

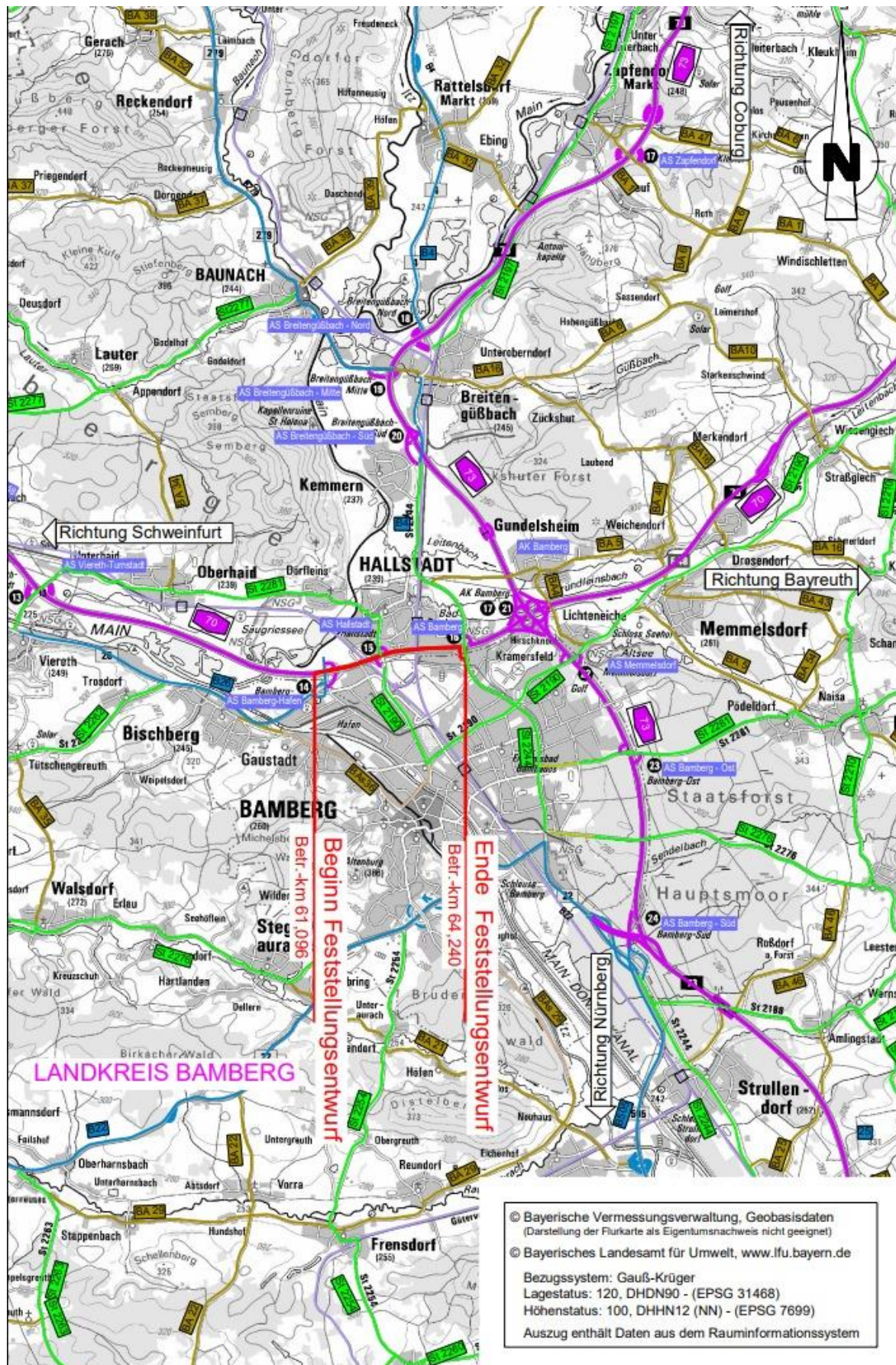


Planfeststellungsbeschluss

für die

Nachträgliche Lärmvorsorgemaßnahme und Trassenanpassung
mit Ersatzneubau von drei Brückenbauwerken an der BAB A 70
von Betr.-km 61,096 bis Betr.-km 64,240 im Abschnitt westlich
der AS Bamberg-Hafen bis zur AS Bamberg im Gebiet der Stadt
Bamberg und der Stadt Hallstadt, Landkreis Bamberg

Übersichtsplan



Inhaltsverzeichnis

	Seite
ÜBERSICHTSPLAN	2
INHALTSVERZEICHNIS	3
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	8
A. ENTSCHEIDUNG	11
1 FESTSTELLUNG DES PLANS	11
2 FESTGESTELLTE PLANUNTERLAGEN	11
3 NEBENBESTIMMUNGEN, AUSNAHMEN, BEFREIUNGEN	13
3.1 Zusagen des Vorhabenträgers und Entscheidungen über Einwendungen	13
3.1.1 Anordnungen im Interesse der Betroffenen	13
3.1.2 Zurückweisungen	14
3.2 Unterrichtungspflichten und Auflagen Leitungen betreffend	14
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz	18
3.4 Verkehrslärmschutz	20
3.5 Wasserwirtschaft (Ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)	25
3.6 Fischerei	26
3.7 Belange der Land-und Forstwirtschaft	27
3.8 Sonstige öffentliche Belange	29
3.8.1 Denkmalschutz	29
3.8.2 Bodenschutz/Altlasten	30
3.8.3 Abfallrecht	32
3.8.4 Sonstige Träger öffentlicher Belange	33
3.8.4.1 Träger von Versorgungsanlagen	34
3.8.4.2 Belange der DB AG Immobilien	34
3.8.4.3 Belange der Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und des Beregnungsverbands Bamberg	36
3.8.4.4 Belange des Eisenbahn-Bundesamtes	37
3.8.4.5 Belange der Gemeinde Oberhaid, der Stadt Hallstadt und der Stadtwerke Bamberg	37
3.9 Sonstige private Belange	37
4 WASSERRECHTLICHE ERLAUBNISSE	38
4.1 Inhalt	38
4.2 Planunterlagen	39
4.3 Erlaubnisbedingungen und-auflagen	39
5 STRAßENRECHTLICHE VERFÜGUNGEN	42
6 ANORDNUNG DER SOFORTIGEN VOLLZIEHBARKEIT	42

7	KOSTENENTSCHEIDUNG	42
B.	SACHVERHALT.....	43
1	BESCHREIBUNG DES VORHABENS	43
1.1.1	Aktive Schallschutzmaßnahmen	43
1.1.2	Passive Schallschutzmaßnahmen	45
1.1.3	Trassenanpassung und Ersatzneubau von drei Brückenbauwerken	45
1.1.4	Maßnahmen zur Entwässerung und Folgemaßnahmen	46
2	VORGESCHICHTE DER PLANUNG UND VORGÄNGIGE PLANUNGSSTUFEN.....	47
2.1	Vorgeschichte der Planung	47
2.2	Vorgängige Planungsstufen.....	48
2.2.1	Bedarfsplan für die Bundesstraße.....	48
2.2.2	Recht der Raumordnung, Landesplanung und Bauleitplanung.....	48
3	ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS	49
C.	ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	51
1	VERFAHRENSRECHTLICHE BEWERTUNG.....	52
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung.....	52
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	52
1.2.1	Umweltverträglichkeitsprüfung	52
1.2.2	Verträglichkeitsprüfung in Natura 2000-Gebieten	55
2	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG	57
2.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)	57
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens	57
2.1.2	Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	60
2.1.3	Geprüfte Varianten und wesentliche Auswahlgründe.....	66
2.1.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	67
2.2	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG).....	72
2.2.1	Schutzgut Mensch.....	72
2.2.2	Schutzgut Tier, Pflanzen und biologische Vielfalt	73
2.2.3	Schutzgut Fläche und Boden	76
2.2.4	Schutzgut Wasser	77
2.2.5	Schutzgut Luft und Klima	78
2.2.6	Schutzgut Landschaft.....	80
2.2.7	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	81
2.3	Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen.....	82
3	MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER PLANFESTSTELLUNG .	84
3.1	Rechtsgrundlage der Planfeststellung	84
3.2	Rechtswirkungen der Planfeststellung.....	84
3.3	Planungsermessen	85

3.4	Planrechtfertigung bzw. Erforderlichkeit der Baumaßnahme	86
3.4.1	Defizite des Bestands und Planungsziele	86
3.4.1.1	Defizite hinsichtlich der Straßenführung.....	86
3.4.1.2	Defizite hinsichtlich des Lärmschutzes	88
3.4.1.2.1	Ausgangslage	88
3.4.1.2.2	Notwendigkeit der Maßnahme des nachträglichen Lärmschutzes	89
3.4.1.2.3	Zusammenfassung der Planungsziele und der Erforderlichkeit des Vorhabens zu deren Erreichung.....	89
3.5	Öffentliche Belange von allgemeiner Bedeutung	91
3.5.1	Raumordnung, Landes-und Regionalplanung.....	91
3.5.2	Planungsvarianten	91
3.5.2.1	Nullvariante	91
3.5.2.2	Vorgesehene und festgestellte Planungsvariante der Trassenanpassung.....	92
3.5.2.3	Andere Planungsvarianten.....	93
3.5.2.4	Alternativen zur Errichtung des nachträglichen Lärmschutzes.....	93
3.5.3	Technische Gestaltung der Maßnahmen	93
3.5.3.1	Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt) der Trassenanpassung	93
3.5.3.1.1	Linienführung	94
3.5.3.1.1.1	Beschreibung des Trassenverlaufs	94
3.5.3.1.1.2	Zwangspunkte.....	94
3.5.3.1.1.3	Räumliche Linienführung und Sichtweiten	94
3.5.3.1.1.4	Querschnittsgestaltung	94
3.5.3.1.1.5	Fahrbahnbefestigung	95
3.5.3.1.2	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse, Zufahrten	96
3.5.3.1.2.1	Anordnung von Knotenpunkten.....	96
3.5.3.1.2.2	Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte.....	97
3.5.3.2	Ausbaustandard der geplanten Ersatzbauten von drei Brückenbauwerken.....	97
3.5.3.2.1	Brücken.....	97
3.5.3.2.2	Ausbauabsichten der Baulastträger kreuzender Verkehrswege	98
3.5.3.2.3	Gründung	98
3.5.3.3	Ausbaustandard der geplanten Lärmschutzmaßnahmen.....	98
3.5.3.3.1	Begründung der gewählten Konstruktionsarten	98
3.5.3.3.2	Gestaltung der Wälle.....	99
3.5.3.3.3	Gestaltung der Wände	99
3.5.3.4	Behandlung der Einwendungen und Forderungen zur Ausgestaltung des Vorhabens und seiner Folgemaßnahmen	100
3.5.3.4.1	Privater Einwender P1	100
3.5.3.4.2	Stadt Bamberg	101
3.5.4	Immissionsschutz, Bodenschutz	104
3.5.4.1	Verkehrslärmschutz	104
3.5.4.1.1	§ 50 BImSchG – Trassierung, Gradiente usw.....	105
3.5.4.1.2	Rechtsgrundlagen bzgl. Anspruchsermittlung, Berechnungsverfahren etc	105
3.5.4.1.2.1	Überprüfung der Lärmberechnung aus der Planfeststellung 1984 auf nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen.....	105
3.5.4.1.2.2	Bestimmung des Anspruchs auf nachträglichen Lärmschutz.....	107
3.5.4.1.2.3	Anwesen mit Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz.....	108
3.5.4.1.3	Allgemeines sowie Rechtsgrundlagen bzgl. der Berechnungs- und Beurteilungsgrundlage zur Bestimmung der nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen	108
3.5.4.1.3.1	Bestimmung der nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen	111
3.5.4.2	Aktiver und passiver Lärmschutz	112
3.5.4.3	Verhältnismäßigkeitsprüfung.....	114
3.5.4.3.1	Variantenbeschreibung	115
3.5.4.3.2	Verschattung.....	122
3.5.4.3.3	Beurteilung und Ergebnis.....	123
3.5.4.3.4	Zusammenfassung.....	125
3.5.4.3.5	Schadstoffbelastung.....	128

3.5.4.3.6	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Immissionsschutz	130
3.5.4.3.6.1	Lärmimmissionserhöhung durch Reflexion an einseitiger Lärmschutzeinrichtung	130
3.5.4.3.6.2	Höhere Lärmbelastung und Gesundheitsgefährdung durch die A70	131
3.5.4.3.6.3	Wertminderung durch die Lärmbelastung	131
3.5.4.3.6.4	Verkehrsentwicklung.....	133
3.5.4.3.6.5	Berechnungsergebnisse werden angezweifelt.....	135
3.5.4.3.6.6	Dauerhaftigkeit der lärmindernden Wirkung des Belags	136
3.5.4.3.6.7	Anwendung der Variante -04	137
3.5.4.3.6.8	Geschwindigkeitsbeschränkung und deren Überwachung.....	139
3.5.4.3.6.9	Verschattung.....	143
3.5.4.3.6.10	Keine Beurteilung der Lärmimmissionen der südlich der Autobahn A70 gelegenen Kleingartengebiete	144
3.5.4.3.6.11	Baulärm.....	145
3.5.4.3.6.12	Zusätzlicher Lärmschutz in Richtung Süden (Roppach)	145
3.5.4.3.6.13	Vorbelastung bei den Untersuchungen zu den Luftschadstoffen	146
3.5.4.3.7	Abwägung der Immissionsschutzbelange	146
3.5.4.4	Bodenschutz, Abfallrecht	147
3.5.5	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	148
3.5.5.1	Rechtsgrundlagen	148
3.5.5.2	Verbote	149
3.5.5.3	Schutzgebiete, geschützte Flächen und allgemeiner Artenschutz	149
3.5.5.4	Besonderer und strenger Artenschutz.....	149
3.5.5.4.1	Zugriffsverbote	149
3.5.5.4.2	Prüfmethodik.....	150
3.5.5.4.3	Konfliktanalyse und Ergebnis.....	152
3.5.5.4.4	Ausnahmeerteilung	157
3.5.5.4.5	Berücksichtigung der Naturschutzbelange.....	160
3.5.5.5	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	161
3.5.5.5.1	Eingriffsregelung	161
3.5.5.5.2	Beurteilung der (Un-)Vermeidbarkeit des Eingriffs.....	163
3.5.5.5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung.....	164
3.5.5.5.4	Ergebnisse der Prüfung des Belangs des Naturschutzes und zur Landschaftspflege sowie des Artenschutzes	167
3.5.6	Gewässerschutz.....	168
3.5.6.1	Entwässerungsabschnitte	169
3.5.6.2	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	170
3.5.6.3	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	172
3.5.6.4	Erlaubnisvoraussetzungen.....	172
3.5.6.5	Wasserrahmenrichtlinie.....	176
3.5.6.6	Einwendungen und Stellungnahmen zur Thematik Gewässerschutz	177
3.5.6.7	Wasserwirtschaft in der Abwägung	181
3.5.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	181
3.5.7.1	Vorhabenauswirkungen und Schutzvorkehrungen.....	182
3.5.7.2	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Land- und Forstwirtschaft	183
3.5.7.3	Land- und Forstwirtschaft in der Abwägung.....	186
3.5.8	Fischerei	187
3.5.9	Denkmalpflege	187
3.6	Sonstige öffentliche Belange	188
3.6.1	Belange der Leitungsträger	188
3.6.2	Belange der Stadt Hallstadt	189
3.6.3	Belange des Eisenbahnverkehrs.....	190
3.7	Würdigung und Abwägung privater Belange	190
3.7.1	Flächenverlust, Existenzgefährdung	190
3.7.2	Ersatzlandbereitstellung.....	194
3.7.3	Einzelne Einwender	195
3.7.3.1	Einwender P3, P4, P5, P6 und P7	195

3.7.3.2	Einwender P2.....	196
3.8	Gesamtergebnis der Abwägung.....	198
4	STRAßENRECHTLICHE ENTSCHEIDUNGEN	198
5	ANORDNUNG DER SOFORTIGEN VOLLZIEHBARKEIT	199
6	KOSTENENTSCHEIDUNG	200
	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	201

Abkürzungsverzeichnis

AS	Anschlussstelle
A/E – Flächen	Ausgleichs-/Ersatzflächen
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
Bau-km	Baukilometer
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGh	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Betr.-km	Betriebskilometer
BGBI	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
32. BImSchV	32. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BNT	Biotop- und Nutzungstyp
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
CEF	vorgezogene funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahmen
dB(A)	A-Bewertung des Schallpegels
DSchG	Denkmalschutzgesetz
D _{Stro}	Korrekturwerte für Straßenoberflächen nach RLS-90
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EG	Erdgeschoss
EÜV	Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen

FBR	Fahrbahnrand
FCS	Maßnahme zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes
ff.	fortfolgende
FFH-Gebiet	Flora-Fauna-Habitat-Gebiet
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FR	Fahrtrichtung
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
H	Höhe
IO	Immissionsort
iSd.	Im Sinne des
iVm.	In Verbindung mit
Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Bayerisches Kostengesetz
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
km	Kilometer
kV	Kilovolt
LAGA-M20	Mitteilung der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) 20
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LfU	Landesamt für Umwelt
LS-Wand	Lärmschutzwand
m	Meter
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NuR	Natur und Recht
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NSG	Naturschutzgebiet
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
o.ä	oder ähnlichem
OBB	Oberste Baubehörde
OG	Obergeschoss
o.g.	oben genannte(n)
OGewV	Oberflächengewässerverordnung
OK	Oberkante

OVG	Oberverwaltungsgericht
RAS - LP	Richtlinie für die Anlage von Straßen – Landschaftspflege
RAS-Ew	Richtlinie für die Anlage von Straßen-Entwässerung
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RLuS 2012
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RPS	Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme
RV	Regelungsverzeichnis
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
SPA-Gebiet	Special Protection Areas (Vogelschutzgebiet)
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
u.a.	unter anderen
UG	Untersuchungsgebiet
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WWA	Wasserwirtschaftsamt

Die Regierung von Oberfranken erlässt folgenden Planfeststellungsbeschluss:

A. Entscheidung

1 Feststellung des Plans

Der Plan für die nachträgliche Lärmvorsorgemaßnahme und Trassenanpassung mit Ersatzneubau von drei Brückenbauwerken an der BAB A 70 von Betr.-km 61,096 bis Betr.-km 64,240 im Abschnitt westlich der AS Bamberg-Hafen bis zur AS Bamberg im Gebiet der Stadt Bamberg und der Stadt Hallstadt, Landkreis Bamberg wird mit den sich aus Teil A Ziffern 3 und 4.3 ergebenden besonderen Verpflichtungen gemäß §§ 17 ff. FStrG i. V. m. Art. 72 ff. BayVwVfG festgestellt.

2 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan enthält folgende Unterlagen:

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
1T		Erläuterungsbericht mit Anlagen UVP-Bericht und Verschattungsanalyse	
2		Übersichtskarte	1 : 100.000
3		Übersichtslagepläne	1:25.000 u.1:5.000
4		Übersichtshöhenplan	1:5.000/500
5		Lagepläne	
	1T	Lageplan Bau-km 61+090 bis 62+130	1 : 1.000
	2	Lageplan Bau-km 61+910 bis 63+000	1 : 1.000
	3T	Lageplan Bau-km 62+910 bis 63+815	1 : 1.000
	4T	Lageplan Bau-km 63+630 bis 64+325	1 : 1.000
6		Höhenpläne	
	1	Höhenplan Bau-km 62+1000 bis 62+900	1 : 1.000/100
	2	Höhenplan Bau-km 62+900 bis 63+700	1 : 1.000/100
	3	Höhenplan Bau-km 62+550 bis 64+250	1 : 1.000/100
	4	Höhenplan Ausfahrtsast Achse AS-BA3	1 : 1.000/100
	5	Höhenplan LS-Wand an AS Hallstadt und St2281	1 : 1.000/100
	6	Höhenplan Unterf. öffentl. Feld-und Waldwege BW 62f. u. 63b	1 : 250/100
7		Lageplan Immissionsschutzmaßnahmen	1 : 2.000
8		Entwässerungsmaßnahmen	
8.1		Lagepläne der Einzugsgebiete	
	1	Lageplan der Einzugsgebiete Bau-km 61+095 bis 62+900	1 : 2.000
	2	Lageplan der Einzugsgebiete Bau-km 62+520 bis 64+300	1 : 2.000
8.2		Absetz-und Sickerbecken	
	1	Absetz-und Sickerbecken 62-1R	1 : 125/1 : 250
	2	Absetz-und Sickerbecken 62-2R	1 : 125/1 : 250
	3	Absetz-und Sickerbecken 63-1R	1 : 125/1 : 500
9		Landschaftspflegerische Maßnahmen	
9.1		Landschaftspflegerischer Maßnahmenübersichtsplan	1 : 10.000
9.2		Maßnahmenplan	
	1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Betr.-km 61.096 bis Betr.-km 62.000	1 : 1.000
	2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Betr.-km 62.000 bis Betr.-km 63.000	1 : 1.000
	3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Betr.-km 63.000 bis Betr.-km 63.800	1 : 1.000

	4	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Betr.-km 63.800 bis Betr.-km 64.240	1 : 1.000
	5	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Unterhaid	1 : 1.000
	6	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Döringstadt	1 : 1.000
9.3		Maßnahmenblätter	
9.4		Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff u. Kompensation	
10		Grunderwerb	
10.1		Grunderwerbsplan	
	1	Grunderwerbsplan Bau km 61+090 bis 62+130	1 : 1.000
	2	Grunderwerbsplan Bau km 61+910 bis 63+00	1 : 1.000
	3	Grunderwerbsplan Bau km 62+910 bis 63+815	1 : 1.000
	4	Grunderwerbsplan Bau km 63+630 bis 64+325	1 : 1.000
10.2		Grunderwerbsverzeichnis	
11T		Regelungsverzeichnis	
14		Straßenquerschnitte	
14.1		Ermittlung der Belastungsklasse und des frostsicheren Oberbaus	
14.2		Regelquerschnitte	
	1	Regelquerschnitt BAB A70	1 : 50
	2	Regelquerschnitt AS Bamberg Q1	1 : 50
	3	Regelquerschnitte Betriebswege	1 : 50
14.3		Kennzeichnende Querschnitte	
	1	Kennzeichnende Querprofile BAB A70 Bau km 62+270 und 62+440	1 : 100
	2	Kennzeichnende Querprofile BAB A70 Bau km 62+750	1 : 100
	3	Kennzeichnende Querprofile BAB A70 Bau km 63+030	1 : 100
	4	Kennzeichnende Querprofile BAB A70 Bau km 63+250	1 : 100
	5	Kennzeichnende Querprofile BAB A70 Bau km 63+500	1 : 100
	6	Kennzeichnende Querprofile BAB A70 Bau km 63+740	1 : 100
	7	Kennzeichnende Querprofile BAB A70 Bau km 63+960	1 : 100
	8	Kennzeichnende Querprofile AS Hallstadt St 2281	1 : 100
17		Immissionstechnische Untersuchungen	
17.1		Überprüfung des Anspruchs auf nachträgliche Lärmvorsorge mit RLS-81 und DTV2019	
17.1.1		Lagepläne (Anwesen mit Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge)	
	1	Lageplan Betr.-km 61+090 bis 63+250	1 : 2.000
	2	Lageplan Betr.-km 63,050 bis 64,400	1 : 2.000
17.1.2		Ergebnistabelle	
17.2		Isophonenpläne Nullfall und Planfall-DTV 2035 in der Nacht-	
	1	Isophonenplan Prognose Nullfall (DTV 2035 in der Nacht)	1 : 5.000
	2	Isophonenplan Prognose Planfall (DTV 2035 in der Nacht)	1 : 5.000
17.3		Ergebnistabelle der schalltechnischen Untersuchung	
17.3.1		Ergebnistabelle zu ergänzend untersuchten Gebäuden	
17.4		Untersuchung zu den Luftschadstoffen	
18		Wassertechnische Untersuchungen	
18.1		Wassertechnische Erläuterungen mit Berechnungen	
18.2		Rechnerische Prüfung der Auswirkungen von Chlorid-haltigen Einleitungen	
19		Umweltfachliche Untersuchungen	
19.1		Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	
19.1.1		Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan	
19.1.2		Bestands- und Konfliktplan	
	1	Landschaftspflegerischer Bestands-und Konfliktplan, Betr.-km 61,096 bis Betr.-km 62+000	1 : 1.000
	2	Landschaftspflegerischer Bestands-und Konfliktplan, Betr.-km 62+000-Betr.-km 62+800	1 : 1.000
	3	Landschaftspflegerischer Bestands-und Konfliktplan, Betr.-km 63+000 bis Betr.-km 63+600	1 : 1.000

	4	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Betr.-km 63+800 bis Betr.-km 64+240	1 : 1.000
19.1.3		Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	
20		Kostenverhältnismäßigkeitsprüfung von Lärmschutzvarianten	
20.1		Erläuterungsbericht	
20.2		Grafische Gegenüberstellung der Varianten	
20.3		Variantenliste	
20.4		Darstellung der Varianten (Lage, Kosten, Effektivität und Effizienz)	
21		Gutachten	
21.1		Geotechnischer Bericht (ohne Anlagen)	
21.2		Verkehrsuntersuchung A70 im Abschnitt Bamberg-Bayreuth 2018	

sämtlich gefertigt bzw. aufgestellt von der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern, Außenstelle Bayreuth unter dem Datum 18.12.2020, mit Planänderungen vom 22.06.2021 (betrifft Änderungen und Ergänzungen zu Planunterlage 1 T, Planunterlage 5/Blatt 1 T, 3 T und 4 T, sowie Änderungen und Ergänzungen zu Planunterlage 11 T).

3 Nebenbestimmungen, Ausnahmen, Befreiungen

3.1 Zusagen des Vorhabenträgers und Entscheidungen über Einwendungen

Regelungen bzw. Maßnahmen, über die im Laufe des Verfahrens eine Zusage vonseiten des Vorhabenträgers bindend abgegeben wurde bzw. über die mit Dritten eine Vereinbarung geschlossen wurde, sind zu beachten bzw. durchzuführen. Sie sind jedoch nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Unterlagen oder dem verfahrensgegenständlichen Schriftverkehr gefunden haben und sich aus dem Planfeststellungsbeschluss nichts anderes ergibt.

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

3.1.1 Anordnungen im Interesse der 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 WWA Kronach und den beteiligten Wasserbehörden),
- Auflagen zur Berücksichtigung der land- und forstwirtschaftlichen Belange,

- Auflagen zur Berücksichtigung verschiedener weiterer Belange

3.1.2 Zurückweisungen

Folgende Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen:

- Grundsätzliche Einwendungen gegen das Vorhaben,
- Forderungen nach Maßnahmen zum Immissionsschutz, soweit sie über die Auflagen unter Punkt 3.4 hinausgehen,
- Forderungen nach Maßnahmen zum Natur- und Landschaftsschutz, ausgenommen die Auflagen unter Punkt 3.3,
- Forderungen nach Maßnahmen zum Wasserschutz, soweit sie über die Auflagen unter Punkt 3.5 und 4.3 hinausgehen und
- Forderungen nach weitergehenden Regelungen zum bzw. Verzicht auf Grunderwerb und zur Entschädigung. Diese Rechtsverhältnisse sind Gegenstand des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens.

3.2 Unterrichtungspflichten und Auflagen Leitungen betreffend

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

3.2.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Niederlassung Süd, Dieselstraße 43, 90441 Nürnberg, mindestens sechs Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungs- bzw. Verlegungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit den Straßenbaumaßnahmen entsprechend koordiniert werden können. Für das Vorhaben ist durch den Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn ein Bauablaufzeitenplan aufzustellen und mit der Deutschen Telekom Technik GmbH abzustimmen.

3.2.2 Der Vodafone-GmbH/ Vodafone Deutschland GmbH, Südwestpark 15, 90499 Nürnberg, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der gegebenenfalls erforderlichen Anpassungs- bzw. Verlegungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit den Straßenbaumaßnahmen entsprechend koordiniert werden können.

3.2.3 Der PLEdoc GmbH, Postfach 12 02 55, 45312 Essen

Die PLEdoc GmbH, Schnieringshof 10-14, 45329 Essen, als Vertreterin der Ferngas Netzgesellschaft mbH, Reichswaldstr. 52, 90571 Schwaig bei Nürnberg, weist auf die frühzeitige – mindestens 6 Monate vor Baubeginn-erforderliche - technische und terminliche Abstimmung mit den zuständigen Ansprechpartnern hin.

Zum Schutz der im Regelungsverzeichnis -RV- (Planunterlage 11 T) unter lfd. Nr. 4.10 näher bezeichneten Gashochdruckleitung LNr. 1/161, DN 150 der Ferngas Netzgesellschaft mbH, Schwaig in einem Mantelrohr DN 400 inklusive Begleitkabel in einem Mantelrohr DN 80 sind die Ausführungsunterlagen rechtzeitig vor Baubeginn der PLEdoc GmbH zur Prüfung durch einen DVGW-Sachverständigen vorzulegen.

Zur Abstimmung einer straßenbautechnisch und leitungsbautechnisch umsetzbaren einvernehmlichen Lösung betreffend den Rückbau des Mantelrohrs, der durchzuführenden technischen Prüfungen und den daraus resultierenden Sicherungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen des Produktenrohrs hat sich der Vorhabenträger mit der Ferngas Netzgesellschaft mbH – soweit noch nicht geschehen - in Verbindung zu setzen.

Anpflanzungen von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern zu bestehenden Ferngasleitungen sind mit einem horizontalen Abstand von mindestens 2,5 m zwischen Stammachse und Außenhaut der Versorgungsanlagen vorzusehen. Die sich aus den Abständen ergebenden Freihaltezonen sind dauerhaft stockfrei und begehbar zu halten.

Durch die Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen dürfen sich keinerlei Nachteile für den Bestand und Betrieb der Ferngasleitungen sowie keinerlei Einschränkungen oder Behinderungen bei der Ausübung der für die Sicherheit der Versorgung notwendigen Arbeiten wie Überwachung, Wartung, Reparatur etc. ergeben. Dies gilt entsprechend für die notwendige Beseitigung des Bewuchses mit Maschineneinsatz innerhalb der Leitungsschutzstreifen.

Im Schutzstreifen einer bestehenden Anlage dürfen keine Einwirkungen vorgenommen werden, die deren Bestand oder Betrieb beeinträchtigen oder gefährden können.

Baustelleneinrichtungen jeglicher Art (Baustraßen, Material- und Maschinenlagerplätze, Erdaushub etc.) dürfen erst nach vorheriger schriftlicher Einwilligung der Ferngas Netzgesellschaft mbH im Schutzstreifenbereich angelegt werden, soweit dies aus Sicherheitsgründen zulässig ist.

Die oberirdischen Armaturen der Gashochdruckanlage dürfen nicht zerstört oder beschädigt werden.

Die Auflagen und Hinweise der Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der Open Grid Europe GmbH sind zu beachten.

3.2.4 Der Bayernwerk Netz GmbH, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg

Die bei Bau-km 62+171,630 befindliche 110-kV-Freileitung Bamberg/Nord-Oberhaid Leitung Nr. E10020, Mast Nr. 11-12 der Bayernwerk Netz GmbH ist in den Bauausführungsplänen mit zu berücksichtigen und damit gleichzeitig die

bestehende Baubeschränkungszone dieser Freileitung von jeweils 17,00 m beiderseits der Leitungssachse.

Die zur Sicherung des Anlagenbestandes und-betriebes erforderlichen Maßnahmen sind ungehindert durchzuführen. Die Erneuerung, Verstärkung oder ein durch Dritte veranlasster Umbau der Anlagen an gleicher Stelle bzw. auf gleicher Trasse, unter Beibehaltung der Schutzzone(n) dürfen keinen Beschränkungen unterliegen.

Im Bereich der Freileitungen sind bei allen Bau-und Bepflanzungsmaßnahmen die, gemäß einschlägiger Vorschriften in der jeweils gültigen Fassung, erforderlichen Mindestabstände zu den Leiterseilen einzuhalten.

Durch den Vorhabenträger ist rechtzeitig vor Bauausführung das Kreuzungsheft mit numerischen Abstandsnachweisen anzupassen.

Im Bereich der Leitung darf ohne Zustimmung der Bayernwerk Netz GmbH, BAGE-DNLL, weder Erdaushub gelagert, noch dürfen sonstige Maßnahmen durchgeführt werden, die das bestehende Erdniveau erhöhen.

Die Dachhaut etwaiger Gebäude ist in harter, feuerhemmender Bedachung nach DIN 4102, Teil 7, auszuführen.

Bei Anpflanzungen innerhalb des Schutzzonenbereiches der Freileitungen der Bayernwerk Netz GmbH ist darauf zu achten, dass nur Gehölze mit einer maximalen Aufwuchshöhe von 2,50 m angepflanzt werden, um den Mindestabstand zur Freileitung auf jeden Fall einzuhalten. Geplante Pflanzhöhen über 2,50 m sind gesondert mit der Bayernwerk Netz GmbH abzustimmen.

Bäume oder Sträucher, die in den Mindestabstandsbereich der Hochspannungsleitung wachsen oder bei Umbruch hineingeraten können, sind durch den Grundstückseigentümer entschädigungslos zurückzuschneiden oder selbst bzw. auf Kosten des Grundstückseigentümers vom Leitungsbetreiber zu entfernen.

Zäune im Bereich der Baubeschränkungszone sind aus isolierenden oder nichtleitenden Werkstoffen (z. B. kunststoffummantelter Maschendraht, Holz) aufzustellen. Pfeiler, Toranlagen und leitende Zäune sind zu erden.

Der Einsatz von Hebewerkzeugen (Turmdrehkran, Autokran o. ä.), Bagger oder Baumaschinen ist in jedem Fall mindestens vier Wochen vor Baubeginn mit der Fachabteilung der Bayernwerk Netz GmbH abzustimmen.

Weiterhin sind die Allgemeinen Unfallverhütungsvorschriften BGV-V3 und die von den Bauberufsgenossenschaften herausgegebenen Richtlinien "Sicherheitsabstände bei der Durchführung von Arbeiten in der Nähe von elektrischen Freileitungen" zu beachten.

Wegen der erhöhten Gefährdung bei Bauarbeiten im Bereich von Strom- und Gasversorgungsanlagen sind die "Sicherheitshinweise für Arbeiten in der Nähe von Kabel-, Gas- und Freileitungen" ebenfalls zu beachten.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass bei ungünstigen Witterungsverhältnissen Eisbrocken und Schneematschklumpen von den Leiterseilen abfallen können. In den Mastbereichen und unter den Leiterseilen muss unter Umständen mit Vogelkot gerechnet werden. Für solche witterungs- und naturbedingten Schäden wird seitens der Bayernwerk Netz GmbH keine Haftung übernommen.

3.2.5 Den Stadtwerken Bamberg, Margaretendamm 28, 96052 Bamberg

Die vorhandenen Leitungen und Anlagen der Stromversorgung der Stadtwerke Bamberg (Ifd. Nrn. 4.5, 4.8, 4.9, 4.15 und 4.16 der Planunterlage 11 T) sind während der Baumaßnahme zu sichern. Je nach Erfordernis sind die Leitungen und Anlagen der Stromversorgung in Absprache mit den Stadtwerken Bamberg anzupassen.

Die Versorgungsleitungen/-kabel der Stadtwerke Bamberg dürfen nicht überbaut oder bepflanzt werden, das Gleiche gilt für den jeweiligen Schutzstreifen.

Es sind vor Beginn von Tiefbauarbeiten von der ausführenden Firma die aktuellen Leitungsbestandspläne einzuholen. Dies ist durch die Bauaufsicht der Autobahn-GmbH des Bundes zu kontrollieren. Weiterhin sind bei allen durchzuführenden Tiefbauarbeiten die aufgefundenen und vorhandenen Versorgungsleitungen /-kabel und Anlagen der Stadtwerke Bamberg zu sichern und vor Beschädigungen und Beeinträchtigung zu schützen.

Im Bereich des Schutzstreifens dürfen die Versorgungsleitungen / -kabel der Stadtwerke Bamberg nicht überbaut werden und ebenso nicht mit Baustelleneinrichtungen oder Lagerflächen belegt werden.

Die Gasversorgungsleitungen und zugehörige Anlagen unterliegen nach dem DVGW-Regelwerk einer regelmäßigen Überprüfung und Kontrolle. An den Endpunkten der Schutzrohre für die Gasleitungen sind sogenannte „Aufstiegsrohre“ angebracht. Der Zugang zu diesen Aufstiegsrohren nebst Straßenkappen muss jederzeit gewährleistet sein.

Bauwerksgründungen auf bestehenden Versorgungsleitungen sind nicht zulässig.

Ist im Bereich der Leitungen / Kabel der Stadtwerke Bamberg ein Auf- bzw. Abtrag des Geländes vorgesehen, ist eine entsprechende Sicherung oder ggf. die Umverlegung einzuplanen.

3.2.6 Der NGN Fiber Network KG

Die NGN Fiber Network KG, Hauptstraße 15, 97633 Aubstadt ist am weiteren Verfahren durch den Vorhabenträger zu beteiligen. Es ist durch den Vorhabenträger eine aktuelle Planauskunft bei der Trassenauskunft der NGN Fiber Network KG einzuholen.

- 3.2.7 Der Vorhabenträger hat den Beginn der Baustelleneinrichtung, den Beginn der Baumaßnahme, den Beginn der landschaftsgestaltenden Maßnahmen (unter anderem die Ausgleichsmaßnahme 8A) und deren jeweiligen Beendigung **der Planfeststellungsbehörde, der höheren Naturschutzbehörde und der unteren Naturschutzbehörde mit einem Vor-bzw. Nachlauf von zwei Wochen** anzuzeigen.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

- 3.3.1 Die Durchführung der Baumaßnahme ist mittels einer qualifizierten unabhängigen ökologischen Baubegleitung, die durch den Vorhabenträger zu beauftragen ist, zu überwachen und zu dokumentieren. Die ökologische Baubegleitung hat insbesondere die Kaninchen-Population südlich der Autobahn zu berücksichtigen (Abfang und Wiederansiedelung).
- 3.3.2 Die Fällungen der Gehölze dürfen nur außerhalb der Vogelbrutperiode (1. März bis 30. September eines Jahres) durchgeführt werden (vgl. § 39 Abs. 5 BNatSchG).
- 3.3.3 Die in Planunterlage 9 vorgesehenen Schutz- und Minimierungsmaßnahmen sind vollständig umzusetzen.
- 3.3.4 Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze dürfen nicht auf ökologisch wertvollen Flächen erfolgen. Zum Schutz von wertvollen Biotopstrukturen sind die Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 (Zäune und Hecken, Feuchtfleichen und Gehölze) anzuwenden. Die Tabuflächen für den Baubetrieb sind im Gelände durch Bretterzaun oder Flatterleinen zu kennzeichnen und zu beachten.
- 3.3.5 Die Absetzbecken aus Beton sind so zu sichern, dass keine Kleintiere hineinfallen können sowie mit geeigneten Ausstiegshilfen zu versehen.
- 3.3.6 Bei den Baustellenflächen sind insektenfreundliche Beleuchtungssysteme anzuwenden.
- 3.3.7 Baustraßen und Baustellenflächen sind witterungsabhängig (bei großer Staubentwicklung zum Schutz der Menschen, Vegetation und Tiere) zu befeuchten.
- 3.3.8 Die transparenten Ausführungen der Lärmschutzwände sind mit horizontalen Schutzmaßnahmen / Vogelschutz zu versehen. Auf die Auflage 3.3.18 wird verwiesen.

- 3.3.9 Die Baustelleneinrichtungsfläche südlich der Autobahn (1085-1089 Hallstadt) mit ihren besonderen Bodeneigenschaften ist nach der Inanspruchnahme wieder entsprechend herzustellen. Bodenverdichtungen im Untergrund sind möglichst gering zu halten.
- 3.3.10 Folgende A/E-Flächen werden festgesetzt:
6A Extensivgrünland Unterhaid 242 (7.235 qm)
8A Offenlandlebensraum bei Döringstadt (ca. 2,7 ha)
- Die A/E-Flächen sind im Rahmen der Ausführungsplanung im Detail noch mit den Naturschutzbehörden abzustimmen. Der Vorhabenträger übermittelt den Naturschutzfachbehörden hierzu die Gestaltungs- und Pflegepläne.
- 3.3.11 Die A/E-Flächen sind spätestens ein Jahr nach der Verkehrsfreigabe fertig zu stellen. Die Ausgleichsflächen sind vom Vorhabenträger bis zu diesem Zeitpunkt auch dem Ökoflächenkataster zu melden. Auf den A/E-Flächen sind autochthone Gehölze/Saaten zu verwenden: Saatgut aus dem Ursprungsgebiet 12 (Fränk. Hügelland) und Gehölze aus dem Vorkommensgebiet 5.1 (Süddeut. Hügel- und Bergland).
- 3.3.12 Die A/E-Flächen sind solange zu pflegen und zu unterhalten, wie der Eingriff wirkt.
- 3.3.13 Folgende Maßnahmen zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands (FCS-Maßnahmen) werden festgesetzt:
5A FCS Anlage von Sandmagerrasen und Lebensraumstrukturen für Zauneidechsen
7 A FCS Anlage von Lebensraumstrukturen als Aussetzflächen für Zauneidechsen
Der Vorhabenträger hat in einem Bericht gemäß § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG gegenüber der höheren Naturschutzbehörde die Wirksamkeit der vorgenommenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen 2.2 V, 2.4 V, 7 A FCS und CEF-Maßnahmen bis zum Baubeginn nachzuweisen. 7 A FCS muss eine Vegetationsperiode vor Baubeginn angelegt werden, damit die Maßnahme zu Baubeginn wirksam ist.
- 3.3.14 Bei der Maßnahme 2.3 V (Ersatzquartiere für Fledermäuse) sind die Einflugbereiche vor den Fledermauskästen vor dem Aufhängen freizuschneiden. Zur Funktionserfüllung sind die Kästen im 6ten, 10ten und 15ten Jahr zu säubern und die Einflugbereiche freizuschneiden.
- 3.3.15 Folgende Gestaltungsmaßnahmen werden festgesetzt:
4.1 G Ansaat von Landschaftsrasen (Saatgut aus dem Ursprungsgebiet 12 "Fränk. Hügelland")
4.2 G Ansaat von Sandmagerrasen (Saatgut aus dem Ursprungsgebiet 12 "Fränk. Hügelland")
4.3 G Entwicklung von Sandmagerrasen durch Vegetationsübertragung

4.4 G Pflanzung von Gehölzen

Die geplanten Wege zur Unterhaltung der Gestaltungsmaßnahmen sind unverriegelt zu bauen und mit einer Sandschicht zu überdecken.

- 3.3.16 Die geplante Gehölzpflanzung auf der östlichsten Verkehrsinsel (unmittelbar gegenüber NSG Börstig) ist durch die Maßnahme 4.2 G oder 4.3 G zu ersetzen.
- 3.3.17 Nach der Baumaßnahme soll die Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Betriebsgelände Michelin in Abstimmung mit dem Eigentümer mit der Maßnahme 4.2 G oder 4.3 G gestaltet werden.
- 3.3.18 Zur optischen Gliederung und Landschaftseinpassung ist durch den Vorhabenträger noch ein Gestaltungskonzept für die Lärmschutzanlage mit Einbindung der unteren Naturschutzbehörde zu erarbeiten.
- 3.3.19 Wesentliche Änderungen des Vorhabens sind mit der unteren und höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 3.3.20 Die naturschutzfachliche Zweckbestimmung ist mit einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zugunsten des Freistaates Bayern zu sichern.
- 3.3.21 Dem Klima- und Umweltamt der Stadt Bamberg ist vor Beginn der Eingriffe ein Ansprechpartner anzuzeigen, ebenso mindestens vier Wochen vorher der Beginn selbst.

3.4 Verkehrslärmschutz

- 3.4.1 Soweit nach den Planunterlagen (vgl. Unterlage 1 T Abschnitt 6.4.3 des Erläuterungsberichtes, Unterlage 17.1 und 17.3) und den Ausführungen bzw. Behandlungen von Einwendungen in diesem Planfeststellungsbeschluss betroffene Grundstückseigentümer dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz haben - nämlich 59 Gebäude im Gemeindegebiet der Stadt Hallstadt - wird dieser hiermit festgestellt. Er richtet sich auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtung in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz) wegen der Überschreitung der jeweiligen Grenzwerte nachts.

Dem Grunde nach besteht Anspruch auf passiven Schutz für folgende Gebäudeseiten:

Immissionspunkt / Straße Nr. Stockwerk	Gebäudeseite
Gebäude 1	
7 / Bamberger Straße 74 /2. OG	Süden
Gebäude 2	

8 / Bamberger Straße 74a /2. OG	Osten
8 / Bamberger Straße 74a /2. OG	Süden
Gebäude 3	
9 / Bamberger Straße 74b /2. OG	Osten
Gebäude 4	
12 / Bamberger Straße 76 (Anbau) /1. OG	Osten
12 / Bamberger Straße 76 (Anbau) /1. OG	Süden
Gebäude 5	
13 / Bamberger Straße 76 /4. OG	Norden
13 / Bamberger Straße 76 /1. OG	Osten
13 / Bamberger Straße 76 /2. OG	Osten
13 / Bamberger Straße 76 /3. OG	Osten
13 / Bamberger Straße 76 /4. OG	Osten
13 / Bamberger Straße 76 /2. OG	Süden
13 / Bamberger Straße 76 /3. OG	Süden
13 / Bamberger Straße 76 /4. OG	Süden
13 / Bamberger Straße 76 /4. OG	Westen
Gebäude 6	
16/ Bamberger Straße 93 /2. OG	Osten
16/ Bamberger Straße 93 /2. OG	Süden
Gebäude 7	
60 / Seebachmarter 1 /2. OG	Süden
60 / Seebachmarter 1 /3. OG	Süden
60 / Seebachmarter 1 /4. OG	Süden
60 / Seebachmarter 1 /5. OG	Süden
60 / Seebachmarter 1 /6. OG	Süden
60 / Seebachmarter 1 /7. OG	Süden
Gebäude 8	
62 / Seebachmarter 3 /3. OG	Süden
Gebäude 9	
65 / Seebachmarter 6 /2. OG	Süden
65 / Seebachmarter 6 /3. OG	Süden
65 / Seebachmarter 6 /4. OG	Süden
65 / Seebachmarter 6 /5. OG	Süden
Gebäude 10	
66 / Seebachmarter 7 /3. OG	Süden
66 / Seebachmarter 7 /4. OG	Süden
66 / Seebachmarter 7 /5. OG	Süden
Gebäude 11	
101 / Reitersweg 9 /2. OG	Süden
Gebäude 12	
105 / Reitersweg 14 /	Süden
Gebäude 13	
106 / Reitersweg 15 /1. OG	Süden

Gebäude 14	
107 / Reitersweg 17 /1. OG	Süden
Gebäude 15	
110 / Reitersweg 22 /2. OG	Süden
Gebäude 16	
112 / Reitersweg 28 /2. OG	Süden
Gebäude 17	
113 / Reitersweg 30 /2. OG	Süden
Gebäude 18	
117 / Rothbachstraße 5 /1. OG	Süden
117 / Rothbachstraße 5 /2. OG	Süden
117 / Rothbachstraße 5 /2. OG	Westen
Gebäude 19	
119 / Rothbachstraße 7 /1. OG	Süden
Gebäude 20	
121 / Rothbachstraße 10 /2. OG	Süden
Gebäude 21	
122 / Rothbachstraße 14 /2. OG	Westen
Gebäude 22	
171.1 Regnitzstraße 35 2.OG	West
Gebäude 23	
124 / Rothbachstraße 18 /1. OG	Süden
124 / Rothbachstraße 18 /2. OG	Süden
124 / Rothbachstraße 18 /2. OG	Westen
Gebäude 24	
125 / Rothbachstraße 20 /2. OG	Süden
125 / Rothbachstraße 20 /2. OG	Westen
Gebäude 25	
126 / Südring 6 /1. OG	Süden
126 / Südring 6 /EG	Süden
Gebäude 26	
127 / Südring 12 /1. OG	Süden
127 / Südring 12 /2. OG	Süden
127 / Südring 12 /EG	Süden
127 / Südring 12 /1. OG	Westen
127 / Südring 12 /2. OG	Westen
Gebäude 27	
129/ Ahornweg 4 /2. OG	Süden
Gebäude 28	
133 / Blumenstraße 12 /2.OG	Süden
Gebäude 29	
134 / Blumenstraße 14 /1. OG	Süden
134 / Blumenstraße 14 /2. OG	Süden

Gebäude 30	
135 / Blumenstraße 16 /1. OG	Süden
135 / Blumenstraße 16 /2. OG	Süden
Gebäude 31	
138 / Blumenstraße 33 /1.OG	Süden
138 / Blumenstraße 33 /2.OG	Süden
Gebäude 32	
140 / Blumenstraße 37 /1. OG	Süden
140 / Blumenstraße 37 /2. OG	Süden
140 / Blumenstraße 37 /EG	Süden
Gebäude 33	
141 / Fliederweg 1 /2.OG	Süden
Gebäude 34	
142 / Fliederweg 2 /2. OG	Süden
Gebäude 35	
144 / Fliederweg 4 /1. OG	Süden
144 / Fliederweg 4 /2. OG	Süden
144 / Fliederweg 4 /EG	Süden
Gebäude 36	
146 / Ginsterweg 3 /2. OG	Süden
Gebäude 37	
147 / Ginsterweg 5 /1. OG	Süden
Gebäude 38	
148 / Ginsterweg 14 /1. OG	Süden
148 / Ginsterweg 14 /EG	Süden
Gebäude 39	
149 / Lärchenweg 1 /2.OG	Süden
Gebäude 40	
150 / Lärchenweg 3 /1.OG	Süden
Gebäude 41	
153 / Lindenweg 2 /1. OG	Süden
Gebäude 42	
154 / Lindenweg 3 /1. OG	Süden
Gebäude 43	
155 / Lindenweg 5 /1.OG	Süden
155 / Lindenweg 5 /2.OG	Süden
Gebäude 44	
157 / Lindenweg 9 /1. OG	Süden
Gebäude 45	
158 / Lindenweg 11 /2.OG	Westen
Gebäude 46	
162/ Rosenweg 8 /2. OG	Süden
Gebäude 47	

163 / Rosenweg 9 /1. OG	Süden
163 / Rosenweg 9 /2. OG	Süden
Gebäude 48	
164 / Rosenweg 10 /2. OG	Süden
Gebäude 49	
165 / Rosenweg 11 /2. OG	Süden
Gebäude 50	
166 / Rosenweg 12 /1. OG	Süden
166 / Rosenweg 12 /1. OG	Süden
Gebäude 51	
168 / Rotdornstraße 15 /2. OG	Süden
Gebäude 52	
172 / Rotdornstraße 19 /1. OG	Süden
172 / Rotdornstraße 19 /2. OG	Süden
Gebäude 53	
173 / Südring 2 /1. OG	Süden
Gebäude 54	
174 / Südring 4 /1. OG	Süden
174 / Südring 4 /EG	Süden
Gebäude 55	
175 / Südring 8 /1. OG	Süden
Gebäude 56	
176 / Südring 10 /1. OG	Süden
Gebäude 57	
183 / Wacholderweg 19 /3. OG	Süden
183 / Wacholderweg 19 /3. OG	Westen
Gebäude 58	
184 / Wacholderweg 21 /3. OG	Süden
184 / Wacholderweg 21 /3. OG	Westen
Gebäude 59	
185 / Wacholderweg 23 /3. OG	Süden

Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, dass der Anspruch auf entsprechende Entschädigungen nur bis spätestens fünf Jahre nach Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses geltend gemacht werden kann, soweit die betroffenen Eigentümer noch nicht entsprechende Forderungen erhoben haben.

- 3.4.2 Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag liegen nicht vor. Zusätzliche Regelungen wegen der verbleibenden Beeinträchtigung infolge Überschreitung des Taggrenzwertes im Außenwohnbereich (Terrasse, Balkon etc.) dem Grunde nach waren daher nicht zu treffen.
- 3.4.3 Lärmintensive Arbeiten in der Nähe von Wohngebieten sind grundsätzlich – soweit es gemäß Bauablauf möglich ist – auf die Tageszeit zwischen 7.00 Uhr und

20.00 Uhr zu beschränken. Die gesetzlichen Vorschriften über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten.

- 3.4.4 Soweit möglich, sind lärmarme Maschinen und Verfahren anzuwenden. Die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970 (MABI I/1971 S.2) ist zu beachten.

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

- 3.4.5 Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abgewickelt werden. Massenguttransporte sollten über Wege außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten geleitet werden. Lösungsvorschläge in Form von Anweisungen für die beauftragten Baufirmen sind aufzuzeigen

- 3.4.6 Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind zum Schutz der Anwohner bevorzugt vor dem Beginn weiterer Bauarbeiten an den Verkehrswegen zu errichten.

- 3.4.7 Durch den Vorhabenträger ist ein baubegleitendes Schallschutzkonzept zu erstellen.

3.5 Wasserwirtschaft (Ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)

- 3.5.1 Die Baustelleneinrichtungen müssen außerhalb des Überschwemmungsgebietes liegen.

- 3.5.2 Bauliche Anlagen bzw. Geländeauffüllungen sind im Überschwemmungsgebiet - soweit sie nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss zugelassen sind - 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.

- 3.5.3 Im Überschwemmungsgebiet sind das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen, soweit diese den Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes gemäß § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 WHG und § 75 Absatz 2 WHG entgegenstehen, nicht zulässig.

- 3.5.4 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. 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. Baumaschinen sind während der arbeitsfreien Zeiten außerhalb des Überschwemmungsgebietes abzustellen.

- 3.5.5 Bei Hochwassergefahr sind der Vorhabenträger bzw. seine Beauftragten verpflichtet, alle Vorkehrungen zur Sicherung der Maßnahme und zur Schadensabwehr zu treffen.
- 3.5.6 Die Baumaßnahmen sind zu einer Jahreszeit auszuführen, in der üblicherweise mit keinem oder wenig Hochwasser zu rechnen ist.
- 3.5.7 Die Funktionsfähigkeit von bestehenden Drainagen ist sicherzustellen. Falls Drainagen durch Bauarbeiten beeinträchtigt (z.B. abgeschnitten, unterbrochen oder überschüttet) werden, ist der Vorhabenträger verpflichtet, die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen ihrem Zustand und ihrem Zweck entsprechend zu sichern und wiederherzustellen. Bodenmechanische Setzungsvorgänge hat der Vorhabenträger ebenso zu berücksichtigen wie die bestehenden Vorflutverhältnisse.

3.6 Fischerei

- 3.6.1 Die Fischereiberechtigten im Seebach sind zu der Maßnahme zu hören. Ihre Anmerkungen sind, soweit zumutbar, zu berücksichtigen.
- 3.6.2 Für die gesamten Entwässerungsanlagen ist ein verantwortlicher Betriebsbeauftragter zu benennen. Dessen Kontaktdaten (Telefonnummer, Anschrift) sind den betroffenen Fischereiberechtigten (Pächtern) im Seebach mitzuteilen.
- 3.6.3 Wassergefährdende Stoffe (z.B. Öle, Kraftstoffe usw.) dürfen nicht über die Entwässerungsanlagen in den Seebach gelangen. Tritt ein derartiges Ereignis ein, so haftet der Betreiber der Entwässerungsanlage (bzw. seine Rechtsnachfolger) unmittelbar verschuldensunabhängig für alle Schäden, die den Fischereiberechtigten durch den Betrieb der Abwasserbeseitigungsanlage entstehen (§ 22 WHG).
- 3.6.4 Alle Anforderungen an den guten ökologischen Zustand gemäß OGewV 2016 dürfen im Seebach durch die Entwässerungseinleitungen nicht beeinträchtigt werden. Die einschlägige Einstufung nach OGewV hinsichtlich der Fischgemeinschaften ist im Seebach Salmoniden-Hyporhithral (Gewässertyp 7: Grobmaterialreiche, karbonatische Mittelgebirgsbäche). Die Einhaltung der Anforderungen an den sehr guten ökologischen Zustand ist anzustreben.
- 3.6.5 Es ist durch geeignete Vorkehrungen (z. B. Erosionsschutz der Steilböschungen, Absetzbecken) sicherzustellen, dass durch die Maßnahme keine Sedimenteinträge in den Seebach erfolgen. Sollte ein Sedimenteintrag dennoch geschehen, sind die eingetragenen Sedimente wieder zu entfernen. Wenn dies nicht möglich ist, ist eine Verbesserung der Struktur des betroffenen Gewässers an anderen Stellen durchzuführen. Derartige Maßnahmen sind mit der Fischereifachberatung und dem WWA Kronach abzustimmen.

- 3.6.6 Bei der Durchführung der Baumaßnahmen im Einwirkungsbereich des Seebachs ist darauf zu achten, dass keine Zementmilch aus frisch betonierten Strukturen in den Seebach eingeleitet wird. Erforderlichenfalls sind Auffangbecken für das ablaufende Wasser aus den betonierten Strukturen zu schaffen.
- 3.6.7 Sämtliche mit dem Vorhaben zusammenhängende Entwässerungseinrichtungen sowie Beckenanlagen sind so zu unterhalten, dass kein Klärschlamm oder abgesetztes Material/Fremdstoffe in die Vorfluter ausgetragen werden.
- 3.6.8 Die Einleitungsstellen in die oberirdischen Gewässer sind generell gegen Erosion zu sichern. Zum Schutz der Gewässerfauna und -flora ist der von der Einleitungsstelle beeinflusste Gewässerbereich nach Vorgabe des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes Kronach, mindestens jedoch einmal jährlich, in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten hin zu kontrollieren.
- 3.6.9 Durch das Errichten der Lärmschutzwände bzw. durch die Anpassungen der Böschungen darf die ökologische Durchgängigkeit des Seebachs nicht beeinträchtigt werden. Höhengsprünge >0,05m dürfen nicht entstehen. Sollten sich im unmittelbaren Eingriffsbereich der Baustelle im Seebach derartige Fischwanderhindernisse befinden, sind diese zu entfernen (Rückbau 1:15 und flacher als raue Sohlgleite mit Bündelung des Niedrigwasserabflusses).
- 3.6.10 Im Falle fischereilicher Schäden oder Havarie sind die zuständige Polizeibehörde, das Landratsamt Bamberg und der betroffene Fischereiberechtigte umgehend zu informieren.
- 3.6.11 Fischereiliche Schäden, die durch die Maßnahme entstehen, sind auszugleichen. Evtl. Kosten für entsprechende notwendige Gutachten (z.B. auch Lebensmitteltauglichkeit der Fische) sind vom Schadensverursacher zu tragen.
- 3.6.12 Die Festsetzung weiterer Auflagen und Bedingungen zur Wahrung öffentlicher Interessen, zum Schutz berechtigter Interessen Dritter oder im Interesse der fischereilichen Gewässerbewirtschaftung bleibt vorbehalten.

3.7 Belange der Land-und Forstwirtschaft

- 3.7.1 Zufahrten zu land- oder forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken sind für eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung dieser Flächen während der gesamten Bauzeit aufrecht zu erhalten bzw. -soweit erforderlich- durch mit den Betroffenen abzustimmende provisorische Zufahrten zu gewährleisten. Die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen einschließlich der bestehenden Bewässerungssysteme und Grundstücksentwässerung muss während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sichergestellt sein.
- 3.7.2 Werden durch die Baumaßnahme Bodenentwässerungsanlagen angeschnitten oder sonst beeinträchtigt, so ist -soweit technisch möglich- ihre Funktionsfähigkeit wiederherzustellen, auf jeden Fall ist jedoch für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit verbleibender Drainagen Sorge zu tragen. Falls notwendig

sind im Einvernehmen mit dem Grundstückseigentümer bzw. dem bewirtschaftenden Land- oder Forstwirt möglichst frühzeitig neue Drainagen anzulegen. Bodenmechanische Setzungsvorgänge sind dabei zu berücksichtigen. Soweit erforderlich sind die Vorflutverhältnisse entsprechend anzupassen.

- 3.7.3 Es ist ein Beweissicherungsverfahren zum Grundwasserverhalten und eine Bestandsaufnahme der bestehenden Drainagestränge durchzuführen. Das Beweissicherungsverfahren ist mittels der vorhandenen Grundwassermessstelle der Bohrung B9 in der Nähe des Bauwerks 63a durchzuführen.
- 3.7.4 Alle Baufahrzeuge mit Hydraulikanlagen sind mit biologisch abbaubaren Bio-Ölen zu betreiben. Die verwendeten Baumaschinen und motorisierten Arbeitsgeräte sind mit zusätzlichen Auffangbehältern und Leckageerkennungssystemen zu versehen.
- 3.7.5 Bei den straßen- und wegebegleitenden Bepflanzungen ist -ebenso wie bei sonstigen in den festgestellten Plänen vorgesehenen Pflanzmaßnahmen- auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke und vorhandene Drainageleitungen soweit als möglich Rücksicht zu nehmen. Schattenwurf auf benachbarte landwirtschaftliche Nutzflächen ist weitest möglich zu reduzieren. Bei Bepflanzungen in der Nähe von Drainagen ist ein Wurzelschutz vorzusehen. Nach Möglichkeit sind die wegebegleitenden Pflanzmaßnahmen auch im Benehmen mit den Eigentümern der benachbarten landwirtschaftlich genutzten Grundstücke vorzunehmen.
- 3.7.6 Bei der Neuanpflanzung von Einzelbäumen, Hecken und Gehölzstreifen ist ein Grenzabstand zu Privatflächen von mindestens vier Metern einzuhalten.
- 3.7.7 Die Verschmutzung der Gemüsekulturen durch Staub im weiteren Umgriff der Baumaßnahmen sowie im Bereich von Baustellenzufahrtsstraßen ist zu vermeiden. Sofern es dennoch zu Verschmutzungen der Kulturen durch die Baumaßnahme und die Benutzung der Zufahrtsstraßen durch Baustellenfahrzeuge kommt, hat eine Entschädigung der betroffenen Betriebe zu erfolgen.
- 3.7.8 Es ist sicherzustellen, dass keine Rückstände, wie z.B. Fundamentreste, Metall- und Betonteile o.ä. auf den vorübergehend genutzten Flächen verbleiben.
- 3.7.9 Maßnahmenbedingte Schäden (z.B. in Folge der Benutzung durch Baufahrzeuge) am untergeordneten Straßen- und Wegenetz sind -soweit sie über das hinausgehen, was durch den zulässigen Gemeingebrauch verursacht wird- nach Abschluss der Bauarbeiten nach dem Stand der Technik zu beheben. Rechtzeitig vor Baubeginn ist jeweils mit dem Baulastträger in geeigneter Form eine Beweissicherung durchzuführen.
- 3.7.10 Die Verwendung der Unterführung BW 62f. auf Höhe des "Fliederwegs" für landwirtschaftliche Fahrzeuge zum Anfahren der Flächen südlich der BAB A70

mit der bisherigen Durchfahrtshöhe von 3,7 m ist während der Bauphasen des Ersatzbauwerkes sicherzustellen.

- 3.7.11 Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die vorübergehend für die Durchführung der Baumaßnahme in Anspruch genommen werden, sind nach Abschluss der Bauarbeiten in einem für die Ausübung ordnungsgemäßer Landwirtschaft geeigneten Zustand zurückzugeben, sofern nicht mit dem jeweiligen Eigentümer eine anderweitige Regelung getroffen worden ist. Eventuell notwendige Tiefenlockerungen sind vor Übergabe der Flächen an die ursprünglichen Grundbesitzer/Bewirtschafter durchzuführen.
- 3.7.12 Bezüglich möglicher Schäden an den genutzten Flächen, den privilegierten baulichen Anlagen und landwirtschaftlichen Gebäuden ist vor Beginn sowie am Ende der Arbeiten eine Beweissicherung mit Veränderungsfeststellung durchzuführen, das dabei eingesetzte Sachverständigenbüro soll gemeinsam bestimmt werden. Dies beinhaltet auch die Entnahme zu Bodenproben. Die Beseitigung der dabei festgestellten Schäden sowie die Kosten der Beweissicherung gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.
- 3.7.13 Der Vorhabenträger hat entsprechende Sicherheitsleistungen in Form von Kauttionen mit Rückbauverpflichtung zu leisten, um für Folgeschäden aufzukommen. Sofern die Haftung der ausführenden Firmen auf Dritte übertragen wird, ist sicherzustellen, dass auch diese die entsprechenden Sicherheitsleistungen erbringen.
- 3.7.14 Nach Abschluss der Baumaßnahme sind die Grundstückszufahrten, die sich aufgrund der Veränderungen im Bereich des Baufeldes ergeben, in einer zeitgemäßen Dimensionierung, passend zum heutigen Stand der Landtechnik, zu gewährleisten.
- 3.7.15 Die betroffenen Landwirte sind möglichst rechtzeitig (15. Mai eines Jahres) vor Baubeginn in geeigneter Weise (z.B. ortsübliche Bekanntmachung durch die jeweilige Gemeinde) über den Zeitpunkt der Inanspruchnahme ihrer Flächen zu unterrichten. Dies gilt auch im Falle der nur vorübergehenden Flächeninanspruchnahme. Wenn wegen der -auch bei nur vorübergehender- Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen im Zusammenhang mit flächenbezogenen Agrarförderprogrammen Rückforderungen von gewährten Subventionsleistungen (Ausgleichszahlungen) oder Sanktionszahlungen gegenüber dem Subventionsempfänger geltend gemacht werden, hat der Vorhabenträger den betroffenen Subventionsempfängern die rückgeforderten Beträge bzw. Sanktionszahlungen auf Antrag gegen Nachweis zu erstatten, es sei denn, die Rückforderung der Subventionszahlung hat der Subventionsempfänger selbst zu vertreten.

3.8 Sonstige öffentliche Belange

- 3.8.1 Denkmalschutz

- 3.8.1.1 Soweit dies durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich ist, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.8.1.2 Der Vorhabenträger hat die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsfällen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf von 4 Monaten in seinen Bauablauf einzubeziehen.
- 3.8.1.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen gem. dem IMS vom 26.10.2010 Nr. IIB2/IID3-0752.3-001/07 zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.
- 3.8.1.4 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im o.g. Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 3.8.1.5 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 DSchG Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage treten, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).
- 3.8.2 Bodenschutz/Altlasten
- 3.8.2.1 Erd- und Tiefbauarbeiten sind in bodenschonender Weise unter Beachtung der gültigen Regelwerke und Normen, insbesondere DIN 18915 (Bodenarbeit im Landschaftsbau, hier v.a. Hinweise zur Vermeidung von Verdichtung), DIN

19731 (Verwertung von Bodenmaterial) und DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Baumaßnahmen) auszuführen.

- 3.8.2.2 Grünflächen, die temporär durch Baumaßnahmen beeinträchtigt werden ("Baustraßen", Bereitstellungsflächen o.ä.), sind unmittelbar nachdem sie nicht mehr benötigt werden fachgerecht wiederherzustellen bzw. zu rekultivieren.
- 3.8.2.3 Es ist auf die Trennung von humusarmem Oberboden für die Wiederherstellung der Sandmagerflächen und von humusreicherem Oberboden für die übrigen Flächen zu achten. Der Oberboden ist mindestens getrennt in diesen beiden Chargen fachgerecht bereitzustellen bzw. zu lagern und ist soweit möglich wiederzuverwenden.
- 3.8.2.4 Die Oberbodenhaufwerke sind nicht zu verdichten und nicht mit Folie etc. abzudecken. Staunässe durch wasserundurchlässigen Untergrund oder nicht fachgerechte Herstellung von Bereitstellungs- bzw. Lagerflächen ist zu vermeiden.
- 3.8.2.5 Wenn die Haufwerke eine längere Zeit gelagert werden und sich nicht durch Sukzession selbst ein oberflächlicher Bewuchs einstellt der gegen Erosion schützt und zum Erhalt der Bodenfunktionen beiträgt, sind die Haufwerke unter Umständen mit jeweils geeignetem Saatgut zu begrünen.
- 3.8.2.6 Nach der Baumaßnahme oder sofern dies die Fertigstellung einzelner Bauabschnitte ermöglicht, sind durch die Baumaßnahme beeinträchtigte Böden wiederherzustellen und mit geeignetem Oberboden anzudecken. Für die Dämme bzw. Wälle ist eine durchwurzelbare Bodenschicht nach BBodSchG zu gewährleisten.
- 3.8.2.7 Zum Schutz gegen Erosion sind die Dämme bzw. Wälle fachgerecht zu begrünen.
- 3.8.2.8 Die Durchführung der Baumaßnahme ist mittels einer bodenkundlichen Baubegleitung zu überwachen. Diese soll spätestens alle 14 Tage die Baustelle begehen und nach der Begehung einen kurzen Bericht mit Fotodokumentation an den Bauherren und die zuständigen Behörden übermitteln.
- 3.8.2.9 Für die Beurteilung von landwirtschaftlich genutzten Flächen ist das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) durch den Vorhabenträger zu beteiligen.
- 3.8.2.10 Es wird empfohlen, eine Anfrage bezüglich eventueller Altlastenverdachtsflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans beim Landratsamt Bamberg vorzunehmen, soweit noch nicht geschehen.
- 3.8.2.11 Sollten bei Erschließungs- und Baumaßnahmen Anzeichen gefunden werden, die auf einen Altlastenverdacht schließen lassen, ist das Landratsamt Bamberg

und die Stadt Bamberg als zuständige Bodenschutzbehörden umgehend zu informieren. Weiterhin wird bei Altlastenverdacht empfohlen, eine gutachterliche Begleitung durch einen Sachverständigen nach § 18 BBodSchG bzw. durch ein Büro, das im Bereich Altlasten fachkundig ist, zu beauftragen.

3.8.2.12 Bei Antreffen von Altlastenfällen mit abfallrechtlicher Relevanz sind diese gemäß dem KrWG unter Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke entsprechend ihrer abfallrechtlichen Deklaration fachgerecht wiederzuverwerten bzw. zu beseitigen.

3.8.3 Abfallrecht

3.8.3.1 Anfallendes Abbruchmaterial und/oder Bodenaushub sind entsprechend der Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) zu trennen und zu entsorgen. Für den Rückbau ist die Arbeitshilfe "Rückbau schadstoffbelasteter Bausubstanz" des LfU zu beachten.

3.8.3.2 Für die Verwendung von RC-Material ist der Leitfaden "Anforderung an die Verwendung von Recycling-Baustoffen in technischen Bauwerken" (RC-Leitfaden) in der jeweils aktuellen Fassung zu berücksichtigen.

3.8.3.3 Ausgehobene Böden (Unterboden, Untergrund), die innerhalb der Maßnahme wiederverwendet werden sollen, sind fachgerecht bereitzustellen bzw. zwischenzulagern. Hierbei sind die Einbaukriterien gemäß LAGA M20 (1997) zu berücksichtigen. Im Allgemeinen ist im Bereich der Maßnahme der Wiedereinbau von Böden bis zur Zuordnung Z 1.2 nach im offenen Einbau zulässig. Vor der Wiederverwendung ist eine abfallcharakterisierende Beprobung mit entsprechender Deklaration notwendig. Die Ergebnisse der Beprobungen sind dem Klima- und Umweltamt der Stadt Bamberg unaufgefordert baubegleitend zu übermitteln.

Bei Bereitstellung bzw. Zwischenlagerung ist auf eine getrennte Lagerung von Böden unterschiedlicher Eigenschaften zu achten. Der Aushub ist mindestens in die Chargen "sandige Böden ohne organoleptische Auffälligkeiten", "bindige Böden ohne organoleptische Auffälligkeiten" sowie "Bodenaushub mit organoleptischen Auffälligkeiten" zu trennen. Die Haufwerke sind gegen Durchnäsung sowie Staubverfrachtung mit mechanisch geeigneten, UV-stabilen Folien zu sichern. Die Folien sind überlappend anzubringen, gegen Wind zu sichern und müssen jeweils das gesamte Haufwerk vollständig bedecken.

3.8.3.4 Der Beginn der Aushubarbeiten sowie der Rückbau- bzw. Abbruchmaßnahme sind dem Umweltamt der Stadt Bamberg unabhängig vom Schadstoffgehalt des Bodens bzw. der Bausubstanz im Rahmen der Auskunftspflicht nach § 47 Abs. 3 KrWG eine Woche vor Beginn formlos anzuzeigen und der verantwortliche Abfallentsorger zu benennen.

- 3.8.3.5 Es wird durch das Umweltamt der Stadt Bamberg vorbehalten, die Vorlage eines Schadstoffgutachtens durch einen anerkannten Gutachter und ein daraus abgeleitetes Abbruch- und Entsorgungskonzept anzuordnen.
- 3.8.3.6 Die Verwertungsabfälle dürfen nicht durch Schadstoffe kontaminiert sein. Für die Beurteilung einer gegebenenfalls vorliegenden Kontamination gelten die in Bayern allgemein anerkannten Regelwerke, wie zum Beispiel RC-Leitfaden Bayern, LAGA Boden etc.
- 3.8.3.7 Es gilt das Vermischungsverbot für gefährliche Abfälle nach § 9 Abs. 2 i. V. m. § 15 Abs. 2 Satz 2 KrWG.
- 3.8.3.8 Der Vorhabenträger hat die Erfüllung seiner Pflichten als Erzeuger und Besitzer von Abfällen nach § 8 Abs. 1 GewAbfV (Getrenntsammlung, Vorbereitung zur Wiederverwendung und Recycling) bzw. die Voraussetzungen für ein Entfallen der Pflichten nach Maßgabe des § 8 Abs. 3 GewAbfV zu dokumentieren. Die Dokumentation ist dem Umweltamt der Stadt Bamberg auf Verlangen vorzulegen.
- 3.8.3.9 Alle Entsorgungsbelege (Wiegescheine, Rechnungen etc.) - auch von nicht gefährlichen Abfällen - sind sorgfältig aufzubewahren und dem Umweltamt der Stadt Bamberg vierteljährlich unaufgefordert baubegleitend vorzulegen.
- 3.8.3.10 Sollten gefährliche oder besonders überwachungsbedürftige Abfälle angetroffen werden, sind diese vom Abfallerzeuger als gefährliche Abfälle zu deklarieren. In diesem Fall sind auch Auflagen – z.B. elektronisches Abfallnachweisverfahren (eANV) für den ordnungsgemäßen Transport einzuhalten. Der Abfallerzeuger hat für alle Arten von gefährlichen Abfällen einen elektronischen Entsorgungsnachweis zu führen und jede Entsorgung mit elektronisch geführten Begleitscheinen zu belegen.
- 3.8.3.11 Sollten während der Rückbauarbeiten schädliche Baustoffe oder schädliche Verunreinigungen unerwartet auftreten, so sind diese separiert auszubauen und zu lagern. Das Umweltamt der Stadt Bamberg ist unverzüglich zu informieren. Der Behörde ist eine Bewertung der separierten Abfälle durch einen Fachgutachter und ein Entsorgungsverfahren vorzulegen. Die Abfälle dürfen erst entsorgt werden, wenn der Bewertung und dem Entsorgungsweg zugestimmt wurde.
- 3.8.3.12 Bei einer Entsorgung über die Hausmülldeponie Gosberg ist vorab das Landratsamt Forchheim zu kontaktieren.
- 3.8.3.13 Sofern es zur Sicherstellung einer ordnungsgemäßen und schadlosen Entsorgung erforderlich ist, kann die Vorlage weiterer Unterlagen, Nachweise, Analysen etc. angeordnet werden.
- 3.8.4 Sonstige Träger öffentlicher Belange

3.8.4.1 Träger von Versorgungsanlagen

Den Belangen der Leitungsträger wurde mit diversen Schutz- und Informationspflichten Rechnung getragen. In der Planfeststellung ist nur über das "Ob" und "Wie" einer Leitungssicherung, -anpassung und -verlegung zu entscheiden, nicht jedoch über die damit verbundenen Kosten. Soweit sich Leitungsträger mit den in der Planunterlage 11 T -Regelungsverzeichnis- beantragten Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine weiteren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen unter A.3.2 wird verwiesen. Mit diesen Regelungen wird den Belangen der beteiligten Leitungsträger in ausreichendem Umfang Rechnung getragen. Eine Übersicht über die im Vorhabenbereich vorhandenen und ggfs. zu sichernden und/oder zu verlegenden Ver- und Versorgungsleitungen ist im Erläuterungsbericht -Planunterlage 1 T- enthalten. In Planunterlage 11 T Regelungsverzeichnis sind die entsprechenden Leitungen unter lfd. Nrn. 4.1 bis 4.16 aufgeführt. Den Stellungnahmen und den darin enthaltenen Forderungen der beteiligten Träger von Versorgungsleitungen, der Deutschen Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 11.03.2021), der PLEdoc GmbH, Essen (Schreiben vom 11.05.2021 Az. 20210300181), der Bayernwerk Netz GmbH (Schreiben vom 04.05.2021 Az. BAGE-DNLL KS-23749), der Stadtwerke Bamberg (Schreiben vom 15.04.2021 und 01.08.2022 Az. N-GP – BEH und N-PB - BEH), der NGN Fiber Network KG (E-Mail vom 25.02.2021) sowie der Vodafone GmbH (E-Mail vom 11.05.2021) wurde durch Aufnahme der Nebenbestimmungen unter A.3.2.1 bis A.3.2.6 Rechnung getragen. Die Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH sind dabei in den festgestellten Planunterlagen (Planunterlage 11, lfd. Nrn. 4.3, 4.4, 4.7, 4.11 und 4.12 RV) vollständig erfasst und deren Stellungnahme unter A 3.2.1 Rechnung getragen. Unter Auflage A.3.2.2 wurde die Stellungnahme der Vodafone GmbH erfasst. Mit den umfangreichen Regelungen in A.3.2.3 und A 3.2.4 wurde weiterhin den Stellungnahmen der Bayernwerk Netz GmbH und der PLEdoc GmbH umfassend entsprochen. Mit den Auflagen A.3.2.5 und 3.2.6 sowie A.3.8.4.5.4 wurden die im Verfahren geäußerten Belange der Stadtwerke Bamberg und der NGN Fiber Network KG berücksichtigt.

Die TenneT TSO GmbH äußerte mit E-Mail vom 09.04.2021 keine Einwände gegen die Maßnahmen, da ihre Belange durch diese nicht berührt werden.

3.8.4.2 Belange der DB AG Immobilien

3.8.4.2.1 Grenzsteine und Kabelmerksteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Erforderlichenfalls sind sie zu Lasten des Bauherrn neu einzumessen und zu setzen.

3.8.4.2.2 Zur Umsetzung von Maßnahmen darf kein Bahngelände in Anspruch genommen werden, wenn hierzu nicht der Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung vorliegt.

- 3.8.4.2.3 Werden Kreuzungen von Bahnstrecken mit Kanälen, Wasserleitungen etc. erforderlich, so sind hierfür entsprechende kostenpflichtige Kreuzungs- bzw. Gestattungsanträge bei der DB AG, DB Immobilien zu stellen.
- 3.8.4.2.4 Die Sperrpausen sind fortführend gemäß Ril 406 durch den Vorhabenträger anzumelden und mit der Abteilung Koordination Bau und Betrieb der DB AG abzustimmen.
- 3.8.4.2.5 Für die Querungen der Bahnanlagen ist beim Eigentumsmanagement der Deutschen Bahn AG ein Antrags- und Zustimmungsverfahren für deren Leitungsbelegung zu beantragen. Dies betrifft die lfd. Nrn. 4.13 und 4.14 der Unterlage 11 T, sämtliche Kabel und Leitungen Dritter sowie die neuen und derzeitigen Anlagen der Autobahn des Bundes (Abwasserkanal DN500/Schutzrohr DN 400). Hier sind über die lfd. Nrn. 4.13 und 4.14 hinaus die Gebrauchsüberlassung von Leerrohren an Dritte zum Zwecke der Verlegung von Leitungen aller Art durch den Straßenbaulastträger der DB Netz AG anzuzeigen.
- 3.8.4.2.6 Die Zugänglichkeit und die gemeinsame Baufeldnutzung im Bereich der Fuß- und Radwegbrücke im Eigentum der Stadt Hallstadt ist durch den Vorhabenträger sicherzustellen.
- 3.8.4.2.7 Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass es zu keiner Behinderung des bereits planfestgestellten Vorhabens "VDE 8.1.1 Strecke Bamberg-Hof, Planfeststellungsabschnitt 23/24" der DB Netz AG kommt. Diesbezüglich sind entsprechende vertragliche Regelungen durch den Vorhabenträger mit der DB Netz AG zu vereinbaren.
- 3.8.4.2.8 Der Grunderwerb aus dem Flurstück 944 der Gemarkung Hallstadt ist erst im Anschluss an die bahnparallele Böschung zu planen.
- 3.8.4.2.9 Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb sind der Deutschen Bahn AG weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren.
- 3.8.4.2.10 Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.
- 3.8.4.2.11 Der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen dürfen durch die Baumaßnahme nicht verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden. Dies gilt auch während der Baumaßnahme.
- 3.8.4.2.12 Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen.

- 3.8.4.2.13 Entlang der Bahngrenze ist eine Einfriedung (Stabmattenzaun mindestens 2,00 m hoch) herzustellen. Dieser Zaun ist durch den Vorhabenträger auf dessen Kosten zu errichten und dauerhaft zu unterhalten.
- 3.8.4.2.14 Es ist jederzeit zu gewährleisten, dass durch den Bau keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs entstehen können.
- 3.8.4.2.15 Während der Baumaßnahme ist sicherzustellen, dass Baufahrzeuge nicht in den lichten Raum der Gleisanlagen geraten können (3,5 m Abstand zur Gleisachse). Ist dies nicht ausgeschlossen, sind geeignete Sicherungsmaßnahmen zu treffen.
- 3.8.4.2.16 Das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit an Bau-/Hubgeräten angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken ist unzulässig. Die Einhaltung dieser Auflage ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicherzustellen. Die Kosten sind vom Vorhabenträger zu tragen. Sollten bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der Deutschen Bahn AG überschwenkt werden, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4-8 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist.
- 3.8.4.2.17 Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten.
- 3.8.4.2.18 Die vorgegebenen Vorflutverhältnisse der Bahnkörperentwässerungsanlagen (Durchlässe, Gräben etc.) dürfen durch Baumaßnahmen, Baumaterialien, Erdaushub etc. nicht beeinträchtigt werden. Den Bahndurchlässen und dem Bahnkörper darf von geplanten Baugebieten nicht mehr Oberflächenwasser als bisher zugeführt werden. Dies gilt insbesondere für Straßenentwässerung. Die Entwässerung des Bahnkörpers muss weiterhin jederzeit gewährleistet sein.
- 3.8.4.2.19 Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.
- 3.8.4.2.20 Kabelanlagen/Kabeltröge der DB Netz AG dürfen nicht überbaut, überschüttet, freigegeben oder beschädigt werden. Kabelmerkmale dürfen nicht entfernt werden. Die Schutzabstände müssen feldseitig mindestens 2,00 m betragen. Die Kabelschächte müssen zum Zwecke der Instandhaltung/Entstörung jederzeit zugänglich bleiben.
- 3.8.4.3 Belange der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und des Beregnungsverbands Bamberg
- 3.8.4.3.1 Maßnahmen in Bezug auf das Steuerungskabel der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Ifd. Nr. 4.13 der Planunterlage 11 T) sind gemäß der abgeschlossenen Verwaltungsvereinbarung rechtzeitig mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Schweinfurt (WSA) abzustimmen.

- 3.8.4.3.2 Der Beregnungsverband Bamberg darf nicht in seinem Leitungsnetz (Ifd. Nr. 4.2 der Planunterlage 11 T) beschnitten oder unterbrochen werden. Sollte es zu Beeinträchtigungen des Leitungsnetzes durch Baustelleneinrichtungen o.ä. kommen, ist mit dem Beregnungsverband Bamberg zuvor Rücksprache zu halten.
- 3.8.4.4 Belange des Eisenbahn-Bundesamtes
- 3.8.4.4.1 Hinsichtlich der sich im Planbereich befindlichen Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, Bahnstrecken 5100 und 5102, ist sicherzustellen, dass im Rahmen der Baumaßnahmen die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs nicht gefährdet wird. Die DB AG ist weiterhin am Verfahren zu beteiligen.
- 3.8.4.4.2 Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen sind jederzeit zu gewährleisten.
- 3.8.4.4.3 Bei Maßnahmen in Zusammenhang mit Niederschlags- und Oberflächenwasser bzw. deren Ableitung ist darauf zu achten, dass die Bahnkörperentwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt werden.
- 3.8.4.4.4 Anpflanzungen in der Nähe der Bahnanlagen dürfen nur so angelegt werden, dass sie die Verkehrssicherheit des Bahnverkehrs nicht beeinträchtigen.
- 3.8.4.5 Belange der Gemeinde Oberhaid, der Stadt Hallstadt und der Stadtwerke Bamberg
- 3.8.4.5.1 Die Ausgleichsfläche 6A ist der Öffentlichkeit anhand einer Hinweistafel zu erklären.
- 3.8.4.5.2 Die auf der Ausgleichsfläche 6A vorhandene Streuobstwiese ist den Bürgern der Gemeinde Oberhaid zum Ernten zur Verfügung zu stellen.
- 3.8.4.5.3 Die Stadt Hallstadt ist bei den weiteren Planungen und der Baustellenentwicklung zu beteiligen.
- 3.8.4.5.4 Es ist sicherzustellen, dass jederzeit genug Kapazität zur Verfügung steht, um sowohl den überörtlichen Verkehr, als auch umgeleitete innerstädtische Verkehre auf der Autobahn aufzunehmen. Mit der Deutschen Bahn AG ist abzustimmen, zu welchen Zeiten mit welchen zusätzlichen Verkehrsbelastungen zu rechnen ist. Sollten Kapazitätsprobleme drohen, sind die Bauzeiten von Bahnausbau und Autobahnumbau so zu koordinieren, dass diese vermieden werden.

3.9 Sonstige private Belange

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

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

- 3.9.2 Es ist zu Gunsten der Robert Bosch GmbH sicherzustellen, dass bei einer zukünftigen Erweiterung des Betriebsgebäudes Ba 402 auf dem Betriebsgelände Am Börstig 2 (Werk 4) nach Westen und in Teilbereichen nach Norden die nördliche Außenwand entlang der heutigen 40-Meter-Linie der Bauverbotszone gem. § 9 (12) Nr.1 FStrG errichtet werden darf und auch künftige Ersatzbauten wieder auf die heutige 40-Meter-Linie platziert werden dürfen. Es ist darüber hinaus sicherzustellen, dass durch die geplante Verbreiterung der Autobahn keine Verschlechterung der Bebaubarkeit des Werksgeländes ausgelöst wird.
- 3.9.3 Es ist durch den Vorhabenträger durch geeignete planerische Maßnahmen in Abstimmung mit der Robert Bosch GmbH sicherzustellen, dass die besonderen Anforderungen an die schwingungsempfindlichen Produktionsschritte in den Fertigungsgebäuden der Robert Bosch GmbH auf dem Betriebsgelände Am Börstig 2 (Werk 4) sowohl hinsichtlich des Endzustandes der BAB A70 als auch hinsichtlich dem Bauzustand eingehalten werden können.
- 3.9.4 Die vorübergehend für die Bauarbeiten in Anspruch genommene Flurnummer 757 (Gemarkung Hallstadt) sowie das Flurstück 6286 im Umfang von 1.071 m², ist nach Abschluss der Bauarbeiten in seinem Ursprungszustand an den Eigentümer zurückzugeben.

Bezüglich möglicher Schäden an den genutzten Flächen ist vor Beginn sowie am Ende der Arbeiten eine Beweissicherung mit Veränderungsfeststellung durchzuführen, das dabei eingesetzte Sachverständigenbüro ist gemeinsam zu bestimmen. Dies beinhaltet auch die Entnahme zu Bodenproben. Die Beseitigung der dabei festgestellten Schäden sowie die Kosten der Beweissicherung gehen zu Lasten des Vorhabenträgers

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

4 Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Inhalt

Der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern, Außenstelle Bayreuth, wird gemäß den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15 Abs. 1 und 19 Abs. 1 WHG die unbefristete gehobene Erlaubnis zur Benutzung des Grundwassers und des Seebaches (Gewässer dritter Ordnung) durch das Einleiten gesammelter Niederschlagswässer erteilt.

4.2 Planunterlagen

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

4.3 Erlaubnisbedingungen und-auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

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

4.3.2 Änderungen/Ergänzungen zur vorliegenden Kanalisationsplanung (Prüfbemerkungen)

Folgende Prüfbemerkungen sind zu berücksichtigen:

- Entwässerungsmulden, Seitenbereiche und Böschungen sind zum Schutz des Grundwassers mit 20 cm bewachsenen Oberboden anzudecken.
- Die Ausbildung des Straßenbanketts hat zum Schutz des Grundwassers nach Nr. 7.2.2.1 der RAS-Ew zu erfolgen.
- Die Absetzbecken sind nachweislich dicht herzustellen. Für eine gleichmäßige Verteilung des zufließenden Wassers im Becken ist zu sorgen (z.B. Prallwand, Leitelemente). Der Überlauf der Sedimentationskammer sollte über die gesamte ablaufseitige Beckenbreite angeordnet werden, damit er gleichförmig und richtungsstabil angeströmt wird. Die konstruktiven und betrieblichen Hinweise des DWA-Arbeitsblatts A 166 bzw. der Nr. 7.3.2. RAS-Ew sind zu beachten.
- Am Ablauf der Absetzbecken ist eine Absperrvorrichtung vorzusehen, die bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sofort verschlossen werden kann.
- Ein Ausführungsplan vom Absetz- bzw. Regenklärbecken ist dem WWA Kronach noch vorzulegen.

4.3.3 Die Entwässerungseinrichtungen bzw. Abwasseranlagen sind nach den geprüften Unterlagen und den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten, ordnungsgemäß zu unterhalten und zu betreiben.

4.3.4 Es ist eine Dienst- und Betriebsanweisung für jede Anlage zu erstellen und regelmäßig zu aktualisieren. 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.

- 4.3.5 Der Betreiber ist verpflichtet, innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme dem WWA Kronach und der Genehmigungsbehörde eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.
- 4.3.6 Der ordnungsgemäße Betrieb der Anlagen ist zu gewährleisten. Der Vorhabenträger ist für den ordnungsgemäßen Betrieb, Unterhalt und Überwachung der Anlagen verantwortlich. Eine Dokumentation hierüber ist zu führen und bei Anfrage dem WWA Kronach vorzulegen.
- 4.3.7 Die Anlagen (Kanalnetz, Abwasserbehandlungs-, Absetzanlagen) sind regelmäßig (mindestens jährlich) zu überwachen. Zusätzlich sind die Absetzbecken nach jedem außergewöhnlichen Regenereignis (z.B. Starkregenereignis) zu kontrollieren und von eventuellen Schwimmstoffen und Ölschlieren etc. zu säubern.
- 4.3.8 Für den Betrieb, die Überwachung und die Unterhaltung der Anlage ist ausgebildetes und zuverlässiges Personal in ausreichender Zahl einzusetzen.
- 4.3.9 Die Absetzbecken sind bei Bedarf zu entschlammen. Der in den Absatzbecken abgeschiedene Schlamm ist gegebenenfalls zu konditionieren und auf eventuelle Schadstoffe (z.B. Schwermetalle) zu untersuchen. Je nach dem Ergebnis der Untersuchung der Originalsubstanz und des Eluats sind die Rückstände ordnungsgemäß nach den gültigen abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen.
- 4.3.10 Das Niederschlagswasser darf keine für das Gewässer schädliche Konzentration an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 4.3.11 Es dürfen keine leichtflüchtigen Kohlenwasserstoffe und sonstige schadstoffbelastete Abwässer in das Gewässer gelangen.
- 4.3.12 Außerbetriebnahmen (z.B. durch Wartungs- oder Reparaturarbeiten) der Anlage sind vorab, möglichst frühzeitig, dem WWA Kronach und der Genehmigungsbehörde sowie den betroffenen Beteiligten anzuzeigen.
- 4.3.13 Sollte bei einem Unfall oder anderen Vorkommnissen verunreinigtes Wasser über die Entwässerungsanlagen in das Gewässer gelangen, ist die Genehmigungsbehörde, die Polizei sowie das WWA Kronach sofort zu verständigen.

- 4.3.14 Wesentliche Änderungen bezüglich der erlaubten Art des eingeleiteten Straßenoberflächenwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie der Betriebs- und Verfahrensweise der Abwasseranlagen, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der Genehmigungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Kronach anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierzu erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.
- 4.3.15 Das anfallende Niederschlagswasser aus dem Bereich von Baustelleneinrichtungsflächen ist, falls erforderlich, über geeignete Behandlungsanlagen abzuleiten.
- 4.3.16 Bei allen Einleitungen sind die Einleitstellen hydraulisch günstig in Fließrichtung des Gewässers anzuordnen.
- 4.3.17 Der Betreiber hat die Auslaufbauwerke sowie die Flussufer von 5,0 m oberhalb bis 5,0 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt und dem ansonsten Unterhaltsverpflichteten 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 Abwassereinleitung mittelbar oder unmittelbar entstehen. Be- und Entwässerungsanlagen, die durch die Maßnahme berührt werden, sind wieder so herzurichten, dass eine ordnungsgemäße Vorflut gegeben ist.
- 4.3.18 In allen Bauphasen ist sicherzustellen, dass die Vorflut ständig gewährleistet ist. Insbesondere bei Regenereignissen ist die Durchleitung des Niederschlagswassers schadensfrei sicherzustellen.
- 4.3.19 Die Mächtigkeit des Sickerraumes, bezogen auf den mittleren höchsten Grundwasserstand, muss nach DWA-A 138 Nr. 3.1.3 (Qualitative Anforderungen) bei allen Versickerungen (Flächen, Gräben, Versickerungsanlagen...) größer als 1,00 m sein.
- 4.3.20 Der k_f -Wert des Sickerraumes (aller Bodenschichten) ist nachzuweisen.
- 4.3.21 Das Stoffbindevermögen der benutzten Bodenzonen ist nachzuweisen.
- 4.3.22 Bei den beabsichtigten Muldenversickerungen ist auf die maximale Einstauhöhe von $\leq 0,30$ m zu achten.
- 4.3.23 Ein zeitlich längerer Einstau ist in jedem Fall zu vermeiden.
- 4.3.24 Die lokalen, zeitlichen Grundwasserhebungen sind bei den Bauwerken angrenzender Verkehrsanlagen (z.B. DB AG, BAB A70) und sonstiger Bauwerke in wassertechnischer wie auch geotechnischer Sicht hinreichend zu berücksichtigen.

- 4.3.25 Die Ausbildung des geplanten Absetzbeckens ist in Bezug auf den Tausalzeintrag aus der Verkehrsfläche dem derzeitigen Stand der Technik anzupassen.
- 4.3.26 Die angenommenen Aufenthaltsdauern des Abwassers in den Absetzbecken sind durch geeignete bauliche Maßnahmen zu gewährleisten. Kurzschlüsse zwischen Zu- und Ablauf in den Regenwasserbehandlungsanlagen sind auszuschließen. Die technischen Regeln zur Begrenzung des Zuflusses auf den ausgelegten Bemessungsregen sind anzuwenden und umzusetzen.
- 4.3.27 Dem Klima- und Umweltamt der Stadt Bamberg ist vom Vorhabenträger vor Baubeginn ein Ansprechpartner für wasserwirtschaftliche Belange zu benennen. Zudem sind baubegleitend boden- und wasserrechtlich relevante Maßnahmen im Stadtgebiet Bamberg dem Klima- und Umweltamt der Stadt Bamberg rechtzeitig anzuzeigen. Die nach Art. 61 BayWG erforderlichen Bauabnahmen bei ggf. durchzuführenden Maßnahmen im Stadtgebiet der Stadt Bamberg sind dem Klima- und Umweltamt der Stadt Bamberg nach Abschluss der jeweiligen Maßnahme vorzulegen.

5 Straßenrechtliche Verfügungen

Hinsichtlich der Bundesfernstraßen wird – soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt – verfügt, dass

- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu Bundesfernstraßen mit der Maßgabe gewidmet werden, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen,
- die nach den Planunterlagen umzustufenden Teile mit der Maßgabe umgestuft werden, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen werden, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird. Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort hinreichend bestimmt beschrieben. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6 Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit

Dieser Planfeststellungsbeschluss wird hiermit gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO im überwiegenden öffentlichen Interesse für sofort vollziehbar erklärt.

7 Kostenentscheidung

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben. Auslagen werden nicht erhoben.

B. Sachverhalt

1 Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesautobahn A70 ist eine wirtschaftlich wichtige großräumige Verbindung zwischen den bestehenden Autobahnen A7 Hamburg - Würzburg - Ulm im Westen und A9 Berlin - Nürnberg - München im Osten im nordbayerischen Raum. Durch die am Autobahnkreuz Bamberg in Nord - Südrichtung verlaufende A73 wird eine zusätzliche Verbindung vom Ballungsraum Nürnberg im Süden zum Raum Coburg/Erfurt im Norden geschaffen.

Die vorliegende Planung beinhaltet zum einen die Anordnung von nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen und zum anderen eine Trassenanpassung mit Ersatzneubau von drei Brückenbauwerken zur Erneuerung des Kreuzungsbauwerks mit der DB Netz AG, BW 63a, einschließlich der Nachbarbauwerke BW 62f und BW 63b an der A70 im Abschnitt westlich der AS Bamberg-Hafen (Betr.-km 61,096) bis zur AS Bamberg (Betr.-km 64,240). Dieser Abschnitt der A70 liegt im Regierungsbezirk Oberfranken, im Gebiet der Stadt Hallstadt, Landkreis Bamberg und der Stadt Bamberg. Die geplanten Maßnahmen umfassen im Detail:

1.1.1 Aktive Schallschutzmaßnahmen

Die geplanten aktiven Schutzmaßnahmen betreffen auf der Nordseite der A70 das Gebiet der Stadt Hallstadt. Die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen und Lärmschutzwänden zum Teil auf Wällen sind auf der Nordseite (FR Schweinfurt) der A70 und entlang der Ausfahrts- und Zufahrtsrampe der AS Hallstadt (Nordseite) geplant. Sie beginnen bei Bau-km 62+137 und enden bei Bau-km 63+525. Entlang der A70 haben sie eine Gesamtlänge von 1.566 m mit einer Gesamthöhe von maximal 14,00 m über der Fahrbahn. Dies schließt die Lärmschutzwände an der Ausfahrt AS Hallstadt (Nordseite) mit einer Länge von 198 m (max. Höhe 8,00 m) und an der Zufahrt der AS Hallstadt (Nordseite) mit einer Länge von 117 m (max. Höhe 5,00 m) ein.

Nachfolgende Tabelle zeigt einen Überblick über die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen:

Nr.	Bau-km	Schallschutzmaßnahmen	Länge [m]
A	62+137 bis 62+150 (Nordseite)	LS-Steilwall (ohne aufgesetzter LS-Wand) Höhe = 4,40 m	13

1	62+150 bis 62+160 (Nord- seite)	LS-Wand H = 0,60 m bis 2,60 m auf 4,40 m Steilwall Gesamthöhe 5,00 bis 7,00 m	10
2	62+160 bis 62+190 (Nord- seite)	LS-Wand H = 2,60 m auf 4,40 m Steil- wall Gesamthöhe 7,00 m	30
3	62+190 bis 62+260 (Nord- seite)	LS-Wand H = 6,60 m auf 4,40 m Steil- wall Gesamthöhe 11,00 m (Die oberen 3,60 m der LS-Wand werden transpa- rent ausgeführt.)	70
4	62+260 bis 62+400 (Nord- seite)	LS-Wand H = 7,60 m auf 4,40 m Steil- wall Gesamthöhe 12,00 m (Die oberen 4,60 m der LS-Wand werden transpa- rent ausgeführt.)	140
5	62+400 bis 62+478 (Nord- seite)	LS-Wand H = 10,00 m (78 m parallel zur A70 + 14 m quer zur A70. Die obe- ren 4,60 m der LS-Wand werden trans- parent ausgeführt.)	92
6	0+005 bis 0+020 (AS Hallstadt Nordseite Zu- fahrtsrampe)	LS-Wand H = 2,00 bis 5,00 m (Die LS- Wand wird transparent ausgeführt.)	15
7	0+020 bis 0+104 (AS Hallstadt Nordseite Zu- fahrtsrampe)	LS-Wand H = 5,00 m	84
8	0+0104 bis 0+122 (AS Hallstadt Nord- seite Zufahrts- rampe)	LS-Wand H = 5,00 bis 2,00 m	18
9	0+250 bis 0+225 (AS Hallstadt Nordseite Aus- fahrtsrampe)	LS-Wand H = 4,00 bis 8,00 m	25
10	0+225 bis 0+052 (AS Hallstadt Nordseite Aus- fahrtsrampe)	LS-Wand H = 8,00 m (Im Bereich des Unterführungsbauwerks BW 62e paral- lel zum Bauwerk ist für die Wand ein Torsionsbalken geplant.)	173

11	62+629 bis 62+846 (Nord- seite)	LS-Wand H = 9,00 m auf 5,00 m Steil- wall Gesamthöhe 14,00 m (Die oberen 4,60 m der LS-Wand werden transpa- rent ausgeführt.)	217
12	62+846 bis 62+885 (Nord- seite)	LS-Wand H = 9,00 m (Die LS-Wand befindet sich im Bereich des Unterföh- rungsbauwerks BW 62f. Parallel zum Bauwerk ist für die Wand ein Torsions- balken geplant. Ausführung der Wand = transparent)	39
13	62+885 bis 63+160 (Nord- seite)	LS-Wand H = 9,00 m auf 5,00 m Steil- wall Gesamthöhe 14,00 m (Die oberen 4,60 m der LS-Wand werden transpa- rent ausgeführt.)	275
14	63+160 bis 63+230 (Nord- seite)	LS-Wand H = 9,00 m (Die LS-Wand befindet sich im Bereich des Unterföh- rungsbauwerks BW 63a. Parallel zum Bauwerk ist für die Wand ein Torsions- balken geplant. Ausführung der Wand = transparent)	70
15	63+230 bis 63+500 (Nord- seite)	LS-Wand H = 9,00 m (Die oberen 4,00 m der LS-Wand werden transparent ausgeführt.)	270
16	63+500 bis 63+525 (Nord- seite)	LS-Wand H = 9,00 bis 2,00 m	25

1.1.2 Passive Schallschutzmaßnahmen

Passive Schallschutzmaßnahmen sind im Bereich des Planfeststellungsab-
schnittes an 59 Gebäuden zur Einhaltung des Nachtgrenzwertes vorgesehen.

1.1.3 Trassenanpassung und Ersatzneubau von drei Brückenbauwerken

Im Planungsabschnitt befindet sich weiterhin bei Betr.-km 63,195 das Kreu-
zungsbauwerk BW 63a mit der Deutschen Bahn (DB). Es handelt sich dabei um
die Bahnlinie Bamberg-Hof, Eisenbahnstrecke Nr. 5100, die im gegenständli-
chen Planungsabschnitt 4-gleisig für die ICE-Strecke VDE Schiene 8.1 bei
Hallstadt ausgebaut werden soll. Für dieses Unterföhungsbauwerk BW 63a
(Straßenüberföhung) ist ein Ersatzbauwerk geplant, verbunden mit einer dar-
aus begründeten Trassenanpassung der A70 (Gradientenerhöhung und Achs-
verschiebung), da die lichte Höhe und die lichte Weite für den bedeutsamen
ICE Ausbau nicht ausreichend sind.

Neben dem Bauwerk BW 63a sind ebenfalls die sich im Anpassungsbereich befindenden Bauwerke BW 62f (Betr.-km 62,865) und BW 63b (Betr.-km 63,311), beides Unterführungen von öffentlichen Feld- und Waldwegen, zu erneuern.

Die Trassenanpassung auf der A70 ist von Bau-km 62+620 bis 64+240 (FR Schweinfurt) bzw. 64+137 (FR Bamberg) notwendig. Es ist geplant, die BAB-Trasse um maximal 7,58 m nach Süden zu verschieben und die Gradienten an maximaler Stelle um ca. 2,60 m anzuheben.

Zudem soll die Ausfahrt der Anschlussstelle Bamberg FR Bamberg angepasst werden. In diesem Zusammenhang wird der Querschnitt der A70 auf einen RQ 31 gem. RAA erweitert. Die bestehende Richtungsfahrbahn Schweinfurt wird von bisher 10,00 m (im Bauwerksbereich BW 63a nur 8,50 m) auf eine Regelbreite von 12,00 m verbreitert, insbesondere erfolgt dadurch die Anlage eines ausreichend breiten Seitenstreifens zur Erhöhung der Sicherheit. Die Richtungsfahrbahn Bamberg wird von 10,00 m auf 12,50 m verbreitert, da aufgrund des Abstandes der AS Hallstadt zur AS Bamberg ein Verflechtungsstreifen angeordnet werden muss. Im Bereich der Beschleunigungs- und Verzögerungs- sowie des Verflechtungsstreifens beträgt die Regelbreite der Richtungsfahrbahnen 12,50 m.

1.1.4 Maßnahmen zur Entwässerung und Folgemaßnahmen

Zusätzlich werden Maßnahmen zur ordnungsgemäßen Beseitigung des Oberflächenwassers (Bau von Absetz- und Versickerungsanlagen und Vorflutgräben bzw. Einbau von Entwässerungsanlagen unmittelbar an der Fahrbahn) durchgeführt. Aufgrund nur begrenzt zur Verfügung stehender Flächen und der Notwendigkeit von Regenwasserbehandlungsanlagen ist es vorgesehen, einen Großteil der südlichen Böschung des BAB-Damms (FR Bamberg) als Steilböschung auszuführen.

Als Folge der Baumaßnahme sind die kreuzenden öffentlichen Feld- und Waldwege "Am Börstig" und "Fliederweg" an die neuen Verhältnisse anzupassen. Gleiches gilt für die bestehenden kreuzenden und parallel verlaufenden Ver- und Entsorgungsleitungen und Kommunikationslinien. Des Weiteren wird die vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme mehrerer privater und öffentlicher Grundstücksflächen im vorgenannten Umgriff erforderlich.

Straßenbaulastträger und Vorhabenträger ist die Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung (Bund), vertreten durch die Autobahndirektion Nordbayern (ABDN), jetzt: Die Autobahn-GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern, Außenstelle Bayreuth.

2 Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen

2.1 Vorgeschichte der Planung

Der betroffene Trassenabschnitt wurde im Jahr 1965/66 zunächst als einbahnige Bundesstraße B 26 gebaut. Die Bundesautobahn A70 Schweinfurt – Bamberg im Abschnitt „Hallstadt - Bamberg“ wurde auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 20.09.1984 mit zwei Fahrbahnen gebaut. Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 09.10.1991. Der Planfeststellungsabschnitt der A70 begann beim ehemaligen Bau-km 61+135, westlich der AS Bamberg-Hafen, und entspricht heute dem Betr.-km 61,096, dem Beginn des vorliegenden Feststellungsentwurfs. Das Ende des Planfeststellungsabschnitts lag beim ehemaligen Bau-km 64+983 östlich der AS Bamberg. Dies entspricht dem heutigen Betr.-km 64,944. Das Ende des vorliegenden Feststellungsentwurfs liegt in der AS Bamberg (ehemaliger Bau-km 64+279) bei Betr.-km 64,240. Der Teil östlich der AS Bamberg (ehemaliger Bau-km 64+279 bis 64+983) wird im vorliegenden Beschluss nicht behandelt. Dieser Abschnitt wird in einem separaten Feststellungsentwurf in Zusammenhang mit der nachträglichen Lärmvorsorge im Bereich des Autobahnkreuzes Bamberg berücksichtigt. Das Planfeststellungsverfahren hierfür wird gesondert beantragt.

Im damaligen Planfeststellungsbeschluss wurde zudem der Lärmschutz für die Stadt Hallstadt behandelt. Als Ergebnis wurden im unmittelbaren Bereich der Stadt Hallstadt Lärmschutzwälle und -wände auf der Nordseite der BAB A70 festgestellt. Für den Ortsteil Börstig der Stadt Hallstadt waren aufgrund der damals eingehaltenen Grenzwerte keine Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. März 2007, Az. 9 C 2.06, wurde der Umfang nachträglicher Lärmschutzansprüche gegenüber der bisherigen Rechtsprechung und Verwaltungspraxis (vgl. Ziff. 32 VLärmSchR 97) grundlegend erweitert. Nach dieser Entscheidung kann ein Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz wegen „nicht voraussehbarer Wirkung“ 30 Jahre lang bestehen, auch wenn im Planfeststellungsverfahren der Lärmprognose ein kürzerer Prognosezeitraum zugrunde lag. Die Rechtsgrundlagen für nachträgliche Lärmvorsorgemaßnahmen sind im Leitsatz Nr. 3 des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. März 2007 zusammengefasst:

„Der Anspruch gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG besteht dem Grunde nach, wenn der Betroffene bei Voraussehbarkeit dieser Wirkung nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte. Dies ist grundsätzlich anhand des damals angewandten Berechnungsverfahrens zu ermitteln. Neue Berechnungsmethoden können ggf. angewandt werden, wenn die Vergleichbarkeit gewährleistet ist. Über die Dimensionierung danach anzuordnender nachträglicher Lärmschutzmaßnahmen ist dagegen nach der derzeitigen Rechtslage zu entscheiden.“ Um einen Anspruch auf die Anordnung von nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen anerkennen zu können, sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Liegt ein Planfeststellungsbeschluss vor?
- Planfeststellungsbeschluss nach dem 7. Juli 1974?
- Verkehrsübergabe nicht länger als 30 Jahre vor Anspruchsprüfung?
- Belang Lärmschutz im Planfeststellungsbeschluss behandelt?
- Verkehrsprognose ohne erkennbare Fehler?
- Lärmberechnung für die prognostizierte Verkehrsstärke korrekt?
- Erhöhung der Beurteilungspegel um 3 dB(A) bei Berechnung mit damaligen Verfahren?
- Überschreitung der im Planfeststellungsbeschluss als zumutbar angesehenen Lärmwerte?
- Individuelle Kenntnis des Betroffenen von der Verkehrsbelastung und Beurteilungspegeln und Antragsstellung innerhalb von 3 Jahren ab dieser Kenntnis?
- Anspruch auf aktive Schutzmaßnahmen unter Berücksichtigung des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV mit den aktuellen Immissionsgrenzwerten und Prognoseverkehr?

Durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. März 2007, Az. 9 C 2.06, wurde damit der Umfang nachträglicher Lärmschutzansprüche erweitert. Die Überprüfung der neu geltenden Anspruchsvoraussetzungen führte zu dem Ergebnis, dass in Streckenabschnitten der BAB A70, unter anderem in dem hier Gegenständlichen, ein Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge besteht.

2.2 Vorgängige Planungsstufen

2.2.1 Bedarfsplan für die Bundesstraße

Das Vorhaben ist nicht im Bedarfsplan (Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG) enthalten. Das Netz der Bundesfernstraßen wird grundsätzlich nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG. Einzelne Verbesserungsmaßnahmen bleiben jedoch unberührt, § 3 FStrAbG.

2.2.2 Recht der Raumordnung, Landesplanung und Bauleitplanung

Dem Vorhaben stehen keine Planungen und Einrichtungen öffentlicher und sonstiger Fachplanungsträger sowie Ziele und Grundsätze der Raumordnung entgegen.

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 09.12.2020 beantragte die Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth, nunmehr Die Autobahn-GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern, Außenstelle Bayreuth für die nachträgliche Lärmvorsorgemaßnahme und Trassenanpassung mit Ersatzneubau von drei Brückenbauwerken an der BAB A 70 von Betr.-km 61,096 bis Betr.-km 64,240 im Abschnitt westlich der AS Bamberg-Hafen bis zur AS Bamberg im Gebiet der Stadt Bamberg und der Stadt Hallstadt, Landkreis Bamberg das Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz durchzuführen. Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 15.02.2021 das Anhörungsverfahren ein. Die eingereichten Planunterlagen lagen jeweils in der Zeit vom 02.03.2021 bis zum 01.04.2021, bei der Stadt Hallstadt sowie der Stadt Bamberg jeweils nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Bamberg Nr. 04/2021 vom 26.02.2021, Bl. 4ff. und im Amtsblatt der Stadt Hallstadt vom 01.03.2021, Bl. 7ff. zur allgemeinen Einsicht aus. Der Bekanntmachungstext erhielt einen Hinweis darauf, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Hallstadt, der Stadt Bamberg oder 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. Die Einwendungsfrist endete somit gemäß § 21 Abs. 2 UVPG am 03.05.2021. 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 eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- Stadt Bamberg
- Stadt Hallstadt
- Beregnungsverband Bamberg
- NGN Fiber Network GmbH
- Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), Schweinfurt
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Bamberg
- Bezirk Oberfranken, Fachberatung für Fischerei, Bayreuth

- Regionaler Planungsverband Oberfranken-West
- Markt Ebensfeld
- TenneT TSO GmbH, Bayreuth
- Gemeinde Oberhaid
- Landratsamt Bamberg
- Stadtwerke Bamberg
- Eisenbahn-Bundesamt, Nürnberg
- Staatliches Bauamt Bamberg
- Wasserwirtschaftsamt Kronach
- Bayernwerk Netz GmbH, Bamberg
- Bayerischer Bauernverband, Bamberg
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege München
- Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, München
- PLEdoc GmbH, Essen
- Vodafone GmbH/Vodafone Deutschland GmbH, Nürnberg
- Landratsamt Lichtenfels, Untere Naturschutzbehörde

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

Nach Ablauf der jeweiligen Einwendungs- und Äußerungsfristen hat die Regierung von Oberfranken die Autobahn-GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern, Außenstelle Bayreuth gebeten, sich zu den eingegangenen Einwendungen und zu den eingegangenen Stellungnahmen zu äußern.

Bei der Bearbeitung der Einwendungen ergänzte der Vorhabenträger auf Bitten der Bamberger Service Betriebe der Stadt Bamberg hin die Planunterlage 5/Blatt 1 um die geplante und derzeit im Bau befindliche Druckleitung von Kemmern zur Kläranlage Bamberg.

Weiterhin wurde durch den Vorhabenträger die Planunterlage 17.3.1 beigebracht, die die Ergebnistabelle zu den ergänzend untersuchten drei Gebäuden der Firma Bosch und vier Gebäuden im Bereich der Kleingartenanlage (Roppach I und II) hinsichtlich eines Anspruches auf nachträgliche Lärmvorsorge beinhaltet.

Darüber hinaus ergänzte der Vorhabenträger die Planunterlagen 1, 5/Blatt 3 und 4 sowie die Planunterlage 11 um eine Mitteldruckgasleitung der Stadtwerke Bamberg zwischen Betr.-km 63+313 bis 63+600 mit ihrer Querung der A70 bei Betr.-km 63+600 und um die Querung der MS/NS-Kabel der Stadtwerke Bamberg bei Betr.-km 64+213.

Die Stadtwerke Bamberg wurden von der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 20.07.2022 unter Übersendung von Planauszügen über die neue bzw. geänderte Betroffenheit unter Einräumung einer ausreichenden Frist (bis zum 05.08.2022) erneut am Anhörungsverfahren beteiligt und es wurde ihnen die Gelegenheit gegeben, sich zu den vorgesehenen Planänderungen zu äußern.

Auf eine Erörterung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen gemäß Art. 73 Abs. 6 S. 1 BayVwVfG wurde verzichtet, § 17 a Nr. 1 S. 1 FStrG i. V. m. § 5 Abs. 1 PlanSiG. So waren im Rahmen eines Erörterungstermins keine neuen Erkenntnisse zu erwarten. Eine rechtlich zutreffende und sachangemessene Entscheidung war der Planfeststellungsbehörde auch auf Grundlage der vorliegenden Stellungnahmen und Einwendungen sowie den hierzu ergangenen Äußerungen des Vorhabenträgers möglich. Eine weitere Einigung im Rahmen eines Erörterungstermins war nicht zu erwarten. Um darüber hinaus das besondere Infektionsrisiken bergende physische Aufeinandertreffen einer Vielzahl von Personen (Einwendungsführer, Vertreter der Behörden, des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsbehörde) zu vermeiden, verzichtete die Planfeststellungsbehörde auch zugunsten des vorbeugenden Gesundheitsschutzes gemäß § 5 Abs. 1 PlanSiG auf die Durchführung eines Erörterungstermins.

Weitere Einzelheiten des Verfahrensverlaufs ergeben sich aus den Verfahrensakten.

C. Entscheidungsgründe

Der Plan der Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth, nunmehr Die Autobahn-GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern, Außenstelle Bayreuth, wird entsprechend ihrem 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 Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berück-

sichtigt die in den geltenden Gesetzen zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote bzw. kann jedenfalls auf der Grundlage entsprechender Ausnahmen zugelassen werden. Die Planung entspricht schließlich auch den Anforderungen des Abwägungsgebotes. Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1 Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Die Regierung von Oberfranken ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

Nach § 17 Absatz 1 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

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

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

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

1.2.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Der betroffene Trassenabschnitt der BAB A 70 wurde im Jahr 1965/66 zunächst als einbahnige Bundesstraße B 26 gebaut. Die Bundesautobahn A70 "Schweinfurt–Bamberg" im Abschnitt "Hallstadt-Bamberg" wurde auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 20.09.1984 mit zwei Fahrbahnen gebaut. Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 09.10.1991. Das damalige Planfeststellungsverfahren wurde vor Inkrafttreten des UVPG vom 12.02.1990 durchgeführt und abgeschlossen. Somit erfolgte im Rahmen dieses Verfahrens auch keine Umweltverträglichkeitsprüfung. Nach dem aktuellen UVPG bestünde für den Ausbau der bisherigen zweistreifigen B 26 zur vierstreifigen A 70 gemäß § 6 UVPG i.V.m. Ziffer 14.5 der Anlage 1 zum UVPG ab einer durchgehenden Ausbaulänge von 10 km eine obligatorische UVP-Pflicht.

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange, einschließlich der Umweltauswirkungen, zu berücksichtigen (§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Das hiesige Vorhaben stellt keinen Neubau einer Bundesautobahn dar, für den nach § 6 UVPG i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung obligatorisch ist. Im vorliegenden Fall soll vielmehr die bestehende BAB A 70 mit nachträglichen aktiven Lärmschutzvorkehrungen ergänzt werden und zudem soll die bestehende Trasse der A 70 im Bereich einer bestehenden Bahnunterführung angepasst werden, da die betroffene Bahnlinie zur ICE-Strecke ausgebaut wird und dafür das bestehende Unterführungsbauwerk mit einer deutlich vergrößerten lichten Höhe ausgestattet werden muss.

Es handelt sich hier damit um ein Änderungsvorhaben, für das § 9 UVPG einschlägig ist.

Danach wäre für die Änderungsmaßnahmen an der bestehenden A 70 gemäß § 9 Abs. 3 UVPG eine UVP-Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 UVPG durchzuführen. In dieser UVP-Vorprüfung wird geprüft, ob das Änderungsverfahren erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Der Vorhabenträger hat hier in seinem Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens konkludent einen Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 Satz 1 UVPG gestellt (Planunterlage 1 T -Erläuterungsbericht- Abschnitt 2.2). Das Entfallen der Vorprüfung wurde von der Planfeststellungsbehörde als zweckmäßig und darüber hinaus auch als geboten erachtet, da sich in der Nähe des Vorhabenumgriffes das bestehende FFH-Gebiet 6131-371 „Regnitz, Stocksee und Sandgebiete von Neuses bis Hallstadt“ befindet, das eine eingehende Überprüfung möglicher nachteiliger Auswirkungen gebietet. Nachdem auch in den artenschutzrechtlichen Fachbeiträgen verschiedene Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (FCS-Maßnahmen) für eine streng geschützte Art (Zauneidechse) vorgesehen sowie gemäß Planunterlage 19.1.3 festgestellt wird, dass für die Zauneidechse artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt werden und deshalb hierfür eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt wurde und sich im Osten des Untersuchungsgebietes der nach § 30 BNatSchG geschützte Sandmagerrasen befindet, sprachen auch diese Umstände 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 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.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2004, BVerwGE 122, 207-219). 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. Die Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich zudem auf den konkreten Planfeststellungsabschnitt. Wird ein Gesamtprojekt aufgespalten und in mehreren Teilschritten ausgeführt, so bildet den rechtlichen Bezugspunkt der Abschnitt, über den in einem eigenständigen Verfahren entschieden wird (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, BVerwGE 112, 140-166, m.w.N.)

Hierzu hat der Vorhabenträger nach § 16 UVPG einen entsprechend aussagekräftigen Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des zu beurteilenden Vorhabens (UVP-Bericht) vorzulegen, der zumindest die nach § 16 Abs. 1 Ziffern 1 bis 7 UVPG aufgezählten Angaben enthält. Auf diese Unterlagen (insbesondere Planunterlagen 1 T - Erläuterungsbericht- mit Anlage 1 -UVP-Bericht-, 17 -Immissionstechnische Untersuchungen-, 18 -Wassertechnische Untersuchungen- und 19 -Umweltfachliche Untersuchungen-) wird in Ergänzung zu den Ausführungen unter Teil C.2.1 bis 2.3 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 Absatz 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 Straßenbauvorhaben ist damit allein Gegenstand der sich aus § 17 FStrG ergebenden fachplanerischen Alternativenprüfung und deren Abwägung.

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 ist das FFH-Gebiet 6131-371 „Regnitz, Stocksee und Sandgebiete von Neuses bis Hallstadt“. Dieses liegt ca. 700 m nordöstlich der östlichen Grenze des Vorhabens.

Projekte, die nicht unmittelbar der Verwaltung eines Natura 2000-Gebietes 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-Gebietes 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. 7 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-Gebietes 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-Gebietes 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).

Durch die nachträglichen Lärmvorsorgemaßnahmen entstehen zwar Eingriffe in das FFH-Gebiet 6131-371 „Regnitz, Stocksee und Sandgebiete von Neuses bis Hallstadt“ in geringem Umfang. Aufgrund der Distanz ist jedoch eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets durch das Bauvorhaben auszuschließen. Insbesondere ist keine anlage- oder baubedingte Flächeninanspruchnahme im FFH-Gebiet erforderlich. Auch mittelbare verkehrsbedingte Beeinträchtigungen können ausgeschlossen werden, da durch das Vorhaben keine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffimmissionen im FFH-Gebiet indiziert wird.

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)

Die nachträgliche Lärmvorsorgemaßnahme und Trassenanpassung samt Ersatzneubau von drei Brückenbauwerken an der BAB A 70 von Betr.-km 61,096 bis Betr.-km 64,240 im Abschnitt westlich der AS Bamberg-Hafen bis zur AS Bamberg im Gebiet der Stadt Bamberg und der Stadt Hallstadt, Landkreis Bamberg ist auf der Grundlage der Ausführungen oben unter Ziffer C.1.2.1 der Gründe im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens als unselbständiger bzw. integrierter Teil des Verfahrens (§ 4 UVPG) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen (§ 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 Satz 1 und Satz 2 UVPG). 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. Sie wird unter Einbeziehung der Öffentlichkeit durchgeführt (§ 18 Abs. 1 Sätze 1 und 2 UVPG). 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

Die Autobahn-GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern, Außenstelle Bayreuth plant zum einen die Anordnung von nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen und zum anderen eine Trassenanpassung mit Ersatzneubau von drei

Brückenbauwerken zur Erneuerung des Kreuzungsbauwerks mit der DB Netz AG, BW 63a, einschließlich der Nachbarbauwerke BW 62f und BW 63b an der A70 im Abschnitt westlich der AS Bamberg-Hafen (Betr.-km 61,096) bis zur AS Bamberg (Betr.-km 64,240).

Der Gesamtumfang des Vorhabens erstreckt sich von Betr.-km 61,096 bis Betr.-km 64,240 mit einer Gesamtlänge von 3,144 km. Im Planungsabschnitt befindet sich bei Betr.-km 63,195 das Kreuzungsbauwerk BW 63a mit der Deutschen Bahn (DB). Es handelt sich dabei um die Bahnlinie Bamberg-Hof, Eisenbahnstrecke Nr. 5100, die im gegenständlichen Planungsabschnitt 4-gleisig für die ICE-Strecke VDE Schiene 8.1 bei Hallstadt ausgebaut werden soll. Für dieses Unterführungsbauwerk BW 63a (Straßenüberführung) ist ein Ersatzbauwerk geplant, verbunden mit einer daraus begründeten Trassenanpassung der A 70 (Gradientenerhöhung und Achsverschiebung), da die lichte Höhe und die lichte Weite für den ICE Ausbau nicht ausreichend sind. Die Trassenanpassung auf der A 70 ist von Bau-km 62+620 bis 64+240 (FR Schweinfurt) bzw. 64+137 (FR Bamberg) notwendig. Neben dem Bauwerk BW 63a sind ebenfalls die sich im Anpassungsbereich befindenden Bauwerke BW 62f (Betr.-km 62,865) und BW 63b (Betr.-km 63,311), beides Unterführungen von öffentlichen Feld- und Waldwegen, zu erneuern.

Es ist geplant, die BAB-Trasse um max. 7,58 m nach Süden zu verschieben und die Gradienten an maximaler Stelle um ca. 2,60 m anzuheben. Zudem muss die Ausfahrt der Anschlussstelle Bamberg FR Bamberg angepasst werden. In diesem Zusammenhang wird der Querschnitt der A 70 auf einen RQ 31 gem. RAA erweitert. Die bestehende Richtungsfahrbahn Schweinfurt wird von bisher 10,00 m (im Bauwerksbereich BW 63a nur 8,50 m) auf eine Regelbreite von 12,00 m verbreitert. Die Richtungsfahrbahn Bamberg wird von 10,0 m auf 12,50 m verbreitert, da aufgrund des Abstandes der AS Hallstadt zur AS Bamberg ein Verflechtungstreifen angeordnet werden muss. Im Bereich der Beschleunigungs- und Verzögerungs- sowie des Verflechtungstreifens beträgt die Regelbreite der Richtungsfahrbahnen 12,50 m.

Die neu geplanten Ausbaulängen und Querschnitte werden im Einzelnen in der Planunterlage 1 T -Erläuterungsbericht- unter Kapitel 1.2, Kapitel 1.3 sowie Kapitel 4.1 und 4.4 beschrieben.

Die A 70 erhält dabei nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA Ausgabe 2012) einen Regelquerschnitt RQ 31 mit zwei Richtungsfahrbahnen mit einer jeweiligen Kronenbreite von 15,50 m, der sich wiederum zusammensetzt aus 2 Fahrstreifen mit je 3,75 m Breite, einem inneren sowie einem äußeren Randstreifen von je 0,75 m Breite, einem halben Mittelstreifen von 2,00 m Breite, einem Seitenstreifen von 3,00 m Breite sowie einer Bankettbreite von 1,50 m.

In Fahrtrichtung Bamberg erhält die A70 ebenfalls einen Regelquerschnitt 31 mit zwei Richtungsfahrbahnen und einer jeweiligen Kronenbreite von 17,80 Metern, der sich wiederum zusammensetzt aus 2 Fahrstreifen mit je 3,75 m Breite, einem inneren Randstreifen von 0,75 m Breite, einem äußeren Randstreifen von 0,50 m Breite, einem halben Mittelstreifen von 2,00 m Breite, einem Verflechtungsstreifen von 3,75 m Breite sowie einer Bankettbreite von 3,30 m.

Dies ist deshalb der Fall, da für die Fahrtrichtung Bamberg nach RAA ein Verflechtungsstreifen erforderlich wird, da die Trenninselspitzen der AS Hallstadt und der AS Bamberg weniger als 1.100 m entfernt voneinander liegen. Um Nothalte entlang des Verflechtungsstreifens zu ermöglichen, wird daher das Bankett zusätzlich mit 2,00 m ausgebildet. Aufgrund der erforderlichen Schutzeinrichtung nach der RPS ist zusätzlich ein Wirkungsbereich von 1,30 m freigehalten. Dies ergibt eine Bankettbreite von insgesamt 3,30 m auf der Fahrtrichtung Bamberg.

Dieser Querschnitt ermöglicht mit seiner befestigten Breite von 12,00 m im Bedarfsfall (z. B. beim Einrichten einer Baustelle) eine 4+0 Verkehrsführung. Das bedeutet, dass der gesamte Verkehr über eine Richtungsfahrbahn geführt werden kann.

Die Grundsätze und Elemente der vorgesehenen Linienführung innerhalb des vorgesehenen Anpassungsbereiches richten sich ebenfalls nach den Vorgaben der RAA- Ausgabe 2012.

Zudem werden aktive Lärmschutzeinrichtungen zwischen Bau-km 61+137 bis 61+478 (FR Schweinfurt), zwischen der Anschlussstelle Hallstadt und der Anschlussstelle Bamberg (FR Schweinfurt) und entlang der Ausfahrts- und Zufahrtsrampe der AS Hallstadt auf der Nordseite der A70 (FR Schweinfurt) errichtet. Es sind aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von kombinierten Lärmschutzwänden und -Wällen geplant. Entlang der A 70 haben sie eine Länge von 1.237 m mit einer Gesamthöhe von maximal 14 m, an der Ausfahrt AS Hallstadt eine Länge von 198 m mit einer Gesamthöhe von maximal 8 m und an der Einfahrt der AS Hallstadt eine Länge von 117 m mit einer Höhe von maximal 5 m.

Das auf den befestigten Flächen anfallende Wasser der Autobahn wird getrennt vom Oberflächenwasser aus Außeneinzugsgebieten in Rinnen, Mulden, Gräben und Rohrleitungen gesammelt und abgeleitet. Vor Einleitung in den Vorfluter erfolgt die Reinigung in einem Absetzbecken (ASB) nach den Vorgaben der "Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung" (RAS-EW, Ausgabe 2005) sowie der "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" (Merkblatt DWA-M 153, Ausgabe 2007). Im Absetzbecken wird für den Harvariefall auch eine Ölrückhaltung für bis zu 30 m³ Leichtflüssigkeit vorgesehen. Weiterhin sind der Bau von Versickerungsanlagen und Vorflutgräben bzw. Einbau von Entwässerungsanlagen unmittelbar an der Fahrbahn geplant.

Hauptanlass für die beabsichtigten Maßnahmen ist zum einen die Tatsache, dass aufgrund des Urteils des BVerwG vom 7. März 2007, Az. 9 C 2.06, ein Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge im Plangebiet besteht und zum anderen die Verkehrssicherheit durch den auf dem BW 63a in FR Schweinfurt fehlenden Seitenstreifen und die nicht eingehaltenen Haltesichtweiten im Ausfahrtsast der AS Hallstadt, FR Schweinfurt, sowie dem vorhandenen Querneigungswechsel ohne ausreichende Längsneigung im Ausfahrtsast der AS Bamberg, FR Bamberg, beeinträchtigt ist. Darüber hinaus ist die Trassenanpassung und der Ersatzneubau von drei Brückenbauwerken erforderlich, um den Ausbau der Bahnstrecke Nürnberg – Ebensfeld als viergleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke zu ermöglichen. Dies ist ein Vorhaben von europäischer Verkehrsbedeutung.

Bei der Ausführung des planfestgestellten Ausbauvorhabens kommt es zur anlagebedingten Neuversiegelung von Boden durch die Überbauung mit nicht wiederbegrüntem Flächen wie Fahrstreifen, Banketten und befestigten Wegen in Höhe von ca. 1,79 ha. Die Entsiegelung umfasst etwa 3.500 m². Unter versiegelten Flächen kommen die Bodenfunktionen zum Erliegen. Es kommt weiterhin zu erheblichen bau- und anlagebedingten Eingriffen in die Straßenbegleitgehölze, die Gehölzbestände der Grünflächen nördlich der BAB sowie in Sandmagerrasen und Magerrasenbrachen südlich der BAB. Es entsteht ein dauerhafter und vorübergehender Verlust von ca. 7.700 m² landschaftsbildprägender Autobahnbegleitgehölze sowie von ca. 1,45 ha standorttypischem (Sand-)Magerrasen und artenreichen Säumen und Staudenfluren trocken-warmer Standorte.

Die Ausführung des planfestgestellten Straßenbauvorhabens beansprucht zudem landwirtschaftliche Nutzflächen in einem Umfang von mehr als 5,6 ha. Dieser Gesamtbedarf teilt sich auf in Flächen für die Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Höhe von 4,3 ha sowie weitere 1,3 ha Acker- und Grünland, die für die vorübergehende Inanspruchnahme benötigt werden.

Zur Reduzierung des Flächenbedarfs werden die naturschutzrechtlich erforderlichen Kompensationsmaßnahmen mit den aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlichen Maßnahmen kombiniert.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1 T) in Verbindung mit den Lage-, Höhen- und Querschnittsplänen (Planunterlage 5, Planunterlage 6 und Planunterlage 14), im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans mit Anlagen (Planunterlage 19.1.1) sowie der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Anlage 1 zu Planunterlage 1 T). Auf diese Unterlagen wird verwiesen.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in der Naturraum-Haupteinheit „Fränkisches Keuper-Liasland“ (D59) und gehört zur Naturraum-Untereinheit (gem. ABSP) „Main-Regnitz-Aue“ (117-C) im Stadtgebiet Bamberg / Hallstadt.

Das Planungsgebiet (PlanG) in den überwiegend bebauten und teilweise landwirtschaftlich genutzten Stadtgebieten von Hallstadt und Bamberg hat eine Höhenlage zwischen ca. 235 m bis 250 m ü. NN. Die beiden Gewerbegebiete nördl. und südl. der Autobahn, die Bebauung der Stadtgebiete sowie kleinflächige landwirtschaftliche Nutzung bestimmen das Landschaftsbild.

Im Westen des Gebietes dominieren landwirtschaftlich genutzte Ackerflächen und Grünländer, die von linearen und flächigen Baum- und Strauchhecken gegliedert werden. Das Gebiet nördlich der Autobahn bildet sich aus Wohnbebauung, das südlich zur Autobahn durch einen Parkstreifen und Hecken abgegrenzt wird. Nördlich der Autobahn befinden sich strukturarme bis –reiche Kleingartenanlagen mit vereinzelt Ackerflächen und Gewerbebetrieben. Südlich der Autobahn waren 1996 Sandmagerrasen amtlich biotopkartiert, die sich ehemals großräumig über das jetzige Gewerbegebiet verteilten. Durch den Bau des Gewerbegebiets wurden die Biotopflächen größtenteils überbaut. Reste der Flächen sind nördlich des Gewerbegebiets, südlich der A 70 erhalten geblieben. Gesetzlich geschützte Sandmagerrasen und artenreiche Säume trocken-warmer Standorte sind im Westen und Osten des randlichen Streifens entlang der A 70 noch vorhanden. Teile der Sandmagerrasen bestehen ebenfalls noch im nicht öffentlich zugänglichen Gelände der Firma Bosch.

Zum derzeitigen Zustand des Schutzgutes Mensch und insbesondere der menschlichen Gesundheit im Untersuchungsgebiet ist festzuhalten, dass der Planungsabschnitt durch die Wohnbebauung des Stadtgebiets Hallstadt sowie die Gewerbegebiete „Borstig“ und „Am Börstig“ geprägt ist. Die Trasse der BAB A 70 verläuft in einem Abstand von ca. 50 m parallel zur südlichen Wohnbebauungsgrenze der Stadt Hallstadt. Durch die Lärmimmissionen vom Verkehr auf der A 70 wird die Wohnqualität erheblich beeinträchtigt. Das Siedlungsgebiet von Hallstadt schließt am südlichen Ortsrand mit einer parkähnlichen Grünanlage ab, die für die örtliche Bevölkerung Möglichkeiten für die Erholung bietet, wie Spazierengehen, Joggen, etc. Das Naturschutzgebiet „Börstig bei Hallstadt“ östlich des Untersuchungsgebietes besitzt mit seinen Sandmagerrasen und Gehölzbeständen einen hohen Wert für die (Nah-)Erholung. Durch das Naturschutzgebiet verläuft ein Radwanderweg des Landkreises Bamberg. Die siedlungsnahe Erholungsfunktion wird ebenfalls durch die vorhandenen Lärmimmissionen beeinträchtigt.

Die größten vorhabenbedingten Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt entstehen durch die betriebs- und anlagebedingte Inanspruchnahme von Flächen, die den Tieren und Pflanzen als Lebensstätte dienen.

Im Rahmen der faunistischen Sonderkartierungen zur Erhebung des Tierbestandes wurden die Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Reptilien, Amphibien, Libellen, Käfer, Tagfalter und Fische erfasst. Dabei wurden Nachweise wertgebender und damit planungsrelevanter Arten festgestellt.

In den verkehrsbegleitenden Gehölzstrukturen wurden im Zuge der faunistischen Erhebungen neben weit verbreiteten Arten wie Amsel und Heckenbraunelle Vogelarten wie Goldammer und Dorngrasmücke festgestellt. In den Begleitgehölzen des Parkstreifens nördlich der A 70 wurde eine singende Nachtigall festgestellt. In offenen Grünlandbereichen der Kleingartenanlagen südlich der Autobahn konnten wiesenbrütende Arten wie Rebhuhn und Kiebitz verhört bzw. im Durchzug gesichtet werden. Außerhalb des Wirkungsbereichs der Bauarbeiten wurden des Weiteren Nahrungsgäste und weit verbreitete Brutvogelarten erfasst.

Im Untersuchungsgebiet zeigen sich auch Nachweispunkte für die verschiedenen Fledermausarten. Alle heimischen Fledermäuse sind nach dem Bundesnaturschutzgesetz streng geschützt. Der Bereich zwischen Gleisbett und Autobahnbrücke westlich des Gewerbegebiets wird von Fledermäusen als Jagdgebiet genutzt. Flugbewegungen über der A 70 konnten jedoch nicht nachgewiesen werden. Im Eingriffsbereich konnten keine Quartiere für höhlen- und bauwerksbewohnende Fledermäuse festgestellt werden. Es gab aktuell keine Hinweise, dass die Fledermäuse die Brücken als Lebensraum nutzen.

Die Zauneidechse wurde bei Kartierungen im Untersuchungsraum im Bereich der Eisenbahnüberführung in höherer Dichte nachgewiesen. Auf den Sandmagerasflächen zwischen der Autobahn und dem Gewerbegebiet am Börstig konnte ein weiteres Exemplar nachgewiesen werden.

Die Schlingnatter wird lediglich als potenzieller Nachweis durch die Internetarbeitshilfe des Bayer. Landesamtes für Umwelt berücksichtigt. Sie ist häufig mit der Zauneidechse vergesellschaftet (Nahrungsgrundlage), die Schlingnatter konnte jedoch während der Reptilienkartierungen in den unterschiedlichen Probeflächen nicht nachgewiesen werden. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass sie nicht im Untersuchungsgebiet vorkommt.

Da sich die dichten Heckenstrukturen mit Haselnuss-Anteilen potentiell als Lebensraum für die Haselmaus eignen, wurden in den Gehölzstrukturen beidseitig der A 70 im April 2018 Haselmaus-Niströhren ausgebracht. Weder wurden die Niströhren besiedelt, noch konnten Kugelnester der Haselmaus beobachtet werden. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Haselmaus im Plangebiet nicht vorkommt.

Hinsichtlich der Fische sind im Untersuchungsgebiet seit langer Zeit Vorkommen des seltenen Zwergstichlings oder Neunstacheligen Stichlings be-

kannt. Die konkurrenzschwache Kleinfischart besiedelt den See- und Sandbach. In die entsprechenden Gewässer wird bauzeitlich jedoch nicht eingegriffen, eine Betroffenheit der Arten kann daher ausgeschlossen werden.

Die zu prüfenden Arten der Libellen, Tagfalter, Käfer und Amphibien fehlen im Untersuchungsgebiet bzw. finden dort keinen geeigneten Lebensraum.

Für die betroffenen Tiergruppen Vögel, Fledermäuse und Reptilien (Zauneidechse) sind deshalb spezielle Vermeidungsmaßnahmen vorzusehen.

In Bezug auf die ökologische Vielfalt ist noch festzustellen, dass das nächstgelegene Naturschutzgebiet 477.01 „Börstig bei Hallstadt“ sich ca. 50 m östlich des Gewerbegebiets Börstig außerhalb des Untersuchungsgebiets befindet. Die Fläche des Naturschutzgebiets zählt zum FFH-Gebiet 6131-371 „Regnitz, Stocksee und Sandgebiete von Neuses bis Hallstadt“. Aufgrund der Entfernung zum Vorhaben sind jedoch erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und maßgeblichen Bestandteile des Gebiets auszuschließen.

Im Bereich des o.g. Naturschutzgebietes außerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich die amtlich biotopkartierten Flächen 6031-1034-000 „Sandmagerrasen nördlich BAB-Ausfahrt Bamberg“, sowie 6031-1103-000 „Sandmagerrasen und magere Brachen im NSG ‚Börstig‘ östlich Hallstadt“. Am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets sind die Hecken entlang des Berliner Rings als amtlich kartiertes Biotop BA-1115 (Teilflächen 001 – 002) „Hecken an der A70 östlich des Berliner Rings im Stadtteil Kramersfeld“ kartiert. Das Biotop BA-1114 Teilfläche 04 „Sandmagerrasen und magere Altgrasbestände im Stadtteil Kramersfeld“ liegt ebenfalls in Kramersfeld. Entlang des Berliner Rings liegen auch die Teilflächen 003, 017 und 018 des Biotops „Hecken im Norden Bamberg“, welches insgesamt 23 Teilflächen umfasst. Im Gewerbegebiet Am Börstig südlich der A 70 befinden sich die Teilflächen 002, 004, 005, 006 des amtlich kartierten Biotops BA-1144 „magere Flächen im Gewerbe- bzw. Industriegebiet am Börstig und der Kronacher Strasse“, die sich überwiegend aus artenreichen Extensivgrünländern, wärmeliebenden Ruderalflächen und Sandmagerrasen zusammensetzen. Teilbereiche der genannten Biotope konnten als nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art 23 BayNatSchG geschützter Magerrasen (G313-GL00BK) erfasst werden.

Eine Aufstellung dieser Biotope ist auch in der Tabelle 1 des Textteils des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Ziffer 9.1 der Planungsunterlage 19.1.1) enthalten.

Nationalparke oder Nationale Naturmonumente (§ 24 BNatSchG/ Art. 13 BayNatSchG), Biosphärenreservate (§ 25 BNatSchG/ Art. 14 BayNatSchG), Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG), Naturdenkmale (§ 28 BNatSchG) und geschützte Landschaftsbestandteile (§ 29 BNatSchG) befinden sich nicht im unmittelbaren Wirkraum des Vorhabens.

Das Schutzgut Fläche und Boden ist in erster Linie durch die vorhabenbedingte Bodenversiegelung bzw. den Bodenverbrauch betroffen. Der Bodenverbrauch beschreibt sowohl eine Überbauung, als auch temporäre Beeinträchtigungen sowie betriebsbedingte Beeinträchtigungen.

Im Umfeld der bestehenden A 70 befinden sich überwiegend bebaute Strukturen. Freiflächen sind nur in geringem Umfang vorhanden.

Zu untersuchen und zu beschreiben ist zum einen die Fläche, die durch die neue Planung vollständig, teilweise oder zeitlich begrenzt verlorengeht, zum anderen jedoch auch die Fläche, die im Zuge der Kompensation der verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Neugestaltung der Landschaft benötigt wird. Dem Flächenverbrauch steht eine Entsiegelung und Rekultivierung gegenüber, also eine Wiedernutzbarmachung von Flächen. Die in Anspruch genommene Fläche wurde bereits unter Abschnitt C 2.1.1 beschrieben, auf den zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen wird.

Der Boden im Westen des Untersuchungsgebietes besteht überwiegend aus Gley und Braunerde-Gley aus Lehm bis lehmigen Sanden. Im Osten des UG setzt sich der Boden aus vorherrschend Braunerde aus Sand bis Sandlehm zusammen (BayernAtlas plus, UmweltAtlas, 2018). Die Ackerzahlen der Böden im Eingriffsbereich liegen zwischen 50 und 70 im Westen des Gebiets und zwischen 25 und 45 im Osten des Gebiets. Bei einer durchschnittlichen Ackerzahl von 40 im Landkreis Bamberg liegt der westliche Teil des Untersuchungsgebietes über dem Durchschnittswert, der östliche Teil befindet sich im Bereich des Durchschnittswerts. Die Speicher- und Reglerfunktion, d.h. die Fähigkeit des Bodens Stoffe zu binden, bevor diese in das Grundwasser gelangen, ist bei den Sanden als gering und bei den lehmigen Sanden als mittel einzustufen. Die künstlich angelegten Gewerbegebiete und Siedlungsbereiche, Bahnstrecken und die Autobahnstrecke sind Bereiche mit anthropogen veränderten Bodenbedingungen. Weitere Vorbelastungen der Böden im Bezugsraum ergeben sich v.a. aus der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung. Sie sind durch mechanische Beanspruchung und Einträge aus Düngung und Pflanzenschutzmitteln anthropogen überformt. Im Plangebiet befinden sich keine schützenswerten Bodentypen.

Bezüglich des Schutzgutes Wasser ist festzuhalten, dass in den Bereichen mit Sanden bis lehmigen Sanden die Grundwasserneubildung infolge der Durchlässigkeit der Sande als hoch eingestuft werden kann. Die Messdaten der Grundwassermessstelle bei dem Bauwerk über der Bahnlinie weisen für den Zeitraum zwischen dem 07.03.2018 und dem 15.06.2020 einen höchsten gemessenen Wasserstand von 240,94 m ü. NN und einen niedrigsten gemessenen Wasserstand von 240,18 m ü. NN aus. Die Grundwasserlinie ist in Unterlage 6 (Höhenplan) dargestellt. Durch das Untersuchungsgebiet fließt als Oberflächengewässer der Seebach, der von Süden kommend an der Ausfahrt Hallstadt unter der A 70 hindurchführt, anschließend entlang der westlichen Siedlungsgrenze von Hallstadt nach Norden in den Main mündet. Dieser wird

durch das Vorhaben jedoch nicht berührt. Daneben gibt es einige kleinere Entwässerungsgräben zwischen den Kleingartenanlagen und der A 70.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Wasserschutzgebiete, solche sind damit auch nicht durch das Vorhaben betroffen. Westlich an das Untersuchungsgebiet anschließend wurde das Überschwemmungsgebiet des Mains festgesetzt. Das Planungsgebiet liegt teilweise im Risikogebiet des Mains für ein extremes Hochwasserereignis (HQ extrem). Darüber hinaus liegt die Ausgleichsfläche auf der Flur-Nummer 242 der Gemarkung Unterhaid (Gde. Oberhaid) vollumfänglich im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Mains für ein hundertjähriges Hochwasserereignis.

Hinsichtlich des Schutzgutes Klima und Luft ist zu bemerken, dass durch die bereits bestehende Autobahn die lufthygienische Ausgangssituation bereits belastet ist. Da sich im Gebiet keine großflächigen Wälder oder Gehölzstrukturen befinden, ist die Produktion von Frischluft vor Ort eingeschränkt. Offenlandflächen mit niedriger Vegetationsdecke wie Grünland und Äcker wirken als wichtige Kaltluftentstehungsgebiete, da die auf ihr lagernde Luft nachts stärker abkühlt und sie somit klimatisch ausgleichend wirken. Diese Funktion ist gekoppelt an lokale Abflussbahnen, welche die Siedlungsgebiete mit Frisch- und Kaltluft versorgen. Da solche Bereiche im Plangebiet nur sehr kleinflächig vorkommen, sind die Flächen für die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion aber nur von geringer Bedeutung. Vorhandene Straßenbegleitgehölze und Gehölzbestände in der Parkanlage in Hallstadt leisten lokal einen Beitrag zur Lufthygiene, indem sie die sich aus dem Verkehrsemissionen ergebenden Stäube filtern.

Bezüglich des Schutzgutes Landschaft ist auszuführen, dass das Untersuchungsgebiet sich in der Naturraum-Haupteinheit „Fränkisches Keuper-Liasland“ (D59) befindet und zur Naturraum-Untereinheit (gem. ABSP) „Main-Regnitz-Aue“ (117-C) im Stadtgebiet Bamberg / Hallstadt gehört. Die Landschaft zeichnet sich durch die großflächigen Siedlungserweiterungen von Hallstadt, die bis an die A 70 heranreichen, sowie die Gewerbegebiete beidseitig der Autobahn aus. Südlich der Autobahn prägen Kleingartenanlagen und vereinzelt landwirtschaftlich genutzte Flächen das Landschaftsbild. Das Siedlungsgebiet von Hallstadt schließt am südlichen Ortsrand mit einer parkähnlichen Grünanlage ab, die mit Rasenflächen und Einzelbäumen bestanden ist. Der südliche Rand der Parkfläche ist mit einer dichten Baum- und Strauchhecke bestanden, die zusammen mit dem Verkehrsbegleitgrün die BAB A 70 in das Landschaftsbild einbindet.

Westlich der AS Hallstadt, nördlich der A 70 befindet sich das Baudenkmal D-4-71-140-16 „Ehem. Armenhaus [...]“ auf dem Bodendenkmal D-4-6031-0230 „Untertägige Teile des frühneuzeitlichen ehem. Siechhauses von Hallstadt sowie Befunde der spätmittelalterlichen Vorgängerbebauung.“ Weiter nördlich liegt das Baudenkmal D-4-71-140-15 „Bildstock, sog. Siechhausmarter [...]“.

Diese Denkmäler liegen jedoch nicht im Baubereich und werden dementsprechend durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt.

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 geprägt (Bestandsautobahn A 70) sowie durch die daran anschließende forst- und landwirtschaftliche Nutzung. Im Plangebiet sind negative Wechselwirkungen durch die geplante Bodenversiegelung zu erwarten. Die Neuversiegelung und das Ableiten von Straßenabwässern kann zu Veränderungen des Wasserhaushalts und somit der Standortbedingungen für die Vegetation führen. Der Bodenverlust bewirkt den Verlust von Lebensräumen sowie die Veränderung des Mikroklimas. Die Austauschfunktion (Biotopverbund) zwischen benachbarten Lebensräumen kann beeinflusst werden. Bau- und betriebsbedingt sind unfallbedingte Risiken mit negativen Wechselwirkungen auf die Schutzgüter nicht auszuschließen. Diese gehen jedoch nicht über das bei Straßenbauvorhaben ohnehin zu erwartende Risiko hinaus. Baubedingte Risiken werden durch Vermeidungsmaßnahmen gemindert. Auf betriebsbedingte Risiken ist situationsbedingt zu reagieren, so sind z. B. Maßnahmen zur Eindämmung von Gefahrenstoffen bei verunfallten Lkws auf den jeweiligen Gefahrenstoff anzupassen.

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, Rn. 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).

Eine weitere durch den Vorhabenträger neben der hier festgestellten Variante geprüfte Variante ist eine Trassenanhebung mit gleichmäßiger beidseitiger Verbreiterung des Querschnittes und ohne den Achsverschub in den Süden.

Diese Variante ist jedoch aufgrund der mangelnden Platzverhältnisse auf der Nordseite der BAB A70 nicht durchführbar.

Weitere Planungsalternativen sind nicht ersichtlich. Somit ist nur die hier festgestellte Planungsvariante der Trassenanpassung durchführbar, um die genannten Planungsziele zu erreichen.

Für die umfangreichen Lärmschutzeinrichtungen wurde ein Variantenvergleich im Rahmen einer Kostenverhältnismäßigkeitsprüfung erstellt, (s. Planungsunterlagen 20.1 bis 20.4), auf die in Abschnitt C.3.5.4.3 näher eingegangen wird.

Als Ergebnis ist sind die hier geplanten Lärmschutzmaßnahmen als die verhältnismäßigsten anzusehen.

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

Baubedingt kommt es zu temporären Lärm- und Schadstoffemissionen, die jedoch nicht über die üblichen bei Straßenbauvorhaben zu erwartenden Emissionen hinausgehen und in unmittelbarem Umfeld der vorbelasteten A 70 entstehen. Gegenüber dem Ist-Zustand aus dem Jahr 2019 (durchschnittlicher täglicher Verkehr -DTV- 2019: AS Viereth-Trunstadt bis AS Bamberg Hafen: 35.565 Kfz/24h - AS Bamberg Hafen bis AS Hallstadt: 46.660 Kfz/24h - AS Hallstadt bis AS Bamberg: 52.330 Kfz/24h - AS Bamberg bis AK Bamberg: 45.514 Kfz/24h) bis zum Prognosejahr 2035 kommt es zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens (Prognose 2035: AS Viereth-Trunstadt bis AS Bamberg-Hafen 40.000Kfz/24h - AS Bamberg Hafen bis AS Hallstadt: 56.400 Kfz/24h - AS Hallstadt bis AS Bamberg: 63.900 Kfz/24h - AS Bamberg bis AK Bamberg: 58.600 Kfz/24h). Diese Erhöhung wird sich jedoch unabhängig vom vorliegenden Bauprojekt allein durch die allgemeine Zunahme von Personen- und Gütertransport entwickeln. Verbunden mit der Erhöhung des Verkehrsaufkommens wird es auch zu einer Erhöhung der Lärm- und Schadstoffimmissionen im Umfeld der A 70 kommen.

Die Luftschadstoffuntersuchung entlang der A 70 wurde mit dem PC-Berechnungsverfahren zu den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung -RLuS 2012- durchgeführt. Dabei wurden u.a. die Emissionen für die Schadstoffe Kohlenmonoxid (CO), Benzol (C₆H₆), Stickstoffmonoxid (NO), Stickstoffdioxid (NO₂), Partikelmasse bei Dieselfahrzeugen (PM₁₀) und Schwefeldioxid (SO₂) in Bezug auf bestehende Grenzwerte untersucht. Zusätzlich wurden für die Stoffe NO₂ und PM₁₀ die Überschreitungshäufigkeiten der jeweiligen Kurzzeitwerte innerhalb eines Jahres abgeschätzt.

Durch die Nachweisberechnung wurde nachgewiesen, dass im Jahre 2019 im Bereich Hallstadt an den untersuchten Immissionsorten die Grenzwerte der 39. BImSchV bis auf die zulässigen Tagesmittelwerte von Feinstaub (PM₁₀) eingehalten werden. Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) stellen die beiden maßgeblichen Schadstoffgruppen dar. Am ungünstigsten Immissionsort (Blumenstraße 16, Hallstadt) wurden folgende Werte ermittelt: Für Feinstaub PM₁₀

liegt der zu erwartende Jahresmittelwert bei 27,68 g/m³ und damit unter dem zulässigen Grenzwert von 40 g/m³. Der zulässige Tagesmittelwert von 50 g/m³ wird allerdings 37-mal im Jahr überschritten (zulässig sind 35 Überschreitungen). Für Stickstoffdioxid NO₂ liegt der zu erwartende Jahresmittelwert bei 32,0 g/m³ und damit ebenfalls unter dem zulässigen Grenzwert von 40 g/m³. Der zulässige Stundenmittelwert von 200 g/m³ wird dabei 4-mal im Jahr überschritten (zulässig sind 18 Überschreitungen).

Wie unter Teil B Abschnitt 2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses beschrieben, wurde durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. März 2007, Az. 9 C 2.06 der Umfang nachträglicher Lärmschutzansprüche gegenüber der bisherigen Rechtsprechung und Verwaltungspraxis (vgl. Ziff. 32 VLärmSchR 97) grundlegend erweitert. Nach dieser Entscheidung kann ein Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz wegen einer „nicht voraussehbaren Wirkung“ 30 Jahre lang bestehen, auch wenn im Planfeststellungsverfahren der Lärmprognose ein kürzerer Prognosezeitraum zugrunde lag.

Der Vorhabenträger hat die Voraussetzungen geprüft und auf den Seiten 15 ff. bzw. 42 ff. des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1 T der Planfeststellungsunterlagen) abgearbeitet.

Alle untersuchten Anwesen sind in der Unterlage 17.3 (Ergebnistabelle) gelistet. Die Berechnungsergebnisse sind den Spalten 5 „Pegel zum Jahr 2035 vor Trassenanpassung“ und 6 „Pegel zum Jahr 2035 nach Trassenanpassung“ aufgelistet. Ergänzend wurde für anspruchsberechtigte Anwesen im Spaltenblock 8 und 9 aufgezeigt, ob und wie hoch noch Grenzwertüberschreitungen trotz der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen vorliegen. Die Anwesen sind über Straßennamen und Hausnummer identifizierbar.

Der Vorhabenträger kam nach der in Abschnitt C 3.5.4.1.1.2 näher erläuterten Prüfung zu dem Ergebnis, dass insgesamt 188 Anwesen dem Grunde nach Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz haben.

Verpflichtende Lärmschutzmaßnahmen (aktive und passive Lärmvorsorge) sind daher veranlasst und wurden durch den Vorhabenträger auch vorgesehen. In Abschnitt C.3.5.4.1 bis 3.5.4.3.4 dieses Beschlusses wird näher auf die geplanten nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen und deren Verhältnismäßigkeit eingegangen.

In Bezug auf die Nutzung und Gestaltung von Boden ergibt sich baubedingt eine Nutzung von Flächen als Baustreifen, Baustelleneinrichtungsplätzen, Lagerplätzen und Baustraßen. Abschieben, Überschüttungen und Befahren mit Baufahrzeugen führen zu einer Zerstörung der Vegetation, bzw. zu einer Bodenverdichtung. Die zeitweisen Beeinträchtigungen finden allerdings Berücksichtigung in der Berechnung des Kompensationsbedarfs nach der BayKompV.

Die dauerhaften Auswirkungen durch Bodenversiegelungen sowie Verdichtungen und Überbauung finden ebenfalls Berücksichtigung in der Berechnung des Kompensationsbedarfes nach der BayKompV

In Bezug auf die Nutzung und Gestaltung von Natur und Landschaft sind baubedingte Projektwirkungen zu verzeichnen durch Schadstoffemissionen von Baufahrzeugen und Baumaschinen, durch Staubemissionen während der Lade-, Transport- und Schütтарbeiten sowie Lärmemissionen und Erschütterungen durch die Bauarbeiten, Baufahrzeuge und Baumaschinen. Diese zeitweisen Beeinträchtigungen finden Berücksichtigung bei der Berechnung des Kompensationsbedarfes nach der BayKompV.

Das Bauvorhaben verursacht durch die Neuerrichtung von Lärmschutzwänden und -Wällen, die Verschiebung der Autobahntrasse sowie die Neuanlage von Absetzbecken und Versickerungsanlagen zudem eine dauerhafte Inanspruchnahme von Biotopnutzungstypen und einen zumindest vorübergehenden Verlust der auf den in Anspruch genommenen Flächen vorhandenen Lebensräume. Auf geeigneten Ausgleichsflächen können Lebensraumfunktionen durch landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen wiederhergestellt werden. Bei Versiegelungen ist ein vollständiger und dauerhafter Verlust der auf den in Anspruch genommenen Flächen vorhandenen Lebensräume gegeben. Die anlagenbedingten Beeinträchtigungen finden Berücksichtigung bei der Berechnung des Kompensationsbedarfes nach der BayKompV. Aufgrund artenschutzrechtlicher Vorgaben werden Ausgleichsmaßnahmen für Tierarten, die auf spezielle Habitate angewiesen sind, notwendig.

Eine Inanspruchnahme bzw. Verschneidung von großzügigen Freiflächen erfolgt durch die Baumaßnahme nicht.

Betriebsbedingte Projektwirkungen ergeben sich durch Emissionen von Kfz-Abgasen, durch Reifenabrieb u. ä. und durch Verfrachtung der Stoffe in die umgebenden Lebensräume. Durch den Ausbau der A 70 mit teilweiser Verlegung der Streckenführung ergibt sich eine Erhöhung des Tötungsrisikos durch Kollision für bodengebundene Tierarten sowie Vögel, Fledermäuse und flugfähige Insekten. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos konnte (mit Ausnahme der Zauneidechse) durch die getroffenen Maßnahmen ausgeschlossen werden (vgl. spezielle artenschutzrechtliche Prüfung - saP- gemäß Planunterlage 19.1.3). Zur Darstellung der Vermeidungs- und der FCS-Maßnahmen wird zusätzlich auf den Erläuterungsbericht Planunterlage 1 T, Kap. 6.7 und Anlage 1 zu Planunterlage 1 T-UVP-Bericht- i.V.m. 19.1.1 -Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan- verwiesen.

Die Autobahn-GmbH des Bundes sieht im Zusammenhang mit der von ihr geplanten Autobahnausbaumaßnahme eine größere Anzahl von konfliktvermeidenden Maßnahmen sowie von Kompensationsmaßnahmen für die erforderlichen Eingriffe in Natur und Landschaft vor.

Zu den Vermeidungsmaßnahmen und den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen gehören:

1.1 V Biotopschutzzaun

1.2 V Reptilienschutzzaun

1.3 V Tabuflächen

1.4 V Wurzelvorhang (für 10 Bäume)

1.5 V Anstehende sandige Bodenschicht zur Wiederverwendung getrennt lagern

2.1 V Zeitlich beschränkte Holzung außerhalb der Brutzeit von Vögeln

2.2 V Zeitlich beschränkte Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit von Wiesenbrütern

2.3 V Anbringen von Ersatzquartieren für Fledermäuse

2.4 V Abfang von Zauneidechsen

3 V Rekultivierung des Baufelds nach Abschluss der Baumaßnahme

5 A FCS: Anlage von Sandmagerrasen und Lebensraumstrukturen für Zauneidechsen

Die Maßnahme 5 A FCS ist trassenbegleitend auf der Südseite der A 70 westlich der Bahnlinie Bamberg – Hof auf dem BAB-Grundstück. Es erfolgt dort eine Neuanlage von Sandmagerrasen in Verbindung mit der Herstellung von Lebensraumstrukturen für die Zauneidechse. Damit erfolgt eine funktional gleichartige ortsnahe Wiederherstellung eines wertgebenden, nach § 30 BNatSchG geschützten und vom Eingriff betroffenen Biotoptyps. Die Maßnahmenfläche ist im Ausgangszustand als Grünland mit geringer ökologischer Wertigkeit genutzt, besitzt aber aufgrund der Bodenbeschaffenheit die Voraussetzungen für eine Aufwertung. Das Entwicklungsziel ist ein Sandmagerrasen (G313-GT00BK). Zugunsten der Zauneidechse werden Habitatstrukturen (O21) und kleinflächige Heckenstrukturen (B112-WH00BK) eingeplant.

7 A FCS: Anlage von Lebensraumstrukturen als Aussetzflächen für Zauneidechsen

Als trassenferne Ausgleichsmaßnahme 7 A FCS sind weiterhin die Anlage von Extensivgrünland, die Anlage von Waldmänteln und Hecken mit Krautsäumen sowie die Pflanzung von Obstgehölzen und Einzelbäumen vorgesehen. Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen befinden sich in der Naturraum-Haupteinheit „Fränkisches Keuper-Liasland“ (D59).

Weiterhin werden folgende A/E-Flächen durch den Vorhabenträger angelegt:

- **A6:** Extensivgrünland Unterhaid 242
- **A8:** Offenlandlebensraum bei Döringstadt

Die geplante Ausgleichsfläche 6 A / 7 A FCS liegt rund 7,5 km vom Eingriff entfernt. Sie ist auf dem Flurstück 242 Gemarkung Unterhaid gelegen, das sich im Besitz der Bundesfernstraßenverwaltung befindet. Die Maßnahmenfläche wird überwiegend als Acker genutzt. Ein Teilbereich nördlich des Ackers wurde als Grünland genutzt und liegt mittlerweile brach. Im nördlichen Teil des Grundstücks befinden sich Sukzessionsflächen mit Weißdorngebüsch sowie im Nordosten ein Feldgehölz. In dem Feldgehölz befindet sich eine kleine Gewässerfläche. Der Standort befindet sich innerhalb des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiets des Mains. Die Acker- / Grünlandzahl liegt laut Bodenschätzung bei 44. Die Anschlussstelle „Viereith-Trunstadt“ der BAB A 70 befindet sich unmittelbar südwestlich der Ausgleichsfläche. Das weitere Umfeld ist geprägt durch landwirtschaftliche, überwiegend ackerbauliche Nutzung. Es ist vorgesehen, die Ackerfläche durch Einsaat einer artenreichen Glatthaferwiese mit gebietsheimischem Saatgut zu mäßig extensiv genutztem, artenreichem Grünland zu entwickeln sowie ca. 16 Streuobst-Hochstämme regional typischer Sorten zu pflanzen. Die Zielbiotoptypen sind G212-LR 6510 und B432-LR6510. Durch die geplanten Maßnahmen ergibt sich ein Kompensationsumfang von 41.093 Wertpunkten. Mit der Wahl der Ausgleichsfläche sind agrarstrukturelle Belange ausreichend berücksichtigt, da die Fläche innerhalb eines Überschwemmungsgebiets und somit innerhalb der Gebietskulisse nach § 9 (3) 2e) der BayKompV liegt, auch wenn die Acker-/Grünlandzahl leicht über dem Landkreisdurchschnitt von 44 liegt. Zudem ist die Fläche aufgrund ihres Zuschnitts für eine ackerbauliche Nutzung nur bedingt attraktiv. Sie kann zukünftig als Grünland weiterhin landwirtschaftlich bewirtschaftet werden.

Die Maßnahme 8 A befindet sich in der Gemarkung Döringstadt des Marktes Ebenfeld im Landkreis Lichtenfels und liegt ca. 20 km nördlich des Untersuchungsgebiets. Das Umfeld der Ausgleichsfläche ist landwirtschaftlich geprägt, im Nordwesten liegen die Eierberge und im Westen grenzt mit dem Haining eine Waldfläche direkt an die Maßnahme an. Auf ca. 4,2 ha verteilt auf vier Flurstücke, besteht die Maßnahmenfläche ausschließlich aus Ackerflächen. Als Ausgleich soll großflächig Extensivgrünland angelegt werden, für das eine Beweidung mit Schafen und Ziegen angedacht ist. Zielbiotoptyp für das Extensivgrünland ist G213-GE00BK. Zusätzlich sollen im Westen ein strukturreicher Waldsaum (W12) und im Osten der Fläche Baum- und Strauchhecken (B112-WH) angelegt werden. Auf weiteren Teilflächen ist die Pflanzung von Streuobst (B432) geplant. Nach BayKompV ergibt sich durch die Umwandlung von Acker zu den vorgenannten Biotoptypen ein Kompensationsumfang von 210.085 Wertpunkten.

Der Vorgabe der BayKompV, wonach im regionalen Vergleich überdurchschnittlich ertragreiche Böden nicht vorrangig für Kompensationsmaßnahmen herangezogen werden sollen, wird durch den Vorhabenträger entsprochen, da die Acker-/Grünlandzahl mit 41 unter dem Landkreisdurchschnitt von 43 liegt und die Fläche als Grünland überwiegend weiterhin landwirtschaftlich bewirtschaftet werden kann.

Durch die Ausgleichsmaßnahmen ergibt sich nach BayKompV ein Kompensationsumfang von 270.502 Wertpunkten. Der Kompensationsbedarf beläuft sich auf 195.716 Wertpunkte. Somit ergibt sich ein Überhang von 74.786 Wertpunkten. Aus diesem Grund wird die Ausgleichsfläche 8 A nur teilweise auf einer Fläche von 14.367 m² mit 74.508 Wertpunkten für das Vorhaben genutzt.

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. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung für Straßenbauvorhaben bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen gemäß Nr. 0.6.1.2 Abs. 3 UVPVwV nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08. Juni 1995, Az. 4 C 4.95, UPR 1995, S. 391). Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV). Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes sowie Wechselwirkungen nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoausschätzung 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 2 FStrG).

Die vorgenommene Gesamtbewertung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen erfolgt schutzgutbezogen, allerdings unter Berücksichtigung der unter vorstehender Ziffer 2.1.4 der Gründe aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

2.2.1 Schutzgut Mensch

Durch den Baubetrieb ergeben sich temporäre Beeinträchtigungen durch Lärm, Erschütterungen und Schadstoffimmissionen. Während der Bauzeit wird die vorhandene Lärmschutz-Wall-Wand-Kombination weitgehend abgetragen. Die Ortslage von Hallstadt und die an die BAB angrenzende Grünfläche sind in der Bauzeit den Lärm- und Schadstoffimmissionen der BAB ungeschützt ausgesetzt. Bei den Baumaßnahmen, u.a. bei der Gründung der Pfeiler der neuen Lärmschutzwand, ist mit dem Auftreten relevanter Erschütterungen zu rechnen.

Durch die Maßnahmen der nachträglichen Lärmvorsorge erfährt das Schutzgut menschliche Gesundheit demgegenüber eine spürbare Entlastung. Sie bewirken weiterhin eine verringerte Ausbreitung von Luftschadstoffen, Staub und Lichtreizen in Richtung Hallstadt. Durch den Verzicht auf nächtliche Bauaktivitäten können zusätzliche Beeinträchtigungen für die Anwohner zudem vermieden werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass unter Berücksichtigung der durchgeführten Lärmprognosen für das Schutzgut Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit keine über das bisherige Maß hinausgehenden Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Im Gegenteil bewirken die beantragten und festgestellten Maßnahmen eine Entlastung der menschlichen Gesundheit und auch eine Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

2.2.2 Schutzgut Tier, Pflanzen und biologische Vielfalt

Umweltauswirkungen ergeben sich durch die bau- und anlagenbedingte Inanspruchnahme von Biotopstrukturen. Es kommt zu erheblichen bau- und anlagebedingten Eingriffen in die Straßenbegleitgehölze, die Gehölzbestände der Grünflächen nördlich der BAB sowie in Sandmagerrasen und Magerrasenbrachen südlich der BAB. Es entsteht ein dauerhafter und vorübergehender Verlust von ca. 7.700 m² landschaftsbildprägender Autobahnbegleitgehölze sowie von ca. 1,45 ha standorttypischem (Sand-)Magerrasen und artenreichen Säumen und Staudenfluren trocken-warmer Standorte.

Durch die bestehende BAB A 70 ist eine maßgebliche Vorbelastung gegeben. Mit dem Bauvorhaben kommt es jedoch zu einer Veränderung der Beeinträchtigungszone und zu einer Beeinträchtigung von bislang unbelasteten Biotop- und Nutzungstypen auf der Südseite. Im Gegenzug ergibt sich durch die Verschiebung der BAB A 70 eine Entlastung der nördlichen Bereiche. Durch die bereits vorhandene Zerschneidungswirkung der BAB A 70 ist keine erhebliche Beeinträchtigung des Biotopverbundes durch die Baumaßnahme zu erwarten.

Eine Kompensation der Beeinträchtigungen wird durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen erreicht.

Durch die Errichtung von Biotopschutzzäunen (Vermeidungsmaßnahme 1.1 V) und die Einrichtung von Tabuzonen, die nicht in Anspruch genommen werden dürfen (Vermeidungsmaßnahme 1.3 V), kann die Einwirkung auf die Pflanzen

und biologische Vielfalt vermindert werden. Zusätzlich wird eine Kompensation durch die Anlage von Extensivgrünland, die Anlage von Waldmänteln und Hecken mit Krautsäumen sowie die Pflanzung von Obstgehölzen und Einzelbäumen vorgesehen (Ausgleichsmaßnahmen 6 A und 8 A). Auch ist mit der Vermeidungsmaßnahme 3 V die Rekultivierung des Sandmagerrasens vorgesehen, wodurch eine Minimierung des Eingriffs erreicht werden kann.

Bezogen auf die Tierwelt kommt es durch die vorübergehende Zerstörung der Autobahnbegleitgehölze und des Sandmagerrasens zu einem Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der aufgeführten nachgewiesenen Vogelarten.

Durch die Holzung nur im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar, d.h. außerhalb der Brutzeit von Vögeln (Vermeidungsmaßnahme 2.1 V) sowie die Freimachung der Baustelleneinrichtungsfläche südlich der A 70 nur im Zeitraum von Anfang September bis Ende Februar, d.h. außerhalb der Brutzeit der Wiesenbrüter Kiebitz und Rebhuhn (Vermeidungsmaßnahme 2.2 V), kann diese Beeinträchtigung jedoch vermindert werden.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen gehen am Bauwerk 63a durch den kreuzungsbedingten Ersatzneubau potentielle Habitate in Form von Spalten und Fugen für Gebäude bewohnende Fledermäuse verloren. Um eine langfristige Beeinträchtigung von Lebensstätten für gebäudebewohnende Fledermäuse zu vermeiden, werden an den beiden anderen Durchlassbauwerken Fledermauskästen angebracht (Vermeidungsmaßnahme 2.3 V). Im Untersuchungsgebiet zwischen AS15 und AS16 konnten demgegenüber keine Flugbewegungen von Fledermäusen über der A 70 nachgewiesen werden. Die Tiere nutzen die Unterführungen der Autobahn nicht als Querungshilfen, wodurch eine Kollisionsgefahr durch die Baumaßnahmen auszuschließen ist.

Durch die geplanten Baumaßnahmen wird weiterhin bau- und anlagebedingt in Zauneidechsenlebensräume südlich der A 70 eingegriffen. Nach Fertigstellung des Bauvorhabens werden mit der Maßnahme 5 A FCS Lebensstätten der Art südlich der A 70 neu geschaffen. Des Weiteren werden durch die Maßnahme 7 A FCS weitere Flächen als Lebensstätten für die Art ausgestaltet. Diese Maßnahme erfolgt vorgezogen, damit die Flächen als Aussetzflächen genutzt werden können: Sie liegen allerdings räumlich nicht im Zusammenhang mit der vom Vorhaben beeinträchtigten lokalen Population. Die ökologische Funktionalität der Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten der lokalen Population kann daher nicht gewahrt werden.

Um die Beeinträchtigungen für die Zauneidechse weiter zu vermindern, werden die Tiere zudem im Vorhabenbereich abgefangen und dort ausgesetzt (Maßnahme 2.4 V). Darüber hinaus werden ein Biotop- und Reptilienschutzzaun (Maßnahmen 1.1 V und 1.2 V) errichtet.

Auch bei einer angenommenen vorübergehenden Schwächung der lokalen Populationen bleibt der Erhaltungszustand trotz der Baumaßnahme weiterhin gesichert. Eine Wiederbesiedelung der neuen - für die Zauneidechsen gerecht gestalteten - Flächen und wiederhergestellten Autobahnnebenflächen darf angenommen werden.

Baubedingte Störungen von Individuen der Zauneidechse während der Fortpflanzungs- und Ruhezeiten der Art im Rahmen der Bauarbeiten sind nicht zu vermeiden. Eine signifikante Zunahme dauerhafter, betriebsbedingte Störungen ist jedoch nicht zu erwarten. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population ist demgegenüber nicht sicher auszuschließen.

Eine Tötung bzw. Verletzung von Zauneidechsen bei den Baumaßnahmen ist trotz der geplanten Vermeidungsmaßnahmen nach den von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandeten Untersuchungen des Vorhabenträgers nicht sicher auszuschließen. Es wird durch den Vorhabenträger davon ausgegangen, dass das baubedingte Tötungsrisiko die Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos der Art übersteigt.

Jedoch kann hier trotz des Verstoßes gegen das unter Abschnitt C.3.5.5.4.1 und 3.5.5.4.2 näher erläuterte Tötungsverbot eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bewilligt werden, deren Voraussetzungen zur Vermeidung von Wiederholungen näher in Abschnitt C.3.5.5.4.4 erörtert werden.

Für die Zauneidechse ist damit zusammenfassend festzustellen, dass mit dem Vorhaben unvermeidbar eine erhebliche Schädigung von Lebensstätten, sowie eine Erhöhung des Tötungsrisikos verbunden ist.

In Bezug auf die biologische Vielfalt kommt es zu einer Versiegelung und Überbauung von Biotoptypen, teilweise Biotopen gemäß § 30 BNatSchG. Dabei kommt es auch zu zeitlich vorübergehenden bzw. betrieblich bedingten Beeinträchtigungen der biologischen Vielfalt. Es wird eine Kompensation durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen erreicht. Insbesondere werden die Ansaat von Landschaftsrasen (Gestaltungsmaßnahme 4.1 G), die Ansaat von Sandmagerrasen (Gestaltungsmaßnahme 4.2 G), die Entwicklung von Sandmagerrasen durch Vegetationsübertragung (Gestaltungsmaßnahme 4.3 G), die Pflanzung von Gehölzen mit 10% standortheimischen Baumarten und 90% standortheimischen Straucharten gebietseigener Herkunft (Gestaltungsmaßnahme 4.4 G) und die getrennte Lagerung der anstehenden sandige Bodenschicht zur Wiederverwendung (Vermeidungsmaßnahme 1.5 V) vorgesehen, die zu einer Rekultivierung des nach § 30 BNatSchG geschützten Sandmagerrasens führen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen und der getroffenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen zwar Beeinträchtigungen für das Schutzgut Tiere (Zauneidechse) verbleiben, jedoch das Vorhaben nach § 45

Abs. 7 BNatSchG ausnahmsweise dennoch zugelassen werden kann. Erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt verbleiben dagegen unter Berücksichtigung der getroffenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht.

2.2.3 Schutzgut Fläche und Boden

Das Bauvorhaben verursacht durch die Neuerrichtung von Lärmschutzwänden und -Wällen, die Verschiebung der Autobahntrasse sowie die Neuanlage von Absetzbecken und Versickerungsanlagen eine erhebliche Inanspruchnahme von Flächen. Eine Inanspruchnahme bzw. Verschneidung von großzügigen Freiflächen erfolgt durch die Baumaßnahme demgegenüber jedoch nicht.

Bei der Ausführung des planfestgestellten Ausbauvorhabens kommt es zur anlagebedingten Neuversiegelung von Boden durch die Überbauung mit nicht wiederbegrünter Flächen wie Fahrstreifen, Banketten und befestigten Wegen in Höhe von ca. 1,79 ha. Die Entsiegelung umfasst etwa 3.500 m². Unter versiegelten Flächen kommen die Bodenfunktionen zum Erliegen.

Insbesondere im Bankettbereich lagern sich zudem Schmutzstoffe (Reifenabrieb, Fahrbahnabrieb, Öl, ...) ab. Bei künftigen Erdarbeiten bedürfen solche Böden einer gesonderten Behandlung.

Die Ausführung des planfestgestellten Straßenbauvorhabens beansprucht darüber hinaus landwirtschaftliche Nutzflächen in einem Umfang von mehr als 5,6 ha. Dieser Gesamtbedarf teilt sich auf in Flächen für die Realisierung von Ausgleichs-, und Ersatzmaßnahmen in Höhe von 4,3 ha sowie weitere 1,3 ha Acker- und Grünland, die für die vorübergehende Inanspruchnahme benötigt werden.

Durch den Baubetrieb wird Boden im Bereich der Arbeitsstreifen und auf den Baustelleneinrichtungsflächen durch das Befahren mit Baumaschinen temporär beansprucht.

Das Bauvorhaben wird jedoch größtenteils von der Autobahn aus durchgeführt, d.h. dass keine nennenswerten Baufelder links und rechts der Trasse entstehen, wodurch der Flächenverbrauch minimiert wird. Zudem wurde das Baufeld in den Gehölzstrukturen nördlich der BAB auf ein Minimum reduziert. Innerhalb des Autobahngrundstücks werden Flächen teilweise für Ausgleichsmaßnahmen verwendet, wodurch die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen minimiert werden kann.

Darüber hinaus wird der während des Baubetriebs abgetragene Oberboden seitlich gelagert und nach Abschluss der Baumaßnahme wieder eingebaut. Bei Baubeginn wird zur Wiederverwendung nach der Baumaßnahme sandiges Substrat getrennt gelagert, zur Ausbringung auf Flächen auf denen später Sandmagerrasen entstehen soll. Die bauzeitlichen Baustelleneinrichtungen

werden nach Bauende wieder vollständig rekultiviert und so hergerichtet, dass die ursprüngliche Nutzung uneingeschränkt fortgesetzt werden kann

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass unter Berücksichtigung der bestehenden geologischen Bestandssituation, der bestehenden Vorbelastungen, des Kompensationskonzeptes und der getroffenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Fläche und Boden verbleiben.

2.2.4 Schutzgut Wasser

Durch die Zunahme an versiegelter Fläche ergeben sich Veränderungen im Oberflächen- und Grundwasserhaushalt. Die Tiefgründung der Bauwerke 63a und 63b sowie das Absetzbecken ASB 62-1R binden in das Grundwasser ein. Erhebliche bau- oder anlagebedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser sind jedoch nicht zu erwarten.

Aufgrund der vorherrschenden Grundwasserfließrichtung, der vorrangig guten Durchlässigkeit des Grundwasserleiters und der geringen Einbindetiefe des Absetzbeckens ASB 62-1R (ca. 1,80 m) kann nach derzeitigem Kenntnisstand davon ausgegangen werden, dass das Absetzbecken keine negativen Auswirkungen auf die Fließgeschwindigkeit und die Fließrichtung des Grundwasserleiters haben wird. Die Tiefgründungen der Bauwerke BW 63a und BW 63b sind über Bohrpfähle vorgesehen. Hierbei handelt es sich um auseinanderstehende Einzelpfähle, die die Lockersedimente des Grundwasserleiters durchteufen und in den darunter anstehenden Fels einbinden werden. Da es sich bei den Einzelpfählen lediglich um punktuelle Eingriffe in den Untergrund handelt, sind auch bei dieser Gründungsweise keine negativen Einflüsse auf die Fließrichtung und Fließgeschwindigkeit des Grundwasserleiters zu erwarten. Dahingehend schließt sich die Planfeststellungsbehörde den nachvollziehbaren Ausführungen des geotechnischen Berichts (Unterlage 21.1) an.

Mit dem Ausbauvorhaben verbunden ist demgegenüber der Bau von Absetzbecken und Versickerungsanlagen. Dadurch können die mit dem Fahrbahnwasser mitgeführten Schmutzstoffe weitgehend zurückgehalten werden. Insbesondere kann damit auch das Gefahrenrisiko bei sog. Ölunfällen erheblich minimiert werden. Die Rückhalteeinrichtungen erlauben zudem eine gedrosselte Ableitung des Wassers aus den Rückhaltebecken in die natürlichen Vorfluter, womit insbesondere bei starken Regenereignissen die Vorfluter nicht überlastet werden. Die Situation für das Schutzgut Wasser wird – im Vergleich zu den derzeitigen Verhältnissen – damit erheblich verbessert.

Damit sind im Ergebnis keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten. Vielmehr bewirken die geplanten Maßnahmen eine Verbesserung für das Schutzgut.

2.2.5 Schutzgut Luft und Klima

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen ihrer Entscheidung den Zweck des Klimaschutzgesetzes (KSG) und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele gemäß § 13 KSG zu berücksichtigen. Denn das Gebot ist an alle Bundesbehörden sowie an Landesbehörden adressiert, soweit diese mit der Wahrnehmung von Vollzugsaufgaben des Bundesrechts betraut sind. Zweck des Klimaschutzgesetzes ist es gemäß § 1 S. 1 KSG, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Die zur Erfüllung dieses Zweckes festgesetzten Ziele werden in den §§ 3 ff. KSG aufgeführt. „Berücksichtigung“ bedeutet, dass der Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgesetzten Ziele im Planfeststellungsbeschluss in die Erwägungen einzubeziehen sind (BT-Drs. 19/14337, S. 36). In der Gesetzesbegründung zum KSG wird eine Parallele zum Baugesetzbuch (BauGB) gezogen: Im „[...] Baugesetzbuch wird der Klimaschutz bereits ausdrücklich als zu berücksichtigendes öffentliches Interesse aufgeführt, in anderen Gesetzen ist dies jedoch bisher nicht der Fall. Diese Regelungslücke wird durch Absatz 1 querschnittsartig geschlossen.“ Dort wird der Klimaschutz u.a. in § 1a Abs. 5 BauGB aufgeführt. Die Klimaschutzklausel wird hier als bloßes Abwägungsmaterial und keinesfalls als sog. Optimierungsgebot verstanden, das dem Klimaschutz eine Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumen würde. Dies muss auch für das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG gelten. Das Berücksichtigungsgebot führt nicht zwingend zur Durchsetzung als übergeordneter Belang, denn es verlangt seinem Wesen nach eben nur die Berücksichtigung, nicht die Beachtung (Scharlau et al., Das Bundesklimaschutzgesetz, NVwZ 2020, 1, 6). Für eine ordnungsgemäße Berücksichtigung sind die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzgesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen (BT-Drs. 19/14337, S. 36). Die Entscheidung ist unter Berücksichtigung der nationalen Klimaschutzziele (§ 3 KSG) und Abwägung mit den anderen öffentlichen und privaten Belangen zu treffen.

Der Straßenkörper als solcher stößt kein CO₂-(\ddot{A}) aus. Beim Betrieb des auf der Straße abgewickelten Verkehrs ist zu differenzieren: Betriebsbedingt wird auf der Straße zwar Fahrzeugverkehr abgewickelt, auch solcher, der durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe Treibhausgase (THG) ausstößt. Dieser Ausstoß ist jedoch grundsätzlich den emittierenden Fahrzeugen zuzuordnen und nicht der baulichen Anlage „Straße“. Auch setzt die Straße selbst dann, wenn mit einer Fahrtenmehrung durch die Baumaßnahme zu rechnen wäre, nicht die Ursache für den Verkehr, sondern wickelt ihn nur ab. Sie befriedigt lediglich einen bereits bestehenden Bedarf, der – die entscheidungsgegenständliche Straße hinweggedacht – auf anderen Straßen abgewickelt würde. Lediglich beim Bau der Straße fallen unmittelbar zurechenbare CO₂-Emissionen an. Keine Anrechnung kann für die Herstellung der für einen Straßenbau verwendeten Baumaterialien erfolgen, da diese bereits den Produktionsanlagen zuzurechnen ist

(BVerwG, Beschluss v. 18.02.2021, Az. 4 B 25/20 und OVG Berlin-Brandenburg, Urteil v. 12.03.2020, Az. OVG 11 A 7.18) und ein doppelter Ansatz insofern nicht sachgerecht wäre. Hingegen ist der Betrieb der Baumaschinen direkt zuordenbar. Darüber hinaus bleibt als möglicher klimarelevanter Faktor auch die Fläche zu betrachten, die durch das Vorhaben zusätzlich überbaut wird. Dort können Temperaturanstiege nicht mehr durch die Vegetation abgemildert werden und die Fläche, auf der CO₂ gespeichert werden kann, geht verloren. Beim hier planfestgestellten Vorhaben kommt es zur anlagebedingten Neuversiegelung von Boden durch die Überbauung mit nicht wiederbegrünter Flächen wie Fahrstreifen, Banketten und befestigten Wegen in Höhe von ca. 1,79 ha. Die Entsiegelung umfasst etwa 3.500 m². Für die Quantifizierung und Berechnung des THG-Ausstoßes des Bauvorhabens und die anzusetzenden Werte für die verlorengelassene Speicherkapazität des Bodens durch die zusätzliche Flächenversiegelung unter den oben dargestellten Gesichtspunkten fehlen derzeit noch (unter-)gesetzliche Grundlagen, Richtlinien, wissenschaftliche Standards und anerkannte Methoden. Die Auseinandersetzung mit der Frage, in welchem Licht die THG-Emissionen und die Einbußen an CO₂-Speichern zu sehen sind und die daran anschließende Abwägung erfolgt daher verbal-argumentativ. Hier ist bereits eine Linienführung gewählt worden, die ein nur noch unbedingt zur Zielerreichung notwendiges Maß an Neubaufäche und Flächenneuversiegelung aufweist und damit auch in klimatischer Hinsicht (Minimierung der Bauaktivitäten, Optimierung der Nettoneuversiegelung, Wahl einer kurzen Trassenführung) bereits optimiert wurde.

Die Effekte des Verlusts von Kaltluftentstehungsflächen durch zusätzliche Flächenversiegelung sind für das globale Klima nicht messbar, da durch das planfestgestellte Vorhaben bereits eine Änderung der kleinklimatischen Verhältnisse und Kaltluftschneisen so gering ist, dass sie nicht feststellbar bzw. quantifizierbar ist. Durch die Ausgleichsmaßnahmen und die so weit wie möglich und vertretbar angestrebte Bestandsorientierung des Bauvorhabens wird jedenfalls die Nettoneuversiegelung so weit wie möglich minimiert. Durch die Baumaßnahmen werden durch die Verbesserung der Lärmproblematik sowie der Verkehrssicherheit positive Effekte gegenüber dem Status Quo erreicht. Demgegenüber steht eine Nettoneuversiegelung in Höhe von knapp 1,79 ha und der THG-Ausstoß der Baumaschinen während der Bauphase.

Infolge der Baumaßnahme werden zudem zwar wie oben beschrieben Gehölzbestände vorübergehend entfernt, diese werden jedoch nach Ende der Baumaßnahme wieder neu angepflanzt. Die mit dem Ausbaivorhaben verbundene zusätzliche Versiegelung wirkt sich weiterhin lediglich lokalklimatisch auf den unmittelbaren Nahbereich der Autobahn aus. So kann es im Autobahnbegleitgrün an extremen Hitzetagen zu Trocknisschäden kommen. Erhebliche Beeinträchtigungen sind damit jedoch nicht verbunden. Die neu errichteten Lärmschutzwände und -wälle erreichen ggf. eine größere Beschattung der Parkflächen nördlich der Autobahn, die sich jedoch nicht relevant auf die gesamt-klimatische Situation auswirken wird.

Betriebsbedingt werden sich trotz Zunahme des Verkehrs bei gleichzeitiger Verbesserung der Abgassituation der Fahrzeugflotte keinen erheblichen Beeinträchtigungen der lufthygienischen Situation ergeben.

Zudem ist anzumerken, dass der Vorhabenträger in seiner Untersuchung zu den Luftschadstoffen (Unterlage 17.4) zu dem Ergebnis kam, dass im Jahr 2035 die Grenzwerte der 39. BImSchV an allen Gebäuden des Planungsbereichs eingehalten werden. Am ungünstigsten Immissionsort (Blumenstraße 16, Hallstadt) wurden folgende Werte ermittelt: Für Feinstaub PM10 liegt der zu erwartende Jahresmittelwert bei 26,59 g/m³ und damit unter dem zulässigen Grenzwert von 40 g/m³. Der zulässige Tagesmittelwert von 50 g/m³ wird bis zu 34-mal im Jahr überschritten (zulässig sind 35 Überschreitungen). Für Stickstoffdioxid NO₂ liegt der zu erwartende Jahresmittelwert bei 25,8 g/m³ und damit unter dem zulässigen Grenzwert von 40 g/m³. Der zulässige Stundenmittelwert von 200 g/m³ wird nur 2-mal im Jahr überschritten (zulässig sind 18 Überschreitungen).

Den Untersuchungen des Vorhabenträgers schließt sich die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich an, da diese nachvollziehbar und schlüssig sind.

Die Untersuchungen des Vorhabenträgers des jetzigen Zustands der BAB A70 mit den vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen und den Verkehrszahlen von 2019 im Vergleich zum Planungszustand mit der angepassten Trasse, neuen Lärmschutzeinrichtungen und dem Prognoseverkehr von 2035 zeigen damit eine Reduzierung der Schadstoffbelastung an allen Gebäuden in Hallstadt. Damit sind im Ergebnis unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen insgesamt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima zu erwarten. Vielmehr wird durch die Maßnahmen eine Verbesserung der bestehenden Situation erreicht.

2.2.6 Schutzgut Landschaft

Mit dem Ausbauvorhaben entsteht ein dauerhafter und vorübergehender Verlust von ca. 7.700 m² landschaftsbildprägender Autobahnbegleitgehölze sowie von ca. 1,45 ha standorttypischem (Sand-)Magerrasen und artenreichen Säumen und Staudenfluren trocken-warmer Standorte. Die geplanten Lärmschutzwälle und -Wände erreichen teilweise eine Gesamthöhe von 14 m. Durch die transparente Gestaltung der Lärmschutzwände bzw. der oberen Bereiche der Lärmschutzwände wird eine gewisse Einbindung in die Landschaft erzielt.

Die Rekultivierung des Baufelds (Vermeidungsmaßnahme 3 V), die Eingrünung der Strecke und die Ansaat von Sandmagerrasen nach Bauende bewirken mittelfristig eine Wiederherstellung des Landschaftsbildes und die Einbindung der Autobahn sowie der Lärmschutzwände in die Landschaft.

Zudem werden im Rahmen der Planung Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen, welche das Landschaftsbild so wiederherstellen, dass es zu keinen verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen kommt. Durch die Ansaat von Landschaftsrasen (Gestaltungsmaßnahme 4.1 G), die Ansaat von Sandmagerrasen (Gestaltungsmaßnahme 4.2 G), die Entwicklung von Sandmagerrasen durch Vegetationsübertragung (Gestaltungsmaßnahme 4.3 G) und die Pflanzung von Gehölzen mit 10% standortheimischen Baumarten und 90% standortheimischen Straucharten gebietseigener Herkunft (Gestaltungsmaßnahme 4.4 G) kommt es zu einer landschaftsgerechten Wiederherstellung des Landschaftsbildes und zu einer landschaftlichen Einbindung der Lärmschutzwände in die Umgebung.

Auch durch die Lage der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im direkten und weiteren Umfeld der Maßnahmen mit einhergehender landschaftlicher Aufwertung können negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild verringert werden. Der Verlust landschaftsbildprägender Elemente wird durch die Neugestaltung des Landschaftsbildes mit landschaftstypischen Pflanzungen sowie durch das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept mit landschaftstypischen Biotoptypen und der Berücksichtigung von FFH-Entwicklungszielen kompensiert.

Unter Berücksichtigung des Kompensations- und Gestaltungskonzeptes mit umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen sind somit auch für das Schutzgut Landschaftsbild keine dauerhaft verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

2.2.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Innerhalb des Baufeldes liegen keine Bodendenkmäler oder sonstige kulturgeschichtlich bedeutsame Objekte.

Nächstgelegene Baudenkmale sind das D-4-71-140-16 „Ehem. Armenhaus [...]“ auf dem Bodendenkmal D-4-6031-0230 „Untertägige Teile des frühneuzeitlichen ehem. Siechhauses von Hallstadt sowie Befunde der spätmittelalterlichen Vorgängerbebauung.“ Weiter nördlich liegt das Baudenkmal D-4-71-140-15 „Bildstock, sog. Siechhausmarter [...]“.

Diese Denkmäler liegen jedoch nicht im Baubereich und werden dementsprechend durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt.

Nachteilige Auswirkungen des Bauvorhabens auf Bau- und Bodendenkmäler, Kultur- und sonstige Sachgüter sind damit nicht erkennbar.

Unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen sind zusammenfassend keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter zu erwarten.

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.3), insbesondere bei der Würdigung und Abwägung der vom plangegegenständlichen Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange.

Die in den vorstehenden Abschnitten C.2.2.1 bis C.2.2.7 beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens "Nachträgliche Lärmvorsorgemaßnahme und Trassenanpassung mit Ersatzneubau von drei Brückenbauwerken an der BAB A 70 von Betr.-km 61,096 bis Betr.-km 64,240 im Abschnitt westlich der AS Bamberg-Hafen bis zur AS Bamberg im Gebiet der Stadt Bamberg und der Stadt Hallstadt, Landkreis Bamberg" 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 Landschaft, Vegetation und Tierwelt) 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.

Im Hinblick auf eine vergleichende Darstellung von Planungsalternativen wird auf die Ausführungen in Kapitel 3 des Erläuterungsberichtes -Planunterlage 1 T- verwiesen. Diese Variantenstudie zeigt auf, dass die gewählte Trassenanpassung die technisch einzig mögliche Variante darstellt.

Unter Berücksichtigung der durchgeführten Lärmprognosen sind für das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit keine über das bisherige Maß hinausgehenden Beeinträchtigungen zu erwarten. Vielmehr werden die Lärmimmissionen durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen noch verringert.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ergeben sich durch Versiegelung und Überbauung, sodass Tier- und Pflanzenlebensräume verlorengehen. Verlorengelungene Lebensräume werden bilanziert und mittels Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Diese Maßnahmen haben auch schon eine positive Wirkung auf Tiere und die biologische Vielfalt.

Durch die Verlegung eines Teilstücks der Autobahn sowie der Errichtung der Lärmschutzwände kommt es zu größeren Veränderungen des Schutzguts Landschaftsbild. Mithilfe eines Gestaltungskonzeptes mit umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen können negative Auswirkungen aber vermindert werden.

Es sind keine Bau- und Bodendenkmäler in unmittelbarer Nähe des Vorhabens betroffen. Westlich der AS Hallstadt, nördlich der A 70 befindet sich das Baudenkmal D-4-71-140-16 „Ehem. Armenhaus [...]“ auf dem Bodendenkmal D-4-6031-0230 „Untertägige Teile des frühneuzeitlichen ehem. Siechhauses von Hallstadt sowie Befunde der spätmittelalterlichen Vorgängerbebauung.“ Weiter nördlich liegt das Baudenkmal D-4-71-140-15 „Bildstock, sog. Siechhausmarter [...]“. Diese Denkmäler liegen jedoch nicht im Baubereich und werden dementsprechend durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt.

Somit sind keine Auswirkungen auf die Schutzgüter kulturelles Erbe und die sonstigen Sachgüter zu erwarten.

Die verbleibenden Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden, Menschen, einschließlich menschlicher Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Wasser, Luft und Klima sowie Landschaft werden durch verschiedene Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen vermindert. Die verbleibenden Auswirkungen auf diese Schutzgüter können durch Kompensationsmaßnahmen im räumlichen und funktionalen Zusammenhang zu den beeinträchtigten Werten und Funktionen von Natur und Landschaft gleichartig ausgeglichen oder gleichwertig ersetzt werden. Nach der Ermittlung des Flächenbedarfes nach der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV, 2014) beträgt das Ausgleichserfordernis 195.716 Wertpunkte. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden im Rahmen der Planung für möglichst nahegelegene Landschaftsräume konzipiert, mit dem Ziel, eine möglichst ähnliche Lebensraumausstattung wiederherzustellen. Insbesondere für den Natur- und Artenschutz wurden umfangreiche Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen.

Durch die Ausgleichsmaßnahmen ergibt sich nach BayKompV ein Kompensationsumfang von 270.502 Wertpunkten. Damit wird durch die geplanten Maßnahmen ein Überhang von 74.786 Wertpunkten geschaffen.

Insgesamt ist somit nochmals festzustellen, dass vorhabenbedingt -unter Berücksichtigung aller Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen, sowie der gegebenen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG- allenfalls noch vertretbare

nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind und die positiven Auswirkungen des Vorhabens diese überwiegen, so dass für das planfestgestellte Straßenbauvorhaben letztlich die Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens gegeben ist.

3 Materieell-rechtliche Würdigung der Planfeststellung

3.1 Rechtsgrundlage der Planfeststellung

Der Planfeststellungsbeschluss hat seine Rechtsgrundlage in § 17 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 gemäß § 16 FStrG des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMVD) 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. Notwendige Folgemaßnahmen werden auch dann erfasst, wenn sie selbst planfeststellungsbedürftig sind. In derartigen Fällen ist Art. 78 BayVwVfG nicht anwendbar (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 20. Auflage 2019, Rdnr. 6 zu § 75 VwVfG). Der Zweck der Planfeststellung ist die Regelung grundsätzlich aller Probleme, die vorhabenbedingt aufgeworfen werden. Es soll in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht eine für alle Betroffenen gerechte Lösung herbeigeführt werden.

Soweit eine abschließende Entscheidung über einzelne Beziehungen noch nicht möglich ist, ist diese im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten; dem

Träger des Vorhabens ist insoweit aufzugeben, noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde bestimmte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen (§17b Abs. 1 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG).

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 der Autobahn-GmbH des Bundes, Dienststelle Nordbayern, Außenstelle Bayreuth vom 18.12.2020 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 Planungsermessen

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 Be-

lang von vornherein Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffenen Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zu einem gerechten Ausgleich gebracht 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, DVBl 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 Vorhaben 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 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.

3.4.1 Defizite des Bestands und Planungsziele

3.4.1.1 Defizite hinsichtlich der Straßenführung

Die BAB A70 besitzt im Planungsabschnitt derzeit einen vierstreifigen Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 10 m auf beiden Richtungsfahrbahnen. Auf der Richtungsfahrbahn Schweinfurt ist die Fahrbahnbreite auf dem Bauwerk der Unterführung der DB-Strecke "Bamberg-Hof" (BW 63a) auf 8,50 m reduziert. Nach RAA ist ein RQ 31 mit einer Fahrbahnbreite von 12 m als Regelquerschnitt vorgegeben. Für eine bauzeitlich erforderliche 4+0 Verkehrsführung sind ebenso mindestens 12 m Fahrbahnbreite erforderlich. Die Bestandsbreite der Fahrbahn ist somit für einen sicheren Verkehrsablauf nicht von ausreichender Größe. Die Anforderungen an einen Querneigungswechsel im Ausfahrtsbereich der AS Bamberg in Fahrtrichtung Bamberg entsprechen zudem nicht dem geltenden Regelwerk.

Seit Beginn der Verkehrszählung im Jahr 1985 hat sich die Verkehrsbelastung im Planbereich wie folgt erhöht:

Abschnitt	SVZ 1985 [Kfz/24h]	DTV 2019 [Kfz/24h]	Zu- nahme %
AS Viereth-Trunstadt bis AS Bamberg Hafen		35.565	
AS Bamberg Hafen bis AS Hallstadt	18.133	46.660	170
AS Hallstadt bis AS Bamberg		52.330	
AS Bamberg bis AK Bamberg	8.686	45.514	423

Insbesondere im Abschnitt AS Bamberg bis AK Bamberg ist eine deutliche Erhöhung der Verkehrsbelastung gegeben.

Auch im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2035 ist mit einer weiteren Verkehrszunahme auf 63.900 Kfz/24h (Abschnitt AS Hallstadt bis AS Bamberg) zu rechnen.

Die Verkehrsprognose für das Jahr 2035 wird detailliert in Planunterlage 21.2. beschrieben, auf die hiermit verwiesen wird.

Durch den auf dem BW 63a in FR Schweinfurt fehlenden Seitenstreifen ist die Abwicklung des erhöhten Verkehrsaufkommens bereits jetzt erschwert. Insbesondere ist bei Stauungen das Vorankommen der Rettungsfahrzeuge und der Winterdienstfahrzeuge durch den fehlenden Seitenstreifen nicht gesichert, da keine ausreichende Breite zum Ausweichen vorhanden ist.

Es sind zudem durch den fehlenden Seitenstreifen und die nicht eingehaltenen Haltesichtweiten im Ausfahrtsast der AS Hallstadt, FR Schweinfurt, und dem vorhandenen Querneigungswechsel ohne ausreichende Längsneigung im Ausfahrtsast der AS Bamberg, FR Bamberg, verkehrssicherheitstechnische Defizite an der Straßeninfrastruktur zu erkennen.

Zusammenfassend ist damit festzustellen, dass bei der derzeitigen Straßenführung erhebliche Defizite der Verkehrssicherheit gegeben sind. Zudem ist der vorhandene Ausbauzustand nicht mehr konform mit den Regelanforderungen der geltenden Richtlinien.

Die Trassenanpassung ist zudem zwingend notwendig um die Erfordernisse des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) – Schiene 8.1 für die 4-gleisige ICE-Strecke der Bahnlinie Bamberg-Hof, Eisenbahnstrecke Nr. 5100, zu erfüllen. Es erfordert den Ersatzneubau des Kreuzungsbauwerkes BW 63a bei Betr.-km 63,195 um eine größere lichte Weite und größere lichte Höhe über Schienenoberkante zu erreichen.

3.4.1.2 Defizite hinsichtlich des Lärmschutzes

3.4.1.2.1 Ausgangslage

Durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. März 2007, Az. 9 C 2.06, wurde der Umfang nachträglicher Lärmschutzansprüche gegenüber der bisherigen Rechtsprechung und Verwaltungspraxis (vgl. Ziff. 32 VLärmSchR 97) grundlegend erweitert. Nach dieser Entscheidung kann ein Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz wegen einer „nicht voraussehbaren Wirkung“ 30 Jahre lang bestehen, auch wenn im Planfeststellungsverfahren der Lärmprognose ein kürzerer Prognosezeitraum zugrunde lag.

Die Leitsätze des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. März 2007 – BVerwG 9 C 2.06 lauten dabei wie folgt:

1. Der Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen wegen nicht voraussehbarer (Lärm-)Wirkungen eines (Straßenneubau-) Vorhabens gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG besteht grundsätzlich für die gesamte Dauer der 30-Jahres-Frist gemäß § 75 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 2 VwVfG. Er wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Lärmprognose des Planfeststellungsbeschlusses zulässigerweise ein kürzerer Prognosezeitraum (hier: rund 15 Jahre) zugrunde lag. Das Tatbestandsmerkmal „nicht voraussehbar“ ist nicht gleichzusetzen mit dem Begriff der „fehlgeschlagenen Prognose“ und setzt eine solche nicht voraus.

2. Nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen iSv. § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG liegen erst dann vor, wenn es zu einer erheblichen Steigerung der Lärmeinwirkungen kommt. Das ist grundsätzlich erst der Fall, wenn der nach

der damaligen, methodisch korrekten Prognose zu erwartende Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) überschritten wird. Eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB(A) kann ausnahmsweise dann erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt.

3. Der Anspruch gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG besteht dem Grunde nach, wenn der Betroffene bei Voraussehbarkeit dieser Wirkungen nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte. Dies ist grundsätzlich anhand des damals angewandten Berechnungsverfahrens zu ermitteln. Neue Berechnungsmethoden können ggf. angewandt werden, wenn die Vergleichbarkeit gewährleistet ist. Über die Dimensionierung danach anzuordnender nachträglicher Lärmschutzmaßnahmen ist dagegen nach der derzeitigen Rechtslage zu entscheiden.

4. Der Anspruch ist nicht gegeben bei Straßen, die vor dem Inkrafttreten von § 17 Abs. 6 Satz 2 FStrG 1974 (am 7. Juli 1974) planfestgestellt worden sind.

Der Vorhabenträger hat die Voraussetzungen geprüft und auf den Seiten 15 ff. und 42 ff. des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen) abgearbeitet. Die Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde führte zu dem Ergebnis, dass für den hier betroffenen Abschnitt ein Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge besteht.

3.4.1.2.2 Notwendigkeit der Maßnahme des nachträglichen Lärmschutzes

Lärmschutzanlagen an einer Bundesfernstraße stehen als deren Bestandteile (§ 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) in einem untrennbaren Zusammenhang mit dem Gesamtvorhaben, auch wenn sie erst nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses in einem Planänderungsverfahren planfestgestellt und errichtet werden. Einer gesteigerten Planrechtfertigung, etwa im Sinne einer Erforderlichkeit des Änderungsvorhabens, bedarf es nicht (BVerwG v. 23.10.2014, Az. 9 B 29/14).

Im vorliegenden Planfeststellungsbereich besteht eine erhebliche Lärmbelastung der Anwohner. Diese durch nachträgliche Maßnahmen auf allgemein als zumutbar anerkannte Werte zu reduzieren, ist ein Planungsziel, das mit dem Bundesfernstraßengesetz in Einklang steht und grundsätzlich gerechtfertigt ist.

3.4.1.2.3 Zusammenfassung der Planungsziele und der Erforderlichkeit des Vorhabens zu deren Erreichung

Die Trassenanpassung ist wie beschrieben zwingend notwendig um die Erfordernisse des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) – Schiene 8.1 für die 4-gleisige ICE-Strecke der Bahnlinie Bamberg-Hof, Eisenbahnstrecke Nr. 5100, zu erfüllen. Es erfordert den Ersatzneubau des Kreuzungsbauwerkes BW 63a

bei Betr.-km 63,195 um eine größere lichte Weite und größere lichte Höhe über Schienenoberkante zu erreichen.

Die vorgelegte Planung verbessert darüber hinaus die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und erhöht die Verkehrssicherheit des gesamten Streckenzuges.

Die Trassenanpassung der A70 trägt mit der Beseitigung der Unfallhäufungsstellen zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Haltesichtweiten sowie die regelgerechte Ausbildung der Querneigungen der Fahrbahn, in Verbindung mit dem Umbau des Ausfahrtsastes der AS Bamberg nach RAA können die Defizite des Streckenabschnitts beseitigt werden.

Ein 4-streifiger Querschnitt RQ 31 mit Seitenstreifen, wie ihn der Vorhabenträger plant, ist darüber hinaus zur Abwicklung des Verkehrs unerlässlich, da weitere starke Zunahmen insbesondere beim werktäglichen Schwerverkehr prognostiziert werden.

Bei Stauungen ist durch die Querschnittsgestaltung RQ 31 künftig auch das Vorankommen der Rettungsfahrzeuge und der Winterdienstfahrzeuge gesichert, da nunmehr eine ausreichende Breite zum Ausweichen vorhanden ist. Zusätzlich lassen sich die erforderlichen Betriebsdienst- und Unterhaltungsmaßnahmen mit Seitenstreifen sicherer und ohne Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses ausführen.

Auch das der Planung zu Grunde liegende Entwässerungskonzept reduziert die verkehrsbedingten Auswirkungen auf das Oberflächen- und Grundwasser und damit die derzeit vorhandenen Umweltbeeinträchtigungen. Darauf wird in Abschnitt 3.5.6 zur Vermeidung von Wiederholungen näher eingegangen.

Die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der A70 wirken sich nicht negativ auf die Verkehrssicherheit aus und stehen daher dem Planungsziel der Verkehrssicherheit nicht entgegen.

Im Bereich der AS Hallstadt (Nordseite) ist die erforderliche Anfahrtsicht in die St 2281 gegeben. Das freizuhaltende Sichtfeld ist im Lageplan (Planungsunterlage 5) dargestellt.

Ebenfalls auf der Nordseite im Bereich der AS Hallstadt besteht derzeit eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h für ausfahrende Fahrzeuge, weil die Haltesichtweite hier durch die bestehende, direkt am Fahrbahnrand angeordnete, Lärmschutzwand eingeschränkt ist. Die neue Lärmschutzwand wird so weit vom Fahrbahnrand abgerückt, dass die erforderliche Haltesichtweite für ein Ausfahren mit 60 km/h eingehalten werden kann.

Zudem führen die Maßnahmen des nachträglichen Lärmschutzes zu einer Reduzierung der Lärmbelastung für den gesamten Wohnbereich der Stadt Hallstadt und erfüllen den Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge.

Zusammenfassend kann seitens der Planfeststellungsbehörde nochmals festgestellt werden, dass das beantragte Straßenausbauvorhaben erforderlich ist, um den vorhandenen und auch den künftig zu erwartenden Verkehr auf der A 70 dauerhaft sicher und reibungslos zu gestalten und abwickeln zu können, den bedeutenden Ausbau der Bahnlinie Bamberg-Hof, Eisenbahnstrecke Nr. 5100 ermöglichen zu können, sowie den notwendigen Lärmschutz zu gewährleisten. Diese Aussage schließt auch die notwendigen Folgemaßnahmen mit ein.

Das Vorhaben entspricht somit den allgemeinen Zielsetzungen des Fernstraßengesetzes und ist aus den vorstehend genannten Gründen vernünftigerweise geboten.

3.5 Öffentliche Belange von allgemeiner Bedeutung

3.5.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Belange der Landesplanung und der Raumordnung sowie der Regionalen Planung werden durch das Vorhaben nicht berührt oder beeinträchtigt.

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 Trassenalternativen 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 schonenderen 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 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.

3.5.2.1 Nullvariante

Gleichermaßen geeignete Alternativen zur Erreichung vorgenannter Planungsziele sind nicht erkennbar. Der ersatzlose Verzicht auf die Maßnahme ist keine

sachgerechte und sinnvolle Alternative, da dadurch den oben genannten Planungszielen der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Ermöglichung des viergleisigen Bahnstreckenausbaus nicht Genüge getan wird. Diese Alternative wird gemeinhin als sog. "Nullvariante" bezeichnet und bezeichnet die - meist theoretische - Variante, bei der ein Projekt oder ein gefasster Plan nicht umgesetzt wird und dabei die Konsequenzen dieser Vorgehensweise auf Umwelt und Gesellschaft abgeschätzt werden. Im konkreten Fall würde dies bedeuten, dass die BAB A70 sowie die drei Brückenbauwerke in ihrem derzeitigen Bestand verbleiben würden. Damit bliebe die Verkehrssicherheit aufgrund des fehlenden Seitenstreifens weiterhin beeinträchtigt. Zudem könnte der viergleisige Bahnstreckenausbau in diesem Fall nicht verwirklicht werden.

Ein Verzicht ("Nullvariante") auf die Realisierung des nachträglichen Lärmschutzes würde den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht genügen. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese "Nullvariante" gewählt werden müsste.

Aus den vorstehenden Gründen wird die Nullvariante als nicht zielführend von der detaillierten Untersuchung als realistische Planungsvariante ausgeschlossen.

3.5.2.2 Vorgesehene und festgestellte Planungsvariante der Trassenanpassung

Es ist geplant, die BAB-Trasse um max. 7,58 m nach Süden zu verschieben und die Gradienten an maximaler Stelle um ca. 2,60 m anzuheben. Zudem muss die Ausfahrt der Anschlussstelle Bamberg FR Bamberg angepasst werden. In diesem Zusammenhang wird der Querschnitt der A70 auf einen RQ 31 gem. RAA erweitert. Die bestehende Richtungsfahrbahn Schweinfurt wird von bisher 10,00 m (im Bauwerksbereich BW 63a nur 8,50 m) auf eine Regelbreite von 12,00 m verbreitert, insbesondere erfolgt dadurch die Anlage eines ausreichend breiten Seitenstreifens zur Erhöhung der Sicherheit. Die Richtungsfahrbahn Bamberg wird von 10,0 m auf 12,50 m verbreitert, da aufgrund des Abstandes der AS Hallstadt zur AS Bamberg ein Verflechtungsstreifen angeordnet werden muss. Im Bereich der Beschleunigungs- und Verzögerungs- sowie des Verflechtungsstreifens beträgt die Regelbreite der Richtungsfahrbahnen 12,50 m.

Aufgrund eines vorhandenen Grünstreifens im Eigentum des Bundes südlich der BAB A70 im Bereich zwischen den Anschlussstellen Hallstadt und Bamberg und nicht vorhandener Flächen nördlich der BAB A70, wird die BAB-Achse in den Süden verschoben, um eine Trassenanpassung nach RAA, entsprechend dem aktuellen Stand der Richtlinien durchzuführen. Der Ausbau erfolgt auf den RQ 31 und weist nach Fertigstellung einen 4 m breiten Mittelstreifen auf. Die dadurch erforderliche Mehrbreite des BAB-Dammes erfolgt durch eine Verbreiterung ausschließlich in südlicher Richtung. Dadurch bleibt der nördliche Fahrbahnrand nahezu unverändert und Grundinanspruchnahme von Privateigentümern wird minimiert.

3.5.2.3 Andere Planungsvarianten

Eine weitere durch den Vorhabenträger geprüfte Planungsvariante ist eine Trassenanhebung mit gleichmäßiger beidseitiger Verbreiterung des Querschnittes und ohne den Achsvershub in den Süden.

Diese Variante ist jedoch aufgrund der mangelnden Platzverhältnisse auf der Nordseite der BAB A70 nicht durchführbar.

Weitere Planungsalternativen sind nicht ersichtlich. Somit ist nur die hier festgestellte Planungsvariante der Trassenanpassung durchführbar, um die Planungsziele zu erreichen.

3.5.2.4 Alternativen zur Errichtung des nachträglichen Lärmschutzes

Vernünftige Alternativen zu der Errichtung des nachträglichen Lärmschutzes im Planfeststellungsabschnitt sind nicht ersichtlich.

Für die umfangreichen Lärmschutzeinrichtungen wurde ein Variantenvergleich im Rahmen einer Kostenverhältnismäßigkeitsprüfung erstellt, (s. Planungsunterlagen 20.1 bis 20.4), auf die in Abschnitt C. 3.5.4.3 näher eingegangen wird.

Die beantragten Maßnahmen sind zusammenfassend im Hinblick auf den wirtschaftlichen und sparsamen Einsatz von Haushaltsmitteln sowie auf die fachtechnische Notwendigkeit nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

3.5.3 Technische Gestaltung der Maßnahmen

3.5.3.1 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt) der Trassenanpassung

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 Autobahnen (RAA, Ausgabe 2012)". 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, DVBl 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 Höhentrasierung sowie in Bezug auf die technischen Einzelheiten

des festgestellten Trassenumbaus und den damit einhergehenden Änderungen bzw. Anpassungen des untergeordneten Straßennetzes im Einzelnen auf die Ausführungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen (insbesondere Planunterlage 1 T, Kapitel 4.1 bis 4.8, Planunterlagen 5 und 6 sowie Planunterlage 14) verwiesen.

3.5.3.1.1 Linienführung

3.5.3.1.1.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Die Grundsätze und Elemente der vorgesehenen Linienführung innerhalb des vorgesehenen Verlegungsbereiches richten sich nach den Vorgaben der RAA.

Infolge des Ersatzneubaues des BW 63a erhält die A70 eine angepasste Linienführung im Planungsabschnitt. Ab Bau-km 62+700 wird die Trasse nach Süden verschwenkt. Bei Bau-km 63+977 schließt die neue Achse wieder auf die Bestandsachse an. Im Maximalen wird die A70 von der Bestandsachse zur neu gewählten Achse um 7,58 m in Richtung Süden verschoben. Die Streckenbaumaßnahme beginnt bei Bau-km 62+620 am östlichen Widerlager des Unterführungsbauwerkes BW 62e an der Anschlussstelle Hallstadt. Das Bauende befindet sich bei Bau-km 64+240 (FR Schweinfurt) bzw. bei Bau-km 64+137 (FR Bamberg).

3.5.3.1.1.2 Zwangspunkte

Die lichte Höhe des Kreuzungsbauwerks BW 63a wird auf ein von der DB AG gefordertes Mindestmaß von 7,20 m erweitert, um den Ausbau der ICE – Strecke (VDE-Projekt, Schiene 8.1) zu ermöglichen. Dadurch ergibt sich eine Gradientenerhöhung der BAB A70 von maximal ca. 2,60 m östlich des Bauwerks 63b. Bei den im Rahmen der Trassenanpassung ebenfalls betroffenen Bauwerken 62f und 63b werden die im Bestand vorhandenen lichten Höhen und Weiten beibehalten.

3.5.3.1.1.3 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Im Planungsentwurf wurden die räumlichen Sichtweitenverhältnisse unter Berücksichtigung von Sichthindernissen in den Seitenräumen überprüft. Maßgebend ist die Haltesichtweite, die sich aus der zulässigen Geschwindigkeit ergibt.

Die erforderliche Haltesicht wird für die BAB A70, die AS Hallstadt sowie für die AS Bamberg eingehalten.

3.5.3.1.1.4 Querschnittsgestaltung

Die A70 ist entsprechend Abschnitt 3.2 Tabelle 9 der RAA in die Straßenkategorie AS I als Fernautobahn der Entwurfsklasse EKA 1A mit einer Richtgeschwindigkeit von 130 km/h einzuordnen.

Die A 70 erhält in Fahrtrichtung Schweinfurt einen Regelquerschnitt RQ 31 mit zwei Richtungsfahrbahnen mit einer jeweiligen Kronenbreite von 15,50 m, der sich wiederum zusammensetzt aus 2 Fahrstreifen mit je 3,75 m Breite, einem inneren sowie einem äußeren Randstreifen von je 0,75 m Breite, einem halben Mittelstreifen von 2,00 m Breite, einem Seitenstreifen von 3,00 m Breite sowie einer Bankettbreite von 1,50 m.

In Fahrtrichtung Bamberg erhält die A70 ebenfalls einen Regelquerschnitt 31 mit zwei Richtungsfahrbahnen und einer jeweiligen Kronenbreite von 17,80 Metern, der sich wiederum zusammensetzt aus 2 Fahrstreifen mit je 3,75 m Breite, einem inneren Randstreifen von 0,75 m Breite, einem äußeren Randstreifen von 0,50 m Breite, einem halben Mittelstreifen von 2,00 m Breite, einem Verflechtungsstreifen von 3,75 m Breite sowie einer Bankettbreite von 3,30 m.

Dies ist deshalb der Fall, da für die Fahrtrichtung Bamberg nach RAA ein Verflechtungsstreifen erforderlich wird, da die Trenninselspitzen der AS Hallstadt und der AS Bamberg weniger als 1.100 m entfernt voneinander liegen. Um Nothalte entlang des Verflechtungsstreifens zu ermöglichen, wird daher das Bankett zusätzlich mit 2,00 m ausgebildet. Aufgrund der erforderlichen Schutzzeineinrichtung nach der RPS ist zusätzlich ein Wirkungsbereich von 1,30 m freigehalten. Dies ergibt eine Bankettbreite von insgesamt 3,30 m auf der Fahrtrichtung Bamberg.

Dieser Querschnitt ermöglicht mit seiner befestigten Breite von 12,00 m im Bedarfsfall (z. B. beim Einrichten einer Baustelle) die 4+0 Verkehrsführung. Das bedeutet, dass der gesamte Verkehr über eine Richtungsfahrbahn geführt werden kann.

3.5.3.1.1.5 Fahrbahnbefestigung

BAB A70

Die neue Fahrbahn wird in Belastungsklasse Bk100 ausgeführt. Für die Herstellung der Deckschicht wird ein Belag verwendet, der gegenüber einem Referenzbelag eine lärmindernde Wirkung von -2,0 dB(A) hat (siehe Straßenquerschnitt Unterlage 14.1). Die Rand- und Seitenstreifen erhalten die gleiche Befestigung wie die Fahrstreifen und die Bankette eine standfeste Schotterbefestigung.

Anschlussstellen Ein- bzw. Ausfahrten

Der Oberbau wird gem. RStO 12 nach Belastungsklasse Bk32 in bituminöser Bauweise hergestellt.

öFW

Die unterführten öffentlichen Feld- und Waldwege erhalten einen Oberbau gemäß DWA-A 904 mit gebundener Deckschicht.

Betriebswege

Der Oberbau der Betriebswege bzw. Zufahrten zu den Absetzbecken erfolgt ebenso nach DWA-A 904. In einigen Bereichen der Betriebswege befinden sich entsprechend § 30 BNatSchG geschützte Sandmagerrasen. Diese werden, wo möglich, erhalten und die Betriebswege in Form von befestigten Fahrspuren aus Betongittersteinen ausgebildet.

Böschungsgestaltung

Die Damm- und Einschnittböschungen erhalten grundsätzlich eine einheitliche Regelneigung von 1:1,5. Auf der Südseite der BAB A70 ist zwischen Bau-km 62+780 und 63+930 für den BAB-Damm eine Steilböschung mit einer Neigung von 70° geplant. Es ist geplant, die Steilböschungen der Strecke mit einem Geogittersystem zu befestigen und mit einer Steinfüllung zu versehen. Für die Steinfüllung im vorderen Bereich des Steilböschungssystems sprechen einerseits gestalterische Aspekte und andererseits haben diese den Vorteil des geringen Pflegeaufwandes der Böschung auf der Südseite. Die Steilböschungen der Lärmschutzwälle werden mittels Gabionen ausgebildet. Die vorhandenen Lärmschutzwälle haben derzeit eine Regelböschungsneigung von 1:1,5. Aufgrund größerer Flächeninanspruchnahme der Neuplanung wird zukünftig mit Steilwällen der Flächenanspruch möglichst gering gehalten. Die geplanten Steilwälle sind mit einer Neigung von 80° vorgesehen. Die Böschungsoberkanten sowie –unterkanten der Regelböschung werden gemäß RAA ausgerundet.

3.5.3.1.2 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse, Zufahrten

3.5.3.1.2.1 Anordnung von Knotenpunkten

Durch die Trassenanpassung in Verbindung mit dem RQ 31 wird die Umpfanung der AS Bamberg, Ausfahrtsast FR Bamberg, erforderlich. Dieser befindet sich bei Bau-km 63+800 und verbindet die A70 mit der St 2244 (Berliner Ring), die nahräumig Gewerbe- und Wohngebiete der Stadt Bamberg an die Autobahn anbindet. Diese Anpassung hat zur Folge, dass zwischen den Anschlussstellen Hallstadt und Bamberg in der Fahrtrichtung Bamberg der Abstand zwischen den Knotenpunkten nur noch 850 m beträgt, weshalb ein Verflechtungsstreifen angeordnet werden muss. Gemäß RAA Tabelle 20 beträgt der effektive Knotenpunktabstand mindestens 1.100 m. Dieser Wert wird hier unterschritten.

Zwischen den Knotenpunkten AS Hallstadt und AS Bamberg in der Fahrtrichtung Schweinfurt, werden die Mindestabstände von aufeinanderfolgenden Knotenpunkten gem. Tabelle 20, RAA, für den effektiven Knotenpunktabstand nahezu eingehalten. Der Abstand beträgt 1.080 m. Auf einen Verflechtungsstreifen zwischen den beiden Anschlussstellen wurde durch den Vorhabenträger aufgrund des nur knapp unterschrittenen Mindestwertes von 1.100 m und aufgrund von nicht zur Verfügung stehenden Flächen nördlich der BAB-Trasse ohne Beanstandung durch die Planfeststellungsbehörde verzichtet.

3.5.3.1.2.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Aufgrund der entwässerungsschwachen Zone im Ausfahrtsbereich der AS Bamberg, FR Bamberg, wird dieser Bereich im Rahmen der Maßnahme angepasst. Es ist die Ausführung eines zeitweise parallel geführten Ausfahrtsastes vorgesehen, um die erforderlichen Rahmenbedingungen für einen regelkonformen Querneigungswechsel gem. RAA zu ermöglichen.

Für Einzelheiten der zugrunde gelegten Entwurfselemente der Ausfahrtsrampe wird auf die Tabelle 7: Parameter der Rampenentwurfselemente in Planungsunterlage 1 T, Erläuterungsbericht, Kapitel 4.5.2, Seite 31 verwiesen.

Die Grenzwerte nach RAA werden für die Ausfahrtsrampe der AS Bamberg, FR Bamberg, in der Neuplanung eingehalten, sodass eine gute Befahrbarkeit der Anschlussstellenrampe zukünftig sichergestellt ist. Die erforderliche Haltesicht ist für die Rampe gegeben. In der AS Hallstadt und der Fahrtrichtung Schweinfurt der AS Bamberg sind keine Anpassungen an den Knotenpunkten erforderlich.

3.5.3.2 Ausbaustandard der geplanten Ersatzbauten von drei Brückenbauwerken

3.5.3.2.1 Brücken

Die von der Maßnahme betroffenen Brückenbauwerke sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Lichte Weite [m]	Kreuzungswinkel [gon]	Lichte Höhe [m]	Breite zw. Geländern [m]	Vorgesehene Gründung
BW 62f	Ersatzneubau Unterführung eines öffentlichen Feld-und Waldweges	62+864	6,00	99,905	≥ 4,20	33,60	Flachgründung
BW 63a	Ersatzneubau Unterführung der DB-Strecke Bamberg-Hof	63+195	29,10	95,652	≥ 7,20	32,10	Tiefgründung
BW 63b	Ersatzneubau Unterführung eines öffentlichen Feld-und Waldweges	63+311	6,50	103,159	≥ 4,50	40,98	Tiefgründung

Die Bauwerke 62f, 63a und 63b müssen aufgrund der Trassenanpassung für die ICE-Strecke VDE Schiene 8.1 neu gebaut werden. Am Bauwerk 62d und 62e muss die Mittelkappe abgebrochen und überbaut werden, um die bauzeitliche Verkehrsführung für den Ersatzneubau der o.g. Bauwerke sicher zu bewerkstelligen. Am Bauwerk 62c muss die östliche Kappe bzw. ein Teilbereich der östlichen Kappe angepasst werden, um den statischen Anforderungen der darauf neu zu errichtenden Lärmschutzwand gerecht zu werden. Alle Bauwerke werden für zivile Verkehrslasten nach DIN EN 1991-2 + NA bemessen (Lastmodell LM1).

3.5.3.2.2 Ausbauabsichten der Baulastträger kreuzender Verkehrswege

Der Straßenbaulastträger der beiden unterführenden öFW in den Bauwerken 62f „Fliederweg“ und 63b „Am Börstig“ – die Gemeinde Hallstadt – hat kein Interesse an einem Ausbau dieser Wege. Aufgrund dessen ist der Ersatzneubau der Bauwerke 62f und 63b hinsichtlich der unterführenden Wege ohne Änderungen gegenüber dem Bestand geplant. Die Querschnitte bleiben unverändert. Ausschließlich die lichte Höhe wird nach den gültigen Regelwerken am Bauwerk 62f korrigiert. Dies erfolgt durch Absenkung des unterführenden öFW. Die Deutsche Bahn hingegen war vollumfänglich an den Planungen des Ersatzneubaus des Brückenbauwerks 63a beteiligt. Der viergleisige Ausbau der ICE-Strecke bei Bamberg (VDE 8.1) erfordert entsprechend den Vorgaben der DB AG die Erneuerung des Kreuzungsbauwerkes mit größerer lichter Weite und vergrößerter lichter Höhe über Schienenoberkante.

3.5.3.2.3 Gründung

Die Gründung der Bauwerke ergibt sich aus der Auswertung der für diese Maßnahme durchgeführten Erkundungsbohrungen. Für die Bauwerke BW 63a und BW 63b sind Tiefgründungen erforderlich. Die Bohrpfähle binden dauerhaft bis zu 24,00 m in das Grundwasser ein. Hierbei handelt es sich um auseinanderstehende Einzelpfähle, die die Lockersedimente des Grundwasserleiters durchteufen und in den darunter anstehenden Fels einbinden werden. Da es sich bei den Einzelpfählen lediglich um punktuelle Eingriffe in den Untergrund handelt, sind auch bei dieser Gründungsweise keine negativen Einflüsse auf die Fließrichtung und Fließgeschwindigkeit des Grundwasserleiters zu erwarten. Der geotechnische Bericht des Baugrundinstitutes „GEOBAY Weber, Wagner, Kalhammer + Partner“ hierzu, dessen widerspruchsfreien und umfangreichen Ausführungen sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, liegt als Unterlage 21.1 bei.

3.5.3.3 Ausbaustandard der geplanten Lärmschutzmaßnahmen

3.5.3.3.1 Begründung der gewählten Konstruktionsarten

Es wurden durch den Vorhabenträger als Konstruktionsart bis zu 14 m hohe Wall/Wandkombinationen, bzw. bis zu 10 m hohe Wände am Fahrbahnrand gewählt. Mit diesen Höhen sind die technischen Möglichkeiten ausgeschöpft. Mit Lärmschutzeinrichtungen in dieser Höhe wird ein angemessener Lärmschutz für die Anwohner sichergestellt.

3.5.3.3.2 Gestaltung der Wälle

Zwischen Betr.-km 62,137 und 62,400 sowie zwischen Betr.-km 62,62869 bis 62,846 und zwischen Betr.-km 62,885 bis 63,160 werden die bestehenden Lärmschutzwälle teilweise erhöht und durch einen Steilwall (80°) ersetzt. Die Wallkrone ist so geplant, dass auf Vorderseite und vor allem auf der Rückseite ein ausreichend breiter Wartungsweg zur Verfügung steht. Durch den Steilwall kann die Beugungskante der Lärmschutzwand näher zum Fahrbahnrand geführt werden, was sich lärmtechnisch positiv auswirkt und zu einer besseren Abschirmung der Bebauung führt. Zudem kann die Flächeninanspruchnahme durch diese Ausführung der Wälle so gering wie möglich gehalten werden.

3.5.3.3.3 Gestaltung der Wände

Es sind Lärmschutzwände bzw. Wall/Wandkombinationen von Bau-km 62+150 bis 63+525 inklusive neuer Lärmschutzwände an der AS Hallstadt mit einer Gesamtlänge aller Wände von 1.553 m geplant. Sie haben eine maximale Abschirmhöhe über der Fahrbahn von 14,00 m und sind ausschließlich auf der Nordseite der A70 geplant. Auf der Südseite der A70 befinden sich in erster Linie Gewerbegebiete und Kleingartenanlagen. Hier besteht kein Anspruch auf nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen, wie unter Abschnitt C 3.5.4.1 (Verkehrslärmschutz) dieses Beschlusses näher ausgeführt wird.

Aufgrund der Nähe der Bebauung zur A70 und um die Verschattung der Südseiten der betroffenen Anwesen durch die neuen Lärmschutzwände so gering wie möglich zu halten, sind zum Teil die oberen 4,60 m bzw. 4,00 m und 3,60 m der Lärmschutzwände in transparenter Ausführung geplant. Im Höhenplan (Unterlage 6) sind die transparenten Wandanteile mit einer blauen Schraffur dargestellt. Von ca. Bau-km 62+600 bis 62+625 und ca. Bau-km 62+850 bis 62+880 sowie von ca. Bau-km 63+165 bis 63+228 befindet sich die Lärmschutzwand im Bereich der Bauwerke BW 62e, BW 62f und BW 63a. Die Wände werden auf einem eigens für sie zu errichtenden Torsionsbalken hergestellt. Die Torsionsbalken werden auf der Autobahn abgewandten Seite mit einem Wartungssteg versehen. Die Höhe der Lärmschutzwände beträgt hier 9,00 m. Die geplante Ausführung der Wandoberflächen wurde in den lärmtechnischen Berechnungen entsprechend ihrer Reflexionseigenschaften berücksichtigt. Die geschlossenen Lärmschutzwände werden zur Autobahnseite hochabsorbierend ausgebildet. Ausgenommen davon sind die Lärmschutzwände Nr. 9 und 10 im Bereich der AS Hallstadt an der Zufahrtsrampe. Hier wird die Lärmschutzwand zur Autobahn teilabsorbierend berücksichtigt und ihre Rückseite zur St2281 und zur Bebauung ist hochabsorbierend vorgesehen. Die transparenten

Wandanteile sind reflektierend in den Berechnungen berücksichtigt. Türen und Zuwegungen werden nach den betrieblichen Erfordernissen vorgesehen.

3.5.3.4 Behandlung der Einwendungen und Forderungen zur Ausgestaltung des Vorhabens und seiner Folgemaßnahmen

3.5.3.4.1 Privater Einwender P1

Der private Einwender P1 macht geltend, die A70 erhalte auf der Bamberg zugewandten Seite einen zusätzlichen fünften Fahrstreifen, des Weiteren werde die ohnehin schon in Dammlage geführte A70 auf einem erheblich in Richtung Bamberg erweiterten und noch höheren Damm in exponierter Lage geführt. Auch werde die A70 in Richtung Bamberg verschoben. Durch diese Ausgestaltung wirke das Vorhaben massiv lärm erhöhend. Der private Einwender P1 fordert zudem, dass es dem Vorhabenträger untersagt wird, während der Bauzeit eine Umleitungsführung durch das Bamberger Stadtgebiet auszuschildern oder zu empfehlen.

Diese Einwendungen sind zurückzuweisen.

Die Achse der A70 muss zwischen der AS Hallstadt und der AS Bamberg wie bereits ausgeführt neu trassiert werden. Die Trassenanpassung kann aufgrund von nicht vorhandenen Flächen im Norden der A70 nur nach Süden erfolgen und ist durch die in den Entwurfsrichtlinien für die Autobahnplanung, den "Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)" vorgegebenen Parametern bestimmt. Die Abweichung zur Bestandsachse erfolgt zwischen dem Bau-km 62+900 und 63+950. Die Verziehung gegenüber der Bestandsachse erfolgt in minimalen Schritten bis Bau-km 63+417. Dort beträgt der Abstand 7,58 m. Dies ist auch der maximale Wert für die Achsverziehung in den Süden. Nach 10 m, bei Bau-km 63+427, verringert sich der Abstand zur derzeitigen Achse wieder und die geplante Achse liegt bei Bau-km 63+950 wieder auf dem Bestand. Zudem ist zur Gewährleistung einer ausreichenden lichten Höhe für das Bauwerk BW63a im Zuge des Ausbaus der ICE-Trasse eine Anhebung der BAB-Achse um maximal 2,60 m notwendig. Entsprechend der Anpassung der Achse im Lageplan erfolgt die Anhebung in kleinen Schritten. Nach dem Hochpunkt bei ca. Bau-km 63+360 wird die Gradiente wieder auf die Höhenlage zurückgeführt.

Eine Verschiebung bzw. Erweiterung in Richtung Bamberg ist damit nicht in erheblichem Maße gegeben.

Es trifft weiterhin nicht zu, dass ein weiterer Fahrstreifen für den durchgängigen Verkehr zur Verfügung gestellt werden soll. Es ist lediglich aus Gründen der Verkehrssicherheit und nach Vorgabe der RAA geplant, zwischen der AS Hallstadt und der AS Bamberg einen Verflechtungsstreifen vorzusehen um den Verkehrsteilnehmern eine ausreichende Länge für das Einfädeln bzw. Ausfädeln in den und aus dem fließenden Verkehr der durchgehenden Strecke zu ermöglichen.

Der Vorhabenträger gab in seiner Stellungnahme vom 18.10.2021 darüber hinaus an, dass während der gesamten Bauzeit pro Fahrtrichtung zwei Fahrspuren aufrechterhalten werden. Ein Umleiten des Verkehrs auf das untergeordnete Straßennetz ist nicht vorgesehen, weshalb von der Verankerung der Forderung es während der Bauzeit zu untersagen, eine Umleitungsführung durch das Bamberger Stadtgebiet auszuschildern oder zu empfehlen, in Form einer Auflage durch die Planfeststellungsbehörde abgesehen wurde.

Entsprechende Verkehrsphasenpläne für die Vorverkehrsphase und die Hauptverkehrsphasen wurden durch den Vorhabenträger ausgearbeitet.

3.5.3.4.2 Stadt Bamberg

Die Stadt Bamberg regt an, eine mögliche Errichtung einer (blendfrei ausgerichteten) Photovoltaikanlage an der südlichen Seite der Lärmschutzwand zu prüfen. Weiterhin fordert die Stadt Bamberg, dass Umleitungen des BAB-Kfz-Verkehrs durch das Bamberger Straßennetz in jeder Bauphase zu vermeiden sind.

Darüber hinaus fordert die Stadt Bamberg die Visualisierung der Lärmschutzwände zur Prüfung der Beeinträchtigung von Sichtachsen gemäß der vorliegenden Sichtraumstudie für das UNESCO-Welterbe.

Der Vorhabenträger gab in seiner Stellungnahme vom 13.10.2021 an, dass während der gesamten Bauzeit pro Fahrtrichtung zwei Fahrspuren aufrechterhalten werden. Ein Umleiten des Verkehrs auf das untergeordnete Straßennetz ist nicht vorgesehen, weshalb von der Verankerung der Forderung der Stadt Bamberg in Form einer Auflage durch die Planfeststellungsbehörde abgesehen wurde.

Entsprechende Verkehrsphasenpläne für die Vorverkehrsphase und die Hauptverkehrsphasen wurden durch den Vorhabenträger ausgearbeitet.

Die Errichtung einer Photovoltaikanlage ist denkbar, sofern dem Bund dadurch keine Nachteile entstehen. Eine Behandlung im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren ist jedoch nicht möglich, da es für eine Photovoltaikanlage bislang keinen Vorhabenträger und somit auch keine hinreichend konkretisierte Planung (einschließlich erforderlicher Wechselrichterstationen und Erdkabel) gibt.

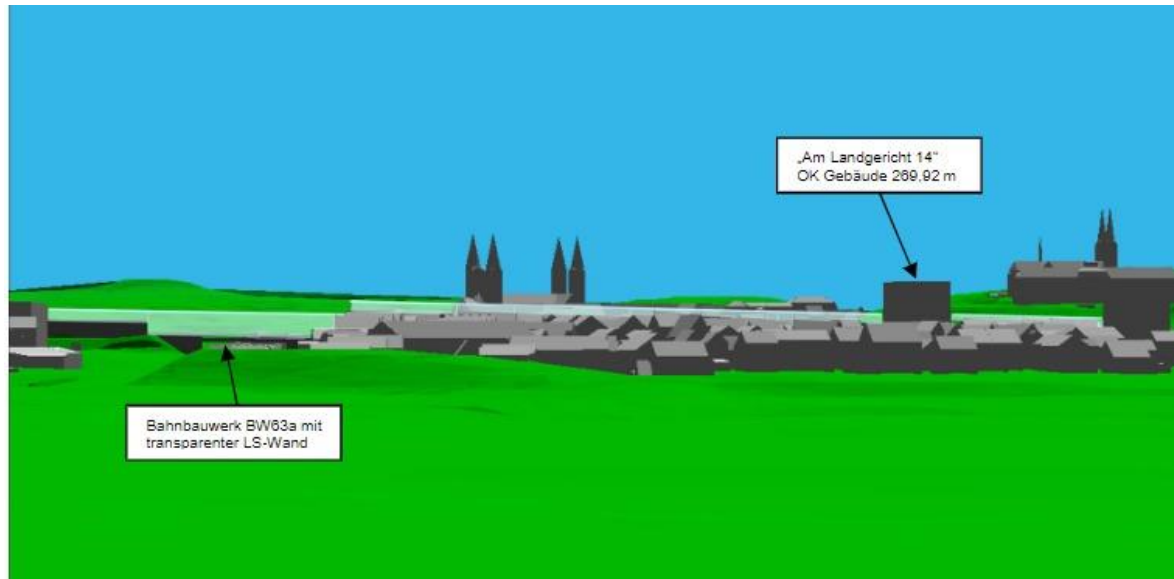
Für die vom Zentrum Welterbe Bamberg (ZWB) gewünschte Visualisierung der Lärmschutzwände unter Berücksichtigung der Sichtraumstudie wurden durch die ZWB der Managementplan UNESCO-Welterbe "Altstadt von Bamberg" dem Vorhabenträger zur Verfügung gestellt. In dieser Dokumentation ist unter 10. Anhang die Sichtraumstudie beigefügt. Die gewünschten Visualisierungen beziehen sich auf den Wahrnehmungsbereich der Kategorie I, das Umland mit der Fernwirkung des Welterbes.

Es wurden die folgenden Standorte für die Untersuchung benannt:

- Nr. 02 Rattelsdorf/ Käppela
- Nr. 04 BAB 70/ Rastplatz Giechburgblick
- Nr. 05 B4/ Anschluss Kemmern südost
- Nr. 06 Kreuzberg/ nördlich von Dörfleins
- Nr. 07 St2262 bei Unterhaid/ südöstlich, Anschluss BAB 70

Zur detaillierten Beurteilung wurden ergänzend noch die fünf maßgeblichen Bilddateien Blickpunkte durch das ZWB zur Verfügung gestellt. Auf Basis der digitalen Geländedaten und der 3D-Gebäudemodelle (LoD2) des Landesamtes für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV) wurde im Programm für die lärmtechnischen Berechnungen (CadnaA) ein umfassendes Geländemodell mit Gebäuden und geplanter Lärmschutzwand durch den Vorhabenträger erstellt. Verdeckender Bewuchs wurde dabei nicht berücksichtigt.

- a) Eine Visualisierung der Lärmschutzwände für den Standort 02 war technisch nicht machbar, da die Entfernung zwischen dem Blickpunkt und der geplanten Lärmschutzwand ca. 11 km beträgt. Jedoch ist geplant, die oberen 4,60 m der Lärmschutzwand westlich des Bahnbauwerks 63a transparent auszuführen. Somit ist der geschlossene Anteil nur max. 9,40 m hoch. Dies entspricht etwa einem Wohnhaus mit zwei Stockwerken. Die LS-Wand ist in dem Fall durch vorhandene Gebäude oder Bewuchs verdeckt. Im unmittelbaren Bereich des Bahnbauwerks ist die Lärmschutzwand vollständig transparent. Östlich des Bahnbauwerks beträgt der geschlossene Anteil 5 m, da der obere Wandanteil von 4 m ebenfalls transparent ausgeführt wird.
- b) Eine Visualisierung der Lärmschutzwände für den Standort 04 ist, wie beim Standort 02 technisch nicht machbar. Die Entfernung zwischen dem Blickpunkt und der geplanten Lärmschutzwand beträgt ca. 8 km.
- c) An Standort 05 konnte eine Visualisierung erfolgen. Von der dargestellten Lärmschutzwand ist im Blickbereich nur der transparente Teil ersichtlich. Er ist als hellblaues Band erkennbar.



- d) Auch an Standort 06 konnte eine Visualisierung erfolgen. Um im Bild der Visualisierung zumindest einen Teil der geplanten Lärmschutzwände darstellen zu können, wurde der Blick leicht nach links geschwenkt. Von der dargestellten Lärmschutzwand ist im Blickbereich nur der transparente Anteil ersichtlich. Er ist als hellblaues Band erkennbar. Am westlichen Ende der Lärmschutzwand ist der neue 26 m hohe Schlauchturm der Feuerwehr (H= 263,15 m ü. NN) zu erkennen. Zur Verdeutlichung wurde er rot eingefärbt. Die Oberkante der transparenten LS-Wand liegt mit 246,03 m ü. NN um ca. 17 m tiefer und führt zu keiner Einschränkung des Sichtraums vom Standort Kreuzberg aus.



- e) Eine Visualisierung der Lärmschutzwände für den Standort 07 ist, wie bei den Standorten 02 und 04 technisch nicht machbar. Die Entfernung zwischen dem Blickpunkt und der geplanten Lärmschutzwand beträgt ca. 8 km. Zudem liegen die geplanten Lärmschutzanlagen verdeckt links neben dem Sichtfeld.

Als Ergebnis ist somit festzuhalten, dass eine Beeinträchtigung der Sichtbezüge für die fünf untersuchten Standorte nicht gegeben ist.

3.5.4 Immissionsschutz, Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass weniger schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben als ohne Planung (§§ 41 und 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Der Bau entlastet eine große Anzahl von Anwohnern von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen.

Zu beachten ist, dass der Mensch Änderungen der Lautstärke um 1 dB(A) nur unter bestimmten Voraussetzungen wahrnehmen kann; eine Änderung um 3 dB(A) wird als Wahrnehmungsschwelle bezeichnet und kann vom Gehör registriert werden; eine Pegeländerung um 10 dB(A) entspricht etwa einer Verdoppelung bzw. Halbierung der subjektiv empfundenen Lautstärke.

3.5.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

3.5.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Ausbau- und Verlegungsstrecke der A 70 nach Süden hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung, also ein für andere Belange (insbesondere des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der Eingriffe in Eigentümerrechte) nachteiliges weiteres Abrücken von der Bestandstrasse nicht geboten.

3.5.4.1.2 Rechtsgrundlagen bzgl. Anspruchsermittlung, Berechnungsverfahren etc

Wie unter Teil C Abschnitt 3.4.1.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses beschrieben, wurde durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. März 2007, Az. 9 C 2.06 der Umfang nachträglicher Lärmschutzansprüche gegenüber der bisherigen Rechtsprechung und Verwaltungspraxis (vgl. Ziff. 32 VLärmSchR 97) grundlegend erweitert. Nach dieser Entscheidung kann ein Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz wegen einer „nicht voraussehbaren Wirkung“ 30 Jahre lang bestehen, auch wenn im Planfeststellungsverfahren der Lärmprognose ein kürzerer Prognosezeitraum zugrunde lag.

Der Vorhabenträger hat die Voraussetzungen geprüft und auf den Seiten 15 ff. bzw. 42 ff. des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1T der Planfeststellungsunterlagen) abgearbeitet. Die nicht zu beanstandenden (Prüf-) Schritte mit weiteren Erläuterungen sind nachfolgend aufgeführt.

Entscheidet sich eine Behörde zur nachträglichen Gewährung von Lärmschutz, unterliegt sie dabei dem verfassungsrechtlichen Gebot der Gleichbehandlung. Die Ausrichtung des Schallschutzes nach den Grundsätzen des § 41 Abs. 1 und 2 BImSchG ist zulässig, da es sich hierbei um gesetzlich anerkannte Kriterien handelt (OVG Lüneburg v. 27.03.2008, Az. 7 KS 158/04).

3.5.4.1.2.1 Überprüfung der Lärmberechnung aus der Planfeststellung 1984 auf nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen

Im Planungsabschnitt befinden sich Lärmschutzeinrichtungen, die auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 20.09.1984 errichtet wurden. Grundlage für die Bemessung dieser Lärmschutzmaßnahmen war ein prognostizierter Verkehr für das Jahr 2000 von 19.000 Kfz pro Tag. Als Lkw-Anteil Tag/Nacht wurden 20/30 % angesetzt. Für die Immissionsberechnungen wurden die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-81)“ angewandt.

Für Hallstadt ergab sich damit ein äquivalenter Dauerschallpegel von 71,9/66,4 dB(A) Tag/Nacht. Maßgebende Grenzwerte für die Bebauung in einem Wohngebiet waren 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts. Für Dorfgebiet und Mischgebiet lagen die Grenzwerte bei 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht. Eine Voraussetzung für einen Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge gemäß Art. 75 Absatz 2 BayVwVfG ist, dass der Beurteilungspegel um 3 dB(A) höher ist als im Planfeststellungsverfahren prognostiziert wurde. Zum Vergleich wurde der äquivalente Dauerschallpegel nach der RLS-81 mit der Verkehrsbelastung im Jahr 2019 berechnet. Für die Fahrbahnoberfläche wurde der Wert mit - 0,5 dB(A) angesetzt (Vorgabe der RLS-81 für Asphaltbeton).

Die Überprüfung ist auf den derzeitigen Zustand der A70 abgestellt. Für die einzelnen Abschnitte ergeben sich folgende Emissionspegel ($L_{m,E}$):

AS Viereth-Trunstadt bis AS Bamberg-Hafen

	Damalige PLF mit Beschluss v. 20.09.1984	DTV 2019	Zunahme des $L_{m,E}$
DTV	19.000 Kfz/24h	35.565 Kfz/24h	
Lkw-Anteil Tag/Nacht	20/30 %	13,5/33,7 %	
$L_{m,E}$ Tag/Nacht	72,3/66,9 dB(A)	73,9/69,5 dB(A)	1,6/2,6 dB(A)

Aufgrund der Aufrundungsregel ist die Steigerung von aufgerundet 3 dB(A) in der Nacht gegeben.

AS Bamberg-Hafen bis AS Hallstadt

	Damalige PLF mit Beschluss v. 20.09.1984	DTV 2019	Zunahme des $L_{m,E}$
DTV	19.000 Kfz/24h	46.660 Kfz/24h	
Lkw-Anteil Tag/Nacht	20/30 %	12,6/29,1 %	
$L_{m,E}$ Tag/Nacht	72,3/66,9 dB(A)	75,4/70,8 dB(A)	3,1/3,9 dB(A)

AS Hallstadt bis AS Bamberg

	Damalige PLF mit Beschluss 20.09.1984 v.	DTV 2019	Zunahme des L _{m,E}
DTV	19.000 Kfz/24h	52.330 Kfz/24h	
Lkw-Anteil Tag/Nacht	20/30 %	12,6/29,1 %	
L _{m,E} Tag/Nacht	72,3/66,9 dB(A)	75,4/70,8 dB(A)	3,1/3,9 dB(A)

Die Berechnung des L_{m,E} ist für diesen Abschnitt als Anlage 1 zur Unterlage 17.1.2 (Ergebnistabelle) beigefügt.

Als Ergebnis ist damit festzustellen, dass der äquivalente Dauerschallpegel im Jahr 2019 in allen Abschnitten um mind. 3 dB(A) in der Nacht höher war als in der damaligen Planfeststellung prognostiziert wurde.

Veränderungen am Gelände oder an der Bebauung, die sich auf den Beurteilungspegel auswirken, liegen nicht vor. Die Steigerung des äquivalenten Dauerschallpegels ist gleich der Steigerung des Beurteilungspegels am Immissionsort.

Aufgrund der hohen Verkehrszunahme besteht Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG. Somit ist nach § 41 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, sofern dies nach dem Stand der Technik vermeidbar ist. Diese vorrangig vorzusehenden Schutzmaßnahmen (aktiver Lärmschutz) können nach § 41 Abs. 2 BImSchG unterbleiben, wenn die Kosten hierfür außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. In diesem Fall hat der Eigentümer der betroffenen baulichen Anlage einen Anspruch auf angemessene Geldentschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage (passiver Lärmschutz).

3.5.4.1.2.2 Bestimmung des Anspruchs auf nachträglichen Lärmschutz

Der Anspruch gemäß Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG besteht dem Grunde nach, wenn der Betroffene bei Voraussehbarkeit dieser Wirkung nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte. Dies ist grundsätzlich anhand des damals angewandten – oder eines vergleichbaren – Berechnungsverfahrens zu ermitteln.

Als Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel wurde das Berechnungsverfahren RLS-81 mit den zugehörigen Grenzwerten verwendet. Die Berechnungen wurden auf der Nordseite an 65 Einzelprofilen und auf der Südseite an 10 Profilen im gesamten Streckenabschnitt durchgeführt. Ein automatisiertes Verfahren gibt es für die RLS-81 nicht.

Die folgenden Immissionsgrenzwerte waren für die Überprüfung mit den aktuellen Verkehrszahlen maßgebend:

	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	60 dB(A)	50 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten und Wochenendhausgebieten	62 dB(A)	52 dB(A)
Dorfgebiete und Mischgebiete	67 dB(A)	57 dB(A)
Gewerbegebiete	72 dB(A)	62 dB(A)

3.5.4.1.2.3 Anwesen mit Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz

Einen Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz können aber nur solche Anwesen haben, die bereits vor Auslegung der Planfeststellungsunterlagen für den Neubau der A70 am 10.12.1979 Bestand hatten, oder wenn der Bauantrag vorher eingereicht wurde. Die Ergebnisse zur Überprüfung der Anspruchsberechtigten sind der Unterlage 17.1.1 (Lagepläne) und der dazugehörigen Unterlage 17.1.2 (Ergebnistabelle) der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen. Damit haben insgesamt 188 Anwesen dem Grunde nach Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz.

3.5.4.1.3 Allgemeines sowie Rechtsgrundlagen bzgl. der Berechnungs- und Beurteilungsgrundlage zur Bestimmung der nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen

Berechnungsmethode

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hatte zum Zeitpunkt des Planfeststellungsantrags bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung und den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90" zu erfolgen.

Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach der – in den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen verwendeten – Berechnungsmethode vom Vorhabenträger für das Prognosejahr 2035 ermittelt.

Die Schallemissionspegel werden sowohl für die Tagzeit (6.00 - 22.00 Uhr) als auch für die Nachtzeit (22.00 - 6.00 Uhr) berechnet. Bei der Berechnung der Immissionen wird, ausgehend von den über die Tagzeit bzw. die Nachtzeit gemittelten Schallemissionspegel $L_{m,E}$ (Tag) bzw. $L_{m,E}$ (Nacht), für jeden Emittenten (Schallquelle) getrennt, der Beurteilungspegel am Immissionsort (IO) ermittelt.

Eingabegrößen für das Berechnungsprogramm sind die genauen Lagen und Höhen der Lärmquellen (Fahrbahn der Autobahn), Abschirmungen (z.B. Lärmschutzwände und -wälle, Gebäude, etc.), Geländehöhen (z.B. Einschnittslagen, Dammlagen, Höhenrücken) und die Schallimmissionsorte (Geschossseiten der Gebäude). Die Geländegeometrie und die Gebäudemodelle wurden vom Landesvermessungsamt bezogen. Die Lärmquelle (Autobahn) sowie die vorhandenen und geplanten Abschirmungen (Lärmschutzwände, -wälle und Wall/Wandkombinationen) wurden dreidimensional übernommen. Bei der Berechnung der Immissionspegel wurden die Abschirmungen durch Einschnitte, Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände und Gebäude, die Lärmdämpfung des Geländes sowie Mehrfachreflektionen berücksichtigt. Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Mitwind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen ab etwa 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Immissionsgrenzwerte

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

	Tag	Nacht
a) Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
b) Reine und allgemeine Wohngebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
c) Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
d) Gewerbegebiete	69 dB(A)	59 dB(A)

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

Danach ergeben sich für die betroffenen Ortsteile bzw. Anwesen die in der Unterlage 17.1.2 Spalte 3 der Planfeststellungsunterlagen aufgeführten jeweiligen Nutzungen bzw. Einstufungen. Die Grenzwerte legen verbindlich fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Für lediglich im Flächennutzungsplan ausgewiesene, noch unbebaute Gebiete, für die keine rechtswirksamen Bebauungspläne vorliegen und die auch nicht wie ein unbeplanter Innenbereich (§ 34 BauGB) schutzbedürftig sind, besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rahmen des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV nämlich auf die konkrete bauplanungsrechtliche Situation. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Planauslegung zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, Az. 9 B 57.01, DVBl. 2002, 276). Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21.09.1996, Az. 4 A 11.95, NVwZ 1996, S. 1008, 1009). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre. Davon unabhängig besteht die allgemeine Beachtungspflicht nach § 7 BauGB.

Als maßgebender Zeitpunkt für die konkretisierte straßenrechtliche Fachplanung ist der 10.12.1979 anzunehmen. Als anspruchsberechtigt kommen somit nur solche Anwesen in Betracht, für die zu diesem Zeitpunkt zumindest eine Baugenehmigung beantragt war.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Natur- und Erholungsräume sowie sonstige ähnliche Flächen außerhalb von Baugebieten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, nicht unter den Begriff der Nachbarschaft iSd. Immissionsschutzrechtes fallen.

3.5.4.1.3.1 Bestimmung der nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen

Über die Dimensionierung der anzuordnenden nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen ist nach der zum Zeitpunkt des Planfeststellungsantrags geltenden Rechtslage zu entscheiden. Die Bemessung wurde daher mit einem Prognoseverkehr für das Jahr 2035 und der damals geltenden RLS-90 durchgeführt. Die dafür ermittelte Verkehrsbelastung erfolgte durch den Vorhabenträger auf der Extrapolation bisheriger amtlicher Verkehrsdaten.

Die Planfeststellungsbehörde setzt die nachfolgenden und in den Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Ausgangsdaten an.

Abschnitt	DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil % Tag/ Nacht	Zul. Geschw. Km/h Pkw/Lkw	Steigung %
AS Viereth-Trunstadt bis AS Bamberg-Hafen	40.000	14,2/33,0	130/80	< 5
AS Bamberg-Hafen bis AS Hallstadt	56.400	13,9/32,0	130/80	< 5
AS Hallstadt bis AS Bam- berg	63.900	12,6/32,0	130/80	< 5

Der für die jeweiligen Immissionswerte geltende Gebietscharakter nach der Baunutzungsverordnung (BauNVO) wurde für die Planfeststellungen anhand der vorhandenen Flächennutzungspläne bzw. von eingeholten Angaben der einzelnen Gemeinden und Inaugenscheinnahmen ermittelt. Die unterschiedlichen Einstufungen der Gebiete sind in den Lageplänen dargestellt.

Die Berechnungen erfolgten für den Prognose-Nullfall, d.h. unter Berücksichtigung des Ist-Zustands der Lärmschutzeinrichtungen sowie der vorhandenen Straßentrassierung und -oberflächen, mit dem DTV für das Jahr 2035 und dem Prognose-Planfall mit der geplanten Trassenanpassung und den geplanten nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen.

Alle untersuchten Anwesen sind in der Unterlage 17.3 (Ergebnistabelle der schalltechnischen Untersuchung) gelistet. Die Berechnungsergebnisse sind den Spalten 5 „Pegel zum Jahr 2035 vor Trassenanpassung“ und 6 „Pegel zum Jahr 2035 nach Trassenanpassung“ aufgelistet. Ergänzend wurde für anspruchsberechtigte Anwesen im Spaltenblock 8 und 9 aufgezeigt, ob und wie hoch noch Grenzwertüberschreitungen trotz der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen vorliegen. Die Anwesen sind über Straßennamen und Hausnummer identifizierbar.

Bei der Untersuchung der Lärmauswirkungen auf der Basis der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen (Nullfall) wurden an 83 der 188 Anwesen mit Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge die Taggrenzwerte überschritten.

An 165 der 188 Anwesen mit Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge wurden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in der Nacht festgestellt.

Hierbei ist zu erwähnen, dass ergänzend zu den in Planunterlage 17.3 gelisteten Gebäuden drei weitere Gebäude der Fa. Bosch sowie vier weitere Gebäude im Bereich der Kleingartenanlage südlich der A70 untersucht wurden.

Der Vorhabenträger kommt dabei zu dem Ergebnis, dem sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, dass die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV bei diesen Gebäuden nicht erfüllt sind und damit ein Anspruch auf nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen nicht gegeben ist.

Eine detaillierte Beschreibung der ergänzenden Untersuchung findet sich in Planunterlage 17.3.1, auf die ergänzend verwiesen wird.

3.5.4.2 Aktiver und passiver Lärmschutz

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese Straße keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG). In solchen Fällen ist grundsätzlich durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (Anlagen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, vgl. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG) sicherzustellen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Dies gilt jedoch nicht, soweit die Kosten der Maßnahmen für den aktiven Schallschutz außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

Bei der Beurteilung der Frage, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen und deshalb dem Vorhabenträger nach dem Maßstab des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zuzumuten sind, ist der Nutzen, der einer Schallschutzmaßnahme im konkreten Fall zukommt, mit den Kosten der jeweiligen Schutzmaßnahme in Beziehung zu setzen. Bei der Bestimmung des Schutzzwecks der jeweiligen Schallschutzmaßnahme sind insbesondere die Lage des betroffenen Objekts, die Art der betroffenen Nutzungen, die Vorbelastungen, die Zahl der Lärmbetroffenen, topografische Schwierigkeiten sowie der Umfang der Verbesserung der Lärmsitua-

tion, auch unter Berücksichtigung von passiven Lärmschutzmaßnahmen, heranzuziehen (vgl. Schulze-Fielitz, Der Straßenverkehrslärm und das Umweltrecht, ZUR 2002, 190). Die hierfür gebotene Verhältnismäßigkeitsprüfung, die den prinzipiellen Vorrang des aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven zu beachten hat, vollzieht sich aufgrund einer planerischen Abwägung. Geboten ist eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse, die insbesondere die Zahl der Lärmbetroffenen, das Maß der Grenzwertüberschreitung und den Lärminderungseffekt unterschiedlicher Minderungsmaßnahmen berücksichtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, Az. 9 A 28.04, NVwZ 2006, 331). Bei der vorzunehmenden Verhältnismäßigkeitsprüfung ist ferner auch zu berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativer Dritter - z.B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretende Verschattung, aber auch eine Lärmverlagerung - der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes entgegenstehen.

Wo trotz Grenzwertüberschreitung kein aktiver Lärmschutz vertretbar ist, haben die betroffenen Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Lärmschutz. Soweit nach den Planunterlagen (vgl. Unterlage 17.1.2 der Planfeststellungsunterlagen) oder des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses (Teil A Abschnitt 3.4.1) betroffene Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Schallschutz haben, richtet sich dieser Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume iSd. 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen iSd. Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern (§ 2 Abs. 1 Satz 1 der 24. BImSchV). Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle (§ 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV). Schutzbedürftig sind gem. § 2 Abs. 2 der 24. BImSchV die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nachtimmissionsgrenzwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafraum ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich (§ 2 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 i.V.m. Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage der 24.

BlmSchV; vgl. auch C.VI.13 VLärmSchR 97). Dies bedeutet, dass in der 24. BlmSchV abschließend geregelt ist, welche Räume schutzbedürftig sind. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für das gesamte Gebäude besteht nicht. Passive Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend, um Innenpegel zu gewährleisten, die verkehrslärmbedingte Kommunikations- und Schlafstörungen ausschließen.

Wenn der Gesetzgeber die Anwohner von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BlmSchG genannten Voraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweist, mutet er ihnen damit u. a. den Einbau von Schallschutzfenstern zu. Diese sind nur wirksam, wenn sie geschlossen sind. Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit in der Regel nicht angesonnen, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu versehen. Folglich ist in Kauf zu nehmen, dass passiver Schallschutz in Form von Schallschutzfenstern die Anwohner nicht davor schützt, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichem Verkehrslärm ausgesetzt zu sein (BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, Az. 11 A 86.95, NVwZ 1996, 901).

Die verbleibenden Überschreitungen an den gelisteten Gebäuden finden nur nachts statt. Es sind somit nur Schlaf- und Ruheräume in den betroffenen Stockwerken zu schützen. Ein Austausch der vorhandenen Fenster ist aller Voraussicht nach nicht notwendig, da die Überschreitungen < 3 dB(A) sind. Dies wird allerdings nach Abschluss des Verfahrens auf der Grundlage der 24. BlmSchV in Verbindung mit DIN 4109 gesondert überprüft.

Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, dass der Anspruch auf entsprechende Entschädigung nur bis spätestens fünf Jahre nach Eintritt der formellen Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses geltend gemacht werden kann, soweit die betroffenen Eigentümer noch nicht entsprechende Forderungen erhoben haben. Den Betroffenen obliegt es, ihre Ansprüche im eigenen Interesse rechtzeitig geltend zu machen, da der Vorhabenträger ein berechtigtes Interesse daran hat, Entschädigungsleistungen in überschaubarer Zeit abzuwickeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 419).

Weitergehende Entschädigungen (wegen Verkehrswertminderung bis hin zur Übernahme des Grundstücks) und diesbezügliche Ansprüche nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG stehen hier nicht im Raum.

3.5.4.3 Verhältnismäßigkeitsprüfung

Die unter o.g. Abschnitt erwähnte Verhältnismäßigkeitsprüfung mit nachvollziehbaren und überprüfbaren Angaben und Berechnungen zu Varianten des Lärmschutzes wurde durch den Vorhabenträger am 18.12.2020 vorgelegt.

Der aktive Lärmschutz wurde weitestgehend optimiert.

Die eingereichten Untersuchungen des Vorhabenträgers zu den verschiedenen Lärmschutzvarianten sind nachvollziehbar und schlüssig. Das Untersuchungsspektrum hat vom größtmöglichen machbaren aktiven Schutz (Vollschutz als generell anzustrebendes Schutzziel) bis hin zur Variante der größten Effizienz gereicht. Ziel dieser Variantenuntersuchungen war es, unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes des § 41 Abs. 2 BImSchG sowie der Grenzen der technisch sinnvollen Machbarkeit innerhalb der Untersuchungsbereiche, in denen noch passiver Schutz notwendig ist, den am besten geeigneten Lärmschutz zu ermitteln.

Für den Planfeststellungsbereich ist eine Effizienz- und Effektivitätsbetrachtung durchgeführt worden. Für die Überprüfung wurden bei jeder Variante die noch verbleibenden Grenzwertüberschreitungen an jeder Geschosseite ermittelt. Die Anzahl und die Höhe der Überschreitungen sowie die Kosten der betrachteten Varianten dienten als Grunddaten. Als Berechnungsgrundlagen wurden die Planungsansätze der Planfeststellung gemäß Planfeststellungsunterlagen verwendet.

Nachstehend sind diejenigen Varianten für den Lärmschutzbereich aufgeführt, die der Vorhabenträger untersucht hat. Die dafür angenommenen Kostensätze (brutto) sind als angemessen zu bezeichnen und nicht zu beanstanden. Sie ermitteln sich aus Erfahrungswerten vergangener Ausschreibungen der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern, Außenstelle Bayreuth. Zöge man die Kosten bei Erlass des damaligen Planfeststellungsbeschlusses heran, ergäbe sich hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit nichts anderes.

3.5.4.3.1 Variantenbeschreibung

Im Folgenden sollen die durch den Vorhabenträger untersuchten Varianten zur Umsetzung des nachträglichen Lärmschutzes näher dargestellt werden.

Variante 00 (Nullfall)

Der vorhandene Lärmschutz für Hallstadt an der A70 besteht aus LS-Wällen und LS-Wänden mit einer Höhe zwischen 3,00 und 4,50 Meter. Die Lärmschutzmaßnahmen befinden sich auf der Nordseite der A70 und sind in der Unterlage 17.1.1 Blatt 1 und Blatt 2 des festgestellten Plans dargestellt. Der Fahrbahnbelag ist ein Splittmastixbelag, der mit einem Korrekturwert für Fahrbahnoberflächen (D_{Stro}) von -2 dB(A) in der lärmtechnischen Berechnung angesetzt wurde.

Anzahl der Anwesen mit Überschreitung der IGW/Nacht	165
Anzahl der Wohnungen mit Überschreitung der IGW/Nacht:	435
Anzahl der Geschosse mit Überschreitung der IGW/Nacht	401
Anzahl der Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	376

Anzahl der Fenster an Geschossseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	3189
Anzahl der Fenster, die voraussichtlich ausgetauscht werden müssen	1471
Anzahl der Schlaf-u. Ruheräume mit Überschreitung der IGW (je 1 Lüfter notwendig)	782
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz	1.947.600
Kosten aktiver Lärmschutz	-
Gesamtkosten Lärmschutz	1.947.600

Variante FE (Planfall)

Die für die Planfeststellung gewählte Variante (Planfall) wird hier als Variante FE bezeichnet.

Die neuen Lärmschutzwände auf der Nordseite der A70 haben in Verbindung mit den LS-Wällen Abschirmhöhen von bis zu 14,00 Metern. Die geplanten LS-Maßnahmen sind in der Unterlage 5 Blatt 1 T, 2, 3 T bis 4 T des festgestellten Plans dargestellt und im Erläuterungsbericht unter Ziff. 6.4.2 Tabelle 18 aufgelistet.

Der Fahrbahnbelag ist ein Splittmastixbelag, der mit einem Korrekturwert für Fahrbahnoberflächen (D_{StrO}) von -2 dB(A) in der lärmtechnischen Berechnung angesetzt wurde.

Anzahl der Anwesen mit Überschreitung der IGW/Nacht	59
Anzahl der Wohnungen mit Überschreitung der IGW/Nacht	107
Anzahl der Geschosse mit Überschreitung der IGW/Nacht	88
Anzahl der Fenster an Geschossseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	71
Anzahl der Fenster an Geschossseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	420
Anzahl der Fenster, die voraussichtlich ausgetauscht werden müssen:	251
Anzahl der Schlaf-u. Ruheräume mit Überschreitung der IGW (je 1 Lüfter notwendig):	63
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	223.150 €

Kosten aktiver Lärmschutz	16.839.718 €
Gesamtkosten Lärmschutz	17.062.868 €
Effizienz	0,688
Effektivität	95,14 %

Variante -01 (fiktiv)

Die Variante entspricht der Variante FE, jedoch wurde die LS-Wand Nr. 5 (Bau-km 62+400 bis 62+478) zusätzlich um 2,00 Meter auf 12,00 Meter erhöht.

Die LS-Wände Nr. 3 und 4 sowie Nr. 14, 15 und 16 wurden ebenfalls um 2,00 Meter erhöht. Die neue Abschirmhöhe beträgt nun 13,00 Meter und 14,00 Meter bzw. 11,00 Meter im Bereich der Nr. 14, 15 und 16.

Anzahl der Anwesen mit Überschreitung der IGW/Nacht	45
Anzahl der Wohnungen mit Überschreitung der IGW/Nacht	83
Anzahl der Geschosse mit Überschreitung der IGW/Nacht	66
Anzahl der Geschosseseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	56
Anzahl der Fenster an Geschosseseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	376
Anzahl der Fenster, die voraussichtlich ausgetauscht werden müssen	212
Anzahl der Schlaf-u. Ruheräume mit Überschreitung der IGW (je 1 Lüfter notwendig)	50
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz	183.500 €
Kosten aktiver Lärmschutz	18.471.388 €
Gesamtkosten Lärmschutz	18.654.888 €
Effizienz	0,636
Effektivität	96,04 %

Variante -02 (fiktiv)

Die Variante -02 entspricht der Variante -01. Zusätzlich wurde an der Zufahrt der AS Hallstadt eine LS-Wand (Z1) 6,00 Meter über FBR vorgesehen. Die Länge beträgt 140 Meter. Dafür entfallen die Wände Nr. 6 bis 8 an der St2281.

Anzahl der Anwesen mit Überschreitung der IGW/Nacht	40
Anzahl der Wohnungen mit Überschreitung der IGW/Nacht	71
Anzahl der Geschosse mit Überschreitung der IGW/Nacht	63

Anzahl der Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	50
Anzahl der Fenster an Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	350
Anzahl der Fenster, die voraussichtlich ausgetauscht werden müssen	199
Anzahl der Schlaf-u. Ruheräume mit Überschreitung der IGW (je 1 Lüfter notwendig)	43
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz	166.150 €
Kosten aktiver Lärmschutz	19.328.538 €
Gesamtkosten Lärmschutz	19.494.688 €
Effizienz	0,611
Effektivität	96,41 %

Variante -03 (fiktiv)

Die Variante -03 entspricht der Variante -02. Zudem gibt es eine zusätzliche LS-Wand (Z2) von 60+040 bis 62+130, 7,00 Meter über FBR.

Die Wände 1 und 2 werden um 2,00 Meter erhöht und verlängert bis Bau-km 62+137. Weiterhin gibt es eine zusätzliche LS-Wand (Z3) an der Zufahrt der AS Hallstadt (Bau-km 62+545-62+605), 6,00 Meter über FBR und eine zusätzliche LS-Wand (Z4) von Bau-km 63+500 bis 63+625, 8,00 Meter über FBR.

Anzahl der Anwesen mit Überschreitung der IGW/Nacht	34
Anzahl der Wohnungen mit Überschreitung der IGW/Nacht	51
Anzahl der Geschosse mit Überschreitung der IGW/Nacht	46
Anzahl der Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	39
Anzahl der Fenster an Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	221
Anzahl der Fenster, die voraussichtlich ausgetauscht werden müssen	143
Anzahl der Schlaf-u. Ruheräume mit Überschreitung der IGW (je 1 Lüfter notwendig)	22
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz	105.600 €
Kosten aktiver Lärmschutz	20.381.298 €
Gesamtkosten Lärmschutz	20.486.898 €
Effizienz	0,588
Effektivität	97,53 %

Variante -04

Die Variante -04 entspricht der Variante FE. Zusätzlich wurde von Bau-km 62+150 bis 63+525 entsprechend Merkblatt OPA (offenporiger Asphalt) ein lärmindernder Belag von – 5 dB(A) angesetzt, d.h. eingebaut wird der OPA von Bau-km 62+000 bis 63+675, gerechnet nur im Bereich wie oben beschrieben.

Anzahl der Anwesen mit Überschreitung der IGW/Nacht	11
Anzahl der Wohnungen mit Überschreitung der IGW/Nacht	22
Anzahl der Geschosse mit Überschreitung der IGW/Nacht	18
Anzahl der Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	14
Anzahl der Fenster an Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	133
Anzahl der Fenster, die voraussichtlich ausgetauscht werden müssen	47
Anzahl der Schlaf-u. Ruheräume mit Überschreitung der IGW (je 1 Lüfter notwendig)	11
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz	40.550,00 €
Kosten aktiver Lärmschutz	25.890.643 €
Gesamtkosten Lärmschutz	25.931.193,00 €
Effizienz	0,470
Effektivität	98,71 %

Variante -05 (fiktiv)

Die Variante -05 entspricht der Variante -04 mit OPA von Bau-km 62+150 bis 63+525.

Zusätzlich wurde die LS-Wand 3, 4 und 5 (Bau-km 62+190-62+478) um 2,00 Meter erhöht auf eine Gesamthöhe von je 13 Metern, 14 Metern und 12 Metern. Der reflektierende Anteil beträgt dabei 5,60 Meter bzw. 6,60 Meter.

Anzahl der Anwesen mit Überschreitung der IGW/Nacht	10
Anzahl der Wohnungen mit Überschreitung der IGW/Nacht	21
Anzahl der Geschosse mit Überschreitung der IGW/Nacht	16
Anzahl der Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	13
Anzahl der Fenster an Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	132
Anzahl der Fenster, die voraussichtlich ausgetauscht werden müssen	39

Anzahl der Schlaf-u. Ruheräume mit Überschreitung der IGW (je 1 Lüfter notwendig)	12
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz	38.100,00 €
Kosten aktiver Lärmschutz	26.587.363 €
Gesamtkosten Lärmschutz	26.625.463,00 €
Effizienz	0,459
Effektivität	98,98 %

Variante -06 (fiktiv)

Die Variante -06 entspricht der Variante -03. Zusätzlich wurde von Bau-km 62+150 - 63+525 entsprechend Merkblatt OPA ein lärmindernder Belag von – 5 dB(A) angesetzt, d.h. eingebaut wird der OPA von Bau-km 62+000 - 63+675, gerechnet nur im Bereich wie oben beschrieben.

Zusätzlich wurden die Wände Z2 (Bau-km 62+036-62+130) um 5,00 Meter er auf 12,00 Meter über FBR erhöht, die Wände 1 und 2 wurden um 2,00 Meter auf 15,00 Meter über FBR erhöht.

Die Wand 3 wurde um 4,00 Meter auf 17,00 Meter über FBR erhöht, die Wand 4 um 3,00 Meter auf 17,00 Meter über FBR und die Wand 5 um 3,00 Meter auf 15,00 Meter über FBR.

Anzahl der Anwesen mit Überschreitung der IGW/Nacht	1
Anzahl der Wohnungen mit Überschreitung der IGW/Nacht	0
Anzahl der Geschosse mit Überschreitung der IGW/Nacht	0
Anzahl der Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	1
Anzahl der Fenster an Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	3
Anzahl der Fenster, die voraussichtlich ausgetauscht werden müssen	0
Anzahl der Schlaf-u. Ruheräume mit Überschreitung der IGW (je 1 Lüfter notwendig)	1
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz	1.550,00 €
Kosten aktiver Lärmschutz	41.850.118 €
Gesamtkosten Lärmschutz	41.851.668,00 €
Effizienz	0,295
Effektivität	99,96 %

Variante 01

Die Variante 01 entspricht der Variante FE, jedoch wurden alle LS-Wände in ihrer Höhe um einen Meter reduziert.

Anzahl der Anwesen mit Überschreitung der IGW/Nacht	79
Anzahl der Wohnungen mit Überschreitung der IGW/Nacht	153
Anzahl der Geschosse mit Überschreitung der IGW/Nacht	138
Anzahl der Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	105
Anzahl der Fenster an Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	693
Anzahl der Fenster, die voraussichtlich ausgetauscht werden müssen	440
Anzahl der Schlaf-u. Ruheräume mit Überschreitung der IGW (je 1 Lüfter notwendig)	112
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz	393.600 €
Kosten aktiver Lärmschutz	15.506.268 €
Gesamtkosten Lärmschutz	15.899.868 €
Effizienz	0,670
Effektivität	86,30 %

Variante 02

Die Variante 02 entspricht der Variante 01, allerdings wurden alle LS-Wände in ihrer Höhe um einen weiteren Meter reduziert. Ausgenommen ist die Wand an der St2281 Zufahrt zur A70 und die Wand auf BW 62f.

Anzahl der Anwesen mit Überschreitung der IGW/Nacht	98
Anzahl der Wohnungen mit Überschreitung der IGW/Nacht	199
Anzahl der Geschosse mit Überschreitung der IGW/Nacht	180
Anzahl der Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	153
Anzahl der Fenster an Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	973
Anzahl der Fenster, die voraussichtlich ausgetauscht werden müssen	578
Anzahl der Schlaf-u. Ruheräume mit Überschreitung der IGW (je 1 Lüfter notwendig)	174
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz	558.700 €
Kosten aktiver Lärmschutz	14.172.768 €
Gesamtkosten Lärmschutz	14.731.468 €

Effizienz	0,723
Effektivität	86,30 %

Variante 03

Die Variante 03 entspricht der FE-Variante, allerdings wurden verschiedene LS-Wände in ihrer Höhe reduziert.

Die LS-Wände Nr. 1 bis 5 wurden um einen Meter auf eine Abschirmhöhe von 6,00 Metern bis 11,00 Metern reduziert.

Die LS-Wände Nr.6 bis 8 wurden ebenfalls um einen Meter auf eine Abschirmhöhe von 2,00 Metern bis 4,00 Metern reduziert.

Die LS-Wände Nr. 9 und 10 wurden um zwei Meter auf eine Abschirmhöhe von 4,00 Metern bis 6,00 Metern reduziert.

Die LS-Wände Nr. 11 bis 16 wurden um einen Meter auf eine Abschirmhöhe von 8,00 Metern bis 13,00 Metern reduziert.

Anzahl der Anwesen mit Überschreitung der IGW/Nacht	92
Anzahl der Wohnungen mit Überschreitung der IGW/Nacht	180
Anzahl der Geschosse mit Überschreitung der IGW/Nacht	162
Anzahl der Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	135
Anzahl der Fenster an Geschosseiten mit Überschreitung der IGW/Nacht	877
Anzahl der Fenster, die voraussichtlich ausgetauscht werden müssen	527
Anzahl der Schlaf-u. Ruheräume mit Überschreitung der IGW (je 1 Lüfter notwendig)	144
Kosten für Entschädigung passiver Lärmschutz	486.700 €
Kosten aktiver Lärmschutz	15.205.218 €
Gesamtkosten Lärmschutz	15.691.918 €
Effizienz	0,693
Effektivität	88,05 %

3.5.4.3.2 Verschattung

Zur Überprüfung der Mehrverschattung wurde an vier repräsentativen Anwesen eine Verschattungsanalyse durchgeführt (s. Unterlage 1 T Anlage 2). Es handelt sich bei den untersuchten Gebäuden um den Reitersweg 28 (IO 112), die Rothbachstr. 20 (IO 125), den Südring 2 (IO 173) und die Blumenstr. 16 (IO 135). Die über das Jahr gemittelte Mehrverschattung beträgt ca. 1,5 bis 8,6 %. Die Reduzierung des Beurteilungspegels beträgt 7 bis 9 dB(A) tagsüber und nachts

an diesen Gebäuden. Diese Höhe der Reduzierung ist für die Betroffenen als erheblich einzustufen. Die Gebäude liegen bereits zurzeit hinter bis zu 4,50 m hohen Lärmschutzeinrichtungen. Auf den Lärmschutzwällen befindet sich zusätzlich Bewuchs in Form von Büschen und deutlich höheren Einzelbäumen. Der Abstand der jetzigen und der zukünftigen Lärmschutzwand von der zur BAB A70 gewandten Gebäudeseite der Wohngebäude beträgt in der Regel ca. 50 bis 60 m. Bei der geplanten neuen Lärmschutzeinrichtung sollen zum Teil die oberen 4,60 m aus transparentem und somit lichtdurchlässigem Material erstellt werden.

Zur Übersicht werden die ermittelten Daten der Mehrverschattung noch einmal zusammengefasst:

Stichtag	Reitersweg 2	Rothbachstr. 20	Südring 2	Blumenstraße 16
21.01	6 %	19 %	33 %	21 %
20.03	0 %	7 %	0 %	0 %
21.06.	0 %	0 %	0 %	0 %
21.09.	0 %	6 %	0 %	0 %
21.11.	5 %	16 %	33 %	23 %
21.12.	7 %	22 %	37 %	45 %
Jahresmittel	1,5 %	8,1 %	8,6 %	7,4 %

3.5.4.3.3 Beurteilung und Ergebnis

Die Planfeststellungsvariante hat bei der Beurteilung der Varianten eine sehr gute Effizienz von 0,688 bei einer Effektivität von 95,14 %. Es werden sämtliche Überschreitungen der Taggrenzwerte eingehalten.

Bezogen auf die 445 gelösten Schutzfälle lässt sich bei den Kosten für den aktiven Lärmschutz in der Planfeststellungsvariante von 16.839.718 € ein Durchschnittswert von etwa 38.000 € pro gelöstem Schutzfall berechnen.

Nur zwei der bei der Überprüfung untersuchten Varianten (Varianten 02 und 03) weisen eine etwas bessere Effizienz als die Planfeststellungsvariante auf. Die

Varianten 02 und 03 weisen zudem auch geringere Gesamtkosten als die Planfeststellungsvariante auf. Jedoch haben die beiden genannten Varianten mit einer Effektivität von 86,30% bzw. 88,05 % ein geringeres Schutzniveau als die Planfeststellungsvariante. Es werden bei diesen Varianten 92 bzw. 73 Schutzfälle weniger gelöst als bei der Planfeststellungsvariante.

Die Variante 01 hat gegenüber der festgestellten Variante ebenfalls eine geringere Effizienz und Effektivität.

Die fiktive Variante -06 mit einem fast erreichten Vollschutz (Effektivität 99,96 %) erzielt aufgrund der hohen Gesamtkosten von 41.851.668,00 € nur eine Effizienz von 0,295. Weiterhin würden sich gegenüber der Planfeststellungsvariante Mehrkosten von etwa 25,01 Millionen Euro ergeben. Diese Variante würde zwar 107 weitere Schutzfälle lösen, jedoch ergibt sich pro zusätzlich gelöstem Schutzfall ein Betrag von etwa 234.000 Euro.

Auch die Varianten -01 bis -05 haben im Vergleich zur Planfeststellungsvariante eine sinkende Effizienz (0,636 bis 0,459), weisen aber wie die Variante -06 eine höhere Effektivität auf (96,04 % bis 98,98 %). Die Anzahl der gelösten Schutzfälle würde sich damit bei Anwendung dieser Varianten erhöhen. Gegen diese Varianten sprechen jedoch die im Vergleich zur Planfeststellungsvariante erheblich erhöhten Kosten von 18,655 Millionen Euro bis 26,625 Millionen Euro. Damit sind die Varianten -01 bis -05 um mindestens etwa 1,6 Millionen Euro teurer als die Planfeststellungsvariante.

Abgesehen von der Variante -04, die ausschließlich einen offenporigen Asphalt (OPA) mit einem Korrekturwert für Fahrbahnoberflächen (D_{Stro}) von -5 dB(A) als Ergänzung zu den Lärmschutzmaßnahmen der Planfeststellungsvariante aufweist, sind die restlichen Varianten darüber hinaus als fiktive Varianten anzusehen, da die angegebenen Höhen der Lärmschutzeinrichtungen zum Teil die Grenze des technisch machbaren überschreiten und zudem die Verschattungsproblematik erhöhen.

Außerdem ist bei niedrigeren Lärmschutzeinrichtungen die städtebauliche Wirkung weniger fragwürdig und besser vertretbar.

Mit der Variante -04 könnten zwar 85 weitere Schutzfälle gelöst werden, jedoch betragen die Mehrkosten etwa 9,05 Millionen Euro, was pro Schutzfall einen Betrag von 106.000 Euro bedeutet.

Der Vorhabenträger kommt daher zu dem Schluss – dem sich die Planfeststellungsbehörde anschließt –, dass eine weitere Erhöhung des Lärmschutzes in den Varianten -01 bis -06 dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht mehr genügt.

Aufgrund der vorgelegten Kostenverhältnismäßigkeitsprüfung ist nachvollziehbar dargelegt, dass Variante FE als endgültiger Planfall gewählt wurde. Die

Mehrkosten der Alternativvarianten bewegen sich zwischen 1,6 Millionen Euro und etwa 25,01 Millionen Euro.

Die Gewährung dieses Schutzes ist unverhältnismäßig. Dies gilt umso mehr, wenn man bedenkt, dass die Überschreitungen nur nachts erfolgen. Der Mehraufwand für die Varianten -01 bis -06 ist deutlich und ändert sich nicht wesentlich, wenn man Kosten für passiven Schallschutz herausrechnet. Ein Lärmschutzkonzept, das weitestgehend eine Einhaltung der Grenzwerte bei Tag gewährleistet und nächtlichen Überschreitungen mit Maßnahmen des passiven Schallschutzes begegnet, ist nicht zu beanstanden.

3.5.4.3.4 Zusammenfassung

Das Bundesverwaltungsgericht hat im Urteil vom 15.03.2000 (Az. 11 A 42/97, Juris) ausgeführt, dass § 41 Abs. 2 BImSchG den Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor Maßnahmen des passiven Lärmschutzes normiert. Die Vorschrift hat für die Fachplanung eine Schrankenfunktion. Dem Gesetzgeber ging es darum, für den Bereich des Verkehrslärmschutzes eine äußerste Grenze aufzuzeigen, die nicht im Wege der fachplanerischen Abwägung überwindbar ist. Der Planungsträger hat bei der Entscheidung, in welchem Umfang die Lärmbetroffenen auf passiven Lärmschutz verwiesen werden dürfen, auch nicht annähernd diejenige Wahlfreiheit, die bei einer Auswahl zwischen Varianten sonst für die fachplanerische Abwägung typisch ist. Die Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG muss sich aber dennoch auf der Grundlage einer planerischen Abwägung vollziehen. Der Träger des Vorhabens ist gehalten, mit planerischen Mitteln ein Lärmschutzkonzept zu entwickeln, das den konkreten örtlichen Gegebenheiten angemessen Rechnung trägt. Diese Lärmschutzplanung erschöpft sich nicht in einer Machbarkeitsstudie, mit der festgestellt wird, was der Stand der Lärmschutztechnik ohne Verstoß gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften hergibt. Aufgrund von § 41 Abs. 2 BImSchG ist immer zugleich die Kostenfrage aufzuwerfen mit der möglichen Folge, dass Abschlüsse gegenüber einer optimalen Lösung, d.h. Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheinen können. Diese Verhältnismäßigkeitsprüfung stellt nicht individuell auf den jeweiligen Lärmbetroffenen in der Nachbarschaft ab. Ziel dieser Bewertung muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Im Ergebnis kann dies dazu führen, dass etwa der Schutz eines Einzelhauses durch eine aufwendige Lärmschutzwand entfällt. Zumindest darf aber bei einer Streusiedlung im Außenbereich, die zudem durch den Verkehrslärm vorbelastet ist, der Aufwand für eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand eher als unverhältnismäßig eingestuft werden als bei einem Baugebiet.

Innerhalb der Baugebiete sind zusätzliche Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten. So wird bei einer stark verdichteten Be-

bauung mit einer weiteren Erhöhung der Lärmschutzwand noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt. Höhere Kosten sind schließlich auch beim Schutz derjenigen besonders stör anfälligen Objekte in Kauf zu nehmen, die in § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV genannt sind.

Selbst durch eine noch so differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse lässt sich nicht ein bestimmter Punkt ausmachen, an dem die unverhältnismäßigen Kosten in verhältnismäßige Kosten umschlagen. Es ist auch nicht zulässig, das Ergebnis der Lärmschutzplanung generell an einer "Verhältnismäßigkeitschwelle" zu messen, die sich aus den Kosten des aktiven und des passiven Lärmschutzes errechnet. Den Ausschlag muss geben, ob bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt. Hierbei verbleibt dem Träger des Vorhabens ein Abwägungsspielraum, der einer gerichtlichen Überprüfung nicht mehr zugänglich ist. So ist es nach Ansicht des BVerwG nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabenträger gegen eine weitere Erhöhung von Schallschutzwänden ins Feld führt, dass hierdurch sehr hohe (weitere) Kosten anfallen würden, ohne dass sich dadurch die Lärmbelastung noch angemessen verringern würde. Ob die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, hängt davon ab, welcher Erfolg dem aktiven Lärmschutz zuzuschreiben ist. Dieser Erfolg ist aber nicht an der Einsparung von Kosten für den passiven Lärmschutz zu messen. Die insoweit zu erzielenden Einsparungen haben keinen unmittelbaren Bezug zum Schutzzweck, den der Gesetzgeber als Maßstab für die Verhältnismäßigkeitsprüfung gewählt hat. Hier ist vielmehr die Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm (vgl. § 41 Abs. 1 BImSchG) ausschlaggebend.

Ein umfassender Variantenvergleich mit den verschiedenen Auswirkungen in Bezug auf den Umfang des aktiven Lärmschutzes, verbunden mit ergänzend notwendigen passiven Lärmschutzmaßnahmen, hat stattgefunden. Dieser erscheint unter dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen angemessen und vertretbar. Für die Planfeststellungsbehörde kommt auch keine andere Alternative ernsthaft in Betracht (BVerwG, DVBl. 2016, 785, 794). Der Vorhabenträger hat von der Nullvariante, über neun Zwischenvarianten (-01 – 03), bis zur effektivsten Variante (FE) alle in Betracht kommenden Optionen ermittelt und abgewogen. Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG (BVerwG, DVBl. 2016, 785, 793 m.w.N.) ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, die planerischen Erwägungen des Vorhabenträgers durch eigene zu ersetzen. Die Planfeststellungsbehörde kontrolliert nur, ob die vom Vorhabenträger getroffene Entscheidung rechtmäßig ist. Das enthebt die Planfeststellungsbehörde aber nicht ihrer Pflicht, bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen zu berücksichtigen.

Die einzelnen Ergebnisse zu den Variantenprüfungen haben aufgezeigt, dass unter Abwägung der Gesamtumstände die eingereichte Planfeststellungsvari-

ante (Variante FE) in der Gesamtschau als vorzugswürdig erschien. Da die geplanten Lärmschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Verringerung der Immissionsbelastung führen und damit auch eine erhebliche Verbesserung für die weitestgrößte Zahl der betroffenen Anwesen darstellt, kann aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde der eingereichten Planung gefolgt werden. Das vom Vorhabenträger verfolgte Konzept mit aktiven und ergänzenden passiven Maßnahmen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Ein kompletter (wünschenswerter) Vollschutz aller Gebäude mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist technisch mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand nicht zu realisieren. Die vorgelegte Variantenuntersuchung lässt durch die jeweilige Effizienz- und Effektivitätsermittlung erkennen, welche Variante Realisierungsvorteile bietet. Bei wertender Betrachtung der Gesamtumstände iVm. dem nicht zu beanstandenden Untersuchungsergebnis kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass gegen die eingereichte Lösung zur (erheblichen) Minderung der Lärmimmissionen keine Bedenken bestehen. Die eingereichte Planfeststellungslösung trägt den gesetzlichen und fachlichen Vorgaben sowie den wirtschaftlichen Gesichtspunkten in ausgewogener Weise Rechnung.

Im Lichte der gesetzlichen Vorgaben und der vorstehenden Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichtes kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass im vorliegenden Fall des nachträglichen Lärmschutzes an der BAB A70 der Verhältnismäßigkeitsprüfung (im Rahmen der Vorbelastung) in ausgewogener Weise genügt wurde, indem bei den anspruchsberechtigten Anwesen die Tagesgrenzwerte eingehalten sind. Der Ablehnung von weiteren als den bereits vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen kann gefolgt werden. Folge ist, dass für die Anwesen mit verbleibender Grenzwertüberschreitung die Realisierung passiver Lärmschutzmaßnahmen ausreichend ist. Auch wenn davon auszugehen ist, dass möglicherweise die angesetzten Kosten Unschärfen besitzen, wurden sie dennoch nachvollziehbar aus z.B. aktuellen Erfahrungswerten, Publikationen und Ausschreibungsergebnissen gebildet. Insgesamt ist das Lärmschutzkonzept verhältnismäßig.

Die vorgesehenen Maßnahmen führen in der Gesamtschau zu einer erheblichen Verringerung der Immissionsbelastung für eine bedeutende Zahl von Anliegern. Das vom Vorhabenträger verfolgte Konzept, welches Lärmschutzmaßnahmen mit aktiven und ergänzend passiven Maßnahmen vorsieht, ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Eine nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung der Anwohner kann grundsätzlich nicht erkannt werden.

Die vom Vorhabenträger geplanten zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich der Stadt Hallstadt sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend und werden hiermit festgestellt. Die betroffenen Grundstückseigentümer (vgl. Unterlage 1 Abschnitt 6.4.3 des Erläuterungsberichtes, Unterlage 17.1 und 17.2) haben dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz. Auf Teil A Abschnitt 3.4.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses und die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

3.5.4.3.5 Schadstoffbelastung

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

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

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

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

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

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landes-

stalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6,00 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freien Ausbreitungsmöglichkeiten der Immissionen erreicht werden kann.

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

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

Der Anwendungsbereich der RLuS 2012 ist hier gegeben. Die Dichte der unmittelbar betroffenen Bebauung liegt unter 50 %. Sie ist damit als lockere Randbebauung zu bewerten. Der Prognosehorizont für die immissionsschutzrechtliche Bewertung wird auf das Jahr 2035 festgelegt. Für diesen Horizont wurde auch die Verkehrsbelastung prognostiziert.

Im vorliegenden Fall wurde die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV am ungünstigsten Immissionsort (Blumenstraße 16, Hallstadt) untersucht.

Die in Planunterlage 17.4 -Untersuchung zu den Luftschadstoffen- aufgeführten Rechenergebnisse für das Prognosejahr 2035 zeigen und belegen, dass die maximalen Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid NO₂ (max. 18 Überschreitungen, hier zwei Überschreitungen am ungünstigsten Immissionsort) und Feinstaub PM₁₀ (max. 35 Überschreitungen, hier 34 Überschreitungen am ungünstigsten Immissionsort) eingehalten werden. Durch diese Nachweisberechnungen wird belegt, dass sowohl derzeit als auch im Prognosejahr 2035 an allen Wohngebäuden im Trassenumfeld der A 70 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 39. BImSchV liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung im Trassenumfeld der A 70 ist somit nicht zu erwarten. Besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich der künftigen Abgasbelastung sind daher im vorliegenden Verfahren nicht erforderlich.

Damit wird für alle Wohngebäude in Trassennähe der künftigen Bestands- als auch Verlegungsstrecke der A 70 keine neu induzierte verkehrsbedingte Zusatzbelastung durch den Betrieb der A 70 entstehen, so dass sich die für diese Wohnbereiche künftig ergebende Gesamtbelastung weiterhin im Rahmen der bereits bestehenden Vorbelastung bewegen wird. Gesonderte Schutzmaßnahmen zur Senkung der künftigen Abgasbelastung waren daher in diesem Planfeststellungsverfahren weder zu treffen noch sonst anzuordnen.

3.5.4.3.6 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Immissionsschutz

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden – über die ohnehin vorgenommenen Prüfungen der Planfeststellungsbehörde hinaus – aufgrund von Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange insbesondere die nachfolgenden Punkte einer näheren Betrachtung unterzogen. Einwände, die nicht direkt benannt sind, aber einem nachfolgenden Oberbegriff zugeordnet werden können, gelten daher grundsätzlich auch als behandelt.

3.5.4.3.6.1 Lärmimmissionserhöhung durch Reflexion an einseitiger Lärmschutzeinrichtung

Der private Einwender P1 äußerte mit Schreiben vom 14.03.2021 Bedenken dahingehend, dass der Verkehrslärm der ca. 2 km nördlich vom in Bamberg befindlichen Anwesen des P1 gelegenen A70 von der Rückseite der Lärmschutzwand reflektiert würde und sich so vermehren könnte.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass der Vorhabenträger die notwendigen Berechnungen gemäß den gesetzlichen Vorgaben nach den RLS-90 durchgeführt hat. Reflexionen, bedingt durch topografische und bauliche Gegebenheiten, wurden bei den schalltechnischen Ermittlungen berücksichtigt. Etwaige Zweifel an der Berücksichtigung auftretender Reflexionen in den eingereichten Planfeststellungsunterlagen können daher ausgeräumt werden. Im betreffenden Bereich sind durch den Vorhabenträger hochabsorbierende Lärmschutzwände geplant. Der Schall wird dabei überwiegend durch die offenporige Wandoberfläche geschluckt. Die dennoch verbleibenden Auswirkungen wurden beim o.g. Berechnungsmodell berücksichtigt. Ausgenommen sind die Lärmschutzwände Nr. 7 und 8 im Bereich der AS Hallstadt an der Zufahrtsrampe. Hier wird die Lärmschutzwand zur Autobahn teilabsorbierend berücksichtigt und ihre Rückseite zur St2281 hochabsorbierend vorgesehen. Alle transparenten Lärmschutzwände wurden in den Berechnungen reflektierend angesetzt.

Nach den nicht zu beanstandenden Berechnungen des Vorhabenträgers ist eine zusätzliche, wahrnehmbare Lärmbelastung nach Süden in Richtung Bamberg durch den hohen Anteil der hochabsorbierenden Lärmschutzmaßnahmen nicht gegeben. Die Berechnungen des Vorhabenträgers können in der Planunterlage 17.2 (Isophonenpläne) nachvollzogen werden.

Die Einwendung muss daher für den betreffenden Fall zurückgewiesen werden

3.5.4.3.6.2 Höhere Lärmbelastung und Gesundheitsgefährdung durch die A70

Der private Einwender P1 äußerte mit Schreiben vom 14.03.2021 zusätzlich Bedenken dahingehend, dass das hier festgestellte Vorhaben massiv lärm erhöhend auf die Gesundheit des Einwenders und dessen Ehefrau einwirkt. Die Ehefrau des P1 leide bereits an massivem Bluthochdruck, darüber hinaus leide der Einwender selbst unter psychischen Problemen und Schlaflosigkeit.

Wie bereits mehrfach ausgeführt, sind die maßgeblichen Grenzwerte für die jeweiligen Baugebiete in der 16. BImSchV geregelt.

Die Immissionsbelastung durch die Autobahn beträgt mit dem prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehr 2035 für das Anwesen des Einwenders 25 dB(A) am Tag und 20 dB(A) in der Nacht. Durch die geplante Maßnahme ist keine Pegelerhöhung zu verzeichnen. Die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV für Wohngebiete liegen bei 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Die für den Einwender P1 relevanten Grenzwerte werden damit nach den nicht zu beanstandenden Berechnungen des Vorhabenträgers durch die vorliegende Planung um 34 dB(A) am Tag und 29 dB(A) in der Nacht unterschritten.

Eine Gesundheitsgefährdung des Einwenders und dessen Ehefrau durch erhöhten Verkehrslärm ist daher nicht zu befürchten.

Die Einwendung muss damit für den betreffenden Fall zurückgewiesen werden.

3.5.4.3.6.3 Wertminderung durch die Lärmbelastung

Der private Einwender P1 macht darüber hinaus geltend, sein Anwesen verliere durch die Lärmbelastung an Wert.

Im Rahmen der geplanten Maßnahme des Vorhabenträgers sind umfangreiche Schutzvorkehrungen gegen Lärm vorgesehen. Durch die geplanten Lärmschutzanlagen wird sich die Situation für die besiedelten Bereiche deutlich verbessern. Wo keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, wird passiver Schutz gewährt bzw. zusätzlich zum aktiven noch passiver Schutz festgestellt. Im Weiteren ist auszuführen, dass der Staat keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen darf, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die durch die Grundrechte nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 und Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG geschützten Rechtsgüter Gesundheit und Eigentum auslösen. Die Grenze für Lärmimmissionen, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs übereinstimmend von einer sog. "enteignenden Wirkung" ausgeht; diese Schwelle ist für ein allgemeines Wohngebiet bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen. Als

Anhaltspunkt können hier insoweit auch die gemäß VLärmSchR 97 festgelegten Lärmsanierungswerte herangezogen werden. Gegebenenfalls sind in diesem Zusammenhang auch Ansprüche auf Übernahme von Anwesen durch den Straßenbaulastträger zu prüfen.

Im vorliegenden Fall ist kein mittelbar enteignender bzw. gesundheitsschädigender Eingriff aufgrund der beantragten Maßnahmen anzunehmen.

Wie bereits ausgeführt, werden für das Anwesen des Einwenders P1 die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sowohl am Tag als auch in der Nacht unterschritten. Eine Erhöhung der Lärmbelastung durch die hier festgestellten Maßnahmen ist nicht zu erwarten. Damit ist in diesem Fall die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle der Rechtsprechung nicht überschritten und eine Wertminderung durch Lärm nicht gegeben.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zur Autobahn an Wert verliert, ist darüber hinaus keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers, sondern der Situationsgebundenheit des Grundeigentums geschuldet. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Die darin liegende Beschränkung des finanziellen Ausgleichs ist mit Art. 14 GG vereinbar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Kein Grundstückseigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohn- u./o. Geschäftsmilieus vertrauen. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Ergibt eine Gesamtschau aller Beeinträchtigungen, dass eine weitere Nutzung des Grundstücks als unzumutbar erscheint, können die Betroffenen auf der Grundlage von § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG die Übernahme des Grundstücks verlangen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, NVwZ 2005, 803; BVerwG; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 402).

Dies schließt freilich nicht aus, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung der einander widerstreitenden öffentlichen und privaten Belange die Wertminderung bedacht hat, die die vorgesehenen - oder auch nicht vorgesehenen – Lärmschutzmaßnahmen bei den betroffenen Grundstücken möglicherweise auszulösen vermögen. 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 festgesetzt sind.

Die Einwendung muss damit für den betreffenden Fall zurückgewiesen werden.

3.5.4.3.6.4 Verkehrsentwicklung

Der private Einwender P1 wendet ein, das Verkehrsaufkommen sei in den letzten Jahren enorm gestiegen.

Der private Einwender P1 gibt weiterhin zu bedenken, dass eine Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung und damit der zukünftigen Lärmentwicklung geboten sei. Die Verkehrsentwicklung der letzten zwanzig Jahre müsse realistisch fortgeschrieben gesehen werden. Es würde eine durchgehende nächtliche Lkw-Abfolge auf der Autobahn verkehren. Dies ergebe sich auch aus den Folgen einer immer stärkeren europäischen Wirtschaftsverflechtung. Die zum Zeitpunkt der Einwendung pandemiebedingt reduzierten Verkehrszahlen könnten keinesfalls den Maßstab für die Zukunftsprognose darstellen.

Der Vorhabenträger gab in seiner Stellungnahme vom 18.10.2021 an, dass die Verkehrsentwicklung auf der A70, seitdem der Einwender P1 im Jahr 1999 sein Anwesen bezogen hat im Gegensatz von der durch die Wiedervereinigung zugenommenen Verkehrszahlen deutlich niedriger ist.

Zum Beleg dieser Ansicht verweist der Vorhabenträger auf die offiziellen Daten der letzten vier Straßenverkehrszählungen (SVZ) und die Ergebnisse der Dauerzählstellen auf der A70. Die Zählungen sowie die Berechnungen für das Jahr 2019 und die Prognose für das Jahr 2035 ergaben im Abschnitt zwischen der AS Bamberg-Hafen und der AS Bamberg folgende Werte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) und den Schwerverkehr (SV).

	AS-Bamberg-Hafen bis AS Hallstadt		AS Hallstadt bis AS Bamberg	
SVZ Jahr	DTV	SV	DTV	SV
	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
2000	42.789	6.866	46.348	6.565
2005	43.715	4.561	47.668	5.733
2010	44.459	5.454	48.616	5.661
2015	43.371	5.634	47.528	6.414
Berechnungsjahr 2019	46.660	6.513	52.330	7.328
Prognosejahr 2035	56.400	7.700	63.900	8.060

Die zu verzeichnende Verkehrszunahme von 2000 bis 2019 im Abschnitt AS Bamberg-Hafen und AS Hallstadt beträgt damit beim DTV ca. 9 %. Beim

Schwerverkehr ist sogar ein Rückgang von ca. 5 % festzustellen. Im Abschnitt AS Hallstadt bis AS Bamberg beträgt die Zunahmen beim DTV ca. 13 % und beim SV ca. 11 %.

Die Entwicklung des Verkehrs in den letzten Jahren zeigt damit keinen außergewöhnlichen Anstieg.

Für die BAB A 70 Schweinfurt-Bamberg-Bayreuth wurde von Herr Prof. Dr.-Ing. Kurzak, München, im Jahr 2018 eine umfassende Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Darin wurden die ermittelten Verkehrsverhältnisse und Grundlagen seiner Verkehrsprognose für das Jahr 2035 umfassend und schlüssig erläutert. Prof. Dr.-Ing. Kurzak kommt darin auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zu realistischen und statistisch abgesicherten Werten.

Die Grundlagen / Annahmen des Gutachters zur Verkehrsprognose werden von der Regierung von Oberfranken als zutreffend bewertet.

Auf die Planunterlage 21.2. wird ergänzend verwiesen.

Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde u.a. nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft in Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, Az. 4 B 35.94, DVBl. 1994, 763). Solche Gründe sind nicht ersichtlich. Die der Lärmberechnung zugrunde gelegte Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Prognose bezieht sich auf das Jahr 2035. Den von dem Einwender P1 aufgeworfenen Befürchtungen, dass v.a. grundlegende Annahmen für die Verkehrsprognose und damit auch für die Verkehrslärmberechnung nicht oder unrichtig getroffen wurden, kann nicht gefolgt werden. Alle relevanten Grundlagen sind in die Prognosezahlen eingeflossen und werden bei der Berechnung berücksichtigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsuntersuchung daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung.

Gegenüber der Verkehrsentwicklung zwischen 2000 und 2019 im Abschnitt AS Bamberg-Hafen und AS Hallstadt beträgt die prognostizierte Zunahme bis 2035 in Bezug auf 2019 ca. 21 % beim DTV und ca. 18 % beim SV.

Für den Abschnitt AS Hallstadt bis AS Bamberg, wurde zwischen 2000 und 2019 die Zunahme beim DTV mit ca. 13 % und beim SV mit ca. 11 % berechnet. Die prognostizierte Zunahme bis 2035 in Bezug auf 2019 liegt bei ca. 22 % beim DTV und ca. 10 % beim SV.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zusammenfassend zu dem Schluss, dass die Prognose, die die angenommenen Verkehrsmengen im Prognosejahr 2035 zugrunde legt, auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten beruht. Die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten im BAB-Straßennetz sind berücksichtigt. Einwendungen, die die Verkehrsprognose in Frage stellen, werden daher zurückgewiesen.

3.5.4.3.6.5 Berechnungsergebnisse werden angezweifelt

Der Einwender P1 wendet zudem ein, die durchgeführten Berechnungen wollen Glauben machen, dass es trotz der baulichen Effekte und der angesetzten Verkehrszunahme in Richtung von dessen Anwesen zu überhaupt keiner Erhöhung der Immissionen komme. Dies sei unplausibel und unglaubwürdig. Vielmehr müsse offenkundig mit einer nochmaligen Verdopplung der Immissionen in den nächsten Jahren gerechnet werden. Zudem würden die Planunterlagen den Eindruck erwecken, als seien die Lärmauswirkungen in Richtung Bamberg nicht ernstlich untersucht worden.

Die lärmtechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers basieren auf der 16. BImSchV. Diese bundesweit geltende Verordnung legt wie bereits ausgeführt fest, wie Lärmimmissionen zu ermitteln sind und welche Lärmgrenzwerte beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen einzuhalten sind. Nach § 3 dieser Verordnung ist der Beurteilungspegel nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698) zu berechnen. Die Berechnung hat getrennt für den Beurteilungszeitraum Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) und den Beurteilungszeitraum Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) zu erfolgen.

Zum Berechnungszeitpunkt 2019 galt jedoch noch § 3 alt der BImSchV, nach dem die Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen nach Anlage 1 der Verordnung zu berechnen ist.

Grundlage der Berechnung waren, da die RLS-2019 erst ab dem 15. März 2021 galt, noch die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990–RLS-90. In dieser Richtlinie ist beschrieben welche Daten und Einflüsse berücksichtigt werden müssen. In die Berechnung fließen der prognostizierte Verkehr, die Steigungsverhältnisse, die Richtgeschwindigkeiten, die Fahrbahnoberfläche, die Höhenlage der Straße, die vorhandene Topografie, Lage und Höhe des Immissionsortes, meteorologische Faktoren, vorhandene Bebauung, vorhandene Abschirmungen, Reflexion sowie Wind (mit 3 m/s) von der Lärmquelle zum Immissionsort ein.

Der Vorhabenträger führte dabei die Berechnungen auf der Basis einer Verkehrsprognose für das Jahr 2035 durch. Es wurden Gebäude aus Hallstadt und Bamberg berechnet. Hier wurde der Zustand ohne bauliche Veränderung (Trassenanpassung und zusätzlicher Lärmschutz) mit den Gegebenheiten des zu-

künftigen Zustands mit der Trassenanpassung und den neuen Lärmschutzmaßnahmen verglichen. Nur dies ist auch wie bereits ausgeführt, zur Feststellung einer wesentlichen Änderung gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV maßgebend. Die Ergebnisse sind in Unterlage 17.3 aufgelistet, auf die hiermit verwiesen wird. Eine Vergleichsberechnung zur derzeitigen Lärmbelastung wurde nicht durchgeführt, dies war auch nicht notwendig.

Auch die Überprüfung auf einen Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz wurde beidseitig der A70 für Hallstadt und Bamberg durch den Vorhabenträger vorgenommen. Wie bereits ausgeführt, können nur solche Anwesen einen Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge haben, die bereits vor Auslegung der Planfeststellungsunterlagen für den Neubau an der A70 am 10.12.1979 Bestand hatten. Diese Überprüfung ergab, dass nur in Hallstadt an 188 Gebäuden die Grenzwerte nach dem damaligen Berechnungsverfahren überschritten werden und diese Gebäude damit einen Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge haben. Diese Gebäude sind in Unterlage 17.1.1 rot markiert. Die dazugehörigen Berechnungsergebnisse sind in der Tabelle der Unterlage 17.1.2 zusammengestellt. Auf diese Unterlagen wird für Details verwiesen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist an den vom Vorhabenträger vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln.

Auch muss nach Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht mit einer Verdoppelung der Immissionen gerechnet werden. Die prognostizierte Verkehrsentwicklung lässt diesen Schluss nicht zu. Die Verdoppelung der Verkehrszahlen ist beispielsweise mit einem Anstieg der Lärmpegel um 3 dB(A) gleichzusetzen. In dem Fall müsste die Verkehrsbelastung auf der A70 von 56.400 bzw. 63.900 Kfz/24 h auf rund 112.800 bzw. 127.800 Kfz/24 h ansteigen. Um eine Verdoppelung der Immissionspegel erreichen zu wollen, wären weit höhere Verkehrszahlen notwendig.

Diese Einwendung wird daher insgesamt zurückgewiesen.

3.5.4.3.6.6 Dauerhaftigkeit der lärmindernden Wirkung des Belags

Der Einwender P1 fordert die Verpflichtung des Vorhabenträgers, in der vollen Länge und Breite der Fahrbahndecken des Planfeststellungsabschnittes den lärmindernden Belag mindestens alle fünf Jahre neu herzustellen, da jeder lärmindernde Belag mit der Zeit seine lärmindernden physikalischen Eigenschaften einbüßt. Eine dauerhafte Inansatzbringung dieser Minderung sei daher technisch objektiv nur dann korrekt, wenn der entsprechende Fahrbahnbelag regelmäßig in der entsprechenden Qualität neu aufgebracht wird.

Der für die lärmtechnischen Berechnungen angesetzte lärmmindernde Fahrbahnbelag (Splittmastixasphalt) mit dem Korrekturwert für die Straßenoberflächen D_{StrO} von -2 dB(A) hat diese Eigenschaft für die gesamte Liegezeit. Gegenteiliges ist der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt.

Die Forderung wird daher zurückgewiesen.

3.5.4.3.6.7 Anwendung der Variante -04

Die Fachbereiche Immissionsschutz der Stadt Bamberg und des Landratsamtes Bamberg sowie das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberfranken regen an, die Anwendung der Variante -04 zu prüfen und einen offenporigen Asphalt im Bereich der Anschlussstellen zu verwenden.

Die Verhältnismäßigkeitsprüfung ergab, dass die hier festgestellte Variante die wirtschaftlichste Variante ist. Die Variante -04, die die zusätzliche Anwendung eines offenporigen Asphalts (OPA) vorsieht, ist gegenüber der festgestellten Variante um etwa 9,05 Millionen Euro teurer. Die Kosten für jeden weiteren gelösten Schutzfall durch die Variante -04 würde 106.000 Euro betragen. Zudem müsste die Streckenbaumaßnahme bei Anwendung der Variante -04 bereits im Abschnitt zwischen der AS Bamberg-Hafen und der AS Hallstadt beginnen.

Beim vorgeschlagenen Einsatz des OPAs nur im Anschlussstellenbereich ist der Einbaubereich nach Ansicht des Vorhabenträgers aus akustischer Sicht und bezüglich der Mindesteinbaulänge nach dem "Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offenporigen Asphalt (M OPA) nicht sinnvoll. Um die für die lärmmindernde Wirkung erforderliche Gleichmäßigkeit zu erreichen, sollte eine Mindesteinbaulänge von 1.000 m nicht unterschritten werden.

Die Forderung nach einem weiteren Einbau von offenporigem Asphalt ist aufgrund der Ausführungen des Vorhabenträgers i.V.m. den vorliegenden rechtlichen Grundlagen und technischen Erkenntnissen zurückzuweisen. Insbesondere der Einsatz von offenporigem Asphalt als Fahrbahnbelag erscheint angesichts der erheblichen Mehrkosten und der betrieblichen Nachteile sowie aus Verkehrssicherheitsgründen als nicht angemessen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand kann immer noch nicht der Schluss gezogen werden, dass das Verhältnis der Einbaukosten (Mehrkosten von rd. 35 €/m² bzw. rd. 1,0 Mio. € pro Autobahnkilometer) zu den damit verbundenen Nachteilen (Haltbarkeit, Probleme beim Winterdienst und bei der Reparatur punktueller Schäden) für eine Verwendung spräche. Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen (§ 4 S. 1 FStrG).

Die entsprechenden materiellen Anforderungen an die anerkannten Regeln der Technik ergeben sich u.a. aus den fachgesetzlichen Bestimmungen für den Bau von Bundesfernstraßen, daneben aber auch aus technischen Regelwerken (vgl. Marschall/Schroeter/ Kastner, FStrG, Rd.Nr. 9 zu § 4) wie hier aus dem "Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau" Nr. 5/2002 des BMVBW vom

26.03.2002 (VkB1. S. 13) und dem "Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau" Nr. 3/2009 des BMVBS vom 31.03.2009 (VkB1. S. 260). In ersterem Rundschreiben wird dargelegt, dass offenporige Asphaltdeckschichten ihre lärmindernde Wirkung mindestens für sechs Jahre behalten. Im zweiten Rundschreiben und dem diesem beigefügten Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 10.02.2009 (VkB1. 2002, 261) wird mittlerweile davon ausgegangen, dass offenporigen Asphaltdeckschichten der D_{Stro} -Wert von -5 dB(A) für mindestens acht Jahre zugewiesen werden kann. Selbst wenn mittlerweile der Einsatz von offenporigen Belägen weitergehend zugelassen wird (vgl. "Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2004" des BMVBW vom 18.10.2004, VkB1. S. 584), handelt es sich doch um eine Sonderbauweise, über die unter Würdigung aller maßgebenden Umstände des Einzelfalles zu entscheiden ist (vgl. Schreiben des BayStMI vom 17.01.2005, Nr. IID9-43812-001/90). Straßenbaulastträger, die unter Beachtung dieser technischen Richtlinien und Vorgaben auf den Einbau der offenporigen Asphaltdeckschichten verzichten, verhalten sich deshalb auch in drittschützender Hinsicht rechtmäßig (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, Rd.Nr. 9 f. zu § 4). Es darf nicht übersehen werden, dass der Träger der Straßenbaulast bei der Errichtung von Bauten letztlich eigenverantwortlich zu bestimmen hat, welcher Sicherheitsstandard angemessen ist, um Risiken im Einzelfall auszuschließen, und auch in diesem Zusammenhang dem öffentlichen Interesse, den finanziellen Aufwand für den Straßenbau gering zu halten, Rechnung tragen darf und muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2000, Az. 4 A 51.98; 4 VR 21.98, NVwZ 2001, 682).

Daraus, dass Straßenbaulastträger offenporige Asphaltdeckschichten über Erprobungszwecke hinaus von sich aus in Fällen extremer Lärmbelastung einsetzen, wo die hohen Baukosten sowie der Aufwand für Unterhaltung, Reparatur und Pflege an Gewicht verlieren, können die hier betroffenen Anlieger (und Kommunen) für sich nichts herleiten. Denn dabei handelt es sich um zum Teil freiwillige Maßnahmen der Straßenbaulastträger, die von den materiellen Anforderungen des § 4 S. 1 FStrG nicht gefordert werden (vgl. BayVGH, Urteil vom 18.02.2004, Az. 8 A 02.40082, UPR 2004, 394). Auch im Hinblick auf den Gleichheitssatz (Art. 3 Abs. 1 GG) besteht im verfahrensgegenständlichen Fall keine Einbaupflicht.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass im vorliegenden Fall der Einsatz eines offenporigen Belages kein gebotenes Mittel darstellt. Derartige Beläge werden in der Regel nur verwendet, wenn ein ausreichender Lärmschutz mit konventionellen Mitteln (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände) nicht erzielt werden kann oder zwingende städtebauliche Gründe gegen eine optimale Gestaltung von Lärmschutzwällen und -wänden sprechen. Ein offenporiger Fahrbahnbelag kann letztlich nur dann zum Einsatz kommen, wenn an stark befahrenen Bundesfernstraßen mit dichter Wohnbebauung in unmittelbarer Straßennähe die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte mit den herkömmlichen Mitteln des aktiven Lärmschutzes an technische, gestalterische und wirtschaftliche Grenzen stößt. Diese Situation liegt hier jedoch nicht vor.

Die Anregung wurde daher nicht durch die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt.

3.5.4.3.6.8 Geschwindigkeitsbeschränkung und deren Überwachung

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberfranken regte weiterhin an zu prüfen, ob durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung eine Optimierung des Schallschutzes im Gesamtumfeld mit verhältnismäßigen Mitteln erzielbar ist.

Der private Einwender P1 forderte die Verpflichtung des Vorhabenträgers, auf alle Ewigkeit verkehrsrechtlich niemals höhere Geschwindigkeiten als 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw zuzulassen. Zudem fordert der private Einwender P1, dass der Vorhabenträger verpflichtet wird auf alle Ewigkeit durch eine Geschwindigkeitsdauermessstelle je Fahrtrichtung und permanente Sanktionierung von Verstößen die Einhaltung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit je Fahrzeugart sicherzustellen.

Die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90) anzusetzenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten betragen für Pkw max. 130 km/h und für Lkw max. 80 km/h. Dies wurde bei den lärmtechnischen Berechnungen auch durch den Vorhabenträger berücksichtigt.

Die Einwendungen müssen zurückgewiesen werden. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Planfeststellungsverfahren war nicht notwendig. Geschwindigkeitsbegrenzungen erfolgen üblicherweise nicht in Planfeststellungsbeschlüssen, die den Bau einer Straße zum Gegenstand haben, vielmehr obliegt gemäß § 44 StVO die Festsetzung der zulässigen Geschwindigkeit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Anderes gilt, wenn dies zur Konfliktbewältigung schon im Planfeststellungsbeschluss geboten wäre (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, Az. 5 S 1/98, NVwZ-RR 1999, 165). Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen i.S.v. § 41 Abs. 1 BImSchG, auf die die Lärmbetroffenen Anspruch haben. Verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen nur als Übergangslösungen dienen, bis ein baulicher dauerhafter Lärmschutz realisiert ist. Lösungen mittels einer Geschwindigkeitsbeschränkung sind daher nachrangig und subsidiär; planerische und bauliche Maßnahmen haben Vorrang. Selbst wenn man verkehrsregelnde Lärmschutzmaßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen des § 41 BImSchG weitergehend zulassen wollte, würde deren Einbeziehung in die Regelungen einer Planfeststellung voraussetzen, dass die konkrete Verkehrsregelung als Dauermaßnahme der Funktion des Verkehrswegs noch ausreichend gerecht wird (vgl. Jarass, Neues von den Schwierigkeiten des Verkehrsimmissionsschutzes, in "Immissionsschutzrecht in der Bewährung, 25 Jahre Bundes-Immissionsschutzgesetz", Festschrift für Gerhard Feldhaus, herausgegeben von Czajka/Hansmann/Rabentisch, 1999, 235 ff.). Vorliegend ist bereits zweifelhaft, ob punktuelle Überschreitungen der genannten Lärmrichtwerte überhaupt die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Länge von

mehreren Kilometern rechtfertigen können oder ob nicht der damit verbundene Eingriff in den widmungsgemäßen Straßenverkehr gegen das Übermaßverbot verstößt (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241). Denn auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 verweisen zu Recht auf den Vorbehalt des Straßenrechts und die straßenrechtliche Widmung; Bundesautobahnen sind integraler Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes. Gerade auch bei ihnen hat die besondere Verkehrsfunktion im Lichte der allgemeinen Freizügigkeit des Verkehrs Vorrang. Außerdem betonen diese Richtlinien, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden sollen; sie sollen insbesondere kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche Maßnahmen sein. Auf eine entsprechende Auflage, welche die beschriebenen zu erwartenden Geschwindigkeitsbeschränkungen dem Vorhabenträger aufgeben, konnte verzichtet werden, denn eine verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist nicht erforderlich und damit unverhältnismäßig, wenn dem Lärm schon durch Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes begegnet werden kann (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241 sowie die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007).

Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 und 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen - abgesehen von hier nicht einschlägigen Ausnahmen - Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko oder eine Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter, d. h. hier der Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, erheblich übersteigt. Gefordert wird dabei nicht eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts, sondern eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit, d. h. eine konkrete Gefahr aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse (siehe dazu: BVerwG, Urteile vom 23.09.2010, a. a. O.).

Zur Feststellung einer solchen Gefahrenlage im Hinblick auf den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm liegen keine auf Rechtsetzung beruhenden Grenzwerte für Lärmpegel vor. Vielmehr sind die Lärmwirkungen zu berücksichtigen, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich hingenommen werden muss (BVerwG, ständige Rechtsprechung seit Urteil vom 04.06.1986, NJW 1986, 2655). Orientierungspunkte für die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Lärmbelastung können aber den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007 (VkBl. 2007, 767, Lärmschutz-Richtlinien-StV) sowie der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung-16.BImSchV vom 12.06.1990, BGBl. I, Seite 1036) entnommen werden (vgl. dazu: BVerwG, Urteil vom 22.12.1993, NJW 1994, 2037; Bay. VGH, Urteil vom 21.03.2012,

Az.:11 B 10.1657, Juris, OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 16.09.2009, NVwZ-RR 2010, 15 und OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 01.06.2005, Az.: 8 A 2350/04, Juris).

Nach den bereits erwähnten Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn der rechnerisch ermittelte Mittelungspegel in reinen und allgemeinen Wohngebieten 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags bzw. in Mischgebieten 62 dB(A) nachts und 72 dB(A) tags überschreitet. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 bestimmen ausdrücklich, dass örtliche Schallmessungen nicht zu berücksichtigen sind, sondern die relevanten Beurteilungspegel nach den RLS-90 zu berechnen sind. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes setzt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 weiter voraus, dass neben der Höhe des Lärmpegels unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs alle Umstände des Einzelfalles in die Abwägung einbezogen werden, wie z.B. die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit, die Schutzbedürftigkeit der Bevölkerung, die Funktion der Straße, das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen usw. Demnach müssten die oben genannten Richtwerte an Wohnbebauung von erheblichem Umfang erreicht werden. Außerdem muss durch die verkehrsrechtliche Maßnahme eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) bewirkt werden (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241; BayVGH, Beschluss vom 07.12.2006, Az. 11 CS 06.2450, BayVBl. 2007, 241). Anderenfalls ist eine verkehrsbeschränkende Maßnahme nicht geeignet, den verfolgten Lärmschutzzweck zu erreichen und damit unverhältnismäßig.

Zu beachten ist dabei, dass die Lärmschutz-Richtlinien-StV nach ihrer Einleitung gerade für bestehende Straßen gelten, aber als Verwaltungsvorschriften nur über den Gleichbehandlungsgrundsatz nach Artikel 3 Abs. 1 GG Rechtsverbindlichkeit erlangen können. Dem gegenüber kommt der Verkehrslärmschutzverordnung Rechtssatzcharakter zu, sie gilt nach ihrem § 1 Abs. 1 aber „nur“ für den Bau und die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen. Gleichwohl bringt sie ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck von welcher Schwelle an eine nicht hinnehmbare Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion durch Lärm anzunehmen ist (vgl. insbesondere: Bay. VGH, Urteil vom 21.03.2012, a. a. O.).

Nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV ist u. a. eine Lärmzunahme „wesentlich“, wenn ein Beurteilungspegel von mindestens 60 dB(A) in der Nacht - mit Ausnahme von Gewerbegebieten - weiter erhöht wird. Unter Zugrundelegung der genannten Werte liegt hier nach den nicht zu beanstandenden Berechnungen des Vorhabenträgers keine wesentliche Lärmzunahme vor, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung rechtfertigen würde.

Ebenso muss die vorgebrachten Forderung auf Vor-Ort-Lärmmessungen zurückgewiesen werden. Die Immissionsberechnung auf Grundlage der RLS-90

gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen günstiger als Messungen (Ullrich, Lärmschutz unter besonderer Berücksichtigung des Straßenverkehrslärms, DVBl. 1985, 1159). So fließen bei der Berechnung etwa auch meteorologische Aspekte zugunsten der Betroffenen mit ein. Die betroffenen Beurteilungspegel gelten auch für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort hin und/oder für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können tatsächlich niedrigere Schallpegel auftreten (vgl. Nr. 4.0 der RLS-90). Die gemäß RLS-90 zugrunde gelegten Windgeschwindigkeiten von 3 m/s führen z.B. erfahrungsgemäß am Immissionsort zu einer Erhöhung der Pegel um ca. 0,5 dB(A) bis 1,0 dB(A) im Vergleich zu Verhältnissen ohne Wind. Verkehrslärmmessungen sind im Übrigen auch deshalb auszuschließen, da zur Ermittlung der Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV das für die Straßenbauverwaltung verbindliche Berechnungsverfahren nach der RLS-90 vorgeschrieben ist, wobei in den Berechnungen der Prognoseverkehr zu berücksichtigen ist. Dadurch wird zum einen eine gleichmäßige schalltechnische Behandlung einer Straßenbaumaßnahme gewährleistet. (Nach der RLS-90 ist der Beurteilungspegel für Tag (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) der über alle Tage des Jahres ermittelten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) und Lkw-Anteile zu berechnen). Auch sind zum anderen Messungen für das Prognosejahr 2035 gegenwärtig überhaupt nicht möglich; d.h. Messergebnisse zum Zeitpunkt des Ist-Zustandes müssten anhand der bei den Messungen gezählten Pkw und Lkw auf die Prognoseverkehrsmenge umgerechnet werden, um sie mit den Prognoseberechnungen vergleichen zu können. Verkehrslärmmessungen sind des Weiteren auch deshalb zur Ermittlung von Beurteilungspegeln nicht geeignet, da sie nur für den Messzeitraum unter Einfluss der momentanen Witterungsbedingungen unter gegebenen Verkehrsbelastungen gültige Pegelwerte liefern. Diese Ergebnisse lassen sich jedoch wegen der Schwankungen der Witterungs- und Verkehrseinflüsse nicht verallgemeinern und sind zudem wegen der Störgeräusche oft mit Fehlern behaftet. Ferner sind Schallpegelmessungen, die auch der Geschwindigkeitserfassung sowie der schalltechnischen Einstufung der Straßenoberflächengüter bedürfen, zeit- und personalaufwendig. Einzelmessungen führen somit wegen der sich häufig ändernden Verkehrs- und Witterungsverhältnisse zu unterschiedlichen – nicht wiederholbaren – Ergebnissen und können demzufolge für die Beurteilung nicht herangezogen werden. Dies gilt auch für die Beurteilung und Überprüfung der Lärmsituation nach Fertigstellung der Baumaßnahme während der Betriebsphase.

Der Einwander P1 kann danach darauf vertrauen, dass die übliche vorgeschriebene Praxis mittels Berechnung die für die Betroffenen günstigeren Ergebnisse liefert.

3.5.4.3.6.9 Verschattung

Das Landratsamt Bamberg wendet mit Schreiben vom 11. Mai 2021 ein, dass Licht ein essenzielles Gut für die Gesundheit des Menschen darstelle, eine Mitteilung des Lichteinfalls über das gesamte Jahr sei nicht aussagekräftig. Gerade in der dunklen Jahreszeit sei eine Mehrverschattung von bis zu 45 % als erhebliche Einschränkung der Lebensqualität und damit als erhebliche Belästigung einzustufen.

Um die Verschattung der direkten Anwohner an der BAB A70 zu minimieren fordert das Landratsamt Bamberg daher, den Anteil an transparenten Lärmschutzwänden in den Bereichen mit hoher Verschattung zu erhöhen ggf. die Lärmschutzwände in diesem Bereich teilweise bis zu 100 % transparent auszuführen.

Rechtsvorschriften, welche für den Fall einer Verschattung die Grenze des Zumutbaren konkretisieren, sind nicht ersichtlich. Nach Mitteilung des Vorhabenträgers vermindert sich die Besonnung in den sonnenarmen Wintermonaten am 21. November, 21. Dezember (Winteranfang) sowie am 21. Januar als Referenztag, in denen das Sonnenlicht als besonders kostbar empfunden wird, um etwa 21 % bis 45 %.

Die Wohnqualität kann unter dem Aspekt der Besonnung dann unzumutbar beeinträchtigt sein, wenn in den sonnenarmen Wintermonaten, in denen das Sonnenlicht als besonders wertvoll empfunden wird, die Möglichkeit der Sonneneinstrahlung durch verschattende Bauten des Vorhabens wesentlich verringert wird. Die Zumutbarkeitsgrenze ist nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 4.04, juris, Rn. 58) jedenfalls dann als überschritten anzusehen, wenn die Besonnung in den Wintermonaten um ein Drittel reduziert wird.

Damit ist die Mehrverschattung von bis zu 45 % durchaus als nicht unerheblich anzusehen.

Durch die Art und Weise der Ausführung der Lärmschutzwand i.V.m. den vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen gemäß Landschaftspflegerischem Maßnahmenplan (Unterlagen 19.1.1 bis 19.1.3 der Planfeststellungsunterlagen) wird jedoch eine bestmögliche Integration gewährleistet. Weiterhin liegen die Gebäude bereits hinter bis zu 4,50 m hohen Lärmschutzwänden. Auf diesen Lärmschutzwänden befindet sich zusätzlicher Bewuchs in Form von Büschen und deutlich höheren Einzelbäumen. Zudem beträgt der Abstand der jetzigen und der zukünftigen Lärmschutzwand von der zur BAB A70 gewandten Gebäudeseite der Wohngebäude in der Regel ca. 50 bis 60 m. Es ist daher nicht von einer erdrückenden Wirkung auszugehen.

Darüber hinaus muss festgestellt werden, dass transparente Lärmschutzwände gegenüber hochabsorbierenden Lärmschutzwänden zwei wesentliche Nachteile haben. Zum einen sind transparente Wände um ca. 50 % teurer und zum anderen erhöht sich wegen der reflektierenden Eigenschaften die Lärmbeeinträchtigung für gegenüberliegende Anwesen.

Die Vorteile der Lärmreduzierung um bis 9 dB(A) überwiegen daher nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde den Nachteil der zusätzlichen Beschattung.

Die Einwendung zur Problematik der Grundstücksverschattung mit einer damit befürchteten starken Einschränkung der Lebensqualität wird daher seitens der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung zurückgewiesen.

3.5.4.3.6.10 Keine Beurteilung der Lärmimmissionen der südlich der Autobahn A70 gelegenen Kleingartengebiete

Sowohl durch das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberfranken, als auch durch die Stadt und das Landratsamt Bamberg wurde eingewandt, dass keine Prüfung der südlich der A70 gelegenen Kleingartengebiete hinsichtlich des Lärmschutzes stattgefunden hat.

Zum Zeitpunkt der damaligen Planfeststellung (Auslegung der Planunterlagen 10.12.1979, Beschluss vom 20.09.1984) wurden die Flächen südlich der geplanten A70 angrenzenden Grundstücke als landwirtschaftliche oder gemüsebauliche Nutzflächen beurteilt. Sie wurden keiner Schutzkategorie zugeordnet und lärmtechnisch nicht beurteilt.

Der Vorhabenträger gab in seiner Stellungnahme vom 18.10.2021 an, dass die Überprüfung, ob der Fall einer wesentlichen Änderung gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV vorliegt, für die Gebäude auf der Südseite der BAB A70 vorgenommen wurde. Dies wären beispielsweise die Immissionsorte D-05 (Am Börstig 4), D-06 (Am Börstig 4a) und D-08 (Am Börstig 8), die auch in Unterlage 7 Blatt 1 genannt sind. Das Ergebnis, dem sich auch die Planfeststellungsbehörde anschließt, zeigte, dass an allen Gebäuden die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung nicht erfüllt sind (siehe auch Planunterlage 17.3 Seite 150 und 151). Auf die Beurteilung der Kleingartengebiete auf der Südseite der A70 wurde daher zunächst durch den Vorhabenträger verzichtet.

Der Vorhabenträger hat daraufhin nach den Einwänden der oben genannten Behörden ergänzend zu den in Planunterlage 17.3 gelisteten Gebäuden drei weitere Gebäude der Firma Bosch sowie vier Gebäude im Bereich der Kleingartenanlage untersucht. Das Ergebnis der Überprüfung zeigte, dass an allen geprüften Gebäuden keine Pegelerhöhungen vorliegen, die eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV darstellen. Damit liegt auch kein Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge für diese Gebäude vor. Auf die Ergebnistabelle in Planunterlage 17.3.1 wird ergänzend verwiesen.

Es ist daher ausgehend von den nicht zu beanstandenden Berechnungen des Vorhabenträgers davon auszugehen, dass auch für die Kleingartenanlage, die im Bereich der ergänzend überprüften Gebäude liegt, keine Pegelerhöhung vorliegt, die eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV begründen würde. Eine weitere Überprüfung konnte daher unterbleiben.

3.5.4.3.6.11 Baulärm

Der private Einwender P1 wendet ein, dass das Thema des Baulärmes in den Unterlagen nicht thematisiert wurde. Er fordert darüber hinaus, Baumaßnahmen ausschließlich von Montag bis Freitag, nicht jedoch an Feiertagen, von 8 bis 20 Uhr durchzuführen.

Bei der Durchführung der Baumaßnahme wird durch den Vorhabenträger die allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm –Geräuschimmissionen-vom 19. August 1970 beachtet. Ungeachtet dessen ist durch den Vorhabenträger nicht vorgesehen, während der Nachtstunden sowie an Sonn- und Feiertagen zu arbeiten. Ausgenommen hiervon sind jedoch unmittelbare Arbeiten im Gleisbereich der ICE-Strecke, da hier nur in den von der Bahn zur Verfügung gestellten Sperrpausen gearbeitet werden kann.

Der Vorhabenträger wird dafür Sorge tragen, dass die bauausführenden Firmen nur Geräte und Baumaschinen einsetzen, die der 15. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (15. BImSchV) vom 10.11.1986 entsprechen.

Zum Schutz der Wohnbebauung auf der Nordseite der A70 wird durch den Vorhabenträger als Ersatz für die abzubauenen Lärmschutzwände ein bauzeitlicher Lärmschutz am nördlichen Fahrbahnrand der Behelfsumfahrung errichtet.

Weiterhin wurden zum Lärmschutz die Auflagen 3.4.3 bis 3.4.6 in Teil des Beschlusses aufgenommen, um den notwendigen Schutz darüber hinaus zu gewährleisten.

3.5.4.3.6.12 Zusätzlicher Lärmschutz in Richtung Süden (Roppach)

Die Stadt Hallstadt bittet darum, auch einen Lärmschutz in Richtung Süden (Roppach) anzubringen.

Aufgrund dieser Bitte untersuchte der Vorhabenträger, ob der Fall einer wesentlichen Änderung gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV einschlägig ist. Für den Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge war eine Prüfung der Erhöhung des vorhandenen Verkehrslärms durch die Trassenanpassung zu überprüfen.

Die Überprüfung wurde durch den Vorhabenträger auch für einige Gebäude auf der Südseite der BAB A70 vorgenommen. Das Ergebnis der Überprüfung zeigte, dass an allen Gebäuden die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung nicht erfüllt sind. Auf die gesonderte Beurteilung der Schrebergärten

konnte daher verzichtet werden, da eine Abweichung des oben genannten Ergebnisses an diesen Standorten aufgrund der durchgeführten Untersuchungen nicht zu erwarten ist.

Der Vergleich des Blattes 1 der Unterlage 17.2, Isophonenplan Nullfall ohne Maßnahmen der Planfeststellung mit dem Blatt 2, Isophonenplan Planfall mit den geplanten Maßnahmen verdeutlicht darüber hinaus, dass durch die Maßnahmen auf der Südseite keine Zunahme der Lärmbelastung zu erwarten ist.

Ergänzend zu den in der Unterlage 17.3 gelisteten Gebäuden wurden aufgrund der Einwendung zudem weitere Gebäude im Bereich der Kleingartenanlage untersucht. Sie liegen südlich der A70 in einem Abstand von ca. 50 bis 125 m zur Achse der Autobahn.

Die Untersuchung weist im Ergebnis keine Pegelerhöhungen auf, die die vorgegebenen Bedingungen erfüllen. Damit ist die Voraussetzung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV nicht erfüllt.

Ein Anspruch auf Lärmvorsorge durch die Trassenanpassung einschließlich der neu geplanten Lärmschutzmaßnahmen besteht für die Kleingartenanlage somit nicht. Zusätzlicher Lärmschutz kann damit auf der Südseite der A70 nicht angeordnet werden.

Ergänzend wird auf Planunterlagen 17.2, 17.3 und 17.3.1 verwiesen.

3.5.4.3.6.13 Vorbelastung bei den Untersuchungen zu den Luftschadstoffen

Das Landratsamt Bamberg gab zu bedenken, dass bei der Beurteilung der Luftqualität durch den Betrieb der BAB A70 als Vorbelastung Werte gemäß RLuS 2012 für eine mittlere Kleinstadt angesetzt wurden. Die BAB A70 tangiert im Planbereich jedoch mehrere großflächige Gewerbegebiete (Bamberg/Hallstadt) mit zum Teil großen Feuerungsanlagen. Es wäre daher zu prüfen, inwieweit für die Leitkomponente zur Beurteilung der Luftschadstoffbelastungen höhere Vorbelastungswerte anzusetzen sind.

Der Vorhabenträger gab in seiner Stellungnahme vom 18.10.2021 dazu an, dass auf diese Prüfung verzichtet wurde. Mit der Wahl der Vorbelastung als mittlere Kleinstadt wurde ebenso wie beim Verzicht auf die Anwendung von Reduktionsfaktoren seitens des Vorhabenträgers darauf geachtet, dass die geführten Nachweisberechnungen auf der sicheren Seite liegen.

Diesen Ausführungen schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

3.5.4.3.7 Abwägung der Immissionsschutzbelange

Die dem festgestellten Plan zu Grunde liegenden schalltechnischen Berechnungen sind im Ergebnis ebenso wenig zu beanstanden wie die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen. Die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte für den

Tag und die Nacht für den Bereich der Stadt Hallstadt ist durch die Planung alleine durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht gesichert. Für alle betroffenen Anwohner des Stadt Hallstadt wird für das Prognosejahr 2035 zwar Vollschutz erreicht, jedoch verbleiben auch bei mehreren Anwesen Überschreitungen der maßgeblichen Nachtgrenzwerte (Planung mit (aktivem) Lärmschutz: 59 Gebäude mit Überschreitungen). Hier wird der Schutz der Betroffenen vor unzumutbaren Lärmimmissionen in der vorliegenden Straßenbaumaßnahme durch weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen sichergestellt.

Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Verlärmung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Die Planung führt jedoch unter Einbeziehung der Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zur bestehenden Situation zu einer Entlastung der Mehrzahl der Betroffenen.

Unter Beachtung der vorangegangenen Ausführungen, aufgrund der in der Planung vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen sowie angesichts der bestehenden Vorbelastung sprechen unter Berücksichtigung der gesamten abwägungsrelevanten Punkte die Argumente für den eingereichten Plan.

3.5.4.4 Bodenschutz, Abfallrecht

Aufgrund des erhöhten Flächenverbrauchs zur Anpassung der Trasse und der Lärmschutzmaßnahmen wird das Schutzgut Boden durch Bodenversiegelung beeinträchtigt. Zudem befinden sich im Umgriff der Maßnahme wie bereits dargestellt der sensible Sandmagerrasen und bereichsweise landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Bei der Ausführung des planfestgestellten Ausbauvorhabens kommt es zur anlagebedingten Neuversiegelung von Boden durch die Überbauung mit nicht wiederbegrüntem Flächen wie Fahrstreifen, Banketten und befestigten Wegen in Höhe von ca. 1,79 ha. Die Entsiegelung umfasst etwa 3.500 m². Unter versiegelten Flächen kommen die Bodenfunktionen zum Erliegen.

Durch den Baubetrieb wird Boden im Bereich der Arbeitsstreifen und auf den Baustelleneinrichtungsflächen durch das Befahren mit Baumaschinen temporär beansprucht. Insbesondere im Bankettbereich lagern sich zudem Schmutzstoffe (Reifenabrieb, Fahrbahnabrieb, Öl, ...) ab. Bei künftigen Erdarbeiten bedürfen solche Böden einer gesonderten Behandlung.

Da sich die Flächen aber im direkten Umfeld der bestehenden Autobahn befinden und unter anderem der Verbesserung der Entwässerung dienen, ist der Flächenverbrauch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde und auch der zuständigen beteiligten Bodenschutzbehörden jedoch vertretbar.

Generell sind Beeinträchtigungen, welche die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BBodSchG definierten natürlichen Funktionen des Bodens, zum Beispiel als Filter und Puffer zum Schutz des Grundwassers oder als Puffer bei Starkniederschlagsereignissen, negativ beeinflussen, soweit wie möglich zu vermeiden. Außerhalb der bebauten Flächen ist demnach eine unnötige Verdichtung bzw. Versiegelung zu vermeiden. Die Anforderungen an das Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden sind in § 6 BBodSchG i. V. m. § 12 BBodSchV geregelt. Zur Konkretisierung sind die DIN 19731 zu beachten (§ 12 Abs. 3 und 9 BBodSchV) sowie die DIN 19639 zu berücksichtigen.

Um den Bodenschutz zu gewährleisten wurden durch das Landratsamt Bamberg und die Stadt Bamberg als zuständigen Bodenschutzbehörden Hinweise gegeben und Forderungen gestellt.

Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern, Außenstelle Bayreuth hat zugesagt, die Forderungen zum Bodenschutz bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Die hierzu notwendigen Festlegungen wurden als Auflagen 3.8.2.1 bis 3.8.2.9 unter Teil A des Beschlusstextes aufgenommen. Der fachlichen Stellungnahmen der Stadt Bamberg und des Landratsamtes Bamberg als zuständigen Bodenschutzbehörden wurde damit Rechnung getragen.

Altlastenfälle sind der Stadt Bamberg als auch dem Landratsamt Bamberg als zuständigen Bodenschutzbehörden nicht bekannt. Jedoch können Altablagerungen durchaus vorhanden sein sowie eine abfallrechtliche Relevanz aufweisen. Für diesen Fall wurden unter A 3.8.2.10, 3.8.2.11 und 3.8.2.12 geeignete Auflagen aufgenommen. Auch zum Abfallrecht wurden unter A 3.8.3.1 bis A 3.8.3.13 Auflagen aufgenommen, die den fachlichen Stellungnahmen hierzu Rechnung tragen.

3.5.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Auf die Landschaftspflegerische Begleitplanung gemäß Unterlage 19.1 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

3.5.5.1 Rechtsgrundlagen

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen.

Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

3.5.5.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen

3.5.5.3 Schutzgebiete, geschützte Flächen und allgemeiner Artenschutz

Natura-2000-Gebiete

Das Untersuchungsgebiet und dessen Umfeld liegen außerhalb von Natura 2000-Gebieten. Das FFH-Gebiet 6131-371 „Regnitz, Stocksee und Sandgebiete von Neuses bis Hallstadt“ liegt ca. 700 m nordöstlich der östlichen Grenze des UG. Durch die nachträgliche Lärmvorsorge entstehen Eingriffe in geringem Umfang.

Unter Abschnitt 6.2.1 der Unterlage 19.1.1 der Planfeststellungsunterlagen kommt der Vorhabenträger zu dem Ergebnis, dass eine baubedingte Beeinträchtigung des FFH-Gebiets ausgeschlossen werden kann, da sich dieses Gebiet in einem Abstand von mindestens 700 m zu den geplanten Baumaßnahmen befindet. Der maximale Wirkraum der geplanten Baumaßnahmen erreicht diese Ausdehnung nicht, zudem werden die Wirkungen des Bauvorhabens von den dominanten Verkehrsbeeinträchtigungen und bestehenden Vorbelastungen in unmittelbarer Autobahnnähe überlagert.

Sonstiger Schutzstatus

Im Osten des Untersuchungsgebietes befinden sich amtlich kartierte Biotop sowie der nach § 30 BNatSchG geschützte Sandmagerrasen. Im Stadtgebiet Hallstadt westlich der Autobahnausfahrt Hallstadt befinden sich zwei Baudenkmäler sowie ein Bodendenkmal (s. Kapitel 9.2 Bau- und Bodendenkmäler der Unterlage 19.1.1).

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Wasserschutzgebiete. Festgesetzte Überschwemmungsgebiete sind nicht vorhanden. In unmittelbarer Nähe des Vorhabens, jedoch nicht innerhalb des Gebietes der geplanten Maßnahmen, verläuft das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet des Mains für ein hundertjährliches Hochwasserereignis. Das Planungsgebiet liegt aber teilweise im Risikogebiet des Mains für ein extremes Hochwasserereignis (HQ extrem).

3.5.5.4 Besonderer und strenger Artenschutz

3.5.5.4.1 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 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. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, 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 Abs. 1 Nr. 3 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt ist. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang 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.

3.5.5.4.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt

mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den "Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)" in der Fassung des Schreibens 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 A14 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 19.1.3 dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Berücksichtigt wurden ferner die in den Antragsunterlagen von der Autobahn-GmbH des Bundes 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.3.5.5.4.3 verwiesen. Die vorliegende und in den Planunterlagen enthaltene Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in Juris, Rn. 20; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07 in Juris, Rn. 31). Die Naturschutzvereinigungen und die beteiligten Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Dahingehende Einwendungen wurden nicht vorgebracht.

3.5.5.4.3 Konfliktanalyse und Ergebnis

Wie bereits vorstehend unter C.3.5.5.4.2 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:

- **1.1 V Biotopschutzzaun:**

Zum Schutz der an das Baufeld angrenzenden und durch das Baugeschehen gefährdeten ökologisch wertvollen Vegetationsbestände werden benachbarte Flächen durch das Errichten und Vorhalten von Biotopschutzzäunen geschützt. Der Abbau erfolgt nach Beendigung der Baumaßnahme.

- **1.2 V Reptilienschutzzaun:**

Zum Schutz der an das Baufeld angrenzenden und durch das Baugeschehen gefährdeten Zauneidechsen werden benachbarte Zauneidechsen-Habitate durch das Errichten und Vorhalten von Reptilienschutzzäunen geschützt. Der Abbau erfolgt nach Beendigung der Baumaßnahme.

- **1.3 V Tabuflächen:**

Auf ökologisch wertvollen Vegetationsflächen (Fließgewässer, Extensivwiesen, Magergrünland, Feldgehölze, Gebüsche und Hecken, artenreiche Säume und Staudenfluren, Park- und Grünanlagen und verkehrsbegleitende Grün- und Gehölzflächen nördl. und südl. der A 70) werden dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahmen ausgeschlossen.

- **1.4 V Wurzelvorhang für 10 Bäume**

Zum Schutz bei Bodenabtragung im Wurzelbereich wird die Ausbildung eines Wurzelvorhangs gemäß RAS-LP4 vor Holzung notwendig. Bei den betroffenen Beständen handelt es sich um größere Einzelbäume im Parkstreifen entlang der geplanten Lärmschutzwand.

- **1.5 V Anstehende sandige Bodenschicht zur Wiederverwendung getrennt lagern**

Bei Baubeginn wird zur Wiederverwendung nach der Baumaßnahme sandiges Substrat getrennt gelagert, zur Ausbringung auf Flächen auf denen später Sandmagerrasen entstehen soll.

- **2.1 V Zeitlich beschränkte Holzung außerhalb der Brutzeit von Vögeln:**

Um Verbotstatbestände für Vögel während der Brutzeit zu vermeiden erfolgen Holzungen nur im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar, d.h. außerhalb der Brutzeit von Vögeln.

- **2.2 V Zeitlich beschränkte Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit von Wiesenbrütern:**

Um Verbotstatbestände für die Wiesenbrüter Kiebitz und Rebhuhn während der Brutzeit zu vermeiden erfolgt die Freimachung der Baustelleneinrichtungsfläche südlich der A 70 nur im Zeitraum von Anfang September bis Ende Februar, d.h. außerhalb der Brutzeit der beiden Arten.

- **2.3 V Anbringen von Ersatzquartieren für Fledermäuse:**

Um den Verlust von potenziellen Spaltenquartieren für die Zwergfledermaus auszugleichen werden an zwei Ersatzneubauten Fledermauskästen aufgehängt.

- **2.4 V Abfang von Zauneidechsen:**

Um das Kollisionsrisiko bzw. die Tötung von Zauneidechsen durch Baufahrzeuge zu vermeiden werden die Tiere abgefangen und in die vorbereiteten Lebensraumstrukturen gebracht.

- **3 V Rekultivierung des Baufelds nach Abschluss der Baumaßnahme**

Rückbau der ggf. erforderlichen bauzeitlichen Befestigung, Lockerung des Bodengefüges, Wiederherstellung der natürlichen Bodenstruktur und des Ausgangszustands.

Darüber hinaus werden zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) folgende vorgezogenen FCS-Maßnahmen durchgeführt, um die ökologische Funktion vom Eingriff betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu sichern. Aufgrund der räumlichen Lage der Maßnahmen erfolgt die Einstufung als vorgezogene FCS-Maßnahmen und nicht als CEF-Maßnahmen:

- **5 A FCS: Anlage von Sandmagerrasen und Lebensraumstrukturen für Zauneidechsen**

Artenschutzmaßnahme für die Zauneidechse nach Bauende: Entwicklung der bauzeitlich in Anspruch genommenen Fläche als Sandmagerrasen und Schaffung neuer Zauneidechsen-Habitate zur Sicherung der Population. Als zusätzliche Strukturanreicherung werden auf der Fläche Gehölzinseln angelegt.

- **7 A FCS: Anlage von Lebensraumstrukturen als Aussetzflächen für Zauneidechsen**

Vorgezogene Artenschutzmaßnahme für die Zauneidechse vor der Baumaßnahme: Vor Baubeginn werden vorgezogene Maßnahmen notwendig, um für die bauzeitlich in Anspruch genommenen Zauneidechsen-Habitate Ausweichhabitate zu schaffen. Diese Maßnahme wird als vorgezogene FCS-Maßnahme und nicht als CEF-Maßnahme durchgeführt, da sie aufgrund der räumlichen Distanz nicht der lokalen Population am Eingriffsort, aber der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität der Art Zauneidechse zugutekommt.

Die vorstehend genannten Maßnahmen sind im UVP-Bericht (Anlage 1 zu Planunterlage 1 T) und in den Planunterlagen 19.1.1 sowie 19.1.3 ausführlich dargestellt und im Einzelnen vertieft beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen. In der saP (Planunterlage 19.1.3) wurde der vorhandene bzw. potenzielle Bestand folgender relevanter Arten im Hinblick auf die Betroffenheit bei der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens überprüft:

- Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL

Im Baubereich sind nach erfolgter Bestandskartierung keine Pflanzenarten nach Anhang IV b) FFH-RL vorhanden und aufgrund der Standortverhältnisse auch nicht zu erwarten.

- Tierarten nach Anhang IV a) der FFH-Richtlinie

Fledermäuse

Für Großes Mausohr und Zwergfledermaus gibt es an der Brücke über die Bahnlinie (BW 63a) geeignete Spalten. Bei der Untersuchung dieser Spalten wurden weder Kotanhaftungen noch Verfärbungen gefunden. Auch Anflüge von Tieren konnten nicht festgestellt werden, sodass derzeit sicher angenommen werden kann, dass keine Quartiernutzung vorliegt. Die Brücke eignet sich lediglich als potenzielles Quartier.

Im Nordwesten der Brücke, im Siedlungsbereich außerhalb des Eingriffsbereichs, wird ein Quartier der Zwergfledermaus angenommen. Im näheren Bereich der Brücke wurde auch ein Einzelnachweis des Großen Mausohr ver-

zeichnet. Den Bereich zwischen Gleisbett und Autobahnbrücke nutzen Zwergfledermäuse zeitweise zur Jagd. Wenige Exemplare der Mücken- und Zweifarbfledermaus nutzen die Bereiche 200 m um die A 70 ebenfalls als Jagdhabitat.

Abendsegler und Rauhaufledermaus bevorzugen Nistkästen und Baumhöhlen als Habitate, können jedoch auch Brückenbauwerke besiedeln. Hinweise auf Quartiere beider Arten entlang der A 70 im Untersuchungsgebiet lagen nicht vor. Für die fernwandernden Arten Abendsegler, Kleinabendsegler und Rauhaufledermaus stellt das Main- und Regnitztal einen Zugkonzentrationskorridor dar. Im engeren Umfeld des Untersuchungsgebietes sind Ansammlungen jüngerer und ziehender Fledermäuse aus den Mainauen zwischen Hallstadt und Bischberg im Main-Regnitz-Mündungsgebiet und über dem Äbtissinnensee und dem Stocksee bei Seehof/ Mommelsdorf bekannt. Abendsegler queren die A 70 und A 73 im Bereich Äbtissinnensee regelmäßig, meiden aber den engeren Luftraum über der Autobahn. Wenige Exemplare der Fransen-, Nord- und Wasserfledermaus nutzen die Bereiche 200 m um die A 70 ebenfalls als Jagdhabitat.

Quartiere der o.g. Arten können im Eingriffsbereich sowohl in Baumhöhlen als auch in den Bauwerken ausgeschlossen werden, wodurch keine Schädigung der Lebensstätten stattfindet und die ökologische Funktionalität gewahrt bleibt.

Haselmaus

Während der Fauna-Kartierungen wurden weder Kugelnester und Fraßspuren der Haselmaus noch Individuen nachgewiesen. In den Gehölzstrukturen beidseitig der A 70 wurden im April 2018 Haselmaus-Niströhren ausgebracht. Die Kontrolle ergab keine Besiedelung der Niströhren durch Haselmäuse. Eine Betroffenheit der Art kann ausgeschlossen werden.

Reptilien

Im Zuge der Kartierungen konnte die Zauneidechse an den südexponierten Autobahnböschungen, sowie zwischen Bahnstrecke und Autobahn im Westen des UG nachgewiesen werden. Die Flächen bieten den Tieren wenig Versteckmöglichkeiten und wenig Schatten, weshalb nicht mit einer größeren Population gerechnet wird. Die Bestände knapp westlich und östlich des Untersuchungsgebietes sind lokal dichter. Zudem wurden auf den Flächen des Sandmagerrasens im NSG „Börstig“ nördlich der A 70 angrenzend Zauneidechsen gesichtet.

Nachweise der Schlingnatter gelangen innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht. Lediglich der nächstgelegene Fundort dieser Art befindet sich an der Westböschung der Bahnlinie Bamberg – Haßfurt zwischen Hallstätter Weg und der Achter-Brücke am Main.

Amphibien

Die zu prüfenden Arten fehlen im Untersuchungsgebiet bzw. finden dort keinen geeigneten Lebensraum.

Fische

Im Untersuchungsgebiet sind seit langer Zeit Vorkommen des seltenen Zwergstichlings oder Neunstacheligen Stichlings bekannt. Die konkurrenzschwache Kleinfischart besiedelt den See- und Sandbach. In die entsprechenden Gewässer wird bauzeitlich nicht eingegriffen, eine Betroffenheit der Arten kann ausgeschlossen werden. Die beiden Arten unterliegen lediglich dem allgemeinen Artenschutz nach § 39 BNatSchG und sind deshalb nicht saP-relevant. Weitere saP-relevante Arten fehlen im Untersuchungsgebiet bzw. finden dort keinen geeigneten Lebensraum.

Libellen

Die zu prüfenden Arten fehlen im Untersuchungsgebiet bzw. finden dort keinen geeigneten Lebensraum.

Käfer

Die zu prüfenden Arten fehlen im Untersuchungsgebiet bzw. finden dort keinen geeigneten Lebensraum.

Tagfalter

Die zu prüfenden Arten fehlen im Untersuchungsgebiet bzw. finden dort keinen geeigneten Lebensraum.

- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie

Im Untersuchungsgebiet konnten vereinzelt Reviere von Dorngrasmücke und Goldammer ermittelt werden. Ebenso wird von ein bis zwei Brutrevieren des Kiebitz im eingezäunten Gelände der Firma Bosch ausgegangen. In den Acker- und Grünlandflächen nahe der Kleingartenanlage südlich der Autobahn wurde ein Kiebitz im Durchzug beobachtet. Ein Nachtigall-Revier befindet sich direkt östlich der AS Hallstadt. Das Nachtigallmännchen blieb jedoch unverpaart.

Die Feldlerche konnte im Grünland östlich der AS16 verhört werden. Im Grünland südlich der Autobahn, nördlich der Kleingartenanlagen, wurde ein Rebhuhn verhört, wo auch einzelne Paare dieser Art sowie der Wachtel vermutet werden können. Ein Nachweis der Wachtel gelang im Zuge der Kartierungen jedoch nicht. Des Weiteren wurden Feldsperling, Bluthänfling und Klappergrasmücke verhört. Für Mäusebussard, Turmfalke und Waldohreule dient das Gebiet als Jagdhabitat. Zudem ist mit störungsunempfindlichen Brutvogelarten zu rechnen. Bei den weit verbreiteten Vogelarten („Allerweltsarten“) ist im Regelfall davon auszugehen, dass durch die Baumaßnahmen keine populationsbezogene Verschlechterung des Erhaltungszustandes erfolgt. Die weit verbreiteten

Arten bauen zudem jährlich ein neues Nest und finden ausreichend Ausweichmöglichkeiten in der engeren und weiteren Umgebung des Bauvorhabens (vorkommend: Amsel, Bachstelze, Buchfink, Elster, Eichelhäher, Grünfink, Haussperling, Heckenbraunelle, Hausrotschwanz, Kohlmeise, Kleiber, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Rotkehlchen und Wacholderdrossel). Mit der Beschränkung der Holzung zwischen Anfang Oktober und Ende Februar, d.h. außerhalb der Brutzeit, werden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für die Ubiquisten vermieden.

Für die Zauneidechse ist auch unter Verweis auf die Ausführungen in Abschnitt C 2.1.4 und C 2.2.2 festzustellen, dass mit dem Vorhaben unvermeidbar eine erhebliche Schädigung von Lebensstätten, sowie eine Erhöhung des Tötungsrisikos des Reptils verbunden ist. Trotz der bereits erläuterten Kompensationsmaßnahmen bleibt für die Zauneidechse ein Tötungsrisiko und damit ein Verbotstatbestand gegeben.

Als zusammenfassendes gutachterliches Fazit des beauftragten Fachbüros des Vorhabenträgers – dem sich die Planfeststellungsbehörde anschließt – wird gemäß Unterlage 19.1.3 Punkt 6 der saP festgestellt, dass sofern die o.g. Maßnahmen zur Vermeidung durchgeführt werden, mit Ausnahme der Zauneidechse bei allen relevanten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und allen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG bestehen. Bei der Zauneidechse als Tierart des Anhang IV FFH-RL ist durch das Vorhaben der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 des BNatSchG erfüllt. Die Prüfung der naturschutzfachlichen Voraussetzungen der Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ergibt jedoch, dass die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses bestehen, keine zumutbaren Alternativen vorhanden sind und das Vorhaben zu keiner nachhaltigen Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Zauneidechse führt bzw. dass sich der jetzige ungünstige Erhaltungszustand aufgrund des geplanten Vorhabens nicht verschlechtern wird.

3.5.5.4.4 Ausnahmeerteilung

Angesichts der Verletzung von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG bei der Zauneidechse, ist zu prüfen, ob gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 u. 2 BNatSchG von den Verboten des § 44 BNatSchG Ausnahmen zugelassen werden können.

Für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung bedarf es des Vorliegens eines der in Absatz 7 in den Nummern 1 bis 5 aufgeführten Ausnahmegründe. Dabei handelt es sich um einen abschließenden Katalog, der nicht über die analoge Heranziehung anderweitiger Erwägungen erweitert werden kann (Müller-Walter, in: Lorz/Konrad/Mühlbauer/Müller-Walter/Stöckel, Naturschutzrecht, § 45 BNatSchG Rn. 23).

Nach Nr. 1 kann eine Ausnahme zur Abwendung erheblicher land-, forst-, fischerei-, wasser-oder sonstiger erheblicher wirtschaftlicher Schäden zugelassen werden. Im Rahmen der notwendig ökonomischen Betrachtung sind nur erhebliche Schäden relevant. Dieser Ausnahmegrund ist hier jedoch nicht einschlägig, da keine erheblichen land-, forst-, fischerei-, wasser-oder sonstige erhebliche wirtschaftliche Schäden durch die Maßnahmen zu befürchten sind, die abgewendet werden müssen.

Ähnlich verhält es sich in Bezug auf den Ausnahmegrund aus Nr. 2. Danach können Ausnahmen zum Schutz heimischer Tier- und Pflanzenarten zugelassen werden, wenn sich Exemplare besonders geschützter Arten so stark ausbreiten, dass sie andere Tier- oder Pflanzenarten zu verdrängen oder gar zu vernichten drohen. Dass die hiesigen Maßnahmen die Ausbreitung bestimmter Spezies derart fördern, dass andere Arten wiederum davon beeinträchtigt werden, ist schlicht nicht ersichtlich. Aus dem Grund muss auf die Ausnahmeregelung der Nr. 2 im hier interessierenden Zusammenhang nicht weiter eingegangen werden.

Das gilt auch für die Vorschrift der Nr. 3. Sie ermöglicht Ausnahmen für Zwecke der Forschung, Lehre, Bildung oder Wiederansiedlung, auch soweit es um eine Aufzucht oder künstliche Vermehrung geht.

Auch die Vorschrift des Nr. 4 ist hier nicht gegeben. Diese sieht eine Ausnahme im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt vor. Die Maßnahmen dienen nicht alleine der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen der Umwelt, sondern darüber hinaus auch der Verkehrssicherheit und der Ermöglichung des Ausbaus der Bahnstrecke Nürnberg – Ebensfeld als viergleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Vielmehr ist hier § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG einschlägig. Nach dieser Vorschrift kann eine Ausnahme aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art zugelassen werden.

Dabei ergibt sich, dass das Vorhandensein überwiegender öffentlicher Interessen nicht ausreicht. Indes setzt die Vorschrift voraus, dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen müssen. Zwingend ist etwas nur, wenn es unbedingt erforderlich, unerlässlich ist.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses:

Die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens liegen in den Zielsetzungen des Vorhabens begründet:

Die mit der Maßnahme geplanten Lärmschutzeinrichtungen erfüllen den Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz wegen „nicht voraussehbarer Wirkung“ entsprechend dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. März 2007, Az. 9 C 2.06. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen gewährleisten eine deutliche Verringerung der Lärmbelastung durch den Verkehrslärm der BAB A70 für die betroffenen Anlieger mit Anspruch auf einen nachträglichen Lärmschutz. Zudem reduziert sich auch die Lärmbelastung für den gesamten Wohnbereich der Stadt Hallstadt hinter den neuen Lärmschutzwänden.

Die Trassenanpassung ist zudem zwingend notwendig um die Erfordernisse des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) – Schiene 8.1 für die 4-gleisige ICE-Strecke der Bahnlinie Bamberg-Hof, Eisenbahnstrecke Nr. 5100, zu erfüllen. Dies stellt ein Vorhaben von europäischer Bedeutung dar. Die Trassenanpassung der A70 trägt weiterhin mit der Beseitigung der Unfallhäufungsstellen zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Auch das der Planung zu Grunde liegende Entwässerungskonzept reduziert die verkehrsbedingten Auswirkungen auf das Oberflächen- und Grundwasser und damit die derzeit vorhandenen Umweltbeeinträchtigungen. Folglich dient der Bau der Lärmschutzeinrichtungen und die Trassenanpassung der BAB A70 der menschlichen Gesundheit und erfüllt gleichzeitig soziale und wirtschaftliche Funktionen. Die Maßnahme ist damit aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich.

Nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf eine Ausnahme darüber hinaus nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 92/43/EWG weitergehende Anforderungen enthält.

Alternativenprüfung:

Weder für den Ausbau der ICE-Strecke noch für die Bauwerksanpassung der A 70 bestehen räumliche Alternativen. Aufgrund der engen Bebauung beidseits der Autobahn bestehen keine Spielräume etwa für eine Verlagerung der Trasse.

Auswirkungen auf den Erhaltungszustand

Der Erhaltungszustand einer Art ist gemäß Art. 1 Buchst. i der FFH-Richtlinie die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Arten in dem in Art. 2 der FFH-Richtlinie bezeichneten Gebiet auswirken können. Unter Population kann man eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen einer Art verstehen (§ 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG). Der in Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie verlangte "günstige" Erhaltungszustand liegt vor, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und lang-

fristig weiterhin bilden wird und das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist oder wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben dieser Art zu sichern.

Durch die Maßnahme 7 A FCS werden vor Baubeginn Lebensstätten für die Art neu geschaffen. Sie dienen als Aussetzflächen für die vor Ort abzufangenden Tiere (Maßnahme 2.4 V). Nach Ende der Baumaßnahme werden auf der Südseite der A 70 Lebensraumstrukturen für die Art auf dem BAB-Grund wiederhergestellt (Maßnahme 5 A FCS), so dass autobahnparallel ein Lebensraum für die Art wiederhergestellt wird. Eine nachhaltige Verschlechterung des Erhaltungszustands ist daher nicht zu erwarten.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Planunterlage 19.1.3 der eingereichten Planfeststellungsunterlagen Bezug genommen.

Zusammenfassend lässt sich, zusammen mit dem gutachterlichen Fazit des beauftragten Fachbüros des Vorhabenträgers, feststellen, dass hier eine (vorsorgliche) ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich ist und deren Voraussetzungen vorliegen.

Diese Auffassung teilen auch die im Planfeststellungsverfahren beteiligten Naturschutzbehörden.

3.5.5.4.5 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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 19.1.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan- und Planunterlage 19.1.2 -Bestands- und Konfliktplan- 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 ge-

wichten sind, ist nicht gesetzlich vorgegeben. Vielmehr bleibt es der zuständigen Planfeststellungsbehörde vorbehalten, die Belange unter Beachtung der materiellen Rechtslage zu gewichten und in die Abwägung einzustellen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NVwZ 1996, 522), sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG vom 27.09.1990, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Planunterlage 19.1.1 und 19.1.2) gibt Aufschluss über die vom Vorhaben betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgüter und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden.

Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine zumutbare andere Planvariante noch durch eine andere Gestaltung des Vorhabens mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Planunterlage 19.1.1 unter Ziffern 4.1 bis 4.3 beschrieben. Das landschaftspflegerische Ausgleichskonzept ist in seiner Gesamtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang auszugleichen. Insgesamt gesehen entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen des öffentlichen Belanges Naturschutz und Landschaftspflege deshalb kein derartiges Gewicht, dass es die positiven Aspekte der Planung aufwiegt und deren Ausgewogenheit als Ganzes in Frage stellt. Dabei wird nicht verkannt, dass die Straßenausbaumaßnahme durchaus schwere Eingriffe in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem im Rahmen der Abwägung ein erhebliches Gewicht gegen die geplante Baumaßnahme zukommt. Die Beeinträchtigungen der Belange von Natur und Landschaft wiegen jedoch nicht so schwer, dass sie der Planung und Ausführung der Verlegung heraus entgegenstünden.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für sachgerecht und damit auch nicht für zumutbar angesehen.

3.5.5.5 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.5.5.5.1 Eingriffsregelung

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

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den

mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind

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

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 landschafts-gerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet 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 neu gestaltet 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 selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis zum 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

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

3.5.5.5.2 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.

Bei Modifizierungen der vom Vorhabenträger gewählten Trasse hängt es weitgehend von den konkreten Umständen des Einzelfalles ab, ob es sich um Planungsalternativen oder bloße Vermeidungsmaßnahmen handelt. Die Unterscheidung hat im Wesentlichen danach zu erfolgen, ob eine in Erwägung gezo gene Vermeidungsmaßnahme eine so erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätte, dass sie bei objektiver Betrachtung nicht mehr als vom Antrag des Vorhabenträgers umfasst angesehen werden kann. Dann stellt sie sich als eine nicht vom Vermeidungsgebot erfasste Alternativmaßnahme dar. Aber selbst bei der Qualifizierung als naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme ist der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, DVBl 2003, 1069). Die Planung entspricht diesem strikten Gebot. Insoweit wird auf die Planunterlage 19.1.1 verwiesen.

In diesem Zusammenhang ist unter Hinweis auf die Ausführungen unter Teil C 3.5.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses nochmals darauf hinzuweisen, dass eine andere Anordnung / ein anderer Verlauf der nachträglichen Lärmvorsorgemaßnahmen - insbesondere der Lärmschutzwände - (sog. Nullvariante) im vorliegenden Verfahren keine Alternative darstellte, weil die planerische Umsetzung des beabsichtigten Planungszieles optimalerweise nur im Wege des Baues von Lärmschutzeinrichtungen möglichst nahe an der Quelle der Lärm-entstehung möglich ist. Die eingereichte Planfeststellungsplanung hat sich als die sinnvollste und ausgewogenste Lösung erwiesen.

Bei Ausarbeitung der Detailplanung für die eingereichte Planung 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 Strukturen und der wasserwirtschaftlichen Gegebenheiten sowie auch unter Einbeziehung der künftigen Immissionsbelastungen.

Unter Einbeziehung der Ausführungen zur Berücksichtigung der sich bietenden Vermeidungs- bzw. Minimierungsmöglichkeiten ist festzuhalten, dass weitere Minimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der erforderlichen Eingriffe unter Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Immissionsschutzes und der verkehrlichen Belange, aber auch der Verkehrssicherheit, nicht mehr bestehen. Die mit der Realisierung des geplanten Vorhabens verbundenen Eingriffe sind damit unvermeidbare Beeinträchtigungen.

3.5.5.5.3 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.

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

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt,-methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Die naturschutzrechtliche Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung richtet sich nach der Bayerischen Kompensationsverordnung vom 07. August 2013 (GVBl. S. 517) in Verbindung mit den "Vollzugshinweisen Straßenbau" der OBB (Stand 02/2014).

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

tet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Die maßgeblichen Eingriffstypen (Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und mittelbare Beeinträchtigung) werden in Planunterlage 9.4 tabellarisch den zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt. Nach den Berechnungen des Vorhabenträgers ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 195.716 Wertpunkten für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume.

Im Ergebnis sind im Zuge der Ausführung des planfestgestellten Autobahnausbauvorhabens der A 70 folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft (V) vorgesehen:

1.1 V Biotopschutzzaun

1.2 V Reptilienschutzzaun

1.3 V Tabuflächen

1.4 V Wurzelvorhang (für 10 Bäume)

1.5 V Anstehende sandige Bodenschicht zur Wiederverwendung getrennt lagern

2.1 V Zeitlich beschränkte Holzung außerhalb der Brutzeit von Vögeln

2.2 V Zeitlich beschränkte Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit von Wiesenbrütern

2.3 V Anbringen von Ersatzquartieren für Fledermäuse

2.4 V Abfang von Zauneidechsen

3 V Rekultivierung des Baufelds nach Abschluss der Baumaßnahme

Des Weiteren dient der Vermeidung, dass dem Vorhabenträger auferlegt wurde, eine qualifizierte unabhängige ökologische Baubegleitung zu beauftragen, um so sicherzustellen, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege auch in der Bauausführung ständig Beachtung finden. Damit wird auch einer Forderung der Naturschutzbehörde der Stadt Bamberg und des SG 51 der Regierung von Oberfranken entsprochen.

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.3.5.5.4.3 der Gründe wird insoweit Bezug genommen und verwiesen:

- 5 A FCS: Anlage von Sandmagerrasen und Lebensraumstrukturen für Zauneidechsen
- 7 A FCS: Anlage von Lebensraumstrukturen als Aussetzflächen für Zauneidechsen

Weiterhin werden folgende A/E-Flächen durch den Vorhabenträger angelegt:

- **A6:** Extensivgrünland Unterhaid 242: Die trassenferne Maßnahmenfläche wird durch Einsaat einer artenreichen Glatthaferwiese mit gebietsheimischem Saatgut zu mäßig extensiv genutztem, artenreichem Grünland entwickelt. Zusätzlich werden ca. 16 Streuobst-Hochstämme regional typischer Sorten gepflanzt.
- **A8:** Offenlandlebensraum bei Döringstadt: Auf der trassenfernen Maßnahmenfläche wird großflächig Extensivgrünland angelegt, für das eine Beweidung mit Schafen und Ziegen angedacht ist. Zusätzlich sollen im Westen der Fläche ein strukturreicher Waldsaum und im Osten der Fläche Baum- und Strauchhecken angelegt werden. Auf weiteren Teilflächen sind die Pflanzung von Streuobst und prägenden Einzelbäumen geplant. Im Norden bildet ein Blühstreifen den Abschluss der Maßnahme.

Über die vorstehend beschriebenen Maßnahmen hinausgehend sind weitere Gestaltungsmaßnahmen (4.1 G bis 4.4 G) als Ausgleich für die nicht quantifizierbaren (funktionalen) Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch anlagenbedingte Eingriffe vorgesehen, die diese Eingriffe in ihrer Wirkung auf das Landschaftsbild weitestgehend kompensieren.

Folgende Gestaltungsmaßnahmen sind durch den Vorhabenträger vorgesehen:

- 4.1 G: Ansaat von Landschaftsrasen
- 4.2 G: Ansaat von Sandmagerrasen
- 4.3 G: Entwicklung von Sandmagerrasen durch Vegetationsübertragung
- 4.4 G: Pflanzung von Gehölzen

Die vorstehenden Maßnahmen sind in Kapitel 5.3 der Planunterlage 19.1.1 in Verbindung mit den Planunterlagen 9.2 und 9.3 ausführlich dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

Die Ausgleichsmaßnahmen 5 A FCS, 6 A und 8 A erreichen zusammen einen Kompensationsumfang von 270.502 Wertpunkten gem. BayKompV. Die Aufstellungen zum Kompensationsumfang der drei Maßnahmen enthält die Unterlage 9.4 – Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, auf die hiermit verwiesen wird. Somit wird ein vollständiger Ausgleich der Eingriffe erreicht. Eingriffe in das Landschaftsbild können mit den vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen (Maßnahmenkomplexe 1 V und 3 V) minimiert und den landschaftsgestalterischen Maßnahmen (Maßnahmenkomplex 4 G) neugestaltet werden. Die Ausgestaltung der Lärmschutzwände liegt in der Verantwortung der technischen Planung.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Teil A Abschnitt 3.3.1 bis 3.3.21 dieses Planfeststellungsbeschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

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

3.5.5.5.4 Ergebnisse der Prüfung des Belangs des Naturschutzes und zur Landschaftspflege sowie des Artenschutzes

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten, § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG. Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit nach § 17 S. 2 FStrG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen, § 1a BauGB, § 1 BBodSchG.

Das von der Maßnahme betroffene Gebiet und seine Beeinträchtigungen sind in der Planunterlage 19 in Worten beschrieben und zeichnerisch dargestellt.

Das Vorhaben muss nicht wegen der im Umweltschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für die Maßnahmen sprechenden Belange überwiegen im Rahmen der Abwägung. Welche Belange 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. Dem § 17 FStrG lässt sich nach der Rechtsprechung des BVerwG kein Rangverhältnis in dem Sinne entnehmen, das bestimmten Belangen unabhängig von der konkreten Planungssituation Vorrang einzuräumen ist (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10/96, juris, Rn. 20).

Der LBP (Planunterlage 19.1.1) gibt Aufschluss über das Ausmaß des Eingriffs in Natur und Landschaft. Er zeigt die Beeinträchtigungen auf, die das Vorhaben verursacht. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine zumutbare andere Trassenvariante noch durch eine andere Gestaltung des Vorhabens mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen sind im UVP-Bericht (Anlage 1 der Planunterlage 1 T) und den Planunterlagen 9.2 sowie 19.1.1 und 19.1.3 beschrieben.

Die Beeinträchtigungen für Natur und Landschaftsbild wiegen im Ergebnis nicht so schwer, dass sie dem Vorhaben entgegenstünden.

3.5.6 Gewässerschutz

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der unter Teil A.3.5 und 4.3 verfügbaren Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Einklang. Ein zusätzlicher allgemeiner Auflagenvorbehalt ist daneben weder erforderlich noch rechtlich zulässig (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.12.2015 – 6 C 37.14; BVerwG, Urteil vom 20.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429; vgl. auch BayVGH, Urteil vom 18.12.2003, Az. 22 B 03.823, BayVBl. 2005, 115 mit Bezug auf § 10 Abs. 1 und 2 WHG).

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser werden vom Vorhabenträger in der Planunterlage 18 dargestellt und bewertet. Diese Darstellung ist schlüssig und umfassend. Auf sie kann daher Bezug genommen werden. 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.2.2.4 wird insoweit verwiesen.

Angaben zu einer Bauwasserhaltung sind in den Planunterlagen nicht enthalten und wurden durch den Vorhabenträger auch nicht beantragt. Eine Entscheidung hierüber ist daher nicht veranlasst.

Soweit im Zuge der Bauausführung eine zeitlich befristete Grundwasserhaltung notwendig wird, muss die hierfür notwendige beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis vom Vorhabenträger rechtzeitig vorher beantragt werden. Für diesen Fall müssen die für die Beurteilung notwendigen Unterlagen über Absenktiefe, Ableitungsmenge und vorgesehener Einleitungsstelle vorgelegt werden.

Aufgrund jahreszeitlich bedingter Schwankungen des Grundwasserstandes und der hier erfolgenden Herstellung von in das Grundwasser einbindenden

Bauwerken kann das Erfordernis einer Wasserhaltung zwar nicht ausgeschlossen werden. Eine vorgriffsweise oder vorsorgliche Erteilung dieser Erlaubnis wird von der Planfeststellungsbehörde in gegebenen Fall jedoch nicht für erforderlich gehalten, da die Wahrscheinlichkeit eines Grundwassereingriffs und damit einer Grundwasserhaltung aus den unter Punkt C 2.2.4 genannten Gründen relativ gering ist.

Das Wasserwirtschaftsamt ist nach Art. 63 Abs. 3 BayWG wasserwirtschaftliche Fachbehörde. Dem Gutachten des WWA Kronach 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.).

3.5.6.1 Entwässerungsabschnitte

Der vorliegende Planfeststellungsbereich ist in sechs Entwässerungsabschnitte gegliedert:

- Entwässerungsabschnitt EA1: Der Entwässerungsabschnitt EA1 erstreckt sich von Bau-km ca. 62+558 bis ca. 62+935. Er beinhaltet die Fahrbahn der RiFa Bamberg, die Fahrbahn der RiFa Schweinfurt sowie den Ausfahrtast der Anschlussstelle Hallstadt der Fahrtrichtung Schweinfurt, zudem die Bankette und den Mittelstreifen. Es ist eine Absetzanlage als Regenwasserbehandlungsanlage vorgesehen sowie die anschließende Versickerung durch 20 cm bewachsenen Oberboden. Das Fahrbahnwasser wird über Rinnen und Rohrleitungen direkt der geplanten Beckenanlage ASB 62-1R zugeführt. Die neu geplanten Rohrleitungen, die zu Aufnahme und Transport der Oberflächenentwässerung dienen, sind gemäß RAS-EW als Huckepackleitungen (bestehend aus Sammelleitung und darüber liegender Sickerrohrleitung) geplant.
- Entwässerungsabschnitt EA2: Der Entwässerungsabschnitt EA2 umfasst das auf der Steilböschung, im Sickerbecken und auf dem Zufahrtsweg zum Absetzbecken ASB 63-2R anfallende Oberflächenwasser im Bereich von Bau-km ca. 62+670 bis ca. 63+310. Das anfallende Wasser wird breitflächig über die belebte Bodenzone im Sickerbecken SB 62-2R versickert (Einleitestelle E3).
- Entwässerungsabschnitt EA3: Der Entwässerungsabschnitt EA3 erstreckt sich von Bau-km ca. 62+935 bis ca. 63+320. Er beinhaltet die Fahrbahn der RiFa Bamberg sowie die Fahrbahn der RiFa Schweinfurt, zudem die Bankette und den Mittelstreifen. Es ist eine Absetzanlage als Regenwasserbehandlungsanlage vorgesehen sowie die anschließende Versickerung durch 20 cm bewachsenen Oberboden. Das Fahrbahnwasser wird über Rinnen und Rohrleitungen direkt der geplanten Beckenanlage ASB 62-2R zugeführt. Die neu geplanten Rohrleitungen, die zu Aufnahme und Transport der

Oberflächenentwässerung dienen, sind gemäß RAS-EW als Huckepackleitungen (bestehend aus Sammelleitung und darüber liegender Sickerrohrleitung) geplant.

- Entwässerungsabschnitt EA4: Der Entwässerungsabschnitt EA4 umfasst das anfallende unbelastete Oberflächenwasser auf den Steilböschungen, der Sickerbecken und des Zufahrtsweges zu dem Absetzbecken ASB 63-2R im Bereich von Bau-km ca. 63+320 bis ca. 63+810. Das anfallende Wasser wird breitflächig über die belebte Bodenzone im Sickerbecken SB 63-1R versickert (Einleitestelle E4).
- Entwässerungsabschnitt EA5: Der Entwässerungsabschnitt EA5 erstreckt sich von Bau-km ca. 63+320 bis ca. 64+180. Er beinhaltet die Fahrbahn der RiFa Bamberg, die Fahrbahn der RiFa Schweinfurt sowie den Ausfahrtsast der Anschlussstelle Bamberg der Fahrtrichtung Bamberg, zudem Bankette, den Mittelstreifen mit Mittelstreifenüberfahrt und die Böschung des Ausfahrtsastes. Es ist eine Absetzanlage als Regenwasserbehandlungsanlage vorgesehen sowie die anschließende Versickerung durch 20 cm bewachsenen Oberboden in einem Sickerbecken. Das Fahrbahnwasser wird über Rinnen, Rohrleitungen und teilweise über eine offene Mulde direkt der geplanten Beckenanlage ASB 63-1R zugeführt. Die neu geplanten Rohrleitungen, die zu Aufnahme und Transport der Oberflächenentwässerung dienen, sind gemäß RAS-EW als Huckepackleitungen (bestehend aus Sammelleitung und darüber liegender Sickerrohrleitung) geplant.
- Entwässerungsabschnitt EA6: In diesem Entwässerungsabschnitt EA6 von Bau-km ca. 62+320 bis ca. 63+950 wird das auf dem Bankett der Nordfahrbahn und der Böschung anfallende Wasser in eine bestehende Mulde nördlich der BAB geleitet. Die Mulde ist im Mittel 1,50 m breit und hat eine Länge von 630 m. Die ist ausreichend um das anfallende Wasser vollständig in den Untergrund versickern zu lassen. Über eine 30 cm belebte Bodenzone findet eine ausreichende Reinigung statt.

3.5.6.2 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 im faktischen bzw. festgesetzten Überschwemmungsgebiet von Flüssen oder anderen Gewässern erster bis dritter Ordnung, sowie für Baumaßnahmen an Gewässern, für den Oberflächenwasserablauf usw., erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das Planungsgebiet liegt teilweise im Risikogebiet des Mains für ein extremes Hochwasserereignis (HQ Extrem)

Darüber hinaus liegt die Ausgleichsfläche A6 auf der Flur-Nummer 242 der Gemarkung Unterhaid (Gemeinde Oberhaid) vollumfänglich im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Mains für ein hundertjähriges Hochwasserereignis.

Für Maßnahmen im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet sind dieselben baulichen Schutzvorschriften des § 78 WHG zu beachten wie im festgesetzten Überschwemmungsgebiet (§ 78 Abs. 8 WHG)

Daher ist das Vorhaben vorliegend an § 78 WHG zu messen. Da es sich vorliegend um eine bauliche Verkehrseinrichtung handelt, deren Zulassung nicht dem allgemeinen Baurecht unterfällt, greift die Verbotsnorm des § 78 Abs. 4 Satz 1 WHG nicht.

Das Vorhaben ist lediglich an § 78 Abs. 8, Abs. 7 WHG zu messen; da es sich um eine bauliche Anlage der Verkehrsinfrastruktur handelt. § 78 Abs.8 und Abs. 7 WHG führen dazu, dass bauliche Anlagen der Verkehrsinfrastruktur in vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebieten aus Gründen des Gemeinwohlinteresses nicht generell verboten sind. Sie sind lediglich hochwasserangepasst zu errichten. Dies soll das Schadenspotenzial an verkehrlichen Infrastruktureinrichtungen selbst vermindern und zugleich auch verhindern, dass sich die Hochwassergefahr durch solche Anlagen im Umkreis erhöht (vgl. Gesetzesbegründung in Drucksache 18/10879, Seite 57).

Die Belange des Hochwasserschutzes sind bei der Abwägung im Rahmen der Zulassung zu berücksichtigen. Hierdurch wird dem Hochwasserschutz allgemein Rechnung getragen (vgl. Czychowski/Reinhardt, Kommentar zum WHG, 12. Auflage, § 78 Rnr. 77)

Hierbei kommt insbesondere zum Tragen, dass negative Auswirkungen bzw. nachteilige Veränderungen der Hochwassersituation durch das Planvorhaben bei Beachtung der Nebenbestimmungen in diesem Beschluss nicht zu befürchten sind.

Soweit § 78 WHG greift, ist für § 77 WHG praktisch kein Raum mehr, da bei Erfüllung der konkreteren Maßgaben des § 78 WHG einem Vorhaben nicht allgemeine – quasi überschießende - Erwägungen entgegengehalten werden können (vgl. Sieder-Zeitler-Dahme, Kommentar zum WHG, § 77 Rnr. 5). § 77 WHG hat vor allem Bedeutung bei faktischen Überschwemmungsgebieten, in denen § 78 WHG nicht greift (so auch im Fall des BayVGH vom 27.04.2004, Az. 26 N 02.2437).

Aber auch § 77 WHG stünde der Planung vorliegend nicht entgegen. Nach § 77 WHG sind Überschwemmungsgebiete in ihrer Funktion als Rückhalteflächen zu erhalten. Soweit dem Erhaltungsgebot überwiegende Gründe des Allgemeinwohls, hier der Bau der nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen und der

Trassenanpassung samt Ersatzbau von drei Brückenbauwerken, entgegenstehen, sind rechtzeitig die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zu treffen.

Für die Baustellenabwicklung werden die erforderlichen Schutzmaßnahmen am Gewässer durchgeführt, um eine Verschmutzung des Wassers zu vermeiden. Ablagerungen und Zwischenlagerungen sowie Anpflanzungen im Bereich des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebietes werden nicht erlaubt. Das Abstellen der benötigten Materialien und Geräte wird außerhalb des Überschwemmungsgebietes durchgeführt. Nach § 31b Abs. 6 WHG sind Überschwemmungsgebiete in ihrer Funktion als Retentionsraum zu erhalten. Dies ist bei der vorliegenden Maßnahme weiterhin gegeben.

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.

Wasserschutzgebiete werden durch die geplante Straßenbaumaßnahme nicht berührt. Aus der Sicht des Trinkwasserschutzes waren dem Vorhabenträger keine zusätzlichen Verpflichtungen aufzuerlegen.

3.5.6.3 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 gesondert ausgesprochen. Die Einleitung von Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer bzw. dessen zielgerichtete Versickerung in den Untergrund stellt eine Gewässerbenutzung dar, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Als solche bedürfen 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. § 11 Abs. 2 und § 14 Abs. 3 bis 5 WHG gelten entsprechend, § 15 Abs. 2 WHG.

3.5.6.4 Erlaubnisvoraussetzungen

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 Vorschriften ergeben, § 3 Nr. 10 WHG. Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist in diesem

Zusammenhang weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als intaktes Trinkwasserreservoir auch für die Zukunft erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2000, Rn. 471). 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 gering gehalten 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 AbwV. 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.

Die Gestattung wird gemäß § 15 Abs. 1 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt, da für die Gewässerbenutzungen ein öffentliches Interesse, bzw. zumindest ein berechtigtes Interesse des Vorhabenträgers besteht. Es liegt im öffentlichen Interesse, die infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der BAB A70 erforderlichen Gewässerbenutzungen durch den staatlichen Vorhabenträger gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern.

Nach § 15 Abs. 2 WHG sind Rechtsgrundlage für Inhalts- und Nebenbestimmungen zur gehobenen Erlaubnis die §§ 12 Abs. 1 Nr. 1, 13 Abs. 1 und 2 WHG. Inhalts- und Nebenbestimmungen sind nicht nur aus Allgemeinwohlgründen, sondern auch zu dem Zweck zulässig, nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen, § 13 Abs. 1 WHG. Der gesetzliche Vorbehalt für nachträgliche Inhalts- und Nebenbestimmungen zur Erlaubnis ergibt sich aus § 13 Abs. 1 und 2 WHG. Ist zu erwarten, dass die Gewässerbenutzung auf das Recht eines anderen nachteilig einwirkt und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf die gehobene Erlaubnis nur erteilt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Inhalts- oder Nebenbestimmungen vermieden oder ausgeglichen werden. Ist dies nicht möglich, so darf die gehobene Erlaubnis gleichwohl erteilt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern. Der Betroffene ist in diesem Fall zu entschädigen, § 14 Abs. 3 i. V. m. § 15 Abs. 2 WHG.

Unter Zugrundelegung der dargestellten Voraussetzungen konnte die gehobene Erlaubnis vorliegend erteilt werden.

Die Planungsmaßnahme ist in insgesamt sechs Entwässerungsabschnitte aufgeteilt (siehe Unterlage 18.1 und Punkt C 3.5.6.1).

Es ist vorgesehen, das auf den befestigten Flächen des Planungsabschnittes anfallende Wasser, getrennt vom Oberflächenwasser außerhalb befestigter Flächen in Rinnen, Mulden, Gräben und Rohrleitungen zu fassen und abzuleiten. Damit können die neuen erforderlichen Behandlungsanlagen wirtschaftlich dimensioniert werden.

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 Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung" (RAS Ew, Ausgabe 2005) berücksichtigt. Art und Umfang der notwendigen Wasserbehandlungsanlagen werden gemäß den "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" (Merkblatt DWA-M 153, Ausgabe August 2007) und dem Arbeitsblatt DWA-A 117 zur Bemessung von Regenrückhalteräumen (Ausgabe April 2006) festgelegt.

Es erfolgt eine Reinigung des anfallenden Fahrbahnoberflächenwassers in Absetzbecken (ASB) nach den Vorgaben der „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung“ (RAS-EW, Ausgabe 2005) sowie der „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ (Merkblatt DWA-M 153, Ausgabe 2007). Die Vorgaben der maßgeblichen ATV-Merkblätter wurden bei der Bemessung der Anlagen berücksichtigt. Diese Sedimentationsanlagen mit Dauerstau erhalten eine Abdichtung aus Beton. Zusätzlich wird im Absetzbecken für den Havariefall eine Ölrückhaltung für bis zu 30 m³ Leichtflüssigkeit vorgesehen. Nach RAS-Ew ist aus wasserwirtschaftlichen und ökologischen Gründen eine weitgehende Versickerung von Straßenoberflächenwasser vor Ort anzustreben, soweit dies den Umständen entsprechend möglich ist. Aufgrund vorhandener Flächen südlich der BAB wird im vorliegenden Planungsabschnitt eine Versickerung von Oberflächenwasser vorgesehen. Die Sickerbecken gewährleisten im Sinne des DWA-M 153 eine breitflächige Versickerung und durch die mind. 20 cm bewachsene Oberbodenschicht bzw. die vorgeschaltete Reinigung in Absetzbecken eine zur Einleitung ins Grundwasser ausreichende Reinigung der Niederschlagsabflüsse.

Das bei Starkregenereignissen überschüssige Wasser, welches von den Versickerungsanlagen nicht mehr gefasst werden kann, wird in den Vorfluter Seebach (= Einleitstelle E1 bei Betr.-km 62,514, siehe Unterlage 5, Blatt 2) geleitet. Notüberläufe sind in allen geplanten Sickeranlagen vorhanden, wodurch immer eine schadlose Ableitung in Richtung Seebach möglich ist. Im Bestand wird das anfallende Oberflächenwasser ohne vorherige Behandlung in Absetzbecken über Gräben dem Vorfluter Seebach zugeführt. Die Gräben im Bestand dienen als Versickerungsgräben. Sie sind im Vergleich zum geplanten Neubau kleiner

dimensioniert. In den Systemskizzen der Unterlage 8.2 wird die Behandlung des Straßenoberflächenwassers in den Absetz- und Sickerbecken dargestellt. Zudem sind in den Höhenplänen (Unterlage 6, Blatt 1 bis 4) die Entwässerungseinrichtungen abgebildet. Vorhandene Durchlässe und Querungen unter der BAB werden entsprechend angepasst bzw. verlegt. Detaillierte Ausführungen zu den wassertechnischen Untersuchungen können der Unterlage 18 entnommen werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die geplanten Maßnahmen zusammenfassend im Überblick:

Name	Art	geplante Maßnahme	Rückstauvo- lumen ge- plant	Vorfluter (Einleitestelle)
SM 63-1L	Sickermulde	Neubau	126 m ³	Grundwasser (E5)
ASB 63-1R	Absetzbecken	Neubau		
SB 63-1R	Sickerbecken	Neubau	624 m ³	Grundwasser (E4 + E3)
ASB 62-2R	Absetzbecken	Neubau		
SB 62-2R	Sickerbecken	Neubau	343 m ³	Grundwasser (E3) Seebach (E1)
ASB 62-1R	Absetzbecken	Neubau		
SB 62-1R	Sickerbecken	Neubau	144 m ³	Grundwasser (E2) Seebach (E1)

Die Ergebnisse der Berechnung der Wassermengen und die Bemessung der Absetz- und Versickerungsanlagen sind in der Unterlage 18.1 enthalten.

Durch die Zunahme an versiegelter Fläche ergeben sich zwar Veränderungen im Oberflächen- und Grundwasserhaushalt. Die Tiefgründung der Bauwerke 63a und 63b sowie das Absetzbecken ASB 62-1R binden in das Grundwasser ein. Erhebliche bau- oder anlagebedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser sind jedoch nicht zu erwarten.

Durch die Reinigungswirkung der Absetzbecken minimiert sich vielmehr künftig der Eintrag von Schadstoffen in Grund- und Oberflächengewässer. Durch die gedrosselte Abgabe des Wassers aus den Rückhaltebecken werden die natürlichen Vorfluter künftig vor Überlastung geschützt.

3.5.6.5 Wasserrahmenrichtlinie

Das vorgesehene Abwasserbeseitigungskonzept entspricht auch den in § 27 WHG genannten Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer. Gemäß § 27 WHG sind oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung des Gewässerzustands oder -potenzials vermieden wird (Verschlechterungsverbot). Diese Regelung stellt die nationale Umsetzung des Artikels 4 Abs. 1 Buchstabe a Nr. i der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) dar.

Dieser bestimmt, dass in Bezug auf die Umsetzung der in den Bewirtschaftungsplänen für die Einzugsgebiete festgelegten Maßnahmenprogramme bei Oberflächengewässern gilt, dass die Mitgliedstaaten, vorbehaltlich der Anwendung der Absätze 6 und 7 und unbeschadet des Absatzes 8, die notwendigen Maßnahmen durchführen, um eine Verschlechterung des Zustands aller Oberflächenwasserkörper zu verhindern.

Nach § 27 WHG ist bei der Erteilung einer Erlaubnis oder Bewilligung nach der Regelung des § 12 WHG nachzuweisen, dass durch die Baumaßnahme keine schädlichen Gewässerveränderungen gemäß § 3 Nr. 10 WHG zu erwarten sind. Unabhängig vom Verschlechterungsverbot ist auch das Verbesserungsgebot bzw. Zielerreichungsgebot gemäß § 27 WHG zu prüfen und sicherzustellen, dass das Vorhaben die Erreichung eines guten ökologischen Zustands bzw. Potentials des betroffenen Wasserkörpers nicht gefährdet.

Vorfluter des hiesigen Vorhabens ist der Seebach. Der Seebach ist Bestandteil des Flusswasserkörpers 2_F112 „Leitenbach, Gründleinsbach, Seebach“.

In der Planunterlage 18.2 wird der Nachweis gemäß den vorläufigen Hinweisen für die Beurteilung von Einwirkungen auf Oberflächengewässer im Zusammenhang mit Neubau- und Änderungsmaßnahmen an Straßen, insbesondere zum Verschlechterungsverbot nach § 27 WHG (Bay. Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz und Bay. Staatsministerium des Innern, Bau und Verkehr, Schreiben vom 15.11.2017, ergänzt durch Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz und des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 07.11.2022) geführt. Das Ergebnis der durchgeführten Vorprüfung ergab folgendes: Durch das planfestgestellte Bauvorhaben wird die Chloridkonzentration an der (fiktiven, gesammelten) Einleitungsstelle in den Aubach von 71,8 mg/l (Vorbelastung) auf 90 mg/l (Endbelastung) erhöht. Der Orientierungswert für die Vorprüfung (Spitzenbelastung < 200 mg/l) wird eingehalten. Der (ökologische) Zustand des Oberflächenwasserkörpers wird damit nicht verschlechtert oder nachteilig verändert. Eine Verschlechterung hinsichtlich des Gewässerzustands und des Bewirtschaftungsziels ist für den Seebach damit nicht zu erwarten, sodass dem Verschlechterungsverbot des Zustandes von Oberflächengewässern gemäß der Wasserrahmenrichtlinie Rechnung getragen wird

Zudem ist aufgrund der untergeordneten Auswirkung der Einleitung auf den Grundwasserkörper weder eine Beeinträchtigung der Bewirtschaftungsziele noch gegebenenfalls eine Verschlechterung nach § 47 WHG zu erwarten.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass entwässerungsbedingt weder eine qualitative Verschlechterung der Gewässergüte noch eine merkliche Abflussverschärfung zu erwarten ist. Zu der beantragten wasserrechtlichen Erlaubnis für die o. g. Gewässerbenutzungen haben das Landratsamt Bamberg und die Stadt Bamberg (Untere Wasserrechtsbehörden) ihr Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG grundsätzlich erteilt, soweit die vom WWA Kronach als allgemein amtlichen Sachverständigen und die von der Fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft der Stadt Bamberg für erforderlich gehaltenen Inhalts- und Nebenbestimmungen berücksichtigt werden (Schreiben vom 15.04.2021 und 26.03.2021). Die unter Ziffer 4.3 in Teil A dieses Beschlusses aufgenommenen Erlaubnisbedingungen und -auflagen sind nach pflichtgemäßem Ermessen, insbesondere im öffentlichen Interesse und zur Vermeidung oder zum Ausgleich nachteiliger Wirkungen für Dritte, geeignet, erforderlich und angemessen (§ 13 Abs. 1 WHG)

3.5.6.6 Einwendungen und Stellungnahmen zur Thematik Gewässerschutz

Der gutachterlichen Stellungnahme des WWA Kronach vom 09.03.2021, Az.: 2-4354.1 BA-2834/2021, wurde, soweit es um dem Vorhabenträger aufzuerlegende Verpflichtungen geht, vollumfänglich entsprochen, A.3.5 und 4.3. Zudem wurden die Vorgaben der §§ 78f. WHG aufgenommen.

Die unter Teil A Ziffern 3.5 und 4.3 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflagen beruhen auf § 13 WHG und tragen insoweit der gutachterlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach vom 09.03.2021, Az.: 2-4354.1 BA-2834/2021 und der Stellungnahmen der beteiligten Wasserrechtsbehörden Rechnung. Einer gesonderten Bauabnahme gemäß Art. 61 BayWG bedarf es im vorliegenden Fall nicht, da die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern, Außenstelle Bayreuth (noch) über das entsprechend qualifizierte Fachpersonal im Sinne des Art. 61 Abs. 2 Satz 2 BayWG verfügt.

Die gehobene Erlaubnis wird wie oben bereits ausgeführt gemäß § 19 WHG nur anlässlich des Planfeststellungsverfahrens und auch nur im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserrechtsbehörde erteilt. Das Einvernehmen wurde durch das Landratsamt Bamberg und die Stadt Bamberg grundsätzlich erteilt, soweit die vom WWA Kronach als allgemein amtlichen Sachverständigen und die von der Fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft der Stadt Bamberg für erforderlich gehaltenen Inhalts- und Nebenbestimmungen berücksichtigt werden. Die Regierung von Oberfranken hat die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen weitestgehend übernommen. Zur Frage einer möglichen Befristung wurde das Sachgebiet 52 beteiligt, dabei wurden weitere Vorschläge formuliert und in den Beschluss übernommen.

Soweit vom Wasserwirtschaftsamt Kronach die Aufnahme eines allgemeinen Auflagenvorbehaltes gefordert wurde, wird dieser Forderung jedoch nach Abwägung aller Gesichtspunkte nicht gefolgt. Im Falle nachteiliger Wirkungen des Vorhabens sind Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 Abs. 1 WHG von Gesetzes wegen auch nachträglich zulässig, so dass ein entsprechender Auflagenvorbehalt nicht erforderlich ist. Der Auflagenvorbehalt nach § 10 WHG alter Fassung, nunmehr geregelt in § 14 Abs. 5 WHG, regelt den Fall, dass sich im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung oder der gehobenen Erlaubnis nicht feststellen lässt, ob und in welchem Maße nachteilige Wirkungen eintreten werden; diese müssen aber zumindest plausibel dargetan sein. Solange dies nicht der Fall ist, ist die pauschale Aufnahme eines Verfahrensvorbehaltes nicht erforderlich. Die nicht auszuschließende Möglichkeit behaupteter Nachteile begründet alleine noch keinen Regelungsanspruch. Ein rein vorsorglich verfügter Entscheidungsvorbehalt wäre somit rechtswidrig. Das Wasserwirtschaftsamt Kronach kam bei der gutachtlichen Bewertung des Vorhabens aus wasserwirtschaftlicher Sicht zum Ergebnis, dass die Prüfung keine Notwendigkeit von wesentlichen Änderungen oder Ergänzungen bei der Bemessung und Konstruktion der Abwasseranlagen einschließlich zugehöriger Sonderbauwerke ergab. Mit den gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung, Ableitung und Behandlung des Abwassers besteht Einverständnis. Eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit ist bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßem Betrieb nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen (Prüfbemerkungen) nicht zu erwarten. Durch die Einleitungen ist eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften nicht zu erwarten. Die Grundsätze gemäß § 6 WHG werden beachtet. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken. Da die erteilte gehobene Erlaubnis gemäß § 19 WHG auch nur anlässlich des Planfeststellungsverfahrens und auch nur mit Einvernehmen mit der zuständigen Wasserrechtsbehörde erteilt wird, unterliegt sie nicht der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung und verfügt damit auch nicht über die starke Bindungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses. Damit bleiben insbesondere nachträgliche Entscheidungen bzw. weitergehende Anforderungen aus fachlicher Sicht an die erteilte wasserrechtliche Erlaubnis jederzeit möglich (§ 19 Abs. 4 WHG). Zudem ermöglicht auch § 13 Abs. 1 WHG jederzeit, nachträglich weitergehende Anforderungen an die Abwasserbeseitigung zu stellen.

Auch die vom WWA Kronach vorgeschlagene Befristung der erteilten gehobenen Erlaubnis auf 20 Jahre nach Art. 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG wurde nach Abwägung der dafür und dagegen sprechenden Gesichtspunkte nicht aufgenommen.

Nachdem der Betrieb des angepassten Trassenabschnitts – und damit auch dessen Oberflächenwasserbeseitigung – auf eine unbefristete Dauer angelegt ist, ist eine Befristung nicht angezeigt.

Die wasserrechtliche Erlaubnis unterliegt zudem wie oben schon ausgeführt nicht der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung und verfügt auch nicht über die starke Bindungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses. Damit bleiben insbesondere nachträgliche Entscheidungen bzw. weitergehende Anforderungen aus fachlicher Sicht an die erteilte wasserrechtliche Erlaubnis jederzeit möglich, § 19 Abs. 4 WHG. Weiterhin ermöglicht auch § 13 Abs. 1 WHG jederzeit, nachträglich weitergehende Anforderungen an die Abwasserbeseitigung zu stellen. Die Befristung der erteilten Erlaubnis ist dafür nicht erforderlich. Dies wird auch durch die allgemeine Vorgabe Ziffer 2.1.8.2 der Verwaltungsvorschriften zum Vollzug des Wasserrechts (VWWas) nicht in Frage gestellt. Demnach sind Erlaubnis und Bewilligung zwar grundsätzlich zu befristen. Die Regelung ist jedoch für Ausnahmen durch die zuständige Rechtsbehörde offen. Da nachträgliche Anordnungen vorliegend jederzeit möglich sind (s.o.) und es sich um eine für die Allgemeinheit bedeutsame Infrastrukturanlage handelt, deren besondere Stellung auch Ziffer 2.1.10.1 VWWas verdeutlicht („Für die Einleitung von Straßenabwässern ist in der Regel ein öffentliches Interesse bei Bundesfernstraßen, Staatsstraßen und Straßen mit mehr als zwei Fahrstreifen gegeben“), wird die gehobene Erlaubnis hier nach Abwägung der dafür und dagegen sprechenden Umstände abweichend von oben genanntem Grundsatz für die gesamte Nutzungsdauer der Anlage erteilt. Daneben besteht das Bedürfnis einer regelmäßigen, durch eine Befristung angestoßene Überprüfung der Entwässerungsanlagen auch deshalb nicht, weil der Vorhabenträger selbst an Recht und Gesetz gebunden ist und über entsprechend fachkundiges Personal verfügt. Eine regelmäßige Überprüfung und ggf. Anpassung ist damit ausreichend sichergestellt.

Soweit der Beregnungsverband Bamberg ausführt, dass kein weiteres Wasser in den Seebach eingeleitet werden darf, da die Entwässerungsgräben der Gärtnerflur mit Drainagen keine Erhöhung des Wasserspiegels mehr verkraften, ist die Einwendung zurückzuweisen.

Der Vorhabenträger macht in seiner Stellungnahme, deren Ausführungen sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, geltend, dass die Einleitung des Oberflächenwassers erst nach Reinigung in vorgeschalteten Regenwasserbehandlungsanlagen (Absetzbecken) erfolgt. Gegenüber der derzeitigen Bewässerung wird das Wasser vorwiegend ins Grundwasser über Sickerbecken zugeleitet. Nur die Menge, die nicht versickert werden kann, wird in den Seebach geleitet. Es handelt sich dabei um insgesamt 200 l/s. Gegenüber der bestehenden Situation ohne Behandlung der Oberflächenwässer stellt die Neuordnung der Entwässerung eine erhebliche Verbesserung dar, da bisher 505 l/s in den Seebach eingeleitet wurden.

Eine Beeinträchtigung oder Erhöhung der Boden- und Grundwasserhaushalte durch die Maßnahmen wird nicht erwartet. Dies ist auch der gutachterlichen Stellungnahme des WWA Kronach zu entnehmen, das bei der Prüfung der Planungsunterlagen keine Notwendigkeit von wesentlichen Änderungen oder Ergänzungen gesehen hat.

Der weiteren Einwendung des Beregnungsverbandes bezüglich seines Leitungsnetzes wurde durch die Auflage A 3.8.4.3.2 Rechnung getragen.

Zu den Einwendungen der Bamberger Service Betriebe vom 20.03.2021 ist folgendes auszuführen:

- a) Das Oberflächenwasser der Autobahn des durch die Trassenanpassung betroffenen Abschnitts (Bau-km 62+620 bis 64+180) wird derzeit ohne Regenwasserbehandlungsanlage in den Seebach geleitet. Diese undurchlässige Fläche A_u beträgt derzeit ca. 43 ha. Nur die Menge, die nicht versickert werden kann, wird in den Seebach geleitet. Es handelt sich dabei künftig um insgesamt 200 l/s. Gegenüber der bestehenden Situation ohne Behandlung der Oberflächenwasser stellt die Neuordnung der Entwässerung eine erhebliche Verbesserung dar, da bisher 505 l/s in den Seebach eingeleitet wurden. Verschlechterungen der hydraulischen Verhältnisse im Seebach sind daher nicht zu befürchten.
- b) Das WWA Kronach führt in seinem Gutachten vom 09.03.2021 unter Punkt 3.2 "Anforderungen an die Abwasseranlagen" aus, dass es übergangsweise noch Nachweise nach DWA-M 153 akzeptiert.
- c) Die Wassermengen der einzelnen Einzugsgebiete wurden, wie durch den Vorhabenträger in der Planunterlage 18.1 beschrieben, auf Basis der Daten des KOSTRA-DWD-2000 berechnet. Die Ergebnisse sind jeweils für die Einzugsgebiete 1 bis 6 in den Tabellen unter Punkt 1.1 Ermittlungen der Wassermengen aufgezeigt. Allerdings wurden die weiteren Berechnungen durch den Vorhabenträger mit den Programmen des LFU durchgeführt. Diese haben den KOSTRA-DWD-2010R hinterlegt. Dieses Vorgehen wurde durch das WWA Kronach nicht ausdrücklich bemängelt, da sich im Bereich der für die Siedlungsentwässerung relevanten Regenereignisse (kurze bis mittlere Dauerwasserstufen und geringe Jährlichkeiten) lediglich Änderungen ergeben würden, die sich noch innerhalb des statistischen Toleranzbereichs (+/- 15 %) bewegen.
- d) Die Bemessungsregenspende für den Lastfall $r_{5,100}$ war mit 334,2 l/(s*ha) nicht richtig angegeben und wurde auf 575,4 l/(s*ha) korrigiert.
- e) Die angeschlossene undurchlässige Fläche A_u ist für jeden Entwässerungsabschnitt in der Unterlage 18.1 Punkt 6 im Unterpunkt 1.1 ermittelt worden. Die entsprechenden Tabellen weisen jeweils die gesamte Wassermenge Q und die Gesamtfläche A_u aus.
- f) Der Planfeststellungsabschnitt beginnt westlich der AS Bamberg-Hafen bei Betr.-km 61,096, da dies der Abschnittsbeginn (Bau-km 61+135) für das ehemalige Planfeststellungsverfahren für den Neubau der BAB A70 war.

Die lärmtechnischen Überprüfungen zum nachträglichen Lärmschutz wurden durch den Vorhabenträger für den gesamten ehemaligen Planfeststellungsabschnitt durchgeführt.

Von Bau-km 61+096 bis 62+620 gibt es keine baulichen Änderungen an der Strecke der A70. Dieser Bereich liegt außerhalb des Trassenanpassungsbereiches. Es ändert sich demnach im Hinblick auf die Entwässerungssituation nichts. In diesem Bereich bleibt es bei der bisherigen wasserrechtlich genehmigten Einleitung.

- g) Die Maßnahme an den Mittelkappen des Bauwerks BW 62d führt zu keiner Beeinträchtigung des Abflusses des Seebachs. Die Forderung hinsichtlich der Sicherstellung der ständigen Gewährleistung der Vorflut in allen Bauphasen wurde unter Punkt A. 4.3.17 als Auflage berücksichtigt.
- h) Die geplante und derzeit im Bau befindliche Druckleitung von Kemmern zur Kläranlage Bamberg wurde im Lageplan Unterlage 5 Blatt 1 T nachgetragen. Nachdem die Trassenanpassung im Bereich zwischen der AS Hallstadt und der AS Bamberg geplant ist, sind Kollisionspunkte mit der Druckleitung an der AS Bamberg-Hafen auszuschließen.

3.5.6.7 Wasserwirtschaft in der Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die unter A.3.5 und A 4.3 ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen und die vom Vorhabenträger erteilten Zusagen hinreichend Rechnung getragen. Es ist davon auszugehen, dass keine nachteilige, sondern vielmehr eine positive Veränderung der wasserwirtschaftlichen Situation gegenüber dem Bestand eintreten wird. Der amtliche Sachverständige kommt in seinem Gutachten daher abschließend zu dem Ergebnis, dass gegen das Vorhaben aus wasserwirtschaftlicher Sicht bei Beachtung der Auflagen keine Bedenken bestehen. Insgesamt stehen die Belange der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher dem beantragten Straßenbauvorhaben nicht entgegen.

3.5.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Die Bestandsstrecke der A 70 verläuft außerhalb von Ortsbereichen in freier Flur. Demnach liegt es auf der Hand, dass beim verkehrsgerechten Ausbau einer Bestandsstrecke sowie im vorliegenden Fall der Errichtung von Lärmschutzwänden und -wällen aus zwingenden Gründen des öffentlichen Wohles Grundstücke in freier Natur beansprucht werden, die in erster Linie land- und forstwirtschaftlich genutzt werden.

Die Ausführung des planfestgestellten Straßenbauvorhabens beansprucht landwirtschaftliche Nutzflächen in einem Umfang von mehr als 5,6 ha. Dieser Gesamtbedarf teilt sich auf in Flächen für die Realisierung von Ausgleichs-, und

Ersatzmaßnahmen in Höhe von 4,3 ha sowie weitere 1,3 ha Acker- und Grünland, die für die vorübergehende Inanspruchnahme benötigt werden.

Der konkrete Flächenbedarf ist in den Planunterlagen 10.1 und 10.2 dargestellt.

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

Der o.g. Bedarf besteht angesichts verkehrlicher Notwendigkeiten und der Beachtung weiterer öffentlicher Belange (Naturschutz, u.a.) tatsächlich im beantragten Umfang. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass der Vorhabenträger gezielt bereits im Eigentum der öffentlichen Hand stehende Flächen überplant hat, soweit dies fachlich(-rechtlich) sinnvoll und zulässig ist. Der Inanspruchnahme privater landwirtschaftlich genutzter Flächen kann nicht schon dadurch begegnet werden, dass auf Teile des Vorhabens – insbesondere auf naturschutzfachlich notwendige Ausgleichsmaßnahmen – verzichtet wird. Schlüssigkeit und Gesetzmäßigkeit der Planung hängen davon ab, dass die vorhabenbedingten Eingriffe vollständig ausgeglichen werden.

Eine Minderung der Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen ist nicht möglich. Der Vorhabenträger hat bereits nur landwirtschaftliche Flächen in seinem Eigentum bzw. im Eigentum der öffentlichen Hand für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen genutzt.

Die verbleibende Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlicher Flächen für beispielsweise Baustellenfahrzeuge etc. ist unvermeidbar. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass das Bauvorhaben mit den Belangen der Land- und Forstwirtschaft vereinbar ist. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass dies nachteilige Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von dem geplanten Bauvorhaben betroffenen Raum auslösen könnte, sind nicht erkennbar und wurden im Anhörungsverfahren auch nicht vorgebracht.

3.5.7.1 Vorhabenauswirkungen und Schutzvorkehrungen

Mit Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Teil A.3.7.1 bis 3.7.14 des Beschlusstextes wurden fachliche Belange der Land- und Forstwirtschaft in dem von der Planfeststellungsbehörde zur Minimierung entstehender Beeinträchtigungen für erforderlich gehaltenen Umfang berücksichtigt.

Diese Auflagen berücksichtigen die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der beteiligten land- und forstwirtschaftlichen Fachbehörden und gewährleisten, dass eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche bzw. forstwirtschaftliche

schaftliche Bewirtschaftungsmöglichkeit der an das Bauvorhaben angrenzenden Flächen sowohl während als auch nach Beendigung der Bauarbeiten sichergestellt wird, und dass insbesondere eine Vernässung land- bzw. forstwirtschaftlicher Nutzflächen als Folge der Baumaßnahme nicht eintritt.

Da hierzu auch die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit vorhandener Drainagen gehört (Auflage A.3.7.2), sind nachteilige Auswirkungen auf die benachbarten landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht zu erwarten. Die Durchführung eines Meliorationsprojektes und damit die Verbesserung des derzeitigen Zustandes dieser landwirtschaftlichen Flächen ist hingegen nicht Aufgabe des Vorhabenträgers und kann daher von ihm auch nicht gefordert werden.

Wie bereits vorstehend unter Teil C.3.5.7 erwähnt, war es in diesem Verfahren auch nicht möglich, den Gesamtumfang des notwendigen landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes zu verringern.

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

Falls bei der Verwirklichung der planfestgestellten Straßenausbaumaßnahme vorhandene Grundstücksdrainagen angeschnitten werden, werden diese möglichst frühzeitig wieder funktionsfähig angeschlossen (vgl. hierzu auch Auflage A.3.7.2 unter Teil A des Beschlusstextes).

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

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

Der Bayerische Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberfranken, Bamberg weist darauf hin, dass sich im Laufe des letzten Jahrhunderts die wenigen noch aktiven landwirtschaftlichen Betriebe im Bereich Bamberg-Hallstadt auf den Anbau von hochwertigen Gemüse- und Obstarten spezialisiert haben. Sie erreichen mit der Bewirtschaftung von sehr wenigen Flächen einen überdurchschnittlich hohen Erlös pro Flächeneinheit, der Ihnen auch heutzutage noch den Fortbestand Ihrer Betriebe sichert. Umso intensiver werden allerdings auch diese wenigen stadtnahen Restflächen im Bereich Bamberg-Hallstadt genutzt. Diese Besonderheit ist der maßgebliche Aspekt bei den Einwänden des Bauernverbands.

Der Bayerische Bauernverband wünscht, dass die dauerhafte Zufahrt der landwirtschaftlichen Flächen und Hofstellen gesichert ist. Zudem wird gefordert, dass die Verwendung der Unterführung BW62f auf Höhe des "Fliederwegs" für landwirtschaftliche Fahrzeuge zum Anfahren von Flächen südlich der BAB A 70 mit der bisherigen Durchfahrtshöhe von 3,7 m jederzeit, auch während der Zeit des Abbruchs und Ersatzneubaus sicherzustellen ist. Alternativ muss eine adäquate alternative Zufahrtsmöglichkeit während des Neubaus des Brückenbauwerks zur Verfügung stehen.

Dem Wunsch auf Sicherstellung der Anfahrt zu den bewirtschafteten Flächen und Hofstellen wird durch den Vorhabenträger soweit möglich entsprochen. Dies wird auch in Auflage 3.7.1 nochmals durch die Planfeststellungsbehörde festgehalten. Der weiteren Forderung der jederzeitigen Sicherstellung der Verwendung der Unterführung BW62f auf Höhe des "Fliederwegs" für landwirtschaftliche Fahrzeuge zum Anfahren von Flächen südlich der BAB A70 mit der bisherigen Durchfahrtshöhe von 3,7 m in der Abbruchphase kann nicht entsprochen werden. Nach den Ausführungen des Vorhabenträgers in dessen Stellungnahme vom 18.10.2021, denen sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, ist es in den Hauptbauphasen aus Sicherheitsgründen nicht möglich, für die Verkehrsteilnehmer eine Durchfahrt zu gewährleisten, da das Bauwerk 62f vollständig abgerissen wird. Die Durchfahrt während der eigentlichen Bauphasen wird jedoch durch Auflage 3.7.10 im Abschnitt A des Beschlusses sichergestellt.

Weiterhin fordert der Bayerische Bauernverband, dass der Kompensationsausgleich um 100.000 Wertpunkte nach der Bayerischen Kompensationsverordnung reduziert wird und der restliche dann noch erforderliche Ausgleich durch die Nutzung von institutionell gesicherten Ökopunkten erfolgt. Alternativ wird zumindest eine Reduzierung der Wertepunkte auf das für die Maßnahme geforderte Mindestmaß von 195.716 Wertpunkten in Form von produktionsintegrierten Kompensationsmaßnahmen (PIK-Maßnahmen) gefordert. Ebenso fordert der Bayerische Bauernverband eine Einbeziehung der Böschungstreifen entlang der BAB A70 als Ausgleichs- und Ersatzflächen für den Natur- und Artenschutz in vollem Umfang, um die alternativen Kompensationsflächen im Bereich von landwirtschaftlich genutzten Flächen weiter zu reduzieren.

Diese Einwände wurden durch die Planfeststellungsbehörde geprüft, sind jedoch zurückzuweisen.

Zwar sind die vorgeschlagenen PIK-Maßnahmen oftmals geeignet, die Erfordernisse des Naturschutzes mit dem Bedürfnis nach Erhalt landwirtschaftlicher Nutzfläche zu verbinden. PIK-Maßnahmen werden als Ausgleichsmaßnahmen für den Habitat- und Artenschutz in der Regel angewendet bei Beeinträchtigungen von Offenlandarten wie Feldlerchen, Rebhühnern, Braunkehlchen, Greifvögeln oder bestimmten Reptilienarten. Diese Arten sind auch betroffen.

Jedoch befinden sich alle Flurstücke der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen bereits im Eigentum des Vorhabenträgers. Die Nutzung und damit die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen in privatem Eigentum im Rahmen von PIK-Maßnahmen oder dinglicher Sicherung für Kompensationsmaßnahmen wurde daher durch den Vorhabenträger nicht vorgesehen und ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht erforderlich.

Auf Grundlage des § 8 Abs. 7 BayKompV sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig auf geeigneten, einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücksflächen die im Eigentum des Vorhabenträgers stehen, zu verwirklichen. Diese Maßgabe wird durch den Vorhabenträger somit auch umgesetzt.

Die vorgesehenen Flächen werden mit der vorgelegten Planung (Planunterlagen 9.2) bereits vollständig beplant um durch eine fachgerechte Pflege und Entwicklung im Gesamtkontext das angestrebte Entwicklungsziel sicherstellen zu können. Der Kompensationsumfang ist hier höher als der Kompensationsbedarf. Der dabei resultierende Überschuss von 74.786 Wertpunkten soll in einem Ökokonto gesichert und für weitere Projekte des Vorhabenträgers zur Verfügung stehen. Dies wirkt sich auch positiv auf spätere Projekte des Vorhabenträgers und die dadurch berührten Belange aus.

Eine weitere Minderung der Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen im bewerteten Gesamtumfang von 270.502 Wertpunkten ist damit nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht notwendig. Der Vorhabenträger hat nur landwirtschaftliche Flächen in seinem Eigentum bzw. im Eigentum der öffentlichen Hand für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen genutzt. Eine annehmbare Alternativlösung, die die vor allem landwirtschaftlich genutzten Grundstücke nicht oder nur in geringerem Umfang in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere nicht im Eigentum des Vorhabenträgers stehende Grundstücke nicht mindestens in gleichem Umfang zu beeinträchtigen, besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht. Der Flächenbedarf für die Straße ist durch den bestandsorientierten Ausbau gering gehalten. Agrarstrukturelle Belange wurden berücksichtigt.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass das Sachgebiet 60 der Regierung von Oberfranken (Landwirtschaft, Agrarstruktur) keine Einwände gegen das Vorhaben erhoben wurden. Auch die beteiligten Naturschutzbehörden begrüßen das Ausgleichs- und Kompensationskonzept des Vorhabenträgers.

Auf die Flächen mit den Flurnummern 1085 bis 1091 der Gemarkung Hallstadt im Rahmen der vorübergehenden Inanspruchnahme für die Baustelleneinrichtung kann durch den Vorhabenträger auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht verzichtet werden, da aufgrund der herrschenden Platzverhältnisse im Plangebiet keine anderen Grundstücke in der erforderlichen Größe vorhanden sind. Der Vorhabenträger sagt in seiner Stellungnahme vom

18.10.2021 zu, dass nach der Inanspruchnahme der Flächen der Ursprungszustand der Flächen nach Abschluss der Arbeiten wiederhergestellt wird. Bodenverdichtungen im Untergrund werden soweit möglich vermieden. Zur Lastenverteilung werden durch den Vorhabenträger geeignete Maßnahmen getroffen.

Bezüglich möglicher Schäden wird nach Zusage des Vorhabenträgers vor Beginn der Arbeiten sowie am Ende eine Beweissicherung mit Veränderungsfeststellung durchgeführt, das dabei eingesetzte Sachverständigenbüro soll gemeinsam bestimmt werden. Dies beinhaltet auch die Entnahme zu Bodenproben. Die Beseitigung der dabei festgestellten Schäden sowie die Kosten der Beweissicherung gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in private Eigentumsflächen sowie in das Pachtverhältnis werden, auch soweit die entsprechenden Flächen nur temporär während der Bauzeit in Anspruch genommen werden, darüber hinaus im Wege der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens ausgeglichen.

Die Steilböschung auf der Südseite der A70 ist als bewehrte Erde mit einer Gabionenoptik vorgesehen. Es besteht nach den plausiblen Angaben des Vorhabenträgers keine Gefahr von Erosionen oder der Abspülung von Oberboden, Steinen und Geröll. Eine zusätzliche Hangsicherung ist daher nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

Die weiteren Einwendungen des Bayerischen Bauernverbands wurden unter Abschnitt A 3.7.1 bis 3.7.15 als Auflagen aufgenommen und damit berücksichtigt.

3.5.7.3 Land- und Forstwirtschaft in der Abwägung

Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs, der menschlichen Gesundheit, des Natur- und Landschaftschutzes und der überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerter Erhaltung des Besitzstandes bzw. der derzeit landwirtschaftlich genutzten Grundstücke, ist damit das Interesse an den nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen und Trassenanpassung mit Ersatzneubau von drei Brückenbauwerken höher zu bewerten als das Interesse der Landwirtschaft oder einzelner Betroffener an der Erhaltung ihrer Grundstücke. Das Straßenbauvorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehenden Flächen nicht zu verwirklichen. 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 nur in geringerem Umfang in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens in gleichem Umfang zu beeinträchtigen, besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht. Agrarstrukturelle Belange wurden berücksichtigt. Einzelheiten des Grunderwerbs, wie z.B.

die Bereitstellung von Tauschland, und die Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen bleiben dem nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten

Das Vorhaben ist damit zusammenfassend unter Berücksichtigung der genannten Auflagen insgesamt mit den Belangen der Land- und Forstwirtschaft vereinbar. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit der Maßnahme bei sachgerechter Bewertung aller geltend gemachten Belange nicht möglich. Gleichwohl werden die Nachteile für die Landwirtschaft nicht verkannt und mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt. Sie wiegen allerdings nicht die Argumente auf, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, und stellen die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage

3.5.8 Fischerei

Zu dem öffentlichen Belang der Fischerei hat die Fachberatung für Fischerei des Bezirks Oberfranken (im Folgenden: Fischereifachberatung) mit Schreiben vom 15.03.2021 Stellung genommen.

Die Fischereifachberatung legt dar, dass das Vorhaben negative Auswirkungen auf die aquatischen Lebensgemeinschaften sowie die Ausübung der Fischerei im durch das Vorhaben betroffenen Seebach haben kann. Im Seebach kommen unter anderem die Bachforelle, der Gründling, die Schmerle, und der Neunstachelige Stichling (das einzige in Oberfranken bekannte Vorkommen) vor. Deren Lebensgrundlagen sind bei der Umsetzung des Vorhabens zu berücksichtigen. Der Zustand der Fischfauna ist dagegen nur mäßig.

Aufgrund der möglichen negativen Auswirkungen sind dem Vorhabenträger Schutzauflagen zu machen.

Die unter Teil A Ziffern 3.6.1 bis 3.6.12 des Beschlusstextes aufgenommenen Nebenbestimmungen tragen der Stellungnahme der Fischereifachberatung vom 15.03.2021 Rechnung und berücksichtigen die Belange der Fischerei.

3.5.9 Denkmalpflege

Zu den denkmalpflegerischen Belangen hat das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege Stellung genommen und dabei keine Einwände erhoben (Schreiben vom 12.05.2021).

Bau- und Kunstdenkmale seien im Planungsraum nicht berührt. Im Untersuchungsraum ist jedoch ein vermutetes Bodendenkmal (Inv. Nr. V-4-6031-0018) aufgrund der Nähe zu einem hallstattzeitlichen Einzelfund eingetragen worden. In diesem Bereich ist daher eine Baggerprospektion, die durch eine archäologische Fachfirma ausgeführt wird, erforderlich.

Das Baudenkmal frühneuzeitliches Siechenhaus sowie das umgebende Areal des Baudenkmal ist als Bodendenkmal (Inv. Nr. D-4-6031-0230) eingetragen, da hier eine spätmittelalterliche Vorbebauung angenommen werden kann.

Da die Baumaßnahmen unmittelbar an den unter Schutz stehenden Bereich eingreifen, ist besondere Vorsicht beim Bodenabtrag erforderlich. Eine archäologische Begleitung ist im Randbereich des Bodendenkmals beim Bodenabtrag und bei Bodeneingriffen daher auf knapp 400 Metern Länge erforderlich.

Der Vorhabenträger gab in seiner Stellungnahme vom 18.10.2021 dahingehend an, dass die Flächen der Vermutung ausschließlich für die Baustelleneinrichtung vorgesehen seien. Abgesehen von einem eventuellen, teilweisen Abschieben des Oberbodens würde nicht in das Erdreich eingegriffen werden.

Darüber hinaus ist eine archäologische Begleitung vorab in den Bereichen der Vermutung und des Bodendenkmals durchzuführen. In der Vermutung ist vor dem Baubeginn eine archäologische Untersuchung und gegebenenfalls eine Ausgrabung durchzuführen, die durch den Vorhabenträger mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf von 4 Monaten zu beauftragen sind.

Die gegebenenfalls notwendigen Schutzmaßnahmen von Bodendenkmälern sind unter der fachlichen Aufsicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege durchzuführen (Art. 12 BayDSchG) und in der Regel durch den Vorhabenträger zu veranlassen und zu finanzieren. Durch die Berücksichtigung, Planung und Umsetzung der archäologischen Sicherungsmaßnahmen, die dem Bau vorgreifend und/oder baubegleitend ausgeführt werden können, wird für den Vorhabenträger Planungssicherheit erreicht.

Ein weiteres Ziel ist, dass die durch die Baumaßnahmen bedrohten Bodendenkmäler vor ihrer Zerstörung dokumentiert und auf diese Weise zumindest als Archivquelle erhalten werden (Art. 1, 7 und 8 BayDSchG). Es wurde dem Vorhabenträger angeraten, sich frühzeitig mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege in Verbindung zu setzen und den Ablauf zu planen.

Die unter Teil A Ziffer 3.8.1 des Beschlusstextes aufgenommenen Nebenbestimmungen tragen der Stellungnahme des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege vom 12.05.2021 Rechnung und berücksichtigen denkmalpflegerische Belange.

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 Bayer. Landesamt für Denkmalpflege über den Umgang mit Bodendenkmälern beim Straßenbau vom 26.10.2010, Az.: IIB2/IID3-0752.3-001/07.

3.6 Sonstige öffentliche Belange

3.6.1 Belange der Leitungsträger

Den Belangen der Leitungsträger wurde mit diversen Schutz- und Informationspflichten Rechnung getragen. In der Planfeststellung ist nur über das "Ob" und "Wie" einer Leitungssicherung, -anpassung und -verlegung zu entscheiden, nicht jedoch über die damit verbundenen Kosten. Soweit sich Leitungsträger mit den in der Planunterlage 11 T -Regelungsverzeichnis- beantragten Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine weiteren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen unter A.3.2 wird verwiesen. Mit diesen Regelungen wird den Belangen der beteiligten Leitungsträger in ausreichendem Umfang Rechnung getragen. Eine Übersicht über die im Vorhabenbereich vorhandenen und ggfs. zu sichernden und/oder zu verlegenden Ver- und Versorgungsleitungen ist im Erläuterungsbericht -Planunterlage 1 T- enthalten. In Planunterlage 11 T Regelungsverzeichnis- sind die entsprechenden Leitungen unter lfd. Nrn. 4.1 bis 4.16 aufgeführt. Den Stellungnahmen und den darin enthaltenen Forderungen der beteiligten Träger von Versorgungsleitungen, der Deutschen Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 11.03.2021), der PLEdoc GmbH, Essen (Schreiben vom 11.05.2021 Az. 20210300181), der Bayernwerk Netz GmbH (Schreiben vom 04.05.2021 Az. BAGE-DNLL KS-23749), der Stadtwerke Bamberg (Schreiben vom 15.04.2021 und 01.08.2022 Az. N-GP – BEH und N-PB - BEH), der NGN Fiber Network KG (E-Mail vom 25.02.2021) sowie der Vodafone GmbH (E-Mail vom 11.05.2021) wurde durch Aufnahme der Nebenbestimmungen unter A.3.2.1 bis A.3.2.6 Rechnung getragen. Die Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH sind dabei in den festgestellten Planunterlagen (Planunterlage 11, lfd. Nrn. 4.3, 4.4, 4.7, 4.11 und 4.12 RV) vollständig erfasst und deren Stellungnahme unter A 3.2.1 Rechnung getragen. Unter Auflage 3.2.2 wurde die Stellungnahme der Vodafone GmbH erfasst. Mit den umfangreichen Regelungen in A.3.2.3 und A 3.2.4 wurde weiterhin den Stellungnahme der Bayernwerk Netz GmbH und der PLEdoc GmbH umfassend entsprochen. Mit den Auflagen A.3.2.5 und A 3.2.6 sowie A.3.8.4.5.4 wurden die im Verfahren geäußerten Belange der Stadtwerke Bamberg und der NGN Fiber Network KG berücksichtigt.

Die TenneT TSO GmbH äußerte mit E-Mail vom 09.04.2021 keine Einwände gegen die Maßnahmen, da ihre Belange durch diese nicht berührt werden

3.6.2 Belange der Stadt Hallstadt

Die Stadt Hallstadt bittet in ihrem Stadtratsbeschluss vom 28.04.2021, die beabsichtigte Baustelleneinrichtung auf der Flurnummer 757, Gemarkung Hallstadt, auf ein anderes geeignetes Grundstück zu verlegen.

Aufgrund der beengten Situation im unmittelbaren Bereich des Bauwerks BW63a (Unterführung der ICE-Trasse) bietet sich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde keine andere Fläche für die Baustelleneinrichtung in der notwendigen Größe an.

Daher wird die Bitte der Stadt Hallstadt zurückgewiesen.

Mit der Auflage 3.8.4.5.3 unter Teil A des Beschlusstextes wurde dem Wunsch entsprochen, die Stadt Hallstadt bei den weiteren Planungen und der Baustellenentwicklung zu beteiligen.

3.6.3 Belange des Eisenbahnverkehrs

Die unter Teil A.3.8.4.4 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflagen berücksichtigt die Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Nürnberg, vom 19.04.2021 Nr. 65144-651pt/009-2021 # 144. Die unter Teil A 3.8.4.2 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflagen berücksichtigt die Stellungnahme der Deutschen Bahn AG, DB-Immobilien-Region Süd, 80339 München vom 14.05.2021, Az. TOEB-MÜN-21-94784.

3.7 Würdigung und Abwägung privater Belange

3.7.1 Flächenverlust, Existenzgefährdung

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. Letztlich waren jedoch Defizite in allen Bereichen der eingangs geschilderten Zielsetzung als nachrangig einzuordnen. Das Vorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von überwiegend landwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehender Grundstücksflächen nicht zu verwirklichen. Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs und des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerter Erhaltung des Besitzstandes bzw. der derzeit land- oder forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke war das Interesse an den vorgesehenen Maßnahmen 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 land- und forstwirtschaftlich 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 aufgeworfenen Einzelfragen (z.B. Ausgleich von Wertminderungen, Bewirtschaftungsschwierigkeiten, 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.3.9.1 handelt es sich somit auch nicht um eine echte Auflage, sondern lediglich um einen Hinweis auf die enteignungsrechtliche Verpflichtung, sich ergebende unwirtschaftliche Restflächen mit zu erwerben. Erst im Grunderwerbsverfahren kann auch verbindlich entschieden werden, ob eine Restfläche unwirtschaftlich ist oder nicht. Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend den genannten Rahmenbedingungen im Planfeststellungsverfahren lediglich den ausdrücklich geltend gemachten und mit entsprechenden Nachweisen belegten Existenzgefährdungen nachzugehen, da für manche landwirtschaftlichen und/oder forstwirtschaftlichen Betriebe der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen kann. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und Art. 12 des Grundgesetzes), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe berührt. Nach den Agrarberichten 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.

Aus dem vorhabenbedingten Landentzug allein kann allerdings auf das Eintreten einer Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes nicht geschlossen werden. Hierfür sind noch weitere detaillierte Angaben, z.B. über die derzeitige Struktur des betroffenen Betriebes in Form eines betriebswirtschaftlichen Gutachtens und evtl. weitere Erhebungen und Nachweise erforderlich.

Soweit der Einwander P4, der Pächter und Eigentümer von im Rahmen der Maßnahme in Anspruch zu nehmender Grundstücke, nur allgemein geltend gemacht hat, die vorhabenbedingte Landinanspruchnahme betreffe seinen landwirtschaftlichen Betrieb in existenzieller Weise, da auf den Flächen intensiver

Gemüseanbau praktiziert werden kann, konnte dies nicht als stichhaltige Einwendung im Sinne der Prüfung des Eintretens einer möglichen Existenzgefährdung zugrunde gelegt werden. Insoweit wurde in derartigen Fällen davon ausgegangen, dass es in Folge der notwendigen Flächeninanspruchnahme beim Bau des planfestgestellten Straßenneubauabschnittes nicht zum Eintritt einer Existenzgefährdung kommt.

In diesen Fällen sind die sich aus der erforderlichen Grundinanspruchnahme ergebenden Regelungen und Folgen, wie z.B. die Bereitstellung evtl. Ersatzgrundstücke oder auch sonstiger Nebenentschädigungen, in den nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen zu klären.

Macht ein Betroffener nicht die zur Ermittlung einer geltend gemachten Existenzgefährdung erforderlichen Angaben bzw. verweigert er die dazu erforderlichen Angaben, so kann er sich auch in einem evtl. gerichtlichen Verfahren nach dem Grundsatz von Treu und Glauben nicht auf eine unzureichende Berücksichtigung dieser seiner privaten Belange berufen (vgl. BVerwG vom 05.10.1990, Az. 4 C B 1-90, NVwZ-RR 1991, S. 129 oder BayVGH vom 19.10.1993, Az. 8 A 93.40002, juris). Die Planfeststellungsbehörde muss sich dann mit einer überschlägigen Bestandsaufnahme anhand der Flächenverhältnisse begnügen oder zum Mittel der Wahrunterstellung greifen.

Die Frage einer Existenzgefährdung land- oder forstwirtschaftlicher Betriebe als Folge der Landinanspruchnahme durch die Straßenbaumaßnahme beurteilt sich nach dem zu erzielenden Betriebserfolg vor und nach dem Eingriff. Reicht er auch nach dem Eingriff langfristig aus, um die Existenz der Betriebsinhaber zu sichern, ist er auch weiterhin existenzfähig. Neben dem unmittelbaren Verlust bewirtschafteter Flächen finden dabei auch mittelbare Beeinträchtigungen der betrieblichen Entwicklungs- und Ertragsfähigkeit des Betriebes Eingang, wie sie etwa in Um- und Mehrwegen zu sehen sind. In die Abwägung einzustellen sind daher nicht allein schlichte Substanzverluste, sondern auch strukturelle Beeinträchtigungen des Betriebes als von der Planung hervorgerufene Konflikte.

In der Regel setzt die Annahme einer Existenzgefährdung voraus, dass der betroffene landwirtschaftliche Betrieb vor dem Eingriff dem Kriterium eines Vollerwerbsbetriebes entspricht, also einem Betrieb im Sinne der Bestimmungen des Gesetzes für Altersversorgung in der Landwirtschaft (GAL). Stellt ein Nebenerwerbsbetrieb eine nachhaltige und relevante Einkommensquelle dar, ist allerdings auch er zu berücksichtigen (BayVGH, Urteil vom 09.09.2014, Az. 8 A 13.0047, juris). Nach betriebs- und landwirtschaftlichen Gesichtspunkten, die auch im Planfeststellungsverfahren den Maßstab bilden, liegt ein Vollerwerbsbetrieb dann vor, wenn er bei ortsüblicher und ordnungsgemäßer Bewirtschaftung in der Lage ist, ein Bewirtschaftungsergebnis (Betriebsgewinn) zu erzielen, das den angemessenen Lebensunterhalt der Bewirtschafteterfamilie und eine Eigenkapitalbildung ermöglicht, die eine längerfristige Betriebsentwicklung gewährleistet.

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 Vollerwerbsbetriebes 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 das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch das Vorhaben außer Acht gelassen), ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen.

Des Weiteren führt das BVerwG im o.g. Urteil aus, dass bei einem Betrieb, der einem wenige Jahre vor dem Eintritt in das Rentenalter stehenden Landwirt voraussichtlich bis zum Eintritt in das Rentenalter eine ausreichende -möglicherweise nur bescheidenen Ansprüchen genügende- Lebensgrundlage vermittelt, betriebswirtschaftliche Kategorien wie Eigenkapitalbildung oder Faktorentlohnung bei der Beurteilung der Existenzfähigkeit keine oder nur eine untergeordnete Rolle spielen dürfe, wenn ein solcher Betrieb derzeit und auf absehbare Zeit immerhin eingeschränkt existenzfähig ist, und dass auch berücksichtigt werden müsse, dass evtl. Zahlungsansprüche des Betroffenen in der Höhe schwanken und Agrarbeihilfen in der Vergangenheit wechselhaften agrarpolitischen Entscheidungen der Europäischen Union unterworfen waren. Dies ändere aber nichts daran, dass sie trotzdem im Rahmen einer betriebswirtschaftlichen Begutachtung zu berücksichtigen sind.

Wird ein Betrieb durch die Planfeststellung beeinträchtigt, kann die Frage der Ersatzlandbereitstellung im Rahmen planerischer Abwägung rechtliche Bedeutung erlangen, wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist und dem Vorhabenträger Ersatzland zur Verfügung steht. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, dem Eigentümer auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen. Zeichnet sich hingegen ohne eine Landabfindung letztlich eine Existenzvernichtung ab, so muss die Behörde dies als zu beachtenden privaten Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in ihre Abwägung einstellen. Sie darf nicht die Augen vor der Tragweite ihrer Entscheidung verschließen, wenn sie zur Verwirklichung der Planungsziele die Zerstörung einer wirtschaftlichen Existenz in Kauf nimmt. Ist in einem derartigen Fall die Frage der Existenzvernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung ausschlaggebend, muss sich die Planfeststellungsbehörde darüber Klarheit verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Denn dies

kann - anders als bei einer Geldentschädigung - für das Gewicht, welches sie dem privaten Belang im Rahmen ihrer Abwägung beimisst, von Bedeutung sein. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings dann nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde keinen Zweifel daran lässt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis einer Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 A 18/98, juris).

Die nach den vorstehenden Kriterien von der Planfeststellungsbehörde vorgenommene Überprüfung der im Anhörungsverfahren geltend gemachten Einwendungen hinsichtlich des Ausmaßes der den Einzelnen treffenden Landinanspruchnahme hat ergeben, dass es in keinem Fall zu einer existenziellen Beeinträchtigung bzw. Vernichtung eines derzeit bestehenden land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes durch die geplanten Maßnahmen kommen wird. Doch selbst dann, wenn es im Einzelfall dennoch zu einer Existenzgefährdung eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes kommen würde, wofür derzeit keinerlei Anhaltspunkte vorliegen, wären die für die Verwirklichung des Bauvorhabens im planfestgestellten Umfang sprechenden Interessen der Allgemeinheit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als so gewichtig einzustufen, dass sie sich gegen die entgegenstehenden privaten Belange, ggf. sogar bis hin zu einer einzelnen Existenzvernichtung durchsetzen würden, solange dadurch nicht die örtliche landwirtschaftliche Struktur zerstört würde. Dieser Fall wird hier jedoch -wie angeführt- mit höchster Wahrscheinlichkeit nicht eintreten.

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

3.7.2 Ersatzlandbereitstellung

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

Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann der Eigentümer auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen werden.

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

3.7.3 Einzelne Einwender

3.7.3.1 Einwender P3, P4, P5, P6 und P7

Die Einwender P4, P5, P6 und P7 sind Eigentümer von im Rahmen der Baumaßnahmen beanspruchten landwirtschaftlich genutzten Grundstücken. Der Einwender P3 ist der Eigentümer eines im Rahmen der Baumaßnahmen beanspruchten gewerblich genutzten Grundstücks.

Nach Überprüfung der Einwendungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass der Eingriff in das Eigentumsrecht der Einwender geringer wiegt als der Nutzen des hier planfestgestellten Vorhabens.

Nach der Inanspruchnahme wird der Ursprungszustand der Flächen nach Abschluss der Arbeiten wiederhergestellt. Dies wird auch durch die Auflagen 3.7.11 und 3.9.4 unter Teil A des Beschlusses sichergestellt. Bodenverdichtungen werden soweit möglich vermieden, dies ist auch unter anderem in Auflage 3.3.9 und 3.9.4 unter Teil A des Beschlusses festgehalten. Zur Lastenverteilung werden zum Beispiel dort wo Baufahrzeuge fahren oder abgestellt werden, geeignete Maßnahmen durch den Vorhabenträger getroffen. Zudem wird bezüglich möglicher Schäden ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt, vgl. auch Auflagen 3.7.12 und 3.9.4 unter Teil A des Beschlusses.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Allerdings werden unwirtschaftliche Restflächen, die sich bei Ausführung des Vorhabens ergeben, vom Vorhabenträger mit erworben, soweit dies der Eigentümer wünscht (siehe hierzu auch Auflage A.3.9.1).

Über Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in den gesonderten Grunderwerbsverhandlungen bzw. Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Soweit der Einwender P7 bittet, eine andere Fläche für die Inanspruchnahme zu nutzen, kann dieser Bitte nicht entsprochen werden. Das Straßenbauvorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehenden Flächen nicht zu verwirklichen. 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 nur in geringerem Umfang in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens in gleichem Umfang zu beeinträchtigen, besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht.

Hinsichtlich der Bitte des Einwenders P7 um Bereitstellung einer geeigneten Ersatzfläche wird auf Punkt C 3.6.2 verwiesen.

Den weiteren Einwendungen der privaten Einwender wurde durch die Auflagen 3.9.2 und 3.9.3 in Teil A dieses Beschlusses Rechnung getragen.

3.7.3.2 Einwender P2

Der Einwender P2 ist Eigentümer der Flurnummer 757 (Stadt Hallstadt, Gemarkung Hallstadt), die vorübergehend für die Ausführung der Bauarbeiten in Anspruch genommen werden muss.

Der Einwender macht geltend, durch die Inanspruchnahme des oben genannten Grundstücks in seinen Eigentumsrechten verletzt zu sein.

Der Einwender plante, im Laufe des Jahres 2021 einen Teil der Grundstücksfläche zu verkaufen. Dieser Bereich erstreckt sich auf der gesamten Länge des südlichen Teils des Grundstückes und somit entlang der Autobahn A70.

Die geplante Einrichtung eines Baustellenbereichs im Umfang von 2.000 m² auf dem Grundstück des Einwenders sei als massive Beeinträchtigung in dem Veräußerungsprozess zu werten und schränke die zukünftige Entwicklung des Grundstückes zeitweise ein.

Im Rahmen der planerischen Abwägung wiegt ein unmittelbarer Eingriff in Grundeigentum grundsätzlich schwerer als ein bloß mittelbarer Eigentumseingriff. Besonders hohes Gewicht kommt einem unmittelbaren Eingriff in Grundeigentum dann zu, wenn es den Grundrechtsschutz des Art. 14 GG genießt.

Die Eigentumsgarantie soll dem Träger des Grundrechts einen Freiheitsraum im vermögensrechtlichen Bereich sichern und ihm damit eine eigenverantwortliche Gestaltung des Lebens ermöglichen. Sie schützt den konkreten Bestand an vermögenswerten Gütern und gewährleistet dem Eigentümer die grundsätzliche Verfügungsbefugnis über seine Eigentumsgegenstände (vgl. BVerfGE 100, 226 <241>; 102, 1 <15>; 105, 252 <277>). Eine allgemeine Wertgarantie vermögenswerter Rechtspositionen folgt aus ihr jedoch nicht. Art. 14 Abs. 1 GG erfasst nur Rechtspositionen, die einem Rechtssubjekt bereits zustehen, nicht aber in der Zukunft liegende Chancen und Verdienstmöglichkeiten (vgl. BVerfGE 68, 193 <222>; 102, 197 <211>; 105, 252 <277>).

Bloße Umsatz- oder Gewinnchancen werden jedenfalls vom Grundgesetz auch dann eigentumsrechtlich nicht dem geschützten Bestand des einzelnen Unternehmens zugeordnet, wenn sie für das Unternehmen von erheblicher Bedeutung sind (vgl. BVerfGE 77, 84 <118>; 81, 208 <227f.>; 105, 252 <278>).

Die betroffenen Flächen werden dem Einwender nicht dauerhaft zur Verwirklichung des Vorhabens entzogen oder sonst dauerhaft dinglich belastet (vgl. auch das Grunderwerbsverzeichnis Unterlage 10.2), sodass keine planbedingte Enteignung droht. Trotz der insoweit gegebenen unmittelbaren Betroffenheit im Grundeigentum hat der Planfeststellungsbeschluss also keine mit Blick auf Art. 14 Abs. 3 GG enteignungsrechtliche Vorwirkung. Vielmehr stellt sich die vorgesehene Inanspruchnahme des Grundstücks nur als eine Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums i. S. von Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG dar.

Dieser Eingriff ist im Vergleich zu dem Nutzen des hier planfestgestellten Vorhabens als geringer einzustufen.

Nach der Inanspruchnahme wird der Ursprungszustand der Flächen nach Abschluss der Arbeiten wiederhergestellt. Dies wird auch durch die Auflage 3.9.4 unter Teil A des Beschlusses sichergestellt. Bodenverdichtungen werden soweit möglich vermieden, dies ist unter anderem auch in Auflage 3.3.9 unter Teil A des Beschlusses festgehalten. Zur Lastenverteilung werden zum Beispiel dort wo Baufahrzeuge fahren oder abgestellt werden, geeignete Maßnahmen durch den Vorhabenträger getroffen. Zudem wird bezüglich möglicher Schäden ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt, vgl. auch Auflage 3.9.4 unter Teil A des Beschlusses. Demgegenüber handelt es sich bei dem Vorhaben um ein solches mit erheblicher Bedeutung für die Verkehrssicherheit, der menschlichen Gesundheit und des europäischen Verkehrs.

Aufgrund der beengten Situation im unmittelbaren Bereich des Bauwerks BW63a (Unterführung der ICE-Trasse) bietet sich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde keine andere Fläche für die Baustelleneinrichtung in der notwendigen Größe an.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Allerdings werden unwirtschaftliche Restflächen, die sich bei Ausführung des Vorhabens ergeben, vom Vorhabenträger mit erworben, soweit dies der Eigentümer wünscht (siehe hierzu auch Auflage A.3.9.1).

Über Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in den gesonderten Grunderwerbsverhandlungen bzw. Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

3.8 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben 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 (verbesserter Lärmschutz, Verbesserung der Wasserwirtschaft, Verbesserung der Verkehrssicherheit und Ermöglichung des viergleisigen ICE-Ausbaus) 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), Effizienz und Effektivität gegenüber der planfestgestellten Verlegungstrasse der A 70 sowie der planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen als eindeutig vorzugswürdig darstellen würde. Die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen des Vorhabens 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 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 Straßenrechtliche Entscheidungen

Eine Straße erhält die Eigenschaft einer Bundesfernstraße durch Widmung (§ 2 Abs. 1 FStrG). Voraussetzung für die Widmung ist, dass der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks ist, oder der Eigentümer und ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt hat, oder der Träger der Straßenbaulast den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung nach § 18f Abs. 1 FStrG oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt hat (§ 2 Abs. 2 FStrG).

Die Entscheidung über die Widmung kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach §§ 17 ff. FStrG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit

der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für einen neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird (§ 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG). Wird eine Bundesfernstraße, wozu auch Autobahnen zählen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG), verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Voraussetzungen des Abs. 2 vorliegen (§ 2 Abs. 6a Satz 1 FStrG). Wird im Zusammenhang mit einer vorgenannten Maßnahme der Teil der Bundesfernstraße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Straßenteil durch die Sperrung als eingezogen (§ 2 Abs. 6a Satz 2 FStrG). Die aufzulassenden Teile der BAB A70 werden also mit ihrer Sperrung eingezogen, die neuen Teile mit der Verkehrsübergabe gewidmet.

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen Straßen und Wege (Staatsstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen, Feld- und Waldwege) folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 oder Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus der Planunterlage 11 T. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort detailliert beschrieben und dargestellt. Die straßenrechtlichen Verfügungen entsprechen der Verkehrsbedeutung der Wegeverbindungen.

5 Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit

Bei den hiesigen Maßnahmen handelt es sich um eine dringend notwendige Autobahnbaumaßnahme zur Aufrechterhaltung des derzeitigen Bestandes und des ungefährdeten weiteren Betriebes dieser Autobahn im deutschen Fernstraßennetz. Diese Maßnahme ist als Bestandserhaltungsmaßnahme somit nicht als Maßnahme des vordringlichen Bedarfes im Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG, BGBl. I 1993, S. 1873) enthalten. Damit ist dieser Planfeststellungsbeschluss nicht bereits kraft gesetzlicher Regelung (§17 e Abs.2 Satz 1 FStrG) sofort vollziehbar. Im vorliegenden Fall wird dieser Planfeststellungsbeschluss gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO als im überwiegenden öffentlichen Interesse für sofort vollziehbar erklärt. Auf die Regelung in Teil A Ziffer 6 der Entscheidung wird verwiesen. Der Sofortvollzug liegt auch im öffentliche Interesse gemäß § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO, da Sperrpausen der Deutschen Bahn AG im Herbst 2023 noch für die Umsetzung dieses Bauvorhabens genutzt werden können und müssen. Das Vorhaben stellt sich als Vorhaben mit erheblicher Bedeutung auch für den europäischen Bahnverkehr dar, da die Planungen für den Neubau des Brückenbauwerks 63a eine größere lichte Höhe von mindestens 7,2m, eine lichte Weite von 29,1 m und eine Breite zwischen den Geländern von 32,10 m vorsehen. Dies ist Voraussetzung für den zeitnahen Ausbau der 4-gleisigen ICE-Strecke der Bahnlinie Bamberg-Hof, Eisenbahnstrecke Nr. 5100 (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene 8.1).

Aus diesem Grund ist es erforderlich, mit der planfestgestellten Baumaßnahme unverzüglich zu beginnen, damit diese auch in einem zeitnahen Rahmen fertiggestellt werden kann. Insofern erscheint es aus Gründen der Verkehrssicherheit, aber auch im Hinblick auf das berechnete Interesse der Anwohner der Stadt Hallstadt an einer Umsetzung der dringend erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen nicht zumutbar, ggfs. erst einen mehrjährig dauernden Rechtsstreit zu führen, bis von dem mit dieser Planfeststellung erteilten Baurecht Gebrauch gemacht werden kann. Das Interesse an der sofortigen Vollziehung überwiegt das private Aufschubinteresse.

6 **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kostenlast stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Gebühren und Auslagen sind vorliegend nicht zu erheben. Dies ergibt sich bereits aus dem Wortlaut von § 3 Abs. 3 Satz 2 FStrBAG, in dem geregelt ist, dass „das jeweilige Land... seine Kosten trägt“. Diese Regelung entspricht zugleich auch der verfassungsrechtlichen Ausgabenzuordnung, da die Planfeststellung im Auftrag des Bundes durchgeführt wird (Art. 143e Abs. 1 und 3 GG) und die den Ländern entstehenden Verwaltungsausgaben nach Art. 104a Abs. 5 GG von diesen selbst zu tragen sind.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage** beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München,
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

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 Schriftsätzen 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).

Ab 01.01.2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

Hinweise zur sofortigen Vollziehbarkeit

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraßenänderung, für die gemäß Teil A Nr. 6 des Tenors der Entscheidung die sofortige Vollziehung nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO angeordnet wurde, **hat keine aufschiebende Wirkung**. Der Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 2 Nr. 4 der VwGO **auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage** gegen diesen Planfeststellungsbeschluss **kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses**, der die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses beinhaltet, **bei dem o.g. Gericht (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, München) gestellt und begründet werden**.

**Hinweise zur Zustellung und Auslegung des
Plans**

Die unter Teil 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen können bei der Autobahn-GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern, Außenstelle Bayreuth, Wittelsbacherring 15, 95444 Bayreuth eingesehen werden.

Die Unterlagen werden bei der Stadt Bamberg und der Stadt Hallstadt auch kurzfristig ausgelegt werden. Zeit und Ort dieser Auslegung werden in den betreffenden Gemeinden jeweils ortsüblich bekannt gemacht.

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

Bayreuth, den 15.11.2022
Regierung von Oberfranken
Sachgebiet 32

Uebelhoer
Regierungsdirektor