen noch zwischengelagert oder verwendet werden.
- 4.3.1.2.8 Es sind ein Alarmplan und Verhaltensregeln bei Unfällen und Schadensfällen aufzustellen und den Beteiligten zukommen zu lassen.
- 4.3.1.2.9 Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sind unverzüglich das zuständige Landratsamt Lichtenfels bzw. das Landratsamt Kulmbach, das Wasserwirtschaftsamt Kronach bzw. das Wasserwirtschaftsamt Hof oder die zuständige Polizeidienststelle zu informieren. Die sich ansammelnden wassergefährdenden Stoffe sind umgehend schadlos und hinsichtlich ihrer abfallrechtlichen Bestimmungen zu beseitigen.

- 4.3.1.2.10 Die Versickerungsmulden dürfen gemäß Art. 61 BayWG erst nach der Bauabnahme durch einen nach Art. 65 BayWG zugelassenen privaten Sachverständigen in Betrieb genommen werden. Die Kosten der Abnahme hat der Antragsteller zu tragen. Die Abnahmeprotokolle sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich vorzulegen. Alternativ dazu gelten die Bestimmungen des Art. 61 Abs. 2 BayWG.
- 4.3.1.2.11 Der Vorhabenträger hat für die ordnungsgemäße Unterhaltung und Wartung der Entwässerungsmulden Sorge zu tragen. Die Funktionsfähigkeit der Versickerungsmulden ist dabei in einem geeigneten Intervall zu überprüfen.
- 4.3.1.2.12 Änderungen der erlaubten Art des eingeleiteten Niederschlagswassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.

#### 4.3.1.3 Einbringen von Stoffen ins Gewässer

Zur wasserrechtlichen Erlaubnis unter A.4.1.3 sind folgende Auflagen und Bedingungen einzuhalten:

- 4.3.1.3.1 Insofern für die Trassenherstellung eine Teilverfüllung des Baggersees südlich von Rothwind erforderlich wird, darf hierfür als Auffüllmaterial nur unbelastetes Erdmaterial ohne jegliche Fremdstoffe verwendet werden. Die materiellen Anforderungen des Leitfadens zum Eckpunktepapier "Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie Tagebauen" für die Verfüllkategorie Nassverfüllung sind einzuhalten. Da die Trasse einem technischen Bauwerk entspricht, sind auch die Vorgaben der Ersatzbaustoffverordnung einzuhalten. Es ist die strengere Vorschrift einzuhalten. Ein entsprechendes Konzept zur Verfüllung, insbesondere zur Eigen- und Fremdüberwachung sowie zur Grundwasserüberwachung wäre den zuständigen Behörden dann rechtzeitig vor Maßnahmenbeginn vorzulegen.
- 4.3.1.3.2 Bauschutt, Recyclingstoffe sowie Humus / Mutterboden dürfen nicht im Baggersee verfüllt werden.
- 4.3.1.3.3 Die zuständige Naturschutzbehörde sowie die zuständige Behörde für den Vollzug des Eckpunktepapiers wären bei einer beabsichtigten Verfüllung des Baggersees südlich von Rothwind rechtzeitig zu beteiligen.
- 4.3.1.3.4 Stoffe, die in den Untergrund bzw. in das Grundwasser für Gründungszwecke und für Boden verbessernde Maßnahmen eingebracht werden, dürfen zu keiner Gefährdung des Grundwassers führen. Die verwendeten Stoffe müssen hinsichtlich ihrer Unbedenklichkeit zertifiziert und zugelassen sein. Bei Beton darf

das Filtrat der Bindemittelsuspension einen Chromatgehalt (CrVI) von max. 20 µg/l aufweisen. Dies ist mittels eines Schnelltests vorab nachzuweisen. Soweit notwendig wäre der Chromatgehalt durch Zugabe von Eisen(II)-sulfat entsprechend einzustellen. Das Ergebnis ist dem Wasserwirtschaftsamt Kronach und Hof zur Freigabe vorzulegen.

- 4.3.1.3.5 Im Grundwasserbereich darf nur unbedenkliches bzw. nachweislich unbelastetes Material der Einbauklasse ZO verwertet bzw. in technischen Bauwerken eingebaut werden (vgl. auch [http://www.lfu.bayern.de/abfall/mineralische\\_abfaelle/index.htm](http://www.lfu.bayern.de/abfall/mineralische_abfaelle/index.htm)). Die Verwertung anderer Einbauklassen ist im Einzelfall vorab mit dem Landratsamt Lichtenfels bzw. dem Landratsamt Kulmbach unter Vorlage ausreichender Planunterlagen abzustimmen (Erläuterung der Maßnahme, Übersichtslageplan, Detaillageplan, Angaben zum Verwertungsmaterial und zu dessen Einbauklasse, Standort- und Bodeneigenschaften am Verwertungsort, Grundwasserstände (z.B. Baugrundgutachten, dokumentierte Bodenaufschlüsse, etc.), Art und Umfang der geplanten Maßnahme (Menge, Einbauart, u.a.)).
- 4.3.1.3.6 Für den Rückbau von Mastfundamenten ist die Handlungshilfe „Rückbau von Mastfundamenten bei Hoch- und Hochspannungsleitungen“ des bayerischen Landesamtes für Umwelt zu beachten.

#### 4.3.1.4 Absenkung, Ableitung und Förderung von Grundwasser

Zur wasserrechtlichen Erlaubnis unter A.4.1.4 sind folgende Auflagen und Bedingungen einzuhalten:

- 4.3.1.4.1 Die Grundwassernutzungen dürfen nicht zur Beeinträchtigung von Altwasserstrukturen, Biotopen und sonstigen ökologisch wertvollen Feuchtgebieten führen.
- 4.3.1.4.2 Sollten vorgenannte Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden sein, sind für zeitlich befristete Grundwassernutzungen Ausnahmen möglich, sofern hierfür wirksame Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden und die zuständige Naturschutzbehörde keine Einwände vorbringt.
- 4.3.1.4.3 Im Falle, dass die Ausgleichsmaßnahmen nicht wirken, ist die jeweilige Grundwassernutzung einzustellen.
- 4.3.1.4.4 Die zuständige Naturschutzbehörde ist vor Beginn von Grundwasserbenutzungen im Nahbereich von Nass- und Feuchtbiotopen zu hören.
- 4.3.1.4.5 Soweit möglich, sollte das unverschmutzte Grundwasser ortsnah über flächenhafte oder linienförmige Versickerungseinrichtungen unter Ausnutzung der bebauten Bodenzone wieder dem Untergrund zugeführt werden.

4.3.1.4.6 Sofern es im Zuge der Baumaßnahmen zu längeren bzw. dauerhaften Grundwassereingriffen bzw. -beeinträchtigungen kommen sollte, bleibt die Errichtung von Grundwassermessstellen vorbehalten. In diesem Falle ist im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach bzw. dem Wasserwirtschaftsamt Hof ein Grundwassermanagement durchzuführen.

#### 4.3.1.5 Zeitlich befristete Bauwasserhaltungen

Sollte der Vorhabenträger frühestens im Zuge der Ausführungsplanung feststellen, dass zeitlich befristete Bauwasserhaltungen notwendig werden, sind die beschränkten Erlaubnisse gem. §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 5, 15 WHG i.V.m. Art. 15 BayWG i.V.m. Art. 70 Abs. 1 Nr. 3 BayWG frühzeitig vor Baubeginn bei der zuständigen Kreisverwaltungsbehörde zu beantragen. Hierzu ergehen bereits jetzt folgende Hinweise:

- 4.3.1.5.1 Die beschränkte Erlaubnis nach Art. 15 BayWG wird auf die Dauer der Bauzeit befristet erteilt werden.
- 4.3.1.5.2 Die temporären Einleitungsstellen in die Gewässer sind jeweils rechtzeitig vor Beginn der Benutzung im Einvernehmen mit den Wasserwirtschaftsämtern Hof und Kronach festzulegen und zu gestalten.
- 4.3.1.5.3 Den jeweiligen Einleitungen sind ausreichend bemessene Absetzbecken- / behälter vorzuschalten, die insbesondere dem Rückhalt absetzbarer Stoffe dienen sollen.
- 4.3.1.5.4 Unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahmen ist vom Vorhabenträger die ursprüngliche Situation im Bereich der Einleitungsstellen wiederherzustellen.
- 4.3.1.5.5 Zweckmäßigerverweise sollte vor Beginn der Einleitung der jeweils zuständige örtliche Fischereiberechtigte gehört werden.

## 5 Straßenrechtliche Verfügung

Der neu zu errichtende Abschnitt der B 289 von Bau-km 0+197 (= Abschnitt 340, Station 0,277 bis Bau-km 4+489 (= Abschnitt 400, Station 0,207) wird zur Bundesstraße B 289 (RV-Nr. 1.1) gewidmet. Die Widmung wird gemäß § 2 Abs. 6 i.V.m. Abs. 2 FStrG mit der Maßgabe verfügt, dass sie mit der Verkehrsübergabe der neu zu bauenden Straßenbestandteile der B 289 wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen.

Bereiche der B 289 (alt), die von der B 289 (neu) überbaut werden, bleiben Bestandteil der B 289. Es handelt sich dabei um folgende Abschnitte der B 289 (alt):

- von Abschnitt 340 Station 0,080 bis Abschnitt 340 Station 0,277 (RV-Nr. 4.1)
- von Abschnitt 340 Station 0,837 bis Abschnitt 340 Station 0,877 (RV-Nr. 4.3)
- von Abschnitt 400 Station 0,207 bis Abschnitt 400 Station 0,433 (RV-Nr. 4.10)

Die Widmung erfolgt gemäß § 2 Abs. 2 und Abs. 6a FStrG.

Bereiche der B 289 (alt), die durch andere Straßen, Wege und Einmündungen überbaut werden bzw. deren Verkehrsbedeutung sich geändert hat, verlieren den Charakter einer Bundesstraße und werden Bestandteil dieser neuen Verkehrsflächen bzw. werden abgestuft. Dies betrifft die folgenden Abschnitte der B 289 (alt):

- von Abschnitt 340 Station 0,675 bis Abschnitt 340 Station 0,789 (RV-Nr. 2.1, künftig: öFW)
- von Abschnitt 340 Station 0,877 bis Abschnitt 340 Station 1,044 (RV-Nr. 2.2, künftig: öFW)
- von Abschnitt 340 Station 1,081 bis Abschnitt 340 Station 1,216 (RV-Nr. 2.3, künftig: Kreisstraße LIF 14)
- von Abschnitt 340 Station 1,216 bis Abschnitt 340 Station 1,727 (RV-Nr. 2.4, künftig: Kreisstraße LIF 14)
- von Abschnitt 360 Station 0,000 bis Abschnitt 360 Station 0,234 (RV-Nr. 2.5, künftig: Ortsstraße)
- von Abschnitt 360 Station 0,234 bis Abschnitt 360 Station 0,787 (RV-Nr. 2.6, künftig: GVS)
- von Abschnitt 380 Station 0,000 bis Abschnitt 380 Station 0,430  
von Abschnitt 380 Station 0,625 bis Abschnitt 380 Station 0,994  
von Abschnitt 380 Station 1,091 bis Abschnitt 380 Station 1,525 (RV-Nr. 2.7, künftig: GVS)
- von Abschnitt 380 Station 0,430 bis Abschnitt 380 Station 0,625  
von Abschnitt 380 Station 0,994 bis Abschnitt 380 Station 1,091 (RV-Nr. 2.8, künftig: Ortsstraße)
- von Abschnitt 380 Station 1,525 bis Abschnitt 380 Station 1,649 (RV-Nr. 2.9, künftig: GVS)

Die Umstufung erfolgt gemäß § 2 Abs. 4 und Abs. 6 FStrG.

Bereiche der B 289 (alt), die die Funktion einer Straße verlieren, werden dem Verkehrsgeschehen entzogen und die Straßenflächen werden rekultiviert. Es handelt sich dabei um folgende Abschnitte der B 289 (alt):

- von Abschnitt 340 Station 0,277 bis Abschnitt 340 Station 0,675 (RV-Nr. 3.1)
- von Abschnitt 340 Station 0,789 bis Abschnitt 340 Station 0,837 (RV-Nr. 3.2)
- von Abschnitt 340 Station 1,044 bis Abschnitt 340 Station 1,081 (RV-Nr. 3.3)
- von Abschnitt 380 Station 1,649 bis Abschnitt 400 Station 0,207 (RV-Nr. 3.5)

Die Einziehung erfolgt gemäß § 2 Abs. 4 und Abs. 6 FStrG.

Die im Regelungsverzeichnis im Einzelnen dargestellten Widmungen, Umstufungen und Einziehungen werden mit folgender Maßgabe verfügt:

- Die neu zu bauenden Straßen bzw. Straßenbestandteile werden entsprechend ihrer im Regelungsverzeichnis angegebenen Verkehrsbedeutung gewidmet. Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam, sofern die Widmungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen (§ 2 Abs. 2 und Abs. 6 FStrG / Art. 6 Abs. 3 und Abs. 6 BayStrWG).
- Soweit sich die Verkehrsbedeutung von Straßen bzw. Straßenteilen ändert, werden sie umgestuft. Die Umstufung wird jeweils mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam (§ 2 Abs. 4 und Abs. 6 FStrG / Art. 7 Abs. 5 i.V.m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).
- Soweit öffentliche Verkehrsflächen jegliche Verkehrsbedeutung verlieren, werden sie eingezogen mit der Maßgabe, dass die Einziehung jeweils mit der Sperrung für den öffentlichen Verkehr wirksam wird (§ 2 Abs. 4 und Abs. 6 FStrG / Art. 8 Abs. 5 i.V.m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).
- Die betriebliche Unterhaltung der Neuanlagen und die Verkehrssicherungspflicht einschließlich Winterdienst gehen unmittelbar nach der Verkehrsübergabe an den gesetzlichen Träger der Straßenbaulast (den Unterhaltspflichtigen) über.

Wird eine öffentliche Straße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet. Wird in diesem Zusammenhang der Teil einer Straße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Straßenteil durch die Sperrung als eingezogen (§ 2 Abs. 6a FStrG, Art. 6 Abs. 8, Art 8 Abs. 6 BayStrWG). Wenn Teile einer Straße in eine andere einbezogen werden, wird die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam.

Die straßenrechtlichen Verfügungen sind in Planunterlage 12 kenntlich gemacht.

Mit Schreiben vom 22.08.2024 (Az.: S2/03-05-02-05#00073#0002) erklärte das Fernstraßen-Bundesamt das Einverständnis nach § 2 Abs. 6 S. 5 FStrG zur

Widmung der relevanten Straßenbestandteile zur B 289. Die strassenrechtlichen Regelungen zu Widmungen im Regelungsverzeichnis bzw. die Darstellungen in der Planunterlage 12 können in einem Planfeststellungsbeschluss nach § 2 Abs. 6 S. 4 und S. 7 FStrG bekannt gegeben werden. Der bisherige Streckenverlauf ist gemäß § 2 Abs. 4 FStrG entsprechend des Konzeptes der Planunterlage 12 einzuziehen.

## 6

### **Kostenentscheidung**

Die Kosten des Planfeststellungsverfahrens trägt der Freistaat Bayern.

Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine Gebühren erhoben.

## **B. Sachverhalt**

### 1

#### **Beschreibung des Vorhabens**

Die vorliegende Planung umfasst die Ortsumgehung (OU) von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof im Zuge der Bundesstraße B 289 auf dem Gebiet der Stadt Burgkunstadt (Landkreis Lichtenfels) und des Marktes Mainleus (Landkreis Kulmbach). Vorhabenträger und Träger der Baulast für die B 289 ist die Bundesrepublik Deutschland. Die B 289 verläuft in West-Ost-Richtung, beginnend südlich von Coburg bei Untersiemau an der B 4 und endet an der AS Rehau-Süd der BAB A 93. Der Suchraum einer Ausgleichsmaßnahme umfasst auch Flächen auf dem Gebiet der Gemeinde Altenkunstadt.

Die Bundesstraße B 289 besitzt eine wichtige überregionale Verkehrsbedeutung im nordbayerischen Raum. Sie verbindet die Oberzentren Coburg und Bayreuth und wickelt somit den überörtlichen Verkehr in Ost-West-Richtung ab. Insbesondere seit der Grenzöffnung 1989 hat dieser Verkehrszug an Bedeutung gewonnen, welches sich durch die gestiegene Verkehrsbelastung nachweisen lässt. Seit Fertigstellung der A 73 und der B 289 zwischen der A 73 und Coburg als Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 16, erfüllt sie eine wichtige Zubringerfunktion in der Region.

Die Trasse schließt am Baubeginn an die bestehende Gerade der B 289 von Burgkunstadt kommend an und verläuft zunächst ca. 130 m bestandsorientiert im Trassenbereich der B 289. Anschließend schwenkt die Trasse in nördliche Richtung vom Bestand ab, schneidet zunächst in den angrenzenden Hang ein, um im weiteren Verlauf die Bahnstrecke Bamberg - Hof sowie einen bahnhorizontalen Feld- und Waldweg (Main-Radweg) zu kreuzen. In der Folge umfährt sie den Stadtteil Mainroth südlich der Bahnstrecke, nähert sich der bestehenden Bahnstrecke Bamberg - Hof wieder an und verläuft parallel zur Bahn bis zur Kreuzung mit der Gemeindeverbindungsstraße nach Witzmannsberg. Der Bahnübergang bei Bahn-km 53,183 im Zuge der GVS Rothwind – Witzmannsberg wird beseitigt, die GVS wird an die Landkreisgrenze zwischen Lichtenfels und Kulmbach verlegt und mit einem neu zu errichtenden Brückenbauwerk über die Bahnstrecke und die neue B 289 geführt. Im Anschluss daran schwenkt die Neuplanung Richtung Süden von der Bahnstrecke ab um diese dann erneut zu überqueren. Etwa 200 m östlich der Einmündung der Kreisstraße KU 30 nach Schwarzach b. Kulmbach schleift die Trasse wieder in die bestehende B 289 ein.

Die Gesamtbaulänge beträgt 4,715 km. Die Trassierungselemente in Lage und Höhe entsprechen nach RAL der Entwurfsklasse EKL 3. Als Regelquerschnitt wurde gemäß RAL ein einbahnig zweistreifiger Regelquerschnitt RQ 11 mit einer Fahrbahnbreite von 8,00 m und einer Kronenbreite von 11,00 m gewählt. Die maximale Steigung beträgt  $s = 3,0\%$ . Es sind insgesamt vier Bauwerke

notwendig (2 x Unterführung der Bahnstrecke, 1 x Brücke über den Rohrbach, 1 x Überführung der GVS).

Die Anzahl der Knotenpunkte mit dem untergeordneten Straßen- und Wegenetz wird von bisher 18 auf zwei reduziert. Anbindungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes und direkte Grundstückszufahrten auf die B 289 werden beseitigt. Bei Mainklein und westlich von Schwarzach b. Kulmbach erfolgt der Anschluss an die bestehende B 289.

Im Abschnitt südlich der Bahnstrecke, wo die Trasse im Überschwemmungsgebiet des Mains verläuft, wird die Gradiente so weit angehoben, dass sie über der Höhenkote eines HQ<sub>100</sub> - Ereignisses des Mains liegt.

Durch die Ergänzungen im untergeordneten und landwirtschaftlichen Wegenetz kann der langsame und landwirtschaftliche Verkehr vollständig abseits der Bundesstraße geführt werden. Die dem Durchgangsverkehr dienende Bundesstraße wird somit von diesen Verkehrsarten entlastet.

Die neu verlaufende B 289 hat eine Länge von 4.715 m. Der Anschluss AS Mainroth hat eine Länge von 550 m. Der Anschluss AS Fassoldshof hat eine Länge von 320 m. Die neue / anzupassende KU 30 hat eine Länge von 200 m. Die Länge der neuen GVS nach Witzmannsberg beträgt 950 m. Die Länge der neuen / anzupassenden öFW beträgt insgesamt 5.300 m.

Die Planfeststellung wirkt sich auf die Stadt Burgkunstadt sowie den Markt Mainleus aus. Die B 289 (alt) wird ab der Anschlussstelle Mainroth bis zur Einmündung der Kreisstraße LIF 14 zur Kreisstraße in der Baulast des Landkreises Lichtenfels abgestuft. Ab der Einmündung der LIF 14 bis zur Anschlussstelle Fassoldshof wird die B 289 (alt) zur Orts- bzw. Gemeindeverbindungsstraße in der Baulast der Stadt Burgkunstadt bzw. des Marktes Mainleus abgestuft. Die B 289 wird wie bisher nicht als Kraftfahrstraße betrieben.

Im Zuge des Straßenbauvorhabens muss die neben der neuen Trasse der B 289 verlaufende 110-kV-Freileitung Redwitz – Kulmbach, Ltg. Nr. E90, angepasst werden. Der Mast Nr. 37 steht im Bereich der geplanten Straßentrasse, sodass dieser Maststandort angepasst werden muss. Darüber hinaus ändern sich durch den Neubau der Straße die Kriterien hinsichtlich der Standsicherheit und der erforderlichen Bodenabstände gemäß EN 50341 und FNN Anwendungsregel VDE-AR-N-4210-4 (FNN-Forum Netztechnik/Netzbetrieb im VDE-Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e.V.). Aus diesem Grund müssen die Masten Nr. 29, 32, 33, 34 und 36 verstärkt, mit Ausnahme von Mast Nr. 34 inklusive der Fundamente, sowie die Masten Nr. 30, 31 und 35 durch statisch stabilere und höhere Masten ersetzt werden. Da die Maststandorte Nr. 30, 31 und 35 nicht mit der geplanten Straßentrasse kollidieren, können diese standortgleich neugebaut werden. Die erforderlichen Arbeiten an der Freileitung im Trassenabschnitt von Mast Nr. 29 bis Mast Nr. 37 schwächen die

Leiterseile und das Erdseil. Daher ist vorgesehen, diese im betroffenen Abspannabschnitt von Mast Nr. 29 bis Mast Nr. 40 durch identische, neue Seile auszutauschen, um die Versorgungssicherheit der Freileitung uneingeschränkt gewährleisten zu können (vgl. Übersichtstabelle der Maßnahme Planunterlage 16.2, Mastliste mit GK-Koordinaten Planunterlage 16.3, Profilpläne Planunterlagen 16.4 Blätter 1, 2 und Lagepläne Planunterlagen 16.13 Blätter 1, 2).

Aufgrund neuerer meteorologischer Erkenntnisse und den Erfahrungen beim Betrieb von Stromleitungsnetzen wurden in den letzten Jahren die Freileitungsnormen angepasst und u.a. die Anforderungen an die Standfestigkeit von Freileitungsmasten erhöht. Dabei wurden auch Eis- und Windlastzonen in einer deutschlandweiten Karte festgelegt, welche den graduellen Unterschied der Belastungen von Freileitungen bei Wind und / oder bei Schnee- und Eisanbackungen abbilden. Durch die Bewertung nach VDE-AR-N 4210-4 werden Maste identifiziert, an die aufgrund ihres Standortes höhere Zuverlässigkeitssanforderungen gestellt werden, um die Gefährdung Dritter zu vermeiden. Wird ein Defizit zwischen erforderlicher Standfestigkeit und vorhandener Standfestigkeit der zu bewertenden Masten festgestellt, so sind geeignete Maßnahmen durchzuführen, um die erforderliche Zuverlässigkeit zu erreichen. Durch den Bau der Ortsumfahrung und die künftige Überspannung dieser durch die Leitung Nr. E90 erhöhen sich die Zuverlässigkeitssanforderungen der Masten im Spannfeld von Mast Nr. 29 zu Mast Nr. 37. Die Standsicherheit der Masten muss durch Verstärkungsmaßnahmen bzw. den Austausch der bestehenden Masten durch statisch stabilere Masten erhöht werden.

Die Bemessung der Abstände von Freileitungen zum Erdboden, Verkehrswege und Gebäuden ist in EN 50341 geregelt. Zugrunde gelegt wird dafür der größte Durchhang, der in Abhängigkeit von der höchsten Auslegungstemperatur der Leiterseile oder bei einer Gewichtsbelastung mit Eisanbackungen auftreten kann. Zu Verkehrswegen sind höhere Abstände einzuhalten als zu landwirtschaftlich genutzten Flächen (7 Meter statt 6 Meter). Zudem ändert sich durch den Neubau der Ortsumgehung das Oberflächenniveau im Bereich der Freileitungstrasse. Um die Sicherheit von Personen und Objekten im Bereich der Freileitung auch künftig gewährleisten zu können und die in der Norm vorgegebenen Mindestabstände realisieren zu können, müssen einzelne Masten im betroffenen Trassenabschnitt im Zuge eines Neubaus erhöht werden.

Die Leitung beginnt am UW Redwitz südwestlich der Ortschaft Redwitz a.d. Rodach und verläuft von hier aus bis zum Mast Nr. 3 in südliche Richtung. In den Spannfeldern vom UW zu Mast Nr. 1 und vom Mast Nr. 2 zu Mast Nr. 3 wird jeweils eine Bahntrasse gekreuzt. Am Mast Nr. 3 knickt die Leitung in südöstliche Richtung ab und verläuft bis Mast Nr. 12 mehr oder weniger parallel zur Bundesstraße B 289. Weiter verläuft die Ltg. Nr. E90 zwischen Burgkunstadt und Altenkunstadt und anschließend wieder in etwa parallel zur Bundesstraße B 289 und der südlich davon gelegenen Bahntrasse. Zwischen den Masten Nr. 17 und 18 sowie 19 und 20 wird der Main von der Leitung gekreuzt und erneut zwischen den Masten Nr. 23 und 24 sowie 26 und 27. Ab Mast Nr. 29 rückt die

Leitung nah an die Bahntrasse heran. Die Ortschaften Mainroth, Rothwind und Schmeilsdorf werden südwestlich passiert, bevor die Leitung am Mast Nr. 40 in südöstliche Richtung abknickt und um Mainleus herumführt. Im Rahmen der erforderlichen Maßnahmen an der Ltg. Nr. E90 wird der Leitungsverlauf nicht verändert. Auch der Neubaumast mit geändertem Maststandort wird innerhalb der bestehenden Trasse errichtet. Es kommt somit zu keiner Änderung hinsichtlich der Nutzung des Gebiets bzw. zu keiner zusätzlichen Zerschneidung

Hinsichtlich einer Beschreibung der technischen Ausführung der Anpassungen wird auf Planunterlage 16.1 Punkte 6.2 bis 6.8 verwiesen.

## 2

### **Vorgeschichte der Planung**

Bereits Ende der achtziger Jahre wurden aufgrund der damals anlaufenden Flurbereinigungsverfahren und der Verkehrszunahme infolge der deutschen Wiedervereinigung Wünsche aus der Bevölkerung nach einer OU von Mainroth bzw. Rothwind - Fassoldshof laut. Daraufhin und auf die Forderungen der Stadt Burgkunstadt sowie des Marktes Mainleus wurden die Maßnahmen in den Bedarfsplan eingestellt. Da die Landkreis- bzw. Bauamtsgrenze zwischen den Ortschaften Mainroth und Rothwind verläuft, wurden die Ortsumgehungen - entsprechend den Bauamtsbereichen – zunächst in folgende Einzelprojekte getrennt: 'B 289, OU Mainroth' und 'B 289, OU Rothwind - Fassoldshof'.

Die vorstehenden Maßnahmen wurden damals zwar in den Bedarfsplan aufgenommen, waren aber nicht Bestandteil des Fünfjahresplans. Die Stadt Burgkunstadt und die Teilnehmergemeinschaft des Flurbereinigungsverfahrens Mainroth - Mainklein äußerten Mitte der neunziger Jahre erneut den Wunsch, konkrete Planungen für die OU Mainroth zu erstellen, um diese in der Flurbereinigung berücksichtigen zu können. Daraufhin wurde 1996 die Regierung von Oberfranken vom damaligen Straßenbauamt Bamberg um Zustimmung zur Weiterführung der Planungsarbeiten für die OU Mainroth gebeten.

Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern erteilte 1997 die Genehmigung zur Durchführung einer Raumempfindlichkeitsanalyse als Vorstufe einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für den Bereich der OU Mainroth sowie auch für die OU Rothwind - Fassoldshof, da auch in diesem Bereich parallel ein Flurbereinigungsverfahren (Eichberg - Rothwind) durchgeführt wurde.

Aufgrund der schwierigen Abgrenzung der beiden Einzelmaßnahmen wurde von der Regierung von Oberfranken die Gesamtplanung für die OU Mainroth und für die OU Rothwind - Fassoldshof dem Straßenbauamt Bamberg übertragen. Dieses erstellte auf Grundlage der bisherigen Planung Unterlagen zur Klärung der Notwendigkeit eines Raumordnungsverfahrens für drei Ortsumge-

hungsvarianten, eine Raumempfindlichkeitsanalyse und eine Umweltverträglichkeitsstudie. Im Jahr 2005 wurde mitgeteilt, dass auf die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens verzichtet werden kann.

Im Anschluss daran wurden vom Staatlichen Bauamt Bamberg zwei Linienvarianten genauer untersucht und mit den Naturschutzbehörden vorabgestimmt. Als Variante 1 eine Südlinie mit Verlauf der OU südlich der Bahnstrecke (entspricht Variante 1a der Variantenuntersuchung unter Punkt 3.2 Planunterlage 1) und als Variante 2 eine Nordlinie mit Verlauf der OU im Bereich von Mainroth südlich der Bahnstrecke und im Bereich Rothwind und Fassoldshof nördlich der Bahnstrecke (entspricht Variante 2 der Variantenuntersuchung unter Punkt 3.2 Planunterlage 1). Im Ergebnis wurde festgelegt, dass der weiteren Planung die Variante 1 (Südlinie) mit dem Verlauf der OU südlich und parallel zur Bahnstrecke ohne Anbindung zwischen Mainroth und Rothwind zugrunde gelegt werden soll.

Die Erarbeitung des Vorentwurfs wurde dabei dem Staatlichen Bauamt Bayreuth übertragen. Der Vorentwurf erhielt mit Datum vom 26.08.2016 den Gesetzesmerk des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Anschließend wurden die Planfeststellungsunterlagen erstellt. Mit Schreiben vom 25.08.2020 teilte die Regierung von Oberfranken dem Vorhabenträger mit, dass das offizielle Anhörungsverfahren eingeleitet wurde. Im Rahmen dieses Anhörungsverfahrens wurden sowohl von Privaten als auch von Trägern öffentlicher Belange zahlreiche Einwendungen und Stellungnahmen vorgebracht. Kernthemen waren dabei die Reduzierung der Straßendammhöhe im Bereich südlich von Mainroth und die Verlegung der geplanten Überführung der GVS nach Witzmannsberg an die Landkreisgrenze. Aufgrund der sich daraus ergebenden sehr umfangreichen Planänderungen wurde auf Antrag des Staatlichen Bauamts Bayreuth das erste Planfeststellungsverfahren von der Regierung von Oberfranken mit Beschluss vom 05.06.2023 eingestellt und zeitgleich ein neues Anhörungsverfahren eingeleitet.

### 3

### **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 31.03.2023 beantragte das Staatliche Bauamt Bayreuth für die beschriebene OU Mainroth – Rothwind - Fassoldshof das Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz durchzuführen.

Die Regierung von Oberfranken teilte mit Schreiben vom 01.06.2023 dem Vorhabenträger mit, dass das Anhörungsverfahren eingeleitet wurde.

Die eingereichten Planunterlagen lagen jeweils in der Zeit vom 03.07.2023 bis 02.08.2023 beim Markt Mainleus, bei der Gemeinde Altenkunstadt sowie bei der Stadt Burgkunstadt jeweils nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung im Amtsblatt des Landkreises Kulmbach Nr. 23 vom 16.06.2023, im Amtsblatt

der Gemeinde Altenkunstadt Nr. 6 vom 26.06.2023 und Aushang an den Amtstafeln der Stadt Burgkunstadt zur allgemeinen Einsicht aus. Daneben wurde der Plan zeitgleich zur öffentlichen Auslegung auf den Internetseiten der Regierung von Oberfranken veröffentlicht. Der Inhalt der Bekanntmachung und der auszulegenden Unterlagen wurde zusätzlich über das zentrale Internetportal [www.uvp-verbund.de](http://www.uvp-verbund.de) zugänglich gemacht.

Der Bekanntmachungstext erhielt einen Hinweis darauf, dass Einwendungen gegen den Plan beim Markt Mainleus, bei der Gemeinde Altenkunstadt, bei der Stadt Burgkunstadt oder bei der Regierung von Oberfranken bis spätestens einen Monat nach Ende der Auslegungsfrist schriftlich, zur Niederschrift oder in elektronischer Form mit einer qualifizierten elektronischen Signatur erhoben werden können und spätere Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen sind, sofern sie nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen (Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG, § 21 Abs. 4 Satz 1 UVPG). Hingewiesen wurde schließlich auch darauf, dass das Vorhaben UVP-pflichtig ist, da die Umweltverträglichkeitsprüfung vom Vorhabenträger beantragt wurde und von der Regierung von Oberfranken als zuständiger Planfeststellungsbehörde für zweckmäßig erachtet wurde. Der letzte Tag der Einwendungsfrist war somit gemäß § 21 Abs. 2 UVPG der 04.09.2023.

Namentlich bekannte, nicht ortsansässige Betroffene wurden, soweit dies geboten erschien, von den beteiligten Gemeinden auf die Möglichkeit, die Planunterlagen einzusehen und Einwendungen hiergegen zu erheben, hingewiesen.

Die Regierung von Oberfranken gab folgenden Behörden, Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Stellen Gelegenheit, in angemessener Frist bis zum 04.09.2023 eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- Bayerischer Bauernverband, Bamberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bayreuth
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, München
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken, Bamberg
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Bayreuth
- Vodafone & Kabel Deutschland, Nürnberg
- Zweckverband Fernwasserversorgung Oberfranken, Kronach
- Ferngas Netzgesellschaft mbH, Schwaig b. Nürnberg
- Lumen Technologies Germany GmbH, Frankfurt a.M.
- DB Services Immobilien GmbH, München
- Eisenbahn Bundesamt, Nürnberg
- Bayernwerk Netz GmbH, Kulmbach
- Bayernwerk Netz GmbH, Bamberg

- Polizeipräsidium Oberfranken, Bayreuth
- Bezirk Oberfranken, Bayreuth
- Landratsamt Lichtenfels
- Landratsamt Kulmbach
- Wasserwirtschaftsamt Hof
- Wasserwirtschaftsamt Kronach
- Markt Mainleus
- Stadt Burgkunstadt
- Gemeinde Altenkunstadt

Die anerkannten Umweltverbände konnten ebenfalls gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG innerhalb dieser Frist Stellung nehmen. Auch hierauf wurde in der Bekanntmachung hingewiesen.

Außerdem wurden die Sachgebiete 24 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung), 26 (Bergamt Nordbayern), 34 (Städtebau), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz), 52 (Wasserwirtschaft) und 60 (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft) der Regierung von Oberfranken beteiligt.

Folgende Träger öffentlicher Belange haben sich im Anhörungsverfahren nicht geäußert: Bayernwerk Netz GmbH Kulmbach und Sachgebiet 34 der Regierung von Oberfranken.

Nach Ablauf der jeweiligen Einwendungs- und Äußerungsfristen hat die Regierung von Oberfranken das Staatliche Bauamt Bayreuth gebeten, sich zu den eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zu äußern.

Dem BayLfD wurde die Frist bis zum 15.09.2023 verlängert. Dem Landratsamt Kulmbach wurde die Frist bis zum 30.09.2023 verlängert.

Das finale Gutachten des WWA Kronach erhielt die Planfeststellungsbehörde am 03.06.2024. Aufgrund des nachgereichten Gutachtens ergänzten das Landratsamt Kulmbach mit Schreiben vom 12.07.2024 und das Landratsamt Lichtenfels mit E-Mail vom 10.07.2024 die Stellungnahmen hinsichtlich des Wasserrechts.

Mit Schreiben vom 02.05.2024 kündigte die DB AG eine Korrektur bzw. Ergänzung der Stellungnahme an. Die DB AG ergänzte mit den Schreiben vom 11.07.2024 und 12.07.2024 die ursprüngliche Stellungnahme.

Mit E-Mail vom 01.07.2024 wurde das Sachgebiet 22 (Energiewirtschaft, Preisprüfung, Gewerbe und Beschäftigung) nachträglich im Anhörungsverfahren beteiligt. Mit Schreiben vom 19.08.2024 äußerte sich das SG 22.

Mit E-Mail vom 18.07.2024 wurde das Sachgebiet 52 um eine fachliche Stellungnahme zum Gutachten des WWA gebeten. Mit Schreiben vom 30.07.2024 gab das SG 52 eine fachliche Stellungnahme ab.

Mit Schreiben vom 22.08.2024 erteilte das Fernstraßen-Bundesamt sein Einverständnis gemäß § 2 Abs. 6 S. 5 FStrG zur beabsichtigten Widmung der relevanten Straßenbestandteile im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses.

Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und die gegen den Plan erhobenen Einwendungen wurden mit den Beteiligten am 07.10.2024 im Jugendhaus St. Heinrich in Mainroth erörtert.

Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände, soweit sie sich zu der Planung geäußert haben, sowie die privaten Einwendungsführer wurden hier von benachrichtigt. Im Übrigen erfolgte eine ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins in den beteiligten Gemeinden. Die Bekanntmachung erfolgte im Amtsblatt des Landkreises Kulmbach Nr. 32 vom 23.08.2024, im Amtsblatt der Gemeinde Altenkunstadt Nr. 8 vom 26.08.2024 und Aushang an den Amtstafeln der Stadt Burgkunstadt. Die jeweiligen Bekanntmachungen finden sich auch auf der Homepage der Regierung von Oberfranken und im UVP-Verbundportal.

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

Im Zusammenhang mit dem Erörterungstermin gaben die Stadt Burgkunstadt, der Bezirk Oberfranken und der Einwender P22 weitere Stellungnahmen zu der Antwort des Staatlichen Bauamts Bayreuth ab.

Mit Schreiben vom 28.10.2024 wurde dem Staatlichen Bauamt Bayreuth eine Niederschrift des Erörterungstermins und aus dem Erörterungstermin entstandene Prüfaufträge zur Klärung übermittelt.

Mit Schreiben vom 01.04.2025 teilte das Staatliche Bauamt Bayreuth die Antworten zu den Prüfaufträgen mit.

Nicht Gegenstand des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist die Erweiterung des Kiesabbaus südwestlich von Rothwind in der Marktgemeinde Mainleus, Gemarkung Schwarzach b. Kulmbach, für welches das Landratsamt Kulmbach ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren (Az.: SG34-641) eingeleitet hat. Das Bauvorhaben des Staatlichen Bauamts Bayreuth und dasjenige der Abbaufirma überschneiden sich jedoch in Teilbereichen, insbesondere im Abbaubereich III des Kiesabbauvorhabens. Eine bilaterale Vereinbarung der Beteiligten ermöglicht jedoch eine zeitliche Taktung des Kiesabbaus dahingehend, dass die materiellrechtlichen Anforderungen (z.B. naturschutzrechtlicher und wasserrechtlicher Art) an die Umsetzung der Straßenplanung ebenso eingehalten werden können, wie für die Umsetzung des Kiesabbaus.

Unter diesen Voraussetzungen wurde mit Bescheid der Regierung von Oberfranken vom 30.08.2024 eine Ausnahme von der fernstraßenrechtlichen Veränderungssperre gemäß § 9a Abs. 5 FStrG erteilt.

Im wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren war der Zeitraum der Auslegung vom 24.06.2024 bis 23.07.2024.

## **C. Entscheidungsgründe**

Der Plan des Staatlichen Bauamts Bayreuth wird entsprechend dem Antrag, jedoch mit verschiedenen Nebenbestimmungen, festgestellt. Das Vorhaben ist im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung. Sie ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwir- kung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt die in den geltenden Gesetzen zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote bzw. kann jedenfalls auf der Grundlage entsprechender Ausnahmen zugelassen werden. Die Pla- nung entspricht schließlich auch den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1

### **Verfahrensrechtliche Bewertung**

1.1

#### **Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich Rechtsgrundlagen, Zu- ständigkeit, Konzentrationswirkung)**

Die Regierung von Oberfranken ist sachlich (§ 17b Abs. 4 Satz 1 FStrG und § 22 Abs. 4 Satz 2 FStrG i.V.m. Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG) und örtlich (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG) zuständig, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen. Die Regierung von Oberfranken ist die Planfeststellungsbehörde.

Nach § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder ge- ändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechts- vorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (§ 17 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8, 10, 15 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis zusammen mit diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die stra- ßenrechtlichen Verfügungen nach dem FStrG und dem BayStrWG.

Die Entscheidung nach dem Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) hinsichtlich der Anpassungen an der bestehenden 110-kV-Freileitung sind von der Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG umfasst.

## 1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkung

### 1.2.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange, einschließlich der Umweltauswirkungen, zu berücksichtigen (§ 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG).

Der Bau der OU Mainroth – Rothwind – Fassoldshof im Zuge der B 289 stellt kein Neubauvorhaben dar, für das nach § 6 UVPG i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung obligatorisch ist. Es handelt es sich hier um ein Änderungsvorhaben, für das § 9 UVPG einschlägig ist.

Der Vorhabenträger hat bei seinem Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 Satz 1 UVPG beantragt (Planunterlage 1, Abschnitt 2.2). Das Entfallen der Vorprüfung wurde von der Planfeststellungsbehörde als zweckmäßig erachtet. Das Vorhaben führt zu einer Neuversiegelung von Flächen in einem Umfang von 8,2 ha und 14,82 ha Überbauung mit unbefestigten Nebenflächen, was per se bereits für eine UVP spricht. Da zudem in den artenschutzrechtlichen Fachbeiträgen verschiedene Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) für streng geschützte Arten (insbesondere Zauneidechse sowie Feldlerche, verschiedene Fledermausarten, verschiedene weitere Vogelarten) vorgesehen wurden, sprach auch dieser Umstand dafür, letztlich von einer Vorprüfung des Einzelfalls abzusehen und dafür eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das Vorhaben ist damit UVP-pflichtig (§ 7 Abs. 3 Satz 2 UVPG).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen. Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägung das ihnen zukommende Gewicht finden. Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich dabei auf das konkrete Vorhaben. Varianten und Planungsalternativen müssen nicht selbst Gegenstand der förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sein.

Hierzu hat der Vorhabenträger nach § 16 UVPG einen entsprechend aussagekräftigen Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des zu beurteilenden Vorhabens (UVP-Bericht, Planunterlage 19.4) vorgelegt, der die nach §

16 Abs. 1 Nummern 1 bis 7 UVPG aufgezählten Angaben enthält. Auf diese Unterlagen (insbesondere Planunterlagen 1 (Erläuterungsbericht), 17 (Immissionstechnische Untersuchungen), 18 (Wassertechnische Untersuchungen) und 19 (Umweltfachliche Untersuchungen)) wird in Ergänzung zu den Ausführungen unter C.2 der Gründe Bezug genommen.

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

Den Anforderungen des § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt keine förmliche UVP für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen". Auch § 17 Abs. 1 FStrG verlangt insoweit nicht mehr. Das heißt, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung ausschließlich projektbezogen erfolgt und sie letztlich auf die Variante beschränkt werden darf, die nach dem aktuellen Planungsstand noch ernstlich in Betracht kommt. Die Prüfung von echten Alternativen zum beantragten Vorhaben ist damit allein Gegenstand der sich aus § 17 FStrG ergebenden fachplanerischen Alternativenprüfung und deren Abwägung.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 4 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG i.V.m. § 21 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

## 1.2.2 Verträglichkeitsprüfung in Natura 2000-Gebieten

Durch das europäische Recht (FFH-Richtlinie) wird für Projekte und Pläne vor ihrer Zulassung oder Durchführung eine Überprüfung auf die Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen von Natura 2000-Gebieten gefordert.

Das zum beabsichtigten Bauvorhaben nächstgelegene Natura 2000-Gebiet, die Fläche 01 des FFH-Gebiets 5833-371 "Maintal von Theisau bis Lichtenfels", befindet sich ca. 500 m westlich des Baubeginns. In der gleichen Umgrenzung liegt auch die Fläche 03 des SPA-Gebiets 5931-471 "Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach". Anlage- und betriebsbedingte unmittelbare Auswirkungen durch den Bau der OU können ausgeschlossen werden.

Projekte, die nicht unmittelbar der Verwaltung eines Natura 2000-Gebiets dienen, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen erheblich beeinträchtigen könnten, sind auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG). Natura 2000-Gebiete sind gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung, also die in die Liste nach Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG aufgenommenen Gebiete, auch wenn ein Schutz im Sinne des § 32 Abs. 2 bis 4 BNatSchG noch nicht gewährleistet ist (§ 7 Abs. 1 Nr. 6 BNatSchG), sowie Europäische Vogelschutzgebiete (§ 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG).

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

### Phase 1: FFH-Vorprüfung

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

### Phase 2: FFH-Verträglichkeitsprüfung

Können erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nach Durchführung der FFH-Vorprüfung nicht offensichtlich ausgeschlossen werden, ist eine Prüfung der FFH-Verträglichkeit des Projekts erforderlich, die mit jeweils hinreichender Wahrscheinlichkeit feststellt, ob das Vorhaben das FFH-Gebiet im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten (erheblich) beeinträchtigt (Wahrscheinlichkeitsmaßstab). In der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind eine

differenzierte Ermittlung von Beeinträchtigungen und eine Beurteilung der Erheblichkeit dieser Beeinträchtigungen des betroffenen Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen vorzunehmen (vgl. Nrn. 4.1 und 5.1 Leitfaden FFH-VP).

#### Phase 3: FFH-Ausnahmeprüfung

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

Im vorliegenden Fall wurde vom Vorhabenträger im Rahmen der vorstehend beschriebenen FFH-Verträglichkeitsabschätzung in Planunterlage 19.1 festgestellt, dass aufgrund des großen Abstandes des Natura 2000-Gebiets keine vorhabenbedingten Auswirkungen zu erwarten sind.

Diese Einschätzung wurde im Anhörungsverfahren auch durch die Höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberfranken (Sachgebiet 51) in der Stellungnahme vom 18.09.2023 bestätigt.

Nachdem im Untersuchungsgebiet bzw. in dem vom Straßenausbau betroffenen Raum weder ein weiteres Schutzgebiet nach der FFH-Richtlinie noch ein festgesetztes Schutzgebiet nach der EU-Vogelschutzrichtlinie vorliegt, ist von keiner Betroffenheit eines Natura 2000-Gebietes auszugehen. Insofern kann auf die Durchführung der oben genannten weiteren Verfahrensphasen (FFH-Verträglichkeitsprüfung bzw. FFH-Ausnahmeprüfung) verzichtet werden (§ 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG).

**2 Umweltverträglichkeitsprüfung****2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)**

Der Bau der OU Mainroth – Rothwind – Fassoldshof ist aufgrund der Ausführungen oben unter C.1.2.1 im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als unselbständiger Teil des Verfahrens (§ 4 UVPG) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für das Verfahren besteht eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP (§ 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 UVPG), da sie vom Vorhabenträger beantragt wurde und von der Planfeststellungsbehörde für zweckmäßig erachtet wurde.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst neben der Beschreibung des Vorhabens u.a. auch die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG aufgeführten Schutzgüter Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, auf Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie auf die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die Planfeststellungsbehörde erarbeitet auf der Grundlage des vom Träger des Vorhabens vorgelegten UVP-Berichtes, der behördlichen Stellungnahmen nach § 17 Abs. 2 UVPG sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 21 UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens, der Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen, und der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen, sowie der Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft.

Auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung bewertet die Planfeststellungsbehörde die Umweltauswirkungen des Vorhabens und berücksichtigt diese Bewertung bei ihrer Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze (§ 25 UVPG).

**2.1.1 Beschreibung des Vorhabens**

Unter B.1 ist das Vorhaben beschrieben.

Eine ausführliche Beschreibung des Vorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) in Verbindung mit den Lage-, Höhen- und Querschnittsplänen (Planunterlagen 5, 6 und 14), im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans mit Anlagen (Planunterlage 19.1) sowie der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Planunterlage 19.4). Die Anpassungen an der 110-kV-

Freileitung sind in den Planunterlagen 16 dargestellt. Auf diese Unterlagen wird auch verwiesen.

## 2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Naturräumlich ist das Untersuchungsgebiet (UG) der Haupteinheit des „Obermainischen Hügellandes“ (Haupteinheit 071) zuzuordnen. Verschiedene Gesteine der Trias und des Juras sind am geologischen Aufbau des Hügellandes beteiligt. In Verbindung mit der erodierenden Kraft des Maines führten die unterschiedlichen Gesteine zur Ausbildung von Landstufen und -terrassen, die die Landschaft stark gegliedert haben. Aufgrund der variierenden Standortverhältnisse wurde das „Obermainische Hügelland“ in sieben Untereinheiten aufgegliedert. Das UG liegt in der Untereinheit „Obermaintal“, das sich von Bamberg bis östlich der Stadt Kulmbach erstreckt. Der Fluss hat durch Erosion und Aufschüttungen den flachen Talboden des Schwemmlandes geschaffen, Hochwässer und Überschwemmungen prägen die ökologische Situation. Nicht bebaute Bereiche werden oft als Grünland genutzt. Kleinere Altwässer und Baggerseen des Kiesabbaus stellen die größten Stillgewässer des UG dar.

Als potenzielle natürliche Vegetation würde am Nordrand des UG auf den Sandsteinen des Mittleren Keupers ein typischer Hainsimsen-Buchenwald vorherrschen. Es handelt sich um einen Buchenwald ohne nennenswerte Fremdholzbeimischung. Die Strauchschicht ist nur ansatzweise entwickelt, die Krautschicht arten- und individuenarm. Das übrige UG wäre von Waldziest-Eschen-Hainbuchenwald mit flussbegleitendem Hainmieren-Schwarzerlen-Auenwald bestockt. Die Standorte zeichnen sich durch wechselfeuchte bis feuchte Gley- und Auenböden aus, bereichsweise mit gelegentlicher bis regelmäßiger, meist aber nur kurzzeitiger Überschwemmung.

Tatsächlich wird der Wirkraum hauptsächlich von landwirtschaftlich genutzten Flächen, Acker- und auch Grünlandflächen sowie Gehölz- und kleineren Waldbereichen, eingenommen. Im Talraum finden sich einige durch Sandabbau entstandene Sekundärgewässer, die zusammen mit dem Main teilweise eine wichtige Funktion als Zugachse und Rastgebiet für Zugvögel darstellen. Ein hohes naturschutzfachliches Potenzial ist im Talraum noch vorhanden, durch die intensive Nutzung fand jedoch eine Entwertung statt.

Das Gebiet besitzt eine hohe Bedeutung bezüglich des Landschaftsbildes. Der Talraum spielt eine Rolle für die Naherholung und den Tourismus. Der Main-Radweg quert das Gebiet von Ost nach West.

Gräben im Talraum sind teils mehr, teils weniger naturnah ausgeprägt. Den durch Sandabbau entstandenen (Temporär)gewässern wurden unterschiedliche Schwerpunktnutzungen zugeteilt. Einige werden wiederverfüllt, andere

werden als Angelgewässer oder für den Naturschutz genutzt. Im Maintal liegt ein amtlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich nach einer amtlichen Kartierung Biotope, die zumindest auf Teilflächen einen Schutzstatus nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bzw. Art. 23 Bayerisches Naturschutzgesetz (Bay-NatSchG) aufweisen. Die genaue Lage ist nachrichtlich in den Bestands- und Konfliktplänen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Planunterlage 19.2 Blätter 1 - 6) dargestellt. Eine Aufstellung dieser Biotope ist auch in den unter Ziffer 2.2.2 des UVP-Berichtes (Planunterlage 19.4) zu finden.

Zum derzeitigen Zustand des Schutzgutes Mensch und insbesondere der menschlichen Gesundheit im Untersuchungsgebiet ist festzuhalten, dass die bestehende B 289 durch die Ortschaften Mainroth, Rothwind und Fassoldshof verläuft. Aufgrund des Verlaufs der Trasse durch den jeweiligen Ortskern sind Anwohner den Beeinträchtigungen wie Lärm, Schadstoffen und Unfallgefahr durch die Straße ausgesetzt. Zu den Hauptverkehrszeiten ist es teils schwierig, die Straße zu queren. Der gesamte Auebereich stellt einen wichtigen Erholungsraum dar. Er eignet sich zum Radfahren und Reiten. Durch die Mainaue verläuft ein Fernradwanderweg (Routen: EuroVelo-Route 4 (Central-Europe-Route), Main-Radweg, D-Route 5 (Saar-Mosel-Main), und D-Route 11 (Ostsee-Oberbayern)). Genutzt werden auch Nebenstraßen und Wirtschaftswege. Ein Wanderweg quert die Mainaue in Nordost – Südwest-Richtung.

Hinsichtlich des Schutzgutes Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt ist festzuhalten, dass die Hangbereiche durch landwirtschaftliche Nutzung und Gehölze geprägt sind. Ackernutzung dominiert, es finden sich jedoch auch intensiv genutzte Grünlandflächen. Im Westen des UG sind reich strukturierte, von Hecken durchzogene Bereiche, gelegen. Südlich des Waldes findet sich eine biotopwürdige Streuobstwiese, die teilweise als artenreiche Extensivwiese ausgebildet ist. Ein weiterer Streuobstbestand ist entlang des Radwegs östlich von Mainklein angelegt. Die älteren Apfelbäume enthalten Habitatstrukturen (Höhlen, Ausfaulungen) für Fledermäuse und Vögel. Weiterhin bildet die von Gehölzen bestandene Bahnlinie und ein südöstlich von Fassoldshof liegendes, überwiegend aus Eichen bestehendes Feldgehölz bedeutende Lebensraumstrukturen im UG. In Rothwind besteht ein Nachweis für die Schleiereule. Die Mainaue besitzt ein hohes naturschutzfachliches Potenzial. Es dominiert Grünlandnutzung, einige Flächen wurden jedoch bereits zur Ackernutzung umgebrochen. Am Baggersee südwestlich von Mainroth finden sich Röhrichtfragmente. Südwestlich von Rothwind konnten sich kleinflächig Extensiv- und Feuchtwiesen halten. Einige von Intensivgrünland umgebene Gräben sind mit feuchten Hochstaudenfluren bestanden. Teilweise sind die in der amtlichen Biotopkartierung erfassten Feuchtwiesen jedoch bereits in Intensiv-Grünland übergegangen. Südlich von Rothwind konnte sich an einem Baggersee ein Auwaldsaum entwickeln. Weitere Auwaldbereiche finden sich entlang des Zentbach, der im Südosten in das UG reicht. Das von Hecken durchsetzte Offenland nördlich der

Bahnlinie sowie die Bahnlinie mit ihren Begleitgehölzen selbst bietet Lebensraum für Vögel der halboffenen Landschaft und der Hecken wie Goldammer, Neuntöter, Dorngrasmücke und Klappergrasmücke. Auf Ackerflächen findet die Feldlerche geeignete Brutmöglichkeiten. In den kleinen Waldbereichen im Nordwesten des UG wurden Grauspecht, Grünspecht, Waldlaubsänger und Mäusebussard erfasst. Die weitgehend offenen Hang- und Auebereiche bieten Greifvögeln wie Turmfalke, Mäusebussard und Rotmilan gute Jagdmöglichkeiten. Die offene Flur der Mainaue bietet Feldvögeln wie Feldlerche und Rebhuhn sowie der Wiesenschafstelze geeignete Brutbedingungen. Luftjäger wie Mehlschwalbe und Rauchschwalbe nutzen den freien Luftraum zur Jagd. Kiesabbaubereiche bieten durch die offenen Wasserstellen weitere Lebensräume und wichtige Rastgebiete für ziehende Wasser- und Watvögel. An den Ufern der Abbaugewässer sind Drosselrohrsänger, Rohrammer, Graureiher, Teichrohrsänger sowie die Rohrweihe zu finden. Der Flussregenpfeifer nutzt offene, nicht bewachsene Bereiche. Als einzige Wiesenbrüterart wurde der Kiebitz im Süden des Bezugsraums nachgewiesen. In den Gehölzen entlang Abbaugewässern und Gräben finden Kuckuck, Grünspecht und Trauerschnäpper geeignete Habitatbedingungen. Der Weißstorch sucht Wiesen- und Ackerflächen zur Nahrungssuche auf. Zugvögel nutzen die Mainaue als Zugachse. Aus der Arten schutzkartierung (ASK) existieren Nachweise von Braunkehlchen und Wachtelkönig. Die Artenvielfalt spiegelt die Bedeutung der Mainaue als Vogellebensraum wider. Die häufigste Fledermausart im Gebiet ist die Zwergefledermaus. Der Hangwald nordwestlich von Mainroth beherbergt eine typische Artengemeinschaft für Laubmischwälder mit Mopsfledermaus, Wasserfledermaus, Bartfledermaus und anderen Mausohrartigen. Der Ortsbereich von Mainroth bietet ebenfalls einen artenreichen Lebensraum. Im Zentrum um die alten Gebäude wurden Zwergefledermaus, Bartfledermäuse, Abendsegler, Zweifarbfledermäuse und Braune Langohren registriert. Im Umfeld der Kirche gibt es einen starken Verdacht auf ein Quartier der Bartfledermaus und der Zwergefledermaus. Es besteht ein Hinweis des Besatzes der Kirche mit Langohren. Fledermäuse nutzen die Gehölze der Bahnlinie als Leitstruktur. Aktivitätsschwerpunkte liegen außerdem um die Abbaugewässer, insbesondere den Baggersee südlich von Rothwind. Sehr häufig ist hier die Wasserfledermaus, außerdem Zwergefledermaus, Rauhautfledermaus, Zweifarbfledermaus und Großer Abendsegler. Zwischen den Siedlungen im Hangbereich und der Mainaue bestehen Austauschbeziehungen. Böschungen, Raine, Wald- und Wegränder südöstlich von Fassoldshof bieten einen großräumigen Lebensraum für Zauneidechsen. Entlang des Fahrradwegs im Westen sowie entlang der Bahnlinie wurden zahlreiche Zauneidechsen nachgewiesen (ifanos planung, 2021, 2019, 2017). Die Bahnlinie ist als wichtiger Lebensraum sowie als Verbund- und Ausbreitungskorridor zu werten. Die Abbaugewässer und Gräben erfüllen eine wichtige Funktion als Lebensraum für Amphibien und Libellen. Grasfrosch, Teichmolch, Teichfrosch und Erdkröte kommen vor. In dem von der Planung betroffenen Angelteich wurden keine planungsrelevanten Amphibien nachgewiesen – der hohe Fischbesatz verhindert vermutlich ein Vorkommen. In den südlicheren Teichen wurden Grünfrösche nachgewiesen. Feuchtwiesen mit Vorkommen des Großen Wiesenknopfes bieten potenzielle Lebensräume für

Wiesenknopf-Ameisenbläulinge. Während Erfassungen aus dem Jahr 2017 wurden trotz intensiver Nachsuche keine Vorkommen festgestellt. Die Mainaue im Landkreis Kulmbach besitzt gemäß Landschaftsentwicklungskonzept Oberfranken Ost (2003) eine überwiegend hohe Lebensraumqualität. Es ist ein Wiesenbrütergebiet abgegrenzt. Das Entwicklungspotenzial für seltene und gefährdete Lebensräume ist bayernweit äußerst selten. Aufgrund des hohen Nutzungsdrucks auf den Flächen ist eine für die Arten durchwegs positive Entwicklung derzeit nicht abzusehen. In der Planunterlage 19.4 sind unter Ziffer 2.2.2 in den Tabellen 1 bis 5 die Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Tierarten gem. Anhang IV a) FFH-RL aufgeführt. Landschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Naturdenkmale, geschützte Landschaftsteile und Naturparke liegen nicht im UG. Unter Ziffer 1.4 der Planunterlage 19.4 sind die im UG amtlich kartierten Biotope / Biotoptypen aufgeführt. Im Westen des UG findet sich nördlich der bestehenden B 289 im Hangbereich eine Siedlung vorgeschiedlicher Zeitstellung (D-4-5833-0008, BLfD, 06/2017). Das Bodendenkmal liegt am Nordrand des UG und außerhalb des Eingriffsbereichs.

In Bezug auf das Schutzgut Boden ist festzustellen, dass die Erträge der durch landwirtschaftliche Nutzung geprägten Böden im mittleren Bereich liegen. Je höher der Ton- und Humusgehalt der Böden ist, desto größer ist das Filtervermögen bzw. die Fähigkeit zur Schadstoffakkumulation des Bodens. Für den Bezugsraum ist ein Wechsel von Ton- und Sandablagerungen des Keupers sowie Talfüllungen aus Schotter charakteristisch. Es treten mittel- bis tiefgründige Braunerden auf, die teilweise günstige Standorteigenschaften aufweisen. Überstauenden Tonschichten können sich Stauwasserböden (Pseudogleye) ausbilden. In der Mainaue haben sich auf den Flussablagerungen Schwemmlandböden entwickelt. Feuchte Aueböden besitzen eine hohe biotische Standortfunktion. Zur landwirtschaftlichen Nutzung fand fast überall eine Entwässerung statt.

Hinsichtlich des Schutzgutes Luft und Klima ist festzuhalten, dass das Obere Maintal durch seine Klimagunst ausgezeichnet ist. Die Jahresdurchschnittstemperatur liegt im Durchschnitt um 1 °C höher, die Jahresniederschläge um bis zu 100 mm niedriger als im umliegenden Keuper-Lias-Land. Gemäß Klimaatlas Bayern (BayFORKLIM 1996) liegen im UG die Jahresniederschläge im Mittel bei 550 - 750 mm. Der mittlere Jahreswert für Bayern liegt bei 921 mm/Jahr. Die durchschnittliche Lufttemperatur liegt bei 7 bis 8 °C, auf den nach Süden gewandten Hängen bei 8 bis 9 °C. Offene Bodenflächen landwirtschaftlicher Nutzung strahlen nachts Wärme ab und spielen eine wichtige Rolle als Kaltlufttentstehungsgebiete, die zur Durchlüftung von Siedlungsbereichen beitragen. Gehölze und Wald erfüllen eine Teilfunktion als Frischluftentstehungsgebiete (lufthygienischer Ausgleich für schadstoffbelastete Luft der Siedlungsgebiete und Verkehrswege). Gehölze und kleinflächige Waldbestände in der landwirtschaftlichen Flur besitzen örtlich gesehen Ausgleichsfunktion. Die Mainaue besitzt eine hohe Bedeutung als Kaltluftbildungs- und sammelgebiet, in dem die kalte Luft langsam nach Westen abfließt. Sie trägt so zum Luftaustausch in den angrenzenden Ortschaften bei. Durch die Bahnlinie besteht jedoch bereits eine

Vorbelastung hinsichtlich des Luftaustausches zwischen Hangbereichen und Talaue.

Bezüglich des Schutzgut Wasser ist festzustellen, dass der Talraum von mehreren teils naturnahen, teils naturfernen Gräben durchzogen ist. Bei Rothwind quert der Rohrbach von Nord nach Süd das UG. In der Mainaue finden sich einige durch den Sandabbau entstandene Sekundärgewässer. Teils sind die Gewässer nur temporär und werden nach Beendigung der Abbautätigkeiten wieder verfüllt, teils werden sie als Angelgewässer genutzt. In den durch Keupersandstein geprägten Hangbereichen ist die Grundwassererneubildung meist gering. Das Rückhaltevermögen für nicht sorbierbare Stoffe ist gemäß LEK als „überwiegend hoch“ eingestuft. Die Flussschotter und –sande des Maintals wirken als Porenwasserleiter mit einer mittleren bis hohen Durchlässigkeit und Ergiebigkeit. Die Sedimente des Maintals besitzen eine geringe bis sehr geringe Schutzfunktion für das Grundwasser. Das Filtervermögen ist gering, bei einem höheren Feinkornanteil auch höher. Die Hauptfließrichtung des Grundwassers verläuft zum Main hin. Das oberflächennahe Grundwasser steht im gesamten Maintal mit einem Grundwasserflurabstand von < 1 bis 2 m an. Der Grundwasserstand unterliegt starken Schwankungen.

Hinsichtlich des Schutzgut Landschaft sind Hangbereiche im Westen des UG durch biotopwürdige Hecken, Gehölze und Einzelbäume, die linien-, punkt- und flächenförmige Strukturelemente bilden, gegliedert. Die Heckenstrukturen und Laubbäume spiegeln durch Blühzeiten im Frühjahr und Laubverfärbung im Herbst den Wechsel der Jahreszeiten wider. Es existieren weite Sichtbeziehungen auf das Maintal Richtung Südosten. Vorbelastungen bestehen durch die B 289 sowie die bereits erfolgte Nivellierung von Eigenheiten durch intensive landwirtschaftliche Nutzung der Acker- und Wiesenflächen. Insgesamt ist der gewachsene Charakter des Gebiets gerade in der westlichen Teilfläche noch wahrnehmbar. Das Landschaftsbild der von Hecken durchsetzten Hänge zwischen Mainklein und Mainroth wird insgesamt mit hoch bewertet. In den flacheren weiter östlich gelegenen Hangbereichen zwischen Mainroth und Rothwind finden sich noch einzelne lineare Strukturelemente in Form von Hecken, es dominiert die flächige Nutzung der Landwirtschaft. Sichtbeziehungen in das Maintal sind vorhanden. Die Eigenart des Gebiets ist dort aber kaum noch erkennlich, das Teilgebiet wirkt austauschbar. Das Teilgebiet wird als durchschnittlich bezüglich des Landschaftsbildes bewertet. Die Hangbereiche im Osten des UG besitzen ein belebtes Relief. Landwirtschaftliche Nutzung dominiert, an Wegen und Ranken finden sich noch linienhafte Strukturelemente in Form von Hecken. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur B 289 und der Bahnlinie eignet sich das Gebiet kaum für Freizeitaktivitäten wie Spazieren gehen etc., es wird mit durchschnittlich bewertet. Äußere Bereiche der Mainaue weisen intensive landwirtschaftliche Nutzung der Wiesen und Äcker auf. Aufgelassene Abbaugewässer, wenn auch Überreste des Kies-abbaus bilden als Wasserflächen Strukturelemente, umgebende Gehölze bilden weitere Strukturen und tragen zur Vielfalt im Gebiet bei. Ein linienförmiges Strukturelement wird durch die Streuobstwiese entlang des Radwegs gebildet. In der Mainaue selbst finden sich nur vereinzelt

gliedernde Gehölze. Sichtbeziehungen ergeben sich zu den nördlichen Hangbereichen sowie innerhalb der Mainaue. Insgesamt erfüllt die Mainaue eine Naherholungsfunktion für die im UG liegenden Siedlungsbereiche. Einige ehemalige Kiesabbaufächen stehen für die Freizeitnutzung zur Verfügung. Der gesamte Auebereich stellt einen wichtigen Erholungsraum dar. Vorbelastungen bestehen durch die Bahnlinie sowie die Stromleitungstrasse. Insgesamt besitzt die Mainaue im westlichen bis mittleren Bereich eine hohe Bedeutung. Im östlichen Teilgebiet der Mainaue liegen keine Abbaugewässer; mit Gehölzen bestandene Gräben bilden lineare Strukturelemente. Es dominiert flächige landwirtschaftliche Nutzung. Sichtbeziehungen existieren zu gegenüberliegenden Hängen und innerhalb der Mainaue. Auch im östlichen Bereich hat bereits eine Entwertung durch intensive landwirtschaftliche Nutzung stattgefunden. Der mäandrierende mit Gehölzen bestandene Flusslauf des Mains tritt näher an das UG heran, liegt aber außerhalb desselben. Das Teilgebiet wird mit hoch bewertet.

Hinsichtlich Kultur- und sonstiger Sachgüter ist festzuhalten, dass im Westen des UG sich nördlich der bestehenden B 289 im Hangbereich eine Siedlung vorgeschichtlicher Zeitstellung (D-4-5833-0008, BLfD, 06/2017, 06/2022) befindet. Gemäß Regionalplan (Oberfranken-West Stand 27.06.2023, Oberfranken-Ost Stand 26.11.2024) sind in der Mainaue Vorrangflächen für den Sand- und Kiesabbau ausgewiesen.

Durch das Zusammenspiel von Klima, Relief, Ausgangsgestein mit Bodenbildung entstanden für den Naturraum typische Standortbedingungen mit speziellen Vorkommen von Pflanzen und Tieren. In den Hangbereichen herrschten ursprünglich Magerstandorte vor, die durch den Wechsel von Magerrasen und Hecken geprägt waren. Diese bieten Lebensraum für u.a. viele Insekten wie Heuschrecken und Schmetterlinge. Durch Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung wurden die Offenlandstandorte in Ackerland und Intensivgrünland umgewandelt, strukturierende Hecken sind noch vorhanden. Für den Standort typische wertvolle Eigenschaften gingen hierdurch weitgehend verloren. In der ursprünglich feuchten, durch Überschwemmungen geprägten Mainaue konnten sich Schwemmlandböden (Auelehme) mit besonderen Standortfunktionen für Pflanzen (z.B. feuchte Hochstaudenfluren, Feuchtwiesen) und Tiere (Wiesenbrüter, Libellen, Heuschrecken, Amphibien) ausbilden. Durch Entwässerung und landwirtschaftliche Nutzung wurden die besonderen Funktionen weitgehend zurückgedrängt. Es verbleiben großflächig artenarme Bereiche mit Acker- oder Grünlandnutzung.

Vorliegend werden die Masten Nr. 30, 31, 35 und 37 der Freileitung Nr. E90 um mehr als 10 Prozent erhöht. Hierdurch ergibt sich für die Betrachtung und Bewertung des Landschaftsbildes im Untersuchungsraum ein Korridor mit einem Radius von 750 Metern um den Maststandort (vgl. C.2.2.6). Das Bundesamt für Naturschutz (BfN) teilt Landschaften in Deutschland nach ihrer Schutzwürdigkeit ein. Die Untersuchungsräume liegen gemäß der entsprechenden Karte – siehe nachfolgenden Kartenausschnitt und Legende – in der Landschaft 071- E

Obermantal, die als „schutzwürdige Landschaft mit Defiziten“ eingestuft ist. Die Wertstufe charakterisiert Landschaften, die hinsichtlich des Schutzgebietsanteils nur im Bundesdurchschnitt liegen und einen unterschiedlichen Anteil unterschiedener Räume aufweisen. Die Bewertung des BfN bezieht sich hierbei auf die Betrachtung der gesamten Bundesrepublik.

### 2.1.3 Geprüfte Varianten und wesentliche Auswahlgründe

Grundsätzlich war die Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet, jede mögliche Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kamen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG, Beschluss vom 24. April 2009, Az. 9 B 10.09, NVwZ 2009, S. 986, Rdnr. 5). Ist der Planungsbehörde mithin bei der Betrachtung von Planungsalternativen ein gestuftes Vorgehen gestattet, so ist es ihr nicht verwehrt, im Fortgang des Verfahrens die Umweltverträglichkeitsprüfung auf diejenige Variante zu beschränken, die nach dem jeweils aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommt (BVerwG, Urteil vom 25. Januar 1996, Az. 4 C 5/95, DVBl. 1996, S. 677). Es ist somit als ausreichend anzusehen, wenn die Planfeststellungsbehörde die (förmliche) Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Variante beschränkt, die vom Vorhabenträger beantragt wurde (BVerwG, Beschluss vom 24. September 1997, Az. 4 VR 21/96, NVwZRR 1998, S. 297).

Im vorliegenden Bauvorhaben ging es dem Vorhabenträger in erster Linie darum, eine Linienführung für die OU zu finden, die mit möglichst geringen Eingriffen in Natur und Landschaft auskommt (Flächeninanspruchnahme, geringes naturschutzfachliches Konfliktpotenzial), geringe Baukosten hat sowie Beeinträchtigungen geschützter Arten und Lebensräume größtmöglich zu vermeiden, andererseits aber auch die vorgenannten anderen Schutzgüter weitest möglich zu berücksichtigen. So wurden bei der Planung verschiedene Varianten der OU untersucht; die hier zur Planfeststellung beantragte hat sich hierzu als der günstigste Standort herausgestellt. Die Detaildarstellung erfolgt unten unter C.3.5.2 und Planunterlage 3 Blatt 1.

### 2.1.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die einzelnen Maßnahmen sind in den Maßnahmenblättern (Planunterlage 9.2) textlich erläutert und in den Maßnahmenplänen, Blätter 1 - 7 (Planunterlage 9.1) zeichnerisch dargestellt. Eine Übersicht der Vermeidungs- (V), Gestaltungs- (G) und Ausgleichsmaßnahmen (A) ist auch unter Ziffer 3.1 der Planunterlage 19.4 in Tabelle 7 dargestellt.

## 2.1.4.1 Vermeidungsmaßnahmen

Vorgaben zur Baudurchführung

Jahreszeitliche Beschränkung der Fällung von Bäumen und Gehölzen: Fällung aller Gehölze im Eingriffsbereich gemäß § 39 BNatSchG zeitlich beschränkt im Zeitraum 1. Oktober bis 28. bzw. 29. Februar (außerhalb der Brutzeit von Vögeln) (Maßnahme 1.1 V).

Habitatbaumkartierung und Abtrag von fledermausrelevanten Gehölzen zwischen 15. September und 15. Oktober: Im Winter vor Beginn der geplanten Baumfällungen werden Bäume mit potenziellen Quartieren für Fledermäuse (Rindenspalten, Baumhöhlen, Spechthöhlen) und Vögel (Baumhöhlen, Horste) im Eingriffsbereich aufgenommen und markiert. Habitatbäume finden sich in der Obstbaumreihe im Westen des UG, weiterhin müssen die Gehölze an dem im Eingriffsgebiet liegenden Weiher kontrolliert werden. Die erfassten Habitatbäume werden im Oktober (außerhalb der Wochenstunden- und Winterschlafzeit) mit Hilfe von geeignetem Gerät fixiert und nach dem Abschneiden vorsichtig abgelegt bzw. nach teilweiser Umgrabung kontrolliert umgedrückt. An unzugänglichen Stellen werden die Bäume von einem Baumsteiger segmentweise abgetragen, die Stammstücke werden abgeselt. Die Arbeiten werden von einer fledermauskundigen Person begleitet, die sämtliche potenziellen Habitatstrukturen in Augenschein (u.a. unter Verwendung eines Endoskops) und evtl. vorhandene Tiere in Gewahrsam nimmt. Der Teil (die Teile) der Bäume, der Quartierstrukturen enthält, ist bei der abschnittsweisen Fällung so abzutragen, dass dabei keine Quartierstrukturen beschädigt werden. Die Baumabschnitte müssen insbesondere bei Höhlen deutlich länger als die enthaltene Höhle sein. Dazu ist ein Puffer unterhalb und insbesondere oberhalb der jeweiligen Höhle einzuplanen, Markierung von „oben“ und „unten“ (Vorgabe durch die UBB). Da die Baumhöhlen nicht symmetrisch sind, sind die „Schnittstellen“ (unten und oben) durch die UBB zu markieren. Baumabschnitte mit Quartierstrukturen dürfen nicht auf den Quartierzugängen liegend gelagert werden. Die Quartierstrukturen werden nach der Fällung auf Besatz von Fledermäusen kontrolliert. Eventuell vorhandene Tiere werden geborgen und verletzte Tiere fachgerecht versorgt. Unverletzte Tiere sind mit dem Baumabschnitt im Quartier an einen geeigneten Standort zu versetzen. Ist dies aus nachvollziehbaren Gründen nicht möglich, sind auch unverletzte Tiere zu bergen und in geeignete Ersatzquartiere (z.B. Fledermaus –Winterkästen) zu setzen (Vorhaltung entsprechender Kästen). Der Baum wird zwei Nächte ohne weitere Aufarbeitung vor Ort liegenlassen (Nicht auf Quartierausgängen liegend!) so dass evtl. noch verbliebene Tiere diese verlassen und in Ausweichquartiere umsiedeln können.

Für betroffene Habitatbäume gilt: Ast- bzw. Stammstücke mit Habitatstrukturen werden mit einem ausreichenden Puffer um die Höhle gesichert und im weiteren Umfeld der Baumaßnahme (mindestens 50 m bis maximal 300 m entfernt) installiert. Die Auswahl des Zielstandorts der Baumabschnitte erfolgt durch eine Fledermausfachkraft. Der anzubringende Höhlenabschnitt muss deutlich länger

als die enthaltene Höhle sein, wobei über dem höchsten Höhleneingang mindestens ein weiterer Meter Stamm liegen muss. Markierung der Schnittstellen durch die UBB (Maßnahme 1.2 V).

**Vorgaben zur Baufeldfreiräumung:** In Offenlandbereichen erfolgt eine Beseitigung von Strukturen, die Vögeln als Nistplatz dienen könnten, in allen Baufeldbereichen durch Pflügen auf bisherigen Ackerflächen sowie Mulchen von bisherigen Stauden- oder Ruderalfuren bis Februar bzw. auf bisher als Grünland genutzten Flächen über einen Frühjahrsschnitt durch den bisherigen Bewirtschafter unmittelbar vor dem durch den Vorhabenträger angekündigten Baubeginn. Die Flächen sind bis Baubeginn kurz zu halten. Im Rahmen der UBB ist darauf zu achten, dass abgeschobene Baufeldbereiche (Rohboden) im Maintal nicht vom Flussregenpfeifer und Kiebitz besiedelt werden. Gegebenenfalls sind geeignete Maßnahmen zur Vergrämung (z.B. Absperrung mit Flatterband) zu ergreifen (Maßnahme 1.3 V).

**Vorgaben Zauneidechse:** In Gehölz-Bereichen mit Zauneidechsenvorkommen (Bau-km 0+800 bis 0+930, 2+270 bis 2+640li, 2+900 bis 3+050li, 3+070 bis 3+200li und 4+075 bis 4+100 beidseitig) erfolgt die Rodung der Wurzelstöcke der zwischen Oktober und Februar zu fällenden Gehölze ab Ende September nach gutachterlicher Bestätigung des erfolgreichen Abfangens der Zauneidechsen (Maßnahme 1.4 V).

**Kontrolle und Schutz von Biberlebensräumen:** Vor Eingriff in das Nordufer des Angelteichs südwestlich von Rothwind werden Habitatbereiche des Bibers (Dämme, Burgen, etc.) hinsichtlich einer aktuellen Nutzung kontrolliert (bevorzugt in den Sommermonaten, Anwesenheit des örtlichen Bibermanagers). Gegebenenfalls werden Habitatdämme vorsichtig abgebaut und in geeignete Bereiche außerhalb der Baumaßnahme umgesetzt. Eine Tötung oder Verletzung von Bibern, insbesondere von Jungtieren, wird so vermieden. Der Eingriff erfolgt insgesamt in enger Abstimmung mit der UNB sowie dem örtlichen Bibermanager (Maßnahme 1.5 V).

**Bodenschutz:** Bei der Baustelleneinrichtung abgetragener Oberboden wird getrennt gelagert. Die Oberbodenmieten werden mit Hafer eingesät (Maßnahme 1.6 V).

**Schutz bzw. Umsiedlung von Waldameisennestern:** Zum Schutz der Lebensstätten der Großen Roten Waldameise werden die geplanten Baufelder vor Beginn der Baufeldräumung (d.h. vor März, im Jahr der Baufeldräumung) hinsichtlich Vorkommen kontrolliert. Liegen Baufelder benachbart zu Nestern, so werden diese durch Bauzäune / Schutzgestelle geschützt. Liegen Nester innerhalb der Baufelder, so werden diese an Standorte ähnlicher Lebensraumausstattung und ähnlicher Sonnenexposition umgesiedelt (die Umsiedlung wird bei sonnigem Wetter in den Monaten März - April durchgeführt (Maßnahme 1.7 V)).

Zur Gewährleistung einer sachgerechten Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen findet eine UBB statt (Maßnahme 1.8 V).

### Schutzzäune

Schutz von Reptilienlebensräumen: Zum Schutz von bestehenden und neu angelegten (Maßnahme 7 A<sub>CEF</sub>) Reptilienlebensräumen vor einem Eingriff durch Befahren, Lagerung von Material, etc. wird im Westen (Bau-km 0+700 bis 0+820), südlich des Bahndamms Bau-km 1+625 bis 2+900, 3+225 bis 3+470, nördlich des Bahndamms im Bereich der GVS-Überführung zwischen 2+440 und 2+550 und im Hangbereich südöstlich von Fassoldshof (Bau-km 3+920 bis 4+170) entlang der Baufeldgrenze witterungsbedingt Ende März / Mitte April vor Beginn der Bauarbeiten ein kombinierter Bauschutz- und Amphibien-/ Reptilienschutzzaun installiert und für die Dauer der Bauarbeiten belassen. Zur Gewährleistung der Undurchlässigkeit wird der Zaun unten im Boden eingegraben. Der Zaun bleibt bis zum Ende der Bauarbeiten stehen und wird durch die UBB regelmäßig auf seine Funktionsfähigkeit kontrolliert (Maßnahme 2.1 V).

Der sachgerechte Aufbau der Reptilienschutzzäune wird durch die UBB begleitet.

Abfangzäune für Reptilien: Aufstellen von Reptilienschutzzäunen witterungsbedingt bis Anfang / Mitte März vor der Aktivitätsperiode der Zauneidechsen bei Bau-km 0+800 bis 0+930, 1+750 und 2+800, 2+900 bis 3+050, 3+070 bis 3+200, sowie bei Bau-km 3+900 bis 4+200 entlang der Baufeldgrenze bzw. entlang für Zauneidechsen geeigneten Strukturen innerhalb des Baufelds (Maßnahme 2.2 V; genaue Lage s. Planunterlage 9.1).

Schutz von Biberlebensräumen: Zum Schutz von Bibern wird auf der Nordseite des Weiher südlich der B 289 zwischen Bau-km 2+700 und 2+950 ein Wildschutzzaun installiert, der verhindert, dass Tiere in den laufenden Verkehr gelangen (Maßnahme 2.3 V).

Schutzzäune um naturschutzfachlich wertgebende Flächen: Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen empfindlicher Biotope im Nahbereich des Eingriffs werden angrenzend zum Baufeld Schutzzäune errichtet. Verwendung von Schutzzäunen gemäß DIN 18920 und R SBB (Maßnahme 2.4 V; zur genauen Lage der Schutzzäune s. Planunterlage 9.1 u. 9.2).

### Maßnahmen zum Kollisionsschutz für Fledermäuse

Leitstrukturen für Fledermäuse: Zwischen Bau-km 2+540 und 3+015 werden südlich der Trasse Gehölze mit Leitwirkung für Fledermäuse gepflanzt, die die Tiere vom Queren der Trasse abhalten sollen. Südöstlich von Fassoldshof werden Fledermäuse durch Schaffen von neuen Strukturen (Hecken mit Leitwirkung für Fledermäuse) südlich der B 289 (Bau-km 3+560 bis 3+820) und nördlich der B 289 (Bau-km 3+875 bis 4+035), sowie Anbindung an bestehende

Strukturen durch Baumpflanzungen (möglichst Obstbäume) mit Leitwirkung für Fledermäuse nördlich der B 289 (Bau-km 3+870 bis 4+080) zur Bahnunterführung hingeleitet, sodass sie durch diese queren können (Maßnahme 3.1 V).

Irritationsschutzwand: Die Überführung der B 289 über die Bahn (Bau-km 3+800 bis 3+915) wird beidseitig mit Irritationsschutzwänden (mindestens 2 m hoch) ausgestattet, sodass die Fledermäuse beim Flug unter der B 289 durch die Bahnbrücke nicht von Scheinwerfern irritiert werden (Maßnahme 3.2 V).

Hopover: Südlich von Mainroth werden die Fledermäuse mit Hilfe von Zäunen und Großbäumen, die als Hopover dienen, über die Trasse geleitet. Ein weiterer Hopover leitet die Tiere im Bereich der neuen GVS über die B 289 (Maßnahme 3.3 V).

#### Renaturierung von Flächen vorübergehender Inanspruchnahme

Auf Baufeldflächen wird der zuvor vorhandene Biotop- und Nutzungstyp wiederhergestellt (Maßnahme 4 V).

#### Maßnahmenkomplex Zauneidechse

Abrücken der Trasse nach Süden: Zur weitgehenden Erhaltung von Zauneidechsenlebensräumen entlang des Bahndamms zwischen Bau-km 1+800 bis 1+990 rückt die Trasse zusätzlich um 2 m nach Süden von der bestehenden Bahnlinie ab. So verbleibt zwischen Bahnlinie und Straßenböschung ein Streifen, der auch während der Bauzeit als Lebensraum dienen kann (Maßnahme 5.1 V).

Entfernen von für Zauneidechsen geeigneten Strukturen: Trotz Abrücken der Trasse nach Süden wird im Bereich der Bahnlinie südwestlich von Mainroth, zwischen Mainroth und Fassoldshof und an einem Feldweg südlich von Fassoldshof in Zauneidechsenlebensräume eingegriffen. In den betroffenen Zauneidechsenlebensräumen (Bau-km 0+800 bis 0+930 beidseitig, 1+750 bis 3+050, 3+070 bis 3+200 und 3+900 bis 4+200) erfolgt im Winter, ein Jahr vor Beginn der Baufeldräumungen eine Mahd der Säume und Altgrasfluren (Rückschnitt nach Möglichkeit auf wenige cm mit sofortigem Entfernen des Mahd- bzw. Schnittgutes) (Maßnahme 5.2 V).

Abfangen: Im folgenden Jahr werden witterungsbedingt zwischen Ende März und Ende September Zauneidechsen abgefangen. Hierzu werden bei Bau-km 0+800 bis 0+930, 1+750 und 2+800, 2+900 bis 3+050, 3+070 bis 3+200, sowie zwischen Bau-km 3+900 bis 4+200 entlang der Baufeldgrenze und für Zauneidechsen geeigneten Strukturen innerhalb des Baufelds (genaue Lage s. Planunterlage 9.1) Amphibien-/ Reptilienzäune aufgestellt (unten eingegraben, so dass eine Unüberwindbarkeit gewährleistet ist) und im Abstand von ca. 10 m auf der Baufeldseite mit Eimern versehen. Ergänzend können 1-Liter-Becher auf der Fläche eingebracht werden. In die Fangbehälter, die mit Löchern im

Boden versehend sind (Abfluss von Regenwasser) wird zu einem Drittel Moos eingebracht (fällt bei Nässe nicht zusammen und speichert Feuchtigkeit), so dass für die Zauneidechsen Versteckmöglichkeiten bestehen. Die Fangbehälter sind mit einer Abdeckung (Abstandhalter zwischen Deckel und Behälter) gegen Fressfeinde, Witterung zu schützen. Nachts ist zur Vermeidung von Beifängen die Abdeckung zu verschließen. Die Fangbehälter sind dreimal täglich aufzusuchen: morgens, mittags und abends. Aufgefundene Zauneidechsen werden in den an die Bahnlinie angrenzenden Bereichen (Bau-km 1+750 bis 2+800re und 2+440 bis 2+553) aus dem Baufeld heraus über den Zaun in die angrenzenden Bahnböschungen und von den übrigen Flächen in die zuvor angelegten Ersatzhabitatem (Maßnahme 7 Acef) verbracht.

Für die Umsiedlung muss an mindestens zehn Terminen über eine komplette Vegetationsperiode hinweg mit mindestens zwei Fangzeiträumen, im Frühjahr möglichst vor der Paarung und im Spätsommer / Herbst gefangen und umgesiedelt werden. Es ist zu beachten, dass geschlechtsreife Männchen bereits ab Juli eine Ruhephase beginnen und dann nicht mehr abgefangen werden können. In extremen Trockenphasen im Sommer können auch die Weibchen in eine Ruhephase eintreten und dann nicht mehr umgesiedelt werden. Die Umsiedlung kann erst beendet werden, wenn nach diesen zehn Terminen und nach dem 10. September an drei aufeinanderfolgenden fachgerecht und bei optimaler Witterung durchgeführten Kontrollgängen innerhalb von 14 Tagen keine Zauneidechsen mehr gesichtet werden (Maßnahme 5.3 V).

Zauneidechsengerechte Gestaltung von Teilbereichen auf südlichen Dammböschungen: Nach Abschluss der Bauarbeiten werden auf kleineren Teilbereichen der südexponierten Dammböschungen im Bereich der Zauneidechsenvorkommen (Bau-km 1+660 bis 2+600), bei denen es die Standfestigkeit erlaubt, festerartig Magerstandorte gestaltet, so dass die Böschungen durch die Zauneidechse als Lebensraum dauerhaft genutzt werden können. Hierzu erfolgt eine Einsaat mit gebietseigenem Magerrasensaatgut, Herkunftsgebiet 12, Fränkisches Hügelland, ohne Oberbodenandockung. Die Flächen werden gemäht, nicht gemulcht (Maßnahme 5.4 V).

Zauneidechsengerechter Rückbau westlich von Mainroth: Westlich von Mainroth werden Rückbaubereiche der alten B 289 zauneidechsengerecht gestaltet. Dazu wird nur die Asphaltsschicht abgetragen, der Schotterkörper im Boden wird aufgelockert, so dass sich Pioniergebäck ansiedeln kann (Maßnahme 5.5 V).

Die Durchführung der Maßnahmen 5.2 bis 5.5 wird durch die UBB festgelegt und kontrolliert.

#### Maßnahmen im Zuge der Masterhöhung und –verlegung der Stromleitungs-trasse

Die Baustelleneinrichtung, die Anlage der Zwischenlager und die Baumaßnahmen selbst sind so durchzuführen, dass eine Belästigung der Anwohner durch den Baustellenverkehr so gering wie möglich ist (Maßnahme M1).

Beim Baustellenbetrieb sind soweit erforderlich Maßnahmen zur Verringerung von Staubemissionen (z.B. Benetzung) anzuwenden. Es sind möglichst emissionsarme und gering staubfreisetzende Arbeitsgeräte zu verwenden.

Die im „Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen“ genannten Anforderungen an mechanische Arbeitsprozesse, Geräte und Maschinen, Bauausführung und organisatorische Maßnahmen werden – soweit – zutreffend bei der Bauausführung berücksichtigt und umgesetzt (Maßnahme M2).

Für die Baumaßnahmen sind die Immissionsrichtwerte für den Beurteilungsgel außerhalb von Gebäuden die AVV Baulärm heranzuziehen. Die Immissionsrichtwerte dürfen nicht überschritten werden. Die Ausschreibung der Baumaßnahme erfolgt unter der Maßgabe, dass die mechanischen Arbeitsprozesse, Geräte und Maschinen sowie die Bauausführung den Vorgaben der o.g. Immissionsschutzrichtwerte gerecht werden, d.h. der Baulärm sollte durch möglichst lärmarme Baumaschinen, eine günstige Aufstellung der Maschinen und Abschirmmaßnahmen verringert werden. Bei Bedarf sind z.B. vorübergehend geeignete Lärmschutzwände zu errichten und lärmintensive Arbeiten sind zusammenzulegen, mit anschließenden ausreichend langen Lärmpausen. Die Anwohner und Aufsichtsbehörden werden über die anstehenden Baumaßnahmen und unvermeidbaren, ungewöhnlich hohen Lärm informiert (Maßnahme M3).

Zum Schutz der Bevölkerung vor unzulässigen Expositionen dürfen beim Betrieb von Hochspannungsleitungen hinsichtlich der elektrischen Feldstärke und der magnetischen Flussdichte die nach der 26. BImSchV festgelegten Grenzwerte nicht überschritten werden (Maßnahme M4).

#### 2.1.4.2 Gestaltungsmaßnahmen

Im Bereich der Entwässerungsmulden wird bei der Baumaßnahme anfallender Mutterboden (bis zu 20 cm) aufgebracht. Danach erfolgt Ansaat mit einer Landschaftsrasen-Saatgutmischung (Maßnahme 6.1 G).

Auf Böschungen, auf denen Gehölzpflanzungen vorgesehen sind und auf Dammböschungen, deren Standfestigkeit zu sichern ist, erfolgt bedarfsgerecht Oberbodenandekung möglichst mit vorhandenem nährstoffarmem Material. Danach werden die Böschungen mit kräuterreichem Landschaftsrasensaatgut dauerhaft begrünt (Maßnahme 6.2 G).

In Teilbereichen von Böschungen, deren Standfestigkeit gegeben ist und auf Straßennebenflächen wird fensterartig (Böschungen) bzw. flächig (Straßennebenflächen) auf Oberbodenandekung verzichtet. Es erfolgt eine Ansaat mit Magerrasensaatgut in geringer Saatstärke, sodass eine Selbstansiedlung weiterer gebietsheimischer Arten möglich ist. Die Flächen werden gemäht, nicht gemulcht. Verzicht auf Düngung (Maßnahme 6.3 G).

Auf einigen Straßennebenflächen erfolgt die Pflanzung von einzelnen Bäumen (z.B. Ahorn, Linde). Es kommen Hochstämme mit einem Stammumfang von mind. 12 - 14 cm zur Verwendung. Die Pflanzabstände von 8 m zur B 289 werden eingehalten. (Maßnahme 6.4 G).

Für Gehölzpflanzungen kommen standortheimische Arten (Bergahorn, Hainbuche, Haselnuss, Holunder, Weißdorn, Vogelkirsche, Vogelbeere, Schlehe, Wildrose) zur Verwendung. Vorwiegend werden Sträucher und Bäume 2. Ordnung verwendet. Am östlichen Rand der für die Maßnahme 10.1 A<sub>CEF</sub> vorgesehenen Fläche werden die Auengebüsche nicht gepflanzt, sondern auf der Ausgleichsfläche 11.9 A (Maßnahme 6.5 G).

Im Bereich des Eingriffs in den Teich (Bau-km 2+800 bis 2+900) wird für eine möglichst naturnahe Gestaltung der Gewässerrand als geschwungener Uferrand geführt. Es erfolgt eine Modellierung von Flachwasserbereichen. Im Uferbereich werden unterhalb der Mittelwasserlinie große Wasserbausteine über einer Kiesschicht geschüttet (Filterfunktion). Darüber ergänzend Schüttung kleiner Wasserbausteine. Oberhalb der Mittelwasserlinie wird das Ufer bepflanzt. Eine Sicherung der neuen Ufer erfolgt durch Bepflanzung mit Weiden, Röhricht, etc. Naturnahe Bepflanzung mit Feucht- und Wasserpflanzen (Maßnahme 6.6 G).

Im Bereich der Verlegung des Rohrbachs (Bau-km 3+060) wird auf Befestigungen verzichtet, sodass eine naturnahe Gestaltung erfolgt (Maßnahme 6.7 G).

Bei den Maßnahmen 6.1 G bis 6.7 G wird gebietseigenes Saat- bzw. Pflanzgut, Herkunftsgebiet 12, Fränkisches Hügelland, verwendet.

#### 2.1.4.3 CEF-Maßnahmen (vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen)

Durch den Verlauf der Trasse der B 289 im Maintal ist mit einem Verlust von Brutmöglichkeiten für errechnete 6 Feldlerchenpaare auszugehen. Zur Verbesserung der Habitatbedingungen für die Feldlerche findet auf geeigneten Flächen eine Strukturanreicherung statt. Je zu erwartendem verlorengehenden Feldlerchen-Brutpaar werden auf einer Fläche von 3 ha verteilt je Blüh- und Brachestreifen im Umfang von 0,5 ha angelegt (s. Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen - Planunterlage 9.1 Blatt 7) im Rahmen der Frucht-

folge jährlich rotieren und sollten spätestens alle 3 Jahre auf wechselnden Flächen angelegt werden. Ein Teil des Ausgleichs wird durch Umwandlung einer Ackerfläche in Extensivgrünland umgesetzt (Maßnahme 8 A<sub>CEF</sub>).

Für den potenziellen Verlust von 1 Brutpaar des Rebhuhns werden zur Entwicklung von geeigneten Brut- und Nahrungshabitate auch für die Feldlerche wirksame Blüh-/ Brachestreifen als extensive Rebhuhnstreifen mit Winternahrung im Umfang von 2 ha angelegt. Auf 50 % der Rebhuhnstreifen sind 3-jährige Brachestreifen mit einer Mindestbreite von 15 m und einer Mindestlänge von 100 m anzulegen. Angrenzend an die Brachestreifen erfolgt auf 50 % der Rebhuhnstreifen Getreideanbau mit doppeltem Saatrehenabstand und anschließendem Ernteverzicht mit einer Mindestbreite von 15 m und einer Mindestlänge von 100 m. Die Rebhuhnstreifen (Mindestgröße 0,3 ha) können innerhalb des angegebenen Suchraumes (s. Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Planunterlage 9.1 Blatt 7) rotieren. Von den Maßnahmen profitieren auch andere Feldvögel wie Wachtel und Wiesenschafstelze.

In der Mainaue wird durch den Bau der geplanten OU ein Vogellebensraum für Wiesenbrüter und Vögel der Feuchtgebiete durchschnitten. Zum Erhalt der ökologischen Funktion der Lebensstätten werden in der Mainaue auf der Ausgleichsfläche 11.2 A mit Extensiv- und Feuchtwiesen, sowie Staudenfluren geeignete Habitatbedingungen für die Arten geschaffen (Maßnahme 10.1 A<sub>CEF</sub>).

Zur Verbesserung der Habitatstrukturen für das Braunkehlchen werden in den ersten drei Jahren zusätzlich Bambusstäbe als künstliche Sing- und Sitzwarten für das Braunkehlchen ausgebracht. Zudem erfolgt auf der Fläche ein angepasstes Mahdregime, d.h. ein- bis zweimalige Mahd nach dem 01. Juli; alternierende Mahd des Extensivgrünlands im dreijährigen Rhythmus, sodass immer Altgras der beiden Vorjahre vorhanden ist, das von Braunkehlchen als Sitzwarte genutzt werden kann. Teilweise Mahd der Staudensäume alle 5 Jahre. Die Weiden im Norden und im Osten der Fläche werden regelmäßig auf Stock gesetzt, so dass das Weidengebüsch niedrig (bis 2 m Höhe) ausgebildet wird. Gegebenenfalls Einbringen von Sitzwarten in Form von Bambusstäben in den ersten Jahren zur Anlockung von Braunkehlchen. Zur Verbesserung der Habitatstrukturen für den Kiebitz erfolgen auf Extensivgrünland Bodenmodellierungen (Seigen) (Maßnahme 10.1 A<sub>CEF</sub>).

Zur Kompensation verlorengehender Habitatbereiche für Vögel der halboffenen Landschaft (Bluthänfling, Dorngrasmücke, Goldammer, Neuntöter) werden nördlich des Anschlusses an Mainroth Heckenstrukturen entwickelt. Zusätzlich werden auf der Ausgleichsfläche südöstlich von Fassoldshof für die Arten geeignete Strukturen geschaffen. Hierzu werden Hecken mit Dornsträuchern gepflanzt, sowie artenreiches Extensivgrünland entwickelt (Maßnahme 10.2 A<sub>CEF</sub>).

Sollten bei der vor Baubeginn erfolgenden Habitatbaumkartierung (Maßnahme 1.2 V) Bäume mit für Fledermäuse oder Vögel geeigneten Habitatstrukturen er-

fasst werden, werden zur Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Vögel und Fledermäuse in den Waldbereichen pro betroffenen potenziellen Habitatbaum 3 Fledermauskästen als Ersatzquartiere und je 3 Nistkästen installiert (Maßnahme 9 A<sub>CEF</sub>).

Zur Gewährleistung von Ausweichmöglichkeiten für die Zauneidechse werden Einzelflächen mit einer Gesamtgröße von ca. 27.080 m<sup>2</sup> auf den Ausgleichsflächen 11.1 A südöstlich Fassoldshof sowie 11.5 A, 11.6 A und 11.8 A entlang der Trasse vor Beginn der Bauarbeiten gerodet bzw. freigeräumt und durch Strukturanreicherung als Zauneidechsenhabitat gestaltet. Die Maßnahme wird vorgezogen spätestens im Jahr vor Baubeginn (vor Beginn des Abfangens) fertig gestellt (Maßnahme 7 A<sub>CEF</sub>).

#### 2.1.4.4 Ausgleichsmaßnahmen

Die Ermittlung des Flächenbedarfs erfolgt nach der Bayerischen Kompensations-Verordnung (BayKompV, 2014). Die Konflikte sind in den tabellarischen Gegenüberstellungen von Eingriff und Kompensation (Planunterlage 9.3) schutzgut- bzw. funktionsbezogen quantifiziert und zusammengefasst beschrieben. Das Ausgleichserfordernis beträgt insgesamt 909.431 Wertpunkte, davon sind 19.513 WP für die Masterhöhungen (siehe Planunterlagen 9.3 und 16.12.02).

Im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

Extensivwiese mit Säumen und Hecken südöstlich von Fassoldshof: Südöstlich von Fassoldshof (Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, Fl.Nr. 155) wird auf einer derzeitigen Ackerfläche Extensivgrünland (G214-GE00BK) mit Saumstrukturen (K131-GW00BK) und Hecken (B112-WH00BK) entwickelt. Den Hecken werden Rosensträucher vorgelagert. Der südwestliche Bereich ist derzeit mit Schilf bestanden. Hier erfolgt eine teilweise Mahd, so dass im Übergangsbereich von trockeneren zu feuchteren Bereichen niedrigere Strukturen entstehen, die u.a. von anspruchsvollerden Heuschreckenarten besiedelt werden können (Maßnahme 11.1 A).

Feuchtwiese bei Rothwinder Mühle: In der Mainaue südlich von Fassoldshof (Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, Fl.Nrn. 1836, 1837, 1838, 1839, 1841, 1842, 1843) erfolgt die Entwicklung von artenreichem Grünland (G212-LR6510), bin- sen- und seggenreichem Feuchtgrünland (G222-GN00BK) durch Einsaat oder Mahdgutauftrag sowie von Staudensäumen (K133-GH00BK) und Auengebü schen (B114-WA91E0) (Maßnahme 11.2 A).

Die Fläche dient dem Ausgleich gemäß BayKompV sowie als Ausgleich für Retentionsraumverluste durch Dammschüttungen und Bauwerke im Überschwemmungsgebiet.

Artenreiches Extensivgrünland westlich Mainroth: Im Hangbereich westlich Mainroth, zwischen neuer Trasse und Bahnlinie (Gmkg. Mainroth, Fl.Nrn. 628, 1402 und 1403) wird nach einer Aushagerung des Bodens artenreiches Extensivgrünland (GE214-GE00BK) entwickelt (Maßnahme 11.3 A).

Extensivgrünland mit Heckenstrukturen und Säumen westlich von Mainroth: Westlich von Mainroth (Gmkg. Mainroth, Fl.Nr. 610 anteilig) wird auf intensiv bewirtschaftetem Acker nach einer Aushagerung des Bodens mäßig extensiv genutztes artenreiches Grünland (G212-LR6510) sowie Heckenstrukturen (B112-WH00BK) mit Säumen (K132-GB00BK) entwickelt. Zudem werden auf der Fläche Strukturanreicherungen für Zauneidechsen eingebracht (Maßnahme 11.5 A).

Extensivgrünland mit Heckenstrukturen und Säumen südlich von Mainroth: Südlich von Mainroth (Gmkg. Mainroth, Fl.Nrn. 1248 und 1249, jeweils anteilig) wird mäßig extensiv genutztes artenreiches Grünland weiter extensiviert, um eine Erhöhung der Artenvielfalt zu erreichen (G212-LR6510). Zudem werden Heckenstrukturen (B112-WH00BK) mit Säumen (K132-GB00BK) entwickelt und Strukturanreicherungen für Zauneidechsen eingebracht (Maßnahme 11.6 A).

Artenreiche Säume und Staudenfluren westlich von Rothwind: Westlich von Rothwind (Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, Fl.Nr. 1226 anteilig) werden auf Intensivgrünland (G11) artenreiche Saumstrukturen (K132-GB00BK) im Übergangsbereich der Hecke entwickelt (Maßnahme 11.7 A).

Extensivgrünland mit Heckenstrukturen und Säumen südlich von Rothwind: Südlich von Rothwind (Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, Fl.Nr. 1793, 1794, 1796, 1798 und 1799, jeweils anteilig) werden nach einer Aushagerung des Bodens Extensivgrünland (G212-LR6510), Heckenstrukturen (B112-WH00BK) und Säume (K132-GB00BK) angelegt. Zudem werden auf der Fläche Strukturanreicherungen für Zauneidechsen eingebracht (Maßnahme 11.8 A).

Extensivgrünland südlich von Rothwind: Südlich von Rothwind (Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, Fl.Nr. 1775 und 1777, jeweils anteilig) wird nach einer Aushagerung des Bodens Extensivgrünland (G212-LR6510) entwickelt (Maßnahme 11.9 A).

Extensivgrünland in der Mainaue südwestlich von Schwarzach: In der Mainaue südwestlich von Schwarzach (Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, Fl.Nrn. 314 und 315) wird auf einer Ackerfläche nach Aushagerung Extensivgrünland (G212-LR6510) entwickelt (Maßnahme 11.10 A).

Hecke und Saumstrukturen am Anschluss von Mainroth: Nördlich des Anschlusses von Mainroth (Gmkg. Mainroth, Fl.Nrn.1400 und 1406 werden artenreiche Saumstrukturen (K132-GB00BK) und Hecken (B112-WH00BK) angelegt (Maßnahme 11.11 A).

Obstwiese südöstlich von Fassoldshof: Südöstlich von Fassoldshof (Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, Fl.Nrn. 1774, 154 und 155 jeweils anteilig) werden auf einer Ackerfläche Obstbäume gepflanzt und eine Extensivwiese entwickelt (B441-GE00BK) (Maßnahme 11.12 A).

Die Flächen 11.1 A, 11.5 A, 11.6 A und 11.8 A dienen neben dem Ausgleich gemäß BayKompV auch dem Ausgleich für verlorengehende Habitatstrukturen der Zauneidechse (vgl. Kap 6.1, sowie Planunterlagen 19.3 und 9.2, Maßnahme 7 A<sub>CEF</sub>). Diese Flächen müssen bereits vor Beginn der Bauarbeiten zur Verfügung stehen.

Die Fläche 11.10 A dient neben dem Ausgleich gemäß BayKompV dem Ersatz für verlorengehende Habitatstrukturen für Feldvögel (Maßnahme 8 A<sub>CEF</sub>) und muss vor Beginn der Baumaßnahme zur Verfügung stehen.

Zudem dienen die Flächen 11.1 A und 11.11 A dem Ausgleich für Habitatverluste von Vögeln der halboffenen Landschaft (Bluthänfling, Dorngrasmücke, Goldammer, Neuntöter). Durch die Gestaltung der Fläche gemäß BayKompV entstehen für die Arten geeignete Vegetationsstrukturen. Die Fläche 11.1 A wird vor Beginn der Baumaßnahme fertiggestellt.

Die Fläche 11.12 A dient neben dem Ausgleich gemäß BayKompV als Leitstruktur für Fledermäuse und muss bereits vor Beginn der Baumaßnahme zur Verfügung stehen.

Bei Anlage der Ausgleichsflächen wird gebietseigenes Saat- und Pflanzgut, Herkunftsgebiet 12, Fränkisches Hügelland, verwendet.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden mit den Maßnahmen zur Wiederherstellung und Neugestaltung des Landschaftsbildes kompensiert (siehe Planunterlage 19.4 Kap. 3.3). Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 Abs. 2 BNatSchG und Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG werden gemäß der BayKompV (2014) ausgeglichen.

Der Vorhabenträger verzichtet aufgrund der Vielzahl von Einwendungen und Stellungnahmen hinsichtlich des Flächenverbrauchs jedoch auf die Ausgleichsmaßnahme 11.4 A.

Der Kompensationsumfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beträgt somit 959.236 Wertepunkte.

Für die baulichen Veränderungen der 110 kV-Freileitung wird als Ausgleich für die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds eine Ersatzzahlung von 3.179,00 € (netto) geleistet.

## 2.2

### Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG)

Die in § 25 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 25.1.2 UVPVwV v. 29.04.2025). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung für Straßenbauvorhaben keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten. Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen (vgl. Nr. 16.1.4.2 UVPVwV). Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes sowie Wechselwirkungen nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoabschätzung anhand einer dreistufigen Skala mit den Begriffen "mittel", "hoch" und "sehr hoch". Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, insbesondere in die Abwägung, ein (§ 25 Abs. 2 UVPG, § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG).

Die vorgenommene Gesamtbewertung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen erfolgt schutzgutbezogen, allerdings unter Berücksichtigung der unter C.2.1.4 der Gründe aufgeführten Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen.

#### 2.2.1

##### Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

Für das Schutzgut Mensch kommt es während der Bauzeit im Baustellenbereich zu einer Entwicklung von Lärm, Staub und Abgasen. In den Wohnbereichen zum Talraum hin, kann es hierdurch zu zeitlich begrenzten Beeinträchtigungen kommen. Wenn die neue Umgehungsstraße verwirklicht ist, werden die Bewohner im südlichen Bereich der betroffenen Ortschaften die neue Bundesstraße teilweise sehen können. Durch die Bahnlinie und die 110-kV-Freileitung besteht bereits eine Vorbelastung in der Landschaft und da die Bundesstraße südlich von der Bahnlinie verläuft und tiefer liegt, ist die Bundesstraße für die

Anwohner teilweise verdeckt. Durch die Umgehung der Ortschaften wird eine signifikante Entlastung für die Anwohner im bisher trassennahen Ortsbereich erfolgen. Der Verkehr wird dann außerhalb der Ortschaften weitgehend am Rand der Mainaue geführt. Für Bewohner der südlichen Ortsbereiche von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof können Lärmwirkungen entstehen. Die Lärm- und Schadstoffemissionen in den Ortsdurchfahrten werden durch die Senkung des Verkehrsaufkommens erheblich reduziert und schaffen die Voraussetzung für eine Verbesserung des Straßenumfeldes. Hierfür wurden beispielhaft die Lärmimmissionen im Bereich der direkten Gebäude entlang der B 289 im Zuge der Ortsdurchfahrten von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof untersucht. Im Vergleich der Werte für den Prognosenufall 2035 (Verkehrsaufkommen bis 2035 und bleibende Straßenverhältnisse) und der Prognose 2035 für den Planfall, ergeben sich bei den Gebäuden in der Ortsdurchfahrt von Mainroth Reduzierungen der Beurteilungspegel von bis zu 14 dB(A). In den Ortsdurchfahrten von Rothwind und Fassoldshof ergeben sich Minderungen von bis zu 8 dB(A). Die schalltechnische Berechnung zeigt auch, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der neuen OU eingehalten werden (Planunterlage 17.1).

Auch für die notwendigen Änderungen der Strommasten entstehen während des Baustellenbetriebs für die Anwohner Beeinträchtigungen durch Immissionen in Form von Lärm und Staub. Die Bauarbeiten sind pro Standort auf 6 Wochen zeitlich begrenzt und finden nur werktags nur tagsüber statt. Auch die Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen wird während der Bauarbeiten eingehalten. Durch das Versetzen und Erhöhen einiger Masten der Stromleitung ergeben sich keine Beeinträchtigungen der Wohnfunktion für den Menschen. Die Lärmentwicklung während des Betriebs von Hochspannungsleitungen beschränken sich auf die Geräuschentwicklungen im Rahmen sogenannter Koronaentladungen. Die Lautstärke dieser Entladungen ist von verschiedenen Randbedingungen (v.a. Witterungsverhältnisse und elektrische Spannung) abhängig. Bei Hochspannungsfreileitungen mit einer Nennspannung von 110 kV, wie sie durch die Bayernwerk Netz GmbH betrieben werden, ist der von den Leitungen ausgehende Geräuschpegel i.d.R. so gering, dass er auch an ruhigen Orten im Umgebungsgeräusch untergeht. Sie sind folglich als nicht erheblich einzustufen. Nach allgemein gültiger Ansicht entstehen durch den Betrieb von 110-kV-Freileitungen keine Koronageräusche von wesentlichem Belang (vgl. DIN EN 50341-1). Eine Vorbelastung durch elektrische und magnetische Felder besteht durch die bereits vorhandene 110-kV-Freileitung Nr. E90. Durch die Erhöhung einzelner Maste verringern sich die elektrischen und magnetischen Felder gegenüber dem Bestand. Die Grenzwerte der der 16. BImSchV werden eingehalten.

Im Talraum kann es während der Bauzeit zu Einschränkungen der Nutzbarkeit der Radwege kommen. Durch den geplanten Trassenverlauf in der Mainaue, v.a. südlich von Mainroth entsteht eine optische Wirkung auf das Landschaftsbild, eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion ist hierdurch möglich. Die Mainaue wird dort im Bereich des neuen Trassenverlaufs häufig zum Radfahren und für Spaziergänge oder Joggen genutzt. Eine ortsnahe Wegverbindung wird

zwischen Bahn und Straßendamm verlaufen, die Erholungsfunktion wird in diesem Bereich eingeschränkt. Jedoch besteht eine Vorbelastung durch die Bahnlinie, die bereits jetzt die Erholungsfunktion einschränkt.

Es kommt insgesamt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen.

## 2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Während der Bauausführung werden 6,54 ha (davon 0,65 ha für Strommasten) naturschutzfachlich relevanter Fläche vorübergehend in Anspruch genommen. Potenziell können durch die Fällung von als Habitatbäume geeigneten Höhlenbäumen Fledermäuse zu Tode kommen. Bei Baum- und Gehölzfällungen sowie Baufeldvorbereitungen im Offenland können Heckenvögel und Bodenbrüter bzw. deren Gelege zu Schaden kommen. Durch Einhaltung entsprechender jahreszeitlicher Beschränkungen werden diese Gefahren ausgeschlossen (Vermeidungsmaßnahmen 1.1 V, 1.2. V und 1.3 V). Durch die Baufeldfreiräumung in Bereichen mit Zauneidechsenvorkommen sind im Bereich des bahnparallelen Verlaufs der Trasse sowie südöstlich von Fassoldshof Zauneidechsen potenziell gefährdet. Eine Tötung von Tieren wird durch die geeignete Vermeidungsmaßnahme 1.4 V weitgehend ausgeschlossen. Für Baufelder, Provisorien und Trommel- und Windenplätze für die Stromleitung sind in erster Linie Acker- und Grünlandflächen geplant. An den Maststandorten Nr. 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 und 38 sind zusätzlich naturschutzfachlich wertvolle Flächen betroffen. Der durch die Arbeiten an der Stromleitung für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ergebende Kompensationsumfang wird durch die Vermeidungs-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen der OU bewältigt.

Durch die Anlage der OU werden 8,21 ha neu versiegelt, 3,85 ha naturschutzfachlich relevanter Fläche werden überbaut. Im Offenland besteht im Bereich von Feldlerchenvorkommen die Möglichkeit, dass Flächen außerhalb des eigentlichen Straßenkörpers, die von Feldlerchen zur Brut genutzt wurden aufgrund der optischen Wirkung der Dämme gemieden werden. Rechnerisch entsteht ein Verlust von 6 Brutpaaren. Zur Vermeidung eines Verlusts von Lebensstätten werden geeignete Bereiche aufgewertet (Ausgleichsmaßnahme 8 A<sub>CEF</sub>).

Durch die Entfernung einiger potentieller Habitatbäume gehen Quartiermöglichkeiten für Fledermäuse und Nistmöglichkeiten für Höhlenbrüter verloren. Durch die OU der B 289 gehen Heckenbereiche und hiermit Lebensräume für Vögel der halboffenen Landschaft wie Goldammer, Dorngrasmücke, Klappergrasmücke und Neuntöter verloren. Durch Inanspruchnahme von Acker- und Grünlandflächen entsteht direkter Habitatverlust für Feldvögel wie die Feldlerche, Rebhuhn und Wiesenschafstelze. Indirekt werden trassennahe Bereiche von Bodenbrütern aufgrund der Kulissenwirkung des Straßenkörpers gemieden. Betroffen sind insgesamt 6 Brutpaare der Feldlerche und 1 Brutpaar des Rebhuhns. Zudem sind Wiesenbrüter wie Braunkehlchen und Kiebitz durch den

Ausbau potentiell betroffen, wenngleich aktuell kein Brutvorkommen besteht. Verlorengehende Lebensraumbereiche und Quartiere werden durch entsprechende Maßnahmen ersetzt (Ausgleichsmaßnahmen 7 A<sub>CEF</sub>, 8 A<sub>CEF</sub> und 9 A<sub>CEF</sub>).

Durch den Verlauf der Trasse im Talraum in Dammlage entstehen potenziell Kollisionsgefährdungen für Fledermäuse, die aus den Ortschaften in die Mainaue queren. Auch die Schleiereule ist gegenüber Kollisionen im Straßenverkehr gefährdet. Durch geeignete Maßnahmen wird die Kollisionsgefahr von Fledermäusen und Eulen gemindert (Vermeidungsmaßnahmen 3.1 V, 3.2 V und 3.3 V).

Mit Berücksichtigung der betriebsbedingten Projektwirkungen kommt die artenschutzrechtliche Prüfung zu dem Ergebnis, dass durch Umsetzung des geplanten Bauvorhabens unter Berücksichtigung der getroffenen vorgezogenen Ausgleichs-(CEF-) Maßnahmen und Vermeidungsmaßnahmen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG vermieden werden können.

Zur Vermeidung einer Tötung oder Verletzung von Fledermäusen werden im Winter vor Beginn der geplanten Baumaßnahme Bäume mit potenziellen Quartieren für Fledermäuse und Vögel im Eingriffsbereich erfasst und markiert. Die markierten Habitatbäume werden zwischen 15. September und 15. Oktober (außerhalb der Wochenstunden- und Winterschlafzeit) mit Hilfe von geeignetem Gerät fixiert und nach dem Abschneiden vorsichtig abgelegt bzw. nach teilweiser Umgrabung kontrolliert umgedrückt. An unzugänglichen Stellen werden die Bäume von einem Baumsteiger segmentweise abgetragen, die Stammstücke werden abgesetzt. Die Arbeiten werden von einer fledermauskundigen Person begleitet, die sämtliche potenziellen Habitatstrukturen in Augenschein nimmt (u.a. unter Verwendung eines Endoskops) und evtl. vorhandene Tiere in Gewahrsam nimmt. Stammstücke mit Quartierstrukturen werden gesichert und außerhalb des Eingriffsbereichs an geeigneten Bäumen wieder lagegenau installiert (Vermeidungsmaßnahme 1.2 V). Zur Vermeidung einer Tötung von Fledermäusen werden südlich von Mainroth die Fledermäuse mit Hilfe eines Hopovers über die Trasse geleitet. Ein weiterer Hopover leitet die Tiere im Bereich der GVS-Überführung über die B 289. Südlich von Rothwind werden Fledermäuse aus dem Ort kommend durch Zäune an der B 289 am Weiterfliegen Richtung Süden gehindert und nach Westen zum Hopover an der GVS geleitet. Südöstlich von Fassoldshof werden Fledermäuse, durch Anbindung bestehender Strukturen nördlich B 289 zur Straßenüberführung / Bahnunterführung (Bau-km 3+800 bis 3+900) hingeleitet, sodass sie durch diese queren können (Vermeidungsmaßnahme 3 V). Vor Eingriff in das Nordufer des Angelteichs südwestlich von Rothwind werden Habitatbereiche des Bibers hinsichtlich einer aktuellen Nutzung kontrolliert (bevorzugt in den Sommermonaten, Anwesenheit des örtlichen Bibermanagers). Gegebenenfalls werden Habitatdämme vorsichtig abgebaut und in geeignete Bereiche außerhalb der Baumaßnahme umgesetzt. Eine Tötung oder Verletzung von Bibern, insbesondere von Jungtieren, wird so vermieden. Der Eingriff erfolgt insgesamt in enger Abstimmung mit der UNB

sowie dem örtlichen Bibermanager (Vermeidungsmaßnahme 1.5 V). Zur Vermeidung einer Tötung oder Verletzung von Vögeln oder ihrer Entwicklungsformen finden die Baum- und Gehölzfällungen gemäß § 39 BNatSchG zeitlich beschränkt außerhalb der Brutzeit (01.03. bis 30.09.) statt (Vermeidungsmaßnahme 1.1 V). In Offenlandbereichen erfolgt eine Beseitigung von Strukturen, die Vögeln als Nistplatz dienen könnten, in allen Baufeldbereichen durch Pflügen auf bisherigen Ackerflächen sowie Mulchen von bisherigen Stauden- oder Ruderalfluren in der Zeit von Oktober bis Februar bzw. auf bisher als Grünland genutzten Flächen über einen Frühjahrsschnitt durch den bisherigen Bewirtschafter unmittelbar vor dem durch den Vorhabenträger angekündigten Baubeginn. Abgeschobene Baufeldbereiche im Maintal werden durch die UBB hinsichtlich einer Ansiedlung des Flussregenpfeifers und Kiebitz begleitet. Gegebenenfalls werden Maßnahmen zur Vergrämung ergriffen (Vermeidungsmaßnahme 1.3 V). Durch den Verlauf der Trasse der B 289 im Maintal ist mit einem Verlust von Brutmöglichkeiten für errechnete 6 Feldlerchenpaare auszugehen. Zur Verbesserung der Habitatbedingungen für die Feldlerche findet auf geeigneten Flächen eine Strukturanreicherung statt. Je zu erwartendem verlorengehenden Feldlerchen-Brutpaar werden auf einer Fläche von 3 ha verteilt je Blüh- und Brachestreifen im Umfang von 0,5 ha angelegt (s. Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen – Planunterlage 9.1 Blatt 7), die im Rahmen der Fruchfolge jährlich rotieren und spätestens alle 3 Jahre auf wechselnden Flächen angelegt werden sollten. Ein Teil des Ausgleichs wird durch Umwandlung einer Ackerfläche in Extensivgrünland umgesetzt (Ausgleichsmaßnahme 8 A<sub>CEF</sub>). Für den potenziellen Verlust von 1 Brutpaar des Rebhuhns werden zur Entwicklung von geeigneten Brut- und Nahrungshabitaten auch für die Feldlerche wirksame Blüh-/ Brachestreifen als extensive Rebhuhnstreifen mit Winternahrung im Umfang von 2 ha angelegt. Auf 50 % der Rebhuhnstreifen sind 3-jährige Brachestreifen mit einer Mindestbreite von 15 m und einer Mindestlänge von 100 m anzulegen. Angrenzend an die Brachestreifen erfolgt auf 50 % der Rebhuhnstreifen Getreideanbau mit doppeltem Saatreihenabstand und anschließendem Ernteverzicht mit einer Mindestbreite von 15 m und einer Mindestlänge von 100 m. Der Rebhuhnstreifen (Mindestgröße 0,3 ha) rotiert innerhalb des angegebenen Suchraumes (s. Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen – Planunterlage 9.1 Blatt 7). Von den Maßnahmen profitieren auch andere Feldvögel wie Wachtel und Wiesenschafstelze. In der Mainaue wird durch den Bau der geplanten OU ein Vogellebensraum für Wiesenbrüter und Vögel der Feuchtgebiete durchschnitten. Zum Erhalt der ökologischen Funktion der Lebensstätten werden in der Mainaue auf der Ausgleichsfläche 10.1 A<sub>CEF</sub> mit Extensiv- und Feuchtwiesen, sowie Staudenfluren geeignete Habitatbedingungen für die Arten geschaffen. Zur Verbesserung der Habitatstrukturen für das Braunkehlchen werden in den ersten drei Jahren zusätzlich Bambusstäbe als künstliche Sing- und Sitzwarten für das Braunkehlchen ausgebracht. Zudem erfolgt auf der Fläche ein angepasstes Mahdregime, d.h. ein- bis zweimalige Mahd nach dem 01. Juli; alternierende Mahd des Extensivgrünlands im dreijährigen Rhythmus, sodass immer Altgras der beiden Vorjahre vorhanden ist, das von Braunkehlchen als Sitzwarte genutzt werden kann. Teilweise Mahd der Staudensäume alle 5 Jahre. Die Weiden im Norden und im Osten der Fläche

werden regelmäßig auf Stock gesetzt, so dass das Weidengebüsch niedrig (bis 2 m Höhe) ausgebildet wird. Gegebenenfalls Einbringen von Sitzwarten in Form von Bambusstäben in den ersten Jahren zur Anlockung von Braunkohlchen. Zur Verbesserung der Habitatstrukturen für den Kiebitz erfolgen auf Extensivgrünland Bodenmodellierungen (Seigen) (Ausgleichsmaßnahme 10.1 A<sub>CEF</sub>). Zur Kompensation verlorengehender Habitatbereiche für Vögel der halboffenen Landschaft (Bluthänfling, Dorngrasmücke, Goldammer, Neuntöter) werden nördlich des Anschlusses an Mainroth Heckenstrukturen entwickelt. Zusätzlich werden auf der Ausgleichsfläche südöstlich von Fassoldshof für die Arten geeignete Strukturen geschaffen. Hierzu werden Hecken mit Dornsträuchern gepflanzt, sowie artenreiches Extensivgrünland entwickelt (Ausgleichsmaßnahme 10.2 A<sub>CEF</sub>). Sollten bei der vor Baubeginn erfolgenden Habitatbaumkartierung (Vermeidungsmaßnahme 1.2 V) Bäume mit für Fledermäuse oder Vögel geeigneten Habitatstrukturen erfasst werden, werden zur Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Vögel und Fledermäuse in den Waldbereichen pro betroffenen potenziellen Habitatbaum 3 Fledermauskästen als Ersatzquartiere und je 3 Nistkästen installiert (Ausgleichsmaßnahme 9 A<sub>CEF</sub>). Zur Vermeidung einer Tötung oder Verletzung von Zauneidechsen erfolgt die Rodung der Wurzelstücke der zwischen Oktober und Februar zu fällenden Gehölze ab Ende Juni nach dem Abfangen der Zauneidechsen (Vergleichsmaßnahme 1.4 V). Zum Schutz von Reptilienlebensräumen vor einem Eingriff durch Befahren, Lagerung von Material, etc. wird im Bereich der Zauneidechsen nachweise an der Bahntrasse und südöstlich Fassoldshof entlang der Baufeldgrenze witterungsbedingt Ende März / Mitte April vor Beginn der Bauarbeiten ein kombinierter Bauschutz- und Amphibien-/ Reptilienschutzaun installiert und für die Dauer der Bauarbeiten belassen. Zur Gewährleistung der Undurchlässigkeit wird der Zaun unten im Boden eingegraben. Der Zaun bleibt bis zum Ende der Bauarbeiten stehen und wird durch die UBB regelmäßig auf seine Funktionsfähigkeit kontrolliert. Vor Beginn der Baufeldfreiräumung wird der Baufeldbereich durch die UBB hinsichtlich Zauneidechsen-Vorkommen kontrolliert. Neu angelegte Zauneidechsen-Ersatz-Habitate werden ebenfalls durch einen Reptilienzaun gesichert (Vermeidungsmaßnahme 2.1 V). Zur weitgehenden Erhaltung von Zauneidechsenlebensräumen entlang des Bahndamms zwischen Bau-km 1+800 bis 1+990 rückt die Trasse 2 m nach Süden von der bestehenden Bahnlinie ab. So verbleibt zwischen Bahnlinie und Straßenböschung ein Streifen, der auch während der Bauzeit als Lebensraum dienen kann (Vermeidungsmaßnahme 5.1 V). Trotz Abrücken der Trasse nach Süden wird im Bereich der Bahnlinie südwestlich von Mainroth, zwischen Mainroth und Fassoldshof und an einem Feldweg südlich von Fassoldshof in Zauneidechsenlebensräume eingegriffen. In den betroffenen Zauneidechsenlebensräumen erfolgt im Winter vor Beginn der Baufeldräumungen eine Mahd der Säume und Altgrasfluren (Rückschnitt nach Möglichkeit auf wenige cm mit sofortigem Entfernen des Mahd- bzw. Schnittgutes) (Vermeidungsmaßnahme 5.2 V). Im folgenden Jahr werden zwischen Mitte April (je nach Witterung auch früher) und Ende September Zauneidechsen abgefangen. Hierzu wird entlang der Baufeldgrenze ein Amphibien-/ Reptilienzaun aufgestellt (unten eingegraben, so dass

Unüberwindbarkeit gewährleistet ist) und im Abstand von 10 m auf der Baufeldseite mit Eimern versehen. In die Eimer wird zu einem Drittel Moos eingebracht (fällt bei Nässe nicht zusammen und speichert Feuchtigkeit), sodass für die Zauneidechsen Versteckmöglichkeiten bestehen. Es erfolgt eine tägliche Kontrolle der Eimer. Aufgefundene Zauneidechsen werden in die zuvor angelegten Ersatzhabitatem (Ausgleichsmaßnahme 7 A<sub>CEF</sub>) verbracht (Vermeidungsmaßnahme 5.3 V). Im Zuge der Bauarbeiten werden auf kleinen Teilbereichen auf südexponierten Dammböschungen im Bereich der Zauneidechsen vorkommen (Bau-km 1+660 bis 2+600), bei denen es die Standfestigkeit erlaubt, fensterartig Magerstandorte gestaltet, so dass die Böschungen durch die Zauneidechse als Lebensraum dauerhaft genutzt werden können. Hierzu erfolgt eine Einsaat mit Regio-Magerrasensaatgut ohne Oberbodenandekung. Die Flächen werden gemäht, nicht gemulcht (Vermeidungsmaßnahme 5.4 V). Westlich von Mainroth werden Rückbaubereiche der alten B 289 zauneidechsengerecht gestaltet. Dazu wird nur die Asphaltsschicht abgetragen, der Schotterkörper im Boden wird aufgelockert, so dass sich Pioniergebäck ansiedeln kann (Vermeidungsmaßnahme 5.5 V). Die Durchführung der Vermeidungsmaßnahmen 5.2 bis 5.4 wird durch die UBB fachlich begleitet. Zur Gewährleistung von Ausweichmöglichkeiten für die Zauneidechse werden Einzelflächen mit einer Gesamtgröße von ca. 27.080 m<sup>2</sup> auf den Ausgleichsflächen 11.1 A südöstlich Fassoldshof sowie 11.5 A, 11.6 A und 11.8 A entlang der Trasse vor Beginn der Bauarbeiten gerodet bzw. freigeräumt und durch Strukturanreicherung als Zauneidechsenhabitat gestaltet. Die Maßnahme wird vorgezogen spätestens im Jahr vor Baubeginn (vor Beginn des Abfangens) fertig gestellt (Ausgleichsmaßnahme 7 A<sub>CEF</sub>).

Die verlorengehenden Biotoptypen werden auf den Ausgleichsflächen 11.1 bis 11.3 und 11.5 bis 11.12 ausgeglichen.

Hinsichtlich der Anpassungen an der 110-kV-Freileitung werden für die Zuwegungen in erster Linie vorhandene Straßen, Feld- und Flurwege genutzt. In einzelnen Fällen sind auch Zufahrten über Acker- und Grünlandflächen geplant wie bei den Masten Nr. 29, 32, 33, 34, 37, 38 und 39. Die Zuwegungen zu den Masten Nr. 34, 37 und 38 führen großflächig über wertvollere Grünlandbestände. Für Baufelder, Provisorien und Trommel- und Windenplätze sind in erster Linie Acker- und Grünlandflächen geplant. An den Maststandorten Nr. 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 und 38 sind zusätzlich naturschutzfachlich wertvolle Flächen betroffen (vgl. Planunterlage 16.12.2). Zur Durchführung der Baumaßnahme entsteht ein temporärer Eingriff auf den Arbeitsflächen. Die Eingriffsflächen in intensiv genutzte Acker- und Grünlandflächen sowie Verkehrsflächen weisen geringe Biotoptypen (WP 0, 1, 2 und 3) auf. Nach Ende der Baumaßnahme können die Flächen auf Acker- und Grünland in der gleichen Wertigkeit wiederhergestellt werden. Eine Kompensation ist nicht erforderlich. Eingriffe in Flächen mit Biotoptypen  $\geq 4$  WP, die sich nicht kurzfristig regenerieren, bedeuten einen erheblichen Eingriff. Erhebliche Eingriffe finden an den Maststandorten Nr. 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 und 38 statt. Am Maststandort Nr. 29, 34 und 36 erfolgen Eingriffe in Gehölzbestände, die nach §39

BNatSchG und Art. 16 BayNatSchG geschützt sind. Diese Ausholzungen und Rückschnitte dürfen nur außerhalb der Brutzeit der Vögel vorgenommen werden. Weiterhin erfolgen an mehreren Standorten erhebliche Eingriffe in naturschutzfachlich bedeutsame Grünlandbestände (BNT G211 und G221), Krautfluren (BNT K11, K122 und K123) und kleinflächig auch in Auegewässer (BNT F211 und F14). Für diese Eingriffe ist eine Kompensation erforderlich. Für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ergibt sich damit ein Kompensationsumfang in Höhe von 19.513 Wertpunkten. Die erforderliche Kompensation wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur OU Mainroth – Rotwind - Fassoldshof sichergestellt. Gefahren für auf den Masten sitzende Vögel durch Stromschlag sind bei Hochspannungsleitungen aufgrund der Länge der Isolatorketten und dem daraus resultierenden ausreichend großen Abstand zwischen den stromführenden Leiterseilen und den Sitzplätzen der Vögel auf den geerdeten Mastteilen nicht gegeben. Auch eine signifikante Erhöhung der Gefährdung einer Tötung oder Verletzung durch Leitungsanflug ist nicht gegeben. Im Zuge des Austausches des Blitzschutzseiles im Abspannfeld Mast 29 bis 40 werden am neuen Erdseil sog. Vogelschutzfahnen (bewegliche schwarzweiße Stäbe) alle 25 m angebracht. Die Maßnahme dient der erheblichen Verminde- rung von Kollisionen mit Vögeln, weil es sich um einen vogelsensiblen Bereich (Maintal als Vogelzugstraße und zahlreiche Kiesweiher in unmittelbarer Nähe) handelt. Durch Anlage und Betrieb der Maste bestehen keine anhaltenden negativen Auswirkungen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass unter Berücksichtigung der getroffenen vorgezogenen Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen die Erfüllung von Verbotstatbeständen ausgeschlossen werden kann. Es verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt.

### 2.2.3 Schutzgut Fläche und Boden

Baubedingt werden Flächen als Baustreifen, Baustelleneinrichtungsplätze, Lagerplätze und Baustraßen genutzt. Teilweise ist durch die baubedingte Inanspruchnahme ein Abschieben des Oberbodens für provisorische Wege und Lagerflächen nötig. Auch Überschüttungen von Boden mit anderem Oberboden können vorkommen. Abschieben, Überschüttungen und Befahren mit Baufahrzeu- gen führen zu einer Zerstörung der Vegetation, bzw. zu einer Bodenverdich- tung. Für vorübergehend beanspruchte Flächen werden ca. 20,30 ha unversie- gelte Flächen in Anspruch genommen (insgesamt 20,80 ha vorübergehend in Anspruch genommene Fläche, davon 4,29 ha kompensationspflichtig gemäß BayKompV, 2,87 ha auf bestehenden Verkehrsflächen, 0,65 ha für Stromlei- tungsanpassung).

Die Anlage der Straße (Straßenfläche, Bankett, Böschungen, Straßenentwäs- serung, Anschlüsse) mit Bauwerken (Brücken, Regenrückhaltebecken) bewirkt

eine dauerhafte Inanspruchnahme von Boden mit einem vollständigen (Versiegelung) oder teilweisen (Überbauung) Verlust von Bodenfunktionen und einem zumindest vorübergehenden Verlust der auf den in Anspruch genommenen Flächen vorhandenen Lebensräume. Auf überbauten Böschungen und Straßennebenflächen können Lebensraumfunktionen durch landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen wiederhergestellt werden. Bei Versiegelungen ist jedoch ein vollständiger Verlust der auf den in Anspruch genommenen Flächen vorhandenen Lebensräume gegeben.

Insgesamt ist folgender Bedarf an Grund und Boden zu erwarten:

- ca. 8,2 ha Nettoneuversiegelung
- ca. 14,8 ha für unbefestigte Flächen (Damm-, Einschnittsböschungen, Mulden, RRB ohne gedichtete Bereiche, Ausrundungen, sonstige Nebenflächen außerhalb des bisherigen Straßenkörpers), davon 0,2 ha auf ehemaligen Straßenflächen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich beim Bau einer neuen Straße die Neuversiegelung von Grund und Boden zwangsläufig nicht vermeiden lässt. Bei der Planfeststellungstrasse handelt es sich um die Variante mit dem geringsten Flächenbedarf. Unter Berücksichtigung des Kompensationskonzeptes und der getroffenen Vermeidungsmaßnahmen (Getrennte Lagerung des Oberbodens mit Verwendung zur Andeckung, Begrenzung des Baufeldes) kommt es zu keiner erheblichen und teils auch nur zeitlich begrenzten Beeinträchtigung für das Schutzwert Fläche und Boden.

## 2.2.4 Schutzwert Luft und Klima

Baubedingt wird es während der Bauzeit zu vermehrter Staubentwicklung im Baustellenbereich kommen. Es kommt zu einem erhöhten Schadstoffausstoß durch Baustellenfahrzeuge. Durch die entstehende OU der B 289, die im Talraum in Dammlage verläuft, kann der Kaltluftabfluss und somit auch der Luftaustausch eingeschränkt werden. Erhebliche Auswirkungen auf den Luftaustausch in den Siedlungsbereichen sind jedoch aufgrund des eher geringen räumlichen Bezugs nicht zu erwarten. Durch den Betrieb der neuen B 289 wird sich der Beeinträchtigungskorridor verlagern. Es wird ein Eintrag von Schadstoffen in zuvor unbelastete Bereiche erfolgen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Verlust klimarelevanter Freiräume (Kalt- und Reinluftentstehungsgebiete) und Elemente sowie die Zerschneidung von Luftleitbahnen infolge des fehlenden Siedlungsbezugs nur eine geringe Wirkung auf das Schutzwert Luft und Klima haben wird. Es sind keine erheblichen nachteiligen Beeinträchtigungen zu erwarten.

#### 2.2.4.1 Auswirkungen auf das Globale Klima

Vor dem rechtlichen Hintergrund des Klimaschutzgesetzes (KSG) geht es vor allem um die Beurteilung, welche klimaschädlichen Treibhausgasemissionen (THG) mit dem Bau und der Nutzung der OU verbunden sind.

Die Betrachtung von bau-, anlage- und betriebsbedingten Emissionen kann Sektoren zugeordnet werden: „Industrie“ (Bauwirtschaft, Betrieb, Unterhaltung), „Verkehr“ (Verkehrsleistung, Transport), und „Landnutzung, Landnutzungsänderung“ (Eingriff, Kompensation).

##### Baubedingte Emissionen (Sektor Industrie)

Für die Berechnung der Lebenszyklusemissionen ist es erforderlich, die versiegelte Fläche incl. der Flächengröße der Brückenabschnitte der OU zu ermitteln. Zudem werden die sogenannten jährlichen Lebenszyklusemissionen, die auf Grundlage von Durchschnittswerten der spezifischen THG-Emissionen pro m<sup>2</sup>/Jahr versiegelter Fläche berechnet wurden, benötigt. Für Brückenabschnitte werden aufgrund von höherem Materialeinsatz und Bauaufwand Aufschläge für die Durchschnittswerte angegeben.

Für Bundesstraßen wird der Zahlenwert 4,6 kg CO<sub>2</sub>-eq / m<sup>2</sup> / a angesetzt. Für Brückenbauwerke beträgt der Wert 12,6 kg CO<sub>2</sub>-eq / m<sup>2</sup> / a.

Die Berechnung der Summe der zu erwartenden Lebenszyklusemissionen wird anhand folgender Gleichung verdeutlicht:

$$\text{THG}_{\text{ges}} [\text{kg CO}_2\text{-eq / a}] = \text{Fläche Trasse [m}^2\text{]} \times \text{THG}_{\text{spez}} [\text{kg CO}_2\text{-eq / m}^2\text{ / a}] + \text{Fläche Brücken [m}^2\text{]} \times \text{THG}_{\text{Brücke}} [\text{kg CO}_2\text{-eq / m}^2\text{ / a}]$$

Für die OU beträgt die Gesamtfläche der Trasse 39.319 m<sup>2</sup> und Gesamtfläche der Brückenbauwerke 2.275 m<sup>2</sup>.

Durch das Einsetzen der Werte in die THG<sub>ges</sub> – Formel ergibt sich: THG<sub>ges</sub> = 209.532 kg CO<sub>2</sub>-eq / a = 209,53 t CO<sub>2</sub>-eq / a

Während des Lebenszyklus der Straßeninfrastruktur ergeben sich somit THG-Emissionen von 209,53 t CO<sub>2</sub>-eq / a. Diese beinhalten die Emissionen, die beim Bau, der Erneuerung und der Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur entstehen.

##### Verkehrsbedingte Emissionen (Sektor Verkehr)

Im Zuge der Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wurden für alle angemeldeten Projekte auch die damit einhergehenden Veränderungen bezüglich der THG-Emissionen ermittelt. Die entsprechenden Ergebnisse sind im Projektinformationssystem (PRINS) für jedes im Bedarfsplan enthaltene Projekt unter dem Link: <https://bvwp-projekte.de/strasse/B289-G015-BY/B289-G015-BY.html> für die Öffentlichkeit frei einsehbar.

Sämtlichen Bewertungen und Berechnungen im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplans liegen die von den Straßenbauverwaltungen der Länder gemeldeten jeweiligen Anmeldetassen und -daten zu Grunde. Die Verkehrszahlen für den Planfall 2030 basieren auf der so genannten Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMDV, in der die Netzbelastung deutschlandweit und verkehrsträgerübergreifend (Wasser, Luft, Straße, Schiene) für das Prognosejahr 2030 dargestellt ist. Da für die OU von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof zum Zeitpunkt der Bedarfsplanaanmeldung bereits ein Vorentwurf vorlag und diese Planung im Zuge der Planfeststellung nur unwesentlich geändert wurde, entspricht die Anmeldetrasse für den Bedarfsplan im Wesentlichen der beantragten Planfeststellungstrasse. Auch die Datengrundlage im Hinblick auf den Verkehr stimmt im vorliegenden Fall gut überein. So wurde bei der Fortschreibung des Bedarfsplans zur Ermittlung der Auswirkungen für den Planfall eine mittlere werktägliche Verkehrsbelastung von 9.000 Kfz/24h angesetzt bei einem mittleren Lkw-Anteil von 12 %, während die im Verkehrsgutachten für das Planfeststellungsverfahren ermittelte werktägliche Prognosebelastung 2035 bei 8.900 Kfz/24h und einem Lkw-Anteil von 13 % liegt.

Zur Darstellung der zu erwartenden THG-Emissionen aus dem Sektor Verkehr können deshalb die Daten aus dem Projektinformationssystem PRINS zum Gesamtprojekt B 289 OU Mainroth/Rothwind - und OU Fassoldshof (B289-G015-BY) des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) verwendet werden.

Im PRINS finden sich die entsprechenden Informationen zu den verkehrsbedingten Emissionen des Gesamtprojekts unter dem Gliederungspunkten 1.6 „Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen“. Die unter 1.6 dargestellten Werte in der Tabelle „Veränderung der Abgasemissionen (PV+GV)“ beziehen sich ausschließlich auf die Abgasemissionen, die sich aus dem Betrieb des Projekts nach Realisierung ergeben würden, dargestellt in Tonnen pro Jahr (t CO<sub>2</sub> / a). Ein negativer Wert bedeutet dabei eine Reduzierung der Schadstoffe, ein positiver Wert hingegen eine Erhöhung. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass im Straßenverkehr bei den THG-Emissionen im Wesentlichen der CO<sub>2</sub>-Ausstoß eine relevante Rolle spielt und andere Treibhausgase allenfalls nur am Rande zu betrachten sind.

Für die OU von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof im Zuge der B 289 (Gesamtprojekt B289-G015-BY) ergeben die Berechnungen laut PRINS eine Reduzierung der verkehrlichen THG-Emissionen um 860,38 t CO<sub>2</sub> / a.

Die weiteren Treibhausgase reduzieren sich wie folgt:

Stickoxid-Emissionen um 1,56 t NO<sub>x</sub> / a, Kohlenmonoxid-Emissionen um 3,49 t CO / a, Kohlenwasserstoff-Emissionen um 0,17 t HC / a, Feinstaub-Emissionen um 0,02 t PM / a und Schwefeldioxid-Emissionen um 0,02 t SO<sub>2</sub> / a.

#### Anlagenbedingte Emissionen (Sektor Landnutzungsänderungen)

Grundsätzlich gilt es, Landnutzungsänderungen – insbesondere das Eingreifen in klimarelevante Böden und Biotopstrukturen – durch das Vorhaben im Sinne des Vermeidungsgebotes auf ein Minimum zu reduzieren. Als klimaschutzrelevante Wirkung hinsichtlich Böden wurde die Versiegelung von Aueböden (Vega) und grundwasserbeeinflussten Böden (Gley, Gley-Vega und Vega-Gley) herangezogen. Durch die geplante Baumaßnahme kommt es zu einem Verlust von ca. 12,3 ha klimaschutzrelevanter Böden. Wald ist durch die Baumaßnahme nicht betroffen. Biotopflächen (Gehölze, Grünland und andere Biotope wie Staudenfluren) werden im Umfang von 3,5 ha versiegelt und gehen damit verloren. Es sind auch sonstige naturnahe Biotope in einem Umfang von 0,05 ha betroffen. Demgegenüber steht die Entwicklung von Biotopflächen auf den Ausgleichsflächen im Umfang von 12,92 ha, die positive Auswirkungen auf die Klimabilanz hat.

Zusammenfassend steht einem Eingriff (bau- / anlagebedingte Flächeninanspruchnahme) von 15,85 ha eine Kompensation (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) von 12,92 ha entgegen.

#### Gesamtbewertung

Die vom Vorhabenträger vorgelegte Berechnung orientiert sich an dem "Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern" (Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH v. 17.11.2022), eingeführt mit Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 17.11.2022 (Az.: StMB-41.2-4380-2-1-2). Die Gesamtbilanz der vorhabenbezogen zu erwartenden THG-Emissionen ist demnach nach den Sektoren Industrie, Verkehr und Landnutzung zusammenzuführen.

Mit der vorstehend dargestellten Berechnung legt der Vorhabenträger eine anlagebedingte Lebenszyklusemission von 209,53 t CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Jahr dar.

Zum Sektor "Verkehr" ergeben die Berechnungen laut PRINS eine Reduzierung der verkehrlichen THG-Emissionen um 860,38 t CO<sub>2</sub> / a. Dies dürfte vorwiegend aus der Vermeidung von Stauungen („Stop & Go“) im Innerortsbereich zugunsten einer verflüssigten Verkehrsführung auf der neuen OU herrühren.

Weiter in die Betrachtung einzubeziehen sind nach dem genannten Methodenpapier Emissionsanteile aus dem Sektor "Landnutzungsänderung". Böden mit besonderer Funktionsausprägung für den Klimaschutz (z.B. Vegetationskomplexe mit feuchter bis nasser Ausprägung) werden vorliegend mit 12,3 ha in Anspruch genommen. Biotopflächen gehen im Umfang von 3,5 ha verloren. Die angeordneten Ausgleichsmaßnahmen (Entwicklung von Biotopflächen auf den Ausgleichsflächen auf 12,92 ha) führen zu Verbesserungen bei der Klimaschutzfunktion, die die vorgehend geschilderten Verluste abmildern.

In der Gesamtbewertung kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dahingestellt bleiben, ob die Reduzierung der verkehrsbedingten THG-Emissionen tatsächlich in vollem Berechnungsumfang eintreten werden. Immerhin werden in diesem Planfeststellungsbeschluss zugunsten der Verkehrssicherheit an den Anschlussstellen Mainroth und Fassoldshof Lichtsignalanlagen vorgesehen, die die Verflüssigung des Verkehrs gegenüber der PRINS-Berechnung wieder etwas relativieren. Es bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde überdies Zweifel, ob die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehrssektor wirklich geeignet sind, die baubedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen - wie vom Vorhabenträger dargestellt - weit zu überwiegen. Es könnte sich auch so darstellen, dass aus dem Sektor „Verkehr“ allein sich keine großen Auswirkungen auf die THG-Emissionen ergeben, da mit der neuen OU nur der Verkehr von der B 289 (alt) auf die B 289 (neu) verlagert wird. Damit würde sich das Projekt nicht positiv auf das globale Klima auswirken, sondern annähernd klimaneutral sein.

Eine erheblich nachhaltige Wirkung auf das Schutzgut Globales Klima ergibt sich jedenfalls nicht. Eine positive Wirkung des Projekts auf das globale Klima wird rechtlich nicht gefordert. Die THG-Emissionen sind nach den Vorgaben des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG zu „berücksichtigen“. Im Rahmen der Abwägung sind folglich die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz - bezogen auf die in §§ 1,3 KSG konkretisierten nationalen Klimaziele - in die Entscheidungsfindung einzustellen und mit entsprechendem Gewicht zu berücksichtigen (siehe C 3.5.7).

## 2.2.5 Schutzgut Wasser

Während des Baus der Bundesstraße kann es zu Stoffeintrag in örtliche Gewässer kommen. Durch die Verwendung von Sandfängen und Absetzbecken wird der Sedimenteneintrag in Bäche und Stillgewässer vermieden.

Anlagenbedingt wird ein südlich von Rothwind gelegener zum Angeln genutzter Teich am nördlichen Rand überschüttet (Fl.Nr. 1851, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach). Der Uferbereich wird mit einer geschwungenen Uferlinie, Bepflanzung und Flachwasserbereichen naturnah gestaltet. Bei Rothwind muss der Rohrbach als Gewässer 3. Ordnung verlegt werden. Auf Befestigungen wird verzichtet und der Bach weitgehend naturnah gestaltet. Die Trasse verläuft streckenweise im Überschwemmungsgebiet in Dammlage. Hierdurch erfolgt ein Verlust von Retentionsraum, der sich bei Hochwasserereignissen auswirken könnte. Zur Vermeidung von Auswirkungen auf das Hochwassergeschehen ist ein Retentionsraumausgleich vorgesehen. Anlagebedingt gehen bodenabhängige Wasserversickerungsfunktionen durch Versiegelung bisher unversiegelter Flächen nachhaltig verloren. Die mit der Baumaßnahme verbundene Netto-Neuversiegelung von 8,2 ha führt zu einem verstärkten Abfluss von Oberflächen-

wasser. Durch die Anlage eines Regenrückhaltebeckens und von Versickerungsanlagen werden Veränderungen auf das örtliche Gewässersystem minimiert.

Im Rahmen des Ausbaus wird ein neues Regenrückhaltebecken errichtet. Gefährdungen durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) in das Oberflächen- und Grundwasser werden dadurch gemindert.

Zusammenfassend lässt sich feststellen: Die Wirkfaktoren auf das Schutzgut Wasser, namentlich die Beeinträchtigung des Gebietswasserhaushalts infolge verringriger Retention und erhöhter Abflussspitzen sowie bau- und betriebsbedingte Schadstoffeinträge in Oberflächen- und Grundwasser und die Verminde rung der Hochwasserretention, werden durch Rückhaltung und Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers, durch Absetzbecken und Schutzvorkeh rungen nach DIN 18920 und durch einen Retentionsraumausgleich vermieden. Damit sind im Ergebnis unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastun gen und der getroffenen Vermeidungsmaßnahmen insgesamt keine erhebli chen nachteiligen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.

## 2.2.6 Schutzgut Landschaft

Während der Bauzeit ist im Bereich der Baufelder mit temporären Veränderungen des Landschaftsbilds, u.a. durch Baucontainer oder Baufahrzeuge sowie die Lagerung von Material und Zwischenlagerung von Oberboden zu rechnen. Das Erscheinungsbild der an Bauflächen angrenzenden Vegetationsbestände wird temporär durch Staubablagerungen verändert. Bei der Nutzung des Tal raums zur Erholung ergeben sich möglicherweise Einschränkungen bei der Wegenutzung.

Im Westen des Gebiets durchschneidet die B 289 (neu) den Hangbereich nörd lich der Bahnlinie. Einige strukturbildende Hecken gehen hierdurch verloren. Aufgrund des Verlaufs der Trasse weitgehend in Einschnittslage bleiben die Wirkungen auf das Landschaftsbild begrenzt. Im weiteren Verlauf quert die Trasse die Bahnlinie mit einem Brückenbauwerk. Das Bauwerk und die zufüh renden Rampen besitzen eine deutliche Wirkung auf das Landschaftsbild. Durch den Verlauf der B 289 in der Mainaue in Dammlage erfolgt eine Verän derung des Landschaftsbildes. Für die Naherholung genutzte Wege erfahren eine Beeinträchtigung durch die neue Trasse. Im weiteren Verlauf der Trasse in Dammlage, wird die Beeinträchtigung durch die gebündelte Führung mit der Bahnlinie begrenzt. Westlich von Rothwind (GVS) und südöstlich von Fassoldshof (B 289) sind zwei weitere Straßenüberführungen über die Bahnlinie geplant. Die Bauwerke besitzen eine landschaftsbildprägende Wirkung. Südlich von Fassoldshof schwingt die Trasse nochmals in den Talgrund aus. Die Trasse ist vom Radweg aus zwar sichtbar, die optische Wirkung verbleibt

aber aufgrund der Entfernung im tolerierbaren Bereich. Die Überführung der B 289 (neu) über die Bahn südöstlich Fassoldshof hat ebenfalls eine landschaftsprägende Wirkung.

In der BayKompV werden keine klar definierten Vorgaben für den Wirkraum einer Mastenerhöhung und –verlegung einer Stromleitung angegeben. Aus diesem Grund wird der sogenannte „Winderlass“ herangezogen. Dieser legt den Radius des Untersuchungsraumes für Windkraftanlagen fest, er beträgt das 15-fache der Anlagenhöhe. Gemäß den Vollzugshinweisen zur BayKompV sind Masterhöhungen ab 10 Prozent in ihrer vorhabenbezogenen Wirkung zu bewerten. Im vorliegenden Fall werden die Maste Nr. 30, 31, 35 und 37 der Freileitung Nr. E90 um mehr als 10 Prozent erhöht. Mast Nr. 30 erreicht eine Endhöhe von 48,40 Meter und ist damit der höchste Mast bei der geplanten Maßnahme. Somit ergibt sich für die Betrachtung und Bewertung des Landschaftsbildes im Untersuchungsraum ein Korridor mit einem Radius von 750 Metern um den Maststandort (vgl. Planunterlage 16.12.1 - Anhang 1). Für die Bewertung der Intensität der vorhabenbezogenen Wirkung gibt die BayKompV (Anlage 5) die vier Bewertungsstufen nicht erheblich, gering, mittel und hoch vor. Für Hochspannungsfreileitungen gelten die Vollzugshinweise vom 28.05.2015 zum Ausgleich bestimmter vertikaler Eingriffe gemäß der BayKompV, so dass im vorliegenden Fall die Bewertungsstufen nach den Masthöhen bzw. Masterhöhungen wie folgt festgelegt werden:

#### Masterhöhungen

- unter 10 Prozent Höhendifferenz Altanlage zu Neuanlage: nicht erheblich
- 10 Meter bis 20 Meter Endhöhe der Anlage: gering
- über 20 Meter bis 30 Meter Endhöhe der Anlage: mittel
- über 30 Meter Endhöhe der Anlage: hoch

An den von der Maßnahme betroffenen Masten Nr. 30, 31, 35 und 37 der Ltg. Nr. E90 findet eine Erhöhung von mehr als 10 % statt. Alle vier Maste sind mehr als 30 Meter hoch. Die Intensität der vorhabenbezogenen Wirkung wird somit als hoch bewertet. Wie dargelegt, ist eine Kompensation für das Schutzgut Landschaftsbild erforderlich. Die Kompensation erfolgt durch eine Ersatzgeldzahlung. Nach § 19 Abs. 2 BayKompV sind in der Regel Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Mast- oder Turmbauten, die höher als 20 Meter sind, nicht ausgleichbar. Nach § 15 Abs. 6 BNatSchG hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten, wenn ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt wird, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind. Die Ersatzgeldzahlungen sind unter Auflagen A.3.9.5 und A.3.9.6 festgelegt.

Insgesamt werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Neugestaltung des Landschaftsbildes mit landschaftstypischen Gehölzen und Bäumen sowie landschaftsgerechter Eingrünung der Dammböschungen, Nebenflächen und

Rückhaltebecken die Auswirkungen für das Schutzgut Landschaftsbild minimiert. Dennoch verbleiben dauerhaft erhebliche Beeinträchtigungen. Diese sind mit dem entsprechenden Gewicht zu berücksichtigen und in die Abwägungsentscheidung einzustellen (siehe C 3.5.6).

## 2.2.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Eingriffsbereich liegen keine bekannten Bodendenkmäler. Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind unter Berücksichtigung der festgesetzten Auflagen nicht zu erwarten.

## 2.2.8 Wechselwirkungen

Bei der Beschreibung der Wechselwirkungen zwischen den vorstehend behandelten Schutzgütern geht es um die Wirkungen, die durch eine gegenseitige Beeinflussung der Umweltbelange entstehen. Wesentliche Wechselwirkungen gehen von der derzeitigen Nutzungsverteilung aus. Diese wird von der vorhandenen infrastrukturellen Nutzung (Bestandstrasse der B 289) sowie durch die daran anschließende landwirtschaftliche Nutzung geprägt.

Durch das Zusammenspiel von Klima, Relief, Ausgangsgestein mit Bodenbildung entstanden für den Naturraum typische Standortbedingungen mit speziellen Vorkommen von Pflanzen und Tieren. In den Hangbereichen herrschten ursprünglich Magerstandorte vor, die durch den Wechsel von Magerrasen und Hecken geprägt waren. Diese bieten Lebensraum für u.a. viele Insektenarten wie Heuschrecken und Schmetterlinge. Durch Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung wurden die Offenlandstandorte teils in Ackerland und Intensivgrünland umgewandelt. Für den Standort typische wertvolle Eigenschaften gingen hierdurch bereits teilweise verloren. In der ursprünglich feuchten, durch Überschwemmungen geprägten Mainaue konnten sich Schwemmlandböden (Auelehme) mit besonderen Standortfunktionen für Pflanzen (z.B. feuchte Hochstaudenfluren, Feuchtwiesen) und Tiere (Wiesenbrüter, Libellen, Heuschrecken, Amphibien) ausbilden. Durch Entwässerung und landwirtschaftliche Nutzung wurden die besonderen Funktionen teilweise zurückgedrängt.

Der Bodenverlust bewirkt den weiteren Verlust von solchen Lebensräumen sowie die Veränderung des Mikroklimas. Die Austauschfunktion (Biotopverbund) zwischen den benachbarten Lebensräumen kann trotz der oben beschriebenen bereits bestehenden Beeinträchtigungen weiter negativ beeinflusst werden. Bau- und betriebsbedingt sind unfallbedingte Risiken mit negativen Wechselwirkungen auf die Schutzgüter nicht auszuschließen. Diese gehen jedoch nicht wesentlich über das bei Straßenbauvorhaben ohnehin zu erwartende Risiko

hinaus. Baubedingte Risiken werden durch Vermeidungsmaßnahmen gemindert. Auf betriebsbedingte Risiken ist situationsbedingt zu reagieren.

Diesen möglichen negativen Wechselwirkungen stehen positive Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Mensch und menschliche Gesundheit gegenüber, die durch die Entlastung der innerörtlichen Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr eintreten werden.

## 2.3

### Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

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

Die in den vorstehenden Abschnitten C.2.2.1 bis C.2.2.8 beschriebenen Auswirkungen der OU Mainroth – Rothwind - Fassoldshof stehen einer Zulassung des Vorhabens nicht entgegen (§§ 25 und 26 UVPG).

Unter Berücksichtigung des mit der Umweltverträglichkeitsprüfung verfolgten integrativen Ansatzes, der nicht eine rein biologisch ausgerichtete Betrachtungsweise, sondern eine Gesamtbewertung aller Vorhabenauswirkungen gebietet, ist trotz individueller Beeinträchtigungen und negativer Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter das Vorhaben insgesamt als umweltverträgliche Lösung der planerischen Aufgabenstellung zu bewerten. Das Vorhaben ist letztlich auch umweltverträglich, da die vorstehend geschilderten nachteiligen Auswirkungen (insbesondere auf die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt, Boden und Landschaft) durch umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie durch Maßnahmen zur Konfliktminimierung soweit reduziert werden konnten, dass im Rahmen der vorzunehmenden Gesamtbetrachtung des Vorhabens (unter Einbeziehung eben dieser Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) die positiven Auswirkungen des Vorhabens überwiegen und somit letztlich zur Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens führen. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung mit ein.

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung ist das Vorhaben des Staatlichen Bauamts Bayreuth, das eine Verlegung der Bundesstraße B 289 aus den Ortschaften Mainroth, Rothwind und Fassoldshof plant. Hierbei erfolgt eine

Neutrassierung südlich der Ortschaften. Die Verlegung der Trasse wird unter anderem notwendig, um den hoch belasteten Ortsdurchfahrten von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof durch eine Verkehrsentlastung nachhaltige städtebauliche Entwicklungschancen und verbesserte Wohn- und Lebensverhältnisse zu ermöglichen.

Im Hinblick auf eine vergleichende Darstellung von Planungsalternativen wird auf die Ausführungen in Kapitel 3 des Erläuterungsberichtes (Planunterlage 1) verwiesen. Diese Variantenuntersuchung zeigt auf, dass die gewählte Trasse die Variante mit den insgesamt geringsten Eingriffen in den betrachteten Gesichtspunkten darstellt. Eine weiter entfernte Variante wäre mit noch stärkeren Eingriffen eines vollständigen Trassenneubaus verbunden. Die Nullvariante (Verkehr verläuft weiter auf der B 289 (alt)) entfällt aufgrund der Verkehrsbelastungen in den Ortschaften.

Durch das Straßenbauvorhaben kommt es zu einer Nettoneuversiegelung auf einer Fläche von ca. 8,2 ha, insbesondere im Bereich der eigentlichen Trassenverlegung. Weiterhin werden unbefestigte Nebenflächen auf ca. 14,8 ha überbaut. Eine zeitlich vorübergehende Beeinträchtigung von Biotopen von mindestens mittlerer Wertigkeit erfolgt auf ca. 8,82 ha, zusätzlich erfolgt eine solche zeitliche Beeinträchtigung auf ca. 13,7 ha Acker und Intensivgrünland. Diese Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in den Ausgangszustand zurückgeführt und fallen somit nicht unter einen dauerhaften Flächenverbrauch. Zusätzlich werden ca. 13,6 ha weitere Flächen zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft in Anspruch genommen.

Unter Berücksichtigung der durchgeführten Lärmprognosen sind für das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit keine gesundheits- und eigentumsschädigenden Beeinträchtigungen zu erwarten. Es kann festgestellt werden, dass das Schutzgut Mensch durch die neue Trasse der B 289 zwar in den Ortsrandbereichen von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof mit neuen Emissionsbelastungen (Lärm, Schadstoffe) erstmalig beeinträchtigt wird; jedoch werden die maßgebenden Immissionsschutzwertgrenzwerte in allen bebauten Bereichen zumindest eingehalten, in den meisten Bereichen jedoch unterschritten. Insoweit werden keine zusätzlichen betriebsbedingten Lärm- schutz- oder sonstigen Immissionsschutzvorkehrungen erforderlich. Besonders positiv ist ferner zu berücksichtigen, dass es nach der Realisierung der Verle- gungsmaßnahme zu einer deutlichen Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen in den derzeit noch bestehenden Ortsdurchfahrten von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof kommen wird. Dort stehen die Wohnhäuser zum Teil direkt an der Fahrbahn der derzeitigen B 289. Diese Entlastungen werden qua- litativ und quantitativ größer sein als die Neu- bzw. Zusatzbelastungen in den angesprochenen künftigen Ortsrandbereichen. Baubedingte Belastungen wer- den in der Regel nur tagsüber und an Werktagen zunehmen und soweit wie mög- lich minimiert. Die Erholungsfunktion erfährt dauerhaft ebenfalls keine zu-

sätzlichen Einschränkungen, baubedingte Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion sind ebenfalls nur von vorübergehender Natur und werden ebenfalls weitest möglich minimiert.

Die Auswirkungen auf das Schutzwertgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ergeben sich durch Versiegelung und Überbauung. Durch Flächenverlust gehen Tier- und Pflanzenlebensräume verloren, ebenso durch die Zerschneidungswirkung für nicht fliegende Tiere und durch Lärm, Schadstoffe und Kollisionsgefahr infolge des Straßenbetriebs. Mit dem Bau der OU stellt die Versiegelung von Ackerflächen und die Versiegelung und (sonstige) Überbauung von relativ extensiv genutztem Grünland bei gleichzeitigem Verlust von Bruthabitateen von bodenbrütenden Vogelarten die maßgebliche Eingriffssituation dar. Der Kompensationsbedarf gem. BayKompV beträgt 889.918 Wertpunkte. Bei Berücksichtigung des Kompensationsbedarfs für die Maßnahmen an der 110-kV-Freileitung Ltg. Nr. E90 von 19.513 beträgt die Summe 909.431 Wertepunkte.

Zur Vermeidung weiterer Eingriffstatbestände werden Schutzmaßnahmen ergriffen und zum naturschutzfachlichen Ausgleich werden im näheren Umfeld der OU Ackerflächen aufgewertet und im Sinne der Zielart Feldvögel (Feldlerche, Rebhuhn) durch produktionsintegrierte Maßnahmen optimiert. Die Maßnahmen sind darauf ausgelegt, den am stärksten beeinflussten Tiergruppen „Vögel“ und „Reptilien“ vor Baubeginn Ersatzlebensräume zur Verfügung zu stellen. Unvermeidbare erhebliche Umweltauswirkungen auf die Schutzwertgüter Tiere und Pflanzen werden durch Kompensationsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen im räumlichen und funktionalen Zusammenhang zu den beeinträchtigten Werten und Funktionen von Natur und Landschaft gleichartig ausgeglichen oder gleichwertig ersetzt.

Der Ausgleich für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird durch eine gestaltende Bepflanzung der Straßennebenflächen hauptsächlich durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen 6.1 G bis 6.7 G erbracht.

Damit können die entstehenden Beeinträchtigungen des Schutzwertgutes Landschaftsbild und Erholung insoweit räumlich begrenzt und so stark gemindert werden, dass unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bereits bestehende Bahnlinie neue bzw. zusätzliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes minimiert wird. Die Auswirkungen werden abgemildert, da die neu entstehenden Dammböschungen, Nebenflächen und das Rückhaltebecken mit Gestaltungsmaßnahmen landschaftsgerecht eingegrünt werden und das Landschaftsbild mit landschaftstypischen Gehölzen aufgewertet wird. Im Westen verläuft die B 289 (neu) - bevor sie die Bahnlinie quert - in einer Einschnittslage. Die Wirkungen auf das Landschaftsbild bleiben hier begrenzt. Durch den weiteren Verlauf der neuen Trasse zwischen der bestehenden Bahnlinie und der bestehenden Strommasten wird auch dort die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds begrenzt. Die zusätzlichen Brückenbauwerke über die Bahn besitzen allerdings dauerhaft eine landschaftsbildprägende Wirkung. Es verbleiben somit dauerhaft

erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Diese sind mit dem entsprechenden Gewicht zu berücksichtigen und in die Abwägungsentscheidung einzustellen (siehe C 3.5.6).

Im Hinblick auf das Schutzgut Boden sind erhebliche Auswirkungen nicht zu erwarten. Es wurde auf eine flächensparende Planung geachtet. So wurde unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastung und des ökologisch wertvollen Planungsraumes die Variante mit dem geringsten Flächenbedarf gewählt. Temporäre Baufelder wurden auf ein Mindestmaß beschränkt. Sie werden nach Abschluss der Baumaßnahmen zurückgebaut und wieder rekultiviert.

Dadurch, dass in der vergleichenden Betrachtung der möglichen Trassenalternativen mit der Variante 1a die Variante mit den insgesamt geringsten Eingriffen in Natur und Landschaft gewählt wurde, konnte auch das Ausmaß der Bodeninanspruchnahme für das landschaftspflegerische Kompensationskonzept weitestgehend minimiert werden. Mit der Multifunktionalität von bestimmten naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen, die gleichzeitig auch den erforderlichen Hochwasserretentionsausgleich gewährleisten bzw. Kohärenzsicherungsmaßnahmen für die Eingriffe in das FFH- bzw. Vogelschutzgebiet darstellen, konnte eine weitere Minimierung der Bodeninanspruchnahme erzielt werden. Bei den Flächen, die für Kompensationsmaßnahmen beansprucht werden, bleiben die natürlichen Bodenfunktionen weitgehend erhalten. Diese Flächen werden im Sinne ihrer Bedeutung für Natur und Landschaft ökologisch aufgewertet. Der Verlauf der OU so nah wie möglich an der bestehenden Bahnlinie vermeidet auch die Schaffung von unwirtschaftlich zu bewirtschaftenden Grundstücken.

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

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

Das Schutzgut Klima und Luft erfährt durch den Bau der OU ebenfalls keine bedeutsamen nachhaltigen oder erheblichen Veränderungen gegenüber dem bestehenden Zustand. Während der Bauzeit kann es zu temporärer Staubentwicklung im Baustellenbereich kommen. Grenzwertüberschreitungen von Luftschatdstoffen treten nicht ein. Auch eine großräumige Beeinträchtigung von Frischluftabflüssen, Kaltluftbildungen und -abflüssen mit Bedeutung für Siedlungsflächen sind nicht zu erwarten. Die nahen Siedlungsbereiche werden

durch die bisherigen Frischluftbahnen weiterhin ausreichend mit Frischluft versorgt, so dass diese Wirkung als unerheblich angesehen wird. Beeinträchtigungen während der Bauphase sind nur von vorübergehender Natur und werden soweit wie möglich minimiert.

Durch den Bau der OU von Mainroth der B 289 sind gewisse Auswirkungen auf das Globale Klima infolge von THG-Emissionen zu erwarten, die insgesamt aber ebenfalls als nicht erheblich bewertet werden. Es wird auf die ausführlichen Ausführungen unter C.2.2.4.1 verwiesen.

Die Projektwirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter werden als nicht erheblich bewertet. Wie unter C.2.2.7 beschrieben, sind keine erheblichen baubedingten Auswirkungen auf Bau- oder Bodendenkmäler zu erwarten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass -unter Berücksichtigung aller Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen – insgesamt noch vertretbare nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind und sich das planfestgestellte Straßenbauvorhaben letztlich als umweltverträglich erweist.

### **3 Materiell-rechtliche Würdigung**

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

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

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

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

#### **3.2 Rechtswirkungen der Planfeststellung**

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens einschließlich der hierfür notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von

ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (§ 17c FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 BayVwVfG). Es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 17c FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG). Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich darüber hinaus auch auf alle notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Sie erfassen sämtliche Anlagen, die aus Anlass der Durchführung des konkret planfestgestellten Vorhabens unumgänglich sind, also ausgeführt werden müssen. Der Zweck der Planfeststellung ist die Regelung grundsätzlich aller Probleme, die vorhabenbedingt aufgeworfen werden. Es soll in Übereinstimmung mit dem gelgenden Recht eine für alle Betroffenen gerechte Lösung herbeigeführt werden.

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

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird der Plan des Staatlichen Bauamts Bayreuth festgestellt; gleichzeitig wird darin über die im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen entschieden (§ 17b FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen über die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (§ 17b FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Unter den Begriff des Allgemeinwohls fallen alle öffentlichen Belange, die von der Rechtsordnung als schützenswerte Interessen anerkannt sind. Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen oder Rechte eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit o.ä. billigerweise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Ob ein solcher Nachteil erheblich ist, ist danach zu beurteilen, ob er angesichts der Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit der Rechte oder Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zugemutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden oder eine Entschädigung erfolgt (§ 17b FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG). Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen interessengerechter Abwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung des geplanten Vorhabens für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar sind. Soweit das Maß der Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen entsprechende Regelungen, so ist die Zumutbarkeitsgrenze nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

**3.3 Planungsermessens**

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

Das Abwägungsgebot verlangt, dass

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

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

**3.4 Planrechtfertigung bzw. Erforderlichkeit der Baumaßnahme**

Voraussetzung jeder planerischen Entscheidung ist die Rechtfertigung des Vorhabens, da der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkung entfaltet.

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

In dieser Hinsicht wird das beantragte Straßenbauvorhaben zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Planung entspricht den Ergebnissen der vorbereiteten Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung ge-

rechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

### 3.4.1 Notwendigkeit der Maßnahme

Der Bau der OU Mainroth – Rothwind - Fassoldshof im Zuge der B 289 ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Das öffentliche Interesse am Bau der OU spiegelt sich in der aktuellen Ausweisung im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen wieder. Mit der Aufnahme der OU Mainroth - Rothwind - Fassoldshof in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (= Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG; zuletzt geändert durch Art. 2 G.v. 22.12.2023), steht das Verkehrsbedürfnis des Vorhabens fest.

Dort ist die OU Mainroth - Rothwind - Fassoldshof in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft und mit einem hohen verkehrswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis (in Höhe von 6,1 [-]) ausgewiesen. Die hohe Dringlichkeitskategorie und das Ergebnis des zentralen Bewertungsmoduls (Nutzen-Kosten-Analyse) untermauern mit Nachdruck die verkehrliche Baunotwendigkeit /- würdigkeit sowie die angestrebten positiven Projektauswirkungen.

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

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

Das FStrAbG ist im Hinblick auf Netzverknüpfung, Ausbautyp und Straßenklasse für die Planfeststellungsbehörde verbindlich (§ 1 Abs. 2 FStrAbG). Dies schließt nicht aus, dass in der Abwägung andere öffentliche oder private Belange Vorrang erhalten können. Aus diesem Grund werden als Grundlage für die Abwägung und die sonstigen Entscheidungen im Folgenden die mit der Ver-

legung der B 289 verfolgten Planungsziele näher erläutert. Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen.

Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

Die betroffenen überregional bedeutsamen Straßenverbindungen sollen die regionalen und großräumig bedeutsamen Verbindungen verbessern und den steigenden Bedarf im Straßenfernverkehr als auch die gleichwertige Entwicklung aller Landesteile sichern.

Im vorliegenden Streckenabschnitt stellt die B 289 eine wichtige Verbindung zwischen den Oberzentren Coburg und Bayreuth dar und ist Teil einer Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung. Entsprechend den RIN ergibt sich aus der Verbindung der Oberzentren Coburg und Bayreuth eine Verbindungs-funktionsstufe 2. Die Bundesfernstraßen bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und haben einem weiträumigen Verkehr zu dienen (§ 1 FStrG). Nach § 3 FStrG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die Streckencharakteristik der B 289 in den bestehenden Ortsdurchfahrten entspricht nicht mehr den Anforderungen des § 1 FStrG an die Streckenführung moderner, sicherer und leistungsfähiger Bundesfernstraßen. Durch die Ortsdurchfahrten kommt es zu einem deutlichen Bruch in der Streckencharakteristik. Bei der vorhandenen werktäglichen Verkehrsbelastung von 9.300 - 10.300 Kfz/24h (Verkehrsanalyse 2017) auf dem Streckenzug, verbunden mit einem hohen Schwerverkehrsanteil (ca. 12 %) bieten sich aufgrund der Ortslagen kaum Überholmöglichkeiten und es ergibt sich somit nur eine erheblich reduzierte Reisegeschwindigkeit. Unzureichende Sichtverhältnisse und Knotenpunktausbildungen, große Steigungen und eine Durchmischung der Verkehrsarten kennzeichnen den derzeitigen Straßenverlauf. Insbesondere die Ortsdurchfahrten weisen im Bestand erhebliche verkehrliche Defizite und Probleme auf. Der überwiegende Anteil des hohen Verkehrsaufkommens in den Ortsdurchfahrten wird vom Durchgangsverkehr bestimmt (Mainroth 87 %, Rothwind / Fassoldshof 97 % des Gesamtverkehrs). Durch die Überlagerung des Durchgangsverkehrs mit dem örtlichen Quell- und Zielverkehr kommt es zu Konflikten zwischen der Verbindungsfunktion und Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion mit einer daraus resultierenden eingeschränkten Leistungsfähigkeit sowie erheblichen Belastungen in den Ortslagen. Vor allem die zahlreichen direkten Grundstückszufahrten zur B 289 in Verbindung mit oft unzureichenden Sichtverhältnissen stellen ein erhöhtes Unfallrisiko dar. Weiterhin wird der Verkehrsfluss durch den Lade- und Lieferverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrten erschwert. In der Ortsdurchfahrt von Mainroth bestehen gravierende verkehrliche Mängel durch die unübersichtliche Kuppe im Steigungsbereich (Längsneigung bis zu 11 %) am östlichen Ortsende bei gleichzeitiger Einmündung einer Orts-

straße und der Kreisstraße LIF 14. Des Weiteren ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens das Überqueren der Fahrbahn für Fußgänger und den Radverkehr in diesem Bereich problematisch. Gehwegbreiten von teilweise unter 0,80 m unterschreiten die Regelbreite von 2,50 m deutlich und führen zu einer Gefährdung der Fußgänger. Ebenso kommt es durch die hohe Verkehrsbelastung in den deutlich ausgeprägten Verkehrsspitzen am Vormittag in Richtung Burgkunstadt (etwa 06.30 bis 08.00 Uhr) und am Nachmittag in Richtung Kulmbach (etwa 16.00 bis 18.00 Uhr) zu erhöhter Immissionsbelastung der Anwohner (Lärm und Abgase). Es besteht also neben der verkehrlichen Überlastung auch ein erhebliches Sicherheitsdefizit und eine erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung in den Ortsdurchfahrten. Diese verkehrstechnischen Defizite der B 289 in den Ortsdurchfahrten und die damit einhergehenden Belastungen der Anwohner lassen sich nur durch den Bau einer OU merklich mindern, welche den Durchgangsverkehr aus den Ortschaften verlagern würde.

Durch die deutliche Verkehrsentlastung der Ortskerne ergeben sich auch mehr Möglichkeiten für eine städtebauliche Entwicklung.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mit der neuen OU Mainroth - Rothwind - Fassoldshof die betroffenen Ortsdurchfahrten erheblich verkehrlich entlastet werden können. Durch den Bau der OU wird der Verkehr verstetigt und das Unfallgeschehen kann reduziert werden. Weiterhin verkürzt sich die Fahrtzeit zwischen den beiden Oberzentren Coburg und Bayreuth.

Wie unter B.1 beschrieben, macht das Straßenbauvorhaben auch Anpassungen an der bestehenden 110-kV-Freileitung, Ltg. Nr. E90, notwendig. Da es sich bei der Anpassung der Freileitung um eine notwendige Folgemaßnahme handelt, richtet sich die Projektveranlassung und damit die Planrechtfertigung nach dem strassenrechtlichen Vorhaben.

### 3.4.2 Defizite des Bestands und Planungsziele

Wesentliche Planungsziele sind die Verbesserung der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs, die Erhöhung der Verkehrssicherheit des gesamten Streckenzuges und die Verbesserung der Lebensqualität in Mainroth, Rothwind und Fassoldshof.

Das Straßenbauvorhaben ist unter B.1 beschrieben.

Gemäß der Verkehrsuntersuchung (Planunterlage 22.1), wird für den Prognose-Nullfall 2035 aufgrund der Verkehrsbedeutung der B 289 in den Ortsdurchfahrten von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof eine weitere Belastungszunahme um rund 10 % erfolgen. Für das vorhandene Straßennetz ohne OU ergeben sich damit für den Prognosehorizont 2035 am Werktag im Bereich westlich von Mainroth 10.200 Kfz/24h, im Abschnitt zwischen Mainroth und

Rothwind / Fassoldshof 10.800 - 10.900 Kfz/24h und östlich von Fassoldshof 12.000 Kfz/24h. Gemäß dem Verkehrsgutachten ergibt sich auf der neuen OU Mainroth - Rothwind - Fassoldshof für den Prognose-Planfall 2035 am Werktag eine Verkehrsbelastung von 8.900 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil am Werktag liegt bei rund 13 %. Entsprechend dem Verkehrsgutachten (s. Unterlage 22.1, Plan 9) ergeben sich für den Prognosehorizont 2035 folgende Verkehrsbelastungen (Jahresmittelwerte DTV):

Bereich	DTV in Kfz/24h	SV-Anteil in %
B 289 – AS Mainroth	9.300	10,0
AS Mainroth – AS Fassoldshof	8.100	10,6
AS Fassoldshof – B 289	10.100	9,6
AS Mainroth	1.200	5,6
AS Fassoldshof	2.800	4,6
KU 30	900	5,6
GVS nach Witzmannsberg	300	4,0

Durch den Bau der OU kann die bestehende B 289 mit den Ortsdurchfahrten von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof deutlich entlastet werden. Die Entlastungswirkungen auf den Ortsdurchfahrten liegen je nach betrachtetem Abschnitt zwischen 80 und 90 % im Gesamtverkehr und bei über 90 % im Schwerverkehr.

#### Verkehrssicherheit

Im Zeitraum vom 01.01.2012 bis 31.12.2022 ereigneten sich im Planungabschnitt insgesamt 59 Unfälle mit Personen- und Sachschaden, davon 3 Unfälle mit Schwerverletzten. Die Unfälle gliedern sich nach den folgenden Unfalltypen: 17 Fahrunfälle, 8 Abbiegeunfälle, 8 Unfälle beim Kreuzen / Einbiegen, 14 Unfälle im Längsverkehr und 12 sonstige Unfälle. Durch die Beseitigung der Defizite der bestehenden Strecke und die zukünftige Trennung der Verkehrsarten wird die Verkehrssicherheit deutlich verbessert. Aus Sicht der Raumordnung ist insbesondere eine deutliche Verkürzung der Reisezeit zwischen Coburg, Kulmbach und im weiteren Verlauf Bayreuth anzustreben. Die Maßnahme dient der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Ost-West-Achse B 289.

#### Umweltbeeinträchtigungen

Die Lärm- und Schadstoffemissionen in den Ortsdurchfahrten werden durch die Senkung des Verkehrsaufkommens erheblich reduziert und schaffen die Voraussetzung für eine Verbesserung des Straßenumfeldes. Hierfür wurden beispielhaft die Lärmimmissionen im Bereich der direkten Gebäude entlang der B 289 im Zuge der Ortsdurchfahrten von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof untersucht. Im Vergleich der Werte für den Prognosenullfall 2035 (Verkehrsaufkommen bis 2035 und bleibende Straßenverhältnisse) und der Prognose 2035 für den Planfall, ergeben sich bei den Gebäuden in der Ortsdurchfahrt von Main-

roth Reduzierungen der Beurteilungspegel von bis zu 14 dB(A). In den Ortsdurchfahrten von Rothwind und Fassoldshof ergeben sich Minderungen von bis zu 8 dB(A).

Durch die Straßenentwässerung - die Ableitung des Straßenwassers über Mulden und Zuführung in Regenrückhaltebecken bzw. die Versickerung über Böschungsbereiche - wird die Qualität des eingeleiteten Oberflächenwassers im Vergleich zur bestehenden Situation verbessert.

Im Umfeld der bestehenden B 289 erfolgt zudem durch die verringerte Verkehrsbelastung eine Entlastung für die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Ökologische Vielfalt, Boden sowie Luft und Klima.

### 3.4.3 Einwendungen zur grundsätzlichen Notwendigkeit

In vielen Einwendungen wird die grundsätzliche Notwendigkeit des Neubaus der OU bezweifelt.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen.

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

Die OU Mainroth – Rothwind – Fassoldshof ist im Zuge des Bundesverkehrswegeplanes 2030 für die Bundesstraßen im vordringlichen Bedarf enthalten. Die Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen stellt mit Gesetzeswirkung fest, dass das beantragte Projekt den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG entspricht. Diese Festlegung ist auch für dieses Planfeststellungsverfahren verbindlich (vgl. § 1 Abs. 2 FStrAbG). Etwas Anderes könnte sich nur dann ergeben, wenn der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung die Grenzen seines Ermessens überschritten hätte. Davon ist nur dann auszugehen, wenn die Feststellung des Bedarfs unzweifelhaft unsachlich wäre (vgl. BVerwG, NVwZ 1998, 1060). Dies ist hier nicht der Fall.

### 3.4.4 Einwendungen zur fehlenden Notwendigkeit aufgrund zukünftiger Verkehrsverhältnisse

In vielen Einwendungen werden Aussagen des durchgeführten Verkehrsgutachtens als Begründung für die Notwendigkeit der OU in Frage gestellt.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen.

In der für dieses Planfeststellungsverfahren maßgeblichen Verkehrsuntersuchung vom 12.03.2019 / 30.03.2022 kommt Herr Prof. Dr. Kurzak für das Jahr 2035 für den Prognose-Nullfall (kein Bau der OU) zum Ergebnis, dass aufgrund der Verkehrsbedeutung der B 289 in den Ortsdurchfahrten von Mainroth und Rothwind / Fassoldshof eine weitere Belastungszunahme um rund 10 % erfolgen wird. Für das vorhandene Straßennetz ohne OU ergeben sich damit für den Prognosehorizont 2035 am Werktag im Bereich westlich von Mainroth eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 10.200 Kfz/24h, im Abschnitt zwischen Mainroth und Rothwind / Fassoldshof 10.800 - 10.900 Kfz/24h und östlich von Fassoldshof 12.000 Kfz/24h.

Gemäß dem Verkehrsgutachten ergibt sich für den Prognose-Planfall (Bau der OU) auf der OU Mainroth - Rothwind - Fassoldshof für den Prognosehorizont 2035 am Werktag eine Verkehrsbelastung von 8.900 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil am Werktag liegt bei rund 13 % mit ca. 1.150 Lkw, Busse und Lastzüge pro Tag.

Der Einwender P7 macht geltend, dass der Schwerlastverkehr auf der B 289 im Bereich Mainroth in den letzten Jahren rückläufig war. Nach den Daten der Verkehrszählstelle westlich von Mainroth (Nr. 58339100) lag der DTV<sub>SV</sub> in 2015 bei 852 Lkw/Tag, in 2018 bei 804 Lkw/Tag, in 2019 bei 745 Lkw/Tag, in 2020 bei 698 Lkw/Tag, in 2021 bei 738 Lkw/Tag, in 2022 bei 720 Lkw/Tag und in 2023 bei 708 Lkw/Tag. Seit 2021 nimmt der Schwerverkehr leicht ab, aber der Schwerlastverkehr befindet sich in den Jahren auf einem konstant hohen Niveau. Aus Zählungen ist nicht absehbar, dass der Schwerverkehr in den kommenden Jahren drastisch abfallen wird. Durch die hohe Belastung ist es geboten, besonders den Schwerverkehr aus den Ortschaften auf die OU zu verlagern.

Einige Einwender (P18, P20, P21) machen geltend, dass sich die Verkehrsstruktur / Verkehrssituation zwischenzeitlich geändert habe und dies in dem Verkehrsgutachten berücksichtigt werden müsse. Gründe für die Änderung der Verkehrsstruktur seien insbesondere: Verkehrsrückgang in der Region, Steigerung von alternativen Antriebstechnologien (Elektromobilität, Wasserstoff), Einführung der Lkw-Maut in 2018, Zukünftiger Ausbau des ÖPNV und Digitalisierung der Arbeitswelt. Einige Einwender führen noch weitergehend aus, in Zeiten steigender Energiepreise und sinkender Ölverkommern müsse die Abkehr vom Autoverkehr und nicht seine weitere Förderung angestrebt werden.

Die Abhängigkeit Deutschlands von Ölimporten sei gesamtwirtschaftlich gefährlich und könne in Zukunft neue Wirtschaftskrisen verursachen. Stattdessen sollten alternative Verkehrskonzepte einschließlich der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und ein verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene gefördert werden. Diese Einwände betreffen nicht unmittelbar das gegenständliche Planfeststellungsverfahren; bei ihnen geht es vorrangig um grundsätzliche Fragen der Verkehrspolitik, die nicht im Rahmen dieses Verfahrens, sondern in den demokratisch legitimierten Gremien des Bundes und der Länder zu entscheiden sind.

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

Gemäß dem Bundesverkehrswegeplan 2030 soll das Verkehrsaufkommen im Vergleich zu 2010 bis 2030 analog zur Bevölkerungsentwicklung zwischen 0 % und 10 % sinken. Wenn der Bundesverkehrswegeplan von einem Rückgang des Verkehrsaufkommens für eine ganze Region ausgeht, bedeutet dies nicht zwangsläufig, dass das Verkehrsaufkommen auf einzelnen Straßen nicht doch steigen kann. Vor allem ist auf der wichtigen Ost-West-Verbindung B 289 nicht absehbar, dass in 2030 das Verkehrsaufkommen tatsächlich zurückgeht. An der Zählstelle 58339100 (westlich von Mainroth) lag das Verkehrsaufkommen DTV in 2010 bei 9.008 Kfz/24h. In 2023 lag der Wert bei 8.053 Kfz/24h. Seit dem Tiefpunkt in 2020 (7.266 Kfz/24h) nahm das Verkehrsaufkommen deutlich zu. Steigt das Verkehrsaufkommen weiter in diesem Umfang kann der Wert von 2010 bis 2030 wieder erreicht werden. Auch an der Zählstelle 58349170 (südlich von Schwarzach) kann der Wert von 2010 bis 2030 erreicht werden.

Auch eine Zunahme von alternative Antriebstechnologien - wie elektrische Antriebe, Brennstoffzellenantriebe, Hybride Antriebssysteme oder Gasantriebe – macht keine erneute Überprüfung des Verkehrsgutachtens notwendig. Der Umstieg auf andere Antriebssysteme führt nicht zu einer Änderung an dem Verkehrsaufkommen.

Die Einführung der Lkw-Maut auf der B 289 am 01.07.2018 hatte auch keinen nennenswerten Einfluss auf die Verkehrsentwicklung. Wie schon weiter oben dargelegt, bewegt sicher der Schwerverkehr seit 2018 auf einem konstanten Niveau. Auch auf den weiteren Zählstellen im Umfeld der Baumaßnahme (Nr. 58349170 und Nr. 58349169) bewegt sich der Schwerlastverkehr seit 2018 auf einem konstanten Niveau.

Die drei betroffenen Ortschaften Mainroth, Rothwind und Fassoldshof sind bereits an den ÖPNV angebunden. In Mainroth und Mainleus gibt es Bahnhaltestellen. Rothwind und Fassoldshof sind über die Buslinie 1323 und den Rufbus 1324 an den Personennahverkehr angebunden. Ein Angebot ist vorhanden und Bürger, die den ÖPNV nutzen wollen, können dies bereits in Anspruch nehmen. Der Einfluss des 49 € Tickets auf die Nutzung des ÖPNV war nur temporär, da

das Deutschlandticket zum 01.01.2025 auf 58 € stieg. Das Deutschlandticket ist nur bis zum Ende des Jahres 2025 gesichert. Ob es das Deutschlandticket wegen der Streitigkeiten um die Kosten zwischen Bund und Länder nach 2025 gibt, ist fraglich. Auch wäre eine weitere Preisanpassung nach oben wohl un- ausweichlich. Zudem ist ein weiterer Ausbau des ÖPNV aus verschiedenen Gründen fraglich. Der Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV erfordert erhebliche finanzielle Mittel. Die aktuelle und zukünftige Haushaltslage vieler Landkreise und Kommunen erschwert den Ausbau. Auch gibt es einen Mangel an Unternehmen und Fachkräften im Bereich der Personenbeförderung.

Auch die Digitalisierung (Homeoffice) hat keine nachhaltigen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen. Zu Beginn der Corona-Pandemie im Jahr 2020 gab es an den Zählstellen Nrn. 58339100 und 58349170 einen deutlichen Abfall des Verkehrsaufkommens. Seit 2020 nimmt das Verkehrsaufkommen jährlich deutlich zu. Und die Verkehrsaufkommen von 2019 werden in den kommenden Jahren voraussichtlich wieder erreicht.

#### 3.4.5 Einwendungen wegen fehlerhafter Kosten-Nutzen-Analyse

Mit der Aufnahme des Bauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen steht das Verkehrsbedürfnis des Vorhabens fest. Der parlamentarische Gesetzgeber hat dies verbindlich festgestellt. Die von mehreren Einwendern im Anhörungsverfahren vorgetragene Behauptung, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Straßenbaumaßnahme nicht stimme, ist daher unbeachtlich. Die Einordnung der Straßenbaumaßnahme in den vordringlichen Bedarf lässt entgegen der Ansicht mancher Einwender keine berechtigten Zweifel an der Finanzierbarkeit zu.

Die von einigen Einwendern (P17, P18, P21, P31) im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwendungen, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Straßenbaumaßnahme nicht stimme, werden zurückgewiesen.

Wie schon unter C.3.4.1 ausgeführt, bestätigt das Ergebnis des zentralen Bewertungsmoduls (Nutzen-Kosten-Analyse) mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6,1 das große öffentliche Interesse am Bau der OU. Die hohe Ziffer untermauert mit Nachdruck die verkehrliche Baunotwendigkeit/-würdigkeit sowie die angestrebten positiven Projektauswirkungen.

Die Nutzen-Kosten-Analyse stellt den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbare positive und negative Projektauswirkungen gegenüber. Projekte sind dann gesamtwirtschaftlich sinnvoll, wenn die Summe des Nutzens größer als die Investitionskosten ist.

Insgesamt wird ein Projekt in 13 Komponenten bewertet. Die Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr ist eine Komponente.

Im Erörterungstermin erklärte der Vorhabenträger, dass bei Berücksichtigung der zwischenzeitlich gestiegenen Kosten das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei ungefähr 5 liegt. Durch die nun vorgesehenen Lichtsignalanlagen an den beiden Anschlussstellen wird sich die Reisezeit gegenüber der Ursprungsplanung auch geringfügig erhöhen. Doch auch mit der gestiegenen Reisezeit wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis deutlich über 1 liegen, was bedeutet, dass die Umsetzung des Bauvorhabens weiter wirtschaftlich vertretbar ist.

Begründet ist die Notwendigkeit auch damit, den hoch belasteten Ortsdurchfahrten von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof durch eine Verkehrsentlastung nachhaltige städtebauliche Entwicklungschancen und verbesserte Wohn- und Lebensverhältnisse zu ermöglichen. In den Ortsdurchfahrten wird sich, je nach betrachtetem Abschnitt, die Gesamtverkehrsbelastung um bis zu ca. 80 bis 90 % gegenüber dem Prognosenullfall reduzieren. Im Schwerkehr ist eine Entlastung bis über 90 % zu erwarten. Die Schall- und Abgasemissionen werden in den Ortsdurchfahrten daher deutlich sinken. Weiterhin kann eine bessere Gestaltung des bestehenden Verkehrsraumes an die Bedürfnisse der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer erfolgen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mit der neuen OU Mainroth - Rothwind - Fassoldshof die betroffenen Ortsdurchfahrten erheblich verkehrlich entlastet werden können. Durch den Bau der OU wird der Verkehr verstetigt und das Unfallgeschehen kann reduziert werden. Weiterhin verkürzt sich die Fahrtzeit zwischen den beiden Oberzentren Coburg und Bayreuth.

Auch durch die nun nachträglich an der AS Mainroth und AS Fassoldshof zu errichtenden Lichtsignalanlagen und den damit verbundenen abschnittsweisen Geschwindigkeitsbeschränkungen wird es weiterhin mit der OU eine Zeitsparnis gegenüber den Ortsdurchfahrten geben.

Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anlass an der Richtigkeit des Ergebnisses der Nutzen-Kosten-Analyse zu zweifeln.

### **3.5 Würdigung und Abwägung der öffentlichen Belange und Belange von öffentlichem Interesse**

#### **3.5.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung**

Im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen 2030 (Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG) ist die OU Mainroth - Rothwind - Fassoldshof in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Über die Bundesfernstraßen ist Bayern in das internationale und nationale Straßennetz eingebunden.

Den in den Raumordnungsplänen (LEP, Regionalplan) konkretisierten Belangen der Raumordnung und der Landesplanung i.S.v. Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Nrn. 2, 3 und 7 i.V.m. Art. 14, Art. 19 und Art. 21 BayLpIG wird durch die Planung

voll Rechnung getragen. Insbesondere werden die einschlägigen Ziele der Raumordnung beachtet (vgl. Art. 3 Abs. 1 BayLpIG). Zentrale Aufgabe der Landesentwicklung ist die Schaffung und Erhaltung möglichst gleichwertiger und gesunder Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen (vgl. Art. 5 Abs. 1 BayLpIG). Hierfür nötig ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Teillräume. Dieses Ziel lässt sich im weiträumigen Flächenstaat Bayern mittels leistungsfähiger Straßen erreichen.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 mit Stand 01.06.2023 sind in Kapitel 4 die das Verkehrswesen im Allgemeinen und den Straßenbau im Besonderen betreffenden fachlichen Ziele und Grundsätze definiert. Laut Kapitel 4.2 LEP 2013 soll das Netz der Bundesfernstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden, da eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur die Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilläume verbessert. Über die Bundesfernstraßen ist Bayern in das internationale und nationale Straßennetz eingebunden. Der Bau von Bundesfernstraßen soll sich dabei nach dem BVWP richten.

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

Das planfestgestellte Vorhaben verbessert nachhaltig die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsraumes Lichtenfels - Kulmbach. Die Wirtschaft dort ist auf eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Straßenanbindung angewiesen. Die Vorgaben des LEP 2013 werden somit erreicht. Einwände, dass das Ziel der positiven wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung nicht erreichbar sei, sind insoweit unbeachtlich.

Da die OU auf den Gebieten der Landkreise Lichtenfels und Kulmbach verläuft, sind die Planungsregionen Oberfranken-West (Region 4) und Oberfranken-Ost (Region 5) betroffen.

Im Regionalplan Oberfranken-West (4) wird im Kapitel B V 1 Verkehr (Zuletzt geändert mit Verordnung zur Änderung des Regionalplans Oberfranken-West (4) vom 4. Mai 2011) unter Punkt 1.4.2 das Ziel genannt, zur „Verbesserung des großräumigen und überregionalen Straßenverkehrs und zur Unterstützung ihrer weiteren Entwicklung“ u.a. den OT Mainroth des Mittelzentrums Burgkunstadt durch eine OU vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Unter Punkt 1.4.3 wird weiterhin als Ziel definiert: „Zur weiteren Verbesserung der Verkehrerschließung in der Region, insbesondere hinsichtlich der Anbindung des ländlichen Raums an die Oberzentren und Mittelzentren, soll das Netz der überörtlichen Straßen bedarfsgerecht ausgebaut werden. Ortsumgehungen sollen gebaut und dort, wo nicht möglich, Ortsdurchfahrten verbessert werden.“

Im Regionalplan Oberfranken-Ost (5) wird im Kapitel 4 (Zuletzt geändert mit Verordnung zur Änderung des Regionalplans Oberfranken-Ost (5) vom 20. November 2017, in Kraft getreten am 26.09.2018) unter Punkt 4.4.2 das Ziel genannt, zur „Verbesserung des großräumigen und überregionalen Straßenverkehrs und zur Unterstützung ihrer weiteren Entwicklung“ u.a. die Ortsteile Rothwind und Fassoldshof des Grundzentrums Mainleus durch eine Ortsumgehung vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Unter Punkt 4.4.3 wird weiterhin als Ziel definiert: „Zur weiteren Verbesserung der Verkehrerschließung in der Region, insbesondere hinsichtlich der Anbindung ländlicher Bereiche an die Oberzentren und Mittelzentren, sollen das Netz der überörtlichen Straßen saniert und bei Bedarf weiter ausgebaut werden. Ortsdurchfahrten sollen verbessert bzw. die Städte und Gemeinden durch Ortsumgehungen vom Durchgangsverkehr entlastet werden.“

Ausbauabsichten und Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Burgkunstadt und des Marktes Mainleus werden nicht tangiert.

Im Jahr 2005 wurde durch die Regierung von Oberfranken die Notwendigkeit eines Raumordnungsverfahrens geprüft und festgelegt, dass aus der Sicht der Raumordnung und Landesplanung auf die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens verzichtet werden kann. Demzufolge war auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein neues Raumordnungsverfahren zu fordern. Alle Forderungen in diese Richtung sind abzuweisen (vgl. C.3.5.10.1).

Die Höhere Landesplanungsbehörde an der Regierung von Oberfranken (Sachgebiet 24) hat gegen das Vorhaben mit Schreiben vom 12.07.2023 (Az. 24-8253-) keine Einwendungen erhoben.

Die vorliegende Planung entspricht somit den Zielen der Raumordnung und der Landes- und Regionalplanung.

### 3.5.2 Planungsvarianten

Teil des Abwägungsprogrammes im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für eine Straßenbaumaßnahme ist auch die Prüfung von Planungsalternativen.

Die Planfeststellungsbehörde hat hierbei zu untersuchen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen als gegen die zur Planfeststellung beantragte Lösung. Dabei ist zu untersuchen, ob sich die Planungsziele mit geringeren Eingriffen auf andere Weise erreichen lassen. Hieraus folgt die Verpflichtung, der Frage nach schoenenderen Alternativen nachzugehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az.: 4 C 10.96, NVwZ 1997, S. 914). Kommen Alternativlösungen ernsthaft in Betracht, so muss sie die Planfeststellungsbehörde als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einbeziehen (BVerwG, Beschluss vom 24.09.1997, Az. 4 VR 21.96, NuR 1998, 95).

Im Rahmen dieser Alternativenprüfung handelt die Planfeststellungsbehörde allerdings nicht fehlerhaft, wenn sie eine Planalternative genehmigt, obwohl eine andere als die von ihr bevorzugte Trassenvariante ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre.

Im Zeitraum zwischen 2004 und 2010 wurden vom Vorhabenträger verschiedene Linienführungen im Bereich Mainroth – Rothwind / Fassoldshof untersucht. Die 4 möglichen Varianten der OU sind in Planunterlage 3 Blatt 1 dargestellt.

#### 3.5.2.1 Beschreibung der Planungsvarianten

##### 3.5.2.1.1 "Null-Variante"

Als Null-Variante wird umgangssprachlich die Variante bezeichnet, ein Projekt oder einen gefassten Plan nicht umzusetzen und die Konsequenzen dieser Vorgehensweise auf Umwelt und Gesellschaft abzuschätzen. Die Planfeststellungsbehörde hat nämlich auch zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung insgesamt Abstand zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5.96, NVwZ 1998, 508).

Innerhalb der Ortslagen ergeben sich insbesondere Probleme durch eine Funktionsüberlagerung (Verbindungsfunktion mit der Erschließungs- bzw. Aufenthaltsfunktion) die durch die Null-Variante nicht vollständig behoben werden können. Ein verkehrsgerechter Ausbau der Ortsdurchfahrten würde zu einem nicht vertretbaren Eingriff in das Ortsbild und die vorhandene Bausubstanz führen. Die durchgehende Anlage von ausreichend breiten Gehwegen mit gesicherten

Querungsmöglichkeiten würde zu massiven Eingriffen in Privatgrundstücke und die Bebauung (Gebäudeabbrüche) führen. Auch kann durch den Ausbau der Ortsdurchfahrten eine Verkehrsentlastung innerhalb der Ortslagen nicht erreicht werden. Ebenso wenig lässt sich eine Trennung der Verkehrsarten und damit eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erreichen. Ein- und Abbiegevorgänge des Binnenverkehrs im Bereich der Einmündungen der Ortsstraßen sowie der Grundstückszufahrten behindern weiterhin den Durchgangsverkehr. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit kann somit nicht in ausreichendem Maße erwartet werden. Eine Entlastung der Anwohner von Erschütterungen, Lärm und Abgasen durch Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus den Ortsdurchfahrten wird nicht erreicht. Unter Berücksichtigung der Erhöhung der Verkehrsbelastung bis zum Prognosejahr 2035 ergeben sich in der Ortslage von Mainroth bei den direkt an die B 289 angrenzenden Wohngebäuden Beurteilungspegel von bis zu 73 dB(A) am Tag und 67 dB(A) in der Nacht. In der Ortslage von Rothwind / Fassoldshof werden Beurteilungspegel von bis zu 72 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht erreicht. Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen sind aus städtebaulicher Sicht und unter Berücksichtigung der innerörtlichen Platzverhältnisse nicht möglich. Auch unter Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelags würden die Immissionsgrenzwerte an vielen Wohngebäuden weiterhin stark überschritten werden.

Die Null-Variante entspricht nicht den Zielen der Landesentwicklungs- und Regionalpläne, die für Mainroth und Rothwind / Fassoldshof eine OU vorsehen, um die Funktion der B 289 als wichtige Verbindung zwischen Coburg und Bayreuth zu stärken. Die OU von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf enthalten.

Aus den vorgenannten Gründen scheidet ein Ausbau der Ortsdurchfahrten als Alternative zu dem Bau einer OU aus. Eine grundlegende Verbesserung der Verkehrssituation lässt sich durch die Null-Variante nicht erreichen.

### 3.5.2.1.2 Variante 1a (Planfestgestellte Variante)

Die Trasse schließt am Baubeginn an die bestehende Gerade der B 289 von Burgkunstadt kommend an und verläuft zunächst ca. 130 m bestandsorientiert im Trassenbereich der B 289. Anschließend schwenkt die Trasse in nördliche Richtung vom Bestand ab, schneidet zunächst in den angrenzenden Hang ein, um im weiteren Verlauf die Bahnstrecke Bamberg - Hof sowie einen bahnparallelen Feld- und Waldweg (Main-Radweg) zu kreuzen. In der Folge umfährt sie den Stadtteil Mainroth südlich der Bahnstrecke, nähert sich der bestehenden Bahnstrecke Bamberg - Hof wieder an und verläuft parallel zur Bahn bis zur Kreuzung mit der GVS nach Witzmannsberg. Die GVS wird an die Landkreisgrenze zwischen Lichtenfels und Kulmbach verlegt und mit einem neu zu errichtenden Brückenbauwerk über die Bahnstrecke und die neue B 289 geführt.

Im Anschluss daran schwenkt die Neuplanung Richtung Süden von der Bahnstrecke ab um diese dann erneut zu überqueren. Etwa 200 m östlich der Einmündung der Kreisstraße KU 30 nach Schwarzach b. Kulmbach schleift die Trasse wieder in die bestehende B 289 ein.

Die Gesamtbaulänge beträgt 4,715 km. Die Trassierungselemente in Lage und Höhe entsprechen nach RAL der Entwurfsklasse EKL 3. Als Regelquerschnitt wurde gemäß RAL ein einbahnig zweistreifiger Regelquerschnitt RQ 11 mit einer Fahrbahnbreite von 8,00 m und einer Kronenbreite von 11,00 m gewählt. Die maximale Steigung beträgt  $s = 3,0\%$ . Es sind insgesamt vier Bauwerke notwendig (2 x Unterführung der Bahnstrecke, 1 x Brücke über den Rohrbach, 1 x Überführung der GVS).

Die Planfeststellungstrasse enthält zwei neue Knotenpunkte (Anschlüsse an B 289 (alt)) sowie drei Bahnkreuzungen (2 x B 289, 1 x GVS). Westlich von Mainroth und östlich von Fassoldshof wird die B 289 (alt) jeweils durch plangleiche Einmündungen an die OU angeschlossen. Bei Mainklein und westlich von Schwarzach b. Kulmbach erfolgt der Anschluss an die bestehende B 289.

Die Trasse durchquert landwirtschaftliche Nutzflächen sowie ein bestehendes bzw. geplantes Kiesabbaugebiet (die geplante Erweiterung ist in Planunterlage 5 Blatt 4 nachrichtlich dargestellt) südlich der Bahnstrecke und weitere landwirtschaftliche Nutzflächen östlich von Fassoldshof. An der zur Bahnstrecke und zur Neuplanung parallel verlaufenden 110-kV-Freileitung muss ein Mast versetzt (Ersatzneubau an geändertem Standort) sowie acht Masten erhöht bzw. verstärkt werden (3 x standortgleicher Ersatzneubau mit Erhöhung, 4 x Mast- und Fundamentverstärkung, 1 x Mastverstärkung). Im Abschnitt südlich der Bahnstrecke, wo die Trasse im Überschwemmungsgebiet des Mains verläuft, wird die Gradiente so weit angehoben, dass sie über der Höhenkote eines HQ<sub>100</sub> - Ereignisses des Mains liegt.

### 3.5.2.1.3 Variante 1b

Die Trasse verläuft weitestgehend analog zu Variante 1a. Hinsichtlich Linienführung, Zwangspunkten, Parametern des Lage- und Höhenplans und Querschnitt gelten somit die Angaben unter C.3.5.2.1.2 entsprechend.

Abweichend davon erhält die Variante 1b zusätzlich eine Querspange zwischen den Ortslagen Mainroth und Rothwind, welche die Neuplanung mit der B 289 (alt) verbindet. Dies erfordert die Anlage eines zusätzlichen Knotenpunktes sowie eines zusätzlichen Bauwerks zur Querung der Bahnstrecke Bamberg - Hof und der neuen B 289 in diesem Bereich. Der Knotenpunkt Variante 1b - Querspange wird teilplanfrei ausgebildet. Die Querspange verläuft über eine Länge von 0,3 km durch landwirtschaftliche Nutzflächen und schließt mit einer plangleichen Einmündung zwischen den Ortschaften Mainroth und Rothwind an die

B 289 (alt) an. Durch die Anordnung des Knotenpunktes ist zusätzlich zu der in Variante 1a notwendigen Änderungen der 110-kV-Freileitung die Versetzung eines weiteren Mastes notwendig. Der Flächenverbrauch ist bei Variante 1b um ca. 2 ha größer als bei Variante 1a.

### 3.5.2.1.4 Variante 2

Die Trasse schließt am Baubeginn an die bestehende Gerade der B 289 von Burgkunstadt kommend an und verläuft zunächst ca. 300 m bestandsorientiert im Trassenbereich der B 289. Anschließend schwenkt die Trasse in nördliche Richtung vom Bestand ab, um im weiteren Verlauf die Bahnstrecke Bamberg - Hof sowie einen bahnparallelen Feld- und Waldweg (Main-Radweg) zu kreuzen. Bis zu diesem Punkt entspricht die Streckenführung weitestgehend der Variante 1a. Im weiteren Verlauf umfährt die Trasse Mainroth südlich der Bahnstrecke in einem weiten Bogen und quert diese auf Höhe des südöstlichen Ortsendes von Mainroth. In Fortsetzung dieser geschwungenen Linienführung durchläuft sie nördlich der Bahnstrecke den schmalen Korridor zwischen Rothwind, Fassoldshof und der Bahnstrecke und schleift etwa 200 m östlich der Einmündung der Kreisstraße KU 30 nach Schwarzach b. Kulmbach wieder in die bestehende B 289 ein.

Die Gesamtbaufläche beträgt 4,75 km. Die Trassierungselemente in Lage und Höhe entsprechen nach RAL der Entwurfsklasse EKL 3. Als Regelquerschnitt wurde gemäß RAL ein einbahnig zweistreifiger Regelquerschnitt RQ 11 mit einer Fahrbahnbreite von 8,00 m und einer Kronenbreite von 11,00 m gewählt. Die maximale Steigung beträgt  $s = 3,0\%$ . Es sind insgesamt sechs Bauwerke notwendig (2 x Unterführung der Bahnstrecke, 1 x Überführung eines öFW, 1 x Brücke über den Rohrbach, 2 x Überführung der GVS (über die B 289 (neu) und über die Bahnstrecke)).

Die Variante enthält drei neue Knotenpunkte (Anschlüsse an B 289 (alt)) sowie drei Bahnkreuzungen. Westlich von Mainroth, zwischen Mainroth und Rothwind sowie östlich von Fassoldshof wird die B 289 (alt) jeweils durch eine plangleiche Einmündung an die OU angeschlossen.

Die Trasse durchquert landwirtschaftliche Nutzflächen sowie ein bestehendes Kiesabbaugebiet südlich der Bahnstrecke und weitere landwirtschaftliche Nutzflächen östlich von Fassoldshof. An der zur Bahnstrecke parallel verlaufenden 110-kV-Freileitung müssen drei Masten verlegt werden. Südlich von Mainroth befindet sich ein Gebäude (landwirtschaftliche Maschinenhalle) im Trassenverlauf, welches beseitigt werden muss.

In den Abschnitten nördlich und südlich der Bahnstrecke, in denen die Trasse im Überschwemmungsgebiet des Mains verläuft, wird die Gradiente so weit angehoben, dass sie über der Höhenkote des HQ<sub>100</sub> liegt.

### 3.5.2.1.5 Variante 3 (Nordvariante)

Die Trasse schließt, identisch mit den Varianten 1a, 1b und 2, am Baubeginn an die bestehende Gerade der B 289 von Burgkunstadt kommend an und verläuft zunächst ca. 300 m bestandsorientiert im Trassenbereich der B 289 bevor sie in nordöstlicher Richtung abschwenkt. Im Bereich nordwestlich von Mainroth steigt die Trasse in nordöstlicher Richtung, mit gleichzeitiger Durchquerung kleinerer Waldflächen, auf die Hochfläche nördlich von Mainroth an. Bedingt durch massive Einschnitte müssen die den Trassenbereich kreuzenden Gasleitungen tiefergelegt werden. Nördlich von Mainroth kreuzt die Neuplanung die Kreisstraße LIF 14. Nach Durchschneidung eines größeren Waldgebietes umfährt die Trasse die Gemeindeteile Rothwind und Fassoldshof im Norden auf überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen bei gleichzeitiger Überquerung mehrerer Taleinschnitte. Im weiteren Verlauf, ca. 100 m vor der Einmündung der Kreisstraße KU 30 nach Schwarzach b. Kulmbach, schleift die neue Linie wieder in die B 289 (alt) ein.

Die Trasse hat eine Gesamtbaulänge von 4,86 km. Die Trassierungselemente in Lage und Höhe entsprechen nach RAL der Entwurfsklasse EKL 3. Als Regelquerschnitt wurde gemäß RAL ein einbahnig zweistreifiger Regelquerschnitt RQ 11 mit einer Fahrbahnbreite von 8,00 m und einer Kronenbreite von 11,00 m gewählt. Die maximale Steigung beträgt  $s = 6,0\%$ . Eine Anpassung der Grade ist wegen des schwierigen Geländes nur bedingt möglich. Aufgrund der bewegten Topographie sind hohe Damm- und Einschnittsböschungen sowie die Errichtung von vier Talbrücken notwendig. Die Nordvariante sieht drei neue Knotenpunkte vor. Neben den Anschlüssen an die B 289 (alt), westlich von Mainroth und östlich von Fassoldshof, die jeweils als plangleiche Einmündungen ausgebildet werden, erfolgt der höhengleiche Anschluss der Kreisstraße LIF 14 nördlich von Mainroth.

### 3.5.2.2 Ergebnis des Variantenvergleichs

Bei Betrachtung der 4 Varianten wird schnell deutlich, dass Variante 3 hinsichtlich Länge, Trassierungsparameter, Baukosten und Flächeninanspruchnahme wesentliche Nachteile gegenüber den übrigen Varianten aufweist. Eine flächen sparende Trassenbündelung mit der vorhandenen Bahnstrecke ist hier nicht möglich. Zudem gibt es aufgrund der Eingriffe in Natur und Landschaft für diese Variante ein sehr viel höheres naturschutzfachliches Konfliktpotential. Die nördliche Umgehung bedingt die Zerschneidungen von Waldflächen und Heckenstrukturen. Gräben und Bäche (Rohrbach) werden gequert. Insgesamt entsteht eine neue Trennlinie, so dass bestehende Funktionsbeziehungen gestört werden. Aufgrund des bewegten Geländes und der Hanglage entstehen ausgeprägte Einschnitts- und Dammlagen, die Kaltluftströmungen unterbrechen und sich dadurch negativ auf die Schutzwerte Klima / Luft und Landschaftsbild (Ausichtspunkte, bisher unzerschnittene Waldflächen in südexponierter Hanglage)

auswirken. Zusammenfassend ist festzustellen, dass Variante 3 gegenüber den alternativen Linien signifikante Nachteile offenbart, die nicht durch entsprechende Maßnahmen ausgeglichen oder ausreichend abgemildert werden können. Dies wurde bereits in einer 2004 im Auftrag des Straßenbauamts Bamberg durchgeführten UVS, sowie 2005 durch die Regierung von Oberfranken festgestellt. Gleichzeitig ist bereits ohne solche Maßnahmen mit deutlich höheren Baukosten zu rechnen. Die Variante 3 wird deshalb als OU nicht in Betracht gezogen.

Unter Ziffer 3.3 der Planunterlage 1 sind die 3 verbleibenden Varianten hinsichtlich folgender Punkte untersucht: Raumstrukturelle Wirkungen, Verkehrliche Beurteilung, Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit. Darüber hinaus sind die einzelnen Varianten hinsichtlich der Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UPG in Planunterlage 19.4 – Umweltverträglichkeitsprüfung - insbesondere unter Ziffern 5 betrachtet worden. Auf die dortigen Ausführungen wird Bezug genommen.

Hinsichtlich der raumstrukturellen Wirkungen spricht für die Variante 1a vor allem, dass diese Variante die geringsten Beeinträchtigungen auf Land- und Forstwirtschaft und Infrastruktureinrichtungen hat. Bis auf dem notwendigen Erwerb von Grundstücken gibt es bei Variante 1a zu Eigentumsverhältnissen keine Konflikte.

Hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen sind Variante 1b und 2 geringfügig besser zu bewerten als Variante 1a. Bei den Varianten 1b und 2 werden durch die zusätzliche Anbindung zwischen Mainroth und Rothwind auch Teile des Ziel- und Quellverkehrs der Ortsteile sowie der Durchgangsverkehr durch Rothwind / Fassoldshof zur LIF 14 auf die OU verlagert.

Hinsichtlich der Entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung besteht bei Variante 1a die geringste Eingriffserheblichkeit und Beeinträchtigung. Bei Variante 1a entstehen nur 2 Knotenpunkte (AS Mainroth, AS Fassoldshof), werden nur 4 Bauwerke notwendig und der gesamte Flächenbedarf ist mit 23,02 ha (ohne externe A/E-Maßnahmen) am geringsten. Der Neubau der Variante 1a hat den geringsten Einfluss auf die momentane Verkehrsführung, da der Neubau weitestgehend unabhängig von der bestehenden B 289 möglich ist und nur an 5 Anschlüssen Bauen im Bestand erforderlich ist.

Hinsichtlich der Umweltverträglichkeit schneidet die Variante 1a naturschutzfachlich am besten ab, da durch die Bündelung mit der Bahn die Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen Flächen minimiert wird. Die Null-Variante ist nicht zielführend, da die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch in den Ortschaften erheblich sind. Variante 1b verläuft weitestgehend analog zu Variante 1a. Naturschutzfachlich ist Variante 1b geringfügig konfliktträchtiger, da ca. 2 ha mehr Fläche verbraucht wird und dabei zusätzliche landwirtschaftliche Fläche durchschnitten wird. Variante 2 wird durch die direkte Nähe zur (Wohn-

)Bebauung und der daraus resultierenden größeren Lärmbelastung für Anwohner (Schutzbau Mensch) sowie die zusätzliche Versiegelung von Flächen durch die Anbindung der GVS nach Witzmannsberg an die B 289 (alt) insgesamt schlechter bewertet als Variante 1a. Variante 3 verläuft im Norden. Insbesondere aufgrund der Zerschneidung von Waldflächen und Heckenstrukturen, die hohen Einschnitts- und Dammböschungen und der größeren Ausbaulänge schneidet diese Variante naturschutzfachlich am schlechtesten ab.

Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit wurden für die Variante 1a zum Preisstand 2022 die geringsten Investitionskosten mit 51,332 Mio. € ermittelt. Die Kostenabschätzungen für die Variante 1b und 2 lagen bei 55,7 Mio. € und 52,8 Mio. €. Bedingt durch jeweils ein zusätzliches Bauwerk im Zuge der Varianten 1b und 2 ergeben sich im Bereich der laufenden Erhaltungskosten der Bauwerke höhere Aufwendungen als bei Variante 1a.

Als Ergebnis des Abwägungsprozesses des Variantenvergleichs geht die **Variante 1a** in der Gesamtschau als die zu bevorzugende Variante hervor. Sie erweist sich hinsichtlich der Merkmale raumstrukturelle Wirkungen, Entwurfs- und sicherheitstechnische Kennwerte, Umweltauswirkungen und Wirtschaftlichkeit als die geeignete Linie. Die entstehende Trassenbündelung und der lange Verlauf parallel zur bestehenden Bahnstrecke vermindert die Trennwirkungen und minimiert die Flächeninanspruchnahme.

Lediglich hinsichtlich des Kriteriums der Verkehrswirksamkeit erreichen die Varianten 1b und 2 infolge der zusätzlichen Anbindung der B 289 (alt) an die OU zwischen Mainroth und Rothwind eine geringfügig höhere Wertung. Diese ist jedoch vor allem bei Variante 1b mit höheren Kosten, größerem Flächenverbrauch und größeren Eingriffen in Natur und Umwelt verbunden und daher insgesamt schlechter zu bewerten. Variante 2 scheidet insbesondere aufgrund der Nähe zur Ortslage von Rothwind und Fassoldshof mit der damit verbundenen Durchschneidung von Siedlungsflächen dieser Gemeinden sowie der höheren Lärmbelastung der angrenzenden Bebauung aus.

Die gewählte Vorzugsvariante 1a entspricht in ihrer Linienführung der Vorzugsvariante der UVS von 2004. Planungsvarianten, welche die vorgenannten Ziele mit geringerer Eingriffsintensität in Natur und Landwirtschaft erreicht hätten, sind nicht ersichtlich und wurden im Anhörungsverfahren auch nicht vorgeschlagen. Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen stellt die Planfeststellungsvariante eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar.

### 3.5.2.3 Variantenvergleich 110-kV-Freileitung

Neben der unter B.1 beschriebenen Planung gibt es noch die Varianten: Null-Variante, Freileitung auf einer neuen Trasse und Erdkabelleitung.

Die Null-Variante umfasst die Bestandsleitung. Die Bestandsleitung würde unverändert bleiben, wenn die geplante Ortsumgehung nicht verwirklicht wird.

Ein Verschwenken der 110-kV-Freileitung auf eine neue Trasse in diesem Teilstück würde bedeuten, dass die bestehenden Maste abgebaut und durch neue Maste an anderen Standorten ersetzt werden müssten. Durch das Verlassen der bestehenden Trasse entstünden neue Betroffenheiten, die dinglich gesichert werden müssten. Weiterhin würde sich die Trassenlänge vergrößern, da die Maste Nr. 29 und 40 auf einer Linie liegen und die aktuelle Trasse die kürzest mögliche Verbindung darstellt. Aktuell befinden sich zwischen den Masten Nr. 29 und 40 nur Tragmasten. Beim Verlassen der geraden Bestandstrasse wären zwei zusätzliche Abzweigungen erforderlich, sodass zwei weitere Masten als Abspannmasten ausgeführt werden müssten. Abspannmasten sind im Gegensatz zu Tragmasten i.d.R. breiter und wuchtiger in ihrem Erscheinungsbild und benötigen ein größeres Fundament. Um die gleiche Anzahl an Masten zu erhalten, müssten die Spannfeldlängen vergrößert werden. Dies bedeutet, die Masten müssten höher ausgeführt werden, um die gemäß DIN-Norm vorgegebenen Abstände zwischen den Leiterseilen und der Geländeoberkante bzw. Objekten im Trassenbereich gewährleisten zu können. Aufgrund der Bahnlinie und der bestehenden Bebauung wäre ein Verschwenken der Trasse nur in Richtung Süden möglich, was eine größere Zerschneidung des betrachteten Gebietes verursachen würde. Hiervon betroffen wäre auch das Maintal. Dieses ist von Uferstrukturen, Auenwiesen und Kiesweiichern geprägt und damit von Bedeutung für die Avifauna. So gibt es aus dem Gebiet Nachweise seltener und gefährdeter Offenlandbrüter sowie gewässeraffiner Arten. Bei einer Zerschneidung dieses Gebietes durch eine Verschiebung der Freileitungstrasse muss von einem erhöhten Kollisionsrisiko für Vögel ausgegangen werden. Ein Verlassen der Trasse führt durch die zusätzlichen Abspannmaste, den Ersatzneubau aller Maste und durch die Entschädigungen der neu betroffenen Eigentümer zu deutlich höheren Kosten. Das Landschaftsbild würde durch die höheren Maste zusätzlich belastet und zusätzliche Eingriffe in die Umwelt und wertvolle Lebensräume erforderlich.

Die Verlegung des relevanten Trassenabschnitts als Erdkabelleitung wäre im bestehenden Trassenverlauf technisch möglich. Dies würde eine unterirdische Verlegung der Hochspannungsleitung auf einer Strecke von ca. 3,65 Kilometer zwischen Mast Nr. 29 und Mast Nr. 40 bedeuten. Die Erdkabelleitung hätte den Vorteil, dass das Landschaftsbild entlastet werden würde. Beim Bau einer Erdkabelleitung müssten die Masten Nr. 29 und 40 jedoch als Kabelübergangsmast ausgeführt werden. Diese sind optisch auffälliger als einfache Freileitungsmasten und haben größere Fundamente. Aufgrund des größeren Platzbedarfs für die Kabelübergangsmaste ist damit zu rechnen, dass am Maststandort Nr. 29

für den Ersatzneubau größere Eingriffe in die unmittelbar angrenzende Obstbaumallee erforderlich wären. Im Trassenverlauf befinden sich zahlreiche Querungsobjekte wie Straßen, Wege und Gräben. Der Einsatz eines Kabelpflugs ist hier nicht möglich, sodass die Verlegung des Kabels in offener Bauweise durchgeführt werden müsste. Für die Querungen selbst käme entweder eine offene Querung oder eine Unterbohrung in Frage. Mit Hilfe der Unterbohrung könnten Schäden an den Verkehrswegen und Eingriffe in die Fließgewässer vermieden werden, es wären jedoch am Start- und am Endpunkt der Bohrabschnitte jeweils größere Gruben erforderlich. Die bestehenden Dienstbarkeiten gelten nur für die Freileitungstrasse. Im Falle eines Ersatzneubaus als Kabeltrasse müsste diese neu dinglich gesichert werden.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Ansicht, dass bestehende Planung die geeignete Lösung für die Umsetzung der notwendigen Anpassungen ist.

Die betrachtete Variante der Freileitung auf neuer Trasse ergäbe keine Vorteile, da durch eine Trassenverlegung keine nennenswerte Verbesserung für die Umwelt bzw. hinsichtlich des Landschaftsbildes zu verzeichnen wären. Zudem hätte sie deutlich höhere Kosten und neue Betroffenheiten zur Folge, weshalb die Variante Freileitung auf neuer Trasse nicht als Alternative in Betracht kommt. Eine Erdverkabelung mit Ersatzneubau der Maste Nr. 29 und 40 als Kabelübergangsmasten, die offene Bauweise der Grabenführung sowie die häufigen Kreuzungen von Verkehrswegen und Wassergräben führen ebenfalls zu erheblichen Mehrkosten. Aufgrund der Vorbelastung des Landschaftsbilds durch die bestehende Bahntrasse könnte eine unterirdische Verlegung der Hochspannungsleitung in diesem Teilabschnitt nur eine geringe Aufwertung des Landschaftsbilds bewirken. Dies, zusammen mit den Kostennachteilen und den zusätzlichen Betroffenheiten spricht gegen die Variante der Verlegung als Erdkabelleitung.

### 3.5.3 Ausbaustandard Variante 1a (Planfestgestellte Variante)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der damit zusammenhängenden Folgemaßnahmen entspricht auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den "Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012)" sowie den "Richtlinien für den ländlichen Wegebau – RLW, Ausgabe 2016". Die in diesen Richtlinien vorgegebenen technischen Ausbauparameter bringen die anerkannten Regeln der Technik für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Eine Planung, die sich an diesen Vorgaben orientiert, verstößt insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot (BVerwG, Urteil vom 19. März 2003, Az. 9 A 33.02, DVBI 2003, S. 1069). Solche besonderen Umstände liegen auch bei Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse - auch unter Berücksichtigung der gegen

die technische Ausgestaltung einzelner notwendiger Folgemaßnahmen erhobenen Einwendungen und Forderungen - nicht vor.

Ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen wird hinsichtlich der gewählten Lage- und Höhentrassierung, den Querschnittsgestaltungen, in Bezug auf die technischen Einzelheiten der festgestellten OU der B 289 (neu) sowie den damit einhergehenden Änderungen bzw. Anpassungen des untergeordneten Straßennetzes im Einzelnen auf die Ausführungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen (Planunterlage 1 – Erläuterungsbericht Kapitel 4.1 bis Kapitel 4.13 -, Planunterlagen 5 – Lagepläne -, Planunterlage 6 - Höhenpläne - sowie Planunterlage 14 – Straßenquerschnitte -) verwiesen.

Die B 289 verläuft jeweils ungefähr zur Hälfte auf dem Gebiet der Stadt Burgkunstadt (Landkreis Lichtenfels) und auf dem Gebiet des Marktes Mainleus (Landkreis Kulmbach). Die Trasse schließt am Baubeginn bei Bau-km 0+000 an die bestehende Gerade der B 289 von Burgkunstadt kommend an und verläuft zunächst ca. 130 m bestandsorientiert im Trassenbereich der B 289. Anschließend schwenkt die Trasse in nördliche Richtung vom Bestand ab und schneidet in den angrenzenden Hang ein. Bei ca. Bau-km 0+400 schwenkt die Trasse über einen Rechtsbogen mit R = 500 m in Richtung Maintal ab und kreuzt bei Bau-km 0+843 die Bahnstrecke Bamberg - Hof, die mit einem neuen Bauwerk (BW 0-1) unterführt wird. Bei Bau-km 0+680 wird die bestehende B 289 (alt) von Mainroth über eine Einmündung an die neue Trasse angebunden. Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse über einen Linksbogen und anschließenden Rechtsbogen mit jeweils R = 550 m zurück an die bestehende Bahnstrecke. Von hier aus verläuft die Trasse in einer Geraden parallel zur Bahnstrecke, bis zur Kreuzung mit der GVS von Rothwind nach Witzmannsberg bei ca. Bau-km 3+100. Die GVS wird in den Bereich der Landkreisgrenze verlegt und bei Bau-km 2+502 mit einem neuen Bauwerk (BW 2-1) überführt. Bei Bau-km 3+060 wird die Trasse mit einem Bauwerk (BW 3-1) über den Rohrbach geführt. Anschließend schwenkt die Neuplanung über einen Rechtsbogen mit R = 600 m zunächst in südlicher Richtung von der Bahnstrecke ab, um diese anschließend in einem Linksbogen mit R = 600 m bei Bau-km 3+859 mit einem neuen Brückenbauwerk (BW 3-3) erneut zu überqueren. Die B 289 (alt) von Rothwind / Fassoldshof wird bei Bau-km 4+272 über eine Einmündung an die neue Trasse angebunden. Nach Durchquerung landwirtschaftlicher Nutzflächen schleift die Trasse ca. 200 m östlich der bestehenden Einmündung der Kreisstraße KU 30 nach Schwarzach b. Kulmbach über einen Rechtsbogen mit R = 500 m wieder in die bestehende B 289 ein. Die Baustrecke endet unmittelbar vor der Brücke im Zuge der B 289 über die Pfarrgasse. Die Trasse hat eine Länge von 4.715 m und erhält insgesamt zwei neue Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz. Der kleinste Radius beträgt 500 m, die größte Längsneigung beträgt 3,0 %.

Die Linienführung der neuen B 289 berücksichtigt folgende Zwangspunkte:

- den Anschluss an die bestehende B 289 am Beginn und am Ende der Bau-strecke in Lage und Höhe,
- den Anschluss der B 289 (alt) bei Bau-km 0+680 (AS Mainroth) und bei Bau-km 4+272 (AS Fassoldshof),
- die Überführung der GVS nach Witzmannsberg bei Bau-km 2+502,
- die 110-kV-Freileitung der Bayernwerk Netz GmbH,
- die Bahnstrecke Bamberg - Hof mit möglicher Elektrifizierung,
- das bestehende Zauneidechsenhabitat im Bereich der Bahntrasse,
- die vorhandene Bebauung,
- das Überschwemmungsgebiet des Mains.

Der Gradientenverlauf der B 289 ist durch die vorhandenen Zwangspunkte weitgehend festgelegt. Am Baubeginn steigt die Gradienten zunächst dem Bestand folgend mit 0,7 % nach Osten an und erreicht bei ca. Bau-km 0+589 ihren Hochpunkt. Anschließend fällt die Gradienten mit 2,0 % in Richtung Maintal nach Süden ab und überquert bei Bau-km 0+843 die Bahnstrecke Bamberg - Hof so, dass im Zuge des neu zu errichtenden Brückenbauwerks eine lichte Durchfahrtshöhe für die Bahn von mindestens 5,832 m vorhanden ist. Bei ca. Bau-km 1+424 erreicht die Gradienten ihren Tiefpunkt und verläuft anschließend mit einer Steigung von 0,15 % hochwasserfrei in leichter Dammlage parallel zur Bahnstrecke. Im Bereich von ca. Bau-km 1+500 bis 2+900 befinden sich die OU und die Bahnstrecke auf etwa gleicher Höhe, wobei die Schienenoberkante ca. 0,5 m über dem linken Fahrbahnrand der B 289 liegt. Ab ca. Bau-km 2+935 steigt die Gradienten mit 0,8 % an und überbrückt bei Bau-km 3+060 den Rohrbach. Im weiteren Verlauf überquert die Gradienten bei Bau-km 3+859 erneut die Bahnstrecke Bamberg - Hof so, dass im Zuge des neu zu errichtenden Brückenbauwerks eine lichte Durchfahrtshöhe für die Bahn von mindestens 5,70 m vorhanden ist. Nachdem die Gradienten bei ca. Bau-km 4+266 auf Höhe der Anbindung der B 289 (alt) (AS Fassoldshof) ihren Hochpunkt erreicht hat, fällt sie mit 2,5 % in südöstliche Richtung ab und schließt bei ca. Bau-km 4+520 an die bestehende B 289 an. Bis zum Bauende bei Bau-km 4+715 verläuft die Gradienten weiter dem Bestand folgend mit einem Gefälle von 2,5 %. Unter Berücksichtigung der erforderlichen Trassierungsparameter ergeben sich Einschnitte von bis zu ca. 8 m Tiefe und Dammlagen von bis zu ca. 13 m Höhe. Der minimale Kuppenhalbmesser beträgt 10.000 m, der minimale Wannenhalbmesser 8.000 m. Die Grenzwerte nach RAL werden somit eingehalten, ebenso die Mindesttangentenlänge von 70 m. Aufeinanderfolgende Kuppen- und Wannenhalbmesser liegen in einem ausgewogenen Verhältnis. Die maximale Längsneigung beträgt 3,0 %, die minimale Längsneigung 0,15 %. Im Bereich des Bauwerks 3-1 bei Bau-km 3+060 und im Verwindungsbereiche bei Bau-km 3+292 wird eine ausreichende Mindestlängsneigung von 0,8 % erreicht. Da im Verwindungsbereich bei Bau-km 1+569 lediglich eine Längsneigung von 0,15 % vorhanden ist,

wird hier zur Vermeidung einer wasserabflussschwachen Zone eine Schrägvverwindung vorgesehen. Die Grenzwerte der RAL sind somit in allen Bereichen eingehalten und ein ausreichender Wasserabfluss ist gewährleistet.

Die durch Überlagerung der horizontalen und vertikalen Entwurfselemente entstehende räumliche Linienführung lässt eine insgesamt harmonische Straßenraumgestaltung erkennen. Ausschlaggebend hierfür ist eine näherungsweise erzielte Lageübereinstimmung der Krümmungswendepunkte in Lage und Höhe wodurch eine optisch, entwässerungstechnisch und fahrdynamisch vorteilhafte Gesamttrassierung gewährleistet ist. Die verwendeten Radien aufeinander folgender Kurven sind in der Lage so aufeinander abgestimmt (Relationstrassierung), dass keine vermeidbaren Unstetigkeiten im Streckenverlauf auftreten. Unter Berücksichtigung einer EKL 3 und den Längsneigungen wird die erforderliche Haltesichtweite  $\max s_h$  von 141 m auf dem gesamten Streckenabschnitt in den Richtungen Kulmbach und Burgkunstadt eingehalten. Die erforderliche Überholsichtweite  $s_u$  beträgt 600 m. Die volle Überholsichtweite wird in beiden Richtungen auf ca. 33 % der Strecke erreicht. Durch die bestehende rund 7 m hohe Maschinenhalle bei Bau-km 1+600 rechts der Trasse wird von Bau-km 1+390 bis Bau-km 1+490 in Fahrtrichtung Kulmbach sowie von Bau-km 1+980 bis Bau-km 2+090 in Fahrtrichtung Burgkunstadt die volle Überholsichtweite nicht ganz erreicht. Die in diesen Abschnitten vorhandene maximale Überholsichtweite von 530 m liegt jedoch mit rund 12 % nur knapp unter der vollen Überholsichtweite, so dass auch hier sicheres Überholen möglich ist. Unter Einbeziehung dieser Abschnitte ergibt sich ein Streckenanteil mit Überholmöglichkeit von rund 35 %. Somit ist ein ausreichender Überholsichtweitenanteil gegeben. Im Bereich von Bau-km 0+060 bis 0+260 ist links der Achse und von Bau-km 0+280 bis 0+570 rechts der Achse zur Vermeidung eines kritischen Sichtschattenbereichs und verdeckte Kurvenbeginne eine Sichtfeldfreilegung erforderlich und geplant. Unter Berücksichtigung einer EKL 4 und den Längsneigungen wird die erforderliche Haltesichtweite  $\max s_h$  von 99 m auf dem Neubauabschnitt der GVS nach Witzmannsberg in den Richtungen Witzmannsberg und B 289 (alt) eingehalten. Aufgrund der engen Kurvenradien und der geringen Fahrbahnbreite der GVS nach Witzmannsberg ist eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h vorgesehen.

Im Zuge der B 289 wird ein RQ 11 nach RAL ausgebildet (Kronenbreite 11,00 m mit 2 Fahrstreifen je 3,50 m, 2 Randstreifen je 0,50 m und 2 Bankette je 1,50 m). In den Bauwerksbereichen im Zuge der B 289 wird ein RQ 11B entsprechend der Fahrbahnbreiten der freien Strecke gewählt. Der gewählte Querschnitt leistet eine ausreichende Verkehrsqualität.

Die erforderlichen Querneigungen werden zur Kreisbogeninnenseite ausgebildet. Die Verwindungen erfolgen im Bereich der Übergangsbögen, ggf. mit einer geteilten Verwindung. Die Anrampungsmindest- und -höchstneigungen werden immer eingehalten, ebenso die Differenz zwischen der Längsneigung und der Anrampungsneigung von mind. 0,2 %. Bei nicht ausreichender Längsneigung

wird zur Vermeidung einer wasserabflussschwachen Zone eine Schrägverwindung vorgesehen. Eine ausreichende Fahrbahnentwässerung über die Bänkette und die anschließenden Böschungen bzw. Entwässerungsmulden ist somit gegeben.

Die Verknüpfung der B 289 mit dem untergeordneten Wegenetz erfolgt im Baubereich über zwei Knotenpunkte: AS Mainroth bei Bau-km 0+680 und AS Fassoldshof bei Bau-km 4+272. Im Bereich der Knotenpunkte AS Mainroth und AS Fassoldshof werden Linksabbiegestreifen angeordnet. Die Fahrbahnaufweitungen werden mittels einer Trassierung des Fahrbahnrandes ausgeführt, so dass auch in diesen Bereichen ein harmonischer Fahrbahnverlauf erhalten bleibt.

Die Anschlussstelle AS Mainroth verknüpft die Ortslage von Mainroth mit der B 289 (neu). Die Anbindung der B 289 (alt) an die B 289 wird nach RAL als plangleicher Knotenpunkt in Form einer Einmündung mit einem großen Tropfen und Dreiecksinsel als Fahrbahnteiler im untergeordneten Ast der B 289 (alt) ausgebildet. Im Zuge der B 289 wird ein Linksabbiegestreifen mit Verzögerungsstrecke und geschlossener Einleitung nach Typ LA 2 angelegt. Die Abmessungen der Linksabbiegestreifen ergeben sich wie folgt: Breite der Linksabbiegestreifen  $i = 3,25$  m, Verziehungsstrecke:  $l_z = 100$  m, Verzögerungsstrecke  $l_v = 40$  m und Aufstellstrecke:  $l_a = 20$  m. Die Rechtseinbieger werden über eine dreiteilige Kreisbogenfolge mit einem Hauptbogenradius  $R_2 = 12$  m nach Typ KE 3 geführt, die Rechtsabbieger über einen Ausfahrkeil mit anschließendem Kreisbogen  $R = 25$  m nach Typ RA 3. Bei einer zulässigen Geschwindigkeit  $V_{zul}$  von 100 km/h aus beiden Richtungen ergibt sich nach RAL eine einsehbare Schenkellänge des Sichtfeldes von  $l = 200$  m. Für die einbiegenden Fahrzeuge ist die maßgebende Anfahrsicht eingehalten, dies wurde auch räumlich überprüft. Um die erforderliche Haltesichtweite in der Knotenpunktzufahrt sicherzustellen, ist rechts der AS Mainroth von Bau-km 0+050 bis Bau-km 0+240 eine Sichtfeldfreilegung erforderlich. Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs wurde ursprünglich in der Planung entsprechend HBS 2015, Teil L Landstraßen, Kapitel L5 Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage, für den gesamten Knotenpunkt mit A ermittelt. Aufgrund der Vielzahl von Einwendungen und Bedenken hinsichtlich der Sicherheit an der AS wurde vom Vorhabenträger zugesagt, eine LSA zu installieren (vgl. Ziffer C 3.5.4.3). Die LSA wird sich positiv auf die Verkehrssicherheit bzw. Leistungsfähigkeit der Kreuzung auswirken, da der Verkehrsfluss besser geordnet wird. Vor allem das Linksabbiegen von der Bundesstraße und die Auffahrt auf die Bundesstraße werden sicherer und auch insgesamt erhöht sich die Verkehrssicherheit an der AS. Die neue Qualitätsstufe kann aber erst bestimmt werden, wenn die Schaltung der Ampel festgelegt wurde. Da eine LSA verkehrsabhängig gesteuert werden soll, kann die finale Schaltung erst festgelegt werden, wenn die LSA in Betrieb ist. Der Knotenpunkt ist somit sehr leistungsfähig und die zu erwartende Verkehrsnachfrage kann mit der erwünschten Qualität abgewickelt werden. Der Anschluss der B 289 (alt) an die OU im AS Mainroth wird entsprechend dem vorhandenen Querschnitt ausgebildet (Kronenbreite 10,50 m mit 2 Fahrstreifen je 3,50 m, 2 Randstreifen je 0,25 m und 2

Bankette je 1,50 m). In Kurven mit Radien unter 200 m wird die Fahrbahn entsprechend verbreitert, um ein Begegnen von Lastzügen zu ermöglichen.

Die Anschlussstelle AS Fassoldshof verknüpft die Ortslage von Rothwind und Fassoldshof mit der B 289 (neu). Die Anbindung der B 289 (alt) an die B 289 wird nach RAL als plangleicher Knotenpunkt in Form einer Einmündung mit einem großen Tropfen und Dreiecksinsel als Fahrbahnteiler im untergeordneten Ast der B 289 (alt) ausgebildet. Im Zuge der B 289 wird ein Linksabbiegestreifen mit Verzögerungsstrecke und geschlossener Einleitung nach Typ LA 2 angelegt. Die Abmessungen der Linksabbiegestreifen ergeben sich wie folgt: Breite der Linksabbiegestreifen  $i = 3,25$  m, Verziehungsstrecke  $l_z = 100$  m, Verzögerungsstrecke  $l_v = 40$  m und Aufstellstrecke:  $l_a = 20$  m. Die Rechtseinbieger werden über eine dreiteilige Kreisbogenfolge mit einem Hauptbogenradius  $R_2 = 12$  m nach Typ KE 3 geführt, die Rechtsabbieger über einen Ausfahrkeil mit anschließendem Kreisbogen  $R = 25$  m nach Typ RA 3. Bei einer zulässigen Geschwindigkeit  $V_{zul}$  von 100 km/h aus beiden Richtungen ergibt sich nach RAL eine einsehbare Schenkelänge des Sichtfeldes von  $l = 200$  m. Für die einbiegenden Fahrzeuge ist die maßgebende Anfahrsicht eingehalten, dies wurde auch räumlich überprüft. Um die erforderliche Haltesichtweite in der Knotenpunktzufahrt sicherzustellen, ist links der AS Fassoldshof von Bau-km 0+010 bis Bau-km 0+080 eine Sichtfeldfreilegung erforderlich. Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs wurde ursprünglich in der Planung entsprechend HBS 2015, Teil L Landstraßen, Kapitel L5 Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage, für den gesamten Knotenpunkt mit C ermittelt. Aufgrund der Vielzahl von Einwendungen und Bedenken hinsichtlich der Sicherheit an der AS wurde vom Vorhabenträger zugesagt, eine LSA zu installieren (vgl. Ziffer C 3.5.4.3). Die LSA wird sich positiv auf die Verkehrssicherheit bzw. Leistungsfähigkeit der Kreuzung auswirken, da der Verkehrsfluss besser geordnet wird. Vor allem das Linksabbiegen von der Bundesstraße und die Auffahrt auf die Bundesstraße werden sicherer und auch insgesamt erhöht sich die Verkehrssicherheit an der AS. Die neue Qualitätsstufe kann aber erst bestimmt werden, wenn die Schaltung der Ampel festgelegt wurde. Da eine LSA verkehrsabhängig gesteuert werden soll, kann die finale Schaltung erst festgelegt werden, wenn die LSA in Betrieb ist. Der Knotenpunkt ist somit leistungsfähig und die zu erwartende Verkehrsnachfrage kann mit der erwünschten Qualität abgewickelt werden. Der Anschluss der B 289 (alt) an die OU im AS Fassoldshof wird entsprechend dem vorhandenen Querschnitt ausgebildet (Kronenbreite 11,50 m mit 2 Fahrstreifen je 3,75 m, 2 Randstreifen je 0,25 m und 2 Bankette je 1,50 m). In Kurven mit Radien unter 200 m wird die Fahrbahn entsprechend verbreitert, um ein Begegnen von Lastzügen zu ermöglichen.

Die Anbindung der KU 30 und des gegenüberliegenden öFW an die B 289 (alt) wird nach RAL als plangleicher Knotenpunkt in Form einer Kreuzung mit einem kleinen Tropfen als Fahrbahnteiler im untergeordneten Ast der KU 30 ausgebildet. Im Zuge des öFW wird kein Fahrbahnteiler angeordnet. In der B 289 (alt) werden jeweils Linksabbiegestreifen ohne Verzögerungsstrecke und geschlos-

sener Einleitung nach Typ LA 2 ausgebildet. Die Abmessungen der Linksabbiegestreifen ergeben sich wie folgt: Breite der Linksabbiegestreifen  $i = 3,25$  m, Verziehungsstrecke des Linksabbiegestreifens in die KU 30  $l_z = 100$  m, Aufstellstrecke des Linksabbiegestreifens in die KU 30  $l_A = 20$  m und Aufstellstrecke des Linksabbiegestreifens in den öFW  $l_A = 15$  m. Die Rechtseinbinger werden über eine dreiteilige Kreisbogenfolge mit einem Hauptbogenradius  $R_2 = 10$  m nach Typ KE 5 geführt, die Rechtsabbieger über eine dreiteilige Kreisbogenfolge mit einem Hauptbogenradius  $R_2 = 12$  m nach Typ RA 5. Beim Anschluss des öFW werden die Rechtsein- und -abbieger mit einfachen Kreisbögen  $R = 8$  m geführt. Im Einmündungsbereich wird die Fahrbahnbreite des öFW auf 4,50 m aufgeweitet. Bei einer zu erwartenden Geschwindigkeit von 70 km/h aus beiden Richtungen ergibt sich nach RAL eine einsehbare Schenkelänge des Sichtfeldes von  $l = 110$  m. Für die einbiegenden Fahrzeuge ist die maßgebende Anfahrsicht eingehalten, dies wurde auch räumlich überprüft. Um für den von Schwarzach b. Kulmbach kommenden Verkehr auf der KU 30 die Übersichtlichkeit im Einmündungsbereich und die Erkennbarkeit abbiegender Fahrzeuge von der OU sicherzustellen, ist rechts der AS Fassoldshof von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+080 eine Sichtfeldfreilegung erforderlich. Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs wurde in der Planung entsprechend HBS 2015, Teil L Landstraßen, Kapitel L5 Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage, für den gesamten Knotenpunkt mit A ermittelt. Der Knotenpunkt ist somit sehr leistungsfähig und die zu erwartende Verkehrsnachfrage kann mit der erwünschten Qualität abgewickelt werden. Der Anschluss der KU 30 von Schwarzach b. Kulmbach an die AS Fassoldshof wird entsprechend dem vorhandenen Querschnitt ausgebildet (Kronenbreite 8,00 m mit 2 Fahrstreifen je 3,00 m und 2 Bankette je 1,00 m). In Kurven mit Radien unter 200 m wird die Fahrbahn entsprechend verbreitert, um ein Begegnen von Lastzügen zu ermöglichen.

Die Anbindung der verlegten GVS nach Witzmannsberg an die B 289 (alt) wird nach RAL als plangleicher Knotenpunkt in Form einer Einmündung mit einem kleinen Tropfen als Fahrbahntiler im untergeordneten Ast der GVS ausgebildet. Im Zuge der B 289 (alt) werden keine baulichen Veränderungen vorgenommen. Die Rechtseinbinger werden über eine dreiteilige Kreisbogenfolge mit einem Hauptbogenradius  $R_2 = 12$  m nach Typ KE 6 geführt, die Rechtsabbieger über eine dreiteilige Kreisbogenfolge mit einem Hauptbogenradius  $R_2 = 12$  m nach Typ RA 6. Bei einer zu erwartenden Geschwindigkeit von 70 km/h aus beiden Richtungen ergibt sich nach RAL eine einsehbare Schenkelänge des Sichtfeldes von  $l = 110$  m. Für die einbiegenden Fahrzeuge ist die maßgebende Anfahrsicht eingehalten, dies wurde auch räumlich überprüft. Der Knotenpunkt ist leistungsfähig und kann die zu erwartende geringe Verkehrsnachfrage mit der erwünschten Qualität abwickeln. Die GVS nach Witzmannsberg wird entsprechend dem vorhandenen Querschnitt ausgebildet (Kronenbreite 7,50 m mit 2 Fahrstreifen je 2,25 m und 2 Bankette je 1,50 m). Im Bereich des Brückenbauwerks (BW 2-1) wird die Fahrbahn auf eine Breite von 6,50 m zwischen den Borden aufgeweitet. In Kurven mit Radien unter 200 m wird die Fahrbahn entsprechend verbreitert, um ein Begegnen von Lastzügen zu ermöglichen.

Die Ausbildung der Knotenpunkte ist verkehrssicher, die Erkennbarkeit der Knotenpunkte ist sichergestellt. Die Befahrbarkeit wurde mit Schleppkurven überprüft und ist gewährleistet. Die notwendigen Sichtdreiecke der Knotenpunkte sind in Planunterlage 5 dargestellt.

Die Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs erfolgt im gesamten Baubereich abseits der B 289 über ein neu zu errichtendes Wegenetz mit Anschluss an die bestehenden Gemeindeverbindungs- bzw. Ortsstraßen und öFW. Die B 289 kann dabei an zwei Querungsstellen höhenfrei gekreuzt werden. In Planunterlage 1 – Erläuterungsbericht Kapitel 4.2 – sind die Änderungen an den öFW aufgeführt.

Die Querschnittsmaße der neu zu errichtenden oder zu verlegenden öFW sind in Anlehnung an die RLW ermittelt. (Kronenbreite 4,00 m / 4,50 m mit 1 Fahrstreifen 3,00 m / 3,50 m und 2 Bankette je 0,50 m). Die Bankette werden standfest und befahrbar ausgebildet, Ausweichstellen werden im Zuge der Bauausführung mit den Anliegern vor Ort festgelegt.

Das geplante Kreuzungsbauwerk BW 0-1 mit der Bahnstrecke 5100 von Bamberg nach Hof bei Bau-km 0+843 wird als dreifeldriges Spannbetonplattenbauwerk in Ortbetonbauweise errichtet. Zur Aufrechterhaltung der Bahnstrecke wird das Bauwerk überhöht hergestellt (Horizontalkraftlager erforderlich) und nach Betonage des Überbaus in Endlage abgesenkt. Das Bauwerk erhält eine Bemessung nach Lastmodell 1 der DIN-EN 1991-2 sowie eine Bemessung nach STANAG 2021 (Militärlastenklasse). Die Mittelunterstützungen werden auf Anprall bei Zugentgleisung bemessen. Die Fahrbahnbreite zwischen den Borden beträgt 8,00 m und folgt dem RQ 11B der Entwurfsklasse 3 der RAL. Mit der Regelausbildung der Kappen nach RiZ-ING Kap1, Blatt 1 zu 2,05 m Breite ergibt sich die Gesamtbreite des Überbaus zu 12,10 m. Aufgrund der erforderlichen Anfahrsichtweiten durch die nahe gelegene, höhengleiche Einmündung der AS Mainroth wird das Geländer am Gesimskopf befestigt. Das Bauwerk unterführt die Bahnstrecke. Darüber hinaus werden zwei öffentliche Feld- und Waldwege neben der Gleislinie mit unterführt. Der südliche Weg dient gleichzeitig als Main-Radweg. Die Stellung der Mittelunterstützungen wurde mit der DB InfraGO AG abgestimmt. Die beiden Randfelder wurden unter Berücksichtigung der öffentlichen Feld- und Waldwege sowie dem robusten und statisch wirtschaftlichen Stützweitenverhältnis von 1 : ca. 1,2 : 1 (Verhältnis der 3 Spannweiten mit 2 Brückenpfeiler zueinander) gewählt. Die lichte Höhe mit  $\geq 5,832$  m (einschließlich Zuschlag für Überhöhung, da Gleis im Bogen) berücksichtigt eine mögliche Elektrifizierung der Bahnstrecke. Da das nördliche Widerlager auf der bestehenden B 289 zum Liegen kommt, ist zur Aufrechterhaltung des Verkehrs eine Umfahrung vorgesehen. Die Gründung des Bauwerkes folgt dem geotechnischen Bericht und wird mittels Großbohrpfählen tief gegründet. Da der erbohrte Ruhegrundwasserspiegel im erkundeten Bereich bereits ca. 2 m unter Geländeoberkante angetroffen wurde, stehen alle Gründungsbauteile im Grundwasser. Die Mittelunterstützungen liegen im Nahbereich der Gleislinie.

Zur Gründung der Pfeiler werden Spundwände erforderlich. Die Pfahlkopfbalken der Widerlagerachsen werden auf Vorschüttungen errichtet. Vor Herstellung der Vorschüttungen müssen, nach geotechnischem Bericht, weiche Untergrundschichten ausgetauscht werden, um späteren Fließdruck auf die Bohrpfähle zu vermeiden. Für diese Arbeiten sind offene Wasserhaltungsarbeiten erforderlich. Alle Bohrpfähle sowie die Spundwände der Pfeiler teufen ins Grundwasser. Die weichen Bodenschichten müssen als Schutz vor negativer Mantelreibung ausgetauscht werden. Hierzu sind offene Baugruben mit Wasserhaltung erforderlich. Die genaue Anzahl und Tiefe der Pfähle ergeben sich nach der Tragwerksplanung. Das Grundwasser zeigt sich nach den Bohrungen gespannt. Der Ruhewasserstand in Achse 10 liegt zu 283,54 m ü. NN (BK 24). Der Ruhewasserstand in Achse 40 liegt zu 282,76 m ü. NN (BK 25).

Das geplante Kreuzungsbauwerk 2-1 der GVS mit der Bahnstrecke 5100 und der B 289 bei Bau-km 2+502 wird als zweifeldriges Spannbetonplattenbauwerk in Ortbetonbauweise errichtet. Zur Aufrechterhaltung der Bahnstrecke wird das Bauwerk überhöht hergestellt (Horizontalkraftlager erforderlich) und nach Betonage des Überbaus in Endlage abgesenkt. Das Bauwerk erhält eine Bemessung nach Lastmodell 1 der DIN-EN 1991-2 sowie eine Bemessung nach STANAG 2021 (Militärlastenklasse). Die Mittelunterstützungen werden auf Anprall bei Zugentgleisung bemessen. Die Fahrbahnbreite zwischen den Borden beträgt 6,50 m. Mit der Regelausbildung der Kappen nach RiZ-ING Kap1, Blatt 1 zu 2,05 m Breite ergibt sich die Breite zwischen den Geländern zu 10,10 m. Das Bauwerk unterführt die Bahnstrecke. Darüber hinaus werden die B 289 und ein öffentlicher Feld- und Waldweg neben der Gleislinie mit unterführt. Die Stellung der Mittelunterstützung wurde mit der DB InfraGO AG abgestimmt. Die beiden Brückenfelder erhalten ungefähr die gleiche Stützweite. Die lichte Höhe zu  $\geq 5,70$  m berücksichtigt eine mögliche Elektrifizierung der Bahnstrecke. Die lichte Höhe im Bereich der Bundesstraße beträgt  $\geq 4,70$  m. Zum Bau des Bauwerkes wird der vorhandene Main-Radweg auf der Südseite verlegt. Die Gründung des Bauwerkes folgt dem geotechnischen Bericht und wird mittels Großbohrpfählen tief gegründet. Die Pfahlkopfbalken der Widerlagerachsen werden etwa geländegleich errichtet. Zur Errichtung der Pfahlkopfbalken sind offene Wasserhaltungsarbeiten erforderlich. Der Pfeiler befindet sich im Bereich zwischen Straßendamm und Bahnlinie. Zur Minimierung des Eingriffs in den Bahnbereich und aufgrund des hoch anstehenden Grundwasserspiegels werden die Arbeiten im Zuge einer Spundwandumschließung ausgeführt. Die Bohrpfähle und die Verbauelemente liegen im Bereich des Grundwassers. Die genaue Anzahl und Tiefe der Pfähle ergeben sich nach der Tragwerksplanung. Das Grundwasser zeigt sich nach den Bohrungen gespannt. Der Ruhewasserstand in Achse 10 liegt zu 282,89 m ü. NN (KB 3). Der Ruhewasserstand in Achse 20 liegt zu 283,66 m ü. NN (KB 4).

Das neue Bauwerk 3-1 unterführt den Rohrbach bei Bau-km 3+060 und ist als geschlossener Stahlbetonrahmen geplant. Das Bauwerk erhält eine Bemessung nach Lastmodell 1 der DIN-EN 1991-2 sowie eine Bemessung nach STANAG 2021 (Militärlastenklasse). Die Fahrbahnbreite zwischen den Borden

beträgt 8,00 m und folgt dem RQ 11B der Entwurfsklasse 3 der RAL. Mit der Regelausbildung der Kappen nach RiZ-ING Kap1, Blatt 1 zu 2,05 m Breite ergibt sich die Breite zwischen den Geländern zu 11,60 m. Die lichte Weite sowie lichte Höhe des Bauwerks folgt den Anforderungen der hydraulischen Berechnung (siehe Unterlage 18.2) und wurde so dimensioniert, dass keine schädlichen Auswirkungen auf benachbarte Bebauungen entstehen. Der Bemessungshochwasserstand HQ<sub>100</sub> ist im Höhenplan (Planunterlage 6 Blatt 4) eingetragen. Das Bauwerk soll flach auf Bodenaustausch gegründet werden. Hierzu werden offene Wasserhaltungsarbeiten erforderlich. Die erkundeten weichen Bodenschichten bis ca. 2 m unter Geländeoberkante werden dabei mit ausgetauscht. Die Baugruben werden geböscht hergestellt. Das Grundwasser aus der Bohrung BK 27 wird als Referenz herangezogen. Das Grundwasser zeigt sich gespannt. Der Ruhewasserspiegel liegt zu 285,95 m ü. NN.

Das geplante Kreuzungsbauwerk 3-3 mit der Bahnstrecke 5100 bei Bau-km 3+859 wird als dreifeldriges Spannbetonplattenbauwerk in Ortbetonbauweise errichtet. Zur Aufrechterhaltung der Bahnstrecke wird das Bauwerk überhöht hergestellt (Horizontalkraftlager erforderlich) und nach Betonage des Überbaus in Endlage abgesenkt. Das Bauwerk erhält eine Bemessung nach Lastmodell 1 der DIN-EN 1991-2 sowie eine Bemessung nach STANAG 2021 (Militärlastenklasse). Die Mittelunterstützungen werden auf Anprall bei Zugentgleisung bemessen. Die Fahrbahnbreite zwischen den Borden beträgt 8,00 m und folgt dem RQ 11B der Entwurfs-klasse 3 der RAL. Mit der Regelausbildung der Kappen nach RiZ-ING Kap1, Blatt 1 zu 2,05 m Breite ergibt sich die Breite zwischen den Geländern zu 12,10 m. Um die erforderlichen Haltesichtweiten der EKL 3 für die B 289 sicherzustellen, wird das Geländer am Gesimskopf befestigt. Das Bauwerk unterführt die Bahnstrecke. Darüber hinaus wird auf der südwestlichen Widerlagerseite entlang der Gleislinie ein öffentlicher Feld- und Waldweg mit unterführt. Die Stellung der Mittelunterstützungen wurde mit der DB InfraGO AG abgestimmt. Die beiden Randfelder wurden unter Berücksichtigung des robusten und statisch wirtschaftlichen Stützweitenverhältnis von 1 : ca. 1,2 : 1 (Verhältnis der 3 Spannweiten mit 2 Brückenpfeiler zueinander) gewählt. Die lichte Höhe zu  $\geq 5,70$  m berücksichtigt eine mögliche Elektrifizierung der Bahnstrecke. Die Gründung des Bauwerkes folgt dem geotechnischen Bericht und wird mittels Großbohrpfählen tief gegründet. Da der erbohrte Ruhegrundwasserspiegel im erkundeten Bereich bereits ab 0,50 m unter Geländeoberkante angetroffen wurde, stehen alle Gründungsbauteile im Grundwasser. Die Mittelunterstützungen liegen im Nahbereich der Gleislinie. Zur Gründung der Pfeiler werden Spundwände erforderlich. Die Pfahlkopfbalken der Widerlagerachsen werden auf Vorschüttungen errichtet. Vor Herstellung der Vorschüttungen müssen, nach geotechnischem Bericht, weiche Untergrundschichten ausgetauscht werden, um späteren Fließdruck auf die Bohrpfähle zu vermeiden. Für diese Arbeiten sind offene Wasserhaltungsarbeiten erforderlich. Alle Bohrpfähle sowie die Spundwände der Pfeiler teufen ins Grundwasser. Die weichen Bodenschichten müssen als Schutz vor negativer Mantelreibung ausgetauscht werden. Hierzu sind offene Baugruben mit Wasserhaltung erforderlich. Die genaue Anzahl und Teufe der Pfähle ergeben sich nach der Tragwerksplanung. Das Grundwasser

zeigt sich nach den Bohrungen gespannt. Der Ruhewasserstand in Achse 10 liegt zu 285,99 m ü. NN (BK 29). Der Ruhewasserstand in Achse 40 liegt zu 286,19 m ü. NN (BK 30).

Die Fahrbahnbefestigung der B 289 (neu) erfolgt gemäß RStO 12 in der Belastungsklasse 10 mit einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht aus SMA LA 8. Die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus beträgt je nach Damm- oder Einschnittslage zwischen 80 und 65 cm. Die Straßendeckschichtkorrekturwerte betragen für lärmtechnisch optimierten Asphalt aus SMA LA 8 bei einer Geschwindigkeit von > 60 km/h gemäß Tabelle 4a der RLS 19 für Pkw -2,8 dB(A) und für Lkw -4,6 dB(A). Die Fahrbahnbefestigung der AS Mainroth erfolgt gemäß RStO 12 in der Belastungsklasse 1,0 mit einer Deckschicht aus Asphaltbeton. Die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus beträgt 75 cm. Die Straßendeckschichtkorrekturwerte betragen für Asphaltbeton bei einer Geschwindigkeit von > 60 km/h gemäß Tabelle 4a der RLS 19 für Pkw -1,9 dB(A) und für Lkw -2,1 dB(A). Die Fahrbahnbefestigung der AS Fassoldshof erfolgt gemäß RStO 12 in der Belastungsklasse 1,0 mit einer Deckschicht aus Asphaltbeton. Die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus beträgt 75 cm. Die Straßendeckschichtkorrekturwerte betragen für Asphaltbeton bei einer Geschwindigkeit von > 60 km/h gemäß Tabelle 4a der RLS 19 für Pkw -1,9 dB(A) und für Lkw -2,1 dB(A). Die Fahrbahnbefestigung der GVS nach Witzmannsberg erfolgt gemäß RStO 12 in der Belastungsklasse 0,3 mit einer Deckschicht aus Asphaltbeton. Die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus beträgt je nach Dammlage ( $\leq 2,0$  m bzw.  $> 2,0$  m) zwischen 50 und 60 cm. Die Straßendeckschichtkorrekturwerte betragen für Asphaltbeton bei einer Geschwindigkeit von > 60 km/h gemäß Tabelle 4a der RLS 19 für Pkw -1,9 dB(A) und für Lkw -2,1 dB(A). Die Fahrbahnbefestigung der KU 30 erfolgt gemäß RStO 12 in der Belastungsklasse 1,0 mit einer Deckschicht aus Asphaltbeton. Die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus beträgt 75 cm. Die Straßendeckschichtkorrekturwerte betragen für Asphaltbeton bei einer Geschwindigkeit von > 60 km/h gemäß der Tabelle 4a RLS 19 für Pkw -1,9 dB(A) und für Lkw -2,1 dB(A). Die anzupassenden und neu zu errichtenden öFW werden gemäß RLW bemessen. Dabei werden unter Annahme häufiger Überfahrten mit einer maßgebenden Achslast von 11,5 t die wassergebunden befestigten öFW mit einer Deckschicht aus Splitt-Sand-Gemisch und die bituminös befestigten öFW mit einer Tragdeckschicht erstellt. Die Befestigung der Geh- und Radwege erfolgt gemäß Punkt 5.2 der RStO mit einer Deckschicht aus Asphaltbeton. Die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus beträgt 40 cm.

Die Damm- und Einschnittsböschungen können gemäß dem Bodengutachten mit Böschungsneigungen von 1 : 1,5 ausgebildet werden. Die Dammböschungen erhalten eine Oberbodendeckung und eine Rasenansaat.

Hindernisse in den Seitenräumen werden durch passive Schutzeinrichtungen geschützt und beschränken sich auf das erforderliche Mindestmaß (Schilderpfosten). Bäume und Sträucher werden außerhalb der Einwirkungsbereiche angeordnet.

Zur Festlegung der elementaren technischen Planungsparameter ist die Einstufung der B 289 im Netz der überörtlichen Straßen maßgebend. Diese Kriterien sind in der RIN dargelegt. Die OU von Mainroth - Rothwind - Fassoldshof im Zuge der B 289 ist nach RIN in die Kategoriengruppe LS als Landstraße außerhalb bebauter Gebiete einzustufen. Als überregionale Verbindung der Verbindungsfunktionsstufe II erfüllt sie die Kriterien der Straßenkategorie LS II (Überregionalstraße). Dies entspricht den raumordnerischen und verkehrswirtschaftlichen Zielsetzungen, die mit dieser Maßnahme verfolgt werden und spiegelt den in § 1 FStrG festgelegten Anspruch einer Bundesstraße wider. Gemäß RAL würde sich für die Kategorie LS II eine Entwurfsklasse EKL 2 mit einem abschnittsweisen dreistreifigen Regelquerschnitt RQ 11,5+ ergeben. Ziel der RAL ist es, die Einheitlichkeit von Straßen einer Kategorie zu fördern und Straßen unterschiedlicher Kategorien deutlich unterscheidbar zu machen (Herstellung von standardisierten Straßentypen, „Selbsterklärende Straße“). Der Streckenzug der B 289 zwischen Kulmbach und Zettlitz ist weitgehend ausgebaut; mehrere Ortsumgehungen wurden bereits realisiert. Der vorliegende Streckenabschnitt stellt einen der letzten nicht ausgebauten Abschnitte dar. Auf der gesamten Strecke wurde ein zweistreifiger Querschnitt hergestellt (entspricht der EKL 3 gem. RAL). Durch die geplante OU wird eine zusätzliche Überholmöglichkeit geschaffen und damit die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit für den gesamten Streckenzug erhöht. Die Bemessung gem. HBS ergibt sowohl für den zweistreifigen Ausbau als auch für den dreistreifigen Ausbau die Qualitätsstufe C. Die gem. RAL geforderte gesicherte Überholmöglichkeit auf mindestens 20 % der Länge des gesamten Streckenzuges in beiden Fahrtrichtungen kann auch durch die Anlage von Überholfahrstreifen im Zuge der OU Mainroth - Rothwind - Fassoldshof nicht hergestellt werden. Der dreistreifige Querschnitt wird nicht weiterverfolgt, da:

- auch in absehbarer Zukunft kein einheitlicher dreistreifiger Querschnitt (EKL 2 gem. RAL) im Streckenzug zwischen Kulmbach und Zettlitz geschaffen werden kann,
- der geforderte Anteil der gesicherten Überholmöglichkeit im gesamten Streckenzug nicht erreicht werden kann,
- der Eingriff in den sensiblen Naturraum und den Überschwemmungsbereich durch den zusätzlichen Fahrstreifen vergrößert würde und sich die Baukosten erheblich erhöhen würden.

Der Planung wird somit gemäß RAL ein einbahnig zweistreifiger Regelquerschnitt RQ 11 mit einer Fahrbahnbreite von 8,00 m und einer Kronenbreite von 11,00 m zu Grunde gelegt. Bei der gewählten Linienführung werden alle Grenzwerte der RAL eingehalten. Die beiden Verknüpfungen AS Mainroth und AS Fassoldshof werden plangleich ausgebildet, die GVS nach Witzmannsberg wird mittels eines Brückenbauwerks über die B 289 geführt. Das untergeordnete Wegegenetz wird so gestaltet und ergänzt, dass sowohl der landwirtschaftliche Verkehr als auch der Radverkehr abseits der B 289 geführt werden kann.

Hinsichtlich der Verkehrsqualität ist festzuhalten, dass mit dem gewählten Querschnitt sich über den gesamten Streckenabschnitt entsprechend HBS die Qualitätsstufe C in der Verkehrsqualität ergibt. Ein ausreichender Verkehrsfluss ist damit gewährleistet.

Damit die Verkehrssicherheit gewährleistet wird, orientiert sich die Linienführung an den Vorgaben der RAL. Die verwendeten Radien aufeinander folgender Kurven sind in der Lage so aufeinander abgestimmt (Relationstrassierung), dass keine Unstetigkeiten im Streckenverlauf auftreten. Die Radienfolge liegt dabei im guten Bereich. Durch die Linienführung und die Wahl des Querschnittes kann eine angemessene Reisegeschwindigkeit erreicht werden.

### 3.5.4 Behandlung der Einwendungen und Forderungen zur Ausgestaltung des Vorhabens

#### 3.5.4.1 Trassenführung

Es wurden Einwendungen bzw. Forderungen hinsichtlich der geplanten Trassenführung erhoben, so zum Beispiel ein Verbleib auf der alten Trasse durch die damit verbundenen Sanierungsmaßnahmen innerorts (P4, P25, P27) oder die Verwirklichung einer OU nur für Mainroth (P4, P8, P23, P24).

Für eine OU nur für Mainroth schlägt Einwender P21 konkret vor, die Bahntrasse 10 – 15 m in südliche Richtung zu verlegen und die B 289 ab Bahnübergang „Mainroth-West“ nördlich der verlegten Bahntrasse verlaufen zu lassen. Nach Mainroth wird wieder die alte Trasse genutzt. Zwischen der verlegten B289 und der Wohnbebauung werde eine Lärmschutzwand errichtet.

Einige Einwendungen bemängeln, dass keine Änderung am Verlauf der GVS nach Witzmannsberg notwendig sei und die Brücke an der Landkreisgrenze falsch platziert sei. Die neue Bundesstraße könne mit einer Brücke über die GVS geführt werden (P12). Durch den Standort auf der bestehenden GVS würden die Rothwinder Landwirte leichter zu den Mainwiesen gelangen (P32). Im Erörterungstermin merkte der Einwender P9 an, dass die neue Brücke viel Fläche verschwende, da die GVS schon vorhanden sei.

Im Erörterungstermin fordert der Einwender P9 eine Abfahrt für die Landwirte auf der Höhe der Maschinenhalle südlich von Mainroth ungefähr bei Bau-km 1+600.

Der Einwender P28 stellte die Richtigkeit der gewählten Trasse in Frage. Unter anderem aufgrund des Eingriffs in das schützenswerte Landschaftsbild der Mainauen hätte eine andere Variante, z.B. Nordvariante, gewählt werden sollen. Auch aus immissionsschutzrechtlichen und wasserrechtlichen Belangen hätte eine andere Variante gewählt werden müssen.

Auch Einwender P31 präferiert die OU auf der Nordseite von Mainroth einzugraben hinsichtlich des Lärmschutzes, Schutz des Maintals und Vermeidung eines Eingriffes in das Überschwemmungsgebiet.

Die Einwender P26 und P39 bemängeln, dass durch die Trasse und das damit verbundene Brückenbauwerk 0-1 bei der AS Mainroth ein Teil der Obstbaumallee am Main-Radweg zerstört wird.

Die Einwendungen hinsichtlich der gewählten Trasse werden zurückgewiesen.

Es wurde im Rahmen der Planungen eine umfangreiche Variantenuntersuchung durchgeführt, bei der raumstrukturelle, verkehrliche, entwurfs- und sicherheitstechnische, umweltfachliche sowie wirtschaftliche Gesichtspunkte im Detail eruiert und gegeneinander abgewogen wurden. Wie bereits unter C.3.5.2 dargestellt, kommt keine Alternativtrasse ernsthaft in Betracht.

Ein Verbleib auf der bestehenden Trasse oder nur eine OU für Mainroth kommt nicht in Betracht, da es ein wichtiges Ziel des Bauvorhabens ist, durch eine deutliche Verringerung der Verkehrsbelastung in den drei Ortschaften die Wohn- und Lebensverhältnisse zu verbessern (siehe C.3.4.1). Damit die beabsichtigte durchgehende Ost-West-Verbindung hergestellt werden kann, ist die geplante OU notwendig.

Aufgrund der im ersten Planfeststellungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen wurde die Überführung der GVS nach Witzmannsberg an die Landkreisgrenze verlegt und dem breiten Wunsch der Bevölkerung sowie der zwei Gemeinden entsprochen. Durch die vorgesehene Lage haben Landwirte aus Mainroth und Rothwind ungefähr die gleiche Wegstrecke zur Brücke. Ein Brückenbauwerk auf der bestehenden GVS nach Witzmannsberg ist den Anliegern im Mühlweg nicht zumutbar. Am Standort der neuen Brücke befinden sich keine hochwertigen Flächen für die Landwirtschaft. Auch eine Überführung der B 289 über die GVS scheidet aus, da durch die entstehende Dammböschung der Brücke ein paralleler Verlauf neben der Bahnlinie nicht mehr möglich wäre. Auch würde die Brücke die Sicht aus Rothwind in die Mainauen sperren.

Für die Erschließung der Flächen südlich der Ortsumgehung ist die Brücke an der Landkreisgrenze vorgesehen. Aufgrund des niedrigeren Straßendamms im Vergleich zur vorangegangenen Planung ist die seinerzeit vorgesehene Unterführung zur Maschinenhalle weggefallen.

Die Planfeststellungsbehörde teilt das Ergebnis der Variantenuntersuchung, dass die Nordvariante hinsichtlich Länge, Trassierungsparameter, Baukosten und Flächeninanspruchnahme wesentliche Nachteile gegenüber den übrigen Varianten aufweist und deshalb nicht als Alternative in Frage kommt.

Durch das Brückenbauwerk 0-1 lässt es sich nicht vermeiden, dass ein kleiner Teil der Obstbaumallee südwestlich des Bauwerks weichen muss. Die erforderlichen Eingriffe werden entsprechend des vom Institut für angewandte Studien (ifanos Planung) gemäß BayKompV erstellten Ausgleichskonzeptes kompensiert. Zusätzlich wurden noch weitere Obstbaumpflanzungen in die Auflagen aufgenommen (A.3.3.24).

### 3.5.4.2 Brückenbauwerke

Einige Einwendungen kritisieren die hohen Bau- und Folgekosten von Brückenbauwerken (P16, P18, P31).

Ein Einwender (P30) forderte zur Verringerung des Flächenverbrauchs eine Verlegung der nördlichen Auffahrtsrampe des Brückenbauwerks 2-1 an der Landkreisgrenze soweit wie möglich an den bestehenden Weg. Auch forderte er einen Treppenaufgang und stellte die Kurvenradien und Fahrbahnbreiten für landwirtschaftliche Fahrzeuge südlich der Brücke in Frage.

Die Einwendungen hinsichtlich der Brückenbauwerke werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungstrasse enthält nur die vier notwendigen Bauwerke. Die Kosten für Bauwerke an den Gesamtkosten wird somit so gering wie möglich gehalten. Um die Verkehrssicherheit und eine möglichst lange Lebensdauer der Bauwerke sicherzustellen, sind laufende Erhaltungskosten nicht vermeidbar und hinzunehmen. Dem Markt Mainleus und der Stadt Burgkunstadt obliegen nicht die Kosten der Unterhaltung, da sie nicht der Straßenbaulastträger der B 289 sind. Die Unterhaltung des Bauwerks obliegt der Bundesrepublik Deutschland.

Hinsichtlich der nördlichen Auffahrtsrampe des Brückenbauwerks 2-1 ist anzumerken, dass der Bereich zwischen der GVS nach Witzmannsberg und dem öffentlichen Feld- und Waldweg an der Landkreisgrenze zunächst als Baufläche und später als Ausgleichsmaßnahme dient. Daneben kann durch die gewählte Lage der Auffahrtsrampe der angrenzende öffentliche Feld- und Waldweg auch während der Baumaßnahme für Baustellenverkehr und landwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden und muss nicht während der Bautätigkeit gesperrt werden. Für den Zugang zu den Mainauen von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof aus kann die Überführung der GVS nach Witzmannsberg an der Landkreisgrenze oder der Bahnübergang „Horlache“ südlich von Mainroth und im Weiteren der Main-Radweg genutzt werden. Ein zusätzlicher Treppenaufgang am Bauwerk 2-1 an der Landkreisgrenze ist nicht erforderlich, da eine Verbindung zwischen dem öffentlichen Feld- und Waldweg und der GVS nach Witzmannsberg etwa 200 m nördlich des Bauwerks 2-1 besteht. Die Trassierung wurde entsprechend den geltenden Richtlinien geplant, Kurvenbereiche

wurden mit Schleppkurven nachgewiesen und wo erforderlich wurden Kurvenverbreiterungen vorgesehen.

### 3.5.4.3 Anschlussstellen / Verkehrssicherheit

Einwender P2 fordert für die AS Mainroth und AS Fassoldshof aus Gründen der Verkehrssicherheit Anpassungen. Auf der neuen Trasse sei keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen. Die Auffahrt auf die B 289 von der AS Mainroth in Richtung Kulmbach sei gefährlich. An beiden Auffahrten sei bei Auffahrt Richtung Kulmbach jeweils eine bauliche Verbesserung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder eine Bedarfsampel vorzusehen.

Zudem fordern die Einwender P7 und P20 aus Gründen der Verkehrssicherheit an der Kreuzung B 289 / LIF 18 bei Mainklein im Zuge des Baus der OU Mainroth – Rothwind - Fassoldshof Linksabbiegespuren auf der B 289 in den OT Häckergrund und in die Kreisstraße LIF 18.

Der Einwender P20 befürchtet, dass durch die zwangsläufig folgenden Geschwindigkeitsbeschränkungen und Ampelanlagen an den Anschlussstellen Mainroth und Fassoldshof die Unfallgefahr steigen werde. Auch werden Nebel, überfrierende Nässe und Windböen im Maintal die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen.

Der Einwender P21 fordert für einen besseren Verkehrsfluss an den Anschlussstellen den Bau von Kreisverkehren. Zudem bemängelt er das Fehlen einer Unfallprognose mit dem Vergleich zur Ist-Trasse.

Der Einwender P26 befürchtet, dass durch eine fehlende Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 289 die Einfahrt aus Mainroth in den laufenden Verkehr an der AS Mainroth gefährlich sei.

Einwender P27 sieht ohne Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 289 oder bauliche Änderungen eine erhöhte Unfallgefahr für Linksabbieger auf die B 289 an der AS Fassoldshof. Auch wird die bauliche Ausführung zu Rückstauungen nach Fassoldshof führen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit fordert er einen Kreisverkehr an der Anschlussstelle und Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h. Auch im Erörterungstermin wiederholte Einwender P27 seine Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit der Anschlussstellen.

Im Erörterungstermin forderte der Einwender P9, dass für die Anschlussstellen Kreisverkehre in Betracht gezogen werden sollten.

Aufgrund der vielen Einwendungen und Forderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit, sagte der Vorhabenträger zu, dass eine Verampelung der höhengleichen Einmündungen an den Anschlussstellen geprüft werde.

Im Nachgang zum Erörterungstermin besprach der Vorhabenträger die Planung mit den Unfallkommissionen der Landkreise Kulmbach und Lichtenfels. Die Unfallkommissionen beider Landkreise kamen zu dem Ergebnis, dass die Ausstattung mit Lichtsignalanlagen der beiden Anschlussstellen Mainroth und Fassoldshof jeweils erbeten und befürwortet wird. Um diesem Endergebnis gerecht zu werden, hat das Staatliche Bauamt Bayreuth die planerische Umsetzbarkeit geprüft und kamen zu dem Ergebnis, dass dies ohne zusätzlichen Grunderwerb bzw. einer Tektur der Planunterlagen erfolgen kann. Die Details werden im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.

Die weiteren Einwendungen hinsichtlich der Ausgestaltung der beiden Anschlussstellen und zur Verkehrssicherheit der OU werden zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger erklärt, dass ein Kreisverkehr nur bei gleichmäßig belasteten Ästen sinnvoll sei. Es gebe eine Hauptbelastung durch den Durchgangsverkehr auf der Bundesstraße und eine geringe Belastung auf den Ästen zu den Ortschaften. Durch einen Kreisverkehr werde der Verkehrsfluss auf der Bundesstraße eingeschränkt. Zudem wird nun mit den Lichtsignalanlagen an den Anschlussstellen die Verkehrssicherheit erhöht.

Mit den Lichtsignalanlagen ist im Bereich der Anschlussstellen auf der B 289 eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorzusehen. Eine weitergehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Bundesstraße ist aufgrund des Ausbaustandards der B 289 (neu) nicht notwendig.

### 3.5.5 Immissionsschutz, Bodenschutz

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

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

Bei der Trassierung der OU Mainroth – Rothwind- Fassoldshof wurde darauf geachtet, dass durch die verlegte Bundesstraße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Die Trassenverlegung der B 289 erfolgte unter den Gesichtspunkten der Variantenabwägung (siehe C.3.5.2), damit für die insgesamt Umwelt schonendste Trassenverlauf gewählt wurde.

### 3.5.5.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärm situation 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 Lärm betroffenen vertretbar erscheint.

#### 3.5.5.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung, Gradienten, Gestaltung

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der OU Mainroth – Rothwind - Fassoldshof hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange (insbesondere des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der Eingriffe in Eigentümerrechte) ist eine andere Trassierung der B 289 und den damit verbundenen Änderungen am Wegenetz nicht geboten. Die Variantenabwägung ist unter C.3.5.2 ausführlich beschrieben.

Der Neubau und die Verlegung der B 289 aus den bisherigen Ortsdurchfahrt von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof heraus entlastet die Anwohner an den

derzeitigen Ortsdurchfahrten von den erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen des Durchgangsverkehrs in der Größenordnung von ca. 8.900 Kfz/Werktag. Diese Entlastung ist – wie bereits ausgeführt – auch eines der wesentlichen Ziele des Gesamtprojektes, wobei diese Gesichtspunkte allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern. Die Entlastungswirkungen auf den Ortsdurchfahrten liegen je nach betrachtetem Abschnitt zwischen 80 % und 90 % im Gesamtverkehr und über 90 % beim Schwerverkehr.

### 3.5.5.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

In § 3 Abs. 1 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 - RLS-19" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode entwickelt. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

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

Eine Gesamtlärmbeurteilung ist geboten, wenn der neu zu bauende oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit bestehenden Vorbelastungen durch andere Lärmquellen insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem (erstmaligen) Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (BVerwG, Beschluss vom 14.05.2008, Az. 4 B 46.07, juris). Die gesundheitsgefährdenden und enteignungsrechtlich relevanten Schwellenwerte liegen dabei bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Eine vom Vorhabenträger sicherheitshalber vorgenommene Berechnung des künftigen Straßenverkehrslärms unter Berücksichtigung des rollenden Schienenverkehrs auf der derzeit betriebenen Bahnlinie ergab, dass sich an den untersuchten Immissionsorten in keinem Fall derartige gesundheitsbeeinträchtigende Lärmpegel (als Summenpegel von Straßenverkehrslärm und Bahnlärm) ergeben.

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

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen:  
57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts,
2. im reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten:  
59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts,
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten:  
64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts
4. in Gewerbegebieten:  
69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts

Die Art der benachbarten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Soweit insoweit keine Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung existieren, sind die Anlagen und Gebiete entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit einzuordnen (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV). Die Gebiete, die außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile liegen, sind bauplanungsrechtlich dem Außenbereich zuzuordnen. Im Außenbereich dürfen genehmigte oder zulässig vorhandene bauliche Anlagen nur der Schutzkategorie 1, 3 oder 4 zugeordnet werden. Zuordnungskriterium ist auch insoweit die Schutzbedürftigkeit der tatsächlichen Nutzung (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV i.V.m. Nr. 10.2 Abs. 4 und 5 der VLärmSchR 97). Aus diesem Grund waren für die bestehenden Anwesen im Ausbaubereich der OU die Lärmgrenzwerte für ein Dorf- und Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zugrunde zu legen.

Die Immissionsgrenzwerte beschreiben, welches Maß an Verkehrslärm den Nachbarn von Straßen im Regelfall zumutbar ist. Die in § 2 der 16. BImSchV normierten Grenzwerte beinhalten nach verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung unter verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgesichtspunkten ausreichende Reserven (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, DVBI 1996, 916; BVerwG, Urteil vom 23.11.2001, DVBI 2002, 565). Trotzdem sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74 Rn. 109).

### 3.5.5.1.3 Schalltechnische Berechnung

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist eröffnet. Die Verlegung der B 289 aus den Ortschaften Mainroth, Rothwind und Fassoldshof stellt einen Straßenneubau i.S. des § 41 BImSchG bzw. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV dar, da die bestehende Trasse der B 289 im gesamten Planfeststellungsabschnitt verlassen wird.

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundelie-

genden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Verkehrsuntersuchung des Gutachters Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak in der Fassung vom 30.03.2022 (Planunterlage 22.1) hat für das Prognosejahr 2035 auf der der OU Mainroth – Rothwind – Fassoldshof im Zuge der B 289 (neu) eine werktägliche Verkehrsbelastung von 8.100 Kfz/24h bzw. einen Lkw-Schwerverkehrsanteil von rd. 10 % tagsüber und rd. 17 % nachts ermittelt.

Darüber hinaus flossen auf der Grundlage des vorgeschriebenen Rechenverfahrens auch die anzusetzenden Geschwindigkeiten (100 km/h für Pkw, 80 km/h für Lkw anstelle von zul V = 60 km/h)), die Steigungsverhältnisse (< 5 % im gesamten Planfeststellungsabschnitt, daher diesbezüglich kein Korrekturfaktor), der lärmtechnisch optimierten Fahrbahnbelag Splittmastixasphalt (SMA LA 8) mit einem Korrekturfaktor  $D_{SD,SDT}(V)$  von -2,8 dB(A) für Pkw und von -4,6 dB(A) für Lkw sowie die Geländetopografie in die vorgenommenen Lärmschutzberechnungen ein.

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

Lärmessungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-19 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem gültigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBI 1985, 1159).

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

Die Durchführung von Messungen vor Ort ist darüber hinaus auch nicht sinnvoll, da Messungen den Zeitpunkt des Prognosejahres nicht abbilden können. Zudem ist der Lärmschutz auf einen durchschnittlichen täglichen Verkehr, also einen Mittelwert für alle Tage des Prognosejahres auszulegen. Messungen können lediglich zeitlich begrenzte Zufallsergebnisse liefern. Demgegenüber gewährleistet die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-19 wirklichkeitsnahe Beurteilungspegel. Nur diese sind nach den gesetzlichen Vorgaben der 16. BlmSchV Grundlage der Beurteilung.

### 3.5.5.1.4 Beurteilung und Ergebnis

Eine Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen. Der Bau von Straßen i.S.d. § 41 BImSchG ist der Neubau.

Der Bau der OU Mainroth – Rothwind - Fassoldshof im Zuge der B 289 stellt den Bau einer Straße im Sinne des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV dar, da ein Neubau bereits dann vorliegt, wenn eine bestehende Trasse auf längerer Strecke verlassen wird. Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist damit eröffnet.

Entsprechend der 16. BImSchV ist für die schalltechnische Untersuchung der Beurteilungspegel, getrennt für die Beurteilungszeiträume Tag (6:00 bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) heranzuziehen. Die zur Lärmberechnung erforderlichen Angaben wurden aus der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak entnommen. Die Verkehrszahlen der Verkehrsuntersuchung wurden getrennt nach Fahrzeugkategorien für den Prognosehorizont 2035 ermittelt.

In der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17.1) werden für 12 Immissionsorte der Siedlungsbereiche die fassadenbezogenen Beurteilungspegel vor und nach der Trassenverlegung für das Prognosejahr 2035 ermittelt. Die Ergebnistabelle für die 6 Immissionsorte im Ausbaubereich (Planunterlage 17.1 Anhang 1 S. 11) und die 6 Immissionsorte im Immissionsbereich (Planunterlage 17.1 Anhang 2 S. 10) zeigt, dass die in § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV normierten Immissionsgrenzwerte für die jeweilige bauliche Nutzung nicht überschritten werden. Damit entstehen vorliegend keine Schutzansprüche auf aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen.

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

Als Ergebnis der nach dem vorgeschriebenen Rechenverfahren vorgenommenen lärmtechnischen Berechnung kann festgestellt werden, dass infolge des Abstandes zwischen künftiger Straße und der angrenzenden schützenswerten Wohnbebauung, die zulässigen Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im gesamten Bereich eingehalten und in den meisten Fällen sogar unterschritten werden und somit an keinem Immissionsort im Einwirkungsbereich der Trasse der B 289 (neu) irgendwelche weiteren gesonderten oder weitergehenden - aktive bzw. passive - Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind. Bei den ausgewählten und berechneten Immissionsorten handelt es sich um die jeweils im Bereich der einzelnen untersuchten Ortschaften am ungünstigsten gelegenen - d.h. in der Regel die am nächsten zur künftigen B 289 (neu) gelegenen - Wohnhäuser. Nachdem sich bereits bei diesen ungünstigsten Immissionsorten keine Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte ergeben hat, wird für die übrigen günstiger gelegenen Immissionsorte in den

einzelnen Ortsbereichen auch ohne Einzelberechnung davon ausgegangen, dass dort -wegen ihrer noch größeren Entfernung zur Schallquelle - erst recht keine Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind.

Im Ergebnis bleibt somit nochmals festzuhalten, dass infolge der Verwirklichung des planfestgestellten Straßenneubaues an keinem Gebäude im Einwirkungsbereich der neuen Trasse die jeweils zugrunde zu legenden Lärmgrenzwerte überschritten werden, so dass keine gesonderten bzw. zusätzlichen (aktiven bzw. passiven) Lärmschutzvorkehrungen einzuplanen bzw. vorzusehen waren.

Alle sich hierauf beziehenden Forderungen und Einwendungen, die die Herstellung neuer bzw. zusätzlicher oder verbesserter Lärmschutzvorkehrungen zum Inhalt haben, sind somit in diesem Verfahren zurückzuweisen.

Der bayerische Verwaltungsgerichtshof hat 1996 (BayVGH vom 18.07.1996, Az. 8 CS 96.1612) geurteilt, dass von dem getrennt zu ermittelnden und zu bewertenden Straßen- und Schienenlärm dann abzugehen ist, wenn "die Grenze zur Gesundheitsgefährdung und zur Gewährleistung der Substanz des Eigentums überschritten zu werden droht." Die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung bzw. der eigentumsrechtlich kritische Bereich wurden bei 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht eingestuft.

Als Berechnungsgrundlage zur Ermittlung der Schallemissionen wurden die Prognosezahlen der Bahnstrecke 5100 von der DB InfraGO AG eingeholt. Demzufolge werden im Prognosejahr 2030 pro Tag 75 Züge die Strecke zwischen Burgkunstadt und Mainleus befahren. Prognosezahlen für 2035 liegen nicht vor, es kann aber davon ausgegangen werden, dass sich die Zugzahlen nur unwesentlich ändern und sich daher im Ergebnis keine andere Bewertung bei der unkritischen Gesamtlärmsituation ergibt.

Die dem festgestellten Plan zu Grunde liegenden schalltechnischen Berechnungen sind im Ergebnis nicht zu beanstanden. Die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte für den Tag und die Nacht ist gesichert. Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BlmSchV liegende Verlärzung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Die Planung führt zu einer ggf. spürbaren, jedoch nicht unzumutbaren Mehrbelastung Einzelner, hingegen zu einer massiven Entlastung einer Vielzahl von Bürgern. Unter Beachtung der vorangegangenen Ausführungen, aufgrund der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen sowie angesichts der bestehenden Vorbelastung sprechen unter Berücksichtigung der gesamten abwägungsrelevanten Punkte die Argumente für den eingereichten Plan.

### 3.5.5.1.5 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz

Die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen des Vorhabenträgers (Planunterlage 17.1) und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen wurden vom Sachgebiet 50 - Technischer Umweltschutz - der Regierung von Oberfranken auf Plausibilität überprüft und mit dessen Stellungnahme vom 14.07.2023 bestätigt. Auch nach dortiger Ansicht ergeben sich im gesamten Trassenbereich keinerlei rechtliche Ansprüche auf Durchführung von aktiven oder auch passiven Schallschutzmaßnahmen im Sinne von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV. Daher hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, an der Richtigkeit des Ergebnisses der durchgeführten Lärmberechnungen zu zweifeln und den Vorhabenträger zur Durchführung weitergehender Schallschutzvorkehrungen zu verpflichten. Die Untere Immissionsschutzbehörde am Landratsamt Lichtenfels hat ebenfalls keine Bedenken hinsichtlich der Berechnung.

Die prognostizierten vorhabenbedingten Lärmimmissionen liegen insgesamt in einer Größenordnung, die weder eine erhebliche Belästigung noch eine Gesundheitsbeeinträchtigung im Sinne der 16. BImSchV besorgen lassen. Die Wahrnehmung von Verkehrslärm unterhalb dieser Grenzwerte ist als Ausfluss der Situationsgebundenheit des Eigentums hinzunehmen. Auch der Anspruch auf körperliche Unversehrtheit ist nur im Rahmen der Gesetze gewährleistet. Folglich kann die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger keine (zusätzlichen) Anstrengungen in Bezug auf den Lärmschutz auferlegen, die zu einer weitergehenden Grenzwertunterschreitung führen würde.

Die vom Sachgebiet 50 der Regierung von Oberfranken vorgeschlagene Nebenbestimmung wurde ohne Abstriche als Auflage unter A.3.2.1 aufgenommen.

Von mehreren Einwendern (P4, P16, P17, P18, P20, P21, P26, P27, P31, P36) werden Fehler in der schalltechnischen Berechnung geltend gemacht. Unter anderem führen die höheren Geschwindigkeiten auf der OU, der steigende Schwerlastverkehr oder die Trassenführung auf einem Damm zu einer höheren Lärmbelastung. Auch wird bemängelt, dass für die Anwesen in Hanglage eine höhere Lärmelastung zu erwarten ist. Auch wird bemängelt, dass die Lärmauswirkungen auf Mainklein nicht ausreichend berechnet sind.

Diese Einwände sind insgesamt unbegründet. Die Lärmpegelwerte wurden nach der RLS-19 ermittelt, die die Verkehrslärmschutzverordnung nach § 3 Satz 1 der 16. BImSchV als verbindliches Verfahren zur Beurteilung der Lärmimmissionen von Straßen festlegt.

In dieses Berechnungsverfahren werden entgegen der Auffassung der Einwender alle maßgeblichen Faktoren einbezogen, z.B. (prognostizierte) Verkehrsbelastung, Lkw-Anteil, Fahrbahnbelag, Steigungsverhältnisse, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Höhenlage der Straße, insbesondere auch die jeweilige Topografie, meteorologische Faktoren, umgebende Bebauung, Reflexionen usw..

Bei der Windrichtung wird von einer ganzjährigen Mitwindwetterlage ausgegangen, d.h. man unterstellt zugunsten der Anlieger, dass der Wind das ganze Jahr vom Emissionsort in Richtung auf den Immissionsort zu weht, was in der Realität nicht der Fall sein wird. Auch wird bei den Berechnungen von einer ganzjährigen Inversionswetterlage ausgegangen, die ebenfalls "schallverstärkend" wirkt. Für die komplexe Lärmberechnung wurden computergestützte Daten verwendet, die das Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberfranken (SG 50) seinerseits anhand der ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen im jeweiligen Planfeststellungsverfahren überprüft. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass zu jeder Zeit die Richtigkeit der Lärmbelastungsermittlung nachgeprüft werden kann. Einzelmessungen führen wegen der sich häufig ändernden Verkehrs- und Witterungsverhältnisse zu unterschiedlichen Ergebnissen und können demzufolge für die Beurteilung nicht herangezogen werden.

Weiterhin fußen die schalltechnischen Berechnungen auf der prognostizierten Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2035. Die Annahmen und Ergebnisse dieser Verkehrsprognose wurden vom Verkehrsgutachter schlüssig und nachvollziehbar dargelegt. Substanzielle Einwendungen hiergegen, die die Annahmen und Ergebnisse dieses Verkehrsgutachtens schlüssig erschüttern bzw. widerlegen könnten, wurden im Anhörungsverfahren nicht vorgetragen. Der Schwerlastverkehr auf der B 289 ist bereits vorhanden und wird nur aus den Ortsdurchfahrten verlagert. In den letzten Jahren verhält sich der DTV<sub>SV</sub> relativ konstant. Es ist nicht zu erwarten, dass der Schwerverkehr mit der OU drastisch zunimmt.

Geltend gemachte Wertminderungsansprüche (Einwender P21, P37) wegen der zukünftigen Lärm- und Abgasbelastung sind als unbegründet zurückzuweisen, weil die künftige Lärmbelastung in den meisten Fällen weit unterhalb der vom Verordnungsgeber festgelegten Zumutbarkeitsschwelle liegt. Allgemeine Wertminderungsansprüche, wie sie unter Hinweis auf sinkende Verkehrswerte der Immobilien geltend gemacht werden, bestehen dagegen grundsätzlich nicht. Auch die Gewährleistung des Eigentums durch Art. 14 GG enthält keine Wertgarantie, sondern lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Weitergehende Entschädigungsansprüche wegen einer Verschlechterung des wirtschaftlichen Wertes des Grundstückes stehen dem Eigentümer diesbezüglich nicht zu (siehe hierzu auch BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95 zur BAB A 99).

Auch die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für einen optimalen Gesundheitsschutz sind nicht Entscheidungsmaßstab. Seit Erlass der 16. BImSchV ist die Frage, was schädlich i.S.v. § 41 BImSchG ist, abschließend gesetzlich geregelt. Die Empfehlungen der WHO haben keinerlei Verbindlichkeit.

Die Einwender P16, P17 und P18 stellen die Werte der Straßendeckschichtkorrektur in Frage. Zum einen wird der hohe Korrekturfaktor für Lkw als fragwürdig angesehen zum anderen sei bei dem Asphalt SMA 8 LA eine Verschlechterung der Schallreduzierung mit steigendem Belagsalter zur berücksichtigen.

Zur Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen werden detaillierte Schallpegelberechnungen mit Hilfe mathematischer Modelle durchgeführt. Damit bundesweit besonders in Verwaltungsverfahren einheitlich vorgegangen wird, wurden die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ Ausgabe 1990 und die aktualisierte Ausgabe RLS-19 von 2019 erarbeitet. Letztere gilt ab dem 01.03.2021 für alle neuen Straßenbauprojekte. Die Richtlinien beschreiben ausführlich das Verfahren zur Berechnung eines Geräuschpegels an einer Straße. Sie sind über die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte in die gesetzlichen Regelungen mit eingeflossen und werden darum in Verwaltungsverfahren als verbindlich angesehen. Abweichungen sind nicht zulässig.

Die Straßendeckschichtkorrekturen  $D_{SD,SDT}$  für unterschiedliche Straßenoberflächen“ aus der RLS-19 (siehe dort Tabellen 4a und 4b) sind in der Planunterlage 17.1 wiedergegeben. Die Bezugsgröße bildet eine „klassische“ Straßendecke, der „nicht geriffelte Gussasphalt“. Abweichungen hiervon werden als Korrekturwerte eingeführt. Die Korrekturwerte der unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen sind in der RLS-19 differenziert dargestellt und bilden den Stand der Technik ab. Die „Dauerhaftigkeit“ wird zwar nicht definiert, es sollten jedoch wohl mindestens 10 Jahre sein. Das Bundesverkehrsministerium veröffentlichte neuere Erkenntnisse hierzu in sogenannten Statuspapieren der Bundesanstalt für Straßenwesen, die in Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau bekannt gemacht werden. Die Fortschreibung der Korrekturwerte für Straßendeckschichten ist jetzt mit der RLS-19 zusammen in den Technischen Prüfvorschriften zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten – Ausgabe 2019 – TP KoSD-19 geregelt. Die im Einzelnen aufgezeigten Korrekturwerte (Pegelminderungs- oder Steigerungswerte) werden in den RLS-19 für Pkw und Lkw unterschieden (mit Ausnahme von Pflastern; die früheren RLS-90 unterscheiden nicht zwischen Pkw und Lkw). Grund dafür ist, dass Lkw-Reifen mit Ausnahme der offenporigen Asphalte deutlich weniger auf Unterschiede der Fahrbahnoberflächen reagieren.

Die Straßendeckschichtkorrekturen entsprechen dem Stand der Technik und werden auch fortgeschrieben. Sollten sich durch Forschung neue Erkenntnisse ergeben, würden die Korrekturwerte angepasst werden. Momentan gibt es keinen Grund die Korrekturwerte in Frage zu stellen.

Im Erörterungstermin erklärte der Vorhabenträger, dass bei einer Bundesstraße nach ungefähr 10 Jahren die Straßendecke erneuert wird. Damit wird rechtzeitig zu Beginn der akustischen Verschlechterung der Deckschicht durch das Staatliche Bauamt Bayreuth gehandelt und eine dauerhafte Überschreitung der der zulässigen Immissionsgrenzwerte ist nicht zu befürchten.

Die Einwendungen hinsichtlich des Flüsterasphaltes werden zurückgewiesen.

Von mehreren Einwendern (P16, P17, P18) wird bemängelt, dass der Bereich Mühlweg (Rothwind) als Mischgebiet statt Wohngebiet bewertet wurde. Die Grenzwerte des Wohngebietes würden überschritten werden.

Die Einwendungen hinsichtlich der Gebietseinstufung sind zurückzuweisen. Die Art der benachbarten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Soweit insoweit keine Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung existieren, sind die Anlagen und Gebiete entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit einzuordnen (§ 2 Abs. 2 der 16. BlmSchV). Für den Mühlweg liegt kein Bebauungsplan vor und das dortige Gebiet ist somit hinsichtlich seiner Schutzbedürftigkeit nach dem Charakter dessen baulicher Nutzung zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 der 16. BlmSchV i.V.m. Nr. 10.2 Abs. 4 und 5 der VLärmSchR 97). Die vorhandene bauliche Nutzung am Mühlweg besteht aus Wohngebäuden und einem großen landwirtschaftlichen Betrieb. Dies entspricht folglich dem Gebietscharakter eines Dorfgebietes, daher gelten die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf- und Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

Die im Anhörungsverfahren sonst noch erhobenen Forderungen und Einwendungen zum Problembereich Lärmschutz werden zurückgewiesen. Viele Einwender sind der Ansicht, dass Lärmschutzmaßnahmen notwendig seien.

Die vom Vorhabenträger ermittelten Lärmpegel sind Mittelungspegel. In diese fließen zwar auch Spitzenpegel gewichtet ein. Kurzfristige Höchstbelastungen jenseits der errechneten Pegel sind aber in diesem Sinne nicht schädlich. Auch dass sich an einzelnen Streckenabschnitten an einzelnen Tagen höhere Lärmpegel ergeben können, ist insofern unerheblich. Derlei Einwände sind damit ebenfalls nicht geeignet, zusätzliche Lärmvorsorgemaßnahmen zu begründen.

Die Lärmorientierungswerte der DIN 18005 sind - wie bereits ausgeführt - bei der Entscheidung über die Notwendigkeit besonderer Lärmschutzvorkehrungen in diesem Planfeststellungsverfahren nicht zugrunde zu legen. Seit Erlass der 16. BlmSchV sind die Beurteilungsmaßstäbe für die Verursachung schädlicher Umwelteinwirkungen i.S. von § 41 BlmSchG durch eine Rechtsverordnung nach § 43 BlmSchG, namentlich die 16. BlmSchV, abschließend geregelt.

Ebenso war es im vorliegenden Verfahren nicht geboten, zur Vorbeugung evtl. späterer Ergänzungsansprüche bereits jetzt erhöhte Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen oder weitere vorgreifliche Schutzauflagen anzuordnen. Die §§ 41 ff. des BlmSchG und die 16. BlmSchV umschreiben abschließend das Maß dessen, was der Straßenbaulastträger eines neuen oder zu ändernden Verkehrsweges an Schutzmaßnahmen im Bereich Schallschutz zu treffen verpflichtet ist.

Die Einwender P33 und P39 befürchten, dass vom Brückenbauwerk 0-1 eine erhöhte Lärmbelastung für die angrenzende Wohnbebauung in Mainroth ausgehen könnte. Diese Befürchtungen sind unbegründet, da – wie oben schon ausgeführt – die Höhenlage des Straßenverkehrs auf der Brücke berücksichtigt wurde. Auch wird auf der Brücke der Asphalt mit lärmtechnisch optimierter Deckschicht verwendet. An der Brücke sind über die Ausführung der Übergangsfugen hinaus keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Auf die

Auflage 3.2.6 wird diesbezüglich verwiesen: „Zur Vermeidung von Impulsgeräuschen beim Überfahren von Brückenfugen sind diese dem Stand der Technik entsprechend möglichst lärmarm auszubilden.“

Ein Vertreter des LRA Kulmbach sprach im Erörterungstermin die Möglichkeit der Lärmsanierung an, da die Auslösewerte der Lärmsanierung an einigen Häusern erreicht werden. Dies ist zu verneinen, da es sich um einen Neubau handelt, bei dem es um die Lärmvorsorge geht. Für eine evtl. Lärmsanierung muss die Fertigstellung der OU abgewartet werden. Der Vertreter vom LRA Kulmbach fragte auch, ob die Baugrenze des Vorhabens weiter nach Osten verschoben werden kann, um Lärmschutzmaßnahmen in der Pfarrgasse zu ermöglichen. Die Baugrenze ist die Brücke über der Pfarrgasse. Der Verlauf der letzten 100 Meter der Ortsumgehung befindet sich größtenteils auf der bestehenden Trasse. Es gibt keine Notwendigkeit das Vorhaben nach Osten zu erweitern.

Der Einwender P34 fordert im Erörterungstermin nach der Fertigstellung der OU Messungen in den lärmrelevanten Bereichen (Mühlweg, Horlache). Diese Forderung wird zurückgewiesen. Für die schalltechnische Untersuchung ist das Berechnungsverfahren vorgesehen. Lärmessungen sind schon aufgrund der Wettereinflüsse nicht reproduzierbar. Zudem beruhen die schalltechnischen Berechnungen auf der Verkehrsprognose für 2035, nicht auf den Werten direkt nach Fertigstellung der OU.

### 3.5.5.2 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. Daneben ist die Einhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden, § 50 Satz 2 BImSchG.

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 Reinhal tung der Luft (TA Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten.

Die "Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung" (RLuS 2012, Ausgabe 2020) 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. Für die Gesamtbelaustung ergibt sich folgender Zusammenhang:

Gesamtbelaustung = vorhandene Vorbelastung + neu induzierte verkehrsbedingte Zusatzbelastung

Im vorliegenden Fall wurde die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV bei dem der Trasse am nächsten gelegenen Gebäuden, den Anwesen "Mühlweg 14" (Bau-km 3+031, Abstand zur B 289: 53 m) und "Pfarrgasse 10" (Bau-km 4+710, Abstand zur B 289: 43 m), untersucht.

Der Prognosehorizont für die immissionsschutzrechtliche Bewertung wird auf das Jahr 2035 festgelegt. Für diesen Horizont wurde auch die Verkehrsbelastung prognostiziert.

Die Berechnungsergebnisse (Planunterlage 1, Ziffer 6.2) zeigen, dass die zulässigen maximalen Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> (zulässig max. 18 Überschreitungen) und Feinstaub PM<sub>10</sub> (zulässig max. 35 Überschreitungen) an keinem der untersuchten Gebäude erreicht werden.

Durch diese Nachweisberechnungen wird belegt, dass im Prognosejahr 2035 sowohl an den beiden betrachteten Anwesen als auch an allen übrigen Wohngebäuden im Umfeld der B 289 (neu) die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden.

Die Abschätzung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung hat somit ergeben, dass sie an den der Straßen nächstgelegenen Wohnhäusern sowohl bei den Langzeitwirkungen als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Werten der TA Luft, der VDI 2310, der EG-Richtlinien (insbesondere Luftqualitätsrichtlinie) und der 39. BImSchV liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung im Umfeld der B 289 (neu) ist somit nicht zu erwarten.

Besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich der künftigen Abgasbelastung sind daher im vorliegenden Verfahren nicht erforderlich. Das Sachgebiet 50 - Technischer Umweltschutz - der Regierung von Oberfranken hat in seiner Stellungnahme vom 14.07.2023 diese Bewertung bestätigt. Aus Sicht des SG 50 sei

aufgrund der Verkehrsmengen nicht davon auszugehen, dass die lufthygienischen Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Bereich der nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Dies wurde exemplarisch für zwei Immissionsorte nachgewiesen. Damit wird für alle Wohngebäude in Trassen Nähe der künftigen OU keine neu induzierte verkehrsbedingte Zusatzbelastung durch den Betrieb der OU entstehen, so dass sich die für diese Wohnbereiche künftig ergebende Gesamtbela stung 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.

Alle Einwendungen und Forderungen hinsichtlich der entstehenden Luftschadstoffe sind damit zurückzuweisen.

Die Einwender P35 und P37 machten geltend, dass durch den Bau und Betrieb der OU ihre Photovoltaikanlage stärker verschmutzt werden. Das Staatliche Bauamt Bayreuth sagte zu, dass der Zustand der Photovoltaikanlage im Rahmen der Beweissicherung dokumentiert wird.

Die Einwender P25 und P27 befürchten eine erhöhte Schadstoffbelastung und die damit verbundenen gesundheitlichen Risiken durch die Ortsumgehung. Diese Befürchtungen werden zurückgewiesen. Wie schon ausgeführt, werden an den nächsten gelegenen Anwesen die Grenzwerte nicht erreicht, deshalb ist nicht zu erwarten, dass eine gesundheitsgefährdende Belastung an Schadstoffen entsteht. Nach eigenen Angaben ist die neue Trasse durchschnittlich 600 m vom Anwesen des P27 entfernt.

### 3.5.5.3 Bodenschutz

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

Für jeden, der auf den Boden einwirkt, besteht die Pflicht, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Dabei versteht man unter schädlichen Bodenveränderungen im Sinne dieses Gesetzes solche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Der Begriff der schädlichen Bodenveränderung i.S.d. § 2 Abs. 3 BBodSchG deckt sich dabei insbesondere mit der Formulierung des § 3 Abs. 1 und des § 5 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG, soweit sie durch Immissionen verursacht wird.

Für die Abschätzung des vorhabenbedingten Schadstoffeintrags in den Boden kann zunächst auf die Untersuchung zum Schutzgut Boden in der Planunterlage 1 und Planunterlage 19.4 Bezug genommen werden. Der Boden im Untersuchungsgebiet ist hauptsächlich durch Schadstoffimissionen der bestehenden B 289, Eintrag von Dünger und Pflanzenschutzmitteln durch intensive Landwirtschaft und durch Bodenverdichtung aufgrund Bearbeitung mit schwerem Gerät vorbelastet. Baubedingt werden Flächen als Baustreifen, Baustelleneinrichtungsplätze, Lagerplätze und Baustraßen für die Dauer des Baus der OU in Anspruch genommen. Dadurch kann es zu einer Zerstörung der Vegetation und Bodenverdichtungen kommen. Der Einfluss auf den Boden wird durch eine Begrenzung des Baufeldes so gering wie möglich gehalten. Nach den Bauarbeiten wird der ursprüngliche Zustand vom Vorhabenträger wiederhergestellt. Die Anlage der Straße (Straßenfläche, Bankett, Böschungen, Straßenentwässerung, Anschlüsse) mit Bauwerken (Brücken, Regenrückhaltebecken) bewirkt eine dauerhafte Inanspruchnahme von Boden mit einem vollständigen (Versiegelung) oder teilweise (Überbauung) Verlust von Bodenfunktionen und einem zumindest vorübergehenden Verlust der auf den in Anspruch genommenen Flächen vorhandenen Lebensräume. Durch die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen werden die Lebensraumfunktionen auf überbauten Böschungen und Straßennebenflächen so weit es geht wiederhergestellt. Bei Versiegelungen ist jedoch ein vollständiger Verlust der auf den in Anspruch genommenen Flächen vorhandenen Lebensräume gegeben.

Im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, etwa in einem Streifen von 10 m beiderseits der Trassen, könnte mit Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen sein. Mit zunehmender Entfernung von der Trasse bzw. mit zunehmender Bodentiefe wird diese Belastungen abnehmen. Veränderungen gegenüber der Situation vor Durchführung des Straßenbauvorhabens sind zwar nicht zu vermeiden. Eine Minimierung des Schadstoffeintrages wird durch die Begrünung der neu entstehenden Böschungen entlang der gesamten Verlegungsstrecke erreicht. Die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs dürfen gezieltlicher Maßnahmen und Fortentwicklung der Fahrzeugtechnik außerdem künftig weiter abnehmen. Die Überschreitung von in der BBodSchV (dort Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist dennoch nicht zu besorgen. In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabenbedingten Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich.

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

Die vorstehenden Erwägungen gelten für alle im Zuge des künftigen Straßenverkehrs zu erwartenden Schadstoffbelastungen, wie Schwermetalle, Kohlenwasserstoffe oder Streusalzeinträge.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe im Boden anreichern, und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich der Trasse.

Die Schadstoffbelastung im Umfeld von - zum Teil verkehrlich hoch belasteten - Straßen wurde in der Vergangenheit wiederholt wissenschaftlich untersucht. Dabei erstreckte sich das Untersuchungsprogramm vorwiegend auf Schwermetalle, die Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Einträge von Auftausalz. Eine Prognose der von der B 289 (neu) ausgehenden Auswirkungen muss sich auf die allgemein vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen.

Durch die Baumaßnahme wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungs korridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag bereits jetzt stattfindet, nur verlagert. Der betriebs- und unfallbedingte Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) ergibt sich vor allem im bereits stark belasteten Nahbereich der Trasse der B 289. Die vorliegenden wissenschaftlichen Untersuchungen belegen, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden – Pflanzen – Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Soweit es durch den künftigen Betrieb des neu zu bauenden Straßenabschnittes wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2 Nr. 4.1. oder Nr. 4.2 der BBodSchV kommen sollte, würde insoweit grundsätzlich die Vorsorgepflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der schädlichen Einwirkungen auf den Boden sind jedoch nur dann zu treffen, wenn dies - auch im Hinblick auf den Zweck der Nutzung des betroffenen Grundstücks - verhältnismäßig ist (vgl. § 7 Satz 3 BBodSchG).

Eventuell im Verlauf des Betriebes der B 289 zukünftig gewonnene Erkenntnisse darüber, dass es verkehrsbedingt zu einer Überschreitung von Vorsorgewerten im Straßenbereich kommt, hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Jedenfalls könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger eventuell zu treffenden Vorkehrungen gehören auch solche technischer Art sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung

von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbeförde aus.

In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass der vorhabenbedingte Schadstoffeintrag in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden.

Das LRA Lichtenfels als eine Bodenschutzbehörde hat gegen die vorgelegte Planung keine Bedenken. Das LRA Lichtenfels weist darauf hin, dass die Grundstücke Fl.Nrn. 301/1 und 301/3, Gmkg. Mainroth, welche sich in der Nähe des geplanten Trassenverlaufs befinden, im Altlastverdachtsflächenkataster des Landkreises Lichtenfels enthalten sind (Nr. 47800006). Es handelt sich dabei um die ehemalige Hausmülldeponie Mainroth. Nachdem zwischen der Altlastverdachtsfläche und der geplanten OU die Bahntrasse liegt, wird aus hiesiger Sicht davon ausgegangen, dass die o.g. Altlast keine Auswirkungen auf den Trassenverlauf der OU hat. Die Altablagerung liegt im Quartär, die Grundwasserfließrichtung dürfte sich vermutlich grob Richtung S - SW erstrecken. Sollten sich bei den Bauarbeiten dennoch altlastenrelevante Auffälligkeiten ergeben, sind umgehend das WWA Kronach und das LRA Lichtenfels zur Absprache des weiteren Vorgehens zu informieren (siehe Nebenbestimmung A.3.5.11). Diese Maßgabe gilt insoweit auch für andere Bereiche der Trasse.

Laut dem LRA Kulmbach als weitere Bodenschutzbehörde befindet sich auf den Flächen Fl.Nrn. 156/1 und 157, Gmkg. Schwarzach, eine Altablagerung. Diese wird im ABuDIS unter Nr. 47700749 als "ehem. Kiesgrube b. Schwarzach" geführt. Im Zuge der Baumaßnahme ist geplant die Auffüllung teilweise zu beseitigen und zu überbauen. Das LRA Kulmbach empfiehlt die Baumaßnahme in diesem Abschnitt von einem im Altlastenbereich versierten und zugelassenen Sachverständigen nach § 18 BBodSchG begleiten zu lassen und die Ergebnisse in einem dem LRA Kulmbach vorzulegenden Gutachten dokumentieren zu lassen. Das Staatliche Bauamt Bayreuth hat zugesagt, dass die vorhandene Altablagerung in den von der Maßnahme betroffenen Teilflächen vollständig beseitigt wird. Die verbleibende Altablagerung außerhalb der Maßnahme wird nicht verändert. Die hierzu notwendigen Festlegungen wurden als Auflagen unter A.3.5.25 bis A.3.5.28 aufgenommen. Weitere Auflagen zum Schutz des Bodens wurden unter A.3.5.30 bis A.3.5.35 aufgenommen.

Hinsichtlich der Altlast auf den Fl.Nrn. 156/1 und 157 fordert das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberfranken, dass der Wassereintrag in den verbleibenden Teil der Altlast sowohl während der Bauphase als auch während des Betriebs der Straße zu vermeiden ist, falls nur ein Teilaushub der Auffüllung erfolgt. Der Vorhabenträger sagt zu, dass vorhandene Altablagerungen in den von der Maßnahme betroffenen Teilflächen vollständig beseitigt werden. Eine Versickerung von Straßenoberflächenwasser ist hier zukünftig möglich. Die verbleibende Altablagerung außerhalb der Maßnahme wird nicht verändert. Der Vorhabenträger hat die Auflagen A.3.5.36 und A.3.5.37 zu berücksichtigen.

In seinem Gutachten ergänzt das WWA Kronach, dass auch auf Fl.Nr. 158, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, Auffüllungen nicht auszuschließen sind. Diesbezüglich empfiehlt es sich, vor Aushub der bekannten Altablagerung Nr. 47700749 weitere abgrenzende Altlastenuntersuchungen durch ein im Altlastenbereich versiertes Büro zu beauftragen und die weiteren Maßnahmen mit den Fachbehörden abzustimmen. Hinsichtlich der Altlast ABuDIS-Nr. 47700749 sind die Auflagen A.3.5.1 bis A.3.5.10 zu berücksichtigen. Hinsichtlich der Altlast ABuDIS-Nr. 47800006 ist die Auflage A.3.5.12 zu berücksichtigen.

Die Auflage A.3.5.13 trägt einer Anregung des WWA Kronach in seiner Stellungnahme zum im Zuge der Baumaßnahme notwendigen Straßenaufbruch der B 289 (alt) Rechnung.

Die Auflagen A.3.5.14 bis A.3.5.24 tragen einer Anregung des WWA Kronach in seiner Stellungnahme zum vorsorgenden Bodenschutz Rechnung.

Aufgrund der Größe der Baumaßnahme ist demnach u.a. bereits im Vorfeld der Baumaßnahme eine bodenkundliche Baubegleitung einschließlich Bodenschutzkonzept, gemäß DIN 19639 -Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben- einzubeziehen.

Das Vorhaben ist unter diesen Auflagen und Bedingungen mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

### 3.5.5.3.1 Bodenschutz bei 110-kV-Freileitung

Laut den Planunterlagen können Bodenbelastungen ausgeschlossen werden, da es sich um Betonfundamente ohne Anstrich handelt. Bei den Fundamentverstärkungen findet eine Verstärkung nur im unterirdischen Bereich statt. Der Status Quo der dauerhaft versiegelten Bodenflächen bleibt unverändert. Die Neubaumasten werden schmäler, mit kleinerem Bodenaustrittsmaß gebaut. Dadurch verringert sich die Fläche, welche der Landwirtschaft entzogen wird. Die versiegelte Bodenfläche bleibt gleich. Es wird auf den geotechnischen Bericht in Planunterlage 16.9 verwiesen.

### 3.5.5.4 Elektrische und magnetische Felder

Hinsichtlich elektrischer und magnetischer Felder sind die Anforderungen der 26. BlmSchV zu beachten. Nach § 3 der 26. BlmSchV sind Niederfrequenzanlagen so zu errichten und zu betreiben, dass in ihrem Einwirkungsbereich in Gebäuden oder auf Grundstücken, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung und unter Berücksichtigung von Immissionen durch andere Niederfrequenzanlagen die im Anhang 1a der 26. BlmSchV bestimmten Grenzwerte der

elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte nicht überschritten werden.

Freileitungen, die mit einer Frequenz von 50 Hz betrieben werden, sind gem. 26. BlmSchV als Niederfrequenzanlagen einzuordnen. Für diese Anlagen gelten nachfolgende Immissionsgrenzwerte:

- Elektrische Feldstärke 5 kV/m
- Magnetische Flussdichte 100 µT

Ebenfalls sind in Zusammenhang mit den anzustellenden Betrachtungen zur 26. BlmSchV, die von der Bund- / Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissions- schutz erlassenen Hinweise zur Durchführung der Verordnung über elektro- magnetische Felder (LAI) zu beachten. Der Einwirkungsbereich einer Nieder- frequenzanlage (gemäß LAI nach II.3.1) beschreibt den Bereich, in dem die An- lage einen signifikanten von der Hintergrundbelastung abhebenden Immissi- onsbetrag verursacht, unabhängig davon, ob die Immissionen tatsächlich schädliche Umwelteinwirkungen auslösen.

Für 110-kV Freileitungen beträgt der Einwirkungsbereich 10 m (die Breite des jeweils an den ruhenden äußeren Leiter angrenzenden Streifens). Entsprechend sind maßgebliche Immissionsorte, Orte die zum nicht nur vorübergehenden Aufent- halt von Menschen bestimmt sind (siehe LAI II.3.2) und sich in genannten Be- reich einer Anlage befinden, hinsichtlich der elektromagnetische Felder zu un- tersuchen.

Des Weiteren sind nach § 4 Abs. 2 der 26. BlmSchV bei der Neuerrichtung oder wesentlichen Änderung einer Freileitung die Möglichkeiten auszuschöpfen, die von der jeweiligen Anlage ausgehenden elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Felder nach dem Stand der Technik unter Berücksichti- gung von Gegebenheiten im Einwirkungsbereich zu minimieren. Näheres dazu regelt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BlmSchVVwV).

Demnach sind Minimierungsmaßnahmen zu prüfen, wenn sich mindestens ein maßgeblicher Minimierungsort im Einwirkungsbereich der Anlage befindet.

Gleichermaßen sind folgenden Bereiche im Sinne der 26. BlmSchVVwV zu be- werten:

- Bewertungsbereich, 10 m von ruhenden Leiterseil
- Einwirkungsbereich, 200 m von ruhenden Leiterseil

Die Technischen Daten und die Berechnungsergebnisse für den betrachteten Abschnitt der 110-kV-Freileitungen sind in Planunterlage 16.10 dargestellt.

Entsprechend den Anforderungen der 26. BlmSchV wurden die elektrischen Felder mit der höchsten betrieblichen Spannung  $U_m = 123$  kV berechnet. Bei der Berechnung der magnetischen Flussdichte wurden die maximalen Stromwerte der Anlagen 1.040 A herangezogen. Die Berechnungen an relevanten Immissionsorten für die Planung wurden in 1m über EOK durchgeführt, sowohl innerhalb des Bewertungsabstands als auch im Einwirkungsbereich der untersuchten Abschnitte. Das überspannte Flurstück (Fl.Nr. 460/1, Gmkg. Mainroth) auf dem sich eine Maschinenhalle befindet, und das am nächsten zur Leitung liegt, befindet sich in dem Spannfeld zwischen Mast 30 und Mast 31. Die Maschinenhalle selber liegt außerhalb des Bewertungsabstandes ca. 14 m vom ruhenden Leiterseil entfernt.

In 4 m Höhe über dem Erdboden am Objekt beträgt die maximale magnetische Flussdichte  $2,9 \mu\text{T}$  und elektrische Feldstärke  $0,2 \text{ kV/m}$ . In 1 m Höhe über dem Erdboden auf dem Flurstück beträgt die maximale magnetische Flussdichte  $4,8 \mu\text{T}$  und elektrische Feldstärke:  $0,4 \text{ kV/m}$ .

Minimierungsorte gem. § 4 Abs. 2 der 26. BlmSchV befinden sich in den folgenden Spannfeldern: Mast 30 – Mast 31 linksseitig (BP1), Mast 31 - Mast 32 beidseitig (BP2 und BP3), Mast 34 – Mast 35 linksseitig (BP4) und Mast 39 – Mast 40 linksseitig (BP5).

Die Ergebnisse der Festlegung der Minimierungsmaßnahmen und Maßnahmenbewertung sind dem Anhang 1 „Minimierungsprüfung“ (Planunterlage 16.10) zu entnehmen.

Für alle anderen maßgeblichen Minimierungsorte erfolgt die Prüfung am Bezugspunkt. Als Bezugspunkt (BP) bezeichnet man den Punkt, der im Bewertungsabstand auf der kürzesten Geraden zwischen dem jeweiligen maßgeblichen Minimierungsort und der jeweiligen Trassenachse liegt. Bei dichter Bebauung, d. h. einer Vielzahl von Bezugspunkten, können repräsentative BP gewählt werden.

Für jeden in Tabelle 1 (Planunterlage 16.10) aufgeführten maßgeblichen Minimierungsort wurden die maximal zu erwartenden elektrischen Feldstärken und magnetischen Flussdichten an den jeweiligen (repräsentativen) Bezugspunkten in 1 m über EOK mit Hilfe des Programms WinField berechnet.

Für das überspannte Grundstück (Fl.Nr. 460/1 Gmkg. Mainroth) im Spannfeld Mast 30 – 31 beträgt die maximale magnetische Flussdichte  $2,5 \mu\text{T}$  (2,5 %) und die maximale elektrische Feldstärke  $0,2 \text{ kV/m}$  (4 %). An der Maschinenhalle beträgt die maximale magnetische Flussdichte  $2,9 \mu\text{T}$  (2,5 %) und die maximale elektrische Feldstärke  $0,2 \text{ kV/m}$  (4 %).

Die maximalen Werte am repräsentativen Bezugspunkt 5 im Spannfeld Mast 39 – 40 betragen für die magnetische Flussdichte  $7,7 \mu\text{T}$  (7,7 %) und die elektrische Feldstärke  $0,5 \text{ kV/m}$  (10 %).

Nach Prüfungen und Berechnungen ist festzustellen, dass die an den maßgeblichen Immissionsorten im Einwirkungsbereich der untersuchte Abschnitte ermittelten elektrischen Feldstärken und magnetischen Flussdichten deutlich unterhalb der zulässigen Grenzwerte liegen, und damit alle Schutzanforderungen erfüllt sind. Es liegt eine uneingeschränkte Einhaltung der Grenzwerte der 26. BlmSchV vor.

Mit den Berechnungen besteht seitens der Sachgebiete 22 und 50 Einverständnis.

### 3.5.6 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Das Naturschutzrecht steht dem Vorhaben nach Berücksichtigung aller Umstände nicht entgegen.

#### 3.5.6.1 Schutzgebiete, geschützte Flächen und allgemeiner Artenschutz

Von dem Vorhaben sind keine Naturschutzgebiete (§ 23 BNatSchG), Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG), Naturparke (§ 27 BNatSchG), Naturdenkmäler (§ 28 BNatSchG), geschützte Landschaftsbestandteile (§ 29 BNatSchG) sowie Natura 2000-Gebiete (§ 32 BNatSchG) betroffen.

Das nächstgelegene Natura 2000-Gebiet, die Fläche 01 des FFH-Gebiets "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" (5833-371), befindet sich ca. 500 m westlich des Baubeginns und wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. In der gleichen Umgrenzung liegt auch die Fläche 03 des SPA-Gebiets „Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach“ (5931-471). In seiner Stellungnahme bestätigte das Sachgebiet 51, dass wegen dieses Abstandes keine vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Erhaltungsziele dieser Natura2000-Gebiete zu erwarten sind.

Im Bereich der geplanten Maßnahme befinden sich mehrere amtlich kartierte Biotope, welche zum Teil einen Schutzstatus nach § 30 Abs. 2 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG aufweisen. Diese gesetzlich geschützten Biotope sind mit insgesamt 3.480 m<sup>2</sup> dauerhaft betroffen (Auengebüsch, B114-WA91E0: 2.837 m<sup>2</sup> davon 1.740 m<sup>2</sup> Überbauung + 1.097 m<sup>2</sup> Versiegelung, feuchte und nasse Hochstaudenflur, K133-GH00BK: insgesamt 642 m<sup>2</sup>: 168 m<sup>2</sup> Überbauung + 474 m<sup>2</sup> Versiegelung) Die genaue Lage ist nachrichtlich in den Bestands- und Konfliktplänen (Planunterlage 19.2) dargestellt. Für die Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit des Eingriffs nach § 15 Abs. 3 BNatSchG bzw. aus den in der Verbesserung der Verkehrssicherheit liegenden überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls eine Ausnahme zu, § 30 Abs. 1 und 3 BNatSchG i.V.m. Art. 23 Abs. 3

Satz 1 BayNatSchG. Die Gründe ergeben sich aus den bereits mehrfach angesprochenen Erläuterungen zur Notwendigkeit des planfestgestellten Straßenausbauvorhabens. Die für das Vorhaben sprechenden Argumente sind so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotope rechtfertigen, zumal diese entsprechend der landschaftspflegerischen Begleitplanung wieder ausgeglichen werden. Das Benehmen mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde wurde mit deren Beteiligung im Anhörungsverfahren hergestellt. Auch die Höhere Naturschutzbehörde (SG 51) hat dem Ausgleichskonzept mit Stellungnahme vom 18.09.2023 unter Auflagen zugestimmt.

Im Rahmen der Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens sind die einschlägigen Bestimmungen des Artenschutzrechts zu beachten. Die Vorschriften des Artenschutzrechts dienen allgemein dem Schutz und der Pflege der wildlebenden Tier- und Pflanzenarten. Besondere Bedeutung kommt in Bezug auf die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme dem Lebensstättenschutz des § 39 Abs. 5 BNatSchG und den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu.

Dem allgemeinen Artenschutz dienen die in § 39 Abs. 5 BNatSchG niedergelegten Vorschriften des Lebensstättenschutzes. Nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ist es insbesondere verboten, Bäume in bestimmter Lage, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen. Ausgenommen sind schonende Form- und Pflegeschnitte zur Gesunderhaltung der Bäume. Zudem ist es gemäß Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG i.V.m. § 39 Abs. 7 BNatSchG verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise erheblich zu beeinträchtigen. Auch ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der Realisierung der Maßnahme sonstige Lebensstätten, die dem gesetzlichen Schutz des § 39 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG oder des Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BayNatSchG unterliegen, beeinträchtigt werden.

Gemäß § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG gelten diese Verbote jedoch nicht für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft. Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbefangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430). Das verfahrensgegenständliche Straßenausbauvorhaben ist ein nach § 15 BNatSchG zulässiger Eingriff. Zudem liegen auch die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor. Die Maßnahme ist aufgrund der mit ihr verbundenen positiven Auswirkungen aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt. Dem Vorhabenträger wurden unter A.3.3 des Beschlusstenors Vorgaben gemacht, die einen Mindestschutz in Anlehnung an § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG sicherstellen. Außerdem wird der mit der Baumaßnahme verbundene Eingriff in

vollem Umfang kompensiert. Die Jahreszeitliche Beschränkung der Gehölz- und Baumfällungen wird mit Vermeidungsmaßnahme 1.1 V berücksichtigt.

### 3.5.6.2 Besonderer und strenger Artenschutz

#### 3.5.6.2.1 Zugriffsverbote

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die im Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wildlebenden 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, wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG regelt dazu Folgendes:

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote mit folgender Maßgabe: Sind in Anhang IV a FFH-Richtlinie aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 54 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funk-

tion 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 IV b gilt Entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffes oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz-, Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

### 3.5.6.2.2 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 Planunterlage 19.3 - (spezielle artenschutzrechtliche 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 des Bayer. Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20.08.2018 (GZ. G7-4021.1-2-3). Korrigierend zur deutschen Regelung unter diesen "Fachlichen Hinweisen" ist nach der Entscheidung des BVerwG vom 14.07.2011 Az. 9 A 12.10 der Art. 12 Abs. 1a der FFH-RL zu berücksichtigen, der unter "absichtlichen Tötungen" auch die Fälle des billigenden Inkaufnehmens von Tötungen erfasst (EuGH vom 18.05.2006 RS. C-221/04).

In diesem sog. "Freiberg-Urteil" des BVerwG wurde der Anwendungsbereich und damit die Annahme eines Tötungsverbotes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zunächst gegenüber der bisherigen Rechtsprechung deutlich erweitert.

Mit weiterem Urteil des BVerwG vom 08.01.2014, Az.: 9 A 4/13, zum Neubau der Bundesautobahn A 14 nördlich Colbitz (bestätigt durch BVerwG, Beschluss vom 08.03.2018, Az.: 9 B 25.17) wurde diese "restriktive" Rechtsprechung zum Vorliegen eines Tötungsverbotes wiederum dahingehend korrigiert, dass das BVerwG nunmehr festgestellt hat, dass Maßnahmen zur Errichtung eines Vorhabens bereits tatbestandlich das sog. Tötungsverbot nicht erfüllen, sofern - insbesondere i.V.m. Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen - kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko besteht.

Die zusätzliche Prüfung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist damit für Maßnahmen der Baufeldfreimachung künftig nur dann (noch) erforderlich, wenn das Tötungsrisiko für die geschützten Arten trotz der in zumutbarem Umfang vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht ist.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Planunterlage 19.1 dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

Berücksichtigt wurden ferner die in den Antragsunterlagen von dem Staatlichen Bauamt Bayreuth vorgesehenen Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die obigen Ausführungen unter C.2.1.4 der Gründe sowie die nachfolgenden Erläuterungen unter C.3.5.6.2.3 verwiesen.

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

Die Naturschutzvereinigungen und die beteiligten Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Einwendungen gegen die Methodik und Ergebnisse der saP wurden von den Naturschutzbehörden nicht vorgebracht. Die Anmerkungen hierzu werden Staatlichen Bauamt Bayreuth berücksichtigt. Der BUND Naturschutz äußerte zwar Einwendungen gegen die Planung, die Methodik der artenschutzrechtlichen Prüfung wurde jedoch nicht kritisiert.

### 3.5.6.2.3 Konfliktanalyse und Ergebnis

Wie bereits vorstehend unter C.3.5.6.2.2 angedeutet, sind die vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen Bestandteil der Projektplanung und bestimmten das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

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

- Vermeidungsmaßnahme 1.1 V: Jahreszeitliche Beschränkung der Fällung von Bäumen und Gehölzen

Fällung aller Gehölze im Eingriffsbereich gemäß § 39 BNatSchG zeitlich beschränkt im Zeitraum 1. Oktober bis 28. bzw. 29. Februar (außerhalb der Brutzeit von Vögeln).

- Vermeidungsmaßnahme 1.2 V: Habitatbaumkartierung und Abtrag von fledermausrelevanten Gehölzen zwischen 15. September und 15. Oktober

Im Winter vor Beginn der geplanten Baumfällungen werden Bäume mit potenziellen Quartieren für Fledermäuse (Rindenspalten, Baumhöhlen, Spechthöhlen) und Vögel (Baumhöhlen, Horste) im Eingriffsbereich aufgenommen und markiert. Habitatbäume finden sich in der Obstbaumreihe im Westen des UG, weiterhin müssen die Gehölze an dem im Eingriffsgebiet liegenden Weiher kontrolliert werden. Die erfassten Habitatbäume werden im Oktober (außerhalb der Wochenstunden- und Winterschlafzeit) mit Hilfe von geeignetem Gerät fixiert und nach dem Abschneiden vorsichtig abgelegt bzw. nach teilweiser Umgrabung kontrolliert umgedrückt. An unzugänglichen Stellen werden die Bäume von einem Baumsteiger segmentweise abgetragen, die Stammstücke werden abgesetzt. Die Arbeiten werden von einer fledermauskundigen Person begleitet, die sämtliche potenziellen Habitatstrukturen in Augenschein (u.a. unter Verwendung eines Endoskops) und evtl. vorhandene Tiere in Gewahrsam nimmt. Der Teil (die Teile) der Bäume, der Quartierstrukturen enthält, ist bei der abschnittsweisen Fällung so abzutragen, dass dabei keine Quartierstrukturen beschädigt werden. Die Baumabschnitte müssen insbesondere bei Höhlen deutlich länger als die enthaltene Höhle sein. Dazu ist ein Puffer unterhalb und insbesondere oberhalb der jeweiligen Höhle einzuplanen, Markierung von „oben“ und „unten“ (Vorgabe durch die UBB). Da die Baumhöhlen nicht symmetrisch sind, sind die „Schnitstellen“ (unten und oben) durch die UBB zu markieren. Baumabschnitte mit Quartierstrukturen dürfen nicht auf den Quartierzugängen liegend gelagert werden. Die Quartierstrukturen werden nach der Fällung auf Besatz von Fledermäusen kontrolliert. Eventuell vorhandene Tiere werden geborgen und verletzte Tiere fachgerecht versorgt. Unverletzte Tiere sind mit dem Baumabschnitt im Quartier an einen geeigneten Standort zu versetzen. Ist dies aus nachvollziehbaren Gründen nicht möglich, sind auch unverletzte Tiere zu bergen und in geeignete Ersatzquartiere (z.B. Fledermaus – Winterkästen) zu setzen (Vorhaltung entsprechender Kästen). Der Baum wird zwei Nächte ohne weitere Aufarbeitung vor Ort liegengelassen (Nicht auf Quartierausgängen liegend!) so dass evtl. noch verbliebene Tiere diese verlassen und in Ausweichquartiere umsiedeln können. Für betroffene Habitatbäume gilt: Ast- bzw. Stammstücke mit Habitatstrukturen werden mit einem ausreichenden Puffer um die Höhle gesichert und im weiteren Umfeld der Baumaßnahme (mindestens 50 m bis maximal 300 m entfernt) installiert. Die Auswahl des Zielstandorts der Baumabschnitte erfolgt durch eine Fledermausfachkraft. Der anzubringende Höhlenabschnitt muss deutlich länger als die enthaltene Höhle sein, wobei über dem höchsten Höhleingang mindestens ein weiterer Meter Stamm liegen muss. Markierung der Schnitstellen durch die UBB.

- Vermeidungsmaßnahme 1.3 V: Vorgaben zur Baufeldfreiräumung

In Offenlandbereichen erfolgt eine Beseitigung von Strukturen, die Vögeln als Nistplatz dienen könnten, in allen Baufeldbereichen durch Pflügen auf bisherigen Ackerflächen sowie Mulchen von bisherigen Stauden- oder Ruderalfuren

bis Februar bzw. auf bisher als Grünland genutzten Flächen über einen Frühjahrsschnitt durch den bisherigen Bewirtschafter unmittelbar vor dem durch den Vorhabenträger angekündigten Baubeginn. Die Flächen sind bis Baubeginn kurz zu halten. Im Rahmen der UBB ist darauf zu achten, dass abgeschobene Baufeldbereiche (Rohboden) im Maintal nicht vom Flussregenpfeifer und Kiebitz besiedelt werden. Gegebenenfalls sind geeignete Maßnahmen zur Vergrämung (z.B. Absperrung mit Flatterband) zu ergreifen.

- Vermeidungsmaßnahme 1.4 V: Vorgaben Zauneidechse

In Gehölz-Bereichen mit Zauneidechsenvorkommen (Bau-km 0+800 bis 0+930, 2+270 bis 2+640li, 2+900 bis 3+050li, 3+070 bis 3+200li und 4+075 bis 4+100 beidseitig) erfolgt die Rodung der Wurzelstöcke der zwischen Oktober und Februar zu fällenden Gehölze ab Ende September nach gutachterlicher Bestätigung des erfolgreichen Abfangens der Zauneidechsen.

- Vermeidungsmaßnahme 1.5 V: Kontrolle und Schutz von Biberlebensräumen

Vor Eingriff in das Nordufer des Angelteichs südwestlich von Rothwind werden Habitatbereiche des Bibers (ggf. vorhandene Dämme, Burgen, etc.) hinsichtlich einer aktuellen Nutzung kontrolliert (bevorzugt in den Sommermonaten, Anwesenheit des örtlichen Bibermanagers). Gegebenenfalls werden Habitatdämme vorsichtig abgebaut und in geeignete Bereiche außerhalb der Baumaßnahme umgesetzt. Eine Tötung oder Verletzung von Bibern, insbesondere von Jungtieren, wird so vermieden. Der Eingriff erfolgt insgesamt in enger Abstimmung mit der UNB sowie dem örtlichen Bibermanager.

- Vermeidungsmaßnahme 2.1 V: Schutz von Reptilienlebensräumen

Zum Schutz von bestehenden und neu angelegten (Maßnahme 7 A<sub>CEF</sub>) Reptilienlebensräumen vor einem Eingriff durch Befahren, Lagerung von Material, etc. wird im Westen (Bau-km 0+700 bis 0+820), südlich des Bahndamms Bau-km 1+625 bis 2+900, 3+225 bis 3+470, nördlich des Bahndamms im Bereich der GVS-Überführung zwischen 2+440 und 2+550 und im Hangbereich südöstlich von Fassoldshof (Bau-km 3+920 bis 4+170) entlang der Baufeldgrenze witterungsbedingt Ende März / Mitte April vor Beginn der Bauarbeiten ein kombinierter Bauschutz- und Amphibien-/ Reptilienschutzaun installiert und für die Dauer der Bauarbeiten belassen. Zur Gewährleistung der Undurchlässigkeit wird der Zaun unten im Boden eingegraben. Der Zaun bleibt bis zum Ende der Bauarbeiten stehen und wird durch die UBB regelmäßig auf seine Funktionsfähigkeit kontrolliert. Der sachgerechte Aufbau der Reptilienschutzzäune wird durch die UBB begleitet.

- Vermeidungsmaßnahme 2.2 V: Abfangzäune für Reptilien

Aufstellen von Reptilienschutzzäunen witterungsbedingt bis Anfang / Mitte März vor der Aktivitätsperiode der Zauneidechsen bei Bau-km 0+800 bis 0+930, 1+750 und 2+800, 2+900 bis 3+050, 3+070 bis 3+200, sowie bei Bau-km 3+900 bis 4+200 entlang der Baufeldgrenze bzw. entlang für Zauneidechsen geeigneten Strukturen innerhalb des Baufelds (genaue Lage s. Planunterlage 9.1).

- Vermeidungsmaßnahme 2.3 V: Schutz von Biberlebensräumen

Zum Schutz von Bibern wird auf der Nordseite des Weiher südlich der B 289 zwischen Bau-km 2+700 und 2+950 ein Wildschutzaun installiert, der verhindert, dass Tiere in den laufenden Verkehr gelangen.

- Vermeidungsmaßnahme 3.1 V: Leitstrukturen für Fledermäuse

Südlich der B 289 werden zwischen der GVS-Anbindung und Rothwind (Bau-km 2+540 bis 3+015) Hecken mit Leitwirkung für Fledermäuse gepflanzt, die die Tiere vom Queren der Trasse abhalten sollen. Südöstlich von Fassoldshof werden Fledermäuse durch Schaffen von neuen Strukturen (Hecken mit Leitwirkung für Fledermäuse) südlich der B 289 (Bau-km 3+560 bis 3+820) und nördlich der B 289 (Bau-km 3+875 bis 4+035), sowie Anbindung an bestehende Strukturen durch Baumpflanzungen (möglichst Obstbäume) mit Leitwirkung für Fledermäuse nördlich der B 289 (Bau-km 3+870 bis 4+080) zur Bahnunterführung hingeleitet, sodass sie durch diese queren können.

- Vermeidungsmaßnahme 3.2 V: Irritationsschutzwand

Die Überführung der B 289 über die Bahn (Bau-km 3+800 bis 3+915) wird beidseitig mit Irritationsschutzwänden (mindestens 2 m hoch) ausgestattet, sodass die Fledermäuse beim Flug unter der B 289 durch die Bahnbrücke nicht durch Scheinwerferlicht irritiert werden.

- Vermeidungsmaßnahme 3.3 V: Hopover

Südlich von Mainroth (Bau-km 1+565 bis 1+630) werden die Fledermäuse mit Hilfe von Zäunen und Großbäumen, die als Hopover dienen, über die Trasse geleitet. Ein weiterer Hopover leitet die Tiere im Bereich der neuen GVS (Bau-km 2+540 bis 2+625) über die B 289.

- Vermeidungsmaßnahme 5.1 V: Abrücken der Trasse nach Süden

Zur weitgehenden Erhaltung von Zauneidechsenlebensräumen entlang des Bahndamms zwischen Bau-km 1+800 bis 1+990 rückt die Trasse zusätzlich um 2 m nach Süden von der bestehenden Bahnlinie ab. So verbleibt zwischen Bahnlinie und Straßenböschung ein Streifen, der auch während der Bauzeit als Lebensraum dienen kann.

- Vermeidungsmaßnahme 5.2 V: Entfernen von für Zauneidechsen geeigneten Strukturen

Trotz Abrücken der Trasse nach Süden wird im Bereich der Bahnlinie südwestlich von Mainroth, zwischen Mainroth und Fassoldshof und an einem Feldweg südlich von Fassoldshof in Zauneidechsenlebensräume eingegriffen. In den betroffenen Zauneidechsenlebensräumen (Bau-km 0+800 bis 0+930 beidseitig, 1+750 bis 3+050, 3+070 bis 3+200 und 3+900 bis 4+200) erfolgt im Winter, ein Jahr vor Beginn der Baufeldräumungen eine Mahd der Säume und Altgrasfluren (Rückschnitt nach Möglichkeit auf wenige cm mit sofortigem Entfernen des Mahd- bzw. Schnittgutes).

- Vermeidungsmaßnahme 5.3 V: Abfangen

Im folgenden Jahr werden witterungsbedingt zwischen Ende März und Ende September Zauneidechsen abgefangen. Hierzu werden bei Bau-km 0+800 bis 0+930, 1+750 und 2+800, 2+900 bis 3+050, 3+070 bis 3+200, sowie zwischen Bau-km 3+900 bis 4+200 entlang der Baufeldgrenze und im Bereich für Zauneidechsen geeigneter Strukturen innerhalb des Baufelds (genaue Lage s. Planunterlage 9.1) Amphibien-/ Reptilienzäune aufgestellt (unten eingegraben, so dass eine Unüberwindbarkeit gewährleistet ist) und im Abstand von ca. 10 m auf der Baufeldseite mit Eimern versehen. Ergänzend können 1-Liter-Becher auf der Fläche eingebracht werden. In die Fangbehälter, die mit Löchern im Boden versehend sind (Abfluss von Regenwasser) wird zu einem Drittel Moos eingebracht (fällt bei Nässe nicht zusammen und speichert Feuchtigkeit), so dass für die Zauneidechsen Versteckmöglichkeiten bestehen. Die Fangbehälter sind mit einer Abdeckung (Abstandhalter zwischen Deckel und Behälter) gegen Fressfeinde, Witterung zu schützen. Nachts ist zur Vermeidung von Beifängen die Abdeckung zu verschließen. Die Fangbehälter sind dreimal täglich aufzusuchen: morgens, mittags und abends. Aufgefundene Zauneidechsen werden in den an die Bahnlinie angrenzenden Bereichen (Bau-km 1+750 bis 2+800re und 2+440 bis 2+553) aus dem Baufeld heraus über den Zaun in die angrenzenden Bahnböschungen und von den übrigen Flächen in die zuvor angelegten Ersatzhabitatem (Maßnahme 7 A<sub>CEF</sub>) verbracht. Für die Umsiedlung muss an mindestens zehn Terminen über eine komplette Vegetationsperiode hinweg mit mindestens zwei Fangzeiträumen, im Frühjahr möglichst vor der Paarung und im Spätsommer / Herbst gefangen und umgesiedelt werden. Es ist zu beachten, dass geschlechtsreife Männchen bereits ab Juli eine Ruhephase beginnen und dann nicht mehr abgefangen werden können. In extremen Trockenphasen im Sommer können auch die Weibchen in eine Ruhephase eintreten und dann nicht mehr umgesiedelt werden. Die Umsiedlung kann erst beendet werden, wenn nach diesen zehn Terminen und nach dem 10. September an drei aufeinanderfolgenden fachgerecht und bei optimaler Witterung durchgeföhrten Kontrollgängen innerhalb von 14 Tagen keine Zauneidechsen mehr gesichtet werden.

- Vermeidungsmaßnahme 5.4 V: Zauneidechsengerechte Gestaltung von Teilbereichen auf südlichen Dammböschungen

Nach Abschluss der Bauarbeiten werden auf kleineren Teilbereichen der südexponierten Dammböschungen im Bereich der Zauneidechsenvorkommen (Bau-km 1+660 bis 2+600), bei denen es die Standfestigkeit erlaubt, fensterartig Magerstandorte gestaltet, so dass die Böschungen durch die Zauneidechse als Lebensraum dauerhaft genutzt werden können. Hierzu erfolgt eine Einsaat mit Regio-Magerrasensaatgut ohne Oberbodenandekung. Die Flächen werden gemäht, nicht gemulcht.

- Vermeidungsmaßnahme 5.5 V: Zauneidechsengerechter Rückbau westlich von Mainroth

Westlich von Mainroth werden Rückbaubereiche der B 289 (alt) zauneidechsen-gerecht gestaltet. Dazu wird nur die Asphaltsschicht abgetragen, der Schotterkörper im Boden wird aufgelockert, so dass sich ein Lückensystem ausbilden und auch eine Pioniergevegetation ansiedeln kann. Die Durchführung der Maßnahmen 5.2 bis 5.5 werden durch die UBB festgelegt und kontrolliert.

Zusätzlich zu den vorgenannten Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen werden folgende Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) durchgeführt, um die ökologische Funktion vom Eingriff betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu sichern. Die Ermittlung von Verbotstatbeständen erfolgt dabei unter Berücksichtigung folgender Vorkehrungen:

- Ausgleichsmaßnahme 7 A<sub>CEF</sub>: Strukturreiche Offenlandfläche mit Habitatfunktion für Zauneidechsen

Durch die Baufeldfreiräumungen für den Bau der OU der B 289 wird im Westen (Bau-km 0+800 bis 0+930), entlang der Bahnlinie (Bau-km 1+750 bis 2+800, 2+900 bis 3+050, 3+070 bis 4+200) und in einer Böschung südöstlich von Fassoldshof (Bau-km 3+900 bis 4+200) in Zauneidechsen-Lebensräume eingegriffen. Zur Gewährleistung von Ausweichmöglichkeiten für die Art werden Ausgleichsflächen im Westen des UG (Bau-km 0+630 bis 0+820, südlich von Mainroth (Bau-km 1+630 bis 1+770), südlich von Rothwind (Bau-km 3+225 bis 3+460) und südöstlich von Fassoldshof Ausgleichsflächen für Zauneidechsen im Umfang von ca. 27.080 m<sup>2</sup> geschaffen. Die Flächen werden vor Beginn der Bauarbeiten gerodet bzw. freigeräumt und durch Strukturanreicherung als Zauneidechsenhabitat gestaltet. Hierzu werden an mehreren (ca. 30) Stellen 80 – 100 cm tiefe, mindestens 1 x 2 m große Mulden ausgehoben und mit Steinen aufgefüllt, so dass zwischen den Steinen geeignete Hohlräume entstehen. Der Aushub wird auf der Nordseite des Haufens angeschüttet. Zur Verwendung kommen gebietseigene Steine (z.B. Lesesteine) mit einer Größe von 60 - 300 mm (s. Planunterlage 19.3 Abb. 7). Die Ersatzhabitatem werden mit einem reptiliensicheren Zaun eingezäunt, um ein Abwandern der Tiere zu verhindern. Die Maßnahme wird vorgezogen spätestens im Jahr vor Baubeginn (vor Beginn des Abfangens) fertig gestellt.

- Ausgleichsmaßnahme 8 A<sub>CEF</sub>: Habitataufwertung für Feldvögel (Feldlerche, Rebhuhn, Wachtel, Wiesenschafstelze)

Durch den Verlauf der Trasse der B 289 im Maintal gehen Brutmöglichkeiten für Feldvögel verloren. Insgesamt ist mit einem Verlust von Brutmöglichkeiten für 6 Feldlerchen-Brutpaare (BP) zu rechnen (9 BP innerhalb 100 m: Abwertung um 20 % → Verlust von 2 BP, zusätzlich 4 BP direkt betroffen → insgesamt Verlust von 6 BP Feldlerche zu erwarten). Außerdem ist von dem Verlust von 1 Rebhuhn-BP auszugehen. Zur Verbesserung der Habitatbedingungen für die Feldlerche findet auf geeigneten Flächen eine Strukturanreicherung statt. Es werden je zu erwartendem verlorengehenden Feldlerchen-Brutpaar auf einer Fläche von 3 ha verteilt 1 Blüh- und Brachestreifen im Umfang von 0,5 ha angelegt. Die Blüh- und Brachestreifen werden mit einer Größe von je mindestens 0,2 ha vorgesehen und sollen je zur Hälfte durch Ansaat mit niedrigwüchsigen Arten (geringe Saatmenge; Regio-Saatgut, z.B. Rieger-Hofmann) und selbstbegründende Brachen angelegt werden. Die Streifenbreite beträgt mindestens 10 m. Insgesamt werden Blüh- und Brachestreifen im Umfang von 0,5 ha je Brutpaar – insgesamt 3 ha auf einer Fläche von maximal 18 ha angelegt werden. Bei den Blüh- und Brachestreifen ist weiterhin folgendes zu beachten (Feldlerche):

- Max. 250 m Abstand zu bekannten Brutrevieren der Art
- Abstand von mind. 100 m zu Vertikalkulissen wie Sträuchern, Baumreihen, Energiefreileitungen, Gebäuden o.ä. sowie Straßen und Wegen, bei Straßen mit einer Verkehrsbelastung von > 10.000 Kfz/24h bis zu 500 m.
- Abstand von mind. 50 m zu Einzelbäumen
- Auf Blüh- und Brachestreifen ist kein Dünger- und PSM-Einsatz sowie keine mechanische Unkrautbekämpfung zulässig.
- Einstaaten einer standortspezifischen Saatmischung regionaler Herkunft unter Beachtung der standorttypischen Segetalvegetation. Hierfür kann die gleiche Saatgutmischung wie für die Rebhuhn-Streifen verwendet werden (analog „Göttinger Mischung“)
- reduzierte Saatgutmenge (max. 50 - 70 % der regulären Saatgutmenge) zur Erzielung eines lückigen Bestands, Fehlstellen im Bestand belassen
- keine Mahd, keine Bodenbearbeitung
- Mindestdauer 3 Jahre auf derselben Fläche (danach Bodenbearbeitung und Neuansaat i.d.R. im Frühjahr bis Ende Mai) oder Flächenwechsel bei Flächenwechsel Belassen der Maßnahmenfläche bis Frühjahrsbestellung, um Winterdeckung zu gewährleisten

Weiterhin ist die Umwandlung von Acker in Extensivgrünland geeignet, um die Habitatstrukturen für Feldvögel zu verbessern. In der Mainaue südwestlich von Schwarzach ist dies auf einer Acker-Fläche (Fl.Nrn. 314 und 315, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach) von ca. 1,8 ha vorgesehen. Hiermit kann der Verlust

von 1 bis 2 Brutpaaren der Feldlerche ausgeglichen werden. Für den potenziellen Verlust von 1 Brutpaar des Rebhuhns werden auf einer Fläche von insgesamt 2 ha zur Entwicklung von geeigneten Brut- und Nahrungshabiten (SCHLUMPRECHT, 2017) extensive Rebhuhnstreifen mit Winternahrung mit einer Mindestgröße von 0,3 ha angelegt. Auf 50 % der Rebhuhnstreifen sind 3-jährige Brachestreifen (Mindestbreite von 15 m und einer Mindestlänge von 100 m anzulegen. Die Brachestreifen können durch Selbstbegrünung oder durch dünne Aussaat angelegt werden, so dass eine lückige Vegetationsstruktur mit Rohbodenstellen entsteht. Angrenzend an die Brachestreifen erfolgt auf 50 % der Rebhuhnstreifen Getreideanbau mit doppeltem Saatährenabstand und anschließendem Ernteverzicht mit einer Mindestbreite von 15 m und einer Mindestlänge von 100 m. Bei der Anlage der Rebhuhnstreifen sind grundsätzlich folgende Vorgaben zu berücksichtigen:

- keine Düngung, keine Pflanzenschutzmittel
- Der (Blüh-)Brachstreifen ist mindestens 3-jährig anzulegen.
- keine mechanische Unkrautbekämpfung vom 15. März bis 15. August eines Jahres
- Verteilung der Teilflächen über eine Gesamtfläche von max. 15 ha Größe
- Rotation möglich
- max. 250 m Abstand zu bekannten Brutrevieren der Art
- Abstand von mind. 100 m zu Vertikalkulissen wie Sträuchern, Baumreihen, Energiefreileitungen,
- Mind. 50 m zu Einzelbäumen
- Mind. 100 m zu Gebäuden o.ä. sowie Straßen und Wegen, bei Straßen mit einer Verkehrsbelastung > 10.000 Kfz /24 h bis zu 300 m (vgl. GARNIEL & MIERWALD 2010)
- nur auf trockenen Standorten (d.h. feuchte Senken sind für die Anlage zu meiden)

Die Blüh-/ Brachestreifen (Feldlerche) und die Rebhuhnstreifen können innerhalb des angegebenen Suchraumes (s. Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Planunterlage 9.1 Blatt 7) rotieren. Maßnahmen im Umfang von 1 ha (Brachestreifen) verteilt auf insgesamt 15 ha wirken sowohl für Rebhuhn als auch für die Feldlerche (4 BP). Zusammen mit dem Grünland im Maintal sind 3 - 4 BP ausgeglichen. Durch die Anlage von Blühstreifen im Umfang von 1 ha ist der Verlust ausgeglichen. Die Maßnahmen wirken auch für die übrigen Feldvögel. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt als produktionsintegrierte Maßnahme (PIK).

- Ausgleichsmaßnahme 9 A<sub>CEF</sub>: Ersatzquartiere Fledermäuse und Vögel

Sollten bei der vor Baubeginn erfolgenden Habitatbaumkartierung (Vermeidungsmaßnahme 1.2 V) Bäume mit für Fledermäuse oder Vögel geeigneten

Habitatstrukturen erfasst werden, werden zur Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Vögel und Fledermäuse pro betroffenen potenziellen Habitatbaum 3 Fledermauskästen als Ersatzquartiere und je 3 Nistkästen installiert. Die Installation erfolgt in Gruppen von jeweils 6 Kästen (2 Fledermaushöhlen, 2 Fledermausspaltenkästen und 2 Fledermausgroßraumhöhlen, nach Empfehlung von Dr. Andreas Zahn (Fledermauskoordinationsstelle Südbayern)) in den verbleibenden Gehölzbereichen. Die Maßnahme wird zeitgleich mit den Baumfällungen durchgeführt.

- Ausgleichsmaßnahme 10.1 A<sub>CEF</sub>: Habitatverbesserung für Vögel der Feuchtgebiete und Wiesenbrüter (Braunkohlchen, Kiebitz)

In der Mainaue wird durch den Bau der geplanten OU ein Vogellebensraum für Wiesenvögel und Vögel der Feuchtgebiete durchschnitten. Zum Erhalt der ökologischen Funktion der Lebensstätten wird in der Mainaue durch Entwicklung von Extensivgrünland, Feuchtgrünland, Altgras, Feuchtflächen und Staudensäumen eine Ausgleichsfläche (Nördlich Rothwinder Mühle; Gmkg. Schwarzach, Fl.Nrn.1836, 1837, 1838, 1839, 1841, 1842, 1843) mit geeigneten Habitatbedingungen für die Arten gestaltet. Zur Verbesserung der Habitatbedingungen für das Braunkohlchen erfolgt auf der Fläche ein angepasstes Mahdregime, d.h. ein- bis zweimalige Mahd nach dem 01. Juli; alternierende Mahd des Extensivgrünlands in Streifenform im dreijährigen Rhythmus, sodass immer Altgras der beiden Vorjahre vorhanden ist, das von Braunkohlchen als Sitzwarte genutzt werden kann. Teilweise Mahd der Staudensäume alle 5 Jahre. Die Weiden im Norden und im Osten der Fläche werden regelmäßig auf Stock gesetzt, so dass das Weidengebüsch niedrig (bis 2 m Höhe) ausgebildet wird. Gegebenenfalls Einbringen von Sitzwarten in Form von Bambusstäben in den ersten Jahren zur Anlockung von Braunkohlchen (Absprache mit der LBV-Projektmanagerin Braunkohlchenschutz in Oberfranken). Zur Verbesserung der Habitatstrukturen für den Kiebitz erfolgen auf Extensivgrünland Bodenmodellierungen (Seigen).

- Ausgleichsmaßnahme 10.2 A<sub>CEF</sub>: Habitatverbesserung für Vögel der halboffenen Landschaft (Bluthänfling, Dorngrasmücke, Goldammer, Neuntöter)

Zur Kompensation verlorengehender Habitatbereiche für Vögel der halboffenen Landschaft werden westlich von Mainroth und auf der Ausgleichsfläche 11.1 A südöstlich von Fassoldshof geeignete Habitatstrukturen vorgesehen. Auf der Fläche werden Hecken mit Dornsträuchern gepflanzt, sowie Säume und artenreiches Extensivgrünland entwickelt (vgl. Planunterlage 9.1 Blatt 5). Nach dem Neubau werden Böschungsbereiche der Trasse mit Dornbüschchen als für die Arten geeigneter Lebensraum gestaltet.

Die vorstehend genannten Maßnahmen sind in den Planunterlagen 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 b) der FFH-Richtlinie

Pflanzenarten nach Anhang IV b) FFH-RL wurden innerhalb des Plangebiets nicht nachgewiesen. Potenzielle Lebensräume kommen nicht vor. Eine Prüfung der vorhabenbedingten Betroffenheit konnte dementsprechend entfallen.

- Tierarten nach Anhang IV a) der FFH-Richtlinie

#### Säugetiere: Fledermäuse

Für alle Gilden der Fledermäuse ergab die artenschutzrechtliche Begutachtung, dass bei Verwirklichung der nach Planunterlage 19.1 Kapitel 3 vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen 1.2 V, 3.1 V, 3.2 V und 3.2 V und – Fledermäuse mit Quartieren in Bäumen - der vorstehend beschriebenen CEF-Maßnahme 9 A<sub>CEF</sub> – Ersatzquartiere für Fledermäuse und Vögel - keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (Schädigungs-, Störungs- und Tötungsverbot) nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden und damit auch keine nachhaltige Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes der jeweiligen Säugetierart zu besorgen ist.

#### Sonstige Säugetiere: Biber:

Im Untersuchungsraum wurde ein tatsächliches Vorkommen des Bibers nachgewiesen. Da das Vorhaben unter enger Abstimmung mit dem zuständigen Biberberater erfolgt, ist eine Schädigung oder Zerstörung von Lebensstätten demnach nicht abzuleiten. Biber sind nicht störungsempfindlich und erhebliche Störungen während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauer-, Überwinterungs- und Wanderzeiten sind nicht abzuleiten. Um eine Erfüllung des Tötungs- und Verletzungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 Satz 1, 2 u. 5 BNatSchG auszuschließen ist die Umsetzung der Vermeidungsmaßnahme 1.5 V – Kontrolle von Biberlebensräumen - geboten.

#### Reptilien: Zauneidechse

Zauneidechsen wurden im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Für die Zauneidechse ergab die artenschutzrechtliche Begutachtung, dass bei Verwirklichung der nach Planunterlage 19.1 Kapitel 3 vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen 1.4 V, 2.1 V, 2.2 V, 5.1 V, 5.2 V, 5.3 V, 5.4 V und 5.5 V und der vorstehend beschriebenen CEF-Maßnahme 7 A<sub>CEF</sub> – Strukturreiche Offenlandflächen mit Habitatfunktion für Zauneidechsen - keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (Schädigungs-, Störungs- und Tötungsverbot) nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden und damit auch keine nachhaltige Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes der Zauneidechse zu besorgen ist.

### Amphibien, Fische, Käfer, Libellen, Weichtiere

Im Plangebiet sind aufgrund der Lebensraumausstattung keine im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Fisch-, Käfer-, Weichtier- und Libellenarten zu erwarten. Trotz intensiver Nachsuche wurden keine Hinweise auf ein Vorkommen von planungsrelevanten Amphibien gefunden. Lediglich in den südlicheren Teichen wurden Grünfrösche (See- und Teichfrosch) als nicht saP-relevante Arten nachgewiesen. Auch wenn sich im Wirkraum einige Gewässer (Abbaugewässer, Gräben) finden, sind die Strukturen für Amphibien aufgrund des hohen Besatzes an (Raub-)Fischen der Stillgewässer und des fehlenden Landlebensraumes, der Strömungsverhältnisse nach Starkregen sowie des wiederkehrenden, langanhaltenden Trockenfallens der Gräben nicht für die Reproduktion anspruchsvoller Amphibien geeignet.

### Schmetterlinge

Trotz des Nachweises der Raupenfutterpflanze, der Große Wiesenknopf, konnten im Untersuchungsgebiet keine Raupen oder Schmetterlinge des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings festgestellt werden. Der Falter wurde aktuell nicht im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Eine Tötung oder Verletzung von Faltern oder ihren Entwicklungsformen ist demnach nicht abzuleiten. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch Kollision ist aufgrund der Entfernung zu geeigneten Habitatbereichen ebenfalls nicht gegeben. Eine Betrachtung des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings bezüglich der Erfüllung evtl. Verbotstatbestände entfällt somit.

- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie

Die wertgebenden Vogelarten, die entweder streng geschützt und / oder auf der Roten Liste als gefährdet eingestuft sind, wurden i.d.R. im Einzelartbezug vertieft geprüft. Alle übrigen ungefährdeten europäischen Vogelarten wurden i.d.R. gildenweise zusammengefasst geprüft. Die Gilden orientieren sich an den ökologischen Gemeinsamkeiten (z.B. Luftjäger) bzw. der charakteristischen Habitatnutzung (z.B. Offenlandarten, Halboffenlandarten).

Die selteneren oder durch das Vorhaben besonders betroffenen Arten dieser Gilden wurden vorzugsweise im Einzelartbezug geprüft. Die Vogelarten mit einem lediglich potenziellen Vorkommen wurden ebenfalls gildenbezogen betrachtet. Für die einzeln untersuchten Vogelarten (Baumfalte, Baumpieper, Bekassine, Blaukehlchen, Bluthänfling, Braunkehlchen, Drosselrohrsänger, Eisvogel, Feldlerche, Flussregenpfeifer, Flussuferläufer, Grauspecht, Grünspecht, Kiebitz, Kleinspecht, Mäusebussard, Neuntöter, Pirol, Rebhuhn, Rohrweihe, Rotmilan, Schleiereule, Sperber, Teichrohrsänger, Turmfalke, Wachtel, Wachtelkönig, Waldkauz, Waldlaubsänger, Waldohreule, Weißstorch, Wiesenschafstelze) ergab die artenschutzrechtliche Begutachtung, dass bei Verwirklichung der nach Planunterlage 19.1 Kapitel 3 vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen

1.1 V - Jahreszeitliche Beschränkung der Gehölzfällungen -, 1.2 V - Habitatbaumkartierung und Abtrag von fledermausrelevanten Gehölzen im Oktober - und 1.3 V - Vorgaben zur Baufeldfreiräumung im Offenland – sowie der CEF-Maßnahmen 8 A<sub>CEF</sub> - Habitataufwertung für Feldvögel -, 9 A<sub>CEF</sub> - Habitataufwertung für Feldvögel -, 10 A<sub>CEF</sub> - Ersatzquartiere für Fledermäuse und Vögel -, 10.1 A<sub>CEF</sub> - Habitatverbesserung für Vögel der Feuchtgebiete und Wiesenbrüter -, 10.2 A<sub>CEF</sub> - Habitatverbesserung für Vögel der halboffenen Landschaft – und 11.2 A<sub>CEF</sub> - Habitatverbesserung für Vögel der halboffenen Landschaft - keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (Schädigungs-, Störungs- und Tötungsverbot) nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden und damit auch keine nachhaltige Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes der jeweiligen Säugetierart zu besorgen ist. Zum gleichen Bewertungsergebnis gelangte die gildenbezogene Untersuchung der Vögel der halboffenen und offenen Landschaft (Dorngrasmücke, Feldsperling, Goldammer, Nachtigall, Feldschwirl, Gelbspötter, Klappergrasmücke, Kuckuck) und der Luftjäger (Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe).

- Zusammenfassung

Das gutachterliche Fazit der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung – saP – lautet, dass das planfestgestellte Vorhaben unter Berücksichtigung der vorgeesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen (Maßnahmen 1 V, 2 V, 3 V, 4 V und 5 V) sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (7 A<sub>CEF</sub>, 8 A<sub>CEF</sub>, 9 A<sub>CEF</sub>, 10.1 A<sub>CEF</sub> und 10.2 A<sub>CEF</sub>) keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG hinsichtlich des streng bzw. besonders geschützten Artenspektrums von Tier- und Pflanzenarten erfüllt.

Diese Bewertung wurde von der Höheren Naturschutzbehörde in seiner Stellungnahme vom 18.09.2023 bestätigt. Damit stehen der OU Mainroth – Rotwind - Fassoldshof aus artenschutzrechtlicher Sicht keine Hinderungsgründe entgegen.

Die von der Höheren Naturschutzbehörde sonst noch für erforderlich gehaltenen – zeitlichen - Vorwegfestlegungen hinsichtlich der Gewährleistung einer ausreichenden Wirksamkeit der Minimierungs- bzw. vorzeitigen CEF-Maßnahmen wurden unter A.3.3.1 bis A.3.3.26 des Beschlusstenors als Auflage aufgenommen, um sicherzustellen, dass diese Maßnahmen bereits zu Baubeginn die ihnen zugesetzte Funktion der Lebensraumentwicklung und des Vermeidens eines eventuellen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes übernehmen können.

Die von den beteiligten Unteren Naturschutzbehörden noch vorgeschlagenen Detailregelungen zu den nach der Planung in artenschutzrechtlicher Sicht vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen wurden als Auflagen unter A.3.3.31 bis A.3.3.37 (Landratsamt Kulmbach) und unter A.3.3.38 bis A.3.3.41 (Landratsamt Lichtenfels) des Beschlusstenors aufgenommen.

## 3.5.6.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

## 3.5.6.3.1 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,
- verbleibende Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

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 (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen (§ 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). 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 neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

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 selbständige neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

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

### 3.5.6.3.2 Beurteilung der (Un-)Vermeidbarkeit des Eingriffs

Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild zu unterlassen, § 15 Abs. 1 BNatSchG, striktes Recht dar.

Der Begriff der Vermeidbarkeit ist allerdings nicht in einem streng naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen, sondern bedarf einer Einschränkung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung. Das Vermeidungsgebot verlangt nicht den Verzicht auf ein Vorhaben, sondern die Vermeidung erkennbarer Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung. Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpft die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierte Verpflichtung an die gewählte Variante an, d.h. der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei der Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante.

Unabhängig davon hat sich aber in der Gegenüberstellung der geprüften Trassen die hier planfestgestellte Variante 1a als diejenige mit den geringsten Beeinträchtigungen bzw. der geringsten Eingriffsintensität herausgestellt. Auf die obigen Ausführungen unter C.2 wird Bezug genommen.

Die Planung entspricht auch im Übrigen dem naturschutzrechtlichen Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild zu unterlassen. Insoweit wird auf die Erläuterungen im Ziffer 3 des UVP-Berichts (Planunterlage 19.4), die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen

Begleitplan (Planunterlagen 9, 19.1 und 19.2) sowie auf die obigen Ausführungen unter C.2.1.4 verwiesen.

In diesem Zusammenhang ist unter Hinweis auf die Ausführungen oben unter C.3.4.1 und C.3.4.2 nochmals darauf hinzuweisen, dass ein Straßenausbau im Bestand (sog. Nullvariante) im vorliegenden Verfahren keine Alternative darstellt, da die Funktion der B 289 als wichtige Verbindung zwischen Coburg und Bayreuth nicht gestärkt würde und vor allem die Anwohner an den Ortsdurchfahrten keine Entlastung erfahren würden.

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

Unter Einbeziehung der vorstehenden Ausführungen unter C.3.5.6.3.1 zur Berücksichtigung der sich bietenden Vermeidungs- bzw. Minimierungsmöglichkeiten (siehe hierzu auch Planunterlage 19.1 Ziffern 3.1 bis 3.3) ist festzuhalten, dass weitere Minimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der erforderlichen Eingriffe unter Berücksichtigung und Abwägung der verkehrlichen Belange und der Belange der Verkehrssicherheit nicht mehr bestehen. Die mit der Realisierung des Straßenbauvorhabens verbundenen Eingriffe sind damit unvermeidbare Beeinträchtigungen.

### 3.5.6.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Vorhabenbedingte unvermeidbare Beeinträchtigungen muss der Vorhabenträger durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgleichen oder ersetzen (= A/E-Maßnahmen), § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG. Das Kompensationsgebot ist nach der Rechtsprechung des BVerwG zwingendes Recht (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565; Urteil vom 01.09.1997, Az. 4 A 36.96, NuR 1998, 41).

Die BayKompV konkretisiert diese bundesgesetzliche Regelung und stellt eine bayernweit einheitliche Anwendungspraxis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sicher. Die zu kompensierende Eingriffsermittlung wurde entsprechend der BayKompV vom 07.08.2013, in Kraft getreten am 01.09.2014, unter Beachtung der Vollzugshinweise zur BayKompV für den staatlichen Straßenbau durchgeführt. Die Ermittlung der Wertpunkte erfolgte anhand der Biotoptwertliste zur BayKompV.

Der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsbedarf) ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich von Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff. Der Kompensationsbedarf für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird rechnerisch gemäß Anlage 3.1 der BayKompV ermittelt. Der ergänzende Kompensationsbedarf für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird verbal argumentativ bestimmt. Die maßgeblichen Eingriffstypen (Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und mittelbare Beeinträchtigung) werden in Planunterlage 9.3 tabellarisch den zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt. Nach den Berechnungen des Vorhabenträgers ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 889.918 Wertpunkten für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume für die OU Mainroth – Rothwind - Fassoldshof. Für Maßnahmen an der 110-kV-Ltg. Redwitz – Kulmbach, Ltg. Nr. E90 entsteht zusätzlich ein Kompensationsbedarf von 19.513 Wertpunkten. Insgesamt beträgt der Kompensationsbedarf somit 909.431 Wertepunkte. Die ursprünglich vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden mit 1.061.777 Wertpunkten bewertet. Eine rechnerische Kompensation im Sinne der BayKompV ist daher vorliegend gegeben.

Aufgrund vieler Einwendungen hinsichtlich der großen Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen durch das Bauvorhaben hat das Staatliche Bauamt Bayreuth zugesagt, dass auf die Ausgleichsmaßnahme 11.4 A (102.541 WP) verzichtet wird. Damit wird der Kompensationsumfang dem Kompensationsbedarf angeglichen. Der Kompensationsüberschuss verringert sich auf 49.805 Wertepunkte.

Das A/E-Konzept wurde von der Höheren Naturschutzbehörde geprüft und mit Schreiben vom 18.09.2023 aus fachlicher Sicht als angemessen, sinnvoll und sachgerecht bewertet. Unter A.3.3 dieses Beschlusses wurden konkretisierende Nebenbestimmungen aufgenommen. Insbesondere hat der Vorhabenträger die Anlage einer 300 m langen Hecke auf dem Südhang östlich von Mainklein festzusetzen, um den Heckenverlust dort bezüglich Naturhaushalt und Landschaftsbild auszugleichen. Die A/E-Maßnahmen sind im Detail noch mit den Naturschutzbehörden abzustimmen (Auflagen A.3.3.6 und A.3.3.7).

Von Seiten der Unteren Naturschutzbehörden besteht auch Einverständnis mit der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung.

Die Untere Naturschutzbehörde im Landratsamt Kulmbach hat in seiner Stellungnahme vom 28.09.2023 einige Hinweise gegeben, die ebenfalls unter A.3.3.31 bis A.3.3.37 übernommen wurden.

Die untere Naturschutzbehörde im Landratsamt Lichtenfels hat in seiner Stellungnahme vom 24.08.2023 einige Hinweise gegeben, die auch unter A.3.3.38 bis A.3.3.41 übernommen wurden.

Im Ergebnis sind im Zuge der Ausführung des planfestgestellten Vorhabens folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft (V) vorgesehen:

- 1.1 V Jahreszeitliche Beschränkung der Fällung von Bäumen und Gehölzen
- 1.2 V Habitatbaumkartierung und Abtrag von fledermausrelevanten Gehölzen im Zeitraum zwischen 15. September und 15. Oktober
- 1.3 V Vorgaben zur Baufeldfreiräumung
- 1.4 V Vorgaben Zauneidechse
- 1.5 V Kontrolle und Schutz von Biberlebensräumen
- 1.6 V Bodenschutz
- 1.7 V Schutz bzw. Umsiedlung von Waldameisennestern
- 1.8 V Durchführung einer UBB
- 2.1 V Schutz von Reptilienlebensräumen
- 2.2 V Abfangzäune für Reptilien
- 2.3 V Schutz von Biberlebensräumen
- 2.4 V Schutzzäune um naturschutzfachlich wertgebende Flächen
- 3.1 V Leitstrukturen für Fledermäuse
- 3.2 V Irritationsschutzwand
- 3.3 V Hopover
- 4 V Renaturierung von Flächen vorübergehender Inanspruchnahme
- 5.1 V Abrücken der Trasse nach Süden
- 5.2 V Entfernen von für Zauneidechsen geeigneten Strukturen
- 5.3 V Abfangen
- 5.4 V Zauneidechsengerechte Gestaltung von Teilbereichen auf südlichen Dammböschungen
- 5.5 V Zauneidechsengerechter Rückbau westlich von Mainroth

Die vorstehenden Maßnahmen sind in Kapitel 4.2 der Planunterlage 19.1 in Verbindung mit den Planunterlagen 9.2 und 9.3 ausführlich dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

Darüber hinaus werden folgende Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen i.S.v. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) vorgenommen, die in erster Linie dem Artenschutz dienen. Auf die Ausführungen unter Teil C 3.5.6.2.3 der Gründe wird insoweit Bezug genommen und verwiesen:

7 A<sub>CEF</sub> Strukturreiche Offenlandfläche mit Habitatfunktion für Zauneidechsen

Das eigentliche Maßnahmenkonzept an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beinhaltet folgende Maßnahmen:

8 A<sub>CEF</sub> Habitatverbesserung für Feldvögel

9 A<sub>CEF</sub> Ersatzquartiere für Fledermäuse und Vögel

10.1 A<sub>CEF</sub> Habitatverbesserung für Wiesenbrüter

10.2 A<sub>CEF</sub> Habitatverbesserung für Vögel der halboffenen Landschaft

11.1 A Extensivwiese mit Säumen und Hecken südöstlich von Fassoldshof

11.2 A Extensivgrünland und Feuchtwiesen bei Rothwinder Mühle

11.3 A Artenreiches Extensivgrünland westlich Mainroth

11.5 A Extensivgrünland mit Heckenstrukturen und Säumen westlich von Mainroth

11.6 A Extensivgrünland mit Heckenstrukturen und Säumen südlich von Mainroth

11.7 A artenreiche Säume und Staudenfluren westlich von Rothwind

11.8 A Extensivgrünland mit Heckenstrukturen und Säumen südlich von Rothwind

11.9 A Extensivgrünland südlich von Rothwind

11.10 A Extensivgrünland in der Mainaue südwestlich von Schwarzach

11.11 A Hecke und Saumstrukturen am Anschluss von Mainroth

11.12 A Obstwiese südöstlich von Fassoldshof

Für weitere Einzelheiten wird auf die Planunterlagen 9.1 und 9.2 verwiesen.

Die Ausführungspläne für die Flächengestaltung sind - soweit noch nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss oder in den in Bezug genommenen Unterlagen geregelt - im Detail noch mit den Unteren Naturschutzbehörden abzustimmen (Auflage A.3.3.7).

Mit den Gestaltungsmaßnahmen soll eine Neugestaltung und Einbindung der Trasse ins Landschaftsbild erreicht werden. Darüber hinaus erfüllen sie auch einen gewissen Emissions- und Immissionsschutz.

Folgende Gestaltungsmaßnahmen sind vorgesehen:

6.1 G Anlage von Landschaftsräsen, intensiv

6.2 G Anlage von Landschaftsräsen, extensiv

6.3 G Entwicklung von Magerstandorten

6.4 G Pflanzung von Einzelbäumen

6.5 G Pflanzung von Hecken und Gebüschen

6.6 G Naturnahe Gestaltung der Uferböschung

6.7 G Bachverlegung

Im Ergebnis kann zusammenfassend festgestellt werden, dass durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen die festgestellten und bewerteten Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes entsprechend dem ermittelten Kompensationsbedarf nach BayKompV ausgeglichen werden. Es bleibt ein Überhang von 49.805 Wertpunkten, die im Rahmen eines Ökokontos für künftige Kompensationen Verwendung finden können. Rein flächenmäßig gesehen werden damit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf insgesamt ca. 27,73 ha Gesamtfläche geschaffen. Zudem wird das Landschaftsbild durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen 6.1 bis 6.7 G verbessert. Der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG ist damit Genüge getan, ein Ausgleichsdefizit verbleibt nicht.

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

### 3.5.6.3.4 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation

#### Naturschutzbehörden

Wie oben bereits ausgeführt, wurden die seitens der Höheren und Unteren Naturschutzbehörden vorgetragenen Auflagenvorschläge oben unter A.3.3 zu meist übernommen.

Um die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen zu reduzieren, ist jedoch nach dem Ergebnis des Erörterungstermins auf die Ausgleichsmaßnahme 11.4 A zu verzichten.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass zur Überprüfung der Wirksamkeit der angeordneten Vermeidungsmaßnahmen nach Umsetzung der Maßnahme ein Fledermausmonitoring erstellt werden wird (Auflage A.3.3.42).

#### Nicht übernommen wurden

- die Forderung des SG 51 und der UNB des LRA Kulmbach nach einer Begrünung der Irritationsschutzwände für die Fledermäuse auf dem Brückenbauwerk 3-3 (Maßnahme 3.2 V). Dies ist aus technischen Gründen nicht möglich.
- die Forderung auf einen Verzicht auf eine Oberbodenandekung und Einaaat bei den süd- / westexponierten Böschungen zur Selbstbesiedelung von standortgerechten Kräutern und Gräsern. Dies ist nicht möglich, da bei den Dammböschungen die Reinigungswirkung der aufzubringenden Oberbodenschicht bei der Bemessung der Entwässerungseinrichtungen in Ansatz gebracht wird. Zusätzlich sichert der Oberboden zusammen mit der Begrünung die Standfestigkeit der Dammböschungen. Soweit aus erdbautechnischer Sicht möglich, wird bei den südexponierten Böschungen in kleineren Teilbereichen fensterartig auf eine Oberbodenandekung verzichtet, um eine Selbstbesiedelung zu ermöglichen.
- die Forderung das Regenrückhaltebecken als Erdbecken mit geschwungenen Uferlinien zu gestalten. Die Einbindung in die Landschaft wird durch eine entsprechende Gestaltung der Außenbereiche und durch die vorgesehene Bepflanzung sichergestellt. Das Regenrückhaltebecken wird in Hinblick auf das Landschaftsbild möglichst naturnah gestaltet. Technisch notwendige Einbauten (z.B. Drosselbauwerk) werden aus Beton hergestellt.

#### Umweltverbände

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V. fordert das geplante Bauvorhaben aufgrund des vorrangigen Artenschutzes einzustellen. Aus Sicht des BUND Naturschutz reichen die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht aus, um die Beeinträchtigung des Lebensraumes der im UVP-Bericht genannten Vogelarten und für weitere relevanten Arten dauerhaft zu kompensieren.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen (vgl C.3.5.10.1). Die durch den Bau oder OU bedingten Beeinträchtigungen von Natur, Landschaft und Umwelt wurden untersucht und in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sowie im Umweltverträglichkeitsbericht schlüssig dargestellt. Der Bau der OU bedeutet unzweifelhaft einen Eingriff in Natur und Landschaft. Durch Umsetzung der nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen und mit den Naturschutzbehörden abgestimmten Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt und für Tier- und Pflanzenarten. Verbleibende Veränderungen des schützenswerten Landschaftsbilds können nicht vollständig verhindert werden, sind jedoch gegenüber dem überwiegenden öffentlichen Interesse der Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Schutzbedürfnisses der Anwohner hier als nachrangig zu gewichten. Alle im Anhörungsverfahren vorgebrachten Anmerkungen der Naturschutzbehörden zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden vom Vorhabenträger berücksichtigt.

### Privateinwender

Seitens vieler Einwender wird allgemein vorgetragen, dass der Bau der OU einen Eingriff in das Maintal darstellt. Der Lebensraum von vielen geschützten Tier-, Vogel- und Pflanzenarten werde zerstört. Auch werde der Naherholungswert und das Landschaftsbild zerstört.

Diese allgemeinen Einwendungen sind zurückzuweisen. Wie unter C.3.5.6 dargestellt, wurden der Natur- und Artenschutz vom Vorhabenträger umfangreich gewürdigt. Seitens der Naturschutzbehörden besteht Einverständnis mit den vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet sein wird. Die Baumaßnahme wird zudem von einer UBB überwacht.

Einige Einwender machen geltend, dass der Bedarf an Kompensationsflächen für Ausgleichsmaßnahmen verringert werden könnte, da die Wertepunkte des Kompensationsumfangs den Kompensationsbedarf deutlich übersteigen (siehe C.3.5.6.3.3).

Um die Flächeninanspruchnahme auf das notwendige Maß zu beschränken, wurde vom Vorhabenträger der Kompensationsumfang reduziert, da auf die Ausgleichsmaßnahme 11.4 verzichtet wird. Damit wurde vom Vorhabenträger der Kompensationsumfang dem Kompensationsbedarf angeglichen. Dies war an dieser Stelle auch deshalb möglich, weil den Flächen im „Kringel“ der Anschlussstelle Mainroth keine zusätzlichen artenschutzrechtlichen Funktionen zugewiesen sind. Im Übrigen werden weitere Einwendungen bezüglich Eingriff und Kompensation zurückgewiesen. Insbesondere ist es nicht möglich, auf die Ausgleichsmaßnahme 11.2 A / 10.1 ACEF bei der Rothwinder Mühle zu verzichten. Die dortigen Ausgleichmaßnahmen sind gleichzeitig vorgezogene Vermeidungsmaßnahmen in Form von Habitatverbesserungen für Vögel der Feuchtgebiete und Wiesenbrüter (Braunkohlchen, Kiebitz). Zum Erhalt der ökologischen Funktion deren Lebensstätten wird in der Mainaue durch Entwicklung von Extensivgrünland, Feuchtgrünland, Altgras, Feuchtflächen und Staudensäumen eine Ausgleichsfläche gestaltet. Diese Fläche nördlich der Rothwinder Mühle erhält gleichzeitig Retentionsraumausgleichsfunktion und kann daher nicht an andere Stelle verschoben werden.

Einige Einwender fordern, dass für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen das Instrument der produktionsintegrierten Kompensation (PIK) angewandt werden sollte. Landwirtschaftliche Flächen könnten so weiter bewirtschaftet werden und trotzdem dem Natur- und Artenschutz Rechnung getragen werden.

Das Instrument der PIK-Maßnahmen wurde bei dem Bauvorhaben verwendet. Die Ausgleichsmaßnahme 8 ACEF (Habitataufwertung für Feldvögel wie Rebhuhn und Feldlereche) wird auf Ackerflächen im Umfeld von Mainroth als PIK-Maßnahme umgesetzt. Diese Flächen können weiter landwirtschaftlich genutzt werden. Die PIK-Maßnahmen erfolgen im Sinne einer flächensparenden Kompensation. Im Übrigen werden weitere Einwendungen bezüglich der Verwendung von PIK-Maßnahmen zurückgewiesen.

Einige Einwender sehen die Möglichkeit die durch die Differenz zwischen Trasse der OU und Geländeniveau entstehenden Böschungen als Ausgleichsflächen zu nutzen. Dadurch würden weniger landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren gehen.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Straßenböschungen erfüllen nicht die Voraussetzungen für Ausgleichsflächen. Die Böschungen sind Bestandteil des technischen Bauwerks und müssen demnach Standfestigkeit aufweisen, ggf. Sichtfelder berücksichtigen und liegen innerhalb des Beeinträchtigungskorridors. Relevante Biotop- und Nutzungstypen können dort nicht entwickelt werden und auch Ausgleichsflächen mit Funktionen für die Tierwelt können aufgrund des direkten Straßenumfeldes nicht ausgebildet werden.

### 3.5.6.4 Naturschutz und Landschaftspflege in der Abwägung

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten. Bei der Planfeststellung nach § 17 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung mit zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z.B. § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und dessen Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme sind in Planunterlage 19.1 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) und Planunterlage 19.2 (Bestands- und Konfliktpläne) eingehend beschrieben bzw. dargestellt.

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

Der landschaftspflegerische Begleitplan und die Bestands- und Konfliktpläne geben 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 3.1 bis 3.3 beschrieben.

Das mit den Naturschutzbehörden abgestimmte und während des Anhörungsverfahrens durch den Vorhabenträger angepasste landschaftspflegerische Ausgleichskonzept ist in seiner Gesamtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang auszugleichen.

Das Vorhaben ist bei Beachtung der unter A Ziffer 3.3 verfügten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar. Auch und insbesondere unter Berücksichtigung der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ermittelten und dargestellten Umweltbelange kann das Vorhaben im Rahmen der erforderlichen Abwägung zugelassen werden.

Die Beeinträchtigungen für Natur und Landschaftsbild wiegen im Ergebnis nicht so schwer, dass sie dem Vorhaben entgegenstünden. Umfangreiche Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stellen eine Kompensation der unzweifelhaft beachtlichen Eingriffe in Natur und Landschaft sicher. Verbleibende Veränderungen des schützenswerten Landschaftsbilds können nicht vollständig verhindert werden, sind jedoch gegenüber dem überwiegenden öffentlichen Interesse der Verbesserung der Verkehrssicherheit hier als nachrangig zu gewichten. Artenschutzrechtliche Verbote stehen unter den getroffenen Nebenbestimmungen nicht entgegen. Der gesetzliche Biotopschutz wird beachtet. Soweit dies in Bezug auf Auengebüsch und Hochstaudenflur nach Art. 30 BNatSchG und Art. 23 BayNatSchG nicht vollständig gesichert werden kann, wird eine Ausnahme nach § 30 Abs. 1 und 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG im überwiegenden öffentlichen Interesse der Verkehrssicherheit erteilt.

### 3.5.7 Klimaschutz

Das Erfordernis, in der Abwägung auch Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit zu berücksichtigen, folgt aus Art. 20a GG und § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG. Nach Art. 20a GG schützt der Staat auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung. Der Schutzauftrag des Art. 20a GG umfasst auch die Verpflichtung zum Klimaschutz einschließlich des Ziels zur Herstellung der Klimaneutralität. Dieser Schutz ist nicht nur von der Gesetzgebung, sondern auch bei abwägenden Entscheidungen der Exekutive zu berücksichtigen. Im Konfliktfall sind die Belange des Klimaschutzes in einen Ausgleich mit den anderen Verfassungsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen. Das aus Art. 20a GG folgende Abwägungsgebot wird auf einfachgesetzlicher Ebene durch das Berücksichtigungsgebot des § 13 Absatz 1 Satz 1 des KSG konkretisiert und ergänzt. Im Rahmen der Abwägung sind folglich die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz – bezogen auf die in §§ 1, 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaziele – in die Entscheidungsfindung einzustellen. Dabei ist in den Blick zu nehmen, ob und inwieweit die Planung Einfluss auf die THG-Emissionen hat und die Erreichung der Klimaziele gefährden könnte. Eine weitere zu beachtende Rechtsgrundlage für die Berücksichtigung des globalen Klimas ist das Bayerische Klimaschutzgesetz vom 23.11.2020, zuletzt geändert am 23.12.2022. Art. 2 Abs. 3 Satz 2 BayKlimaG fordert einen unterstützenden Beitrag der staatlichen Behörden zur Erreichung der Klimaschutzziele (Verwirklichung der Minderungsziele im Rahmen der hoheitlichen Tätigkeit) ein.

Für den Sektor Industrie ergibt sich für das plangegenständliche Vorhaben eine Lebenszyklusemission von rund 209,53 t CO<sub>2</sub>-eq / a (siehe C.2.2.4.1).

Hinsichtlich des Sektors Verkehr zeigt sich, dass es im Planfall im Vergleich zum Nullfall zu keiner Zunahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen kommt. Da es sich bei dem Verkehr um bereits vorhandenen Verkehr handelt, werden keine gänzlich neuen (erstmalige) Verkehrsströme geschaffen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen verringern sich nach den Berechnungen des Vorhabenträgers im Jahr sogar um 860,38 Tonnen (siehe C. 2.2.4.1). Inwieweit diese Zahl belastbar ist, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zwar zu hinterfragen. Immerhin werden in diesem Planfeststellungsbeschluss zugunsten der Verkehrssicherheit an den Anschlussstellen Mainroth und Fassoldshof Lichtsignalanlagen vorgesehen, die die Verflüssigung des Verkehrs gegenüber der Prognoseberechnung wieder etwas relativieren. Es könnte sich auch so darstellen, dass aus dem Sektor „Verkehr“ allein sich keine großen Auswirkungen auf die THG-Emissionen ergeben, da mit der neuen OU nur der Verkehr von der B 289 (alt) auf die B 289 (neu) verlagert wird.

Für den Sektor Landnutzung ergibt sich die Inanspruchnahme von klimaschutzrelevanten Biotopen bzw. Böden im Umfang von 15,85 ha. Dem stehen Kompressionsmaßnahmen mit relevanter Klimaschutzwirkung im Umfang von 12,92 ha gegenüber (siehe C. 2.2.4.1). Die Veränderung der Landnutzung ist daher vorliegend annähernd treibhausgasneutral.

Eine insgesamt positive Wirkung des Projekts auf das globale Klima wird rechtlich nicht gefordert. Es kann daher dahingestellt bleiben, ob die (wie unter C.2.2.4.1 dargestellt) errechneten positiven CO<sub>2</sub> – mindernden Effekte aus dem Verkehrssektor in vollem Umfang eintreten und die baubedingten negativen Wirkungen auf das globale Klima kompensieren oder sogar übersteigen. Die THG-Emissionen sind nach den Vorgaben des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG zu „berücksichtigen“. Im Rahmen der Abwägung sind folglich die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz - bezogen auf die in §§ 1,3 KSG konkretisierten nationalen Klimaziele - in die Entscheidungsfindung einzustellen und mit entsprechendem Gewicht zu berücksichtigen.

Sollte sektorübergreifend ein leicht negativer Effekt auf das Schutzgut globales Klima verbleiben, würde dieser nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht gravierend ins Gewicht fallen, weil die wesentlichen "Stellschrauben" für die Erreichung der nationalen Klimaschutzziele im Wesentlichen durch Klimaschutzprogramme der Bundesregierung getroffen werden. Diese sehen derzeit als geeignete Maßnahmen insbesondere die künftige Unabhängigkeit von Kraftstoffen mit fossilem Kohlenstoff und die Elektrifizierung von Pkw bzw. die Weiterentwicklung alternativer, klimaschonender Antriebe einschließlich Wasserstofftechnologie vor, eine verursachergerechte CO<sub>2</sub>-Bepreisung, den Ausbau und die Verlagerung auf den Schienenverkehr und die Förderung und Stärkung des Radverkehrs; Einschränkungen im Bereich der Straßeninfrastruktur sind demgegenüber nicht Gegenstand der Programme auf Grundlage des KSG.

Die zulässige Jahresemissionsmenge für den Sektor Industrie liegt gemäß Anlage 2a zu § 5 KSG für das Jahr 2025 bei 157 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-eq und ist bis 2030 auf 118 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-eq zu reduzieren.

Die zulässige Jahresemissionsmenge für den Sektor Verkehr liegt gemäß Anlage 2a zu § 5 KSG für das Jahr 2025 bei 123 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-eq und ist bis 2030 auf 85 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-eq zu reduzieren.

Im Vergleich zu den genannten Größenordnungen der in Anlage 2a zu § 5 KSG bis 2030 festgelegten zulässigen Jahresemissionen an CO<sub>2</sub> zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele (§§ 1, 3 Abs. 1 KSG) wird grundsätzlich die vernachlässigbar geringe Relevanz deutlich, die das Vorhaben am globalen Klima hat. Das Vorhaben hat maximal eine Lebenszyklusemission von rund 209,53 t CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr bei zulässigen Jahresemissionsmengen von CO<sub>2</sub> im Bereich des dreistelligen Millionenbereichs. Die Erreichung der CO<sub>2</sub>-Minderungsziele der Bundesregierung wird deshalb durch dieses Straßenbauvorhaben nicht in Frage gestellt.

Demgegenüber ergeben sich wesentliche Vorteile aus der Straßenplanung, die den beschriebenen negativen Effekten in der Abwägung gegenüberzustellen sind. Vorwiegend wird dem Belang der Verkehrssicherheit und der positiven Entlastungswirkung auf die Anwohner des bisher innerorts verlaufenden Streckenverlaufs der B 289 der Vorrang eingeräumt.

Das Vorhaben ist deshalb insgesamt mit den Belangen des Klimaschutzes zu vereinbaren.

### 3.5.7.1 Einwendungen zum Thema Klimaschutz

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V. lehnt in seinem Einwendungsschreiben die Maßnahme aus Gründen des vorrangigen Klimaschutzes ab. Jede weitere Ertüchtigung der Straßeninfrastruktur laufe dem Ziel einer Verkehrswende und der damit möglichen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zuwider.

Die Einwendung wird aus den vorgenannten Gründen zurückgewiesen. § 13 KSG statuiert ein Berücksichtigungsgebot, aber keinen absoluten Vorrang des Belangs des globalen Klimaschutzes. Vorliegend wird dem Belang der Verkehrssicherheit und der positiven Entlastungswirkung auf die Anwohner der bisherigen B289-Innerortsstrecke Mainroth, Rothwind und Fassoldshof in der Abwägung Vorrang eingeräumt.

## 3.5.8 Gewässerschutz

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser werden vom Vorhabenträger in den Planunterlagen 18 dargestellt und bewertet. Diese Darstellung ist grundsätzlich schlüssig und umfassend. Die im Rahmen der UVP getroffenen Feststellungen werden der im vorliegenden Abschnitt zu treffenden Abwägung zugrunde gelegt bzw. in diese eingestellt. Auf die Ausführungen unter C.2, insbesondere unter C.2.2.5 wird insoweit verwiesen.

Das Vorhaben ist bei Beachtung der unter A.3.6 und A.4 verfügten Nebenbestimmungen mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Das WWA Kronach und das WWA Hof sind nach Art. 63 Abs. 3 BayWG die wasserwirtschaftlichen Fachbehörden. Dem Gutachten des WWA Kronach in Abstimmung mit dem WWA Hof kommt daher im Planfeststellungsverfahren eine besondere Bedeutung zu, die durch abweichende Einschätzungen, die nicht durch hydrologische Sachverständigenäußerungen untermauert sind, nicht mit Erfolg infrage gestellt werden können (vgl. BayVGH, Beschluss vom 02.05.2011, Az. 8 ZB 10.2312, BayVBl. 2012, 47/48 m.w.N.).

## 3.5.8.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für den Ausbau von Gewässern, für den Straßenbau im Wasserschutzgebiet oder in faktischen bzw. festgesetzten Überschwemmungsgebieten von Flüssen und anderen Gewässern erster bis dritter Ordnung, sowie für Baumaßnahmen an Gewässern, für den Oberflächenwasserablauf usw. miterfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

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

Der Bau der OU berührt keine amtlich festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete oder wasserwirtschaftlich besonders empfindliche Gebiete.

Nachdem die gesamte Straßenbaumaßnahme kein Wasserschutzgebiet berührt und weder ein Eingriff in bestehende Wasserschutzgebiete noch eine Abwasserbeseitigung bzw. -durchleitung durch diese Wasserschutzgebiete erfolgt, waren dem Vorhabenträger aus der Sicht des Trinkwasserschutzes keine zusätzlichen bzw. gesonderten Verpflichtungen aufzuerlegen.

Die Straßen- und Brückenbaumaßnahmen greifen in das Überschwemmungsgebiet des Mains ein. Neben dem Gewässer 1. Ordnung Main tangiert die Trasse die Überschwemmungsgebiete der von Norden zufließenden Gewässer

3. Ordnung. Es handelt sich hierbei (von Nordwest nach Südost) um den Häckergrundbach, Graben zum Weihergraben, Rohrbach, namenloser Graben bei Kellerhaus zum Rohrbach und den Zentbach.

Der Istzustand des Überschwemmungsgebietes des Mains bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis (HQ<sub>100</sub>) im Bereich der geplanten OU (Bau-km 0+700 bis 4+100) ist in Planunterlage 18.3 Blatt 1 dargestellt.

Es wird auf die hydraulische Berechnung zum Lastfall HQ<sub>100</sub> Main in Planunterlage 18.2 verwiesen.

Es wird deutlich, dass bei HQ<sub>100</sub> die gesamte Mainaue zwischen den Berghängen im linken (Fließrichtung gesehen) Vorland bis zur Bahnlinie überflutet wird. Der Flussschlauch des Mains verläuft am linken Talrand, die rechten Ufer des Mains sind (vermutlich künstlich) erhöht. Vor allem die mittleren Bereiche des rechten Vorlands sind bei Hochwasser beaufschlagt. Durch die vorhandenen Bahndurchlässe staut das HQ<sub>100</sub> des Mains, bis in das Gelände nordöstlich der Bahnlinie zurück.

Der Einfluss auf den Hochwasserabfluss und die Höhe des Wasserstandes bei HQ<sub>100</sub> lässt sich aus der Planunterlage 18.3 Blatt 6 und Planunterlage 18.3 Blatt 11 ablesen. Wie in Planunterlage 18.3 Blatt 6 ersichtlich, verändern sich die Wasserspiegel bei HQ<sub>100</sub> bei der definierten Modelltoleranz von +/- 3 cm an wenigen Stellen, lokal kleinräumig begrenzt. Wasserspiegelerhöhungen der Klassen 3 bis 5 cm (hellgelbe Plussymbole) und der Klasse 5 bis 10 cm (gelbe Plusssymbole) sind im Bereich der Retentionsraumausgleichsmaßnahmen und im Bereich von Bahndurchlässen im Modell ablesbar. Wasserspiegelerhöhungen größer 10 cm sind in Einzelpunkten im Bereich von Wegbaumaßnahmen erkennbar. Diese sind meist auf baulich bedingte Veränderungen wie Abgrabungen zurückzuführen. Von den Wasserspiegelerhöhungen in der Toleranz +/- 3 cm sind keine bebauten Gebiete betroffen. Auch die Wasserspiegelabsenkungen sind lokal kleinräumig, meist in den Klassen 3 bis 5 cm (hellblaue Minusssymbole) bzw. 5 bis 10 cm (blaue Minussymbole) begrenzt. Die Wasserspiegelabsenkungen sind im Bereich der Retentionsraumausgleichsmaßnahmen und an den Durchlassbauwerken erkennbar. Auch die Überlagerung der Überschwemmungsgrenzen Ausbau und Bestand zeigt vor allem im Bereich der rechten Überschwemmungsgebietsgrenzen bei der Bebauung keine Vergrößerungen. Die Überschwemmungsgebiete bleiben nahezu unverändert. Neue oder größere Betroffenheiten in der Ortslage entstehen nicht. Das Überschwemmungsgebiet HQ<sub>100</sub> des Mains bleibt insgesamt nahezu unverändert. Die Überlagerung der Fließpfeile Ausbau und Bestand zeigt keine wesentlichen Veränderungen im Abflussverhalten. In Unterlage 18.3 Blatt 16 sind die Fließgeschwindigkeiten im Planzustand dargestellt. Hier zeigt sich, dass sich der abflusswirksame Bereich (d.h. die Abschnitte mit den größeren Fließgeschwindigkeiten im Vorland) in der Mitte der rechten Mainaue befindet. In diesen Bereich

greift das geplante Vorhaben lediglich randlich im Abschnitt der GVS nach Witzmannsberg ein. Wie vorstehend erläutert, führt dies aber zu keiner Abflussverstärkung.

Die Berechnungsergebnisse für ein 100-jährlichen Hochwasserereignis (HQ<sub>100</sub>) der betroffenen Gewässer 3. Ordnung ist in den Planunterlagen 18.3 Blätter 2, 3, 4, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 17, 18, 19 dargestellt. Die Überschwemmungsgebiete des Häckengrundbach und des Zentbach werden nicht betrachtet, da diese außerhalb des Vorhabensgebietes der OU liegen.

Die Planunterlagen 18.3 Blätter 2, 3, 4 zeigen das Überschwemmungsgebiet und Abflussverhalten aller von dem Vorhaben tangierten Gewässer 3. Ordnung im nordöstlichen Bereich bei HQ<sub>100</sub> in unterschiedlichen Maßstäben. Im Main wurde aufgrund der stark variierenden Einzugsgebietsgröße der zufließenden Gewässer zum Hauptgewässer der Mittelwasserabfluss MQ angesetzt. Weiterhin ist die Lage und Größe der bestehenden Durchlassbauwerke in der Bahnstrecke Bamberg – Hof dargestellt. Dabei wird deutlich, dass der Weihergraben, der Graben zum Weihergraben sowie der Rohrbach breitflächig auf den Bahnkörper zuströmen. Die vorhandenen Gewässerbreiten bzw. Verrohrungen reichen nicht aus, ein HQ<sub>100</sub> ohne Ausuferung und Überschwemmungen an Wohngebieten und landwirtschaftlichen Flächen abzuleiten. Nahezu alle Gewässer wurden in der Vergangenheit verlegt und teilweise verrohrt. Das breite dem natürlichen Talgefälle folgende Hochwasser staut sich vor der Bahnlinie meist auf und wird über die beschriebenen Durchlassbauwerke in der Bahnstrecke in die Mainaue geleitet. In der flachen Mainaue fließt das Hochwasser breitflächig über das vorhandene Grabensystem ab.

Am Weihergraben und Graben zum Weihergraben sind keine Maßnahmen geplant. Die Planung sieht vor, das von Norden zufließende Hochwasser über Durchlässe an gleicher Stelle der vorhandenen Bahndurchlässe abzuleiten. Dabei sollen in der B 289 (neu) Durchlässe mit einem äquivalenten Abflussquerschnitt verbaut werden. Im Bereich des Rohrbachs macht die Neutrassierung der GVS nach Witzmannsberg eine Verlegung des Rohrbachs und den Bau eines Brückenbauwerks in der B 289 und von Durchlässen (1x DN 1000 und 2x DN 800) in der GVS erforderlich. Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Hochwasserabfluss und die Wasserstände der Gewässer 3. Ordnung bei HQ<sub>100</sub> ist der Darstellung der Wassertiefendifferenzen Planzustand und Istzustand bei HQ<sub>100</sub> der Planunterlagen 18.3 Blätter 7, 8, 9 zu entnehmen. Es zeigt sich, dass nördlich der Bahnlinie keine Wasserspiegelerhöhungen in bebauten Gebieten aus den Vergleichsberechnungen ablesbar sind, die auf die entstehende OU Mainroth – Rothwind – Fassoldshof zurückzuführen sind. Bebaute Bereiche nördlich der Bahnlinie sind nicht betroffen. Wasserspiegelerhöhungen südlich der Bahn in der Mainaue sind im Bereich von Baggerseen und auf landwirtschaftlichen Flächen zu beobachten. Die Planunterlagen 18.3 Blätter 12, 13, 14 zeigen die Überlagerung der Überschwemmungsgrenzen HQ<sub>100</sub> der jeweiligen Gewässer 3. Ordnung einschließlich der Darstellung der Fließpfeile für den Plan- und Istzustand. Die Darstellung erfolgt in unterschiedlichen Maßstäben.

Nördlich der Bahnlinie bleiben die Überschwemmungsgrenzen überwiegend unverändert. In der Mainaue kommt es durch die Baumaßnahme zu lokalen Veränderungen der Überschwemmungsgebiete. Die Darstellung der Fließgeschwindigkeiten im Planzustand in den Planunterlagen 18.3 Blätter 17, 18, 19 zeigen keine hohen Fließgeschwindigkeiten bzw. keine Abflussbeschleunigung infolge des Vorhabens.

Die Berechnungsergebnisse für ein HQ<sub>100</sub> Hochwasserereignis des Regenüberlaufbeckens (RÜB) Mainroth ist in den Planunterlagen 18.3 Blätter 5, 10, 15, 20 dargestellt.

Auf Höhe von Mainroth schwenkt die Trasse der B 289 (neu) nach Süden in die Mainaue. In dem durch die B 289 (neu) und die Bahnlinie begrenzten Auenbereich entlastet nahe Bau-km 1+500 ein Regenüberlaufbecken. Nach Aussage der Kommune beträgt die maximale Abschlagsmenge 5,5 m<sup>3</sup>/s. Um die Abflussverhältnisse bei Entlastung des Regenüberlaufbeckens nicht zu verschlechtern, wurde auch dieses Ereignis untersucht. Planunterlage 18.3 Blatt 5 zeigt die Wassertiefen und Fließpfeile im Istzustand bei Q = 5,5 m<sup>3</sup>/s aus dem RÜB. Die Auswertung der Ergebnisse macht deutlich, dass der vorhandene Ableitungsgraben des RÜB nicht leistungsfähig genug ist, den Bemessungsabfluss von 5,5 m<sup>3</sup>/s abzuleiten. Der Entlastungsabfluss ufer breitflächig aus und strömt, dem Talfesten folgend, einem in südlicher Richtung gelegenen Entwässerungsgraben zu.

Um den breitflächigen Abfluss aus dem Regenüberlaufbecken in die Mainaue abzuleiten, wurde im Bereich des vorhandenen Entwässerungsgrabens ein Durchlass DN 1400 vorgesehen. Außerdem wurden zusätzlich 3 Durchlässe DN 1000 geplant, um den Aufstau auf den landwirtschaftlichen Flächen zu minimieren. In den Planunterlagen 18.3 Blatt 10 und 18.3 Blatt 15 sind die Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss und die Wasserstände dargestellt. Die Konzentration des breitflächigen Abflusses beidseitig des vorhandenen Entwässerungsgrabens auf die geplanten Durchlassbauwerke in der B 289 (neu) führt zu einem Aufstau nördlich der geplanten Bundesstraße (siehe Planunterlage 18.3 Blatt 15). Von dem Anstieg der Wasserspiegel um bis zu 55 cm (stationäre Betrachtung) unmittelbar vor der B 289 (neu) bzw. der Vergrößerung des Überschwemmungsgebietes sind landwirtschaftliche Flächen, aber keine Gebäude betroffen. Eine Kompensation dieses Anstieges bedingt aufgrund der breitflächigen Anströmung des Straßenkörpers mit geringen Fließtiefen ein deutlich breiteres Brückenbauwerk. Ein zusätzliches Bauwerk verursacht hohe Investitions- und Unterhaltungskosten. Außerdem greift ein zusätzliches Brückenbauwerk in den Hochwasserabfluss des Mains ein. Der Berechnungsansatz wurde stationär durchgeführt. Die große Fülle der stationären Hochwasserwelle verursacht die hohen Wasserstände vor den geplanten Durchlassbauwerken und liegt deutlich auf der sicheren Seite.

Das Fließverhalten des Mains und das Überschwemmungsgebiet des Mains bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis in diesem Bereich wird durch die

Straßenbaumaßnahme insgesamt nicht wesentlich beeinträchtigt. Es kommt lediglich lokal zu kleineren Änderungen im Strömungsverhalten und in den Wassertiefen.

Durch die Dammlage der B 289 (neu) geht Retentionsraum in den Mainauen verloren. Insgesamt beträgt der Verlust bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis ca. 45.500 m<sup>3</sup>. Die notwendige Ausgleichsmaßnahme ist in Planunterlage 18.2 Kapitel 5.3 beschrieben. Der Retentionsraumverlust durch das Bauvorhaben soll durch Geländeabtrag auf den in Unterlage 18.3 Blatt 24 dargestellten Flächen ausgeglichen werden. Die Flurstücke (Fl.Nrn. 1836, 1837, 1839, 1841, 1842 und 1843, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach) liegen im rechten Vorland des Mains und werden derzeit als Grünland genutzt. Die für den Ausgleich vorgesehene Fläche hat eine Größe von ca. 59.580 m<sup>2</sup>. Auf diesen Flächen plant die Firma Dietz Kies und Sand GmbH & Co. KG einen Kiesabbau. Mit dem Ziel einer flächensparenden Planung soll auf den genannten Flurstücken der Retentionsraumausgleich erfolgen. Nach Auskiesung der Flächen sollen die Kiesabbaugebiete durch die Firma Dietz mit geeignetem Material (Auelehm aus den anderen Abbaubereichen und Rückstände aus der Kiesaufbereitung) derart verfüllt und profiliert werden, dass der Retentionsraumverlust vollumfänglich ausgeglichen werden kann. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen unter C.3.5.10.14 verwiesen. Sollte die Kiesgewinnungsmaßnahme nicht umgesetzt bzw. genehmigt werden, plant der Vorhabenträger folgende bauliche Umsetzung der Retentionsraumausgleichsmaßnahmen: Es ist geplant, den ca. 0,4 m mächtigen Oberboden komplett abzuschieben. Anschließend sollen von dem ca. 1,50 m mächtigen Auelehmdeckel im Mittel 0,65 m abgetragen werden (siehe Längs- und Querprofile in Planunterlage 18.3 Blatt 25). Durch einen Geländeabtrag von ca. 62.400 m<sup>3</sup> wird, unter Berücksichtigung der Wasserspiegelabsenkung bis ca. 55.400 m<sup>3</sup>, neuer Retentionsraum geschaffen. Die Übercompensation von 10.000 m<sup>3</sup> bzw. 21 % der geforderten Menge dient, dazu evtl. Schwankungen im Grundwasserbereich zu kompensieren.

Zu den in der Mainaue angrenzenden Grundstücken soll ein 5 m breiter Pufferstreifen angelegt werden. Der Pufferstreifen dient gleichzeitig als Umfahrung zur Unterhaltung der Anlage. Die gewonnenen Erdmassen werden außerhalb des Überschwemmungsgebietes wieder eingebaut oder, falls erforderlich, auf eine geeignete Deponie gebracht. Die Umfahrung und die Retentionsfläche wird gemäß Ausgleichsplanung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Kronach gepflegt. Dabei sind Maßnahmen zur Habitatverbesserung für Vögel der Feuchtgebiete und Wiesenbrüter geplant.

Der berechnete Retentionsraumverlust beträgt 45.391 m<sup>3</sup>. Es wird Retentionsraum mit 55.409 m<sup>3</sup> geschaffen.

Zusammenfassend kann in Übereinstimmung mit den Wasserwirtschaftsämtern Kronach und Hof als amtliche Sachverständige festgestellt werden, dass die

geplanten Maßnahmen insgesamt dazu führen werden, dass durch die notwendigen Eingriffe in das Überschwemmungsgebiet des Mains im Zuge der Errichtung der OU keine negativen Auswirkungen auf das Fließverhalten bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis zu erwarten sind. Der Ausgleich des Retentionsraumes des Mains erfolgt in der Form, dass die zusätzlich geschaffenen Rückhaltevolumina in der Regel erst bei Hochwasserereignissen in Anspruch genommen werden, die in etwa denen entsprechen, bei denen Verluste durch die Trassierung der B 289 (neu) entstehen.

Die Regierung als Planfeststellungsbehörde genehmigt auf Empfehlung des Wasserwirtschaftsamts Kronach im Einvernehmen mit den beteiligten Unter den Wasserbehörden die Maßnahmen innerhalb des amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes des Mains nach § 78 Abs. 5 WHG sowie die Maßnahmen in sogenannten faktischen Überschwemmungsgebieten anderer berührter Gewässer unter Maßgabe der Auflagen unter A.3.6.2. Die Auflagen dienen auch dazu, dem Gebot des § 77 WHG, auch außerhalb von festgesetzten Überschwemmungsgebieten Rückhalteflächen nach Möglichkeit zu erhalten, Rechnung zu tragen.

Die Pflicht für eine Ausnahmegenehmigung für die Errichtung von Anlagen innerhalb des festgesetzten bzw. faktischen Überschwemmungsgebietes des Mains ergibt sich aus den gesetzlichen Bestimmungen des WHG sowie des BayWG in Verbindung mit der Verordnung zum Überschwemmungsgebiet des Landratsamtes Lichtenfels vom 01.09.1958 (veröffentlicht im Amtsblatt vom 01.09.1958) und des Landratsamtes Kulmbach vom 13.09.2017 (veröffentlicht im Amtsblatt vom 06.10.2017).

Im Anhörungsverfahren stellte der Vorhabenträger klar, dass hinsichtlich der Auflagen A.3.6.2.3 und A.3.6.2.4 die genannten Verschlechterungen auf landwirtschaftlichen Flächen bei bestimmten Hochwasserereignissen über Vereinbarungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern entschädigt werden sollen. Damit sind auch die Forderungen des Landratsamts Lichtenfels und des Landratsamts Kulmbach hinsichtlich der möglichen Tekturunterlagen erledigt.

Im Zuge der Straßenbaumaßnahme wird in nachfolgend aufgeführte Gewässer eingegriffen, wobei die geplanten Baumaßnahmen den Tatbestand eines Gewässerausbaus gem. § 67 Abs. 2 WHG erfüllen.

Bauliche Maßnahme	Nennweite [DN]	Bau-km	Lage
Durchlass Graben Richtung Main	Je 1200	1+019	Durchlass Graben Richtung Main
Durchlass Weihergraben	1200	2+084	B 289

Durchlass Graben zum Weihergraben	1200	2+542	B 289
Durchlass Graben zum Weihergraben	1600	0+416	GVS
Durchlass Graben zum Weihergraben	1000	0+416	GVS
Baggersee	Eingriff des Straßenkörpers (Damm) in die See-fläche	~2+750 bis ~2+900	
Flutdurchlass	1400	2+620	B 289
Rohrbachbrücke Bauwerk 3-1	LW = 3,5; LH = ≥ 1,5 m	3+060	B 289
Rohrbachdurchlass	1 x 1000, 2 x 800	0+870	GVS
Grabendurchlass	3 x 1000	3+201	öFW + B 289

Die Gräben, die mit den Durchlässen RV-Nr. 14.13 und RV-Nr. 14.14 sowie RV-Nr. 14.20 und RV-Nr. 14.21 gequert werden, sind als grüne Gräben von momentan wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung einzustufen. Ein Gewässerausbau liegt nach den Wassergesetzen demnach nicht vor.

Das Landratsamt Kulmbach sieht die gewässerbaulichen Maßnahmen aus wasserrechtlicher Sicht unter Beachtung der vom WWA vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen als genehmigungsfähig an. Auch das Landratsamt Lichtenfels hat keine Einwendungen gegen die Gewässerausbaumaßnahmen.

Die für den Gewässerausbau erforderliche Planfeststellung wird im Rahmen der Konzentrationswirkung durch die erteile Planfeststellung nach § 17 FStrG ersetzt. Die Auflagen zu den Gewässerausbaumaßnahmen unter A.3.6.1.1 bis A.3.6.1.14 sind zu berücksichtigen.

Im Zuge der Straßenbaumaßnahme sind auch diverse Gewässerkreuzungen betroffen.

#### Graben und Flutdurchlässe

	Nennweite [DN]	Bau-km	Lage

Grabendurchlass	1400	1+383	B 289
Flutdurchlässe	3 x 1000	1+388	B 289
Grabendurchlass	800	1+590	B 289
Grabendurchlass	800	1+590	im öFW, rechts der B 289
Flutdurchlass	1200	2+254	B 289
Flutdurchlass	1400	2+620	B 289
Grabendurchlass	3 x 1000	3+201	öFW + B 289
Grabendurchlass	800	3+477	öFW + B 289

Brücken, Durchlässe, Gewässer 3. Ordnung, Gräben

	Nennweite [DN]	Bau-km	Lage
Grabendurchlass	1200	1+019	B 289
Durchlass Weihergraben	1200	2+084	B 289
Durchlass Graben zum Weihergraben	1200	2+542	B 289
Durchlass Graben zum Weihergraben	1600	0+416	GVS
Durchlass Graben zum Weihergraben	1000	0+416	GVS
Rohrbachbrücke Bauwerk 3-1	LW = 3,5; LH = $\geq$ 1,5 m	3+060	B 289
Rohrbachdurchlass	1 x 1000, 2 x 800	0+870	GVS nach Witzmannsberg

Die Gewässerkreuzungen erfüllen ggf. den Tatbestand einer Anlagengenehmigung gem. § 36 WHG i.V.m. Art. 20 BayWG. Diese Genehmigung wird im Rahmen der Konzentrationswirkung durch die erteile Planfeststellung nach § 17 FStrG ersetzt.

Das LRA Kulmbach teilt mit, dass Anlagengenehmigungen gem. § 36 WHG i.V.m. Art. 20 BayWG für die geplanten Gewässerkreuzungen nicht erforderlich sind, da es sich bei den betroffenen Oberflächengewässern nicht um genehmigungspflichtige Gewässer 3. Ordnung nach der Verordnung über die Genehmigungspflicht für Anlagen in, an, über und unter Gewässern 3. Ordnung im Regierungsbezirk Oberfranken vom 07.11.2023 handelt. Auch das Landratsamt Lichtenfels hat keine Einwendungen gegen die Gewässerkreuzungen. Die Auflagen des WWA Kronach unter A.3.6.3.1 bis A.3.6.3.3 sind zu berücksichtigen.

Die Herstellung des Straßendamms der B 289 (neu) im amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Mains sowie in den faktischen Überschwemmungsgebieten der Gewässer Weihergraben, namenloser Graben zum Weihergraben, Rohrbach und drei weitere namenlose Gräben sowie die vorgenannte Retentionsraumausgleichsmaßnahme stellen insoweit Gewässerausbaumaßnahmen bzw. diesen gleichstehende Deich- oder Dammbauten, die den natürlichen Hochwasserabfluss beeinflussen, dar.

Die hierfür an sich notwendige Planfeststellung gemäß § 68 Abs. 1 i.V.m. § 67 Abs. 2 Sätze 1 und 3 WHG wird vorliegend im Rahmen der Konzentrationswirkung der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung ersetzt. Soweit es das festgesetzte Überschwemmungsgebiet des Mains betrifft, ersetzt die straßenrechtliche Planfeststellung auch die Ausnahmegenehmigung nach § 78 Abs. 5 i.V.m. Abs. 4 WHG i.V.m. der Verordnung des Landratsamtes Lichtenfels über die Festsetzung der Grenzen des Überschwemmungsgebietes am Main im Landkreis Lichtenfels vom 01.09.1958 (Amtsblatt für den Landkreis Lichtenfels vom 04.10.1958) und im Landkreis Kulmbach vom 13.09.2017 (Amtsblatt für den Landkreis Kulmbach vom 06.10.2017) für die Ausführung der planfestgestellten Baumaßnahmen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Mains.

Die Wasserwirtschaftsämter Kronach und Hof haben die Planunterlagen hinsichtlich der Eingriffe in die Überschwemmungsgebiete sowie hinsichtlich der Gewässerausbauatbestände und diesen gleichstehenden Maßnahmen eingehend geprüft und bestätigt, dass aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen die Behandlung der wasserwirtschaftlichen Belange bestehen.

Die mit den Wasserwirtschaftsämtern Kronach und Hof konzeptionell abgestimmten Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich werden ortsnah, zeitnah und wirkungsgleich errichtet. Eine Verschlechterung der Hochwasserabflussverhältnisse und damit einhergehend eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit ist bei plangemäßer Herstellung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der vorstehend beschriebenen Gewässerausbauatbestände und der vorgesehenen Gewässerkreuzungen und -verrohrungen führt der amtliche Sachverständige zusammenfassend aus, dass die Planung die allgemein aner-

kannten Regeln der Technik und die wasserwirtschaftlichen Belange ausreichend berücksichtigt und dass eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit bei plangemäßer Herstellung des Vorhabens nicht zu erwarten ist.

Insoweit wurde der gutachtlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach vom 28.05.2024, Az.: 1-4354.2-LIF-7090/2024, soweit es um dem Vorhabenträger aufzuerlegende Verpflichtungen geht, entsprochen. Soweit die Auflagenvorschläge lediglich bereits aufgrund gesetzlicher Regelungen bestehende Verpflichtungen des Vorhabenträgers (z.B. Schadensersatzregelungen, Beteiligung an Unterhaltungsverpflichtungen) zum Inhalt haben, wurde auf die Aufnahme durch eine gleichlautende zusätzliche Auflage verzichtet, ebenso wie auf die Verpflichtung zur Beteiligung evtl. weiterer Betroffener (z.B. Pächter, Teicheigentümer, Gewässeranlieger, Fischereiberechtigte). Diesen Beteiligten wurde eine Äußerungsmöglichkeit im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Vorhabenunterlagen im Anhörungsverfahren eingeräumt.

### 3.5.8.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Eine Ausnahme von der Konzentrationswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses bilden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen (§ 19 Abs. 1 WHG). Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Erlaubnisse werden daher unter Punkt A 4.1 (Entscheidung) gesondert ausgesprochen.

Die Einleitung von Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer bzw. in das Grundwasser stellt eine Gewässerbenutzung dar, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Als solche bedarf sie der behördlichen Erlaubnis, § 8 Abs. 1 WHG. Eine Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG). Besteht hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers, so kann die Erlaubnis als gehobene Erlaubnis erteilt werden (§ 15 WHG). Es liegt im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung in Folge des auf Dauer angelegten Betriebs der Ortsumfahrung Mainroth – Rothwind - Fassoldshof gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern.

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare bzw. nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere das Interesse der Trinkwasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus auf Grund des WHG erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vor-

schriften ergeben (§ 3 Nr. 10 WHG). Eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer darf zudem nur erteilt werden, wenn sämtliche Anforderungen nach § 57 WHG erfüllt sind. Die Menge und Schädlichkeit des Abwassers muss so geringgehalten werden, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist (§ 57 Abs. 1 Nr. 1 WHG i.V.m. der Abwasserverordnung). Außerdem muss die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar sein (§ 57 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Weiterhin sind diejenigen Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen zu errichten und zu betreiben, die erforderlich sind, um die Einhaltung der genannten Anforderungen sicherzustellen, § 57 Abs. 1 Nr. 3 WHG. Nach § 60 Abs. 1 S. 1 WHG sind Abwasseranlagen so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, dass die Anforderungen an die Abwasserbeseitigung eingehalten werden. Nach § 60 Abs. 1 S. 2 WHG dürfen Abwasseranlagen nur nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet, betrieben und unterhalten werden. Nach § 61 WHG in Verbindung mit der EÜV bestehen bei Abwassereinleitungen und Abwasseranlagen Selbstüberwachungspflichten. Darüber hinaus steht die Erteilung der Erlaubnis gemäß § 12 Abs. 2 WHG im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde.

Gleich, ob man die Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer nach § 27 WHG und die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser nach § 47 WHG als andere Anforderung nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG betrachtet, oder sie als Anforderungen begreift, deren Nichtbeachtung zu Veränderungen von Gewässereigenschaften gem. § 3 Nr. 10 WHG führt und sie damit dem Regime des § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG unterwirft, sind sie, jedenfalls bei Vorhabenzulassung, als zwingendes Recht zu beachten.

Die Planung der Straßenwasserbehandlungsanlagen erfolgte durch den Vorhabenträger auf Grundlage der geltenden technischen Regeln und Richtlinien. Dabei werden insbesondere die Vorgaben der "Richtlinien für die Entwässerung von Straße" (REwS, Ausgabe 2021) berücksichtigt. Art und Umfang der notwendigen Wasserbehandlungsanlagen werden gemäß den "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" (Merkblatt DWA-M 153), Arbeitsblatt DWA-A 138 zu "Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser" und dem Arbeitsblatt DWA-A 117 zur Bemessung von Regenrückhalteräumen festgelegt.

Das Straßenwasser wird gemäß den Empfehlungen des Landesamtes für Umwelt in den Dammbereichen breitflächig über Bankette und Böschungen in den Untergrund versickert. Restwassermengen werden über Versickerungsmulden am Böschungsfuß durch mindestens 20 cm dicke, bewachsene Bodenzone in den Untergrund versickert. In den Ein- und Anschnittsbereichen wird das anfallende Straßenwasser über Mulden gefasst und linienförmig dem Regenrückhaltebecken zugeführt. Der Abfluss aus dem Regenrückhaltebecken erfolgt in den Zentbach (RRB 4-1).

Der gesamte Baubereich wurde in 18 Entwässerungsabschnitte gegliedert. Diese Entwässerungsabschnitte wurden 18 Einleitungsstellen (E1 bis E18) zugeordnet, wobei die Einleitungsstellen E2, E4, E7, E9, E10, E11, E12, E13, E14 und E18 eine Versickerung in das Grundwasser mittels Muldenversickerung vorsehen. Die Einleitungsstelle E15 ist das RRB 4-1. Bei allen anderen Einleitungen (E1, E3, E5, E6, E8, E16 und E17) handelt es sich um bestehende Straßen- und Bahnentwässerung.

Die einzelnen Entwässerungsabschnitte sowie die Lage der Einleitungsstellen und des Regenrückhaltebeckens sind in der Planunterlage 5 angegeben. Weitere Einzelheiten sind den Planunterlagen 8 und 18 zu entnehmen.

Das Wasserwirtschaftsamt Kronach hat in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof die Unterlagen mit den gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung, Ableitung und Behandlung des anfallenden Abwassers nach wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten geprüft. Wesentliche Änderungen oder Ergänzungen bei der Bemessung und Konstruktion der Oberflächenwasserbehandlungsanlage haben sich dabei nicht ergeben. Bei Beachtung der unter Nr. A 4 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nickerfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen, § 12 Abs. 1 WHG, Rechtsbeeinträchtigungen oder Nachteile für Dritte, § 14 Abs. 3 und 4 i. V. m. § 15 Abs. 2 WHG, nicht zu erwarten.

Die Gestattungen können daher gem. §§ 10 und 57 WHG und Art. 15 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis für die Abwassereinleitungen, für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser sowie für generelle Wasserhaltungen erteilt werden.

Die genannten Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Nach § 13 Abs. 1 WHG steht die wasserrechtliche Erlaubnis, solange sie Bestand hat, unter dem gesetzlichen Vorbehalt nachträglicher Anordnungen. Nachträgliche Anordnungen, d. h. nachträgliche Inhalts- und Nebenbestimmungen, sind auch nach dem Wirksamwerden der ursprünglichen Erlaubnis möglich. Die Erlaubnis ist ohnehin gem. § 18 Abs. 1 WHG frei widerruflich. Dies ermöglicht, nachträgliche Anforderungen als milderes behördliches Mittel festzusetzen. Der Gewässerbenutzer genießt von vornherein keinen Bestands- oder Vertrauensschutz. Da der Auflagenvorbehalt kraft Gesetzes für die Erlaubnis gilt, braucht er nicht in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.

Das Landratsamt Kulmbach als Untere Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gem. § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. § 19 Abs. 1 WHG unter Bezugnahme auf die vorliegende positive Beurteilung der geplanten Straßenentwässerung durch das Wasserwirtschaftsamt Kronach erklärt. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis nach § 15 Abs. 1 WHG für die nach den Planunterlagen dauerhaft vorgesehenen Gewässerbenutzungen gem. § 9 Abs.

1 Nr. 4 WHG, insbesondere die Ableitung des gesammelten Niederschlagswassers auf der neuen Straßentrasse an den Einleitstellen E10, E12, E13, E14 und E18 in das Grundwasser und an der Einleitstelle E15 über das RRB 4-1 in den Zentbach liegen vor. Das Einvernehmen wurde unter der Voraussetzung erteilt, dass die Inhalts- und Nebenbestimmungen Nrn. 3.5.1 bis 3.5.13 und Nrn. 3.6.1 bis 3.6.12 aus dem Gutachten des WWA Kronach vom 28.05.2024 in den Planfeststellungsbeschluss übernommen werden. Zusätzlich erteilte das Landratsamt Kulmbach sein Einvernehmen für die Tatbestände zum Einbringen von Stoffen ins Grundwasser gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG (Grund- und Schichtwassereinschnitte im Rahmen des Straßenbaus, Gründung von technischen Bauwerken und Bauteilen, Gründung von Strommasten, Einbringen von Stoffen zu Bodenverbesserung), wenn die Inhalts- und Nebenbestimmungen unter Nr. 3.4 aus dem Gutachten des WWA Kronach in den Planfeststellungsbeschluss übernommen werden.

Das Landratsamt Lichtenfels als Untere Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gem. § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. § 19 Abs. 1 WHG unter Bezugnahme auf die vorliegende positive Beurteilung der geplanten Straßenentwässerung durch das Wasserwirtschaftsamt Kronach erklärt. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis nach § 15 Abs. 1 WHG für die nach den Planunterlagen dauerhaft vorgesehenen Gewässerbenutzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, insbesondere die Ableitung des auf der neuen Straßentrasse anfallenden Niederschlagswassers an den Einleitstellen E2, E4, E7, E9, E10 und E11 in das Grundwasser, liegen vor. Das Einvernehmen wurde unter der Voraussetzung erteilt, dass die Inhalts- und Nebenbestimmungen unter Nr. 3.6 aus dem Gutachten des WWA Kronach vom 28.05.2024 in den Planfeststellungsbeschluss übernommen werden. Zusätzlich erteilte das Landratsamt Lichtenfels sein Einvernehmen für die Tatbestände zum Einbringen von Stoffen ins Grundwasser gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG (Grund- und Schichtwassereinschnitte im Rahmen des Straßenbaus, Gründung von technischen Bauwerken und Bauteilen, Gründung von Strommasten, Einbringen von Stoffen zu Bodenverbesserung), wenn die Inhalts- und Nebenbestimmungen unter Nr. 3.4 aus dem Gutachten des WWA Kronach in den Planfeststellungsbeschluss übernommen werden.

Die Erlaubnis unter Ziffer A 4.1.1 und A 4.1.2 wird in Ausübung pflichtgemäßem Ermessens (Art. 40 BayVwVfG) bis 31.12.2045 befristet (§ 12 Abs. 2 WHG, § 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG). Mit dieser Befristung kann den wirtschaftlichen Interessen und dem Vertrauenschutz des Straßenbaulastträgers ausreichend Rechnung getragen werden, ebenso aber auch den einem steten Wandel unterliegenden Anforderungen des Gewässer- und Umweltschutzes. Die Befristung liegt im Rahmen der allgemein bei vergleichbaren Gewässerbenutzungen geübten Praxis.

In den Planunterlagen werden keine konkreten Aussagen über notwendige Bauwasserhaltungen getroffen. Eine Entscheidung hierüber ist daher nicht ver-

anlasst. Aufgrund der fehlenden Angaben, erteilten die Landratsämter Kulmbach und Lichtenfels in ihren Stellungnahmen kein pauschales Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG für wasserrechtliche Erlaubnisse für Bauwasserhaltungen. Das Staatliche Bauamt Bayreuth sagte zu, dass die Genehmigung der Bauwasserhaltung rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten bei der zuständigen Kreisverwaltungsbehörde beantragt wird (A.4.3.1.5). Für diesen Fall müssen die für die Beurteilung notwendigen Unterlagen über insbesondere Absenktiefe, Einleitungsmenge, voraussichtliche Dauer und vorgesehener Einleitungsstelle vorgelegt werden. Unter Übernahme der Formulierungsvorschläge des WWA Kronach ergehen jedoch bereits jetzt Hinweise zur späteren Umsetzung (A 4.3.1.5.1 bis A 4.3.1.5.5).

Bewirtschaftungsziele der §§ 27 und 47 WHG:

Die §§ 27 und 47 WHG regeln die das Wasserrecht prägenden Bewirtschaftungsvorgaben. Diese gehen auf Art. 4 Abs. 1 der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zurück und setzen diese in deutsches Recht um. Oberirdische Gewässer sind gemäß § 27 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden.

Der Vorhabenträger hat in der Planunterlage 18.4 (Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie) dargelegt, dass die Auswirkungen chloridhaltiger Einleitungen (aus Tausalz) auf den Flusswasserkörper 2\_F100 „Zentbach, Motschenbach, Häckergrundbach“ weder in qualitativer Hinsicht noch in quantitativer Hinsicht zu einer Veränderung des Gewässerzustands führen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen.

Auch das Grundwasser ist nach § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden, und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Ebenfalls in der Unterlage 18.4 hat der Vorhabenträger dargelegt, dass der maßgebende Grundwasserkörper „Bruchschollenland – Burgkunstadt“ weder mengenmäßig noch chemisch nachteilig beeinflusst wird. Der Fachbeitrag berücksichtigt dabei alle durch das Gesamtvorhaben aufgeworfenen Wirkfaktoren – auch die einzelnen Auswirkungen der Arbeiten an den Standorten der Masten

der 110-kV-Freileitung – und alle Qualitätskomponenten. Er erscheint schlüssig und nachvollziehbar, so dass die Planfeststellungsbehörde sich der Bewertung anschließen kann.

Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass die im Zusammenhang mit dem planfestgestellten Vorhaben - OU der B 289 und Anpassung der 110-kV-Freileitung - durchzuführenden Maßnahmen im gesamten Vorhabenbereich keine nachteiligen Veränderungen der Gewässereigenschaften bewirken und ebenso keine nachteiligen Veränderungen der Wasserbeschaffenheit. Das Wohl der Allgemeinheit wird in wasserrechtlicher Hinsicht nicht beeinträchtigt, das wasserrechtliche Gebot der Rücksichtnahme hinreichend beachtet.

### 3.5.8.3 Behandlung Stellungnahmen und Einwendungen im Zusammenhang mit Gewässerschutz

Einige Einwender (P3, P14, P21, P28) befürchten, dass das Abwasser der Straßenentwässerung mit Schadstoffen (Abrieb Reifen und Bremsen, Öl und Schmierstoffe, Streusalz, Feinstaub, Mikroteile) belastet ist und so in das Grundwasser / Gewässer eingeleitet wird.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Im Streckenverlauf wird nur an einer Stelle gesammeltes Straßenabwasser in ein oberirdisches Gewässer eingeleitet. Hierzu wird im Sinne des qualitativen und quantitativen Gewässerschutzes vor der Einleitung E15 ein Absetzbecken mit integrierter Regenrückhaltung errichtet. Das belastete Oberflächenwasser wird somit vor Einleitung in den Zentbach nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik gereinigt. Das WWA Kronach erklärte sein Einverständnis mit dem Entwässerungskonzept.

In den Entwässerungsabschnitten 5, 6 und 8 erfolgt eine Ableitung von gesammeltem Oberflächenwasser zum Mainkleiner See. Die Einleitungsmengen werden gegenüber den bestehenden Verhältnissen nicht erhöht. In diesen Abschnitten wird nur nicht verunreinigtes Oberflächenwasser gesammelt und über die bestehende Bahnentwässerung abgeleitet. Eine Behandlung oder Rückhaltung ist nicht notwendig. Das Gewässer auf Fl.Nr. 1851, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, wird daher durch die OU nicht zusätzlich belastet.

Das Straßenoberflächenwasser der B 289 (neu) fließt ungesammelt breitflächig ab und wird über Bankette, Böschungen und Versickerungsmulden in den Untergrund versickert. Auch das auf der GVS nach Witzmannsberg anfallende Oberflächenwasser von Bau-km 0+300 bis 0+950 fließt ungesammelt breitflächig ab und wird über Bankette, Böschungen und Versickerungsmulden in den Untergrund versickert. Das von Bau-km 0+865 bis 0+950 der GVS anfallende

Oberflächenwasser wird direkt in den unmittelbar am rechten Dammfuß verlaufenden Rohrbach eingeleitet. Es sind keine Schäden für die Wildtiere und Umwelt zu erwarten.

Viele Einwender befürchten, dass durch den Bau der OU im Überschwemmungsgebiet des Mains das Überschwemmungsrisiko steigt.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat mittels hydraulischer Berechnungen (Planunterlage 18.2, Gutachten des Ingenieurbüros Köhler) nachgewiesen, dass vorhabenbedingt keine Verschlechterung der derzeitigen Hochwassersituation im Überschwemmungsgebiet des Mains und entlang der betroffenen Gewässer 3. Ordnung eintritt. Extremwetterereignisse wurden bei den Berechnungen berücksichtigt. Das WWA Kronach erklärte sein Einverständnis mit diesen Berechnungen. Unter C.3.5.8.1 sind die Auswirkungen auf den Hochwasserschutz ausführlich beschrieben.

Auch bezweifeln viele Einwender, dass der durch die OU entstehende Retentionsraumverlust nicht ersetzt wird.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat mittels hydraulischer Berechnungen (Planunterlage 18.2, Gutachten des Ingenieurbüros Köhler) nachgewiesen, dass der durch die Dammbauwerke entstehende Retentionsraumverlust eingriffsnah durch den Geländeabtrag in Höhe des Rohrbachs vollständig ausgeglichen wird. Zur Erhaltung des Retentionsraumes nördlich der Bahnstrecke Bamberg – Hof und zur Sicherstellung der Anbindung an das Überschwemmungsgebiet des Mains werden in der neuen Trasse mehrere Durchlässe vorgesehen. Das WWA Kronach erklärte sein Einverständnis mit diesen Berechnungen.

Viele Einwender befürchten, dass die bestehenden Be- und Entwässerungsanlagen durch die Baumaßnahmen dauerhaft beschädigt werden.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Es lässt sich nicht vermeiden, dass bestehende Be- und Entwässerungsanlagen während der Baudurchführung angepasst werden müssen. Die Funktion der bestehenden erforderlichen Be- und Entwässerungsanlagen bleibt über die Bauzeit hinweg jedoch erhalten. Der Vorhabenträger sagt zu, dass die Anlagen im Anschluss an die Baumaßnahmen wieder funktionstüchtig hergestellt werden.

Der Einwender P20 bemängelte, dass bei der Berechnung des Retentionsraums unzureichende Kennzahlen, die zunehmenden Extremwetterereignisse der letzten Jahre nicht berücksichtigen, verwendet wurden. Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Das beauftragte Ingenieurbüro Köhler hat bei der Berechnung aktuelle Wetterdaten verwendet. Für das zweite Auslegungsverfahren wurde die Planung auf den aktuellen Stand gebracht.

### 3.5.8.3.1 Wasserwirtschaftsamt Kronach

Die unter A.4.3 des Beschlusstenors aufgenommenen Auflagen beruhen auf § 13 WHG und tragen insoweit der gutachterlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach vom 28.05.2024 (Az.: 1-4354.2-LIF-7090/2024) Rechnung.

Der Vorhabenträger sagte zu, alle im Gutachten vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen zu beachten.

Der Vorhabenträger sagte zu, die unmittelbar betroffenen Fischereiberechtigten frühzeitig vor Beginn der Bauarbeiten, die in Gewässernähe stattfinden, zu informieren (Auflage A.3.1.7).

### 3.5.8.3.2 Fischereifachberatung des Bezirks Oberfranken

Der Bezirk Oberfranken – Fischereifachberatung – hat sich in seiner Stellungnahme vom 22.08.2023, Az.: 7438.1e-19/23, im Anhörungsverfahren beteiligt.

Die Fischereifachberatung legt dar, dass das Vorhaben negative Auswirkungen auf die aquatischen Lebensgemeinschaften sowie die Ausübung der Fischerei im Rohrbach, Häckergrundbach, Mainkleiner See, Main und in allen anderen kleinen Gräben und Stillgewässern südlich der Baustrecke haben kann. Die betroffenen Fischereiberechtigten (auch im Main) müssten im Zuge des Planfeststellungsverfahrens gehört werden.

Zudem gibt die Fischereifachberatung zu Bedenken, dass nicht genug Abwasserbehandlungsmaßnahmen geplant würden, um das mit Emissionen belastete Straßenoberflächenabwasser von der Einleitung in verschiedene Kleingräben zu trennen. Aus fischereifachlicher Sicht werde auch eine Änderung der Straßenentwässerungsplanung gefordert, welche sicherstellen könne, dass das Straßenabwasser nicht in die Stillgewässer entlang der Baustrecke gelangt.

Hierzu ist festzustellen, dass die Fischereiberechtigten im Anhörungsverfahren die Möglichkeit hatten, sich über das Bauvorhaben zu informieren und hiervon sowie von ihrem Einwendungsrecht z.T. auch Gebrauch gemacht haben.

Der Abfluss des Oberflächenwassers wird entsprechend den Planunterlagen so ausgestaltet, 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. Die Einleitungsmenge der Einleitungsstelle 5, bei welcher die bestehende Bahnentwässerung zum Mainkleiner See genutzt wird, weist keine Mehrmenge gegenüber dem Bestand auf. Es handelt sich dabei um nicht verunreinigtes Oberflächenwasser. Eine Behandlung oder Rückhaltung ist diesbezüglich nicht

notwendig. Ansonsten gelangt nur vorgereinigtes Straßenabwasser in die Vorfluter.

Die Fischereifachberatung gibt weiterhin zu bedenken, dass Flächenverlust des Stillgewässers auf Fl.Nr. 1851, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, zur Entwertung des vorhandenen Fischereirechts führe. Zudem werde Fischereiausübung während der Bauzeit beeinträchtigt sein. Die Fischerfachberatung fordert, dass mit dem Fischereiberechtigten bzw. dem Fischereirechtsinhaber rechtzeitig eine mögliche Entschädigung abgeklärt wird.

Fragen zu Entschädigungen, Schadensersatz bzw. Schadensausgleich werden jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Entschädigungsverfahren geregelt. Die Eigentümer des Stillgewässers auf Fl.Nr. 1851, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, haben sich am Anhörungsverfahren beteiligt und ihre Einwendungen werden weitestgehend berücksichtigt.

Die Fischereifachberatung fordert zudem, dass bei der Anlage des Retentionsraumsausgleichs keine Fischfallen entstehen. Es müsse immer eine den freien Durch- bzw. Rückzug der Fische gestattende Verbindung mit dem Hauptwasser (Main) geben (vgl. Art. 5 Abs. 2, Art. 7 Abs. 2 BayFiG). Dementsprechend müsse hier auch die künftige Unterhaltung angepasst werden. Aufgrund einer Verstopfungsgefahr müsse wasserbautechnisch geprüft werden, ob anstatt einer DN 800 Rohrleitung eine offene Verbindung des Retentionsraums mit dem MQ-Niveau des Mains oder sogar ein sohlengleicher Anschluss sinnvoller wäre. Ebenso sei die Herstellung der Verbindung zum Main bzw. zu der Restwasserstrecke der Rothwinder Mühle mit den hier geplanten Veränderungen des Wasserkraftwerksbetriebes abzustimmen. Die Fischereifachberatung weist darauf hin, dass in dem Retentionsraum bzw. "Naturschutzsee" weder Ausschluss noch Beschränkung der Fischereiausübung aufgrund seiner Größe und Lage im Überschwemmungsgebiet zulässig sei (vgl. Art. 15 Abs. 2 BayFiG). Im Idealfall sollte hier die Fischereiausübung dem Fischereiberechtigten im Main überlassen werden.

Der Hinweis wird insoweit berücksichtigt, als der Retentionsraum im Zuge der nächsten Planungsstufe, der Ausführungsplanung, so gestaltet wird, dass keine Fischfallen entstehen. Eine offene Verbindung zum Main ist aufgrund des kreuzenden öFW nicht möglich. Veränderungen des Wasserkraftwerksbetriebes der Rothwinder Mühle sind allerdings nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Es entsteht auch kein „Naturschutzsee“, sondern ein Wiesenbrüterlebensraum, der nur im Hochwasserfall als Retentionsraum zur Verfügung steht.

Nach der Benachrichtigung über die Durchführung eines Erörterungstermins gab die Fischereifachberatung mit E-Mail vom 07.10.2024 eine weitere Stellungnahme bei der Planfeststellungsbehörde ab.

Die Ausführungen des Staatlichen Bauamts Bayreuth zur Einleitungsstelle 5 werden von der Fischereifachberatung akzeptiert.

Die Fischereifachberatung wiederholt, dass aus ihrer Sicht empfohlen werde, mit einer privatrechtlichen Vereinbarung die Modalitäten die Schadenserhebung und –abgeltung neben dem Entschädigungsverfahren abzuschließen.

Der Vorhabenträger sagt zu, dass die unmittelbar betroffenen Fischereiberechtigten frühzeitig vor Beginn von Bauarbeiten, die in Gewässernähe stattfinden, informiert werden (Auflage A.3.1.7). Die Fischereifachberatung wird dabei mit eingebunden. Der Vorhabenträger nimmt den Vorschlag, mögliche Schadensfragen im Wege einer privatrechtlichen Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und den betroffenen Fischereiberechtigten zu klären, zur Kenntnis.

Die Planfeststellungsbehörde teilt hierbei aber die Ansicht des Vorhabenträgers, dass Fragen der Entschädigung, des Schadensersatzes bzw. des Schadenausgleichs grundsätzlich - bei fehlender vorheriger Einigung - im Rahmen eines nachgelagerten Entschädigungsverfahrens zwischen den Beteiligten geregelt werden müssen.

#### 3.5.8.3.3 Landratsamt Kulmbach

In den Stellungnahmen vom 28.09.2023 (Az.: SG 33 – AV-2023-265) und vom 12.07.2024 (Az.: SG34-Lo) äußerte sich das Landratsamt Kulmbach als Untere Wasserrechtsbehörde zu den wasserrechtlichen Belangen.

In seiner Stellungnahme forderte die Untere Wasserrechtsbehörde, dass im Planfeststellungsbeschluss die konkreten Einleitungsstellen der Straßenabwassereinleitungen (jeweiliges Grundstück mit Flurnummer und Gemarkung) angegeben werden. Die Forderung ist zurückzuweisen, da die Einleitungsstellen mit Flurnummer und Gemarkung aus den Planunterlagen entnommen werden können. Die Einleitungsstellen sind in den betreffenden Ziffern unter A 4.3 hinreichend genau bezeichnet.

Die Be- und Entwässerungsgenossenschaft Mainroth / Rothwind wurde am Verfahren beteiligt. Die bestehenden Be- und Entwässerungsanlagen müssen in Teilen während der Baudurchführung angepasst werden. Die Funktion der bestehenden erforderlichen Be- und Entwässerungsanlagen bleibt über die Bauzeit hinweg jedoch erhalten. Die Anlagen werden im Anschluss an die Baumaßnahme funktionstüchtig wiederhergestellt.

#### 3.5.8.3.4 Landratsamt Lichtenfels

In den Stellungnahmen vom 31.08.2023 (Az.: 34 – 6400 / U2023-0114) und ergänzenden E-Mails vom 08.07.2024 und 10.07.2024 äußerte sich das Landratsamt Lichtenfels als Untere Wasserrechtsbehörde zu den wasserrechtlichen Belangen.

Die Einleitungsmengen der Einleitungsstellen 3, 5, 6 und 8 bei welchen die bestehende Bahnentwässerung genutzt wird, weisen keine Mehrmengen gegenüber dem Bestand auf. Es handelt sich dabei um nicht verunreinigtes Oberflächenwasser. Eine Behandlung oder Rückhaltung ist nicht notwendig.

### 3.5.8.3.5 Regierung von Oberfranken Sachgebiet 52

In der Stellungnahme vom 30.07.2024 (Az.: 4430.4-2-2) wies das Sachgebiet 52 darauf hin, dass die Auflagenvorschläge und Hinweise des Gutachtens des WWA Kronach zu berücksichtigen sind. Dies ist erfolgt.

Das Sachgebiet 52 wies darauf hin, dass eine Genehmigung für die Verfüllung mit Fremdmaterial obsolet ist. Laut dem parallel vorgelegten Unterlagen zur Planfeststellung nach §68 WHG für den Kiesabbau in diesem Bereich erfolgt keine Verfüllung mit Fremdmaterial. Auch ist aus diesen Unterlagen keine Auskiesung im Bereich der jetzt vorgelegten Straßenplanung ersichtlich. Lediglich der Bereich des Retentionsraumausgleiches ist demnach eine Wiederverfüllung vorgesehen, die mit vor Ort gewonnenem Abraummaterial erfolgt.

Zu dem Auflagenvorschlag 3.5.1 (Auflage A.4.3.1.1.2) aus dem Gutachten des WWA ergänzt das Sachgebiet 52, dass der Einlauf des kombinierten Absetz- und Rückhaltebeckens strömungstechnisch so auszustalten ist, dass eine gleichmäßige linienförmige Durchströmung des Beckens erfolgt. Dies kann z.B. durch die Anordnung einer Prallwand oder querliegenden Gabione erfolgen. Hierzu erklärt der Vorhabenträger, dass die gleichmäßige Durchströmung des Beckens erreicht wird, indem der Beckenzulauf zur Hälfte durch den Dauerstau eingestaut wird. Dadurch wird auch eine Aufwirbelung bereits abgesetzter Stoffe vermieden.

### 3.5.8.3.6 Zweckverband Fernwasserversorgung Oberfranken

Mit Stellungnahme vom 25.07.2023 (Az.: 2023/319) teilte die FWO Fernwasserversorgung Oberfranken mit, dass von der geplanten Maßnahme keine Anlagen der FWO betroffen sind.

Hinsichtlich einer durch die FWO geplanten Fernwasserleitung in der näheren Umgebung, bittet die FWO über die weiteren Planfortschritte informiert zu werden. Unter A.3.1.2 wurde eine entsprechende Auflage aufgenommen.

### 3.5.8.3.7 Stadt Burgkunstadt

Mit der Stellungnahme vom 08.08.2023 teilte die Stadt Burgkunstadt mit, dass die Trasse der B 289 (neu) im Bereich von Bau-km 0+950 bis 1+060 den bestehenden Entlastungsgraben des Regenüberlaufbeckens RÜB 08 „Mainroth“ kreuzt. Für den Entlastungsgraben ist ein Durchlass DN 1200 durch die geplante Trasse vorgesehen. Die Stadt Burgkunstadt hat Bedenken, dass die Abflussmenge von 5.804 l/s für den Entlastungsgraben zu hoch angesetzt ist. Der Abfluss muss schadlos abgeleitet werden, ohne dass ein Rückstau die Beckenüberlaufschwelle des Regenüberlaufbeckens RÜB+PW 08 „Mainroth“ mit einer Schwellenoberkante von OK\_BÜ = 284,06 m ü. NN überschreitet. Zudem sollten bei der Dimensionierung des Durchlasses zusätzlich noch Abflüsse aus nicht kanalisierten Einzugsgebiete, die dem Graben zufließen, berücksichtigt werden. Die Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet wurden vom Vorhabenträger in der Planunterlage 18.2 dargestellt. Der Bemessungsabfluss aus dem Regenüberlaufbecken RÜB 08 wurde bei den hydraulischen Untersuchungen im Lastfall RÜB berücksichtigt.

Nach der Benachrichtigung über die Durchführung eines Erörterungstermins gab die Stadt Burgkunstadt beim Erörterungstermin am 07.10.2024 eine weitere Stellungnahme bei der Planfeststellungsbehörde ab.

Die Stadt Burgkunstadt teilte mit, dass für den Entlastungsgraben des RÜB 08 Mainroth bis 01.10.2028 ein Sanierungskonzept zu erstellen ist. Es könnte sein, dass der Graben auf einer anderen Trasse zum Main geführt wird. Detaillierte Untersuchungen hierzu stehen noch aus. Zudem wurde die Druckleitung (RV-Nr. 20.01) in der ersten Stellungnahme des Staatlichen Bauamts Bayreuth nicht erwähnt.

Die Verlegung des Entlastungsgrabens in den Bereich der geplanten Durchlässe bei Bau-km 1+383 (RV-Nrn. 14.13 und 14.14) ist grundsätzlich möglich. Negative Auswirkungen für den Lastfall HQ<sub>100</sub> RÜB und Lastfall 100 Main sind nicht zu erwarten. Die westlich geplanten Durchlässe DN 1.200 bei Bau-km 1+019 (RV-Nrn. 14.10, 14.11 und 14.12) müssen aus Entwässerungsgründen jedoch beibehalten werden. Im Zuge der nachfolgenden Ausführungsplanung ist eine intensive Abstimmung der Planungen erforderlich (Auflage A.3.7.5.3). Der Vorhabenträger sagt zu, dass unter RV-Nr. 20.1 die Bezeichnung von Schmutzwasserkanal in Druckleitung geändert wird (Auflage A.3.7.5.4).

Die Ausführungen zu der bestehenden Verbindungsleitung der Wasserversorgungsanlage von Mainroth nach Mainklein (RV-Nr. 19.1) werden mit der Nebenbestimmung A.3.7.5.1 vom Vorhabenträger berücksichtigt.

### 3.5.8.3.8 Einzelne private Einwender

Die Einwender unter P3 befürchten, dass sie ihr Hobby Angeln auf der Fl.Nr. 1851, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, nicht mehr uneingeschränkt ausüben können. Durch die Trasse wird an der Nordseite der Weiher aufgefüllt und ein Teil der Wasserfläche geht verloren. Auch befürchten die Eigentümer, dass die Artenvielfalt der bestehenden Fauna und Flora leidet und sie zukünftig eine Verkehrssicherungspflicht haben.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Wie schon unter C.3.5.6 beschrieben, werden die Eingriffe in die Natur ausgeglichen. Auch haben die Eigentümer der Fl.Nr. 1851, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, zukünftig auch keine Verkehrssicherungspflicht. Aufgrund der Verlegung der GVS ist ein Verlust an Wasserfläche unvermeidlich. Der Vorhabenträger ist bemüht den Verlust so gering wie möglich zu gestalten.

Im Erörterungstermin forderte der Einwender P3, einen Ausgleich für die Verluste durch die Auffüllungen im Weiher und eine zweite Zufahrt zum Weiher. Momentan ist der Weiher nur über die GVS Richtung Witzmannsberg zu erreichen.

Im Nachgang zum Erörterungstermin prüfte der Vorhabenträger die Forderungen von Einwender P3 und machte folgende Zusagen (Auflage A.3.8.3): Die Einfüllungen im Weiher werden so steil wie möglich ausgeführt, eine Entschädigung für zu erwerbende Fläche auf Fl.Nr. 1851 wird gezahlt und bei der Begrünung des Straßendamms werden die Wünsche der Einwender P3 berücksichtigt. Zudem wird über die Fl.Nr. 1854, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, eine Zufahrt von der neuen GVS auf Fl.Nr. 1851 hergestellt. Zusätzlicher Grunderwerb ist hierfür nicht notwendig, auch aus naturschutzfachlicher Sicht spricht nichts gegen die Errichtung der Zufahrt. Sie wird an den öFW (RV-Nr. 5.20) angeschlossen und erhält eine befestigte Breite von 3,00 m bei einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Befestigung erfolgt gemäß RLW mit 5 cm Splitt-Sand-Gemisch auf 35 cm Frostschutzschicht. Die Kosten trägt die Bundesrepublik Deutschland. Die Unterhaltung obliegt den Grundstückseigentümern der Fl.Nr. 1851 bzw. den Nutzungsberechtigten.

### 3.5.8.4 Gewässerschutz hinsichtlich 110-kV-Freileitung

Im Rahmen der Baugrunduntersuchungen (vgl. Planunterlage 16.9) wurde an keinem der fünf Maststandorte für die Gründungsarbeiten kritische Grundwasserstände angetroffen. Es ist somit nicht mit der Notwendigkeit von Bauwasserhaltungsmaßnahmen während der Fundamentarbeiten zu rechnen. Nicht vorhersehbare Wasserhaltungsmaßnahmen, die in Abhängigkeit von Jahreszeit und Witterung erforderlich sind, werden mit der zuständigen Fachbehörde nach Bedarf im Vorfeld abgestimmt.

Hinsichtlich der Anpassungen der 110-kV-Freileitung erhebt dass WWA Kronach in seiner Stellungnahme keine grundsätzlichen Einwendungen. Auflagen zu den Mastfundamenten wurden unter A 3.6.2.15 übernommen.

### 3.5.9 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Die Trasse der OU wird außerhalb von den Ortsbereichen in freier Flur verlaufen. Demnach liegt es auf der Hand, dass Grundstücke in freier Natur beansprucht werden, die in erster Linie landwirtschaftlich 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 (vgl. zu Fragen der möglichen Existenzgefährdung Einzelner im Detail unter C.3.6.1.1).

Es liegt dabei in der Natur der Sache, dass ein Neubau einer OU in aller Regel bisher land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen in der Nähe der Bestandstrecke beansprucht und bereits insoweit alle denkbaren Lösungsmöglichkeiten oder Trassierungsalternativen mehr oder weniger ausschließlich land- und forstwirtschaftliche Flächen in Anspruch nehmen, wobei die zu berücksichtigenden Belange der Land- und Forstwirtschaft in aller Regel mit denen des Schutzes von Flora und Fauna konkurrieren. Letztlich verbleibt im Ergebnis bei allen denkbaren Trassenalternativen und somit auch bei der planfestgestellten Trasse 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 Land- und Forstwirtschaft ein Schwerpunkt die Aufrechterhaltung des bisherigen Wegesystems mit Neubau eines Brückenbauwerks und Bau von öFW zur weiteren Erreichbarkeit der land- und forstwirtschaftlichen Flächen ist.

Die Neubaustrecke der B 289 beansprucht zum größten Teil landwirtschaftliche Nutzflächen. Zudem kommt es durch die Trassenführung zu An- und Durchschneidungen von landwirtschaftlichen Flächen. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind mit dem RQ 11 im Hinblick auf die Verkehrsprognose, insbesondere dem prognostizierten Güter- und Schwerverkehrsanteil, erforderlich. Mit der Wahl des Mindestquerschnitts RQ 11 und der Neigung der Einschnitts- und Dammböschungen mit 1 : 1,5 wurde die Flächenbeanspruchung weitmöglich gemindert.

Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft durch die Trassenführung ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Mit dem Verlauf der Trasse neben der bestehenden Bahnlinie wird der Flächenverbrauch so gering wie möglich gehalten.

Die Hochwasserretentionsräume werden – wie bereits unter C.3.5.8.1 ausgeführt – durch den Neubau der B 289 verkleinert und machen einen Ausgleich an anderer Stelle unumgänglich. Für die Sicherheit des Menschen und seiner materiellen Güter ist der Retentionsraumausgleich notwendig. Im Rahmen der Optimierung der Planung wurde als Fläche für den Retentionsausgleich Flächen vorgesehen, die noch für den Kiesabbau genutzt werden sollen (Fl.Nrn. 1836, 1837, 1839, 1841, 1842 und 1843, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach). Diese Flächen dienen anschließend allerdings in Doppelfunktion auch als naturschutzfachlich erforderliche Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen, so dass auf eine gesonderte zusätzliche Beanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen verzichtet werden konnte.

Eine weitere Minderung der Eingriffe durch die Retentionsraumausgleichsmaßnahmen in die Belange der Landwirtschaft ist aufgrund der vorrangigen Sicherung des Hochwasserschutzes nicht möglich.

Bei der Aufstellung des neuen naturschutzfachlichen Kompensationskonzepts (Ausgleich bzw. Ersatz) wurden sich aufdrängende Konflikte mit der Landwirtschaft gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG geprüft. Auch mit der Nutzung der vorstehend genannten Retentionsraumausgleichsmaßnahmen als Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen wurde auf die agrarstrukturellen Belange Rücksicht genommen.

Weiterhin ist auf über 12,5 ha der Flächen für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen eine weitere extensive Bewirtschaftung geplant, so dass diese Flächen nicht ganz aus der landwirtschaftlichen Nutzung herausgenommen werden (§ 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG).

Auch wird die Ausgleichsmaßnahme 8 A<sub>CEF</sub> als Produktionsintegrierte Kompensation durchgeführt, damit die betroffenen landwirtschaftlichen Flächen weiter genutzt werden können.

Zusammenfassend werden gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz bei staatlichen Straßenbauvorhaben für die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen rund 13,5 ha landwirtschaftlicher Nutzflächen benötigt, wovon künftig ca. 12,5 ha weiter extensiv bewirtschaftet werden sollen. Damit werden lediglich ca. 1 ha der Landwirtschaft dauerhaft entzogen.

Als Ergebnis des Erörterungstermins wurde vom Vorhabenträger der Verzicht auf die Ausgleichsmaßnahme 11.4 A zugesagt, um den Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzflächen zu reduzieren und keine Überkompensation zu bewirken. Dies ist auch deshalb möglich, weil diese Teilfläche nicht mit weiteren speziellen artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Ausgleichsfunktionen versehen ist. Der Landverbrauch kann jedoch nicht durch noch weitergehenden Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere auf die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen, verringert werden, ohne die naturschutzfachliche Schlüssigkeit des Gesamtkonzeptes aufzuheben. Die Kompensationsmaßnahmen sollten zudem möglichst in der Nähe des Eingriffs vorgesehen werden. Eine weitere Minderung der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen ist daher gemäß den genannten Erfordernissen nicht möglich.

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

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Verlegungen im Zuge der B 289 (neu) den neuen Verhältnissen angepasst.

Darüber hinaus bleibt die bestehende B 289 erhalten, so dass künftig der (landwirtschaftliche) Straßenverkehr weiterhin die B 289 (alt) benutzen kann.

Die Beeinträchtigung der Belange der Landwirtschaft wurde, wie beschrieben, weitest möglich vermieden oder reduziert. Die verbleibende Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist deshalb unvermeidbar. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass das Bauvorhaben mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe.

### 3.5.9.1 Vorhabenauswirkungen und Schutzvorkehrungen

Mit Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Teil A.3.4.1 bis 3.4.11 des Beschlusstenors wurden fachliche Belange der Land- und Forstwirtschaft in dem von der Planfeststellungsbehörde zur Minimierung entstehender Beeinträchtigungen für erforderlich gehaltenen Umfang berücksichtigt.

Diese Auflagen berücksichtigen zum einen die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der beteiligten land- und forstwirtschaftlichen Fachbehörden sowie gleichzeitig auch die 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.

Da hierzu auch die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit vorhandener Drainagen gehört (Auflagen A.3.4.6 und A.3.4.7), sind nachteilige Auswirkungen auf die benachbarten landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht zu erwarten.

Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass das landwirtschaftliche Wegenetz wiederum durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst und somit in ausreichender Weise wieder hergestellt wird, bedeutet aber nicht automatisch, dass alle landwirtschaftlichen Grundstücke wieder in gleicher Form wie bisher erschlossen werden. Je nach Lage der Flurstücke und dem Herkunftsort der bewirtschaftenden Landwirte kann es künftig für die weitere Bewirtschaftung dieser Flächen im Einzelfall zu Umwegen kommen. Diese künftigen Umwege werden allerdings von der Planfeststellungsbehörde in allen Fällen für zumutbar angesehen.

### 3.5.9.2 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Land- und Forstwirtschaft als öffentlicher Belang

#### 3.5.9.2.1 Landwirtschaftliches Wegenetz

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen nach weiteren Verbesserungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes werden zurückgewiesen.

Die geplante Gestaltung der vorhabenbedingt zu ändernden bzw. neu anzulegenden öffentlichen Feld- und Waldwege entspricht den "Richtlinien für den ländlichen Wegebau – RLW, Ausgabe 2016". Die Planung genügt insoweit dem Gebot sachgerechter Interessenabwägung (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120).

In o.g. Grundsätzen ist festgelegt, dass im Falle notwendiger Änderungen bzw. Neuanlagen der Baulastträger bzw. Eigentümer ländlicher Wege nur Anspruch darauf hat, dass hinsichtlich Abmessung und Beschaffenheit der ursprüngliche bzw. ein gleichwertiger Zustand hergestellt wird.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist das geplante Wegenetz in der Lage, den anfallenden land- und forstwirtschaftlichen Verkehr aufzunehmen. Das Wirtschaftswegenetz erscheint insgesamt schlüssig geplant. Es ist auch künftig

geeignet, die Flur in erforderlichem Umfang zu erschließen. Kosten für Änderungen und Ergänzungen im Wegenetz müssen in angemessenem Verhältnis zum jeweiligen Nutzen stehen. Künftige Wegebeziehungen dürfen daher auch über Umwege führen, soweit diese für die Nutzung zumutbar sind. In diesem Zusammenhang gilt, dass der Einzelne keinen Anspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege hat (Art. 14 Abs. 3 BayStrWG).

Auch § 8a Abs. 4 FStrG und Art. 17 BayStrWG (Anliegergebrauch) schützen nur die Zufahrtsmöglichkeit als solche, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht hingegen die Verbindung zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, Az. 4 C 18.88, NVwZ 1990, 1165). Auch der Anliegergebrauch garantiert also keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Zuständen zumutbare Erreichbarkeit.

Bei Umwegen, die infolge der Durchtrennung zusammenhängender Grundstücke entstehen, ist hingegen ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass auch hierüber im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht zu entscheiden war.

Das planfestgestellte Wegenetz ist als ausreichend zu beurteilen. Weitere Wegeverbindungen zu Lasten des Baulastträgers der B 289 (neu) können insoweit nicht gefordert werden.

Zusätzliche Wegeverbindungen mögen zwar aus der Sicht der örtlichen Landwirtschaft wünschenswert sein, um die bestehenden Erschließungsmöglichkeiten der landwirtschaftlichen Flur weiter zu verbessern; der Straßenbaulastträger der B 289 ist insoweit nur verpflichtet, für das zerschnittene Wegenetz eine ausreichende und für alle Seiten zumutbare Ersatzerschließung zu gewährleisten bzw. neu herzustellen. Dieser Verpflichtung kommt das Staatliche Bauamt Bayreuth mit dem Bau des planfestgestellten Ersatzwegenetzes auch in ausreichender Weise nach.

Die von einigen Einwendern vorgebrachte Forderung, das Brückenbauwerk 2-1 wieder auf den Mühlweg zu verschieben, wird aus den unter C.3.5.4.1 genannten Gründen zurückgewiesen.

Einwender P20 bemängelte im Erörterungstermin, dass durch die Verlegung der Brücke an die Landkreisgrenze, die gemeinsame Nutzung des Main-Radweges zunehme und dadurch die Konfliktträchtigkeit steige. Diese Befürchtung ist zurückzuweisen. Der Main-Radweg wird auch jetzt schon von Landwirten genutzt und es sind bislang keine verkehrssicherheitstechnischen Defizite festgestellt worden. Der Main-Radweg ist für landwirtschaftliche Fahrzeuge ausreichend ausgebaut. Die gemeinsame Nutzung ist bislang unfallunauffällig.

### 3.5.9.2.2 Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen der landwirtschaftlichen Fachbehörden bzw. Fachverbände sowie von betroffenen Landwirten gegen das Ausmaß der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen durch die planfestgestellte Baumaßnahme und insbesondere hinsichtlich des Ausmaßes und der Ausgestaltung des landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes werden - soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht berücksichtigt - zurückgewiesen. Das Vorhaben ist in seinem geplanten Umfang planerisch gerechtfertigt und im öffentlichen Interesse notwendig. Dies wurde in den eingehenden Ausführungen zur Notwendigkeit / Planrechtfertigung (C.3.4), zur planerischen Ausgestaltung sowie zu den untersuchten Planungsvarianten dargestellt. Hierauf und auf die oben vorangestellten Ausführungen unter C.3.5.9 wird verwiesen.

Es ist der Planfeststellungsbehörde durchaus bewusst, dass durch das Vorhaben teilweise hochwertige landwirtschaftliche Böden beansprucht und zusammengelegte flurbereinigte Flächen durchschnitten werden. Der gesamte Flächenbedarf beträgt ca. 38 ha (B 289 (neu) einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen). Der Flächenbedarf für den Bau der B 289 (neu) beträgt ohne A/E-Flächen ca. 23 ha. Davon entfallen 8,2 ha auf die Neuversiegelung und 14,8 ha auf die Überbauung mit unbefestigten Nebenflächen (Damm-, Einschnittsböschungen, Mulden, RRB ohne abgedichtete Bereiche, Ausrundungen, sonstige Nebenflächen, davon 6,5 ha kompensationspflichtig). Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen umfassen 20,8 ha. Davon entfallen 6,4 ha auf höherwertige Flächen (kompensationspflichtig gemäß BayKompV).

Zur Reduzierung der vorhabenbedingten Beeinträchtigung für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr hat der Vorhabenträger eine ausführliche Variantenuntersuchung durchgeführt, um die Trasse mit den wenigsten Konflikten zu finden. Letztlich wurde die Variante 1a als Planfeststellungsvariante ausgewählt, weil sie nicht nur unter dem Gesichtspunkt "Schutz von Natur und Landschaft", sondern unter Einbeziehung aller zu betrachtenden Auswirkungen (u.a. im Zuge der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung), also auch mit den Gesichtspunkten der Rücksichtnahme auf die Belange der Landwirtschaft die ausgewogenste Lösung der planerischen Aufgabenstellung darstellte.

Für die unmittelbar durch die Grundinanspruchnahme entstehenden Nachteile gilt ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), sodass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Inanspruchnahme oder Enteignung eintretenden Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Aufgrund des Flächenbedarfs für das Straßenbauvorhaben ist grundsätzlich auch nicht auszuschließen, dass künftig auch Pachtflächen wegfallen. Entstehende Vermögensnachteile werden bei Inanspruchnahme von Flächen vor Ablauf eines Pachtvertrages grundsätzlich durch eine im Einzelfall

zu berechnende Pachtaufhebungsentschädigung ausgeglichen. Eine endgültige Regelung wird auch hier erst in den gesonderten Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen getroffen werden können.

Das Vorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von überwiegend landwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehenden Grundstücksflächen nicht zu verwirklichen. Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs und des Natur- und Landschaftsschutzes und den überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerten Erhaltung des Besitzstandes bzw. der von ihnen derzeit landwirtschaftlich genutzten Grundstücke, ist das Interesse an der vorgesehenen Straßenbaumaßnahme 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 in Anspruch nehmen würde, besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht.

### 3.5.9.2.3 Bayerischer Bauernverband Bamberg

Hinsichtlich der vom Bayer. Bauernverband in seiner Stellungnahme vom 01.09.2023 (Az.: Straße\_B289-Ortsumgehung-Mainroth – Rothwind - Fassoldshof) geäußerten grundsätzlichen Einwendungen sowie den Bedenken zum Verlust von landwirtschaftlichen Flächen wird auf C.3.5.9.2.2 und C.3.4 verwiesen.

Der BBV kritisiert eine Ausweitung der Flächeninanspruchnahme für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Vergleich zur Planungsvariante des ersten Planfeststellungsverfahrens 2020. Hierzu ist zu bemerken, dass gegenüber dem ersten Verfahren die BayKompV-Kartierung und Einstufung aktualisiert werden musste. Durch die neue Kartierung wurden verschiedene Grünlandbereiche, die sich gegenüber der vorherigen Situation (2017) naturschutzfachlich verbessert haben, neu eingestuft. Durch die entsprechend naturschutzfachlich höhere Einstufung des Grünlands erhöht sich der Kompensationsbedarf, da bei der bisherigen Einstufung als Intensivgrünland nur die Versiegelung bilanziert wurde und bei den aktuell kartierten naturschutzfachlich wertvolleren Grünländern zusätzlich Bereiche mit Überbauung, vorübergehender Inanspruchnahme und mittelbarer Beeinträchtigung in die Bilanz aufgenommen werden müssen. Zudem erhöht sich der Eingriffs- und Ausgleichsumfang etwas durch die neue Führung der GVS nach Witzmannsberg entlang der Landkreisgrenze. Die ursprünglich vorgesehene Brücke auf der alten Trasse direkt am Mühlweg erwies sich als mit den Anliegerbelangen unvereinbar.

Um die Flächeninanspruchnahme auf ein Minimum zu beschränken wird der Kompensationsumfang jedoch reduziert. Zu diesem Zweck wird vom Vorhabenträger auf die Ausgleichsmaßnahme 11.4 A verzichtet. Damit wird der Kompensationsumfang dem Kompensationsbedarf angeglichen. Die Ermittlung des Kompensationsbedarfes erfolgte nach den rechtlichen Vorgaben der Bay-KompV. Auch produktionsintegrierte Maßnahmen (PIK) verringern die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen. Von dieser Möglichkeit wird hier im Umfang von über 8 ha auch Gebrauch gemacht. Dies betrifft Maßnahmen zu Gunsten von Feldvögeln wie Feldlerche und Rebhuhn auf wechselnden Flächen. Allein mit produktionsintegrierten Kompensationsmaßnahmen kann der erforderliche Ausgleich und die Bewältigung artenschutzrechtlicher Thematiken (z.B. wiesenbrütende Vögel, Reptilienschutz) hier allerdings nicht erreicht werden. Es müssen hierfür Zielbiotope definiert werden und es ist eine dauerhafte Sicherung des gewünschten Zielzustands auf diesen Flächen nötig.

Der Bayerische Bauernverband kritisiert weiterhin die Konzentrierung von Ausgleichsmaßnahmen in einem zusammenhängenden Gebietskomplex in der Mainaue südlich von Rothwind / Fassoldshof, nordwestlich der Rothwinder Mühle. Hier werde eine arrondierte und besonders ertragreiche Fläche der intensiven Grünlandbewirtschaftung entzogen. Diese Fläche – die oben bereits erwähnt wurde - befindet sich im Bereich des geplanten Retentionsraums; ihre Gestaltung als Ausgleichsfläche erfolgt erst nach Abschluss der Auskiesung. Die Rekultivierung der Ausgleichsfläche sieht eine Grünlandnutzung auf Basis naturschutzfachlicher Belange (Wiesenbrüterfläche) vor. Es handelt sich somit um eine multifunktionelle Ausgleichmaßnahme, die nicht beliebig an anderer Stelle geschaffen werden könnte. Zudem bleibt auch hier künftig landwirtschaftliche extensive Grünlandnutzung möglich.

Die fachliche Konzeptionierung der A/E- und CEF-Maßnahmen erfolgte in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden. Im Rahmen der Ausgleichsflächenplanung wurde Wert gelegt auf eine möglichst flächensparende Umsetzung. So wurden -soweit möglich- bereits durch die Straßenplanung angeschnittene und für die Landwirtschaft nur noch eingeschränkt nutzbare Flächen als Ausgleichsflächen für die Zauneidechse herangezogen.

Der BBV fordert zu prüfen, ob nicht bestehende Kiesgruben im Abaugebiet als Retentionsraum dienen könnten, um die Schaffung weiteren Retentionsraums zu vermeiden. Die Prüfung hat ergeben, dass die Planung beibehalten werden muss. Der durch die Dammbauwerke im Überschwemmungsgebiet des Mains verursachte Retentionsraumverlust muss ausgeglichen werden. Der Umfang dieses Ausgleichs wurde durch eine hydraulische Berechnung der Ingenieurgesellschaft Köhler ermittelt. Variantenuntersuchungen haben ergeben, dass der gewählte Standort im Bereich von Bau-km 2+640 bis 3+000 rechts der Bundesstraße 289 neben der Gemeindeverbindungsstraße nach Witzmannsberg am günstigsten ist. Die bestehenden Weiher der Firma Dietz Kies und Sand GmbH werden wieder verfüllt und können daher nicht als Retentionsraum für die OU

Mainroth - Rothwind - Fassoldshof genutzt werden. Zudem eignen sich bestehende Wasserflächen nicht zum Retentionsraumausgleich, da sie - sobald sie gefüllt sind - nicht funktionsgerecht zusätzlichen Ausbreitungsraum für Hochwasser bereitstellen können.

Die Forderungen hinsichtlich des Main-Radweges werden zurückgewiesen. Der Main-Radweg wird im Zuge der Baumaßnahme zudemrichtlinienkonform durchgängig asphaltiert und in einer Breite von 3,50 m für eine zulässige Achslast von 11,5 t errichtet. Eine darüberhinausgehende Anlage von Ausweichstellen ist, auch bei gleichzeitiger Nutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr, gemäß den aktuellen Richtlinien nicht erforderlich. Zudem würden weitere Ausweichstellen wieder zu mehr Flächenbedarf führen.

Hinsichtlich der Forderungen zum Abfangen der Auswirkungen auf die Jagdreviere wird auf die Ausführungen unter C.3.6.1.4 verwiesen. Die Frage der Wertminderung eines Jagdgebietes im Zuge des Baues von Straßen ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären. Die OU Mainroth – Rothwind – Fassoldshof wurde verkehrssicherheits-technisch entsprechend den aktuell geltenden Regelwerken und Richtlinien geplant. Es sind zudem keine Stellen bekannt, an denen häufiger Wildwechsel stattfindet. Das Unfallgeschehen ist hinsichtlich Wildunfällen unauffällig. Zu den Auswirkungen auf Rebhühner und andere Feldvögel und den entsprechenden Ausgleich vgl. oben unter C 3.5.6.2.

Hinsichtlich der Forderungen zur Berücksichtigung der Interessen der Be- und Entwässerungsgenossenschaft Mainroth wird auf die Ausführungen unter C.3.5.8.3 verwiesen. Die bestehenden Be- und Entwässerungsanlagen müssen in Teilen während der Baudurchführung angepasst werden. Die Funktion der bestehenden erforderlichen Be- und Entwässerungsanlagen bleibt über die Bauzeit hinweg jedoch erhalten. Die Anlagen werden im Anschluss an die Baumaßnahme funktionstüchtig wiederhergestellt. Diesbezügliche Auflagen sind im Planfeststellungsbeschluss enthalten.

Zu den weiteren Hinweisen des BBV ist anzumerken, dass Zufahrten zu landwirtschaftlich genutzten Grundstücken für eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung dieser Flächen während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten werden bzw., soweit erforderlich, durch mit den Betroffenen abzustimmende provisorische Zufahrten gewährleistet werden. Die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen einschließlich der Grundstücksentwässerung wird während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sicher gestellt.

Eine umfangreiche Beweissicherung wird vor Beginn der Baumaßnahme durchgeführt.

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen werden nach der Baumaßnahme wiederhergestellt. Es wird auf die allgemeine Rechtslage verwiesen. Die

Haftung für die Wiederherstellung der vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen obliegt dem Vorhabenträger.

Grundstückszufahrten, die durch den Bau der OU Mainroth - Rothwind - Fassoldshof im Zuge der B 289 und der damit zusammenhängenden Baumaßnahmen abgeschnitten werden, werden an geeigneter Stelle wiederhergestellt, es sei denn, das betreffende Grundstück ist anderweitig ausreichend erschlossen. Die Zufahrtsbreite und deren Längsneigung werden in Abstimmung mit dem jeweils betroffenen Eigentümer entsprechend den jeweiligen landwirtschaftlichen Erfordernissen im Zuge der Bauausführungsplanung festgelegt.

Die Befahrbarkeit der B 289 durch landwirtschaftlichen Verkehr wird auch künftig möglich sein.

Eine Bepflanzung der OU Mainroth - Rothwind - Fassoldshof erfolgt nach Abschluss der Baumaßnahme. Die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstände zu angrenzenden Grundstücken werden eingehalten.

### 3.5.9.2.4 Regierung von Oberfranken Sachgebiet 60

Von Seiten des Sachgebiets 60 – Agrarstruktur und Umweltbelange der Landwirtschaft – der Regierung von Oberfranken (Stellungnahme vom 11.08.2023, Az.: ROF-SG60-7252-3-7-9) besteht grundsätzlich Einverständnis mit der Planung.

Der Vorhabenträger sagte zu, dass bei den Einzelmaßnahmen des Komplexes 11 A, welche gegebenenfalls einen Bodenabtrag vorsehen, generell keinen Bodenabtrag durchzuführen. Dies wird mit der Auflage A.3.4.1 berücksichtigt.

### 3.5.10 Sonstige öffentliche Belange

#### 3.5.10.1 BUND Naturschutz in Bayern e.V.

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V. beteiligte sich mit der Stellungnahme vom 09.08.2023 (Az.: Ust-Ofr-Lif-Ku-B289-OU Mainroth-Rothwind-Fassoldshof) im Anhörungsverfahren.

Der BN bemängelt, dass im Rahmen der Variantenuntersuchung kein Raumordnungsverfahren durchgeführt wurde. Dies sei ein gravierender Verfahrensfehler und vor Weiterführung des Planfeststellungsverfahrens solle ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden. Im Erörterungstermin wiederholte der BN die Forderung nach der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens. Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Während der Planung der OU teilte die Höhere Landesplanungsbehörde an der Regierung von Oberfranken bereits

mit Schreiben vom 16.06.2005 (Az.: 350-8254) mit, dass auf die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens verzichtet wird. Die Variante 3 der Straßenplanung (Nordtrasse) sei mit erheblichen Konflikten verbunden und stehe darüber hinaus grundsätzlich im Widerspruch zu den Zielen des Landesentwicklungsprogramms Bayern, wonach Landschaftsräume nicht durch Einrichtungen der Bandinfrastruktur zerschnitten werden sollen und diese zur Minderung des Landschaftsverbrauchs und der weiteren Durchschneidung der Landschaft nach Möglichkeit mit vorhandenen Trassen gebündelt werden sollen. Von der Entscheidung zwischen den Varianten 1 und 2 hingegen gingen keine tatsächlich überörtlichen Auswirkungen aus, ein Raumordnungsverfahren sei insoweit nicht erforderlich. Die Aussage hat nach wie vor Gültigkeit.

Der Einwand, die Planrechtfertigung sei für das Bauvorhaben nicht gegeben, wird ebenfalls zurückgewiesen. Das Vorhaben ist in seinem geplanten Umfang planerisch gerechtfertigt und im öffentlichen Interesse notwendig. Dies wurde in den eingehenden Ausführungen zur Notwendigkeit / Planrechtfertigung, zur planerischen Ausgestaltung sowie zu den untersuchten Planungsvarianten dargestellt. Es wird auf die Ausführungen bei C.3.4 verwiesen.

Die Forderung, die geplante Maßnahme aus Gründen des vorrangigen Flächenschutzes abzulehnen, wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der notwendigen Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen wird auf die Ausführungen unter C.3.5.9.2.2 verwiesen.

Die vorgelegte UVP berücksichtigt umfangreich die zu berücksichtigenden Schutzgüter. Zur Berücksichtigung des Klimaschutzes vgl. die Ausführungen oben unter C 3.5.7.

Auch aufgrund der der Auswirkungen auf das Landschaftsbild ist das Bauvorhaben nicht abzulehnen. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft wurden im UVP-Bericht (Planunterlage 19.4) betrachtet (siehe C.2.3). Es verbleiben Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild werden aber durch die vorgesehenen Maßnahmen, Neugestaltung des Landschaftsbildes mit landschaftstypischen Gehölzen und Bäumen sowie die landschaftsgerechte Eingrünung der Dammböschungen, Nebenflächen und Regenrückhaltebecken, soweit möglich abgemildert und ausgeglichen (vgl. die Ausführungen unter C.3.5.6.3.4).

Das Bauvorhaben ist auch nicht aus Gründen des Erholungsschutzes abzulehnen. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch wurden im UVP-Bericht (Planunterlage 19.4) betrachtet (siehe C.2.3). Es verbleiben keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch. Die Beeinträchtigungen des Erholungsraumes werden durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie Aufrechterhaltung und Wiederherstellung von Freiraumverbindungen, ausgeglichen.

Zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange wird auf C.3.5.6.2 verwiesen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, die sich auf entsprechende Stellungnahmen der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde stützt, ist die vorgelegte saP schlüssig und nachvollziehbar.

Die Einwendung, das Bauvorhaben aus Gründen des Lärmschutzes abzulehnen wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter C.3.5.5.1 bis C.3.5.5.1.5 verwiesen. Nach den Ergebnissen der Lärmberechnungen (Planunterlage 17) gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 werden die gesetzlichen Grenzwerte bei allen Gebäuden auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch vorhandene Verkehrswege eingehalten. Es besteht somit kein Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzwälle.

Die Forderung, das Bauvorhaben aus Gründen des Hochwasserschutzes abzulehnen, wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen zum Hochwasserschutz unter C.3.5.8.1 verwiesen. Der durch die Dammbauwerke im Überschwemmungsgebiet des Mains verursachte Retentionsraumverlust muss ausgeglichen werden. Der Umfang dieses Ausgleichs wurde durch eine hydraulische Berechnung der Ingenieurgesellschaft Köhler ermittelt. Variantenuntersuchungen haben ergeben, dass der gewählte Standort im Bereich von Bau-km 2+640 bis 3+000 rechts der Bundesstraße 289 neben der GVS nach Witzmannsberg am günstigsten ist. Die durchgeführte Abflussberechnung hat keine nennenswerte Verschlechterung der Abflussverhältnisse bei einem gemäß den Regelwerken zugrunde zulegenden 100-jährigen Hochwasserereignis des Mains ergeben. Der durch die Dammbauwerke verursachte Retentionsraumverlust wird eingriffsnahe durch einen Geländeabtrag vollständig ausgeglichen. Zur Erhaltung des Retentionsraumes nördlich der Bahnstrecke Bamberg - Hof und zur Sicherstellung der Anbindung an das Überschwemmungsgebiet des Mains werden in der neuen Trasse mehrere Durchlässe vorgesehen.

### 3.5.10.2 Beschilderung

Einwendungen und Forderungen hinsichtlich der Beschilderung durch das Staatliche Bauamt Bayreuth während der Straßenbauarbeiten und der neuen OU werden zurückgewiesen.

Eine Beschilderungsplanung ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Beschilderungen durch die Staatlichen Bauämter erfolgen grundsätzlich nach den geltenden Richtlinien bzw. der StVO.

### 3.5.10.3 Freihaltung und Wiederherstellung von Zufahrten

Viele Einwender fordern, dass die Zufahrt zu ihren eigenen und / oder zugepachteten Grundstücken während der Baumaßnahmen uneingeschränkt möglich ist. Zudem werden durch die Baumaßnahmen Schäden an den Zufahrten befürchtet.

Der Vorhabenträger sichert zu, dass Grundstückszufahrten, die durch den Bau der OU Mainroth – Rothwind - Fassoldshof im Zuge der B 289 und der damit zusammenhängenden Baumaßnahmen abgeschnitten werden, an geeigneter Stelle wiederhergestellt werden, es sei denn, das betreffende Grundstück ist anderweitig ausreichend erschlossen. Die Zufahrtsbreite und deren Längsneigung werden in Abstimmung mit dem jeweils betroffenen Eigentümer entsprechend den jeweiligen landwirtschaftlichen Erfordernissen im Zuge der Bauausführungsplanung festgelegt. Zufahrten zu landwirtschaftlich genutzten Grundstücken werden für eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung dieser Flächen während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten bzw., soweit erforderlich, durch mit den Betroffenen abzustimmende provisorische Zufahrten gewährleistet. Die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen einschließlich der Grundstücksentwässerung wird während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sichergestellt. Auch wird vor Beginn der Baumaßnahme eine Beweissicherung durchgeführt.

Diese Einwendungen sind daher mit den Zusicherungen des Vorhabenträgers erledigt. Die Zusagen wurden in den Auflagen A.3.4.7 und A.3.4.8 aufgenommen.

Hinsichtlich der Einwendung von P15 ist die Zufahrt zu Fl.Nr. 166 Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach über den bestehenden öFW Fl.Nr. 165 Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach und das öffentliche Wegenetz in Schwarzach b. Kulmbach möglich. Die Unterführung der Pfarrgasse südlich von Schwarzach b. Kulmbach ist mit einer Gesamthöhe von 4,50 m und einer Gesamtbreite von 13,60 m auch für die Durchfahrt von landwirtschaftlichem Großgerät ausreichend dimensioniert.

Hinsichtlich der Einwendungen von P22 zur Zufahrt zu den Fl.Nrn. 156/1 und 157/1 Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach wird der Vorhabenträger die Ausgestaltung der Zufahrt in Abstimmung mit den Eigentümern entsprechend den jeweiligen landwirtschaftlichen Erfordernissen im Zuge der Bauausführungsplanung festlegen. Die Zufahrt zur Fl.Nr. 156/1 ist während und nach Umsetzung der Baumaßnahme gewährleistet.

Die Forderungen von Einwender P1 wurden unter Auflage A.3.8.2 berücksichtigt.

Verschiedene Einwender forderten für Ihre Anliegen eine Beweissicherung. Diese sind gesammelt unter Auflagen A.3.8.4 und A.3.8.5 und berücksichtigt.

Die Forderungen von Einwender P8 wurden unter Auflage A.3.8.6 berücksichtigt.

Die Forderungen von Einwender P9 wurden unter Auflage A.3.8.7 berücksichtigt.

Die Forderungen von Einwender P30 wurden unter Auflage A.3.8.9 berücksichtigt.

#### 3.5.10.4 Hangsicherungsmaßnahmen

Einige Einwender fordern eine fachgerechte Hangsicherung an Stellen, an denen im Bereich des Trassenverlaufs der Höhenunterschied von geplanter Bundesstraße zu bestehendem Gelände erheblich ist.

Diese Einwendungen sind erledigt, da der Vorhabenträger eine Sicherung der Straßendämme und –einschnitte gegen Erosion gewährleisten wird (Auflage A.3.4.10).

#### 3.5.10.5 Zugang zu den Mainauen

Einige Einwender befürchten, dass durch die Trasse der OU der Zugang für Fußgänger aus Mainroth in die Mainauen erschwert wird.

Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Ein Zugang zu den Mainauen von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof aus ist weiterhin gewährleistet. Hierfür kann die Überführung der GVS nach Witzmannsberg an der Landkreisgrenze oder der Bahnübergang „Horlache“ südlich von Mainroth und im weiteren Verlauf der Main-Radweg genutzt werden.

#### 3.5.10.6 Träger von Versorgungsanlagen

Soweit sich Leitungsträger - wie hier - mit den in der Planunterlage 11 (Registrierungsverzeichnis) beantragten Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine weiteren Regelungen getroffen werden.

Eine Übersicht über die im Vorhabenbereich vorhandenen und ggf. zu sichern den und/oder zu verlegenden Ver- und Entsorgungsleitungen ist im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) enthalten. In Planunterlage 11 sind die entsprechenden Leitungen unter lfd. Nr.8 aufgeführt.

Die von der Maßnahme tangierten Leitungsträger werden rechtzeitig informiert (Auflagen A.3.1.1 bis A.3.1.3).

Den Stellungnahmen und den darin enthaltenen Forderungen der Deutschen Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 11.08.2023) wurde durch Aufnahme der Nebenbestimmungen A.3.7.1.1 bis A.3.7.1.2 Rechnung getragen. Seitens der Deutschen Telekom Technik GmbH bestehen gegen das geplante Bauvorhaben keine Einwendungen.

Gemäß der Stellungnahme der PLEdoc GmbH (Schreiben vom 20.06.2023, Az.: 20230603633) ist die im Anhörungsverfahren beteiligte Ferngas Netzgesellschaft mbH nicht von der geplanten Maßnahme betroffen.

Der Stellungnahme und den darin enthaltenen Forderungen der Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH (Schreiben vom 05.09.2023, Az.: S01275496) wurde durch Aufnahme der Nebenbestimmungen A.3.1.3 Rechnung getragen. Seitens der Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH bestehen gegen das geplante Bauvorhaben keine Einwendungen.

Gemäß der Stellungnahme der BIL eG Leitungsauskunft vom 20.09.2023 ist die im Anhörungsverfahren beteiligte Lumen Technologies Germany GmbH nicht von der geplanten Maßnahme betroffen.

### 3.5.10.7 Belange des Eisenbahnverkehrs

Die unter A.3.7.8.1 bis A.3.7.8.4 des Beschlusstenors aufgenommene Auflagen berücksichtigten die Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Nürnberg, vom 29.08.2023, Nr. 65149-651pt/011-2023#425. Den darin aufgestellten Forderungen trägt die festgestellte Planung weitgehend Rechnung.

Unter Zugrundelegung der Formulierungen des Schreibens des Eisenbahn-Bundesamts geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass für die von der Bahn zu erwerbenden Teilflächen der Flurstücke 309/8, Gmkg. Mainroth, 384/6 Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach sowie 1207/7 Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach – sollten diese von der Widmung zu Bahnbetriebszwecken noch umfasst sein – ein Freistellungsverfahren gemäß § 23 AEG mit Erfolg durchgeführt werden kann. Ein solches ist jedoch separat beim Eisenbahnbusdesamt zu beantragen. Die Entwidmung ist nicht von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst. Der Baubeginn für das Straßenbauvorhaben ist insoweit aufschiebend bedingt (Auflage A.3.7.8.1). Sollte eine Freistellung wider Erwarten nicht möglich sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde ergänzende Entscheidungen vor.

Bei den geplanten Abschnitten des Radweges (RV-Nrn. 5.4 und 5.22) bei Bauwerk 0-1 und 3-3 wurden die geltenden Mindestabstände mit der DB InfraGO AG abgestimmt und werden eingehalten.

Hinsichtlich der durch die Baumaßnahme überplanten Fernmeldekabel bei Bauwerk 0-1 (Bau-km. 0+843) und Bauwerk 3-3 (Bau-km. 3+856) wird der Vorhabenträger die notwendigen Anpassungen rechtzeitig vor Baubeginn mit der DB InfraGO AG abstimmen.

Anpassungen bei den Entwässerungsanlagen der Bahn im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs "Rothwind – Mühlweg" bei Bahn-km 53,183 notwendig werden, werden vom Vorhabenträger in der Ausführungsplanung eruiert und mit der DB InfraGO AG abgestimmt.

Die unter A.3.7.8.5 bis A.3.7.8.45 des Beschlusstenors aufgenommenen Auflagen tragen den Stellungnahmen der DB InfraGo AG, vom 28.08.2023 (Az.: TOEB-BY-23-162652), 11.07.2024 (Az.: I.II-S-N-K Ad) und 12.07.2024 (Az.: TOEB-BY-23-162652-1) Rechnung und berücksichtigen eisenbahnrechtliche Belange.

Hinsichtlich einer möglichen zukünftigen Elektrifizierung der Bahnstrecke Bamberg – Hof wurden vom Vorhabenträger die Bauwerke bereits für eine spätere Elektrifizierung der Bahnstrecke ausgebildet.

Die Einleitungsmengen an den Einleitungsstellen E3, E5, E6 und E8 werden durch den Neubau der OU zum Bestand nicht erhöht. Die vier Entwässerungsabschnitte dienen auch nur zur Ableitung von im Gelände anfallenden, nicht verunreinigten Oberflächenwasser. Eine Behandlung oder Rückhaltung ist nicht notwendig. Daher sind durch die Maßnahme keine negativen Auswirkungen hinsichtlich der Bahnentwässerung zu befürchten.

Auf der Strecke 5100 Bamberg-Hof befinden sich drei Bahnübergänge (BÜ) bei Bahn-km 51,135 „Mainroth-West“, Bahn-km 51,689 „Mainroth-Horlache“ und Bahn-km 53,183 „Rothwind“.

Diese BÜ bildeten eine sogenannte BÜ-BÜ-Kette; die alten BÜ-Sicherungsanlagen (BÜSA) waren miteinander verschaltet. Wegen einer technischen Auflage (TM 3-2015-10002 I.NPS3) musste die BÜ-BÜ-Kette aufgelöst werden. Bei der Auflösung wird (gem. TM 1-2018-10317 I.NPS 3, Variante 2) in zwei Schritten vorgegangen.

Im ersten Schritt wurde die BÜ-BÜ-Kette durch neue BÜ-Sicherungsanlagen (BÜSA) aufgelöst. Die neuen BÜSA sind in erster Linie signaltechnische Anlagen, dazu gibt es neue Kabelführungssysteme (Tröge, Schächte und Gleiskeuerungen) entlang der Strecke auf Bahngrund. Dies hat in seinem jetzigen Zustand keine Auswirkungen auf die Verlegung der B 289.

Im zweiten Schritt sind die Bahnübergänge, die sich im Baufeld befinden, nach dem aktuellen Stand der Technik zu ertüchtigen. Die Frist dafür beträgt maximal 6 Jahre; sie endet also im Oktober 2026.

Hinsichtlich des Bahnübergangs „Mainroth-West“ gibt es keine Unstimmigkeiten. Laut DB InfraGO gibt es einen rechtsgültigen Planfeststellungsbeschluss, der die ersatzlose Beseitigung des BÜ zum Inhalt hat. In der Planunterlage 5 Blatt 2 ist der Bahnübergang mit einem Textfeld erkenntlich gemacht. Der Umstand, dass der Bahnübergang beseitigt wird, kann aus dem Planfeststellungsbeschluss entnommen werden. Eine weitergehende Kennzeichnung ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht notwendig.

Zu dem Bahnübergang „Mainroth-Horlache“ ist festzustellen, dass der BÜ außerhalb des Planfeststellungsbereiches liegt und durch die vorliegende Planung nicht berührt wird. Aus Sicht der DB InfraGO erfordert die technische Situation der Bahnübergangssicherungsanlagen dringend deren Erneuerung. Bis Oktober 2026 ist der BÜ auf den Stand der Technik zu bringen. Aus Sicht der DB InfraGO biete sich mit der Verlegung der B 289 nun die Gelegenheit eine regelkonforme Lösung zu schaffen. Nach der gegenständlichen Planung sei es den Nutzern des Bahnüberganges mit Zielen südlich der verlegten B 289 werden nach der aktuellen Planung des Staatlichen Bauamts Bayreuth -von Norden aus der Ortschaft Mainroth kommend- in Richtung Süden nach dem Überqueren des Bahnüberganges 51,689 „Mainroth - Horlache“ ca. 750 m in Richtung Westen fahren, dort die verlegte B 289 unterqueren und dann wieder ca. 850 m zurück auf die andere Seite der B 289 fahren. Insgesamt ergäbe sich dadurch ein Umweg von ca. 1.600m für die Nutzer dieses Weges. Die DB InfraGO sieht einen Mangel in der Planung, da in der gegenständlichen Planung nicht berücksichtigt sei, dass der BÜ „Mainroth – Horlache“ aus Gründen der Sicherheit dringend geändert werden müsse und dass diese Änderung und die Verlegung der B 289 sich gegenseitig beeinflussen würden.

Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch der Ansicht, dass eine Verflochtenheit zwischen der notwendigen Ertüchtigung des BÜ und der geplanten OU nicht besteht. Die Umgestaltung des Bahnübergangs kann unabhängig vom Bau der OU durch die DB InfraGO erfolgen. Dies zeigt sich auch darin, dass die DB InfraGO schon seit 2003 Ausbauvarianten für den BÜ prüft. Auch eine mögliche Sperrung des BÜ hat einen geringen Einfluss auf den landwirtschaftlichen Verkehr, da die Anlagen südlich der neuen B 289 von Osten über den Main-Radweg erreichbar sind. Zudem hat die DB InfraGO bis Oktober 2026 den Bahnübergang zu ertüchtigen. Da nach der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses erst noch die Ausführungsplanung durch den Vorhabenträger erstellt werden muss, ist Baubeginn vor Oktober 2026 mehr als fraglich. Laut Staatlichen Bauamt Bayreuth ist ein Baubeginn frühestens in 2027 anvisiert. Deshalb muss die DB InfraGO selbstständig vorher tätig werden. Die Forderung der DB InfraGO wird zurückgewiesen.

Der Bahnübergang „Rothwind“ wird im Zuge der Baumaßnahme aufgelassen. Witzmannsberg ist zukünftig über das neue Brückenbauwerk an der Landkreisgrenze erreichbar. Über die Auflassung besteht Einigkeit zwischen der DB InfraGO und dem Vorhabenträger.

Im Zuge der Fertigstellung der OU befürchtet Einwender P20, dass der Bahnübergang „Mainklein - Ost“ verlegt und der Bahnübergang „Mainklein - West“ geschlossen werden. Dadurch hätte Mainklein keine Bahnübergänge mehr und keine Verbindung zwischen den beiden Dorfseiten. Die Verlegung des Bahnübergangs „Mainklein - Ost“ würde die Lebensqualität aller Mainkleiner beeinträchtigen. Einwender P20 fordert den Bahnübergang „Mainklein - Ost“ in den Planungen der OU zu berücksichtigen.

Die Einwender P33 und P39 fordern im Zuge der Ortsumgehung eine Reaktivierung des Bahnübergangs „Mainroth - Ost“.

Diese Einwendungen und Forderungen sind zurückzuweisen.

Die bauliche Ertüchtigung weiterer Bahnübergänge in der Umgebung der geplanten OU sind in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht zu behandeln. Auch die DB InfraGO teilt diese Ansicht in seiner Stellungnahme vom 28.08.2023.

### 3.5.10.8 Belange des Denkmalschutzes

Mit Schreiben vom 15.09.2023 (Az.: P-2011-1103-5\_S2) teilte das BayLfD mit, dass Baudenkmäler durch die Planung nicht betroffen sind. Hinsichtlich Bodendenkmäler gibt es großflächige Vermutungen.

Mit den unter A.3.7.7.1 bis A.3.7.7.6 des Beschlusstenors aufgenommenen Auflagen wurde der Stellungnahme des BayLfD vom 15.09.2023 Rechnung getragen und die denkmalpflegerischen Belange werden berücksichtigt.

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

### 3.5.10.9 Belange des Landkreises Kulmbach und des Landratsamtes Kulmbach

Der Landkreis Kulmbach sprach sich in der 24. Sitzung des Kreisausschusses am 25.09.2023 grundsätzlich für den Bau der OU aus. Die Forderung nach einer Anpassung der AS Fassoldshof durch direkten Anschluss der KU 30 und die B

289 (neu) und Abzweigung der GVS nach Fassoldshof von der KU 30 wird zurückgewiesen. Aufgrund der höheren prognostizierten Verkehrsbelastung auf der GVS nach Fassoldshof ist die geplante Ausbildung der AS Fassoldshof beizubehalten.

Der Landkreis stimmt dem Umstufungskonzept des Vorhabenträgers zu. Der Vorhabenträger sagt zu, dass zwischen dem Landkreis Lichtenfels und der Bundesrepublik Deutschland als bisherigem Straßenbaulastträger der Bundesstraße eine Umstufungsvereinbarung geschlossen wird. Vor der Umstufung findet eine gemeinsame Begehung zur Bewertung des baulichen Zustandes statt.

Mit Schreiben vom 28.09.2023 (Az.: SG 33 – AV-2023-265) beteiligten sich die verschiedenen Fachstellen im Landratsamt Kulmbach am Planfeststellungsverfahren.

Hinsichtlich der Ausführungen zur fehlenden Berücksichtigung der DIN 18005 und der Lärmberechnung, wird auf die Ausführungen unter C.3.5.5.1 und dort insbesondere auch auf die Ausführungen unter C.3.5.5.1.5 verwiesen. Die Forderung ist zurückzuweisen.

Wie schon unter C.3.5.1 ausgeführt, war bei der Planung der OU kein Raumordnungsverfahren durchzuführen.

Entgegen den Ausführungen des Landratsamtes Kulmbach wurden beim Variantenvergleich unter 3.3 in der Planunterlage 1 eine Entscheidungsmatrix verwendet. Auch wird in Planunterlage 1 unter 3.3 nachvollziehbar erklärt, warum die Variante 3 (Nordvariante) nicht gewählt wurde. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Ansicht des Vorhabenträgers, dass die Variante 3 gegenüber den anderen Linien signifikante Nachteile offenbart.

Das Landratsamt Kulmbach bezweifelt, dass die Immissionsgrenzwerte an den Wohnhäusern in der Pfarrgasse 18 und Pfarrgasse 10 eingehalten werden, da in der Isophonendarstellung in Unterlage 17 höhere Lärmpegel an den Wohnhäusern erkennbar sind. Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Die schalltechnischen Berechnungen wurden von dem Ingenieurbüro GEO.VER.S.UM Cham erbracht. Die scheinbare Diskrepanz zwischen Rasterlärmkarten und Einzelpunktberechnungen ist darin begründet, dass es bei Rasterweiten von 5 m zu Ungenauigkeiten in der Kartendarstellung kommt und bei den Einzelpunktberechnungen natürlich durch die Stellung der Gebäude zu Unterschieden in den Einfallwinkeln kommt. Die Einzelpunktberechnungen sind genau; die Rasterlärmkarten dienen nur einer "orientierenden" Darstellung.

Aus der Planunterlage 17 ist ersichtlich, dass der 5 dB Bonus für die Schiene bei der Berechnung nicht gesetzt wurde.

Die geforderten Auflagen zum Lärmschutz wurden unter A.3.2 aufgenommen.

Die Tiefbauverwaltung im Landratsamt Kulmbach forderte die Ausbildung der AS Fassoldshof anzupassen. Statt der vorgesehenen Planung sollte die KU 30 direkt an die B 289 erfolgen und der Anschluss der GVS nach Fassoldshof nur von der KU 30 abzweigen. Diese Forderung wird zurückgewiesen. Der Gesamtverkehr auf der GVS nach Fassoldshof wird nach dem Bau der OU rund dreimal so hoch sein, wie auf der KU 30. Um die Leichtigkeit des Verkehrs sicherzustellen, wird die geplante Ausbildung der Anschlussstelle beibehalten. Im Erörterungstermin gab das LRA Kulmbach zu bedenken, dass die momentane Ausgestaltung der AS Fassoldshof für den Winterdienst schwierig sei, da zwei Kreuzungsbereiche nah nebeneinander liegen. Der Vorhabenträger sagte eine Prüfung der baulichen Ausgestaltung zu. Bei der Prüfung kam das Staatliche Bauamt Bayreuth zu dem Ergebnis, dass eine Umgestaltung aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung nicht sinnvoll sei.

### 3.5.10.10 Belange des Landkreises Lichtenfels und des Landratsamtes Lichtenfels

Der Landkreis Lichtenfels sprach sich im Schreiben des Landratsamtes Lichtenfels vom 23.08.2023, AL 4 – SG 45 Az.: 6312.21, für den Bau der OU aus. Der Landkreis stimmt dem Umstufungskonzept des Vorhabenträgers zu. Der Vorhabenträger sagt zu, dass zwischen dem Landkreis Lichtenfels und der Bundesrepublik Deutschland als bisherigem Straßenbaulastträger der Bundesstraße eine Umstufungsvereinbarung geschlossen wird. Vor der Umstufung findet eine gemeinsame Begehung zur Bewertung des baulichen Zustandes statt.

Mit Stellungnahme vom 24.08.2023 (Az.: AL 4 – SG45, Az. 6312.21) beteiligte sich das Landratsamt Lichtenfels im Anhörungsverfahren.

Die Anmerkungen zu den Maßnahmen 1.2 V, 7 A<sub>CEF</sub> und 9 A<sub>CEF</sub> wurden unter A.3.3.39 bis A.3.3.41 übernommen.

Der vorgeschlagene Maßnahmenumfang der ökologischen Baubegleitung wurde unter A.3.3.5 übernommen.

Das Staatliche Bauamt Bayreuth sagt zu, dass die Bundesstraße B 289 (neu) – wie in den Planunterlagen beschrieben – eine Straßenoberfläche aus lärmtechnisch optimierten Asphalt erhält. Bei einer späteren Erneuerung der Fahrbahndecke gelten die selben Korrekturwerte. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung der Lärm- und Staubemissionen während der Bauphase wurden unter A.3.2.2 bis A.3.2.5 übernommen.

Hinsichtlich der potentiellen Kampfmittelbelastung im Bereich von Mainroth hat das Staatliche Bauamt Bayreuth zugesagt, dass der Stellungnahme beigefügte Merkblatt des Bayerischen Staatsministerium des Inneren zu beachten (siehe A.3.5.29)

### 3.5.10.11 Belange der Stadt Burgkunstadt

Die Stadt Burgkunstadt sprach sich in ihrem Stadtratsbeschluss vom 08.08.2023 gegen das vorgesehene Abstufungskonzept für die künftige B 289 (alt) aus und forderte, das Teilstück von der Einmündung der LIF 14 (Gärtenrother Straße) in die derzeitige B 289 bis zur Gemarkungsgrenze Landkreise Lichtenfels / Kulmbach zukünftig auch als Kreisstraße vorzusehen.

Diese Forderung ist zurückzuweisen. Gemäß Art. 3 Nr. 2 BayStrWG haben Kreisstraßen eine überörtliche Verkehrsfunktion. Überörtlich bedeutet auch, dass die Verkehrsbeziehungen zwischen mehr als zwei Gemeinden gegeben sein müssen, was hier nicht der Fall ist („kleinräumige Verkehrsbedeutung“). Der sogenannten Netzfunktion kommt bei Kreisstraßen eine entscheidende Bedeutung für die Bestimmung der Verkehrsbedeutung zu, auf den Art. 3 BayStrWG zur Bestimmung der richtigen Straßenklasse abstellt. Die Verkehrsbelastung ist grundsätzlich nicht für die Bestimmung der Straßenklasse heranzuziehen. Es kommt immer auf die Art des Verkehrs an (kleinräumig, großräumig, Verhältnis der Verkehrsarten zueinander). Allein aus der Netzfunktion des neu geordneten Straßennetzes kann ersehen werden, dass hier keine überörtliche Verkehrsbedeutung mehr vorliegt. Die Abstufung der B 289 (alt) zur Orts- bzw. Gemeindeverbindungsstraße in dem Abschnitt wird beibehalten.

Das Staatliche Bauamt Bayreuth sagt zu, dass zwischen der Stadt Burgkunstadt und der Bundesrepublik Deutschland als bisherigem Straßenbaulastträger der Bundesstraße eine Umstufungsvereinbarung geschlossen wird. Vor der Umstufung findet eine gemeinsame Begehung zur Bewertung des baulichen Zustandes statt.

Hinsichtlich der Forderung der Stadt Burgkunstadt trotz der eingehaltenen Lärmschutzwerte zusätzlich einen aktiven Lärmschutz anzubringen, wird auf die Ausführungen unter C.3.5.5.1 und dort insbesondere auch auf die Ausführungen unter C.3.5.5.1.5 verwiesen. Die Forderung ist zurückzuweisen.

Nach dem Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren wurde die häufige Forderung nach Lichtsignalanlagen an den beiden Anschlussstellen von der Verkehrskommission des Landkreis Kulmbach beraten. Nach Festlegung der Verkehrskommission werden die Anschlussstellen Mainroth und Fassoldshof mit Lichtsignalanlagen ausgestattet.

Die Stadt Burgkunstadt fordert, dass der Kurvenradius der Einmündungsstraße an der AS Mainroth soweit wie möglich reduziert wird, damit auch der Eingriff in den Hang und der Flächenverbrauch so weit wie möglich reduziert werden kann. Diese Forderung ist zurückzuweisen. Die Trassierung der Anschlussstelle Mainroth wurde entsprechend den geltenden Richtlinien geplant. Der Flächenverbrauch ist erforderlich und wurde dabei auf das technisch notwendige Mindestmaß reduziert.

Die Forderung des Marktes Burgkunstadt auf der B 289 aus Richtung Kulmbach kommend eine Linksabbiegespur für die Mainecker Straße (LIF 18) vorzusehen wird zurückgewiesen. Die Kreuzung in Mainklein ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Der Vorhabenträger sagte ein Beweissicherungsverfahren für das Begleitwege- netz vor Beginn der Baumaßnahme zu (siehe Auflage A.3.8.4.2).

#### 3.5.10.12 Belange der Gemeinde Altenkunstadt

Die Gemeinde Altenkunstadt beteiligte sich im Anhörungsverfahren.

Die Gemeinde Altenkunstadt hat keine Bedenken gegen das Bauvorhaben.

Die Forderung nach einer ausreichenden Beschilderung des Main-Radweges während der Bauphase wird in der Auflage A.3.7.6.1 berücksichtigt.

#### 3.5.10.13 Belange des Marktes Mainleus

Mit der Stellungnahme vom 30.08.2023 beteiligte sich der Markt Mainleus im Anhörungsverfahren.

Nachdem die im ersten Anhörungsverfahren eingereichten Punkte in den Planunterlagen berücksichtigt wurden, bestehen gegen die Planunterlagen keine grundsätzlichen Einwände.

Die Forderung zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung für die Ortschaft Rothwind wird in der Auflage A.3.7.2.1 berücksichtigt.

Soweit die gemeindlichen Forderungen Lärmschutzmaßnahmen betreffen, wird hinsichtlich dieser Einwendungen auf die Ausführungen unter C.3.5.5.1 und dort insbesondere auch auf die Ausführungen unter C.3.5.5.1.5 verwiesen.

Im Übrigen ist zur der Stellungnahme des Marktes Mainleus noch Folgendes auszuführen.

Die Forderung nach einem Tunnel für Fußgänger und Radfahrer auf der alten GVS von Rothwind nach Witzmannsberg unterhalb der Bahnstrecke und der geplanten Umgehung wird zurückgewiesen. Eine Unterführung im Bereich der alten GVS von Rothwind nach Witzmannsberg ist aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers, der Parallellage zur Bahnstrecke Bamberg – Hof sowie der Nähe des Mastes Nr. 35 der 110-kV-Freileitung technisch nur schwer umsetzbar und wirtschaftlich nicht vertretbar. Zudem ist ein Zugang zu den Mainauen von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof aus weiterhin gewährleistet. Hierfür

kann die Überführung der Gemeindeverbindungsstraße nach Witzmannsberg an der Landkreisgrenze oder der Bahnübergang „Horlache“ südlich von Mainroth und im Weiteren der Main-Radweg genutzt werden.

### 3.5.10.14 Belange des Kiesabbaus

In der Mainaue befindet sich auch ein Vorranggebiet für den Kiesabbau. Die Firma Dietz Kies und Sand GmbH & Co. KG betreibt einen Kiesabbau im östlichen Bereich des Landkreises Kulmbach.

Der bestehende Kiesabbau wurde mit dem Planfeststellungsbescheid (Az.36-641/15) vom 26.03.1998 durch das Landratsamt Lichtenfels bis zur Landkreisgrenze Lichtenfels / Kulmbach als Nassabbau genehmigt. Dieses Gebiet ist zu rund  $\frac{2}{3}$  abgebaut, d.h. die Abbauabschnitte I bis IV des Planfeststellungsbescheides sind bereits ausgekieselt, die Abschnitte V und VI befinden sich im Abbau.

Die Firma Dietz Kies und Sand GmbH & Co. KG beabsichtigt, das bestehende Kiesabbaugebiet in der Gemarkung Mainroth über die Landkreisgrenze Lichtenfels / Kulmbach hinaus in das westliche Gemeindegebiet des Marktes Mainleus, südwestlich der Ortslage Rothwind, zu erweitern. Die geplante Erweiterungsfläche schließt sich direkt an die östliche Grenze der genehmigten Abbaufläche an und umfasst ca. 25 ha.

Das geplante Abbauvorhaben befindet sich in der Gemeinde Mainleus in der Gemarkung Schwarzach b. Kulmbach, Landkreis Kulmbach, Regierungsbezirk Oberfranken in der Region Oberfranken-Ost (5). Die Erweiterungsfläche befindet sich vollständig im Umgriff der Vorrangfläche SD/KS 1 „Schwarzach b. Kulmbach“.

Das entsprechende wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren, gemäß § 68 WHG, sowie § 70 WHG i.V.m. Art 69 BayWG i.V.m. Art 72 ff. BayVwVfG für die geplante Erweiterung, wird beim Landratsamt Kulmbach geführt (Az.: SG34-641). Am 07.08.2023 wurde der Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der wasserrechtlichen Gestattungen für den Kiesabbau am Landratsamt Kulmbach eingereicht.

Die beantragte Erweiterungsfläche schließt östlich an die momentan im Abbau befindlichen Flächen der Gemarkung Mainroth / Landkreis Lichtenfels an. Die Erweiterungsfläche erstreckt sich auf folgende Flurstücke des Marktes Mainleus in der Gemarkung Schwarzach b. Kulmbach im Landkreis Kulmbach: **1836 – 1837** (1836/0, 1837/0), **1839** (1839/0), **1841 – 1843** (1841/0, 1842/0, 1843/0), **1853 – 1857** (1853/0, 1854/0, 1855/0, 1856/0, 1857/0), **1861 – 1865** (1861/0, 1862/0, 1863/0, 1864/0, 1865/0), **1867** (1867/0), **1869 – 1874**

(1869/0,1870/0,1871/0,1872/0,1873/0,1874/0) und **1876 – 1880**  
(1876/0,1877/0,1878/0,1879/0,1880/0).

Das Bauvorhaben des Staatlichen Bauamts Bayreuth und dasjenige der Abbaufirma überschneiden sich also in Teilbereichen, insbesondere im Abbaubereich III des Kiesabbauvorhabens. Um eine gegenseitige Behinderung bei der Verwirklichung der Bauvorhaben auszuschließen, haben die Firma Dietz Kies und Sand GmbH & Co. KG und das Staatliche Bauamt Bayreuth eine privatrechtliche Vereinbarung vom 06. / 21.12.2022 geschlossen, welche die örtlichen und zeitlichen Nutzungsmöglichkeiten und –bedingungen in den sich überschneidenden Teilbereichen regelt. Die materiellrechtlichen Anforderungen (z.B. naturschutzrechtlicher und wasserrechtlicher Art) an die Umsetzung der Straßenplanung können also ebenso eingehalten werden, wie für die Umsetzung des Kiesabbaus. Unter diesen Voraussetzungen wurde mit Bescheid der Regierung von Oberfranken vom 30.08.2024 eine Ausnahme von der fernstraßenrechtlichen Veränderungssperre gemäß § 9a Abs. 5 FStrG erteilt.

So entsteht auch kein Konflikt dadurch, dass für den Bau der OU die Fl.Nrn. 1836, 1837, 1838, 1839, 1841, 1842 und 1843 für die Ausgleichsmaßnahmen 10.1 A<sub>CEF</sub> und 11.2 A in Anspruch genommen werden.

Bei der Ausgleichsmaßnahme 10.1 A<sub>CEF</sub> handelt es sich um eine vorgezogene Maßnahme, die vor Beginn der Straßenbauarbeiten umgesetzt wird.

Auch wird die Erweiterungsfläche z.T. als Retentionsraumausgleich für das Bauvorhaben berücksichtigt.

In der Stellungnahme vom 24.08.2023 (Az.: ROF-SG26-3851.1-3-3704-2) fordert das Sachgebiet 26, dass trotz der geplanten Ortsumgehung, die damit einhergehenden Maßnahmen für den Ausgleich und an der 110-kV-Freileitung ein uneingeschränkter Abbau auf den tangierten Vorrangflächen für Sand und Kies SD/KS 1 möglich bleiben muss.

Durch die geschlossene privatrechtliche Vereinbarung wird der mögliche Abbau der Lagerstätte sichergestellt.

Der Einwender P4 befürchtet, dass die Erd- und Kiesmassen aus dem Retentionsraum direkt für den Damm beim Straßenbau genutzt wird ohne dass die betroffenen Eigentümer eine Entschädigung erhalten. Diese Befürchtung ist zurückzuweisen, da der Kiesabbau und der Straßenbau nicht zur selben Zeit durchgeführt werden. Auf der Fläche des Kiesabbaus wird auch die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme 10.1 A<sub>CEF</sub> hergestellt. Diese wird vor Beginn der Straßenbauarbeiten durchgeführt.

### 3.5.11 Behandlung Stellungnahmen und Einwendungen zu Anpassungen an 110-kV-Freileitung

Mit Schreiben vom 10.08.2023 (Az.: ID 9199) teilte die Bayernwerk Netz GmbH mit, dass keine grundsätzlichen Einwendungen gegen das Planungsvorhaben bestehen, wenn der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der bestehenden Anlagen nicht beeinträchtigt werden und insbesondere die gem. einschlägiger Vorschriften erforderlichen Mindestabstände zwischen Bauwerksteilen, Verkehrswegen usw. und den bestehenden Anlagen eingehalten werden.

Im Planungsbereich der OU befinden sich die 110-kV-Freileitung Ltg. Nr E90 (Mast Nrn. 25 – 42), 20-kV-Freileiungen, Kabel und Gasanlagen.

Die Bayernwerk Netz GmbH fordert, dass alle Bau- und sonstige Maßnahmen innerhalb der Leitungsschutzzone der Ltg. Nr. E90 frühzeitig im Detail abzustimmen sind. Die Auflage wurde unter A.3.9.3 übernommen.

Der Vorhabenträger sagt zu, die Hinweise der Bayernwerk Netz GmbH zur Ausführung der Arbeiten zu beachten (Auflage A.3.9.4).

In seiner Stellungnahme vom 24.08.2023 (Az.: AL 4 – SG45, Az. 6312.21) weist das Landratsamt Lichtenfels auf die Kompensation für den Eingriff in das Schutzwert Landschaftsbild in Form einer Ersatzzahlung hin. Die Masten Nr. 30 und 31 befinden sich im Landkreis Lichtenfels. Die Höhendifferenz von Altanlage zu Neuanlage entspricht in beiden Fällen mehr als 10 % und ist somit laut den Vollzugshinweisen zum Ausgleich bestimmter vertikaler Eingriffe gem. BayKompV erheblich. Der Vorhabenträger teilte mit, dass sich die Gesamtkosten pro Tonne Stahl seit Antragstellung erhöht haben und sich damit auch die Ersatzgeldzahlung gestiegen ist. Unter Auflage A.3.9.5 sind die Modalitäten der Ersatzgeldzahlung festgelegt.

Die Masten Nr. 35 und 37 befinden sich im Landkreis Lichtenfels. Die Höhendifferenz von Altanlage zu Neuanlage entspricht in beiden Fällen mehr als 10 % und ist somit laut den Vollzugshinweisen zum Ausgleich bestimmter vertikaler Eingriffe gem. BayKompV erheblich. Auch für diese Masten ist eine Ersatzgeldzahlung zu leisten (Auflage A.3.9.6).

Die Anmerkungen vom Sachgebiet 51 aus der Stellungnahme vom 18.09.2023 zu den Maßnahmen im Zuge der Masterhöhung und –verlegung der Stromleitungstrasse werden vom Vorhabenträger berücksichtigt (Auflagen A.3.3.5, A.3.3.26 – A.3.3.30).

In der Stellungnahme vom 28.09.2023 (Az.: SG 33 – AV-2023-265) teilte das Landratsamt Kulmbach mit, dass seitens der Bereiche Abfall-, Boden- und Altlastenrecht Einverständnis besteht, wenn die in der Planunterlage 16.1 dargestellten Maßgaben eingehalten werden.

Der Einwender P8 ist nicht damit einverstanden, dass die Fl.Nr. 346/2, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, vorübergehend in Anspruch genommen wird. Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Für die Umsetzung der Ortsumgehung sind auch die Maßnahmen an der 110-kV-Freileitung erforderlich. Der in den Planunterlagen dargestellte Flächenbedarf ist notwendig. Für die Arbeiten an der Freileitung ist am Ende der Seilzugstrecke (Mast Nr. 40) ein Windenplatz einzurichten. Die Inanspruchnahme der Fläche ist unvermeidlich. Die Inanspruchnahme ist jedoch zeitlich begrenzt und der Vorhabenträger hat zugesagt, in Anspruch genommene Flächen nach der Baumaßnahme wiederherzustellen. Auch erhält der Grundstückseigentümer für die in Anspruch genommene Fläche eine Entschädigung für die Dauer der Baumaßnahme.

Der Einwender P9 fordert, dass die Verstärkung von Mast und Fundament auf Fl.Nr. 1230, Gmkg. Mainroth, in Absprache mit ihm zu erfolgen hat. Auch fordert er für den verstärkten Mast und das verstärkte Fundament eine entsprechende Entschädigung. Auch der Einwender P34 (Fl.Nrn. 1256 und 1249, Gmkg. Mainroth) fordert für die Erneuerung der bestehenden Masten auf den Grundstücken eine Anpassung der Entschädigung aufgrund der neu entstehenden Verhältnisse. Hinsichtlich der Einwendungen wird auf C.3.6.1.2 verwiesen.

Der Einwender P22 fordert für Fl.Nr. 198, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, dass das Grundstück am Rande des Feldes zu befahren, um einen Schaden für den bewirtschaftenden Landwirt und Eigentümer möglichst gering zu halten. Auch sollte die temporäre Fläche für die Baustelle und die Zuwegung an den Randbereich des Grundstückes gelegt werden. Der Vorhabenträger sagt eine Befahrung am Rand des Grundstückes zu. Die Flächen für die vorübergehende Inanspruchnahme und die dingliche Sicherung für künftige Arbeiten am Mast, wie Provisorien, Trommel- und Windenplätze, müssen jedoch baulich bedingt in der vorgesehenen Lage bestehen bleiben. Die Zuwegung zu diesen Flächen erfolgt im Bedarfsfall ohne Anlage eines Weges, eine „temporäre Straße“, welche das Flurstück künftig zerteilt, ist nicht vorgesehen (Auflage 3.9.7).

## 3.6 Würdigung und Abwägung privater Einwendungen

3.6.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden

### 3.6.1.1 Flächenverlust, Existenzgefährdung

Der gesamte Flächenbedarf für das planfestgestellte Vorhaben beträgt ca. 38 ha (B 289 (neu) einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen). Der Flächenbedarf für den Bau der B 289 (neu) beträgt ohne A/E-Flächen ca. 23 ha. Davon entfallen 8,2 ha auf die Neuversiegelung und 14,8 ha auf die Überbauung mit unbefestigten Nebenflächen.

Die hierdurch entstehenden Auswirkungen 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 Vorranges anderer Belange nicht möglich.

Das planfestgestellte Neubauvorhaben ist auf der nunmehr dafür vorgesehenen Trasse einschließlich des hierfür konkret vorgesehenen landschaftspflegerischen Ausgleichskonzepts erforderlich. Das bedeutet gleichzeitig, dass der damit verbundene Flächenbedarf aus Grundstücken Privater in dem dargestellten Ausmaß notwendig ist.

Die Belange privater Betroffener, insbesondere wegen des Eingriffs in das Eigentum, wurden im Rahmen der erhobenen Einwendungen gewürdigt und in die Abwägung eingestellt. Insgesamt sind diese Belange nicht in einem Maße betroffen, dass ein Absehen von dem Vorhaben gerechtfertigt wäre. Schließlich wurde auch dem Faktor Landwirtschaft sowohl als allgemeinem öffentlichen Belang als auch bezüglich der einzelnen Landwirte große Beachtung geschenkt, wobei nicht verkannt wurde, dass gerade im Bereich der Auswahl der Ausgleichsflächen erhebliche Kollisionen mit dem verständlichen Wunsch der Landwirtschaft nach Erhalt ihrer land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen auftraten. Letztlich waren jedoch Defizite in allen Bereichen der eingangs geschilderten Zielsetzung als nachrangig einzuordnen.

Das Vorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von überwiegend landwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehender Grundstücksflächen nicht zu verwirklichen. Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs und des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerten Erhaltung des Besitzstandes bzw. der derzeit landwirtschaftlich oder auch gewerblich genutzten Grundstücke war das Interesse am vorgesehenen Straßenneubau höher zu bewerten.

Die sich aus der Flächeninanspruchnahme für den Einzelnen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls hinzunehmen.

Eine annehmbare Alternativlösung, die die vor allem landwirtschaftlich 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, Bewirtschaftungsschwerisse, Flächenausgleich durch Bereitstellung von Ersatzland, Übernahme von Restgrundstücken, Leistung von Umwegeentschädigungen usw.) sind mit Ausnahme der Frage einer geltend gemachten und belegten Existenzgefährdung grundsätzlich nicht Gegenstand dieser straßenrechtlichen Planfeststellung. Sie sind vielmehr in aller Regel erst im anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu klären. Alle sich darauf beziehenden Forderungen und Einwendungen waren daher in diesem Verfahren zurückzuweisen bzw. für erledigt zu erklären.

Bei der Nebenbestimmung A.3.4.4 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 den ausdrücklich geltend gemachten und mit 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 ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung landwirtschaftlicher Betriebe berührt. Nach den Agrarberichten gemäß § 5 Landwirtschaftsgesetz sollen die Lebensverhältnisse im ländlichen Raum verbessert werden und die in der Landwirtschaft Tätigen an der allgemeinen Einkommens- und Wohlstandsentwicklung teilhaben. Zu diesem Zweck ist eine leistungsfähige bäuerliche Landwirtschaft und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.

Die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist gemäß dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 31.10.1990, Az. 4 C 25.90, juris, danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen (Eigenkapitalbildung) erwirtschaften kann. Dabei darf allerdings die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebes nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb über längere Zeit besteht, nicht ausschlaggebend sein. Soweit eine gesicherte Existenz schon vor dem Eingriff nicht bestanden hat, kann eine Existenzvernichtung nicht die Folge des planfestgestellten Vorhabens sein. Die weitere Verschlechterung eines nicht existenzfähigen Betriebes ist somit grundsätzlich für die vorzunehmende Abwägung von nachrangiger Bedeutung.

Die Frage einer Existenzgefährdung landwirtschaftlicher 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.

Nach der Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, NVwZ 2010, 1295) kann nach allgemeiner und durch Sachverständigengutachten belegter Erfahrung der Verlust von bis zu 5 % der Betriebsfläche (Eigentumsflächen und langfristig gesicherte Pachtflächen) einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb in der Regel nicht in seiner Existenz gefährden. Die Planfeststellungsbehörde kann regelmäßig bei einer Landinanspruchnahme bis zu diesem Anhaltswert ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung des in Rede stehenden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs nicht eintritt (vgl. etwa VGH München, VGHE 58, 155 (164)). Es ist auch zu prüfen, ob der betroffene Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Denn straßenrechtliche Planungen sind auf eine dauerhafte Bodenbeanspruchung ausgerichtet. Daher fehlt landwirtschaftlichen Betrieben, die ihrerseits keine Aussicht auf eine längerfristige Existenz haben, regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für 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.

Eine Überprüfung des Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde anhand dieser Kriterien hat ergeben, dass bei einem landwirtschaftlichen Betrieb (Einwender P4) eine Existenzgefährdung angenommen werden muss. Die weitere Beurteilung der Planfeststellungsbehörde stützt sich dabei auf ein Gutachten eines unabhängigen Sachverständigen, der vom Vorhabenträger mit Einverständnis des betroffenen Landwirts ausgewählt wurde. Dieses Gutachten in einer aktualisierten Version vom 31.03.2025 wurde als inhaltlich schlüssig und fehlerfrei nachvollzogen. Tatsachenermittlung, Argumentation und Schlussfolgerung des Sachverständigen sind vorliegend jeweils frei von Widersprüchen oder Denkfehlern. Die Planfeststellungsbehörde konnte sich daher die Prüfungsergebnisse des Sachverständigen zu eigen machen.

Die nach den vorstehenden Kriterien von der Planfeststellungsbehörde vorgenommene Überprüfung hat folgendes ergeben:

Der Betrieb des Einwenders P4 stellt einen existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb dar. Dieser verliert durch den Bau des planfestgestellten Vorhabens insgesamt rd. 10,14 ha, was in etwa einem Landverlust an landwirtschaftlichen Nutzflächen von 6,54 % entspricht. Der Gesamtdeckungsbeitragsverlust sowie die Kosten für Umwege und künftige mögliche Einschränkung der Viehhaltung füh-

ren dazu, dass der Betrieb in eine negative Eigenkapitalbildung rutscht und somit auf Dauer nicht mehr existenzfähig ist. Somit ist dieser Betrieb durch den Bau der OU Mainroth – Rothwind - Fassoldshof in seiner Existenzfähigkeit bedroht, wovon der Vorhabenträger gemäß Auflage A.3.8.1 auch im Grunderwerbsverfahren auszugehen hat. Dem Betroffenen wurde insoweit auch ein grundsätzlicher Ersatzlandanspruch eingeräumt, der sicherstellen soll, dass der Betrieb auch künftig als landwirtschaftlicher Vollerwerbsbetrieb weitergeführt werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde vertritt - noch weitergehend - die Überzeugung, dass die dargestellten Gründe des öffentlichen Interesses, die für die Verwirklichung des planfestgestellten Straßenbauvorhabens sprechen, so gewichtig sind, dass dafür ggf. auch die tatsächliche Existenzvernichtung des betroffenen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes in Kauf genommen werden müsste.

Dieser Betrieb müsste daher in letzter Konsequenz durch den Vorhabenträger insgesamt abgelöst werden, sofern die Ersatzlandbeschaffung nicht gelingt.

Allerdings geht die Planfeststellungsbehörde mit hoher Wahrscheinlichkeit davon aus, dass es im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen gelingen wird, das tatsächliche Eintreten einer Existenzvernichtung (z.B. durch die Bereitstellung von Ersatzland) abzuwenden. Der Vorhabenträger hat bereits Flächen identifiziert, die dem betroffenen Landwirt im räumlichen Umfeld angeboten werden können; weitere Flächenangebote werden im Zusammenwirken mit der Gemeinde derzeit eruiert.

Eine Existenzgefährdung, ausgelöst durch den für die Maßnahme erforderlichen Flächenbedarf, hat im Anhörungsverfahren noch ein weiterer Landwirt (Einwender P25) geltend gemacht.

Nach Angaben des Betriebsinhabers bewirtschaftet er 234 ha. Der Verlust von rd. 3,36 ha landwirtschaftlicher Fläche bedeutet eine Verringerung um 1,44% dieser Betriebsfläche. Dieser Wert liegt so deutlich unter der Schwelle von 5% (11,7 ha), dass nähere Erhebungen, etwa durch ein Existenzgefährdungsgutachten, dahinstehen können, denn bei einem Abtrittsverlust von weniger als 5% der Eigentumsflächen oder langfristig gesicherten Pachtflächen eines gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-)Betriebs kann die Planfeststellungsbehörde regelmäßig auch ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung oder –vernichtung nicht eintritt (vgl. BVerwG, U. v. 14.4.2010 - 9 A 13.08 NVwZ 2010, 1295, Rn. 27; BayVGH, U. v. 14.10.2010 - 8 A 10.40011 - juris Rn. 102 m. w. N.; VGH München Urt. v. 15.4.2016 - 8 A 15.40003, BeckRS 2016, 45523 Rn. 28, beck-online).

In Anbetracht der teilweise erheblichen Flächeninanspruchnahmen sollte der Vorhabenträger dennoch Ersatzlandforderungen betroffener Grundstückseigentümer, unabhängig vom Vorliegen einer Existenzgefährdung, soweit wie möglich nachkommen (Auflage A.3.8.1, 4. Absatz).

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

### 3.6.1.2 Grunderwerbliche Fragestellungen

Eine Vielzahl der Einwender brachten allgemeine Forderungen hinsichtlich der betroffenen und benötigten Grundstücke vor.

Diese Forderungen werden im Planfeststellungsbeschluss nicht behandelt. Alle im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Grunderwerb aufgeworfenen Einzelfragen (z.B. Ausgleich von Wertminderungen, Bewirtschaftungsschwerpunkte, Flächenausgleich durch Bereitstellung von Ersatzland, Übernahme von Restgrundstücken, Leistung von Umwegeentschädigungen usw.) sind - soweit nicht hier gesondert behandelt - grundsätzlich nicht Gegenstand dieser straßenrechtlichen Planfeststellung. Sie sind im anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu klären.

### 3.6.1.3 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

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

Verkehrslärmschutzanträge wurden unter C.3.5.5.1.5 behandelt. Hierauf wird verwiesen.

### 3.6.1.4 Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechtes

Auf die Ausführung des Vorhabens muss auch wegen der Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht nicht verzichtet werden. Eine erheblich schonendere Trassierung ist aus den unter C.3.5.2 genannten Gründen nicht möglich bzw.

nicht vertretbar. Die Gestaltung des Vorhabens muss auch im Hinblick auf das Jagdausübungsrecht nicht weiter optimiert bzw. ergänzt werden. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Das den Jagdgenossenschaften, hier den Jagdgenossenschaft Rothwind-Witzmannsberg (P13) und Jagdgenossenschaft Mainroth (P38), vertreten jeweils durch den Jagdvorsteher, gem. § 8 Abs. 5 BJagdG zustehende gemeinschaftliche Jagdausübungsrecht stellt ein vermögenswertes privates Recht dar, das zu den sonstigen Rechten im Sinne von § 823 Abs. 1 BGB gehört und als konkrete subjektive Rechtsposition, die einer Jagdgenossenschaft als öffentlich-rechtlicher Körperschaft selbst zusteht, den Schutz von Art. 14 GG genießt

Durch den Bau der OU Mainroth – Rothwind - Fassoldshof wird rein rechtlich der Jagdbezirk nicht verkleinert, da die Flächen der neuen Trasse der B 289 nicht vom Jagdrecht ausgeschlossen sind. Eine Einschränkung des Jagdausübungsrechtes würde durch den Bau der neuen Straßenverbindung erst dann entstehen, wenn der neue Trassenverlauf die Jagdausübung im restlichen Jagdbezirk beeinträchtigen würde und / oder die Jagd auf der Trassenfläche nicht mehr ausgeübt werden könnte. (BGH, Urteil vom 20.01.2000 - III ZR 110/99).

Der vorgesehene Straßenneubau im Zuge der B 289 führt durch die vorgesehene Neutrassierung und die Zerschneidung bisher unbelasteter, überwiegend landwirtschaftlich genutzter Flur zu Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die mittelbar auch zu Beeinträchtigungen der Jagdausübung und den dadurch betroffenen Jagdrevieren führen. Die durch die geplante Verlegungsstrecke beeinträchtigte und abgetrennte Teilfläche der bisher weitgehend zusammenhängenden landwirtschaftlichen Flur liegt in relativer Nähe zur bestehenden Bahnstrecke Bamberg – Hof und zu den Ortsrandlagen von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof. Da die neue Trasse der B 289 schon so nah wie möglich an die bestehende Bahnstrecke geplant wurde, hat der Vorhabenträger dafür gesorgt, dass die Beeinträchtigung des Jagdreviers so gering wie möglich ist. Auch durch die Nähe zur Wohn- und Mischbebauung ist die jagdliche Nutzung und der Schusswaffengebrauch eingeschränkt. Die Frage, ob sich dadurch schon eine Wertminderung der bestehenden Jagdgebiete einstellt, ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu behandeln. Gegenüber den hierdurch berührten privaten Belangen der betroffenen Jagdgenossenschaften sind allerdings die für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange vorrangig.

Die Forderungen der beteiligten Jagdgenossenschaften sowie der derzeitigen Jagdpächter nach Festsetzung eines Entschädigungsanspruches (dem Grunde nach) für vorhabenbedingte Jagdwertminderungen sind zurückzuweisen. Die Frage der Wertminderung eines Jagdgebietes im Zuge des Baues von Straßen ist nach der Rechtsprechung des BGH (Urteil vom 15.02.1996, NJW 1996,

1897, Az. III ZR 143/94) außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären. Eine entsprechende Festsetzung im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens ist daher nicht geboten.

In dem vorstehend erwähnten entschädigungsrechtlichen Verfahren, das zusammen mit den Grunderwerbsverhandlungen durchgeführt wird, werden die betroffenen Jagdgenossenschaften nach Auflage A.3.8.10 des Beschlusstechnors offiziell beteiligt werden.

Hinsichtlich des befürchteten Anstieg von Wildunfällen auf der neuen Trasse der B 289 ist festzuhalten, dass die OU verkehrssicherheitstechnisch entsprechend den aktuellen geltenden Regelwerken und Richtlinien geplant wurde. Es sind zudem keine Stellen bekannt, an denen häufiger Wildwechsel stattfindet. Das Unfallgeschehen in den umliegenden Streckenabschnitten ist hinsichtlich Wildunfällen unauffällig. Im Erörterungstermin erklärte der Vorhabenträger, dass das Unfallgeschehen nach der Fertigstellung der OU weiter beobachtet wird. Sollten Maßnahmen notwendig werden, werde das Staatliche Bauamt Bayreuth handeln.

Auch die Erstattung von möglichen steigenden Kosten für Jagdpächter zur Bewirtschaftung des Jagdreviers ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären.

Hinsichtlich der Auswirkungen der OU auf die Rebhühner ist auf C.3.5.6.2.3 verwiesen. Zur Erhaltung der ökologischen Funktion werden im Umfeld die Habitatbedingungen für die Art durch die Ausgleichsmaßnahme 8 A<sub>CEF</sub> verbessert.

### 3.6.1.5 Beeinträchtigung von Gewerbetreibenden

Einige Einwender (P4, P18, P27) befürchten, dass durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die OU Geschäfte und Gastronomie Umsatzeinbußen erleiden werden.

Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Ein Gewerbebetrieb als Straßenanlieger an einer öffentlichen Straße ist nicht dagegen geschützt, dass ein für ihn vorteilhafter Verkehrsweg oder eine Straßenverbindung verändert oder eingezogen wird (Art. 17 Abs. 1 BayStrWG). Das Vertrauen auf bisher günstige Auswirkungen des Verkehrs auf den Betrieb ist nicht geschützt. Für Geschäftsinhaber an bestehenden und künftig zu ändernden Verkehrswegen besteht kein rechtlicher Anspruch auf bestimmte Verkehrsmengen oder eine bestimmte Verkehrszusammensetzung. Damit besteht auch kein Entschädigungsanspruch gegenüber dem Straßenbaulastträger, der die Führung der vorhandenen Straße ändert, für den Fall, dass aufgrund des abnehmenden Verkehrs an der zu ändernden Straße auch die Kundenfrequenz bzw. das Kundenaufkommen geringer wird. Sinngemäß gilt Entsprechendes auch für den umgekehrten Fall,

dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z.B. durch den Bau oder das Näherrücken einer Straße, nicht generell, sondern nur insoweit geschützt ist, als dagegen Abwehr- und Schutzansprüche bestehen.

### 3.6.2 Einwendungen mit politischem bzw. grundrechtlichem Bezug

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

Desgleichen auch die geltend gemachten Eingriffe in das Recht der freien Entwicklung der Persönlichkeit durch die Einschränkung der bisherigen Naherholungs- und Freizeitmöglichkeiten im Bereich der künftigen OU. Die im Umfeld der Neubautrasse der B 289 gelegenen Naherholungsgebiete werden künftig durch das neu geordnete öffentliche Feldwegenetz sowie die diesbezüglich neu vorgesehenen Querungsbauwerke zum Zwecke der Naherholung weiter fußläufig erreichbar sein, wobei allerdings im Einzelfall zumutbare Umwege zu bewältigen sein werden, weil nicht das gesamte bestehende Wegenetz wieder hergestellt wird, sondern vereinzelt mehrere Querungsmöglichkeiten zu einer neuen einheitlichen Querungsmöglichkeit zusammengefasst werden.

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

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

Es ist dem Einzelnen durchaus zuzumuten, sofern er sich durch Lärm und Abgase unzumutbar gestört fühlt oder aber Gesundheitsbeeinträchtigungen be-

fürchtet, andernorts spazieren zu gehen, Rad zu fahren oder sonstige Freizeitaktivitäten zu unternehmen; er muss dies nicht gerade im Einwirkungsbereich der künftigen OU der B 289 tun. Im Übrigen werden aber die Emissionsbelastungen durch die neue Straßenführung sowohl aus lärmenschutzrechtlicher wie auch als abgasrechtlicher Sicht in einer Größenordnung liegen, die keine Gesundheitsbeeinträchtigungen für Erholungssuchende erwarten lässt.

Das Verlangen einiger Einwendungsführer, dass zu ihren Gunsten im Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch wegen der Wertminderung der Grundstücke bzw. der Mietwertminderung der darauf stehenden Gebäude, der Minderung des Nutzungswertes, der Gesundheit und sonstiger verbleibender Beeinträchtigungen in Folge der von der Neubaustrecke der B 289 ausgehenden Lärmbelastung und der von ihr hervorgerufenen sonstigen verkehrsbedingten Immissionen sowie für die durch die Trasse einschließlich der technischen Bauwerke verursachten optischen Beeinträchtigungen festzusetzen sei, wird zurückgewiesen. Die Voraussetzungen eines Zahlungsanspruches gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG liegen nicht vor, so weit dieser Anspruch nicht ohnehin durch § 42 Abs. 1 BImSchG ausgeschlossen ist. Nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld, wenn Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können, um Nachteile abzuwenden. Stets ist allerdings Voraussetzung, dass sich technisch reale Maßnahmen als unzureichend oder angesichts ihrer Kosten als unverhältnismäßig erweisen.

Wie unter C.3.5.5.1 der Gründe ausführlich dargestellt ist, werden für die im Einwirkungsbereich der künftigen Verlegungsstrecke der B 289 gelegenen Wohnhäuser die geltenden Immissionsgrenzwerte im gesamten Trassenbereich nicht überschritten. Ein Anspruch auf aktive und / oder passive Schallschutzmaßnahmen ist bei keinem Anwesen im Einwirkungsbereich der neuen Trasse der B 289 gegeben.

Entgegen der Auffassung einiger Einwendungsführer sind die durch Verkehrsgeräusche und straßenverkehrsbedingte Luftverunreinigungen verursachten Nachteile in ihren Wirkungen sowie sonstige durch die Trassenführung hervorgerufene Beeinträchtigungen weder als faktischer Entzug des Eigentums oder als Verhinderung der üblichen Wohnnutzung zu betrachten, noch sind gesundheitsschädliche Lärm- und sonstige Schadstoffbelastungen zu erwarten. Es löst keinen Anspruch auf Entschädigung aus, wenn die auf die Grundstücke der Einwendungsführer einwirkenden Beeinträchtigungen diese zwar möglicherweise im Wert mindern, die Nutzung als Wohngrundstück als solche aber nicht aufheben. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG eröffnet keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein Planungsvorhaben auslöst. Die genannte Vorschrift ist keine allgemeine Billigkeitsentscheidung. Da der (Verkehrs-)Wert eines Grundstücks nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks ist und von zahlreichen -

auch planungsunabhängigen- Faktoren abhängt, stellt eine Grundstückswertminderung grundsätzlich keinen eigenständigen Abwägungsposten dar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 GG enthält damit keine Wertgarantie, sondern lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Bloße Veränderungen der Grundstückslage sind hingegen Ausdruck der Situationsgebundenheit und -bedingtheit der konkreten Eigentumsposition. Art. 14 Abs. 1 GG gewährleistet nicht jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung und schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Die Einwendungsführer sind diesbezüglich dem Irrtum befangen, dass eine Wertminderung, die einem staatlichen Verhalten ursächlich zugerechnet werden kann, stets ausgleichspflichtig zu sein habe. Dies schließt nicht aus, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung der einander widerstreitenden öffentlichen und privaten Belange die Wertminderung bedacht hat, die die neue Trasse der B 289 im Planfeststellungsabschnitt bei den betroffenen Grundstücken möglicherweise auszulösen vermag. Aber das hindert nicht, diese Bedenken durch gegenläufige öffentliche Belange zu überwinden, ohne dass dies gleichzeitig eine Pflicht zum finanziellen Ausgleich begründet. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundeigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Immissionsgrenzwerte liegt, welche durch die Verkehrslärmschutzverordnung (= 16. BImSchV) festgesetzt sind.

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

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

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

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

Für unbebaute oder unbeplante Flächen entlang der neuen Trasse der B 289 besteht ebenfalls kein Anspruch auf (Immissions-)Schutzmaßnahmen. In diesen Bereichen können zwar höhere Lärmwerte oder auch geringfügig stärkere Luftschadstoffbelastungen auftreten; dies ist jedoch mangels planungsrechtlich relevanter Schutzbedürftigkeit der Grundstücke von den Eigentümern bzw. Nutzern dieser Grundstücke hinzunehmen.

Ein Anspruch der Allgemeinheit auf Nutzung bestimmter Flächen für Naherholungs- und Freizeitaktivitäten besteht insoweit nicht. Die Möglichkeit zur Ausübung der Freizeitaktivitäten wird durch die OU im Planfeststellungsabschnitt nicht wesentlich nachteilig verändert.

### 3.6.3 Einzelne Einwender

#### 3.6.3.1 Einwender P8

Die Einwender P8 fordert, dass der Funkmast westlich der Fl.Nr. 167/1, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, versetzt wird. Der Mobilfunkmast befindet sich zwar nicht auf dem Grundstück der Einwender, sei aber eine Behinderung bei der Bewirtschaftung. Die Zuleitung zu dem Mobilfunkmast ist in der Böschung verlegt, die direkt an das Grundstück Fl.Nr. 167/1 grenzt. Da im Zuge der Baumaßnahme auch Strommasten versetzt werden, könnte nach Meinung der Einwender auch der Mobilfunkmast versetzt werden. Wenn der Mobilfunkmast mitten in Fl.Nr. 167 steht, erschwert dieser die Bewirtschaftung von den Fl.Nrn. 167, 167/1 und 168/1. Durch die Verlegung der B289-Trasse könnten die drei genannten Grundstücke mit allen in dem Bereich übrig gebliebenen Grundstücksresten ein Grundstück bilden. Sollten die Grundstücke zusammengeführt werden, wäre der Mobilfunkmast an seinem jetzigen Standort ein großes Hindernis bei der Bewirtschaftung.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Der Mobilfunkmast auf Fl.Nr. 157/4, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, befindet sich nicht auf den Grundstücken der Einwender. Die Einwender können ihre Felder weiter bewirtschaften. Zu grund-erwerblichen Fragestellungen ist auf C.3.6.1.2 zu verweisen. Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen werden nach der Baumaßnahme wieder hergestellt. Grundstückszufahrten, die durch den Bau der OU Mainroth - Rothwind - Fassoldshof im Zuge der B 289 und der damit zusammenhängenden Baumaßnahmen abgeschnitten werden, werden an geeigneter Stelle wiederhergestellt, es sei denn, das betreffende Grundstück ist anderweitig ausreichend erschlossen. Die Zufahrtsbreite und deren Längsneigung werden in Abstimmung mit

dem jeweils betroffenen Eigentümer entsprechend den jeweiligen landwirtschaftlichen Erfordernissen im Zuge der Bauausführungsplanung festgelegt.

### 3.6.3.2 Einwender P20

Der Einwender P20 befürchtet, dass durch die Abstufungen der B 289 (alt) zu einer Kreisstraße LIF 14, zu einer Ortsstraße, zu einer Gemeindeverbindungsstraße und zu öFW die neuen Straßenbaulastträger der Landkreis Lichtenfels bzw. die Stadt Burgkunstadt zusätzlich finanziell belastet werden. Durch die zusätzliche finanzielle Belastung könnte sich der finanzielle Handlungsspielraum der Gebietskörperschaften weiter einschränken und negative Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bürger und auf die Gemeinschaft haben. Die Kosten, die auf den Landkreis und die Gemeinde zukommen, sollten transparent veröffentlicht werden.

Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Grundsätzlich ergeben sich die Umstufungen zwangsläufig aus dem Bau der neuen OU und die Umstufungen entsprechen der aktuellen Gesetzeslage. Bevor die Bundesstraße übergeben wird, erfolgt eine gemeinsame Begehung der alten und neuen Straßenbaulastträger. Notwendige Reparaturen und Unterhaltungsmaßnahmen werden vom bisherigen Straßenbaulastträger auf seinen Kosten durchgeführt. Der neue Straßenbaulastträger hat zunächst nur den notwendigen Unterhaltungsaufwand zu tragen und diese Kosten sind zumutbar.

### 3.6.3.3 Einwender P28

Wie bereits unter C.3.5.5.1.5 dargestellt, ist der Bereich um das Anwesen im Mühlweg in Rothwind als Dorf- / Mischgebiet zu bewerten. Für den Mühlweg liegt kein Bebauungsplan vor und das dortige Gebiet ist somit hinsichtlich seiner Schutzbedürftigkeit nach dem Charakter dessen baulicher Nutzung zu beurteilen. Die vorhandene bauliche Nutzung am Mühlweg besteht aus Wohngebäuden und einem großen landwirtschaftlichen Betrieb. Dies entspricht folglich dem Gebietscharakter eines Dorfgebietes. Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben wurde für das Bauvorhaben der Anspruch auf Lärmschutz geprüft. Nach den Ergebnissen der Lärmberechnungen gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019, werden die gesetzlichen Grenzwerte am Mühlweg 14 auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch vorhandene Verkehrswege eingehalten. Da die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht erreicht oder überschritten werden, sind weder gesonderte Lärmschutzmaßnahmen noch Maßnahmen zum Schutz vor sonstigen Immissionsbelastungen zu treffen. Wie unter C.3.5.5.1.5 schon ausgeführt, sind die Lärmorientierungswerte der DIN 18005 bei der Entscheidung über die Notwendigkeit von Lärmschutzvorkehrungen in diesem Planfeststellungsverfahren nicht zugrunde zu legen. Die

Forderung nach Lärmschutz wird zurückgewiesen, da die Ergebnisse der Lärmberechnung ergeben, dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden und somit kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz besteht.

Hinsichtlich der Einwendung, dass durch die Ortsumgehung in das Landschaftsbild eingegriffen wird, wird auf die Ausführungen unter C.3.5.6.4 verwiesen. Im Vergleich der möglichen Varianten der unter C.3.5.2 wurde ausführlich dargelegt, dass die Nordvariante weitaus erheblichere Eingriffe in die Natur und das Landschaftsbild verursachen würde.

Es ist unvermeidlich, dass bei einem Straßenbauvorhaben über einen begrenzten Zeitraum Lärmemissionen entstehen. Der Vorhabenträger hat beim Bau der Ortsumgehung die Auflagen unter A.3.2 zu berücksichtigen. Lärmintensive Arbeiten sind grundsätzlich auf Tageszeit zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr beschränkt. Der Vorhabenträger hat bei allen für den Bau der Umgehungsstraße erforderlichen Bauarbeiten die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV Baulärm) zu berücksichtigen. Bei Berücksichtigung der AVV Lärm werden die Richtwerte von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts am Mühlweg 14 nicht überschritten.

Hinsichtlich der Einwendung, dass geschützte Tierarten und wild lebende Pflanzen massiv geschädigt bzw. vertrieben oder getötet werden, wird auf die Ausführungen unter C.3.5.6 verwiesen. Wie unter C.3.5.6 dargestellt, wurde der Natur- und Artenschutz vom Vorhabenträger umfangreich gewürdigt. Seitens der Naturschutzbehörden besteht Einverständnis mit den vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Der mit der bestehenden Bahnlinie gebündelte Verlauf der Ortsumgehung hat ein geringeres naturschutzfachliches Konfliktpotenzial als eine mögliche Nordvariante. Die Nordvariante der Ortsumgehung würde die Zerschneidungen von Waldflächen und Heckenstrukturen bedingen. Gräben und Bäche (Rohrbach) müssten gequert werden. Insgesamt würde eine neue Trennlinie entstehen, so dass bestehende Funktionsbeziehungen gestört werden. Aufgrund des bewegten Geländes und der Hanglage würden ausgeprägte Einschnitts- und Dammlagen entstehen, die Kaltluftströmungen unterbrechen. Für die Vielzahl von geschützten Vögeln werden verschiedene Maßnahmen (1.1 V, 1.3 V, 9 A<sub>CEF</sub>, 10.1 A<sub>CEF</sub> oder 10.2 A<sub>CEF</sub>) vom Vorhabenträger umgesetzt. Zur Vermeidung des Verlusts von Brutmöglichkeiten für die Feldlerche werden Blüh- und Brachestreifen angelegt. Auch werden Rebhuhnstreifen angelegt (Maßnahme 8 A<sub>CEF</sub>). Für die betroffenen Fledermäuse wird ein Kollisionsschutz und Ersatzquartiere geschaffen (Maßnahmen 3 V, 9 A<sub>CEF</sub>). Wie in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Planunterlage 19.3) dargestellt, wird durch die Schutzmaßnahmen die Vermeidung einer Tötung oder Verletzung von allen betrachteten Tieren erreicht. Auch bleibt der Großteil der Mainauen von dem Bauvorhaben unberührt. Um den Eingriff so gering wie möglich zu halten, verläuft die Trasse zum Großteil direkt neben der bestehenden Bahnlinie. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde für das Bauvorhaben durchgeführt. Die Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass das

Bauvorhaben umweltverträglich ist. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Grund an der Richtigkeit des Ergebnisses zu zweifeln.

Hinsichtlich der Einwendungen zu den wasserwirtschaftlichen Belangen wird auf C.3.5.8.3 verwiesen. Der durch die Dammbauwerke verursachte Retentionsraumverlust von ca. 45.500 m<sup>3</sup> wird eingriffsnah durch Geländeabtrag vollständig ausgeglichen. Durch für den Ausgleich vorgesehene Geländeabtrag wird sogar ein neuer Retentionsraum von 55.400 m<sup>3</sup> geschaffen. Die Überkompensation von 10.000 m<sup>3</sup> bzw. 21 % der geforderten Menge dient, um evtl. Schwankungen im Grundwasserbereich zu kompensieren. Die durchgeführte Abflussberechnung hat keine nennenswerte Verschlechterung der Abflussverhältnisse bei einem gem. den Regelwerken zugrunde legenden 100-jährigen Hochwasserereignis des Mains ergeben.

Hinsichtlich der Einwendungen zur Trassenführung wird auf C.3.5.4.1 verwiesen.

Hinsichtlich der vorgebrachten Wertminderung des Anwesens wird auf C.3.5.5.1.5 verwiesen. Zunächst ist festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG alleine keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planvorhaben auslöst (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2006, Az.: 4 A 2001.06, Rn. 144), vermittelt. Durch die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneu- oder -ausbau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art 14 GG schützt nicht jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas Anderes kann dann gelten, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstückes durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass die weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall bei den betroffenen Grundstücken nicht zu erkennen.

### 3.6.3.4 Einwender P30

Einwender P30 fordert, dass das RRB 4-1 von Fl.-Nr. 169, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, auf die Fl.-Nrn. 183 und 184, Gmkg. Schwarzach b. Kulmbach, verlegt wird. Dies Forderung ist zurückzuweisen. Der gewählte Standort für das RRB ist aus hydraulischer Sicht am günstigsten, da die dortige Höhenlage für

eine weitere Ableitung der Straßenentwässerung in den Zentbach erforderlich ist.

### 3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen Straßen und Wege (Bundesstraßen, Kreisstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen, Ortstraßen, Feld- und Waldwege) folgen aus § 2 Abs. 2 und Abs. 6 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 oder Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen, der für unerhebliche Änderungen eine Widmungsfiktion vorsieht.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus den Planunterlagen Nr. 5, 11 und 12. Die betroffenen Straßen- / Wegeabschnitte sind dort detailliert beschrieben und dargestellt. Die Widmungen entsprechen jeweils der im Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11) angegebenen Verkehrsbedeutung.

### 3.8 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben B 289, Ortsumgehung Mainroth – Rothwind - Fassoldshof unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird insoweit der Vorrang eingeräumt, denn die in der Planung und auch in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des Vorhabens erscheinen in ihrer Gesamtheit als für das Allgemeinwohl unverzichtbar.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen zwingendes Recht sind nicht ersichtlich. Gesetzliche Optimierungsgebote sind beachtet worden. Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit (regelkonform, sicher und bedarfsgerecht) gegenüber der planfestgestellten Ortsumgehung der B 289 als eindeutig vorzugswürdig darstellen würde.

Die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen des Vorhabens – wie sie in der Umweltverträglichkeitsprüfung geschildert wurden - 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.

Der vorgelegte Plan ist damit in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der hierzu eingebrachten Ergänzungs- und Alternativvorschläge unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

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

**4****Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes (KG).

Von der Zahlung einer Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Abs. 1 Nr. 1 KG befreit. Auslagen werden nicht erhoben. Auf die Verwaltungsvorschriften zu Art. 61 Abs. 2 BayHO wird verwiesen.

Nach § 6 Abs. 2 UGebO ist das Gutachten der Wasserwirtschaftsämter gebührenfrei.

## Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage** beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München,  
Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,  
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,

**schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form** erhoben werden.

Der Kläger muss sich **durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen**. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Die **Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Abschrift beigefügt werden.

Die zur Begründung dienenden **Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung** anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden. Der Klage und allen Schriftsätze sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Die Erhebung der Klage durch einfache E-Mail ist nicht zulässig. Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)).

Ab 01.01.2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

### Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit:

Die Anfechtungsklage Dritter gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat, da er die Zulassung eines Vorhabens betreffend einen Bundesverkehrsweg zum Gegenstand hat, keine aufschiebende Wirkung (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

gez.

Uebelhoer  
Leitender Regierungsdirektor

