

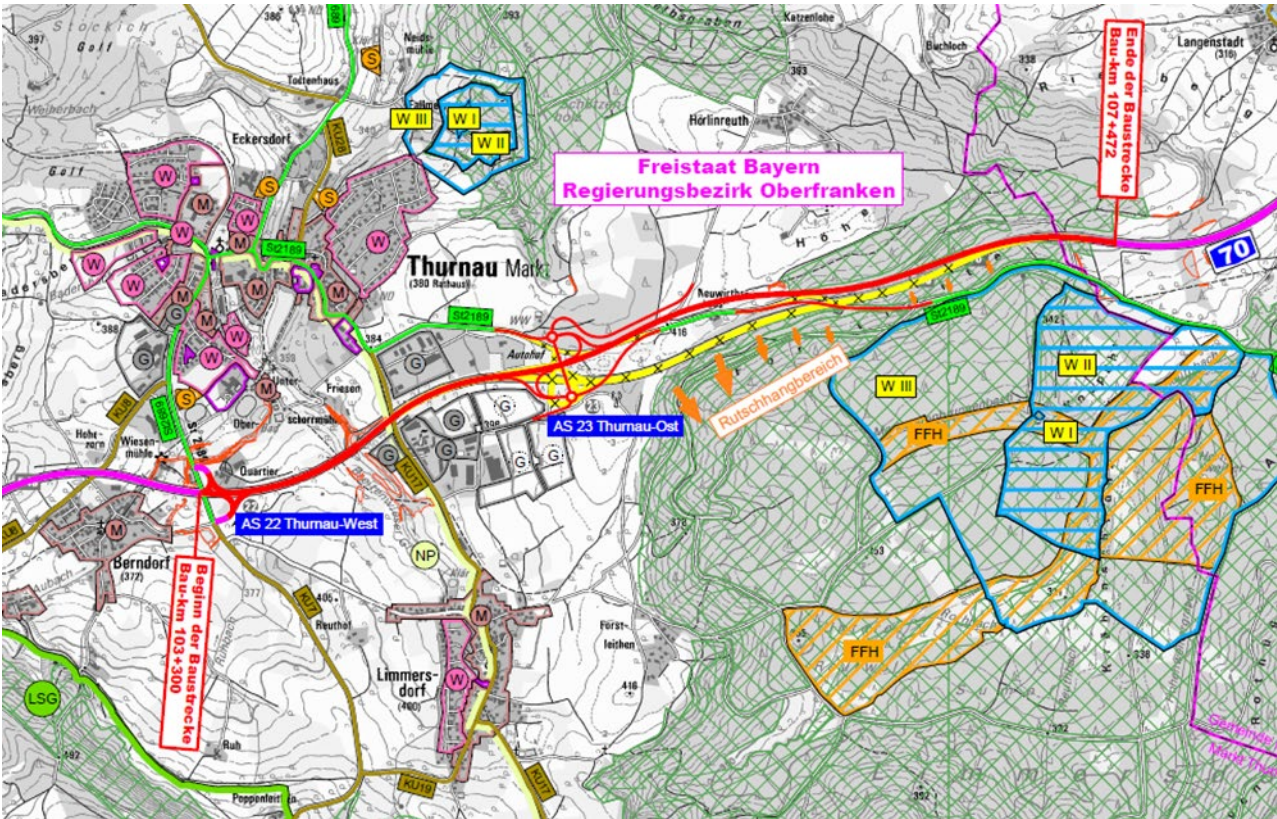


Planfeststellungsbeschluss

für die

Trassenverschiebung der BAB A 70 "Bamberg-Bayreuth" aus einem Rutschhangbereich bei Thurnau von Betr.-km 103+300 bis Betr.-km 107+472 im Abschnitt zwischen der AS Thurnau-West bis zur AS Kulmbach/Neudrossenfeld

Übersichtsplan



Inhaltsverzeichnis

	Seite
ÜBERSICHTSPLAN	2
INHALTSVERZEICHNIS	3
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	7
A. ENTSCHEIDUNG	9
1 FESTSTELLUNG DES PLANS	9
2 FESTGESTELLTE PLANUNTERLAGEN	9
3 NEBENBESTIMMUNGEN, AUSNAHMEN, BEFREIUNGEN	12
3.1 Unterrichtungspflichten	12
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen).....	16
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz	17
3.4 Verkehrslärmschutz	22
3.5 Belange der Land- und Forstwirtschaft	23
3.6 Sonstige öffentliche Belange	26
3.6.1 Bodenschutz	26
3.6.2 Denkmalschutz	27
3.6.3 Staatliches Bauamt Bayreuth.....	28
3.6.4 Belange des Landkreises Kulmbach und des Marktes Thurnau	28
3.6.5 Belange des Marktes Thurnau	29
3.7 Sonstige private Belange	29
4 WASSERRECHTLICHE ERLAUBNISSE	30
4.1 Gegenstand /Zweck	30
4.2 Plan	31
4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen	31
4.3.1 Rechtsvorschriften	31
4.3.2 Einleitungsmengen	31
4.3.3 Betrieb und Unterhaltung	32
4.3.4 Anzeigepflichten.....	32
4.3.5 Bauausführung, Sonstiges	32
5 STRAßENRECHTLICHE VERFÜGUNGEN	34
5.1 Nach FStrG	34
5.2 Nach BayStrG.....	35
6 ENTSCHEIDUNGEN ÜBER EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN.....	36
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen.....	36

6.2	Zurückweisungen	37
7	ANORDNUNG DER SOFORTIGEN VOLLZIEHBARKEIT	38
8	KOSTENENTSCHEIDUNG	38
B. SACHVERHALT		39
1	BESCHREIBUNG DES VORHABENS	39
2	VORGESCHICHTE DER PLANUNG UND VORGÄNGIGE PLANUNGSSTUFEN	41
3	ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS	42
C. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE		45
1	VERFAHRENSRECHTLICHE BEWERTUNG	45
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung)	45
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	46
1.2.1	Umweltverträglichkeitsprüfung	46
1.2.2	Verträglichkeitsprüfung in Natura 2000-Gebieten	48
2	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG	50
2.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)50	
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens	51
2.1.2	Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	54
2.1.3	Geprüfte Varianten und wesentliche Auswahlgründe	61
2.1.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	63
2.2	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG)	68
2.2.1	Schutzgut Mensch	69
2.2.2	Schutzgut Tier, Pflanzen und biologische Vielfalt	69
2.2.3	Schutzgut Fläche und Boden	72
2.2.4	Schutzgut Wasser	73
2.2.5	Schutzgut Luft und Klima	73
2.2.6	Schutzgut Landschaft	73
2.2.7	Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	74
2.3	Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen	75
3	MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG	78
3.1	Rechtsgrundlage der Planfeststellung	78
3.2	Rechtswirkungen der Planfeststellung	79
3.3	Planungsermessen	80
3.4	Planrechtfertigung bzw. Erforderlichkeit der Baumaßnahme	81
3.4.1	Defizite des Bestands und Planungsziele	81
3.4.2	Gründe für die Dringlichkeit bzw. für die Unabweisbarkeit der Trassenverlegung	83
3.4.3	Künftige Verkehrsverhältnisse auf der A 70 im Verlegungsbereich	86

3.5	Öffentliche Belange und Belange von allgemeiner Bedeutung	88
3.5.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	88
3.5.2	Planungsvarianten	89
3.5.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt).....	92
3.5.4	Behandlung der Einwendungen und Forderungen zur Ausgestaltung des Vorhabens und seiner Folgemaßnahmen	98
3.5.4.1	Trassenführung GV-Straße nach Hörlinreuth.....	99
3.5.4.2	Ausbildung der Kreisverkehre an der AS Thurnau-Ost	102
3.5.4.3	Neutrassierung der St 2189 auf der Nordseite der BAB A 70	104
3.5.5	Immissionsschutz, Bodenschutz	106
3.5.5.1	Verkehrslärmschutz	107
3.5.5.1.1	§ 50 BImSchG – Trassierung, Gradiente usw.....	108
3.5.5.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge.....	108
3.5.5.1.3	Verkehrslärmberechnung.....	109
3.5.5.1.4	Beurteilung und Ergebnis.....	111
3.5.5.1.5	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz	117
3.5.5.2	Schadstoffbelastung.....	119
3.5.5.3	Bodenschutz	122
3.5.6	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	123
3.5.6.1	Verbote	123
3.5.6.2	Schutzgebiete, geschützte Flächen und allgemeiner Artenschutz	123
3.5.6.3	Besonderer und strenger Artenschutz.....	125
3.5.6.3.1	Zugriffsverbote	125
3.5.6.3.2	Prüfmethodik	126
3.5.6.3.3	Konfliktanalyse und Ergebnis.....	127
3.5.6.4	Berücksichtigung der Naturschutzbelange.....	134
3.5.6.5	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	136
3.5.6.5.1	Eingriffsregelung	136
3.5.6.5.2	Beurteilung der (Un-)Vermeidbarkeit des Eingriffs	137
3.5.6.5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung.....	138
3.5.6.5.4	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation	148
3.5.7	Gewässerschutz	151
3.5.7.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	152
3.5.7.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	154
3.5.7.3	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen mit wasserwirtschaftlichem Bezug.....	156
3.5.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	159
3.5.8.1	Vorhabenauswirkungen und Schutzvorkehrungen.....	162
3.5.8.2	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Land- und Forstwirtschaft 164	
3.5.8.2.1	Sachgebiet 60 der Regierung von Oberfranken -Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft.....	164
3.5.8.2.2	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth, Bereich Forsten	166
3.5.8.2.3	Bayerische Staatsforsten AöR, Forstbetrieb Nordhalben.....	167
3.5.8.2.4	Bayerischer Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberfranken, Bamberg	167
3.5.8.2.5	Bezirk Oberfranken -Fachberatung für Fischerei-	169
3.5.9	Sonstige öffentliche Belange.....	170
3.5.9.1	Träger von Versorgungsanlagen.....	170
3.5.9.2	Denkmalschutz	171
3.5.9.3	Staatliches Bauamt Bayreuth.....	172
3.5.9.4	Belange des Landkreises Kulmbach und des Landratsamtes Kulmbach.....	172
3.5.9.5	Belange des Marktes Thurnau	173
3.5.9.6	Belange der Gemeinde Neudrossenfeld	174
3.6	Private Einwendungen	174
3.6.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	174
3.6.1.1	Flächenverlust, Existenzgefährdung	175
3.6.1.2	Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen	180

3.6.1.2.1	Übernahme von Restflächen.....	180
3.6.1.2.2	Ersatzlandbereitstellung.....	181
3.6.1.2.3	Umwege.....	181
3.6.1.2.4	Nachteile durch Bepflanzung	182
3.6.2	Einzelne Einwender	182
3.6.2.1	Eigentümer von vorgesehenen Kompensationsmaßnahmenflächen	183
3.6.2.2	Pächter von vorgesehenen Kompensationsmaßnahmenflächen	183
3.6.2.3	Einwender P 1.1 bis P 1.4.....	184
3.6.2.4	Einwender P 2 und P 3	185
3.6.2.5	Einwender P 9.....	186
3.6.2.6	Einwender P 13.....	187
3.7	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....	188
3.8	Gesamtergebnis der Abwägung.....	188
4	SOFORTIGE VOLLZIEHBARKEIT	189
5	KOSTENENTSCHEIDUNG	190
	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG:	191

Abkürzungsverzeichnis

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

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

Die Regierung von Oberfranken erlässt folgenden Planfeststellungsbeschluss:

A. Entscheidung

1 Feststellung des Plans

Der Plan für die Trassenverschiebung der Bundesautobahn A 70 "Bamberg-Bayreuth" aus einem Rutschhangbereich bei Thurnau von Betr.-km 103+300 bis Betr.-km 107+472 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Thurnau-West bis zur Anschlussstelle Kulmbach/Neudrossenfeld im Gebiet des Marktes Thurnau und der Gemeinde Neudrossenfeld, beide Landkreis Kulmbach, 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 umfasst folgende Unterlagen:

Unterlagen	Blatt	Bezeichnung	Maßstab	Ordner
Teil A Vorhabensbeschreibung				
1 T		Erläuterungsbericht mit Anlage UVP-Bericht		
Teil B Planteil				
2		Übersichtskarte	1 : 100 000	Ordner 1 von 3
3		Übersichtslagepläne		
	1	Übersichtsplan	1 : 25 000	
	2	Luftbildplan West	1 : 5 000	
	3	Luftbildplan Ost	1 : 5 000	
4		Übersichtshöhenplan		
	1	Lageplan von Betr.-km 103,300 bis Betr.-km 107,472	1 : 25.000/2.500	
5		Lagepläne		
	1	Bau-km 102+720 bis 104+000	1 : 1.000	
	2	Bau-km 104+000 bis 105+270	1 : 1.000	
	3	Bau-km 105+270 bis 106+500	1 : 1.000	
	4	Bau-km 106+500 bis 107+700	1 : 1.000	
	5	Bau-km 107+700 bis 108+600 – Seitendeponie Langenstadt	1 : 1.000	
	6	Einleitungsstelle Außengebietswässer Markgrafenbrunnenbach	1 : 1.000	
	7	Bau-km 109+650 bis 110+370 – Seitendeponie Igelsreuth	1 : 1.000	
	8	Bau-km 111+000 bis 111+700 – Seitendeponie AS Kulmbach/Neudrossenfeld	1 : 1.000	
6		Höhenpläne		
6.1		BAB A 70 (Achse 1)		
	1	Bau-km 102+700 bis 104+000	1 : 1 000/100	
	2	Bau-km 104+000 bis 105+270	1 : 1.000/100	
	3	Bau-km 105+270 bis 106+500	1 : 1.000/100	

6.2	4	Bau-km 106+500 bis 107+700	1 : 1.000/100		
	Anschlussstellen				
	1	AS Thurnau-West Rampe Bamberg (Achse 120) Rampe Bayreuth (Achse 110)	1 : 1 000/100		
	2	AS Thurnau-Ost, Nordost Rampe Kreisverkehr Nord nach Bamberg (Achse 20) Rampe Bayreuth nach Kreisverkehr Nord (Achse 30)	1 : 2 000/200		
	3	AS Thurnau-Ost, Südwest Rampe Kreisverkehr Süd nach Bayreuth (Achse 40) Rampe Bamberg nach Kreisverkehr Süd (Achse 50)	1 : 2.000/100		
	6.3	Kreuzende Straßen und Wege			
		1	St 2189 (Achse 21893) Abschnitt Kreisverkehr Nord in Richtung Thurnau		1 : 2.000/200
		2	St 2189 (Achse 21891) Überführung B 104b		1 : 2.000/200
	6.4	3	St 2189 (Achse 21892) Abschnitt Kreisverkehr Süd in Richtung Neudrossenfeld		1 : 2.000/200
		Parallele Straßen und Wege			
		1	GVS Hörlinreuth (Achse 500)		1 : 2.000/200
		2	öFW – Unterführung B 107a (Achse 620)		1 : 2.000/200
	3	Anbindung Gewerbegebiet Thurnau Ost (Achse 300)	1 : 2.000/200		
8	Entwässerungsmaßnahmen			Ordner 2 von 3	
	1	Lageplan der Einzugsgebiete – Bau-km 100+900 bis 104+500	1 : 5.000		
	2	Lageplan der Einzugsgebiete – Bau-km 103+800 bis 109+300	1 : 5.000		
	3 T	Entwässerungsmaßnahmen Absetz- und Regenrückhaltebecken 103-2R (Ergänzung Tauchwand und Höhenanpassung Überlaufschwelle)	1 : 250 und 500		
	4 T	Entwässerungsmaßnahmen Absetz- und Regenrückhaltebecken 104-1 R	1 : 250 und 500		
	5 T	Entwässerungsmaßnahmen Absetz- und Regenrückhaltebecken 107-1 R	1 : 250 und 500		
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen				
	9.1 T	Maßnahmenübersichtsplan	1 : 10.000		
9.2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan				
	1 T	Betr.-km 102+720 bis 104+000	1 : 1.000		
	2 T	Betr.-km 104+000 bis 105+270	1 : 1.000		
	3 T	Betr.-km 105+270 bis 106+500	1 : 1.000		
	4 T	Betr.-km 106+500 bis 107+700	1 : 1.000		
	5 T	Betr.-km 107+700 bis 108+600	1 : 1.000		
	6 T	-	1 : 1.000		
	7 T	Betr.-km 109+650 bis 110+370	1 : 1.000		
	8 T	Betr.-km 111+000 bis 111+700	1 : 1.000		
	9 T	-	1 : 1.000		
	10 T	Maßnahmen auf alter Trasse	1 : 1.000		
	11 T	Maßnahmen auf alter Trasse	1 : 1.000		
	12 T	Kompensationsmaßnahme 26 A	1 : 1.000		
	13 T	Kompensationsmaßnahme 23 A	1 : 1.000		
	14 T	Kompensationsmaßnahme 27 A	1 : 1.000		
	15 T	Kompensationsmaßnahme 28 A	1 : 1.000		
	16 T	Kompensationsmaßnahme 29 A	1 : 1.000		
17 T	Kompensationsmaßnahme 25 A	1 : 1.000			
18 T	Kompensationsmaßnahme 24 A	1 : 1.000			
19 T	Kompensationsmaßnahme 30 A	1 : 1.000			

9.3 T		Maßnahmenblätter – Maßnahmen 1 V bis 30 A		
9.4 T		Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation		
10		Grunderwerb		
10.1		Grunderwerbsplan		
	1	Bau-km 102+700 bis 104+000	1 : 1.000	
	2	Bau-km 104+000 bis 105+270	1 : 1.000	
	3	Bau-km 105+270 bis 106+500	1 : 1.000	
	4	Bau-km 106+500 bis 107+700	1 : 1.000	
	5	Bau-km 107+700 bis 108+600 – Seitendeponie Langenstadt	1 : 1.000	
	6	Einleitungsstelle Außengebietsgewässer Markgrafenbrunnenbach	1 : 1.000	
	7	Bau-km 109+650 bis 110+370 – Seitendeponie Igelsreuth	1 : 1.000	
	8	Bau-km 111+000 bis 111+700 – Seitendeponie AS Kulmbach/Neudrossenfeld	1 : 1.000	
	9	A/E-Maßnahme Gemarkung Azendorf und Menchau	1 : 1.000	
	10	A/E-Maßnahme Gemarkung Bau-km 107+564 bis 107+616	1 : 1.000	
	11	A/E-Maßnahme Gemarkung Bau-km 109+992 bis 110+051	1 : 1.000	
	12 T	A/E-Maßnahme 26 A	1 : 1.000/1 : 10.000	
	13 T	A/E.-Maßnahme 23 A	1 : 1.000/1 : 10.000	
	14 T	A/E-Maßnahme 27 A	1 : 2.000/1 : 10.000	
	15 T	A/E-Maßnahme 28 A	1 : 1.000/1 : 10.000	
	16 T	A/E-Maßnahme 29 A	1 : 1.000/1 : 10.000	
	17 T	A/E-Maßnahme 25 A	1 : 1.000/1 : 10.000	
	18 T	A/E-Maßnahme 24 A	1 : 1.000/1 : 10.000	
10.2 T		Grunderwerbsverzeichnis		
11 T		Regelungsverzeichnis		
12		Widmung, Umstufung, Einziehung		
Teil C Untersuchungen, weitere Pläne und Skizzen				
14		Straßenquerschnitte		
14.1		Ermittlung der Belastungsklasse und des frostsicheren Oberbaus		
14.2		Regelquerschnitte		
	1	BAB A 70	1 : 100	
	2	Anschlussstellenrampen	1 : 100	
	3	Kreisverkehre	1 : 100	
	4	Staatsstraße St 2189 (Achsen 21891, 21892, 21893)	1 : 100	
	5	GVS Hörlinreuth (Achse 500)	1 : 100	
	6	Anbindung Gewerbegebiet Thurnau-Ost IIC (Achse 300)	1 : 100	
	7	Öffentliche Feld- und Waldwege (öFW) Zufahrt Kompostanlage und Wasserwerk	1 : 100	
14.3		Sonderquerschnitte – Kennzeichnende Querschnitte		
	1	BAB A 70 – Bau-km 104+300	1 : 200	
	2	BAB A 70 – Bau-km 105+350	1 : 200	
	3	BAB A 70 – Bau-km 105+800	1 : 200	
	4	BAB A 70 – Bau-km 106+500	1 : 200	
	5	BAB A 70 – Bau-km 107+400	1 : 200	
17		Immissionstechnische Untersuchungen		
17.1		Isophonenplan		
	1-4	Prognose Nullfall (DTV2035/Nacht)	1 : 2.500	
17.2		Isophonenplan		
	1-4	Prognose Planfall (DTV2035/Nacht)	1 : 2.500	

Ordner 3 von 3

17.3		Ergebnistabelle der schalltechnischen Untersuchung		
17.4		Untersuchung zu den Luftschadstoffen		
18		Wassertechnische Untersuchungen		
18.1 T		Wassertechnische Erläuterungen mit Berechnungen		
18.1 T 2		Wassertechnische Erläuterungen und Berechnungen zu den Sickerflächen E6, E7 und E10		
18.2		Rechnerische Prüfung der Auswirkungen von Chloridhaltigen Einleitungen		
19		Umweltfachliche Untersuchungen		
19.1.1 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan		
19.1.2		Bestands- und Konfliktplan		
	1	Betr.-km 102+720 bis 107+500	1 : 5.000	
	2	Betr.-km 107+500 bis 111+900	1 : 5.000	
19.1.3		Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)		
19.2		FFH-Verträglichkeitsabschätzung		
20		Gutachten		
20.1		Geotechnischer Bericht		
20.2		Verkehrsgutachten		

sämtlich gefertigt bzw. aufgestellt von der Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth, unter dem Datum 15.11.2018, mit Planänderungen vom 12.04.2019 (betrifft Planunterlagen 8/3 T, 8/4 T, 8/5 T sowie Planunterlage 18.1 T), vom 19.07.2019 (Änderungen und Ergänzungen zu Planunterlage 1 T, Planunterlagen 9.1 T, 9.2.1 T bis einschließlich 9.2.9 T, Planunterlagen 9.2.10 T und 9.2.11 T, Planunterlage 9.3 T, Planunterlage 9.4 T sowie 19.1.1 T), vom August 2019 (zweite Ergänzung zu Planunterlage 9.1 T sowie Planunterlagen 9.2.12 T bis einschließlich 9.2.18 T, Ergänzung zu Planunterlage 9.4 T, Planunterlage 10.1 Blatt 12 T bis einschließlich 10.1 Blatt 18 T, Planunterlage 10.2 T und Planunterlage 11 T), vom 27.11.2019 (Planunterlage 18.1 T 2) sowie vom 21.02.2020 (Planunterlagen 9.2.19 T, 9.3 T Blatt 30 A und Ergänzung zu Planunterlage 9.4 T Seite 20).

3 Nebenbestimmungen, Ausnahmen, Befreiungen

Der Bundesrepublik Deutschland -Bundesstraßenverwaltung- werden außer den sich aus Spalte 5 des Regelungsverzeichnisses -RV- ergebenden Verpflichtungen folgende weitere Verpflichtungen auferlegt:

Hinweis:

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

3.1 Unterrichtungspflichten

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

3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Niederlassung Süd, Dieselstraße 43, 90441 Nürnberg, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungs- bzw. Verlegungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit den Straßenbaumaßnahmen entsprechend koordiniert werden können.

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

Zum Schutz der im Regelungsverzeichnis -RV- (Planunterlage 11 T) unter lfd. Nr. 4.17 näher bezeichneten Ferngasleitung DN 300 der Ferngas Netzgesellschaft mbH, Schwaig, ist die in lfd. Nr. 8.13 RV beschriebene Seitendeponie bei Igelsreuth -so sie denn im Zuge der Ausführung der Baumaßnahme überhaupt angelegt wird- so weit zu kürzen, dass der Wallfuß spätestens an der westlichen Grenze des 10 m breiten Schutzstreifens für die Ferngasleitung endet. Die sich hieraus ergebenden Anpassungen sind in der Bauausführungsplanung zu berücksichtigen.

Bei Maßnahmen zur Geländeanpassung, z. B. der Oberflächenentwässerung (ausmulden), darf im Schutzstreifenbereich der Ferngasleitung eine Rohrscheitelüberdeckung von 1 m nicht unterschritten werden. Dieser Abstand ist ggf. durch den Einbau von Betonhalbschalen, Wasserbausteinen o. ä. dauerhaft zu gewährleisten. Notwendige Kreuzungen der Gashochdruckleitung mit Entsorgungsanlagen sind lagemäßig im rechten Winkel und bei Verlegung in offener Bauweise höhenmäßig unter Einhaltung eines lichten Mindestabstandes von 0,4 m durchzuführen.

Im Schutzstreifen der Ferngasleitung dürfen aus Sicherheitsgründen keine Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder Betrieb der Leitung beeinträchtigen oder gefährden könnten. Baustelleneinrichtungsflächen jeglicher Art (Baustraßen, Material- und Maschinenlagerplätze, Erdaushub o.ä.) sind daher außerhalb der Schutzstreifenfläche anzulegen. Die von der Open Grid Europe GmbH überlassene Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen ist bei der weiteren Planung und bei der Bauausführung zu berücksichtigen.

3.1.3 Der Bayernwerk Netz GmbH, Kundencenter Kulmbach, Hermann-Limmer-Str. 9, 95326 Kulmbach

Die zwischen Betr.-km 110+200 und Betr.-km 110+300 befindliche 110-kV-Freileitung Kulmbach - Bayreuth, Leitung Nr. E84, Mast Nr. 31-32 der Bayernwerk Netz GmbH ist in den Bauausführungsplänen mit zu berücksichtigen und damit gleichzeitig die bestehende Baubeschränkungszone dieser Freileitung von jeweils 23,00 m beiderseits der Leitungssachse.

Die bei Igelsreuth vorgesehene Seitendeponie RV-Nr. 8.13 ist -so sie denn im Zuge der Ausführung der Baumaßnahme angelegt wird- am westlichen Ende sowohl zu kürzen und zusätzlich auf eine maximale Höhe von 2,50 m abzuflachen,

damit der vorgegebene Schutzzonenbereich für Freileitungen der Bayernwerk Netz GmbH (gewählt 10 m) eingehalten wird. Am östlichen Ende ist diese Seitendeponie ebenfalls so weit zu kürzen, dass die Baubeschränkungszone der vorstehend genannten 110 kV-Leitung von 23 m nicht von der Seitendeponie betroffen ist.

Bei Anpflanzungen innerhalb des Schutzzonenbereiches der Freileitungen der Bayernwerk Netz GmbH ist darauf zu achten, dass nur Gehölze mit einer maximalen Aufwuchshöhe von 2,5 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.

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.

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.

Bei Mittel- und Niederspannungsanlagen der Bayernwerk Netz GmbH müssen die Leitungstrassen jederzeit für regelmäßige Kontrollen durch Streckenbegehung zugänglich und für Fahrzeuge und Arbeitsmaschinen befahrbar sein. Der Schutzzonenbereich für Mittel- und Niederspannungskabel beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse. Abgrabungen im Mastbereich können die Standsicherheit des Mastes gefährden und sind nur mit Einverständnis der Bayernwerk Netz GmbH möglich. Die Standsicherheit der Freileitungsmaste und die Zufahrt zu den Standorten muss zu jeder Zeit gewährleistet sein. Dies gilt auch für vorübergehende Maßnahmen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Schutzzonenbereich zu 20-kV Einfachfreileitungen in der Regel beiderseits je 8,0 m zur Leitungsachse und für 20-kV-Doppelfreileitungen in der Regel beiderseits je 10,0 m zur Leitungsachse beträgt und deshalb entsprechend zu berücksichtigen ist. Aufgrund geänderter technischer Gegebenheiten können sich gegebenenfalls größere Schutzzonenbereiche ergeben.

Die im Regelungsverzeichnis -RV- unter lfd. Nrn. 4.13, 4.15, 4.16 und 4.20 in Spalte 4 enthaltene Eigentümerbezeichnung "Bayernwerk AG" ist in "Bayernwerk Netz GmbH" zu ändern.

Zusätzlich sind im Rahmen der Bauausführung hinsichtlich des Leitungsbestandes der Bayernwerk Netz GmbH noch folgende Ergänzungen und Berichtigungen vorzunehmen:

- Fehlendes Niederspannungskabel bei Bau-km 103+200

- Fehlende Transformatorstation und Niederspannungskabel bei Bau-km 104+180
- Fehlendes Niederspannungskabel bei Bau-km 104+550
- Fehlendes Niederspannungskabel bei Bau-km 105+130
- trassenferne Mittelspannungsfreileitung: Die diese Leitung betreffende Kompensationsmaßnahme 20 A entfällt gemäß Auflage A.3.3.2.2
- Transformatorenstation und Mittelspannungskabel bei Bau-km 107+300: Die Lagebezeichnung Fl.-Nr. 1128 der Gemarkung Limmersdorf, Einleitungsstelle 8, Nähe Tiefbrunnen in den Plänen ist ungenau. Bei Bedarf muss dies geortet werden.

Die Regelungen in RV-Nrn. 4.13, 4.16 und 4.20 werden wie folgt ergänzt bzw. geändert:

RV-Nr. 4.13: Die Lage des bestehenden Kabels in den Plänen ist ungenau. Bei Bedarf muss dieses geortet werden. Im Zuge der Umverlegung des Niederspannungskabels sind in Absprache mit der Bayernwerk Netz GmbH drei Leerrohre mit Durchmesser 180mm unter der neuen Trasse der A 70 zu verlegen.

RV-Nr. 4.16: Die geplante Seitendeponie RV-Nr. 8.13 darf im Bereich der Mittelspannungsfreileitung (10 m beidseitig der Leitungsachse) das Niveau des im Übersichtsplan gekennzeichneten Bezugspunktes (Straßenfläche) um nicht mehr als 2,5 m überragen.

RV-Nr. 4.20: Es handelt sich bei dem Kabel um ein Mittelspannungskabel und nicht wie aufgeführt um ein Niederspannungskabel.

Hinsichtlich der Ausführung der Bauarbeiten im Bereich von Mittel- und Niederspannungsleitungen der Bayernwerk Netz GmbH ist weiter Folgendes zu beachten:

Bei geplanten Tiefbaumaßnahmen in der Nähe von Versorgungsleitungen der Bayernwerk Netz GmbH ist vor Baubeginn eine nochmalige Einweisung auf die genaue Lage der Leitung anzufordern. Entsprechende Sicherungsmaßnahmen für diese Leitungen müssen im Zuge der weiteren Planungen festgelegt werden.

Weiterhin sind die Allgemeinen Unfallverhütungsvorschriften BGV A3 und C22, die VDE-Bestimmungen und das Merkblatt "Zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen" bei Grabarbeiten zu beachten.

Das Befahren der Kabeltrassen mit schweren Baumaschinen ist nur nach vorheriger Abstimmung mit der Bayernwerk Netz GmbH gestattet.

Wegen der erhöhten Gefährdung bei Bauarbeiten im Bereich von Strom- und Gasversorgungsanlagen sind die bauausführenden Firmen zur Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsbestimmungen (insbesondere VDE 0105, Teil 1, VDE 0210 bzw. DIN EN 50341, DIN VDE 0845 bzw. die "Technische Empfehlung

Nr. 7" der StB Kabelschutzanweisung in der jeweils gültigen Fassung) zu verpflichten. Die "Sicherheitshinweise für Arbeiten in der Nähe von Kabel-, Gas- und Freileitungen" sind ebenfalls zu beachten.

3.1.4 Dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Lindauer Gruppe, Neudrossenfeld

Soweit die Seitendeponie bei Igelsreuth gem. lfd. Nr. 8.13 überhaupt zur Ausführung kommt und nicht schon wegen der vorhandenen Ferngasleitung und der Hochspannungsleitung der Bayernwerk Netz GmbH ohnehin verkürzt wird (entsprechend den Auflagen A.3.1.2 und A.3.1.3), ist die in lfd. Nr. 4.18 RV beschriebene Wasserleitung DN 50 des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Lindauer Gruppe durch ein Überschubrohr bzw. die Verlängerung des bestehenden Überschubrohres zu sichern.

3.1.5 Der Licht- und Kraftwerke Helmbrechts GmbH, Helmbrechts

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)

3.2.1 Für die Kreuzungsbauwerke mit Gewässern sowie für die beiderseits anschließenden Gewässerbereiche werden folgende Festlegungen getroffen:

3.2.1.1 Die Baumaßnahmen sind zu einer Jahreszeit auszuführen, in der üblicherweise mit keinem oder wenig Hochwasser zu rechnen ist.

3.2.1.2 Die Baumaßnahme ist so abzuwickeln, dass eine Verunreinigung der unterliegenden Gewässerstrecken und des Vorfluters weitgehend vermieden wird. Lassen sich Abschwemmungen und Ablagerungen im Gewässer nicht vermeiden, so sind diese zu Lasten des Vorhabenträgers laufend oder spätestens nach Beendigung der Baumaßnahme zu beseitigen.

3.2.1.3 Die Sicherung der Gewässersohle und die Eingriffe in die Gewässer sind auf ein Mindestmaß zu reduzieren und naturnah zu gestalten.

3.2.1.4 Die Unterhaltung der Gewässerquerungsbauwerke sowie die Gewässerunterhaltung von 5 m oberhalb bis 5 m unterhalb des Kreuzungsbauwerkes obliegen dem Baulastträger der A 70.

3.2.2 Zu der Thematik Altlasten und Bodenschutz ist über die Auflagen A.3.6.1.1. bis A.3.6.1.6 hinaus folgende Festlegung zu beachten:

3.2.2.1 Sollten sich aufgrund organoleptischer Befunde bzw. der Ergebnisse abfallrechtlicher Untersuchungen Verdachtsmomente hinsichtlich einer schädlichen Bodenveränderung oder Grundwassergefährdung ergeben, ist eine gutachterliche bodenschutzrechtliche Bewertung durchzuführen (Sickerwasserprognose), die Not-

wendigkeit weiterer Maßnahmen zu bewerten und mit den Fachbehörden abzustimmen. Ggf. sind hierfür weitere, insbesondere Eluatuntersuchungen erforderlich.

3.2.3 Hinsichtlich der ausreichenden Berücksichtigung des Trinkwasserschutzes für die Erdarbeiten zur Änderung des Vorflutgrabens im Entwässerungsabschnitt EA 8 (Ifd. Nr. 3.15 RV) sind folgende Festlegungen und Maßgaben zu beachten:

3.2.3.1 Die Maßnahme ist in Abstimmung mit dem Markt Thurnau als zuständigem Wasserversorger durchzuführen.

3.2.3.2 Der Brunnen III der Wasserversorgungsanlage Thurnau ist in Absprache mit dem Fachbereich Gesundheitswesen des Landratsamtes Kulmbach regelmäßig zu beproben.

3.2.3.3 Die Baustelleneinrichtung ist außerhalb des Wasserschutzgebiets anzulegen.

3.2.3.4 Das Lagern und Umfüllen von wassergefährdenden Flüssigkeiten hat nur außerhalb des Wasserschutzgebietes zu erfolgen.

3.2.3.5 Maschinen und Fahrzeuge dürfen nur außerhalb des Wasserschutzgebietes betankt, gewartet, gereinigt und abgestellt werden.

3.2.3.6 Zur Durchführung der Bauarbeiten darf nur qualifiziertes, mit der Durchführung von Baumaßnahmen im Wasserschutzgebiet vertrautes Fachpersonal eingesetzt werden.

3.2.3.7 Grundwasser darf durch die Baumaßnahmen nicht angeschnitten werden. Sollte dies der Fall sein, sind die Arbeiten einzustellen und der Markt Thurnau sowie das Wasserwirtschaftsamt Hof zu verständigen.

3.2.4 Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist folgende Festlegung zu beachten:

3.2.4.1 Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat gemäß der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) sowie den unter § 15 AwSV genannten technischen Regeln zu erfolgen.

Im Havariefall mit wassergefährdenden Stoffen ist unverzüglich die Polizei, das Wasserwirtschaftsamt Hof sowie die Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft am Landratsamt Kulmbach zu informieren.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

3.3.1 Auflagen zum Artenschutz

3.3.1.1 Die Vermeidungsmaßnahmen 3 V, 4 V und 5 V und die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen 13 A_{CEF} -Fledermauskästen-, 14 A_{CEF} -Zauneidechsenlebensraum- und 15 A_{CEF} -Blühstreifen-) sind rechtzeitig vor Baubeginn durchzuführen und müssen zum Zeitpunkt des Straßeneingriffs wirksam sein. Der Zeitplan in Planunterlage 1 Kapitel 9 Tabelle 17 -Erläuterungsbericht- ist dabei einzuhalten.

3.3.1.2 Unmittelbar vor den Holzungsarbeiten sind im Zuge der speziellen Vermeidungsmaßnahme für Fledermäuse 5 V die verlorengehenden Höhlenbäume zu ermitteln sowie der höheren Naturschutzbehörde mitzuteilen und entsprechend Fledermauskästen aufzuhängen (10 Kästen pro verlorengehendem Höhlenbaum, vgl. Maßnahme 13 A_{CEF}).

3.3.1.3 Der Vorhabenträger hat in einem Bericht gemäß § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG gegenüber der höheren Naturschutzbehörde die Wirksamkeit der vorgenommenen CEF-Maßnahmen bis zum Baubeginn der Straßenausbaumaßnahme nachzuweisen.

3.3.1.4 Die CEF-Maßnahme (15 A_{CEF} -Blühstreifen auf Ackerflächen-) ist räumlich auf der Ackerflur im Umfeld von Hörlinreuth umzusetzen. Hierzu ist der höheren Naturschutzbehörde ein Umsetzungs- und Pflegeplan vor Eingriffsbeginn vorzulegen. In dieser Ausführungsplanung sind auch die hierfür verwendeten Grundstücke und Gemarkungen anzugeben. Die Saatgutmischung für die Umsetzung der Maßnahme ist vom Vorhabenträger bereitzustellen. Diese CEF-Maßnahme muss 25 Jahre wirksam und gesichert sein. Zusätzliche Festsetzungen bleiben vorbehalten für den Fall, dass die institutionelle Sicherung der PIK-Maßnahmen auf wechselnden Flächen nicht zustande kommt.

3.3.1.5 Der Vorhabenträger hat in einem Bericht an die Planfeststellungsbehörde die Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen zu Baubeginn und dann nochmals 10 Jahre danach nachzuweisen.

3.3.2 Auflagen zum landschaftspflegerischen Begleitkonzept

3.3.2.1 Der Vorhabenträger hat im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens folgende landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) in einem Gesamtumfang von 1.645.052 Wertpunkten nach der BayKompV durchzuführen:

A/E-Maßnahme	Beschreibung (ggf. Flur-Nummern)	Wertpunkte
14 A CEF	Zauneidechsenmaßnahme	19.800
15 A CEF	PIK-Maßnahme Feldlerche	30.000
16 A	Aufforstung Rodungsinsel (Langenstadt 129)	15.400
17.1 A	Igelsweiher	323.080
17.2 A	Igelsweiher	35.020
18 A	Wald Rutschhang	31.210
21.1 E	Alte Trasse Sukzession	266.540
21.2 E	Alte Trasse Wald	195.560
22 E	Wildunterführung	15.950
23 A	Aufforstung Altenkunstadt	110.300
24 A	Auwald Reuthbach 2	58.260
25 A	Extensiviertes Grünland Menchau 2	54.670
26 A	Extensiviertes Grünland + Streuobst (Berndorf 116, 117)	77.900
26 A	Extensiviertes Grünland + Streuobst (Berndorf 120,121,122)	104.900
27 A	Extensiviertes Grünland (Felkendorf 81)	42.150
30 A	Reuthwiesen (Langenstadt 488, 491, 492 und 493)	296.840
	Summe	1.677.580

Die in diesem Verfahren durchzuführenden Kompensationsmaßnahmen decken gleichzeitig den Bedarf von 34.000 m² für den Ausgleich von Wald mit besonderer Waldfunktion ab, und zwar in der Größenordnung von 42.480 m² (2.200 m² bei Maßnahme 16 A, 25.830 m² bei Maßnahme 21.2 E sowie 14.450 m² bei Maßnahme 23 A).

3.3.2.2 Folgende, in den ausgelegten Plänen vorgesehenen sowie nachträglich zusätzlich eingebrachten Kompensationsmaßnahmen entfallen im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens ganz oder teilweise und damit auch der damit verbundene Grunderwerb:

- 16 A Aufforstung Rodungsinsel bei Langenstadt, und zwar hinsichtlich der Grundstücke Fl.-Nrn. 186, 188, 189, 190 und 191 der Gemarkung Langenstadt
- 19 A Auwald Reuthbach 1 (Fl.-Nr. 1123/0 der Gem. Limmersdorf III)
- 20 A Extensiviertes Grünland Menchau und Azendorf (Fl.-Nrn. 560 Gem. Menchau und 1431 Gem. Azendorf)
- 27 A Extensiviertes Grünland im Bereich Felkendorf (alle Grundstücke bis auf Fl.-Nr.81 der Gem. Felkendorf)
- 28 A Extensiviertes Grünland (auf Fl.-Nr. 175 der Gem. Felkendorf)
- 29 A Extensivierung und Aufforstung bei Putzenstein (Fl.-Nr. 364/1 der Gem. Felkendorf)

3.3.2.3 Entfällt

- 3.3.2.4 Die notwendigen Rodungsarbeiten dürfen nur außerhalb der Vogelbrutperiode (1. März bis 30. September eines Jahres) durchgeführt werden (vgl. § 39 Abs. 5 BNatSchG).
- 3.3.2.5 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 um Hecken, Feuchtflächen und Gehölze) anzuwenden. Die Tabuflächen für den Baubetrieb sind im Gelände durch Bretterzaun oder Flatterleinen zu kennzeichnen und zu beachten.
- 3.3.2.6 Die angeschnittenen Waldränder sind im Rahmen der Minimierungsmaßnahme 7 V -Waldunterpflanzung- spätestens 1 Jahr nach der Böschungsmodellierung mit einem gestuften Waldmantel zu unterpflanzen. Diese Unterpflanzungen sowie zusätzlich die vorgesehenen Waldnachpflanzungsmaßnahmen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme 12 G sind dabei in Abstimmung mit den jeweiligen Waldbesitzern, in Staatsforstbereichen in Abstimmung mit dem Forstbetrieb Nordhalben der Bayerischen Staatsforsten, vorzunehmen.
- 3.3.2.7 Die A/E-Flächen sind im Rahmen der Ausführungsplanung im Detail noch mit den Naturschutzfachbehörden abzustimmen. Der Vorhabenträger übermittelt den Naturschutzfachbehörden hierzu die Gestaltungs- und Pflegepläne.
- 3.3.2.8 Die A/E-Flächen sind spätestens 1 Jahr nach der Verkehrsfreigabe des verlegten Abschnitts der A 70 fertig zu stellen. Die Ausgleichsflächen sind vom Vorhabenträger bis zu diesem Zeitpunkt auch dem Ökoflächenkataster zu melden. Auf den A/E-Flächen sind, soweit verfügbar, autochthone Gehölze zu verwenden.
- 3.3.2.9 Die A/E-Flächen sind solange zu pflegen und zu unterhalten, wie der Eingriff wirkt.
- 3.3.2.10 Soweit es bautechnisch möglich ist und Gründe der Standfestigkeit nicht entgegenstehen, ist auf den süd-/westexponierten Böschungsbereichen auf die Abdeckung von Oberboden und eine Ansaat zu verzichten, um in diesen Bereichen eine natürliche Sukzession zu ermöglichen und Magerstandorte zu schaffen und um eine Selbstbesiedelung von standortgerechten Kräutern und Gräsern zu unterstützen.
- 3.3.2.11 Die beiden neu vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken RRB 103-2R bei Bau-km 103+350 (Südseite) und RRB 107-1R bei Bau-km 107+450 (Südseite) gemäß RV-Nrn. 3.6 und 3.17 sind naturnah (Erdbecken mit geschwungenen Uferlinien) zu gestalten.
- 3.3.2.12 Vorhandene standfeste Felsbrocken in den neuen Böschungen sind zu erhalten und "herauszupräparieren", wie dies zum Teil auch bei den Autobahnböschungen der A 70 zwischen Neudrossenfeld und Harsdorf vorgenommen wurde.
- 3.3.2.13 Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die vorgesehenen Seitendeponien bei Igelsreuth (hier allerdings nur die weiter als Weide genutzte Südseite) und an der

AS Kulmbach/Neudrossenfeld der A 70 -soweit sie tatsächlich zur Ausführung kommen- in der bisher vorgesehenen Bepflanzung zu ergänzen.

- 3.3.2.14 Soweit technisch möglich sind im Sinne der Eingriffsvermeidung im Bereich Hohezorn besonders schützenswerte Gehölzbestände durch Abrücken der Seitendeponie und durch geeignete Schutzmaßnahmen zu schonen.
- 3.3.2.15 Im Zuge der Neuerrichtung/Instandsetzung der betroffenen Brückenbauwerke bzw. Unterführungen (z.B. Friesentalbrücke, Forstunterführung etc.) sind im Hinblick auf einen optimierten Artenschutz zur Verringerung der Kollisionsgefahr für Fledermäuse (Vögel) bei der Anlage von Lärmschutzmaßnahmen nach Möglichkeit auch entsprechende Überflughilfen (Irritationsschutz) anzubringen. Derartige Vorrichtungen stellen eine wirksame Maßnahme dar, um in diesen Bereichen Anflugopfer zu minimieren.
- 3.3.2.16 Die Anlage der geplanten Streuobstwiese (Gestaltungsmaßnahme 11 G) hat aus ökologischen Gesichtspunkten mit Hochstammformen zu erfolgen.
- 3.3.2.17 Bei der Ausgleichsmaßnahme 15 A_{CEF} "Blühstreifen auf Ackerflächen" ist auf eine äußerst dünne Einsaat zu achten (2 bis 3 Gramm/m²) Das Saatgut ist den entsprechenden Eigentümern bzw. Bewirtschaftern durch den Vorhabenträger zur Verfügung zu stellen.
- 3.3.2.18 Die vom Sachgebiet 60 -Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft der Regierung von Oberfranken festgestellten Abweichungen bei den Flächengrößen für die Kompensationsmaßnahmen 23 A, 25 A, 26 A und 27 A sind im Rahmen der Baureifplanung für das Kompensationskonzept aufzuklären. Soweit sich daraus bilanzierungswirksame Auswirkungen auf den endgültig vorzuhaltenden Kompensationsumfang ergeben, sind diese der Planfeststellungsbehörde zur Überprüfung vorzulegen.
- 3.3.2.19 Als Ausgangszustand der beiden für die Verwirklichung der Ausgleichsmaßnahme 26 A vorgesehenen Grundstücke Fl.-Nrn. 116 und 117 der Gem. Berndorf ist statt dem Biotop-/Nutzungstyp G 211 -mäßig extensiv genutztes artenarmes Grünland mit 6 Wertpunkten- der Biotop-/Nutzungstyp A 11 -intensiv bewirtschaftete Äcker mit 2 Wertpunkten- zugrunde zu legen. Der daraus ermittelte Kompensationsumfang ist entsprechend anzupassen.
- 3.3.2.20 Bei der Ausführungsplanung (Baumartenwahl, Herkunft des Pflanzgutes, räumliche Verteilung, Pflanzverfahren, Waldschutzmaßnahmen, ggf. Nachbesserungen, etc.) für die forstlichen bzw. naturschutzrechtlichen Ersatzaufforstungsmaßnahmen (insbes. 16 A, 21.2 E und 23 A) sind die allgemein üblichen forstlichen Standards zu beachten und das örtlich zuständige Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) Kulmbach sowie der Forstbetrieb Nordhalben der Bayerischen Staatsforsten (in Staatswaldbereichen) zu beteiligen.

Gleiches gilt für die Wiederaufforstung der lediglich vorübergehend während der Bauzeit kahlgeschlagenen Waldbestände. Diese sind im Benehmen mit den betroffenen Waldeigentümern, in Staatsforstbeständen mit dem Forstbetrieb Nordhalben, innerhalb der gesetzlichen Frist von drei Jahren (Art. 15 Abs. 1 BayWaldG) wiederaufzuforsten.

Für die Aufforstungen sind standortgerechte Baumarten zu verwenden und dabei die Herkunftsempfehlungen für forstliches Vermehrungsgut in Bayern zu beachten.

- 3.3.2.21 Bei der Ausführung der geplanten Ersatzmaßnahme 21.2 E -Entsiegelung ehemaliger Straßen und Nachnutzung als Waldflächen- ist die Mächtigkeit des künftigen Bodenaufbaus für die geplante Aufforstungsmaßnahme (Humusaufschüttung je nach im Boden verbleibender Schottertragschicht) in Abstimmung mit dem zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kulmbach festzulegen, damit dort eine stabile und damit langfristig erfolgreiche Waldentwicklung ermöglicht wird.
- 3.3.2.22 Es ist sicherzustellen, dass durch das Vorhaben (z. B. durch Errichtung von Dammböschungen/Lärmschutzeinrichtungen) kein Sediment- bzw. Schadstoffeintrag in die benutzten Gewässer Aubach, Reuthbach und Breitenwieser Graben erfolgt.
- 3.3.2.23 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 Hof, mindestens jedoch einmal jährlich, in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten hin zu kontrollieren.
- 3.3.2.24 Bei der Durchführung der Baumaßnahmen im Einwirkungsbereich der Gewässer Aubach, Reuthbach und Breitenwieser Graben ist darauf zu achten, dass bei der Verwendung von frischem Beton eine pH-Wert-Erhöhung in den vorgenannten Gewässern nicht eintritt. Erforderlichenfalls sind Auffangbecken für das ablaufende Wasser aus den betonierten Strukturen zu schaffen.
- 3.3.2.25 Aus fischereifachlicher Sicht sind alle zumutbaren Vorkehrungen zu einer Begrenzung der Chlorid-Fracht auszuschöpfen.
- 3.3.2.26 Im Falle fischereilicher Schäden sind die zuständige Polizeibehörde, das Landratsamt Kulmbach und der betroffene Fischereiberechtigte umgehend zu informieren.

3.4 Verkehrslärmschutz

- 3.4.1 Für die Straßenoberfläche der A 70 ist im gesamten Baustreckenbereich ein Oberflächenbelag zu verwenden, der den Ansatz eines Korrekturwertes

von $-2,0 \text{ d(A)}$ für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen (D_{StrO}) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 zu Nr. 4.4.1.1.3 der RLS-90) rechtfertigt. Das Gleiche gilt für eine spätere Erneuerung der Fahrbahndecke.

3.4.2 Lärmintensive Bauarbeiten in der Nähe von Wohngebieten sind grundsätzlich auf die Zeit zwischen 7.00 und 20.00 Uhr zu beschränken. Die gesetzlichen Vorschriften über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten.

3.4.3 Soweit möglich sind lärmarme Maschinen und Verfahren anzuwenden. Die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" ist zu beachten.

Baumaschinen müssen der Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) entsprechen. Der Vorhabenträger hat die bauausführenden Firmen vertraglich entsprechend zu verpflichten.

Der Zulieferverkehr soll, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abgewickelt werden. Massenguttransporte sollen weitestgehend über Wege außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten geleitet werden.

3.4.4 Die in lfd. Nr. 8.11.2 beschriebene Seitendeponie auf der Südseite der A 70, die nach den Planunterlagen auf jeden Fall angelegt wird, ist im Bereich von Bau-km 105+660 bis Bau-km 105+900 auf einer Länge von 240 m um bis zu 2,50 m auf eine Gesamthöhe von 10,50 m über der Gradiente der A 70 (Oberkante Seitendeponie bisher bei 423,60 m üNN und künftig bei 426,10 m üNN) zu erhöhen.

3.5 Belange der Land- und Forstwirtschaft

3.5.1 Grundstückszufahrten, die durch die Verlegung der A 70 im Planfeststellungsabschnitt und die damit zusammenhängenden Baumaßnahmen abgeschnitten werden, sind an geeigneter Stelle wieder herzustellen, es sei denn, das betreffende Grundstück ist anderweitig ausreichend erschlossen. Die Zufahrtsbreite und deren Längsneigung ist in Abstimmung mit dem jeweils betroffenen Eigentümer entsprechend den jeweiligen land- oder forstwirtschaftlichen Erfordernissen festzulegen.

3.5.2 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, in Staatsforstbereichen mit dem Forstbetrieb Nordhalben, abzustimmende provisorische Zufahrten zu gewährleisten.

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

- 3.5.3 Werden durch die Baumaßnahme Bodenentwässerungsanlagen angeschnitten oder sonst beeinträchtigt, so ist -soweit technisch möglich- ihre Funktionsfähigkeit wieder herzustellen, auf jeden Fall ist jedoch für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit verbleibender Drainagen Sorge zu tragen. Falls notwendig sind im Einvernehmen mit dem Grundstückseigentümer bzw. dem bewirtschaftenden Land- oder Forstwirt neue Drainagen anzulegen. Bodenmechanische Setzungsvorgänge sind dabei zu berücksichtigen. Soweit erforderlich sind die Vorflutverhältnisse entsprechend anzupassen.
- 3.5.4 Der Abfluss des Oberflächenwassers ist -entsprechend den festgestellten Planunterlagen- so auszugestalten, dass sich keine nachteiligen Auswirkungen auf benachbarte Flächen ergeben. Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen eine breitflächige Versickerung von Oberflächenwasser über die Straßenböschung vorgesehen ist.
- 3.5.5 Bei den straßen- und wegebegleitenden Bepflanzungen ist -ebenso wie bei sonstigen in den festgestellten Plänen vorgesehenen Pflanzmaßnahmen- auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke und vorhandene Drainageleitungen soweit als möglich Rücksicht zu nehmen.
Schattenwurf auf benachbarte landwirtschaftliche Nutzflächen ist weitest möglich zu reduzieren. Nach Möglichkeit sind die wegebegleitenden Pflanzmaßnahmen auch im Benehmen mit den Eigentümern der benachbarten landwirtschaftlich genutzten Grundstücke vorzunehmen.
- 3.5.6 Sofern im Bereich von im Zuge der Ausführung der Maßnahme angeschnittenen Waldrändern in der Zeit bis zum Aufbau eines stabilen neuen Waldmantels Sturmschäden in künftigen Waldrandbereichen entstehen, die darauf zurückgeführt werden können, dass der neue Waldmantelbereich noch nicht ausreichend wirksam ist, sind diese vom Straßenbaulastträger der A 70 zu entschädigen. Die hierzu erforderlichen Feststellungen trifft im Bedarfsfall das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kulmbach.
- 3.5.7 Die betroffenen Land- und Forstwirte 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 Agrar-Förderprogrammen 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.

- 3.5.8 Die neu zu errichtenden öffentlichen Feld- und Waldwege sind so auszubilden, dass eine Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichem Gerät (bis 11,5 t zulässige Achslast) gewährleistet ist. Für die bauliche Ausgestaltung sind die Richtlinien über den ländlichen Wegebau -RLW- in der jeweils zum Zeitpunkt der Ausschreibung der entsprechenden Bauwerke gültigen Fassung zugrunde zu legen.
- 3.5.9 Maßnahmenbedingte Schäden (z.B. in Folge der Benutzung durch Baufahrzeuge) am untergeordneten Straßen- und Wegenetz sind -soweit sie über das hinausgehen, was durch den zulässigen Gemeingebrauch verursacht wird- nach Abschluss der Bauarbeiten nach dem Stand der Technik zu beheben. Rechtzeitig vor Baubeginn ist jeweils mit dem Baulastträger in geeigneter Form eine Beweissicherung durchzuführen.
- 3.5.10 Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die vorübergehend für die Durchführung der Baumaßnahme in Anspruch genommen werden, sind nach Abschluss der Bauarbeiten in einem für die Ausübung ordnungsgemäßer Landwirtschaft geeigneten Zustand zurückzugeben, sofern nicht mit dem jeweiligen Eigentümer eine anderweitige Regelung getroffen worden ist.
- 3.5.11 Aufgerissene Waldrandbereiche sind in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer, in Staatsforstbereichen in Abstimmung mit dem Forstbetrieb Nordhalben, zu unterpflanzen, soweit der Eigentümer dies wünscht und die vorübergehende Grundinanspruchnahme zum Zwecke der Unterpflanzungsarbeiten gestattet.
- 3.5.12 Im Rahmen der Ausführungsplanung ist zu prüfen, ob die lichte Höhe der Feldwegunterführung BW 107a (Ifd. Nr. 2.6 RV) von derzeit 4,50 m um bis zu 0,50 m vergrößert werden kann. Soweit dies ohne unvertretbaren Mehraufwand möglich ist, ist die lichte Höhe entsprechend zu vergrößern.
- 3.5.13 Sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann, hat die Pflege der Nebenflächen im Trassenbereich der A 70 unter Berücksichtigung des hohen Ausbreitungspotentials invasiver Ackerunkräuter wie des Jakobs-Kreuzkrauts zu erfolgen.
- 3.5.14 Der nördlich der neuen Trasse der A 70 verlegte private Forstweg der Bayerischen Staatsforsten (Ifd. Nr. 1.20 RV) ist entweder schon während der Bauphase nicht zu asphaltieren oder er ist zumindest vor Übergabe an die Bayerischen Staatsforsten in den im Bayerischen Staatsforst üblichen Ausbaustandard eines Schotterwegs mit Dachprofil und Splittdecke abzuändern. Eine Entscheidung hierüber ist im Benehmen mit dem Forstbetrieb Nordhalben im Rahmen der Ausführungsplanung zu treffen.

3.6 Sonstige öffentliche Belange

3.6.1 Bodenschutz

3.6.1.1 Bei den Bauarbeiten im Bereich der künftig aufzulassenden Trasse der A 70 sowie allgemein bei den umfangreichen Aushubarbeiten wird empfohlen, eine gutachterliche Begleitung durch einen Sachverständigen nach § 18 BBodSchG bzw. durch ein Büro, das im Bereich Altlasten fachkundig ist, zu beauftragen.

3.6.1.2 Treten im Zuge der Baumaßnahmen aufgrund organoleptischer Befunde oder Ergebnisse aus abfallrechtlichen Untersuchungen Verdachtsmomente in Bezug auf schädliche Bodenveränderungen oder Altablagerungen auf, sind die zuständigen Behörden (Bodenschutzbehörde Landratsamt Kulmbach, Wasserwirtschaftsamt Hof) zu verständigen und das weitere Vorgehen gemeinsam abzustimmen.

3.6.1.3 Der im Zuge der Baumaßnahmen anfallende Aushub ist sorgfältig und entsprechend dem Bodenschutzrecht zu behandeln. Ferner ist beim Rückbau der Autobahn das LfU-Merkblatt "Beprobung von Boden und Bauschutt", wie auch die Richtlinie zum "Umgang mit Bankettschälgut" des Bundesverkehrsministeriums zu beachten.

3.6.1.4 Bei der Anlage von Ablagerungsflächen sind die jeweiligen Vorschriften nach Bodenschutzrecht und die LAGA-Richtlinien zu beachten.

3.6.1.5 Da die alte Fahrbahntrasse der A 70 und alle dazugehörigen Straßennebenflächen entsiegelt und einer neuen Nutzung/Rekultivierung zugeführt werden sollen, ist mit den zuständigen Behörden zu klären, welche Anforderungen im Hinblick auf die Bodenschicht (hier besonders § 12 BBodSchV) zu beachten sind.

3.6.1.6 Wegen der erheblichen Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen ist auch aus agrarfachlicher Sicht ein Bodenschutzkonzept zu erarbeiten und eine bodenkundliche Baubegleitung vorzusehen.

Das agrarfachliche Bodenschutzkonzept hat dabei insbesondere folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

- wirksamer Schutz der über 13 ha bauzeitlich in Anspruch genommenen Acker- und Grünlandflächen vor Bauschäden, wie z. B. Verdichtungen, Eintrag von Fremdstoffen oder Erosion.
- fachgerechte Rekultivierung von Ackerflächen, falls dies auf den Entsiegelungsflächen zusätzlich umgesetzt werden sollte.
- Schutz des nach § 202 BauGB besonders geschützten Mutterbodens, der hier in hohen Mengen anfallen wird und daher in nutzbarem Zustand erhalten bleiben bzw. vor Vernichtung oder Vergeudung geschützt werden muss; eine

landwirtschaftliche Verwertung des anfallenden Mutterbodens muss gewährleistet sein.

- 3.6.1.7 Im Erläuterungsbericht -Planunterlage 1 T- erfolgt auf Seite 74 unter Kapitel 4.11 unter dem Abschnitt "Mengenbilanz" folgende redaktionelle Änderung:

Oberboden abtragen, seitlich lagern und andecken	ca. 47.000 m ³	(statt 23.000 m ³)
Oberboden abtragen und beseitigen	ca. 70.000 m ³	(statt 56.000 m ³)

- 3.6.2 Denkmalschutz

- 3.6.2.1 Die neue Streckenführung der A 70 betrifft ggf. die alte Waldfuhr von Neuwirthehaus nach Buchloch. Dort befinden sich mind. 28 noch erhaltene denkmalgeschützte Markungssteine, Jagdgrenzsteine und Centsteine, die zumindest zum Teil bereits erfasst und beschrieben sind. Vor Bauausführung ist im betroffenen Bereich eine Begehung vorzunehmen, um ggf. weitere, bisher noch nicht erfasste aber noch erhaltene Centsteine aufzufinden und zu erfassen. Bei der Begehung ist die ortskundige Einwanderin P 6 mit hinzuzuziehen.

Von jenen Centsteinen, die im Zuge der Trassenverlegung betroffenen sind, ist eine Georeferenzierung sowie eine fotografische Dokumentation "in situ" vorzunehmen, diese Daten sind an das Landesamt für Denkmalpflege zu übermitteln. Im Weiteren ist eine archäologische Bergung unter Hinzuziehen des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege vorzunehmen.

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

- 3.6.2.3 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 in seinen Bauablauf einzubeziehen.

- 3.6.2.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen 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.

- 3.6.2.5 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.
- 3.6.2.6 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 DSchG Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage treten, unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).
- 3.6.3 Staatliches Bauamt Bayreuth
- 3.6.3.1 Der Bereich der bestehenden St 2189, der nach der Planung bisher nicht zum Ausbau bzw. zur Anpassung vorgesehen war (Bau-km 0+491,67 bis Bau-km 0+945,27 gem. lfd. Nr. 1.13 RV) ist im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ebenfalls mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 6,50 m, wie in den beiderseits anschließenden Ausbaubereichen, zu befestigen. Die sich aus der Verbreiterung ergebende zusätzliche Flächenversiegelung ist nach der BayKompV als zusätzlicher Eingriff zu bilanzieren und im Zuge des vorgesehenen Kompensationskonzeptes zusätzlich mit auszugleichen. Die diesbezüglichen Mehrkosten gehen zu Lasten des Vorhabenträgers der A 70.
- 3.6.3.2 Die Ein- und Ausfahrtsradien vom öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.-Nr. 431 der Gem. Limmersdorf I (gem. lfd. Nr. 1.14 RV), der auch der Erschließung der Kompostieranlage der Autobahndirektion Nordbayern dient, in die St 2189 sind so auszulegen, dass ein Befahren des Einmündungsbereiches mit den Fahrzeugkombinationen (insbesondere Lkw/Anhänger) der ABD Nordbayern regelkonform stattfinden kann.
- 3.6.4 Belange des Landkreises Kulmbach und des Marktes Thurnau
- 3.6.4.1 Ca. bei Bau-km 105+570 ist an der verlegten GV-Straße nach Hörlinreuth (RV-Nr. 1.16) an der dortigen Abzweigung des öffentlichen Feldweges RV-Nr. 1.18 ein ausreichend bemessener Wendepunkt anzulegen, der für Falschfahrer, die den Kreisverkehr Nord bei der AS Thurnau-Ost an der falschen Ausfahrt verlassen haben, eine Wendemöglichkeit bietet.
- 3.6.4.2 Im Bereich der nach A.3.6.4.1 neu anzulegenden Wendemöglichkeit, ist nach Abstimmung und im Benehmen mit dem Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich Thurnau eine neue Haltestelle für den Ortsbereich von Hörlinreuth vorzusehen.

3.6.5 Belange des Marktes Thurnau

3.6.5.1 Im Zuge der Bauvorbereitung sind die Trassen der von der Baumaßnahme betroffenen Abwasserkanäle (RV-Nrn. 4.1, 4.2 und 4.21) und Trinkwasserleitungen (RV-Nrn. 4.4, 4.5, 4.6, 4.8 und 4.12) gemeinsam mit Vertretern der Marktwerke Thurnau aufzusuchen und die notwendigen Sicherungsmaßnahmen für den Bauzeitraum festzulegen.

3.6.5.2 Der derzeitige Zustand der im Zuge der Baumaßnahme zu benutzenden Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen sowie der öffentlichen Feld- und Waldwege in der Baulast des Marktes Thurnau ist vor Baubeginn für Zwecke der Beweissicherung zu dokumentieren.

Die Beweissicherung erfolgt unter Beteiligung der jeweiligen Eigentümer und Bewirtschafter vor Baubeginn und nach Abschluss der Bauarbeiten bzw. Wiederherstellung der Grundstücke. Dabei festgestellte Schäden sind durch den Vorhabenträger zu dessen Lasten zu beseitigen.

3.6.5.3 Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass während der Baumaßnahme keinerlei Abwässer (Bohrschlamm, Gestein etc.) dem öffentlichen Kanal des Marktes Thurnau zugeleitet werden.

Die Entnahme von Trinkwasser für Bauzwecke ist vorab mit den Marktwerken Thurnau abzuklären.

Ebenso hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass das Oberflächenwasser, das der öffentlichen Kanalisation des Marktes Thurnau zugeführt wird, den Kanal hydraulisch nicht überlastet.

3.7 Sonstige private Belange

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

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

3.7.2 Fragen der Entschädigung, insbesondere wegen Bewirtschaftungserschwernissen, getätigten Investitionen oder besonderen Grundstücksnutzungen bleiben den nachfolgenden Entschädigungsverhandlungen vorbehalten.

Gleiches gilt für die Gestellung von Ersatzflächen.

3.7.3 Der private Brauchwasserbrunnen des Anwesens Neuwirtshaus 1 auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1038 der Gem. Limmersdorf III ist im Einvernehmen mit dem Eigentümer rechtzeitig vor Baubeginn sowie wiederholend während der Bauausführung sowie bis drei Jahre nach Fertigstellung der Baumaßnahme hinsichtlich seines Bestandes (Grundwasserspiegel in Ruhe) mit Hilfe eines einzubauenden

Grundwasser-Datenlogger zu überwachen und die Ergebnisse jeweils zu dokumentieren.

- 3.7.4 Der derzeitige bauliche Zustand des Anwesens Neuwirtshaus 1 ist im Benehmen mit dem Eigentümer durch eine Beweissicherungsmaßnahme vor, während der Baumaßnahme sowie nach Abschluss der Baumaßnahme des zu verlegenden Autobahnteilabschnittes der A 70 zu dokumentieren.
Im Rahmen dieser Beweissicherungsmaßnahme ist auch ein Spiegel für die tachymetrische Überwachung des Anwesens mit vorzusehen.

4 Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand /Zweck

Der Bundesrepublik Deutschland -Bundesstraßenverwaltung- wird gemäß den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15 Abs. 1 und 19 Abs. 1 WHG die gehobene Erlaubnis erteilt, das aus den Einzugsgebieten der Straßenentwässerungsanlagen der A 70 und der vorhabenbedingt zu ändernden bzw. zu ergänzenden nachgeordneten Straßen und Wege gesammelte Oberflächenwasser sowie anfallendes Gelandewasser in die Vorfluter Aubach, Breitenwieser Graben, Markgrafenbrunnenschbach, Reuthbach und Roter Main einzuleiten und von den Straßenflächen abfließendes Wasser über Bankette, Böschungen, Gräben und Mulden breitflächig in den Untergrund zu versickern.

Die der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - mit Plangenehmigungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 27.03.2018 Nr. 32-4354.10-1/17 unter Ziffer A.4.1 des Beschlusstextes nach den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10 Abs. 1 und 19 Abs. 1 und 3 WHG i.V.m. Art. 15 BayWG erteilte beschränkte Erlaubnis, das auf den zu erneuernden Brückenbauwerken sowie auf den anzupassenden Teilstrecken der Fahrbahn der A 70 anfallende Straßenoberflächenwasser des Entwässerungsabschnittes 1 in das bestehende Regenrückhaltebecken RRB 103-1L und von dort aus mit einem Drosselabfluss von 142 l/s in den Aubach einzuleiten, die ursprünglich bis zum 31.12.2023 befristet war, wird bis zum 31.12.2029 verlängert.

Soweit wider Erwarten während der Bauzeit für die südliche Friesentalbrücke in Fahrtrichtung Bayreuth (BW 103e Süd gem. RV-Nr. 2.2) eine Wasserhaltung betrieben und damit Grundwasser zutage gefördert und abgeleitet werden muss, ist hierfür unter Vorlage der dafür notwendigen Planunterlagen (Angaben über Absenktiefen, Ableitungsmenge und vorgesehene Einleitungsstelle) eine gesonderte beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen.

4.2 Plan

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

4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

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

4.3.2 Einleitungsmengen

Folgende Einleitungsmengen dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) an den folgenden Einleitungsstellen nicht überschritten werden:

Einleitungsstelle	Vorfluter	Einleitungsmenge Drosselabfluss max. (l/s)	Flurnummer/Gemarkung	RV-Nr.
E 3 über ASB/RRB 103-2R	Aubach	65,2	252/Thurnau	3.5, 3.6
E 4	Aubach	83,4	252/Thurnau	3.7
E 5 über ASB/RRB 104-1R	Breitenwieser Graben	110,4	290/Limmersdorf I	3.8, 3.9
E 6	Grundwasser	29,0	869/Thurnau	3.10 bis 3.13
E 7	Grundwasser	149,9	869/Thurnau	3.14
E 8	Markgrafensbrunnenbach	372,3	1128/Limmersdorf II	3.15
E 9 über ASB/RRB 107-1R	Reuthbach über Entwässerungsanlage St 2189	33,2	481/Langenstadt	3.16, 3.17
E 10	Grundwasser	2,1	131/2 Langenstadt	3.18
E 11 über ASB/RRB 108-1R	Reuthbach	52,1	102/6 Langenstadt	3.19, 3.20
E 12	Roter Main	127,9	423/Langenstadt	3.21

4.3.3 Betrieb und Unterhaltung

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

4.3.4 Anzeigepflichten

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

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

4.3.5 Bauausführung, Sonstiges

4.3.5.1 Die Angaben über die Entwässerungsabschnitte 1 und 2 gemäß RV-Nrn. 3.1, 3.2, 3.3 und 3.4 belegen, dass im Rahmen des planfestgestellten Autobahnausbauvorhabens keine Änderungen der bestehenden Entwässerungseinrichtungen an der A 70 erfolgen und auch keine zusätzlichen Abwassermengen anfallen und damit zu behandeln wären. Die sich hierauf beziehenden Angaben in den festgestellten Plänen werden demnach von dieser Planfeststellung ausgenommen. Die Bemessung der beiden Entwässerungsabschnitte 1 und 2 wird im künftigen Verfahren für den Ausbau bzw. die Grundsanie rung der A 70 im Abschnitt westlich der AS Thurnau-West vorgenommen und ggf. angepasst.

Aus diesem Grund wurde gemäß A.4.1 zweiter Absatz der Entscheidung die hierfür erteilte beschränkte Erlaubnis, die bis zum 31.12.2023 befristet war, bis zum 31.12.2029 verlängert.

Die in Ziffer A.4.3.5.2 des Tenors des Plangenehmigungsbeschlusses der Regierung von Oberfranken vom 27.03.2018 Nr. 32-4354.10-1/17 aufgenommene Nebenbestimmung die sich mit der qualitativen Abwasserbehandlung im Entwässerungsabschnitt in diesem Planfeststellungsverfahren befasst, wird hiermit aufgehoben.

4.3.5.2 Zur Niederschlagswasserbehandlung und zur Begrenzung des Niederschlagsabflusses zum Gewässer Reuthbach entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik sind bauliche Ergänzungen des Beckens ASB/RRB 108-1 R (Einleitungsstelle 11) erforderlich. Die notwendigen Maßnahmen sind in einer bis

spätestens 31.12.2025 vorzulegenden prüffähigen Sanierungsplanung aufzuzeigen. Die zeitliche Umsetzung der Baumaßnahmen ist nach Vorlage der Sanierungsplanung durch einen Fristenplan im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof festzulegen. Spätestens jedoch ist die Maßnahme im Rahmen des Sanierungsabschnitts der A 70 zwischen Bauende des Rutschhangabschnitts und der AS Kulmbach/Neudrossenfeld durchzuführen.

- 4.3.5.3 Der Vorhabenträger hat die Auslaufbauwerke der Rückhalteeinrichtungen sowie die Einleitungsstellen in die benutzten Vorfluter von 2 m oberhalb bis 5 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof und dem ansonsten Unterhaltungsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger nach Maßgabe der jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen den Mehraufwand zu tragen, der beim Ausbau oder bei der Unterhaltung des benutzten Gewässers (Vorfluter) aus der Abwasseranlage mittelbar oder unmittelbar entsteht.
- 4.3.5.4 Für den Betrieb, die Überwachung und die Unterhaltung der Entwässerungseinrichtungen ist ausgebildetes und zuverlässiges Personal in ausreichender Zahl einzusetzen.
- 4.3.5.5 Für den Betrieb der Entwässerungseinrichtungen sind mindestens Messungen, Untersuchungen, Aufzeichnungen und Vorlageberichte nach der Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen (Eigenüberwachungsverordnung - EÜV -) in der jeweils gültigen Fassung vorzunehmen.
- 4.3.5.6 Der Vorhabenträger hat für den Betrieb der Entwässerungseinrichtungen eine Dienstanweisung und für jede Anlage (z.B. Kanalnetz, Pumpwerk, Regenwasserbehandlungsanlage) eine Betriebsanweisung auszuarbeiten und regelmäßig zu aktualisieren. Dienst- und Betriebsanweisungen sind an geeigneter Stelle auszulegen und dem Landratsamt Kulmbach sowie dem Wasserwirtschaftsamt Hof (2-fach) zu übersenden. Wesentliche Änderungen sind den genannten Stellen mitzuteilen. Die Dienstanweisung regelt den Dienstbetrieb und muss Einzelheiten zu Organisation, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der jeweils befassten Mitarbeiter enthalten. Des Weiteren sind darin Regelungen zum Verhalten im Betrieb zur Vermeidung von Unfall- und Gesundheitsgefahren zu treffen. In den Betriebsanweisungen müssen ferner 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.
- 4.3.5.7 Der Vorhabenträger ist verpflichtet, innerhalb von 3 Monaten nach Inbetriebnahme des verlegten Autobahnabschnittes dem Wasserwirtschaftsamt Hof zwei Fertigungen und der Landratsamt Kulmbach als Wasserrechtsbehörde eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.

- 4.3.5.8 Wesentliche Änderungen gegenüber den Antragsunterlagen bezüglich der Menge und Beschaffenheit des anfallenden Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie der Betriebs- und Verfahrensweise der Abwasseranlagen, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der Landratsamt Kulmbach und dem Wasserwirtschaftsamt Hof anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierzu erforderliche bau- bzw. wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.
- 4.3.5.9 Baubeginn und -vollendung sind dem Landratsamt Kulmbach und dem Wasserwirtschaftsamt Hof rechtzeitig anzuzeigen. Wird die Anlage in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes einzeln anzuzeigen.
- 4.3.5.10 Zusätzlich werden aus wasserwirtschaftlicher Sicht folgende Hinweise gegeben:

Es wird empfohlen, das Betriebspersonal für die Entwässerungseinrichtungen an der von der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall - DWA Landesgruppe Bayern- eingerichteten Klärwärterfortbildung in den Kanal- und Kläranlagen-Nachbarschaften teilnehmen zu lassen.

Mit der Ausführung der auf Standsicherheit zu prüfenden Bauteile darf erst begonnen werden, wenn die geprüften Nachweise dem Landratsamt Kulmbach vorliegen.

Es ist sicherzustellen, dass durch die Versickerung von Oberflächenwasser aus den Außeneinzugsgebieten keine Grundstückser Dritter vernässt werden. Gegebenenfalls ist mit den betroffenen Grundstückseigentümern eine privatrechtliche Vereinbarung zu schließen.

5 Straßenrechtliche Verfügungen

5.1 Nach FStrG

Die Verlegungsstrecke der BAB A 70 von Bau-km 103+300 bis Bau-km 107+472 gemäß RV-Nr. 1.1 wird hinsichtlich ihrer tatsächlichen Verlegungsstrecke von 3.242 m einschließlich der neu anzulegenden Rampen der AS Thurnau-West und Thurnau-Ost (RV-Nrn. 1.2, 1.3, 1.6.1 und 1.6.2) gemäß § 2 Abs. 6 i.V.m. Abs. 2 FStrG zur Bundesautobahn A 70 gewidmet.

Die Widmung wird mit der Maßgabe verfügt, dass sie mit der Verkehrsübergabe der Verlegungsstrecke der A 70 wirksam wird und die Widmungsvoraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG zu diesem Zeitpunkt vorliegen.

Die künftig für den Verkehr entbehrlichen und damit aufzulassenden Teilstrecken der bisherigen A 70 gemäß RV-Nrn. 1.1, 1.3, 1.6.1 und 1.6.2 werden gemäß § 2 Abs. 4 i.V.m. Abs. 6 Satz 2 FStrG eingezogen und zwar jeweils mit der Maßgabe, dass die Einziehung mit der Sperrung der entsprechenden Straßenteile wirksam wird.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11 T) und den entsprechenden Lageplänen (Planunterlage 5) sowie dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Planunterlage 12).

5.2 Nach BayStrG

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Staatsstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen, Ortsstraßen und öffentlichen Feld- und Waldwegen

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11 T) und den entsprechenden Lageplänen (Planunterlage 5) und dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Planunterlage 12).

Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

Nach den vorstehenden Ausführungen werden in diesem Planfeststellungsverfahren folgende neu herzustellenden bzw. anzupassenden oder zu verlegenden Teilstrecken von Straßen und Wegen gewidmet:

Die in RV-Nrn. 1.7, 1.8, 1.9, 1.11 und 1.13 beschriebenen Neubauabschnitte der St 2189 zur Staatsstraße, wobei die künftig nicht mehr benötigten und damit entbehrlichen Bereiche der St 2189 alt eingezogen werden.

Der in RV-Nr. 1.16 beschriebene Neubauabschnitt der Gemeindeverbindungsstraße nach Hörlinreuth zur Gemeindeverbindungsstraße in der Baulast des

Marktes Thurnau, wobei die künftig nicht mehr benötigten und damit entbehrlichen Bereiche der bisherigen GV-Straße eingezogen werden.

Der in RV-Nr.1.12 beschriebene Neubauabschnitt der Anbindung des Gewerbegebietes Thurnau Ost II C zur Ortsstraße in der Baulast des Marktes Thurnau.

Die in RV-Nrn. 1.4, 1.14, 1.15, 1.17 und 1.18 beschriebenen Neubauabschnitte von Feld- und Waldwegen zum ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldweg in der Baulast des Marktes Thurnau.

Der in RV-Nr. 1.19 beschriebene Neubauabschnitt eines Feldweges zum nicht ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldweg in der Baulast der Beteiligten.

Der in RV-Nr. 1.23 beschriebene Abschnitt eines Feld- und Waldweges zum ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldweg in der Baulast der Gemeinde Neudrosenfeld.

6 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

Regelungen bzw. Maßnahmen, über die im Laufe des Verfahrens eine Zusage von Seiten 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 Planunterlagen oder dem verfahrensgegenständlichen Schriftverkehr gefunden haben und sich aus dem Planfeststellungsbeschluss nichts anderes ergibt.

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

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

- 6.1.1 Auflagen zur Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen von den beteiligten Naturschutzbehörden).
- 6.1.2 Auflagen zur Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen vom Wasserwirtschaftsamt Hof).
- 6.1.3 Auflagen zur Berücksichtigung landwirtschaftlicher und forstwirtschaftlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen und gefordert von betroffenen Land- und

Forstwirten, vom Bayer. Bauernverband sowie von den beteiligten Landwirtschafts- bzw. Forstbehörden).

- 6.1.4 Auflagen zur Berücksichtigung der Belange von sonstigen Trägern öffentlicher Belange bzw. von privaten Betroffenen (im Rahmen der Auflagen 3.6.1 bis 3.7.4 unter Teil A).

6.2 Zurückweisungen

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

- 6.2.1 Grundsätzliche vorhabenbezogene Einwände (insbesondere vorgetragen von einzelnen Trägern öffentlicher Belange sowie von mehreren privaten Einwendern):
- 6.2.1.1 Einwendungen zur Ausgestaltung und Dimensionierung der Baumaßnahme
 - 6.2.1.2 Trassenführung der GV-Straße nach Hörlinreuth
 - 6.2.1.3 Ausbildung der Kreisverkehre an der AS Thurnau-Ost
 - 6.2.1.4 Neutrassierung der St 2189 auf der Nordseite der A 70
- 6.2.2 Forderungen nach gesonderten aktiven und/oder passiven Lärmschutzvorkehrungen sowie damit verbundene Wertminderungsansprüche.
- 6.2.3 Forderungen nach weiteren Schutzvorkehrungen zum Gewässerschutz, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.2 und 4.3 hinausgehend.
- 6.2.4 Forderungen nach weitergehenden Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.3.1.1 bis 3.3.2.26 hinausgehend.
- 6.2.5 Forderungen nach zusätzlichen land- und forstwirtschaftlichen Auflagen, soweit über die Planung sowie über die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.5.1 bis 3.5.14 hinausgehend.
- 6.2.6 Forderungen nach weitergehenden Regelungen betreffend das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren, soweit über die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.7.1 bis 3.7.2 hinausgehend sowie Einwendungen zum Umfang des Flächenbedarfs (auch für die Ausgleichsflächen).

- 6.2.7 Forderungen von beteiligten Trägern öffentlicher Belange, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.6.1.1 bis 3.6.5.3 hinausgehend.
- 6.2.8 Forderungen von privaten Beteiligten, soweit über die Planung sowie die Auflagen 3.7.1 bis 3.7.4 hinausgehend.

7 Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit

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

8 Kostenentscheidung

Die Kosten des Planfeststellungsverfahrens trägt der Freistaat Bayern.

Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine Gebühren erhoben.

B. Sachverhalt

1 Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesautobahn (BAB) A 70 ist eine wirtschaftlich wichtige großräumige Verbindung zwischen den bestehenden Autobahnen A7 "Hamburg – Würzburg - Ulm" im Westen und der 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 und zum Raum Coburg/Erfurt im Norden geschaffen.

Der Freistaat Bayern beabsichtigt im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung für die Bundesstraßenverwaltung eine Grunderneuerung der BAB A 70 zwischen der Anschlussstelle Thurnau-West und der Anschlussstelle Thurnau-Ost und zum anderen die anschließende Verlegung der Trasse aus einem Rutschhangbereich heraus. Die Verschiebung der Trasse in diesem Verlegungsabschnitt beträgt maximal 180 m nach Norden. Maßgebend für die Verlegung eines Teilabschnittes der Bestandsstrecke der A 70 von ca. Bau-km 105+000 bis ca. Bau-km 107+000 ist die Tatsache, dass es in diesem Bereich schon seit Jahren zu aktiven Hangrutschbewegungen im Bereich der Bestandstrecke der A 70 kommt. Auf Empfehlung des Bayer. Landesamtes für Umwelt (LfU) wurden deshalb im Bereich der Rutschung 11 Bohrungen abgeteuft, die größtenteils zu Inklinometer- sowie Grundwassermessstellen ausgebaut wurden. Zudem wurden Standsicherheitsberechnungen durchgeführt. Basierend auf diesem Baugrundmodell wurden daraufhin von einem zwischenzeitlich beauftragten geotechnischen Fachbüro mehrere Varianten zur konstruktiven Sicherung der Bestandstrasse im Rutschbereich der A 70 erarbeitet und geprüft. Hierbei zeigte sich jedoch, dass keine dieser Varianten zu einer ausreichenden und nachhaltigen Stabilisierung des Rutschhanges führt und sich als dauerhaft standsicher nachweisen lässt. Weitere Untersuchungen und Standsicherheitsberechnungen führten zum Ergebnis, dass derzeit die Standsicherheit der Bestandstrasse im Rutschhangbereich rechnerisch nicht mehr nachweisbar ist. Fortwährende und deutlich wahrnehmbare Rutschungen mit einer Abrisskante direkt am bestehenden Autobahndamm belegen die sicherheitsrelevante Bewertung der Berechnungsergebnisse. Auf Basis der Erkenntnisse der durchgeführten Untersuchungen sowie der daraus entwickelten Variantenuntersuchungen ging letztlich hervor, dass die gewählte "große Trassenverschiebung" um maximal 180m Richtung Norden (hangaufwärts) sowohl die bestandsnächste und damit einzig sinnvolle Variante zur Sicherstellung einer dauerhaften Standsicherheit der Autobahntrasse ist. Dies wurde bereits überschlägig 2016 berechnet und wurde auf Basis der aktuellen Erkenntnisse ergänzend untermauert.

Die für das Planfeststellungsverfahren gewählte Linie ist damit aufgrund der vorgefundenen und eingehend untersuchten geologischen Verhältnisse alternativlos. Eine Trassenverschiebung kann somit nur hangaufwärts nach Norden erfolgen. Zwischenvarianten, die eine maximale Verschiebung um lediglich ca. 50 m

nach Norden vorsahen, mussten aufgrund der Standsicherheit ebenso verworfen werden, wie z.B. die Hangsicherungsvarianten oder die "kleine Trassenverschiebung". Die Planfeststellungsstrasse schwenkt nach Umgehung des Rutschhangbereiches sobald möglich im Westen und Osten wieder auf die Bestandstrasse. Die neue Kilometrierung der Betriebsachse endet bei Betr.-km 107+472 (Bauende). Dies entspricht dem alten Betr.-km 107+485,928.

Im gesamten Planungsabschnitt von Bau-km 103+300 bis Bau-km 107+472 wird die bestehende Richtungsfahrbahn Bamberg von bisher 8,0 m auf eine Regelbreite von 12,0 m verbreitert und ein Seitenstreifen (Standstreifen) neu angelegt. Die Richtungsfahrbahn Bayreuth wird von 10,0 m auf ebenfalls 12,0 m verbreitert, damit auch hier die für eine 4+0 Verkehrsführung in Arbeitsbereichen erforderliche Breite zur Verfügung steht. Im Bereich der Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen beträgt die Regelbreite der Richtungsfahrbahnen 12,5 m. Weiter werden Maßnahmen zur ordnungsgemäßen Beseitigung des Oberflächenwassers (Bau bzw. Ertüchtigung von Regenrückhaltebecken, Bau von Vorflutgräben, Einbau von Entwässerungsanlagen unmittelbar an der Fahrbahn) durchgeführt sowie der Abriss und die Erneuerung von Brückenbauwerken (Talbrücke Friesental Richtungsfahrbahn Bayreuth, Überführung der St 2189 und Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges) geplant. Für den Ersatzneubau der Talbrücke Friesental auf der Richtungsfahrbahn Bamberg und für die Erneuerung des Unterführungsbauwerkes über die Kreisstraße KU 17 wurde mit Bescheid der Regierung von Oberfranken vom 27.03.2018 eine Plangenehmigung ausgesprochen. Diese beiden Bauwerke wurden bereits neu errichtet.

Die notwendige Verlegung der Bestandsstrecke der BAB A 70 aus dem bestehenden Rutschhangbereich macht es zudem weiter erforderlich, die Lage der Staatsstraße St 2189, die Anschlussstelle Thurnau-Ost und die Gemeindeverbindungsstraße nach Hörlinreuth an die neuen Verhältnisse anzupassen. Dies trifft auch auf öffentliche Feld- und Waldwege, Eigentümerwege und Privatwege zu. An der Anschlussstelle Thurnau-Ost sollen zwei neue Kreisverkehrsplätze sowie ein neues Überführungsbauwerk für die St 2189 (ca. bei Bau-km 104+970) entstehen. Vom südlichen Kreisverkehrsplatz wird das Gewerbegebiet Thurnau-Ost II C des Marktes Thurnau erschlossen. Im Zuge der Straßenbaumaßnahmen sollen entlang der Autobahn A 70 Seitendeponien mit einer abschirmenden Lärmschutzwirkung für die anliegenden Ortschaften und Einzelgebäude errichtet werden. In diesem Zusammenhang ist die Anlage von Lärmschutzwänden im Bereich von Unterführungsbauwerken als Lückenschluss zwischen den Erdwällen vorgesehen. Damit kann an diesen Streckenabschnitten eine deutliche Verminderung der derzeitigen Lärmimmissionen erreicht werden.

2 Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen

Schon vor dem 2. Weltkrieg wurde mit Bauarbeiten im Zuge einer geplanten Autobahn zwischen Bayreuth und Bamberg begonnen. Der Abschnitt von der Anschlussstelle Kulmbach/Neudrossenfeld bis zum Autobahndreieck Bayreuth/Kulmbach wurde aus politischen Gründen vorrangig ausgebaut.

Nach dem Krieg geriet der Weiterbau der A 70 in Richtung Bamberg ins Stocken. Erst zwischen 1958 und 1970 wurden die Arbeiten von Neudrossenfeld bis Bamberg mit einer Richtungsfahrbahn als Bundesstraße B 505 fortgesetzt. Der Anbau der zweiten Richtungsfahrbahn und die Aufstufung zur Bundesautobahn A 70 erfolgten zwischen 1991 und 1997.

Die A 70 verläuft östlich der Anschlussstelle Thurnau-Ost in einem Abschnitt mit sich verstärkenden aktiven Geländebewegungen im talseitigen Anschluss an den Autobahndamm. Erste deutliche Rutschungen in diesem Bereich mit Schäden an der hangunterseitigen Fahrbahn in Richtung Bayreuth traten bereits im Jahr 1991 auf (von Betr.-km 105,818 bis 106,209 und von Betr.-km 106,552 bis 106,746). Dieser Bereich wurde im Anschluss mit einer Vernagelung des Untergrundes und einem Neuaufbau des Autobahndammes saniert.

Im Zeitraum zwischen Herbst 2011 und Anfang 2012 kam es westlich des vorgeannten sanierten Bereiches zu erneuten Rutschungen (von Betr.-km 105,400 bis 105,800).

Im Ergebnis der nachfolgenden und laufenden Untersuchungen (siehe auch vorstehend unter Ziffer 1 der Sachverhaltsdarstellung) musste festgestellt werden, dass derzeit die Standsicherheit der Bestandstrasse im Rutschhangbereich rechnerisch nicht mehr nachweisbar ist. Deutliche und fortwährend wahrnehmbare Rutschungen mit einer Abrisskante direkt am bestehenden Autobahndamm der A 70-Bestandsstrecke belegen die sicherheitsrelevante Bewertung dieses Ergebnisses. Aufgrund der mangelnden Standsicherheit der Fahrbahn, die sich durch technisch realisierbare Sanierungsmaßnahmen im derzeitigen Bestand nicht verwirklichen lassen, ist eine Verschiebung der Trasse notwendig.

Der Ausbau des vorliegenden Planungsabschnittes ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG) enthalten. Das Netz der Bundesfernstraßen wird grundsätzlich nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG. Einzelne Verbesserungsmaßnahmen bleiben jedoch unberührt, § 3 FStrAbG. Im vorliegenden Fall handelt es sich lediglich um die Grunderneuerung eines bestehenden Streckenabschnittes der A 70-Bestandsstrecke, verbunden mit einer abschnittswisen Verlegung auf einen standsicheren Untergrund zur Aufrechterhaltung und weiteren Gewährleistung einer verkehrsgerechten und dauerhaften Verkehrsabwicklung im bundesweiten Fernstraßennetz.

Die vorgesehene Ausbau- und Verlegungsmaßnahme hat keine raumbedeutsamen Auswirkungen. Es werden keine neuen Straßen im bestehenden Straßennetz angelegt, sondern es wird lediglich der vorhandene Bestand an die Anforderungen eines sicheren und leistungsfähigen Straßennetzes angepasst. Insofern war im vorliegenden Fall auch kein Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG erforderlich.

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 15.11.2018 beantragte die Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth, für die Trassenverschiebung der Bundesautobahn A 70 "Bamberg-Bayreuth" aus einem Rutschhangbereich bei Thurnau von Betr.-km 103+300 bis Betr.-km 107+472 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Thurnau-West bis zur Anschlussstelle Kulmbach/Neudrossenfeld im Gebiet des Marktes Thurnau und der Gemeinde Neudrossenfeld, beide Landkreis Kulmbach, das Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz durchzuführen.

Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 30.11.2018 das Anhörungsverfahren ein.

Die eingereichten Planunterlagen lagen jeweils in der Zeit vom 17.12.2018 bis 16.01.2019 beim Markt Thurnau, bei der Gemeinde Neudrossenfeld sowie bei der Verwaltungsgemeinschaft Kasendorf -nachdem im Gemeindegebiet des Marktes Kasendorf eine landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahme vorgesehen war- jeweils nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung im Amtsblatt des Landkreises Kulmbach vom 14.12.2018 Nr. 50, Seiten 275 ff., zur allgemeinen Einsicht aus.

Der Bekanntmachungstext erhielt einen Hinweis darauf, dass Einwendungen gegen den Plan beim Markt Thurnau, bei der Gemeinde Neudrossenfeld, bei der Verwaltungsgemeinschaft Kasendorf 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 (§ 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 18.02.2019.

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:

- Landratsamt Kulmbach
- Wasserwirtschaftsamt Hof
- Markt Thurnau
- Gemeinde Neudrossenfeld
- Markt Kasendorf
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung B – Stabstelle Lineare Projekte, München
- Amt für Ländliche Entwicklung (ALE) Oberfranken, Bamberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth
- Staatliches Bauamt Bayreuth
- Bezirk Oberfranken, Fachberatung für Fischerei, Bayreuth
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberfranken, Bamberg
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Nürnberg
- Ferngas Netzgesellschaft mbH, Schwaig
- Bayernwerk Netz GmbH, Bamberg
- Licht- und Kraftwerke Helmbrechts GmbH, Helmbrechts
- Zweckverband Lindauer Gruppe, Neudrossenfeld.

Mit Schreiben vom 15.04.2019 übersandte die Regierung von Oberfranken dem Wasserwirtschaftsamt Hof die vom amtlichen Sachverständigen für die Abgabe des wasserwirtschaftlichen Gutachtens noch für erforderlich erachteten wasser-technischen Erläuterungen und Berechnungen.

Nach Ablauf der jeweiligen Einwendungs- und Äußerungsfristen hat die Regierung von Oberfranken die Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth,

gebeten, sich zu den eingegangenen Einwendungen und zu den eingegangenen Stellungnahmen zu äußern.

Bei der Bearbeitung der Einwendungen von betroffenen Eigentümern, die sich gegen die Inanspruchnahme ihrer landwirtschaftlich genutzten Eigentumsflächen für die Verwirklichung des vorgesehenen landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes wendeten, hat die Autobahndirektion diese Einwendungen aufgegriffen und auf die Durchführung einzelner Kompensationsmaßnahmen verzichtet. Dafür wurden zum Ausgleich neue Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen und die dafür notwendigen Planergänzungen und Planänderungen erarbeitet. Die vom geänderten bzw. ergänzten landschaftspflegerischen Kompensationskonzept neu bzw. stärker als bisher betroffenen privaten Grundstückseigentümer wurden von der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 11.09.2019 unter Übersendung von Planauszügen über die neue bzw. geänderte Betroffenheit unter Einräumung einer ausreichenden Frist (bis zum 30.09.2019) am Anhörungsverfahren beteiligt und es wurde ihnen die Gelegenheit gegeben, sich zu den vorgesehenen Planänderungen zu äußern. Zusätzlich holte die Planfeststellungsbehörde zu den vorgesehenen Änderungen des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes sowohl eine Stellungnahme der unteren als auch der höheren Naturschutzbehörde ein.

Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und die gegen die ursprüngliche Planung sowie gegen die ins Verfahren eingebrachten Änderungen und Ergänzungen erhobenen Einwendungen wurden mit den Beteiligten am 5. November 2019 in Thurnau (Schützenhaus der Kgl. Priv. Schützengesellschaft 1862 Thurnau) erörtert.

Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände, soweit sie sich zu der Planung geäußert haben, sowie die privaten Einwendungsführer wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte eine ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins in den beteiligten Gemeinden.

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

Zum Ausgleich eines noch bestehenden Kompensationsdefizites legte die Autobahndirektion mit Schreiben vom 21.02.2020 nochmals ergänzende Planunterlagen für die zusätzliche Kompensationsmaßnahme 30 A "Reuthwiesen" vor. Hierzu wurden nochmals die höhere Naturschutzbehörde, die Landwirtschafts- sowie die Forstbehörde und die betroffenen Grundstückseigentümer gehört.

C. Entscheidungsgründe

Der Plan der Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle 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 berücksichtigt 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 (einschließlich Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung)

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

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange, einschließlich der Umweltauswirkungen, zu berücksichtigen (§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG).

Die Trassenverschiebung der Bundesautobahn A 70 "Bamberg-Bayreuth" aus einem Rutschhangbereich bei Thurnau von Betr.-km 103+300 bis Betr.-km 107+472 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Thurnau-West bis zur Anschlussstelle Kulmbach/Neudrossenfeld im Gebiet des Marktes Thurnau und der Gemeinde Neudrossenfeld, beide Landkreis Kulmbach, stellt kein Neubauvorhaben dar, für das nach § 6 UVPG i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung obligatorisch ist. Es handelt es sich hier um ein Änderungsvorhaben, für das § 9 UVPG einschlägig ist.

Der Vorhabenträger hat bei seinem Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 Satz 1 UVPG beantragt (Planunterlage 1 -Erläuterungsbericht- Abschnitt 2.2). Das Entfallen der Vorprüfung wurde von der Planfeststellungsbehörde als zweckmäßig erachtet, da durch das Vorhaben zum einen auch erhebliche Waldbestände in einer Größenordnung gerodet werden müssen, die gemäß Nrn. 17.2.1 und 17.2.2 allein schon im Grenzbereich zwischen einer obligatorischen Umweltverträglichkeitsprüfung und einer Vorprüfung im Einzelfall von 10 ha Wald liegen, und zum anderen sich in der Nähe des Vorhabensumgriffes das bestehende FFH-Gebiet DE 5934-302 "Feuchtgebiete im Limmersdorfer Forst" befindet, das eine eingehende Überprüfung möglicher nachteiliger Auswirkungen gebietet. Eine für das Straßenbauvorhaben bedingte Rodung von über 10 ha Waldfläche ist ein maßgebendes Kriterium für das Eintreten von erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens. Nachdem auch in den artenschutzrechtlichen Fachbeiträgen verschiedene Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) für streng geschützte Arten (verschiedene Fledermausarten, Zauneidechse sowie Feldlerche) vorgesehen wurden, sprach auch dieser Umstand dafür, letztlich von einer Vorprüfung des Einzelfalls abzusehen und dafür eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das Vorhaben ist damit UVP-pflichtig (§ 7 Abs. 3 Satz 2 UVPG).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung 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 aussagekräftige 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 -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 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 unge löste 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, das FFH-Gebiet DE 5934-302 "Feuchtgebiete im Limmersdorfer Forst", befindet sich ca. 350 m südlich der BAB 70. Betriebsbedingte, unmittelbare Auswirkungen durch die Verlegungsmaßnahme und den späteren Betrieb des betroffenen Autobahnabschnittes der A 70 können ausgeschlossen werden. Allerdings wird ein Graben, der schon derzeit unter der Autobahntrasse hindurchführt, im Zuge der Baumaßnahme in Richtung Süden hin zum FFH-Gebiet nachprofiliert. Diese Nachprofilierung reicht allerdings auf wenigen m² auch in das bestehende FFH-Gebiet hinein.

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).

Im vorliegenden Fall wurde vom Vorhabenträger im Rahmen der vorstehend beschriebenen Phase 1 eine FFH-Verträglichkeitsabschätzung vorgenommen, die in den festgestellten Planunterlagen als Planunterlage 19.2 enthalten ist. Danach liegt das Einzugsgebiet des teilweise neu zu profilierenden Grabens im Norden der Autobahn und wird hauptsächlich durch die Waldflächen gespeist. Abwasser der Autobahn gelangt hingegen nicht in den Graben. Hierfür sind gesonderte Entwässerungsgräben vorgesehen, die jeweils in das Regenrückhaltebecken RRB 107-1R entwässern. Somit ist nicht damit zu rechnen, dass mit einem zunehmenden Salz- oder Schadstoffeintrag in den zu profilierenden Graben und somit in das FFH-Gebiet erfolgt. Damit finden künftig auch keine betriebsbedingten Beeinträchtigungen der dort befindlichen Lebensraumtypen (LRT) 6430 -Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe- und 6510 -Magere Flachland-Mähwiesen- statt. Ebenso kann eine Beeinträchtigung der Arten 1096 -Bachneunauge- und 1166 -Kammolch- ausgeschlossen werden. Die

FFH-Verträglichkeitsabschätzung kommt damit zum Ergebnis, dass durch die Verwirklichung des planfestgestellten Autobahnausbauvorhabens erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des betroffenen FFH-Gebietes auszuschließen sind.

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 Trassenverschiebung der Bundesautobahn A 70 "Bamberg-Bayreuth" aus einem Rutschhangbereich bei Thurnau von Betr.-km 103+300 bis Betr.-km 107+472 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Thurnau-West bis zur Anschlussstelle Kulmbach/Neudrossenfeld im Gebiet des Marktes Thurnau und der Gemeinde Neudrossenfeld, beide Landkreis Kulmbach, 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 Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth, plant die Trassenverlegung der Bestandsstrecke der BAB A 70 zwischen Bau-km 103+300 und Bau-km 107+472, welche aufgrund von Rutschungen notwendig wurde. Darüber hinaus erfolgt eine Grunderneuerung des verbleibenden Bauabschnitts von der AS Thurnau-West bis zur Talbrücke Friesental (dieser Bereich wurde mit Plangenehmigungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 27.03.2018 Nr. 4354.10-1/17 genehmigt) mit neu hinzukommenden Seitendeponien. Bei der Verlegung erfolgt eine teilweise Neutrassierung nördlich der Bestandsstrecke der A 70. Weiterhin erfolgt eine Änderung des Bestandes der A 70 in den östlich angrenzenden Abschnitten "Rotmaintal" und "Halb- und Offenlandschaften um Neudrossenfeld" durch die dort in der Nähe von Ortsbereichen vorgesehenen, neu anzulegenden Seitendeponien.

Die vorhandene Trasse der A 70 ist im Planungsbereich durch eine an die bestehende Topographie angepasste Linienführung gekennzeichnet. Charakteristisch dafür ist die dichte Folge von Kurven zur Umfahrung der vorhandenen Geländeerhebungen bzw. die entsprechenden Steigungs-/Gefällestrecken mit einer Längsneigung von bis zu 4,25 %, um die vorhandenen Höhenunterschiede zu überwinden. Die Anschlussstelle Thurnau-Ost befindet sich im westlichen Drittel des Planungsabschnittes. Sie bindet die Staatsstraße 2189 an, die östlich der Anschlussstelle die A 70 quert. Das beabsichtigte Ausbauvorhaben beinhaltet die Verlegung der Trasse aus einem Rutschhangbereich heraus auf einer Länge von ca. 4,2 km. Die Maßnahme beginnt im Bereich der Anschlussstelle Thurnau-West bei Bau-km 103+300 und endet kurz nach der Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges (Stationierung ca. bei Bau-km 107+472).

Die neu geplanten Ausbaulängen und Querschnitte werden im Einzelnen in der Planunterlage 1 -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 2008) einen Regelquerschnitt RQ 31 mit zwei Richtungsfahrbahnen mit einer jeweiligen Kronenbreite von 15,50 m, die 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. 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. Dies ist insbesondere dann wichtig, wenn -wie hier- Umlei-

tungsstrecken nur unzureichend zur Verfügung stehen. Die Grundsätze und Elemente der vorgesehenen Linienführung innerhalb des vorgesehenen Verlegungsbereiches richten sich ebenfalls nach den Vorgaben der RAA-2008.

Die Entwässerung erfolgt für den Großteil der Verlegungsstrecke über die Bankette in den Seitenraum. Dort wird das Wasser in Mulden und Gräben gesammelt und über Entwässerungsleitungen zu Regenrückhaltebecken transportiert. Ausschließlich in Richtung östliches Bauende nach dem Bauwerk B 107a wird eine Spitzrinne am rechten Fahrbahnrand notwendig, um das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Bayreuth zu fassen und dem bestehenden Entwässerungssystem zuzuleiten. Aufgrund des vorhandenen Sägezahnprofils werden ebenfalls am Mittelstreifen Entwässerungseinrichtungen notwendig. Je nach betroffener Fahrtrichtung werden Spitzrinnen angeordnet. Im Bereich der Mittelstreifenüberfahrt dienen überfahrbare Schlitzrinnen der Entwässerung. Das anfallende Oberflächenwasser im Bereich der Bauwerke (z.B. Talbrücke Friesental) wird über Straßenabläufe und Rohrleitungen abgeleitet und der geplanten Entwässerung der A 70 zugeführt.

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 Havariefall auch eine Ölrückhaltung für bis zu 30 m³ Leichtflüssigkeit vorgesehen.

Je nach hydraulischer Belastbarkeit des Vorfluters wird weiterhin die Einleitungsmenge über ein Regenrückhaltebecken (RRB) auf einen gewässerverträglichen Wert gedrosselt. Regenrückhaltebecken werden dabei als Trockenbecken ausgebildet. Zum Schutz des Oberflächen- und Grundwassers vor nachteiligen Veränderungen gemäß § 5 Abs. 1 WHG werden alle potenziell wassergefährdenden Betriebsstoffe (z. B. Öle, Fette, Treibstoffe) sachgemäß gelagert und eingesetzt. Die Lagerung der wassergefährdenden Betriebsstoffe erfolgt ausschließlich in den Bereichen des Baufelds und außerhalb von Wasserschutzgebieten bzw. FFH-Gebieten.

Aufgrund des im Zuge der Baumaßnahme anfallenden Mengenüberschusses an Erdmaterial sollen entlang der Strecke in der Nähe von Siedlungsbereichen Seitendeponien mit lärmschützender Wirkung geschüttet werden. Im Bereich der vorhandenen bzw. neuen Bauwerke erfolgt der Lückenschluss mittels Lärmschutzwänden.

Hauptanlass für die beabsichtigte Verlegung eines Teilabschnittes der derzeitigen Bestandsstrecke der A 70 in Richtung Norden ist die Tatsache, dass die Bundesautobahn A 70 östlich der AS Thurnau-Ost in einem Abschnitt mit sich

verstärkenden aktiven Geländebewegungen im talseitigen Anschluss an den Autobahndamm verläuft. Erste deutliche Rutschungen in diesem Bereich mit Schäden an der hangunterseitigen Fahrbahn in Richtung Bayreuth traten bereits im Jahr 1991 auf. Dieser Bereich wurde im Anschluss mit einer Vernagelung des Untergrundes und Neuaufbau des Autobahndammes saniert. Nachdem es im Zeitraum zwischen Herbst 2011 und Anfang 2012 westlich des vorgenannten sanierten Bereiches zu erneuten Rutschungen kam, wurden auf Empfehlung des Landesamtes für Umwelt im unmittelbaren Bereich der Rutschung mehrere Bohrungen durchgeführt, die größtenteils zu sogenannten Inklinometern (= ein Messgerät zur Erfassung der Neigung) sowie Grundwassermessstellen ausgebaut wurden. Die Inklinometer wurden in der Folgezeit mehrfach saniert, nachdem sie nicht mehr messbar bzw. abgesichert waren. Auf Grundlage dieser Baugrundaufschlüsse sollte dabei die Standsicherheit des bestehenden Autobahndammes überprüft und eine Variantenstudie für mögliche Sanierungsmaßnahmen der Bestandstrasse erstellt werden.

Im Ergebnis musste festgestellt werden, dass derzeit die Standsicherheit der Bestandstrasse der A 70 im Rutschhangbereich rechnerisch nicht mehr gegeben ist und sich mit herkömmlichen und auch realisierbaren technischen Vorkehrungen auf dieser auch nicht mehr dauerhaft herstellen lässt. Deutlich wahrnehmbare, fortwährende Rutschungen mit einer Abrisskante direkt am bestehenden Autobahndamm belegen die sicherheitsrelevante Bewertung dieses Ergebnisses und belegen gleichzeitig den dringenden Handlungsbedarf für eine umgehende Verlegung des rutschgefährdeten Trassenbereiches der A 70 auf einen dauerhaft standfesten Untergrund.

Durch die beabsichtigte Trassenverlegung der A 70 aus dem derzeitigen Hangrutschbereich heraus kommt es zur Neuversiegelung auf einer Fläche von ca. 12,6 ha. Weiterhin werden vormals nicht versiegelte Flächen auf ca. 22,2 ha mit Böschungen, Straßennebenflächen etc. überbaut. Eine zeitlich vorübergehende Beeinträchtigung von Biotopen von mindestens mittlerer Wertigkeit erfolgt auf einer Gesamtfläche von ca. 8,82 ha, zusätzlich erfolgt eine solche zeitliche Beeinträchtigung auf ca. 13,7 ha Acker und Intensivgrünland. Diese Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in den Ausgangszustand zurückgeführt und fallen somit nicht unter einen dauerhaften Flächenverbrauch.

Dem dargestellten Flächenverbrauch steht eine Entsiegelung von ca. 3,5 ha Straßenflächen und ca. 1,5 ha Straßennebenflächen inklusive Bankette gegenüber, welche als Acker rekultiviert werden oder wieder in naturnahe Waldbiotope umgewandelt werden sollen.

Zusätzlich sieht das landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzkonzept auf 23,14 ha Fläche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor. Zur Reduzierung des Flächenbedarfs werden die naturschutzrechtlich erforderlichen Kompensationsmaßnahmen mit den aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlichen Maßnahmen kombiniert. Um konkret Flächen zu sparen, sind anrechenbare Maßnahmen zur Wiedervernetzung (Ersatzmaßnahme 22 E) sowie PIK-Maßnahmen

(= produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen) auf wechselnden Flächen eingeplant (Maßnahme 15 A_{CEF}). Ein wesentlicher Teil der zurückgebauten alten Trasse wird zudem als A-/E-Maßnahme verwendet (21 E).

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) 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 T) sowie der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Anlage 1 zu Planunterlage 1). Auf diese Unterlagen wird verwiesen.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Der westliche Teil des Untersuchungsgebietes ist eher siedlungsgeprägt, es folgt darauf ein forstwirtschaftlich geprägter Abschnitt im nördlichen Limmersdorfer Forst. Das Untersuchungsgebiet liegt innerhalb der Großlandschaft "Südwestliches Mittelgebirge/Stufenland" in der naturräumlichen Haupteinheit D 62 "Oberpfälzisch-Obermainisches Hügelland". Die naturräumliche Haupteinheit untergliedert sich in die naturräumliche Untereinheit "Keuper-Lias-Gebiet (071-A)". Im östlichen Teil quert das Planungsgebiet den Roten Main und damit die naturräumliche Untereinheit "Obermain (071-E)".

Im Untersuchungsgebiet befindet sich gemäß einer Flachlandbiotopkartierung eine Fläche amtlich kartierter Biotope aus dem Jahr 2010, die zumindest auf Teilflächen einen Schutzstatus nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bzw. Artikel 23 Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG) aufweisen. Die genaue Lage ist nachrichtlich im Bestands- und Konfliktplan des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Planunterlage 19.1.2) dargestellt. Darüber hinaus befinden sich im Untersuchungsgebiet noch weitere nach § 30 BNatSchG bzw. Art 23 BayNatSchG geschützte Biotope, die durch Eigenkartierungen im Jahr 2010 sowie im Jahr 2015 aufgenommen wurden. Deren genaue Lage ist ebenfalls nachrichtlich im Bestands- und Konfliktplan des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Planunterlage 19.1.2) dargestellt. Eine Aufstellung dieser Biotope ist auch in den Tabellen 1 und 2 unter Ziffer 2.1 des UVP-Berichtes (Anlage 1 zu Planunterlage 1) enthalten.

Das Untersuchungsgebiet ist aufgrund seiner Naturraumausstattung in vier Bezugsräume unterteilt. Das östliche Planungsgebiet wird aufgrund der Naturraumausstattung dem Bezugsraum bzw. Konfliktbereich "Waldlandschaft Limmersdorfer Forst" zugeordnet. Die westliche Teilfläche des Planungsgebietes, teilweise ohne baulichen Eingriff, befindet sich im Bezugsraum "Halb- und Offenlandschaften um Thurnau". Seitendeponien werden in den östlich angrenzenden Bezugsräumen "Auenlandschaft des Rotmaintals" sowie "Halb- und Offenlandschaften um Neudrossenfeld" angelegt, hier kommt es jedoch nicht zu Vollversiegelungen.

Zum derzeitigen Zustand des Schutzgutes Mensch und insbesondere der menschlichen Gesundheit im Untersuchungsgebiet ist festzuhalten, dass sich im Bereich des Marktes Thurnau sowohl Wohnbebauung (Allgemeine Wohngebiete und Dorf-, Mischgebiete) als auch gewerbliche Bebauung finden. Hinzu kommen mehrere Einzelanwesen bzw. Hofstellen. Die innerhalb des Untersuchungsgebietes befindlichen bauleitplanerisch verfestigten Siedlungsflächen werden durch die Planung nicht verändert. Der Ortsteil Neuwirtshaus (eine Hofstelle) befindet sich zwischen der zurückzubauenden Alttrasse der A 70 und der nördlich davon geplanten Neutrassierung. Die nördlichen Ausläufer des Limmersdorfer Forstes, eine relativ unzerschnittene Waldfläche mit Naherholungspotential, dienen der menschlichen Gesundheit. Zahlreiche Wanderwege, die der menschlichen Erholung dienen, befinden sich ebenfalls im Untersuchungsgebiet. Im Bereich der Ortslage von Thurnau sind dies der Rotmain-Radweg und der Östliche Albrandweg, im Bereich Limmersdorfer Forst die Obermain-Frankenwald-Tour und im Bereich des Rotmaintals der Main-Radweg als Teil der EuroVelo-Route 4 (Central Europe Route), der Rotmain-Wanderweg und der Rotmain-Auen-Weg.

Die größten vorhabenbedingten Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt entstehen durch die Trassenverschiebung der A 70 im Bereich der Bezugsräume "Halb- und Offenlandschaften um Thurnau" sowie "Waldlandschaft Limmersdorfer Forst". Seitendeponien sollen ausschließlich im Bereich der zwei Bezugsräume "Auenlandschaft des Rotmaintals" sowie "Halb- und Offenlandschaften um Neudrossenfeld" angelegt werden. Die Auswirkungen bleiben hier auf die anlage- und baubedingten Wirkungen durch Überbauung mit Seitendeponien begrenzt. Betriebsbedingte Wirkungen sind diesbezüglich ausgeschlossen.

Was die Pflanzenausstattung im Untersuchungsraum betrifft, so sind Einheiten der potenziell natürlichen Vegetation als erkennbare Bestände nur noch ansatzweise auf Sonderstandorten vorhanden, so z. B. als Eichen-Hainbuchenwälder sowie strukturreiche Nadelwälder in Teilbereichen des Limmersdorfer Forstes. An ihre Stelle sind infolge land- und forstwirtschaftlicher Nutzung vielfältige Vegetations- bzw. Biotoptypen getreten, die in Abhängigkeit von Nutzungsintensität und Standort unterschiedliche Bedeutung als Lebensraum für die Pflanzen- und Tierwelt haben. Heute befinden sich in den Bereichen südlich des Marktes Thurnau im westlichen Untersuchungsgebiet (Bezugsraum Halb- und Offenlandschaften um Thurnau) hauptsächlich Grünland- und Ackerflächen, die zum Teil von Hecken-, Feldgehölz- und Laubmischwaldstrukturen durchzogen werden. In Richtung Osten folgen die feuchtgeprägten Biotoptypen des Breitenwieser Grabens, weiter östlich folgen die anthropogen geprägten Biotoptypen entlang des Gewerbegebiets Thurnau-Ost. Diese gehen dann wieder über in einen Mix aus Waldbiotopen, vereinzelt Streuobstbeständen und Gebüsch sowie landwirtschaftlicher Nutzfläche. Östlich an die Halb- und Offenlandschaften um Thurnau grenzt dann der Bezugsraum Limmersdorfer Forst an. Die meisten Forstflächen des Limmersdorfer Forstes werden im Bereich der Trassenführung durch strukturarme Altersklassen-Nadelholzforste geprägt, vereinzelt von Laubwaldbeständen ergänzt. Der Bezugsraum umfasst nahezu ausschließlich Waldbiotope

(L112-WW, L62, N712, N713), welche durch die Trassenverlegung nach Norden hin alle planungsrelevant sind. Die östliche Grenze des Untersuchungsraums Limmersdorfer Forst bildet den Übergang zum angrenzenden Bezugsraum "Auenlandschaft des Rotmaintals", mit hohem Grünlandanteil. Der Bezugsraum wird durch Offenlandbiotope, insbesondere Grünland geprägt. Im Bereich der neu hinzukommenden Seitendeponie handelt es sich um Acker-, Grünland und Straßenbegleitbiotope. Der Bezugsraum Halb- und Offenlandschaften um Neudrossenfeld umfasst das östliche Planungsgebiet, seine Biotopausgestaltung ist mit der um Thurnau zu vergleichen. Planungsrelevant sind hier Grünland-, Acker- und Gehölzstrukturen im Bereich der neu hinzukommenden Seitendeponien, im Bereich nördlich Neudrossenfeld auch Saumstrukturen.

Im Rahmen der faunistischen Sonderkartierungen zur Erhebung des Tierbestandes wurden die Artengruppen Avifauna, Fledermäuse, Reptilien, Amphibien, Libellen und Schmetterlinge erfasst. Dabei wurden Nachweise wertgebender und damit planungsrelevanter Arten festgestellt. Die Vegetationsstrukturen im Planungsraum, insbesondere im Bezugsraum "Limmersdorfer Forst" bieten Lebensraum für besonders und streng geschützte Vogelarten des Waldes und Heckenvögel, wie Grauspecht, Klappergrasmücke, Mittelspecht, Neuntöter, Raufußkauz, Rotmilan, Schwarzspecht, Sperlingskauz, Turteltaube, Wespenbussard, Ziegenmelker und weitere. Teilweise wurden diese Arten nachgewiesen, teilweise ist das Vorkommen potentiell möglich. Die Vegetationsstrukturen im Planungsraum, insbesondere im Bezugsraum "Halb- und Offenlandschaften um Thurnau" bieten zusätzlich Lebensraum für Vogelarten des Offenlandes und der Kulturlandschaften wie Bluthänfling, Braunkehlchen, Feldlerche und weitere.

Im Untersuchungsgebiet zeigen sich auch Nachweispunkte für die verschiedenen Fledermausarten. Alle heimischen Fledermäuse sind nach dem Bundesnaturschutzgesetz streng geschützt. In der Umgebung von Siedlungsbereichen wie dem Markt Thurnau und dem Ortsteil Neuwirtshaus des Marktes Thurnau kommen eher gebäudebewohnende Fledermäuse vor, jedoch finden sich hier keine Verbreitungsschwerpunkte aufgrund der geringen Nachweise. Im Osten des Untersuchungsgebietes konnten nur sehr wenige Nachweise baumhöhlenbewohnender Fledermäuse erbracht werden. In den Wäldern entlang der A 70 häufen sich die Nachweise, im südlichen Waldbestand sind jedoch mehr Hinweise während der Kartierungen festgestellt worden. Die häufigste Art ist der Große Abendsegler, gefolgt von der Fransenfledermaus. Rauhaut- und Wasserfledermaus finden sich einmalig ganz im Westen des Untersuchungsraumes.

Die Zauneidechse wurde bei Kartierungen im Untersuchungsraum im Bereich westlich der AS Thurnau-Ost auf einer Schotterfläche sowie südöstlich der AS Thurnau-Ost im Bereich eines Kompostplatzes nachgewiesen. Weitere Nachweise gelangen außerhalb des Untersuchungsraumes zwischen dem Autohof und der Firma Stahlbau in der Industriestraße, Thurnau, sowie an der PWC-Anlage Rotmaintal. 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. Für die betroffenen Tiergruppen Avifauna, Fledermäuse und Reptilien (Zauneidechse) sind deshalb spezielle Vermeidungsmaßnahmen vorzusehen und in den landschaftspflegerischen Begleitplan aufzunehmen.

Gemäß den Angaben des Bayer. Landesamtes für Umwelt aus dem Jahr 2016 sind für das topografische Kartenblatt 5934 (Thurnau) Vorkommen von Laubfrosch (*Hyla arborea*), Kleinem Wasserfrosch (*Pelophylax lessonae*) und Kammolch (*Triturus cristatus*) aufgeführt. Die Amphibien benötigen Feuchtlebensräume, nutzen aber auch Wiesen und Gehölzstrukturen zur Nahrungssuche. Die Betroffenheit der genannten Amphibienarten kann ausgeschlossen werden, da im näheren Umfeld des geplanten Vorhabens das benötigte Lebensraummosaik mit unterschiedlichen Strukturen fehlt und trotz Nachsuche keine Nachweise erbracht werden konnten. Das einzige Stillgewässer im Untersuchungsgebiet ist ein Regenrückhaltebecken in der Abfahrt der AS Thurnau-Ost, Fahrtrichtung Bayreuth. In dem genannten Kartenblatt sind auch keine Vorkommen von Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie der Artengruppen Fische, Käfer, Nachtfalter und Weichtiere aufgeführt.

Im Untersuchungsgebiet sind weiter keine geeigneten Habitatstrukturen für besonders geschützte Libellenarten vorhanden. Da zudem kein Nachweis geführt wurde, kann ein planungsrelevantes Vorkommen ausgeschlossen werden. Die Grünlandflächen im Untersuchungsraum sind überwiegend intensiv genutzt und/oder artenarm. Die intensive Mahd der Grünlandflächen verhindert ein Aufkommen des Großen Wiesenknopfs (*Sanguisorba officinalis*), so dass sich die Larven des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings (*Phengaris nausithous*) nicht im vom Vorhaben betroffenen Gebiet entwickeln können. Für den Thymian-Ameisenbläuling (*Phengaris arion*) finden sich ebenfalls keine geeigneten Lebensräume im Untersuchungsraum. Trotz Nachsuche konnten im Vorhabenbereich der Trassenverlegung der A 70 keine Nachweise erbracht werden. Planungsrelevante Schmetterlingsarten können somit ausgeschlossen werden.

In Bezug auf die ökologische Vielfalt ist noch festzustellen, dass sich im unmittelbaren Wirkraum des Vorhabens keine Naturschutzgebiete (§ 23 BNatSchG), 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. Das nächstgelegene Natura 2000-Gebiet, das FFH-Gebiet "Feuchtgebiete im Limmersdorfer Forst" (DE 5934-302.01), befindet sich ca. 600 m südlich der A 70 und wird durch das Vorhaben mit einer Trassenverlegung nach Norden hin nicht beeinträchtigt. Ein Entwässerungsgraben, welcher nach Süden hin zu dem Natura 2000-Gebiet verläuft, endet jedoch in diesem FFH-Gebiet. Dieser Graben wird in weiten Teilen und u.a. auch auf wenigen m² innerhalb des FFH-Gebietes neu profiliert. Es wurde hierzu eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung durchgeführt, die zu dem

Ergebnis kam, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele auszuschließen sind und das Vorhaben somit mit dem Schutzzweck bzw. den Erhaltungszielen verträglich ist. Auf die sich hierauf beziehenden Ausführungen oben unter Ziffer 1.2.2 der Gründe wird verwiesen.

Angrenzend an das FFH-Gebiet "Albtraufhänge zwischen Göräu und Thurnau" sollten die Kompensationsmaßnahmen 14 A_{CEF} sowie 20 A konzipiert werden, beide unter Berücksichtigung der Entwicklungsziele des Schutzgebietes. Nachdem der Vorhabenträger wegen Einwendungen der Grundstückseigentümer auf die Ausführung der Maßnahme 20 A verzichtet hat und an dessen Stelle die Ausgleichsmaßnahmen 25 A und 26 A getreten sind, wird auch die CEF-Maßnahme 14 A_{CEF} zum Schutz der Zauneidechse im Bereich der neuen Ausgleichsmaßnahme 25 A angelegt.

Die Kreisstraße KU 17 zwischen Limmersdorf und Thurnau stellt die östliche Grenze des Naturparks "Fränkische Schweiz – Veldensteiner Forst" dar. Die Teilfläche Thurnau-West, ohne bauliche Beeinträchtigungen, befindet sich somit innerhalb des Naturparks. Der Hauptteil des Planungsbereiches mit der tatsächlichen Trassenverschiebung im Rutschhangbereich liegt somit unmittelbar östlich außerhalb, jedoch angrenzend an den Naturpark. Der Naturpark wird somit durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt.

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. Die Flächen nördlich der vorhandenen Autobahn A 70, auf der die Nordverlegung der A 70 geplant ist, stellen sich derzeit als unversiegelte Wald- und Offenlandflächen dar, die allerdings teilweise von der bestehenden südlich verlaufenden A 70 vorbelastet sind. Zu untersuchen und zu beschreiben ist zum einen die Fläche, die durch die neue Planung vollständig, teilweise oder zeitlich begrenzt verlorengeht durch den Straßenbau, 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 Entsigelung und Rekultivierung gegenüber, also eine Wiedernutzbarmachung von Flächen. So sind anrechenbare Maßnahmen zur Wiedervernetzung (Ersatzmaßnahme 22 E) sowie PIK-Maßnahmen auf wechselnden Flächen eingeplant (Ausgleichsmaßnahme 15 A_{CEF}). In den Maßnahmenblättern (Planunterlage 9.3T) wird die Nachnutzung als Ersatzmaßnahme beschrieben (Ersatzmaßnahmenkomplex E 21). Die Reduzierung des Flächenverbrauchs wird auch durch Rekultivierung als Acker gewährleistet. Im Bezugsraum der Waldlandschaft des Limmersdorfer Forstes dominieren entlang der A 70 die Bodentypen Regosole, Braunerden sowie Podsol- bzw. Pseudogley-Braunerden, zum Teil mit sandigen Deckschichten bzw. aus sandiger Verwitterung des Rhäts oder Feuerletts. Die sandigen Böden im Bereich des Limmersdorfer Forstes weisen eine geringe Basensättigung auf und besitzen eher ein geringes Retentionsvermögen. Die Fähigkeit zur Schadstoffakkumulation des Bodens und somit das Puffer- und Filtervermögen gegenüber Eintrag

von Schadstoffen ins Grundwasser ist herabgesetzt. In den sandgeprägten Waldbeständen dominiert infolge forstlicher Nutzung als anspruchslose Baumart auf nährstoffarmen Böden die Kiefer (in Teilen des Limmersdorfer Forstes). Entlang der A 70 sind Waldflächen mit besonderer Funktion des Bodenschutzes ausgewiesen. Die landwirtschaftlich genutzten Böden der "Halb- und Offenlandschaften um Thurnau" weisen meist ein sehr hohes Rückhaltevermögen gegenüber Schwermetallen auf. Von den vorkommenden Böden bieten insbesondere die Sandböden die Entwicklungsgrundlage für magere Vegetations- und somit Sonderstandorte (z. B. für Borstgrasrasen, aber auch für wärmeliebende Biotoptypen). Die grundwassergeprägten Gleye am Breitenwieser Graben, westlich außerhalb des Verlegungsbereiches der A 70 aber innerhalb des Untersuchungsgebietes, bieten dagegen besondere Lebensbedingungen für feuchteliebende Tier- und Pflanzenarten. Nach Auskunft des zuständigen Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten werden die landwirtschaftlich genutzten Böden östlich von Thurnau mit einer natürlichen Ertragsfunktion im Bereich von Bodenwertkennzahlen von 44/40 bis 55/51 eingeschätzt und gehören somit zu den besten Böden im Landkreis Kulmbach (Spitzenwert 57). Die Bodenwertzahlen nehmen für die Ackerböden dabei von Westen nach Osten tendenziell leicht ab, da die Böden im östlichen Bereich leichter und sandiger werden; sie liegen aber dort immer noch über dem Landkreisdurchschnitt von Kulmbach. Hinsichtlich der Grünlandnutzung liegen die Bodenwertkennzahlen zwischen 41/39 bis 44/44 und erreichen im Rotmaintal den Spitzenwert im Landkreis von 54/51. Vorbelastungen der Böden bestehen im dortigen Bereich durch intensiven Ackerbau und forstwirtschaftliche Nutzung (gestörte Bodenentwicklung, Erosion, Verdichtung), durch Verkehr mit entsprechender Infrastruktur (Versiegelung, Schadstoffimmisionen) sowie durch Siedlungstätigkeiten (Versiegelung, Bodenverdichtung) insbesondere an gewerblich genutzten Standorten.

Bezüglich des Schutzgutes Wasser ist festzuhalten, dass das Untersuchungsgebiet sehr arm an Stillgewässern ist. Mit Ausnahme von vorhandenen und neu zu schaffenden Regenrückhaltebecken an der A 70 fehlen ansonsten jegliche dauerhaften Stillgewässer. Von der Trassenverlegung der A 70 sind zudem auch keine Fließgewässer betroffen. Der Breitenwieser Graben, der westlich von Thurnau in Nord-Süd Richtung verläuft, wird von der Verlegung genauso wenig berührt wie der ca. 1 km östlich der Verlegung in Nord-Südrichtung verlaufende Rote Main. Die vom Bayer. Landesamt für Umwelt ermittelten wassersensiblen Bereiche (Auen und Niedermoore) umfassen Bereiche der "Halb- und Offenlandschaften um Thurnau" um den Aubach (außerhalb des vorliegenden Untersuchungsraums) und sein weiteres Umfeld inkl. der Anschlussstelle Thurnau-West (westlich außerhalb der Verlegung, aber innerhalb des Untersuchungsgebietes). Vorbelastungen bestehen durch intensive Landwirtschaft auf sandigen Böden (Einträge von Dünger- und Pflanzenschutzmitteln) sowie durch Verkehr (Versiegelung, Schadstoffimmisionen). An der A 70 entspricht die derzeitige Fahrbahnenwässerung nicht in allen Abschnitten dem heutigen Stand der Technik und wird im Zuge der Trassenverlegung auf den neuesten Stand gebracht. Wasserschutzgebiete sind im Bereich der Trassenverlegung der A 70 nicht vorhanden

und damit auch nicht betroffen. Das südlich der Alttrasse gelegene Trinkwasserschutzgebiet für den Tiefbrunnen III zur Wasserversorgung des Marktes Thurnau (Schutzzone II und III) liegt allerdings im Bereich des Entwässerungskonzeptes des Vorhabens.

Hinsichtlich des Schutzzgutes Klima und Luft ist zu bemerken, dass sich die Waldlandschaft im Bereich des "Limmersdorfer Forstes" mit ihren gehölzreichen Flächen klimatisch als Frischluftentstehungsgebiet auszeichnet, einhergehend mit einem human-bioklimatischen günstigen Klima durch geminderte Temperaturextreme (z. B. durch reduzierte Sonneneinstrahlung und starke Winddämpfung) sowie einem hohen Filtervermögen der Blattoberflächen (Schadstoffsenke). Im Süden grenzen Waldflächen mit besonderer Funktion für die Erholung unmittelbar an die A 70 an. Als lokal wirksame lufthygienische Belastungsquelle im Untersuchungsgebiet ist der Verkehr auf der A 70 und auf dem untergeordneten Straßennetz anzusprechen. Kaltluftentstehungsgebiete stellen im Bereich der "Halb- und Offenlandschaften um Thurnau" vor allem die Ackerflächen der Kuppenlagen (hohe Kaltluftproduktion) dar. Die Trasse der A 70 bildet zudem Barrieren für Kaltluftströme in den Talsenken der querenden Gewässer.

Bezüglich des Schutzzgutes Landschaft ist die dortige Landschaftsbildeinheit "Limmersdorfer Forst" charakterisiert durch sehr starke Relieferung, mit überwiegend Nadelwald, mit Laubwald durchsetzt sowie einige Lichtungen und offene Grünlandtäler (mittlere bis hohe Eigenart). Ausgeprägte Aussichtspunkte sind im Planungsgebiet nicht vorhanden, jedoch stellen der westliche Rand des Limmersdorfer Forstes sowie der westliche Rotmaintalhang im Übergang zum östlichen Limmersdorfer Forst wichtige visuelle Leitlinien mit hoher Intensitätswirkung dar. Südlich der A 70 verläuft der überregionale Fernradwanderweg "Rotmainradweg". Der westlichste Teil des Untersuchungsraums, der Bereich "Halb- und Offenlandschaften um Thurnau", zählt zur Landschaftsbildeinheit Keuper-Lias-Hügelland südwestlich Kulmbach. Dieser wird charakterisiert als stark reliefiert durch markante Höhenzüge, relativ kleinräumig und strukturreich, aber auch Teilbereiche mit großen Schlägen, Acker und Grünland zu etwa gleichen Anteilen, einige Obstwiesen, Laub- und Mischwälder, Gewässer durch Gehölze betont, extensive Wiesen an den Hängen sowie einige Einzelbäume. Der Einheit wird eine hohe Eigenart bescheinigt. Hinsichtlich ihrer Eigenart sind die Landschaftsbildeinheiten des Keuper-Lias-Hügellandes sowie des Rotmaintales etwas höher einzustufen als die des Limmersdorfer Forstes (mit starker forstlicher Prägung) und der Kulturlandschaft zwischen Bayreuth und Kulmbach (starke landwirtschaftliche Prägung), wobei die besondere Eigenart hierbei auch durch die höhere Vielfalt (Gewässer-, Nutzungs-, Relief- und Kleinstrukturenvielfalt) bedingt wird. Die Trasse der A 70 stellt innerhalb des Untersuchungsgebiets die wichtigste linienhafte Vorbelastung dar, insbesondere in Abschnitten mit ausgeprägten Dammlagen, Einschnittslagen in geschlossenen Waldgebieten oder Brücken in ausgeprägten Talräumen (Barrierewirkung). Autobahnahe Wald-, Feld- und Wirtschaftswege sind auf Grund der Verlärmung durch die bestehende A 70 in ihrem Erholungswert, auch bei ausgewiesenen Radwanderwegen, stark eingeschränkt.

Im Untersuchungsraum sind kein kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter bekannt, die durch die Planung beeinträchtigt werden. Nächstgelegene Baudenkmale sind zwei historische Grenzsteine, wohl aus dem 17. Jahrhundert, welche 200 m bzw. 300 m nördlich der Trasse außerhalb an den nördlichen Untersuchungsraum angrenzen. Bau- und Bodendenkmale in Berndorf und Thurnau werden ebenfalls nicht durch die Planung beeinträchtigt. Es ist allerdings darauf hinzuwirken, dass historische Forstmarksteine, sollten diese im Zuge der Trassenverlegung aufgefunden werden, gesichert werden.

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).

Im vorliegenden Fall ging es dem Vorhabenträger in erster Linie darum, die Bestandsstrecke der A 70 möglichst beizubehalten und den rutschgefährdeten Bereich, der einen dauerhaften Bestand und eine uneingeschränkte Benutzbarkeit nicht mehr gestattet, auszuschalten bzw. zu umgehen.

Es wurden vom Vorhabenträger mehrere Varianten zur konstruktiven Sicherung der Bestandstrasse der A 70 im Rutschungsbereich bei Thurnau erarbeitet und geprüft, u. a. die Tieferlegung der Fahrbahn mit Gründung auf einem Pfahlrost, das Einbinden rückverankerter Brunnen, der Bau von zwei Hangbrücken sowie eine kleinräumigere Trassenverschiebung. Hierbei zeigte sich, dass keine dieser Varianten zu einer ausreichenden und nachhaltigen Stabilisierung des labilen Hanges führt und sich als dauerhaft standsicher nachweisen lässt (siehe hierzu Kap. 3.2 des Erläuterungsberichtes -Planunterlage 1-).

Auf Basis der bekannten geologischen Parameter des Trassenumfeldes wurde deshalb eine geologische Trassenstudie zur Ermittlung einer standsicheren, aber möglichst bestandsnahen Verlegungstrasse durchgeführt. Hierbei empfahl sich eine Trassenverlegung hangaufwärts näher zu untersuchen ("große" Trassenverlegung; siehe hierzu. geotechnischer Bericht zum Feststellungsentwurf -Planunterlage 20.1-). Unter Beachtung der Unklarheiten infolge der Ausdehnung und Grenzen des Rutschkörpers sowie des Baugrundmodells, wurden daraufhin weitere 25 Aufschlussbohrungen ausgeführt, um die neue Trassenlage auch hinsichtlich der Standsicherheit belastbar bewerten zu können. Aus den Bohrungen wurden eine Vielzahl von Proben gewonnen sowie Laborversuche durchgeführt, um ein realitätsnahes, gesamtheitliches Baugrundmodell und eine Grundlage für die umfangreichen Standsicherheitsberechnungen zu erhalten. Es konnte gezeigt werden, dass für die Trassenverlegung eine ausreichende Standsicherheit gegeben ist. Dies wurde für verschiedene Varianten der geplanten Neutrassierung im westlichen, inaktiven Rutschbereich geprüft.

Nachdem derzeit die Standsicherheit der bestehenden Autobahntrasse der A 70 im Rutschhangbereich nicht mehr gewährleistet ist und die messbare zunehmende Rutschungsdynamik diese zudem permanent reduziert, wurde eine Sicherheitsbetrachtung durchgeführt. Um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sowohl in der aktuellen Situation als auch während des laufenden Planungsprozesses, der Durchführung und der Fertigstellung der geplanten Trassenverlegung zu gewährleisten, wurde ein detailliertes Monitoringkonzept mit einer Vielzahl von Messstellen im kritischen Hangbereich mit einem daraus abgeleiteten Warn- und Alarmplan erstellt. Dabei ergänzen sich nach einem festen Rhythmus stattfindende Inklinometer-, Grundwasser- und geodätische Messungen ebenso wie kontinuierliche Inaugenscheinnahmen von eingewiesenem Überwachungspersonal. Ein im Dauerbetrieb messendes Ketteninklinometer ermöglicht zudem, rund um die Uhr, unerwartete und sicherheitsrelevante Hangbewegungen erkennen zu können. Dieses Konzept wird derzeit streng umgesetzt. Die Messergebnisse werden kontinuierlich ausgewertet. Bei Überschreitungen kritischer Absolutbewegungen bzw. Deformationsgeschwindigkeiten in den Messpunkten wer-

den dabei Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für die Verkehrsteilnehmer eingeleitet. Dabei spannt sich der Maßnahmenkatalog letztendlich von Verkehrsbeschränkung der südlichen Richtungsfahrbahn bis zur Gesamtspernung des Autobahnabschnittes. Bis zur Verlegung der Trasse ist das laufende Monitoringprogramm deshalb zwingend erforderlich, um die möglichst uneingeschränkte Nutzung der Bundesautobahn verantwortbar für den Straßenbaulastträger aufrecht erhalten zu können.

Auf Basis der Erkenntnisse aus der Variantenstudie geht hervor, dass die gewählte "große Trassenverschiebung" in Richtung Norden (hangaufwärts) sowohl die bestandsnächste und damit einzig sinnvolle Variante zur Sicherstellung der weiteren Standsicherheit der Autobahntrasse ist. Dies wurde bereits 2016 überschlüssig berechnet und wird auf Basis der aktuellen Erkenntnisse ergänzend untermauert. Mit einem Rückschreiten der Abrisskante ist voraussichtlich nur insoweit zu rechnen, bis das System einen Gleichgewichtszustand erreicht. Die "große Trassenverschiebung" wird von dieser Rückschreitung nicht tangiert werden und kann daher für die weitere technische Straßenplanung unter Beachtung bereits getroffener geotechnischer Planungsparameter sowie deren ergänzenden Detaillierungen im Abschlussbericht aus geotechnischer Sicht empfohlen werden.

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 2010 (durchschnittlicher täglicher Verkehr -DTV- 2010: 19.159 Kfz/24 h) bis zum Prognosejahr 2035 kommt es zu einer leichten Erhöhung des Verkehrsaufkommens (Prognose 2035: zwischen AS Thurnau-West und AS Thurnau-Ost 24.100 Kfz/24h bzw. zwischen AS Thurnau-Ost und AS Kulmbach/Neudrossenfeld 25.500 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 Schadstoffemissionen im Umfeld der A 70 kommen. Hierbei handelt es sich zwar vielfach um vorbelastete Bereiche, jedoch findet im Rahmen der Verlegung eine Verlagerung der Immissionsbelastung auf bisher unbelastete Bereiche nach Norden hin statt. Bedingt durch den erneuerten Fahrbahnbelag ergibt sich eine leichte Minderung der Lärmemission. Diese Minderung verschwindet jedoch im Laufe der Jahre. Erhebliche Beeinträchtigungen, also eine deutliche Verstärkung der sich durch das Vorhaben nach Norden verlagernden Immissionsbelastungen gegenüber dem Ausgangszustand, sind nicht zu erwarten.

Bestehende Umweltbeeinträchtigungen können durch die Verlegung teilweise reduziert werden. So führt die Verlegung zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, da nunmehr der Bereich mit Hangrutschungen nicht mehr befahren wird. Die Verlegung nach Norden bewirkt zudem eine Minderung der Lärm- und Luftemissionen im südlichen Untersuchungsgebiet mit positiven Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft, Menschen und Erholung im südlichen Untersuchungsgebiet. Zu beachten ist jedoch, dass für das Schutzgut Menschen bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen im Bereich des Ortsteils Neuwirtshaus verbleiben. Die Verlegung der A 70 führt nördlich unmittelbar angrenzend am Ortsteil vorbei, vorher bot dort ein Waldrelikt etwas mehr Sicht- und Lärmschutz. Unter Berücksichtigung der vorgenommenen Lärmprognosen verbleiben jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen (vgl. Kap. 6.1.5 des Erläuterungsberichts -Planunterlage 1-), da im Bereich des Ortsteils Neuwirtshaus des Marktes Thurnau keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden (vgl. Kap. 4.1.1. des Erläuterungsberichts).

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. Die so ermittelten Gesamtbelastungen wurden den Beurteilungswerten gegenübergestellt.

Ergebnis ist, dass alle relevanten Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden.

Für die Einzelanwesen bei Thurnau und Neuwirtshaus wurde die Schutzbedürftigkeit gemäß § 2 Abs. 2 BImSchV beurteilt (Außenbereich: Behandlung wie Dorf-/Mischgebiet). In der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17) werden für die maßgeblichen Immissionsorte der Siedlungsbereiche die fassadenbezogenen Beurteilungspegel vor und nach der Trassenverlegung für das Jahr 2035 ermittelt. Die Ergebnistabellen der Planunterlage 17.3 (Spaltenblock 7) weisen keine Pegelerhöhungen auf, die die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen begründen würden. Damit ist die Voraussetzung nach § 1 Abs. 2 Punkt 2 der 16. BImSchV nicht erfüllt. Nachdem die schalltechnischen Berechnungen keine Erhöhung der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) noch eine Erhöhung auf mindestens 70/60 dB(A) tags/nachts bzw. eine weitere Erhöhung von bereits vorhandenen Werten von 70/60 dB(A) tags/nachts ergaben und somit eine der notwendigen Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße im Sinne der 16. BImSchV nicht gegeben ist, kann auch ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in Gestalt von Lärmvorsorgemaßnahmen

nicht geltend gemacht werden. Verpflichtende Lärmschutzmaßnahmen (Lärmvorsorge) sind durch die Trassenverschiebung der A 70 letztlich nicht veranlasst und werden daher auch nicht vorgesehen.

Weiter erfolgen Maßnahmen zur ordnungsgemäßen Beseitigung des Oberflächenwassers (Bau bzw. Ertüchtigung von Regenrückhaltebecken, Bau von Vorflutgräben, Einbau von Entwässerungsanlagen unmittelbar an der Fahrbahn der A 70). Eine ausführliche Beschreibung dieser Maßnahmen ist dem Erläuterungsbericht -Planunterlage 1- Abschnitt 4.12 i.V.m. Planunterlagen 8 und 18) zu entnehmen.

In Bezug auf die Nutzung und Gestaltung von Boden ergibt sich baubedingt eine Nutzung von Flächen als Baustreifen, Baustelleneinrichtungsplätzen, Lagerplätzen und Baustraßen. Teilweise ist durch die baubedingte Inanspruchnahme ein Abschieben des Oberbodens für provisorische Wege und Lagerflächen nötig. Auch Überschüttungen von Boden mit anderem Oberboden können vorkommen. Abschieben, Überschüttungen und Befahren mit Baufahrzeugen führen zu einer Zerstörung der Vegetation, bzw. zu einer Bodenverdichtung. Baubedingt werden ca. 117.000 m³ Oberboden bewegt und ca. 470.000 m³ Boden gelöst und zum größten Teil an anderer Stelle wieder eingebaut. Die zeitweisen Beeinträchtigungen finden allerdings Berücksichtigung in der Berechnung des Kompensationsbedarfs nach der BayKompV.

Die Anlage der Straße (Straßenfläche, Straßennebenflächen wie Bankett, Mittelstreifen, Böschung, Straßenentwässerung, Anschlüsse etc.) mit Bauwerken (Unter- und Überführungsbauwerke, Regenrückhaltebecken) bewirkt eine dauerhafte Inanspruchnahme von Boden mit einem vollständigen (Versiegelung) oder teilweisen Verlust von Bodenfunktionen durch Überbauung. Die dauerhaften Auswirkungen durch Bodenversiegelungen (ca. 12,6 ha) sowie Verdichtungen und Überbauung (ca. 22,2 ha) finden ebenfalls Berücksichtigung in der Berechnung des Kompensationsbedarfes nach der BayKompV.

Zur Aufrechterhaltung des Straßenbetriebs besteht über den anlagenbedingten Bedarf hinaus kein Flächenbedarf. Schadstoffeinträge in den Boden sind als betriebsbedingte Projektwirkung gegeben und finden Berücksichtigung in der Kompensationsberechnung 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.

Die Anlage der Straße (Straßenfläche, Straßennebenflächen wie Bankett, Mittelstreifen, Böschung, Straßenentwässerung, Anschlüsse etc.) mit Bauwerken (Unter- und Überführungsbauwerke, Regenrückhaltebecken) bewirkt eine dauerhafte Inanspruchnahme von Biotopnutzungstypen und einen zumindest vorübergehenden Verlust der auf den in Anspruch genommenen Flächen vorhandenen Lebensräume. Auf überbauten Böschungen und Straßennebenflächen können Lebensraumfunktionen durch landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen wiederhergestellt werden. Bei Versiegelungen ist 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. Auf Grund artenschutzrechtlicher Vorgaben werden Ausgleichsmaßnahmen für Tierarten, die auf spezielle Habitate angewiesen sind, notwendig. Die bestehende Trenn- und Barrierewirkung bleibt bestehen. Eine Teilsanierung der Trennwirkung erfolgt im Rahmen der Wildunterführung (Ersatzmaßnahme E 22). Das Landschaftsbild wird durch die Anlage neuer Böschungen verändert, wobei jedoch die Neugestaltung des Landschaftsbildes mit der Einbindung der Trasse z. B. in Waldbereiche die Auswirkungen auf das Landschaftsbild teilweise wieder ausgleichen kann.

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. Allerdings wird im Rückbaubereich wiederum eine Vernetzung möglich. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos konnte durch die getroffenen CEF-Maßnahmen ausgeschlossen werden (vgl. spezielle artenschutzrechtliche Prüfung - saP- gemäß Planunterlage 19.1.3). Zur Darstellung der Vermeidungs- und der CEF-Maßnahmen wird zusätzlich auf den Erläuterungsbericht Planunterlage 1, Kap. 6.4 i.V.m. 19.1.1 T -Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan- verwiesen.

Die Autobahndirektion Nordbayern 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.

Das Vorhaben erfüllt unter Berücksichtigung der vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG.

Zu den Vermeidungsmaßnahmen und den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen gehören:

- 1 V Umweltschonendes Baukonzept/Umweltbaubegleitung
- 2 V Biotop- und Baumschutzzäune
- 3 V Allgemeine Vermeidungsmaßnahme für die Avifauna
- 4 V Abfangen und Umsiedeln der Zauneidechse
- 5 V Spezielle Vermeidungsmaßnahme für Fledermäuse
- 13 A_{CEF} Anbringung von Fledermauskästen in angrenzenden geeigneten Gehölzbereichen
- 14 A_{CEF} Neuschaffung bzw. Sicherung von Zauneidechsenlebensraum sowie
- 15 A_{CEF} Blühstreifen auf Ackerflächen.

Damit liegen die naturschutzrechtlichen Voraussetzungen für eine Zulassung des Vorhabens zur Verlegung der A 70 nach Norden im Bereich von Hangrutschungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vor (vgl. Planunterlage 19.1.3 -saP-).

Als Maßnahmenkomplex 17 A ist eine "Nutzungsextensivierung von vormals intensiv genutzten Ackerflächen" vorgesehen. Die Flächen nordwestlich vom "Igelsweiher" werden derzeit als Ackerbauflächen genutzt und sollen in extensiv genutztes Grünland umgewandelt werden. Auf einer Teilfläche südöstlich an den Igelsweiher angrenzend wird ein Röhrichtgürtel als Pufferzone zu angrenzenden Intensivgrünländern angelegt. Durch die Extensivierung der Bodennutzung wird auch die Entwicklung eines naturnahen Bodengefüges begünstigt, wodurch mittel- bis langfristig eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Wasserhaushaltes herbeigeführt wird.

Als Ausgleichsmaßnahme 18 A ist die "Sicherung und natürliche Entwicklung von Waldbiotopen als Mischwald entlang der alten Trasse" vorgesehen. In Bereichen des Altersklassenwaldes erfolgt eine Naturverjüngung. Aus den Samen von Altbäumen entwickelt sich die nächste Baumgeneration, welche durch waldbauliche Maßnahmen und eine waldfreundliche Jagd in Abstimmung mit Forst- und Jagdverbänden gezielt gefördert wird (vgl. Bay. Staatsforsten, Waldumbau; online; Aufruf August 2018). Im Bereich strukturarmer Altersklassenforste erfolgt die Entnahme nicht standortangepasster Bäume und die Entwicklung hin zum Nadelmischwald mittlerer Prägung. Durch die Maßnahme wird sichergestellt, dass sich insgesamt die Anzahl potenziell genutzter Quartiere für gehölzbrütende Fledermausarten nicht deutlich verringert.

Als Ausgleichsmaßnahme 24 A (vormals Maßnahme 19 A, auf die infolge von Einwendungen der Grundstückseigentümer im Anhörungsverfahren verzichtet wurde) wird eine "Sicherung und natürliche Entwicklung hin zu standortgemäßem Auwald am Reuthbach" vorgenommen. Im Bereich des Schwarzerlen-Buchen-

waldes junger Prägung erfolgt die Entnahme der nicht standortangepassten Fichten und die Entwicklung zum Schwarzerlen-Buchenwald mittlerer Prägung auf dem gesamten Flurstück. Durch den natürlichen Waldumbau können gleichzeitig die betroffenen natürlichen Bodenfunktionen ausgeglichen werden. Durch die Maßnahme wird sichergestellt, dass sich insgesamt die Anzahl potenziell genutzter Quartiere für gehölzbrütende Fledermausarten nicht deutlich verringert.

Als Ersatzmaßnahmenkomplex 21 E erfolgt die Entsiegelung und Rekultivierung ehemaliger Straßen und Straßenbegleitbiotope. Bei der Teilmaßnahme E 21.1 erfolgt die Entsiegelung und Rekultivierung ehemaliger Straßen und Straßenbegleitbiotope mit anschließender Sukzession entlang umgebender Wälder auf Felsstandorten. Hier entwickeln sich durch die Sukzession zunächst mäßig artenreiche Säume trocken-warmer Standorte. Langfristig entwickeln sich standortgerechte, aufgelichtete Waldstandorte. Bei der Teilmaßnahme E 21.2 erfolgt nach der Entsiegelung eine Aufforstung hin zu naturnahem Laubmischwald. Es folgt bei dem Ersatzmaßnahmenkomplex eine forstliche Nutzung. Gleichzeitig können die betroffenen natürlichen Bodenfunktionen ausgeglichen werden. Als Ausgleichmaßnahme für den Verlust von Brutrevieren gehölzbrütender Arten werden Laubbäume sowie Sträucher aus einheimischen Arten neu angepflanzt. Durch diese Maßnahme wird sichergestellt, dass sich insgesamt die Anzahl potenziell genutzter Quartiere für gehölzbrütende Vogelarten nicht deutlich verringert.

Als Ersatzmaßnahme 22 E erfolgt eine Wiedervernetzung von Biotopverbänden durch die Schaffung einer "Querungshilfe Forstunterführung", als Beitrag zum "Bundesprogramm Wiedervernetzung". Durch diese Maßnahme ist eine Kompensation möglich, ohne weitere Flächen aus der Nutzung zu nehmen.

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 Umweltrisikoprüfung 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

Für das Schutzgut Menschen verbleiben bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen im Bereich des Ortsteils Neuwirtshaus. Die Verlegung der A 70 führt nördlich unmittelbar angrenzend am Ortsteil vorbei, vorher bot ein Waldrelikt etwas mehr Sicht- und Lärmschutz. Unter Berücksichtigung der vorgenommenen Lärmprognosen verbleiben jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen (siehe Kap. 6.1.5 Erläuterungsberichts -Planunterlage 1-), da im Bereich des Ortsteils Neuwirtshaus des Marktes Thurnau keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden (siehe Kap. 4.1.1. des Erläuterungsberichts).

Für die Erholung ist das Untersuchungsgebiet aufgrund seiner Lage entlang der stark befahrenen A 70 und der damit verbundenen Vorbelastung von untergeordneter Bedeutung. Der überregionale Radweg "Obermain-Frankenwald-Tour" führt im nördlichen Bereich des Limmersdorfer Forst an die Alttrasse der A 70 heran. Durch die Verlegung der Trasse nach Norden wird dieser Radweg von Lärm und Emissionen entlastet, die Verlegung hat eher positive Auswirkungen auf die Naherholung.

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 bewirkt die Trassenverschiebung 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, die aufgrund ihrer Vegetationsausstattung jedoch als mittel- bis langfristig wiederherstellbar einzustufen sind. Es kommt zur Neuversiegelung von ca. 12,6 ha Fläche und zur Überbauung von ca. 22,2 ha Fläche. Zu zeitlich vorübergehenden Beeinträchtigungen von Biotoptypen mit hoher oder mittlerer Wertigkeit kommt es auf ca. 8,8 ha Fläche. Waldbiotope gehen

auf 11,9 ha Fläche dauerhaft verloren, 3,15 ha werden bauzeitlich beansprucht und im Anschluss wieder aufgeforstet. Durch Waldunterpflanzungen kann sichergestellt werden, dass die neu entstehenden Waldränder entlang der verlegten Trasse frühzeitig einen neuen naturnahen Waldsaum ausbilden, der u. a. vor Windbruch schützt.

Flächenmäßig gehen hauptsächlich forstwirtschaftlich genutzte Flächen (ca. 11,9 ha) verloren, danach folgen landwirtschaftlich genutzte Acker- und Grünlandflächen durch Überbauung und Versiegelung in der Größenordnung von ca. 8,5 ha.

Es wird hierfür eine Kompensation durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen für Waldbiotope (16 A mit geänderten Aufforstungsflächen, 18 A, 24 A, 21 E, 7 V sowie 12 G) und für Offenlandbiotope (17 A, 25 A und 26 A, 8 G sowie 10 G) erreicht.

Offenlandextensivierungen finden auf ca. 5,1 ha Ausgleichs- und Ersatzflächen statt (14 A_{CEF}, 17 A, 25 A und 26 A).

Bezogen auf die Tierwelt kommt es bei den Vogelarten des Waldes und bei Heckenvögeln vorhabenbedingt zu einer bau- und anlagenbedingten Flächeninanspruchnahme von Gehölzstrukturen, die den aufgeführten Arten als potenzielle Brutstandorte dienen können. Der Nachweis des Kleinspechts liegt im unmittelbaren Eingriffsbereich. Der Kleinspecht baut seine Bruthöhle allerdings jedes Jahr in geeigneten alten, meistens Weichholzbäumen neu. Die Zerstörung der gegenständlichen Fortpflanzungs- und Ruhestätte kann somit unter den charakteristischen Verlust der Bruthöhle fallen. Durch ein umweltschonendes Baukonzept (Vermeidungsmaßnahme 1 V) sowie den Schutz von empfindlichen Biotop- und Gehölzstrukturen (Vermeidungsmaßnahme 2 V) wird zudem die Beeinträchtigung auf ein Mindestmaß reduziert. Vorsorglich wird durch die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit (Vermeidungsmaßnahme 3 V) eine potenzielle Inanspruchnahme von geschützten Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sowie eine damit in Verbindung stehende Verletzung oder Tötung sicher ausgeschlossen.

Bei Vogelarten des Offenlandes und der Kulturlandschaften kommt es vorhabenbedingt zu einer bau- und anlagenbedingten Flächeninanspruchnahme, die den Arten als potenzielle Brutstandorte dienen können. Vor dem Hintergrund der durch die Nähe zur A 70 gegebenen Vorbelastung des Eingriffsgebietes, ist eine erhebliche Schädigung essenzieller Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Arten jedoch nicht zu erwarten.

Durch das Vorhaben können potenzielle Fledermausquartiere (Fortpflanzungs- und Ruhestätten) in Spalten der Brückenbauwerke verloren gehen. Zusätzlich können durch den Abriss unentdeckte Tiere verletzt und getötet werden. Bau- und anlagebedingt erfolgt die Inanspruchnahme von Nahrungshabitaten von Arten in Waldflächen und Offenland. Die Flächen sind jedoch nicht von essenzieller Bedeutung für gebäudebewohnende Fledermausarten, da sie aufgrund der gro-

ßen Aktionsradien der Arten nur einen kleinen Teil des gesamten Nahrungsgebietes ausmachen. Die Brücken können nach der Baumaßnahme erneut von den Fledermäusen als Quartier genutzt werden, es ist somit keine Schaffung von Ausgleichshabitaten notwendig.

Es kommt weiter zur Inanspruchnahme von Gehölzstrukturen. Eine Fällung von Höhlenbäumen, die den baumhöhlenbewohnenden Arten als potenzielle Quartierstandorte dienen können, kann im Rahmen der Bauausführung zwar nicht vermieden werden, jedoch werden durch den Zeitpunkt der Gehölzentnahme keine Tiere verletzt oder getötet (Vermeidungsmaßnahme 5 V). Die Zerstörung vorhandener Höhlenbäume wird durch die Ausgleichsmaßnahme 13 A_{CEF} ausgeglichen.

Bau- und anlagenbedingt erfolgt die Inanspruchnahme geeigneter Nahrungshabitate (Gehölze, Offenland) aller aufgeführten Arten. Die Flächen sind jedoch nicht von essenzieller Bedeutung für die Individuen, da sie nur einen kleinen Teil des gesamten Nahrungsgebietes ausmachen. Somit sind sie nicht als Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG zu betrachten.

Die Störung während der Fortpflanzungs-, Aufzucht- und Überwinterungszeit wird durch die Anpassung des Zeitpunktes der Entnahme von Höhlenbäumen vermieden (Vermeidungsmaßnahmen 1 V und 5 V). Weitere bau- und betriebsbedingte Projektwirkungen in Form von Verlärmung und visuellen Störreizen können für die aufgeführten Arten die Eignung fakultativer Nahrungshabitate einschränken. Die potenziellen Beeinträchtigungen betreffen jedoch keine essenziellen Habitatrequisiten, zudem sind die Baumaßnahmen zeitlich begrenzt und beschränken sich i.d.R. auf die Tagzeit, während die Fledermäuse vorwiegend nachtaktiv jagen.

Durch das Vorhaben, im speziellen die Umstrukturierung der AS Thurnau-Ost, wird bau- und anlagebedingt südlich der A 70 ein Zauneidechsenlebensraum zerstört. Es ist davon auszugehen, dass es sich um eine Fortpflanzungs- und Ruhestätte des Reptils handelt. Um die damit verbundene Verletzung oder Tötung der Individuen zu vermeiden, ist im Bereich der künftigen Ausgleichsmaßnahme 25 A ein neuer Lebensraum aufzuwerten (14 A_{CEF}) und die an der AS Thurnau-Ost betroffenen Zauneidechsen sind zu fangen und dorthin umzusiedeln (Vermeidungsmaßnahme 4 V). Die Maßnahme ist durch eine Umweltbaubegleitung zu überwachen (Vermeidungsmaßnahme 1 V). Neben den aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen bewirkt die Ersatzmaßnahme E 22 mittels Errichtung einer Wildunterführung, dass sich die Trennwirkung durch die verlegte und verbreiterte Fahrbahn nicht erheblich gegenüber dem Ausgangszustand erhöht.

In Bezug auf die biologische Vielfalt kommt es auch 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 für Gehölz- und Waldbiotope und für Offenlandbiotope erreicht.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen und der getroffenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt verbleiben.

2.2.3 Schutzgut Fläche und Boden

Bei der Ausführung des planfestgestellten Ausbauvorhabens kommt es zur Neuversiegelung einer Fläche von ca. 12,6 ha, insbesondere im Bereich der eigentlichen Trassenverlegung. Es werden vormals nicht versiegelte Flächen auf ca. 22,2 ha Fläche überbaut. Eine zeitlich vorübergehende Beeinträchtigung von Biotopen von mindestens mittlerer Wertigkeit erfolgt auf einer Gesamtfläche von ca. 8,82 ha, zusätzlich erfolgt eine solche zeitliche Beeinträchtigung auf einer weiteren Gesamtfläche von ca. 13,7 ha Acker und Intensivgrünland. Diese Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in den Ausgangszustand zurückgeführt und fallen somit nicht unter einen dauerhaften Flächenverbrauch.

Dem dargestellten Flächenverbrauch steht eine Entsiegelung von ca. 3,2 ha Straße und ca. 1,5 ha Straßennebenflächen inklusive Bankette, welche als Acker rekultiviert werden oder wieder in naturnahe Waldbiotope umgewandelt werden. Der aufgeführte Flächenverbrauch erscheint notwendig, da keine alternative Lösungsmöglichkeit zu einer Trassenverlegung im Rutschhangbereich gefunden wurde (siehe vorstehende Ausführungen unter Ziffer 2.1.3 der Gründe). Mittels Biotopschutzzäunen, Umweltbaubegleitung und Vorgaben zu flächensparendem Bauen kann ein Flächenverbrauch über das technisch notwendige Maß einer Trassenverlegung hinaus verhindert werden.

Umweltauswirkungen bestehen auch durch die bau- und anlagenbedingte Inanspruchnahme von Biotopstrukturen, die aufgrund ihrer Vegetationsausstattung jedoch als mittel- bis langfristig wiederherstellbar einzustufen sind. Die Trassenverlegung der A 70 geht zum Teil mit Neuversiegelungen vorwiegend im Bereich nördlich der bestehenden A 70 einher. Diese führen zu einem vollständigen Verlust der Bodenfunktionen und stellen somit grundsätzlich eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Insgesamt erfolgt eine Netto-Neuversiegelung von ca. 12,62 ha. Bei den Böden handelt es sich teilweise um vorbelastete Böden im Umfeld der bestehenden BAB 70, die überwiegend bereits als Straßennebenflächen genutzt werden, teilweise jedoch auch um bisher unvorbelastete Forstböden. Die bestehende Beeinträchtigung wird über die Betroffenheit der Biotopfunktion mit abgebildet und kompensiert.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass unter Berücksichtigung der bestehenden geologischen Bestandssituation, die eine Nullvariante (d.h. eine Grunderneuerung auf der bestehenden Trassierung) des Vorhabens ausschließt, der bestehenden Vorbelastungen und des Kompensationskonzeptes mit umfangrei-

chen Entsiegelungen und ökologischer Aufwertung der Alttrasse und der getroffenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Fläche und Boden verbleiben.

2.2.4 Schutzgut Wasser

Die mit der Baumaßnahme verbundene Netto-Neuersiegelung führt zu einer entsprechenden zusätzlichen Verringerung der Grundwasserneubildung und zu einem verstärkten Abfluss von Oberflächenwasser. Durch den veränderten Abfluss des Oberflächenwassers kommt es zu geringfügigen Veränderungen im örtlichen Gewässersystem. Es ergeben sich für die Oberflächengewässer jedoch keine erheblichen negativen Auswirkungen durch die vorgesehene Entwässerungskonzeption.

Die Wirkfaktoren auf das Schutzgut Wasser, die Beeinträchtigung des Gebietswasserhaushalts infolge verringerter Retention und erhöhter Abflussspitzen sowie bau- und betriebsbedingte Schadstoffeinträge in Oberflächen- und Grundwasser, werden durch das vorgesehene Entwässerungskonzept einer Rückhaltung und Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers soweit vermieden, dass erhebliche nachteilige Auswirkungen nicht eintreten. Damit sind im Ergebnis unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen und der getroffenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen insgesamt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.

2.2.5 Schutzgut Luft und Klima

Die mit der Baumaßnahme verbundene Netto-Neuersiegelung und die Rodungen führen zu einer negativ veränderten klimatischen Funktion im Bereich der neuen Trasse. Durch die Verlegung nach Norden kommt es jedoch im Bereich der zu entsiegelnden Alttrasse zu einer Verbesserung der klimatischen Funktion im gleichen Ausmaß. Dem Verlust klimarelevanter Freiräume (Kalt- und Reinluftentstehungsgebiete) und Elemente sowie einer Zerschneidung von Luftleitbahnen wird durch den bestandsorientierten Ausbau der A 70 entgegengewirkt. Gersonderte Vermeidungsmaßnahmen werden für nicht notwendig erachtet. Damit sind unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen und der getroffenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen insgesamt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft/Klima zu erwarten.

2.2.6 Schutzgut Landschaft

Durch die Verlegung der A 70 sind großflächige Rodungen erforderlich mit einer damit einhergehenden Veränderung des Landschaftsbilds. Jedoch werden im Rahmen der Planung Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen, welche die neue Trasse mittelfristig wieder in das Landschaftsbild integrieren, so dass es zu keinen verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen kommt. Durch Nebenflä-

chengestaltung im Trassenbereich durch Landschaftsrassenansaat (Gestaltungsmaßnahme 8 G), Nebenflächengestaltung durch Anpflanzung flächiger Gehölze (Gestaltungsmaßnahme 9 G), Sukzession auf Rohbodenstandorten sonnenexponierter Bereiche (Gestaltungsmaßnahme 10 G), Neuanlage einer Streuobstwiese als Ergänzung einer teilweise überbauten Streuobstwiese (Gestaltungsmaßnahme 11 G), in Kombination mit abgeflachten Böschungsneigungen an der AS Thurnau-Ost sowie durch Waldnachpflanzungen zur Wiederherstellung standortgerechter Waldmäntel entlang der Straßennebenflächen und Böschungen der BAB 70 kommt es zu einer landschaftsgerechten Wiederherstellung des Landschaftsbildes und zu einer landschaftlichen Einbindung der verlegten Trasse und ihrer Bauwerke.

Auch durch die Lage der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im direkten und weiteren Umfeld der Trassenverlegung mit einhergehender landschaftlicher Aufwertung können negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild verringert werden. Der Verlust landschaftsbildprägender Elemente wird durch die Neugestaltung des Landschaftsbildes mit landschaftstypischen Gehölzen und Bäumen sowie durch das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept mit landschaftstypischen Biotoptypen und der Berücksichtigung von FFH-Entwicklungszielen kompensiert, die technische Überprägung der Landschaft durch eine landschaftsgerechte Eingrünung von Straßentrasse, Bauwerken, Nebenflächen und Rückhaltebecken.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Wiederaufforstungen sowie 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

Gemäß dem "Denkmalviewer Bayern" des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege befinden sich nach derzeitigem Stand keine Boden- bzw. Baudenkmale im Untersuchungsgebiet. Nächstgelegene Baudenkmale sind zwei historische Grenzsteine, wohl aus dem 17. Jahrhundert, welche 200 m bzw. 300 m nördlich der Trasse außerhalb an den nördlichen Untersuchungsraum angrenzen. Bau und Bodendenkmale in Berndorf und Thurnau werden ebenfalls nicht durch die Planung beeinträchtigt. Es ist darauf hinzuwirken, dass historische Forstmarksteine, sollten diese im Zuge der Trassenverlegung aufgefunden werden, gesichert werden. Zu diesem Zweck wurde die Auflage A.3.6.2.1 aufgenommen.

Unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen und der beschriebenen Maßnahme zur Berücksichtigung eventueller denkmalschutzrechtlicher Beeinträchtigungen sind insgesamt 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.), insbesondere bei der Würdigung und Abwägung der vom plangeständlichen Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange.

Die in den vorstehenden Abschnitten C.2.2.1 bis C.2.2.7 beschriebenen Auswirkungen der Trassenverschiebung der Bundesautobahn A 70 "Bamberg-Bayreuth" aus einem Rutschhangbereich bei Thurnau von Betr.-km 103+300 bis Betr.-km 107+472 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Thurnau-West bis zur Anschlussstelle Kulmbach/Neudrossenfeld im Gebiet des Marktes Thurnau und der Gemeinde Neudrossenfeld, beide Landkreis Kulmbach, 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.

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung ist das Vorhaben der Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth, die eine Anpassung der Streckenführung im Bereich eines Hangrutsches an der A 70 zwischen den Autobahnanschlussstellen (AS) Thurnau-West und Kulmbach-Neudrossenfeld plant. Hierbei erfolgt eine teilweise Neutrassierung nördlich der Bestandsautobahn sowie die Anlage von Seitendeponien. Die Verlegung der Trasse wird notwendig, da es aufgrund geologischer Besonderheiten im Bereich des Vorhabens zu Hangrutschungen kam und auch weiterhin kommen wird. Somit kann die Verkehrssicherheit bei Nutzung der Autobahn nicht weiter sichergestellt werden.

Im Hinblick auf eine vergleichende Darstellung von Planungsalternativen wird auf die Ausführungen in Kapitel 3 des Erläuterungsberichtes -Planunterlage 1- verwiesen. Diese Variantenstudie zeigt auf, dass die gewählte Trassenverlegung im Bereich des Rutschhanges bei Thurnau die bestandsnächste technisch mögliche Variante darstellt. Eine weiter entfernte Variante wäre mit noch stärkeren Eingriffen eines vollständigen Trassenneubaus verbunden. Die Nullvariante (verkehrsgerechter Ausbau auf der Bestandstrasse) entfällt aufgrund der dann dauerhaft bestehenden Gefahr der fehlenden Verkehrssicherheit durch Hangrutschungen.

Der westliche Untersuchungsraum, südöstlich des Marktes Thurnau, wird durch Gewerbebebauung mit einem Autohof und Offenlandbiotopen (überwiegend Acker) geprägt. Der östlich angrenzende Untersuchungsraum "Limmersdorfer Forst" ist nahezu komplett bewaldet, es dominieren Fichtenforste. Weiter östlich schließt die Niederung des Roten Mains an, diese ist grünlandgeprägt.

Durch die Ausführung des Straßenverlegungsvorhabens kommt es zur Neuversiegelung auf einer Fläche von ca. 12,6 ha, insbesondere im Bereich der eigentlichen Trassenverlegung. Weiterhin werden vormals nicht versiegelte Flächen auf ca. 22,2 ha neu überbaut. Eine zeitlich vorübergehende Beeinträchtigung von Biotopen von mindestens mittlerer Wertigkeit erfolgt auf ca. 8,82 ha, zusätzlich erfolgt eine solche zeitliche Beeinträchtigung auf ca. 13,7 ha Acker und Intensivgrünland. Diese Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in den Ausgangszustand zurückgeführt und fallen somit nicht unter einen dauerhaften Flächenverbrauch. Zusätzlich werden ca. 27,2 ha weitere Flächen zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft in Anspruch genommen. Hierunter fallen auch ca. 5,8 ha an Straße und Straßennebenflächen, die zur Kompensation rekultiviert, also wieder nutzbar gemacht werden. Diese haben wiederum positive Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden.

Unter Berücksichtigung der durchgeführten Lärmprognosen sind für das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit keine über das bisherige Maß hinausgehenden Beeinträchtigungen zu erwarten. Zu beachten ist jedoch, dass für das Schutzgut Menschen bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen im Bereich des Ortsteils Neuwirtshaus verbleiben. Die Verlegung der A 70 führt nördlich unmittelbar angrenzend am Ortsteil vorbei; vorher bot ein Waldrelikt etwas mehr Sicht- und Lärmschutz. Unter Berücksichtigung der vorgenommenen Lärmprognosen verbleiben jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen, da im Bereich des Ortsteils Neuwirtshaus des Marktes Thurnau keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ergeben sich durch Versiegelung und Überbauung, so dass Tier- und Pflanzenlebensräume verlorengehen, durch die Zerschneidungswirkung für nicht fliegende Tiere und durch Lärm, Schadstoffe und Kollisionsgefahr infolge des Straßenbetriebs. Verlorengelungene Lebensräume werden bilanziert und mittels Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Diese Maßnahmen haben auch schon eine

positive Wirkung auf Tiere und die biologische Vielfalt; es werden aber noch zusätzliche Maßnahmen entwickelt, welche speziell darauf ausgelegt sind, den am stärksten beeinflussten Tiergruppen Vögel, Fledermäuse und der Zauneidechse vor Baubeginn Ersatzlebensräume zur Verfügung zu stellen.

Das Schutzgut Wasser wird beeinträchtigt durch die Versiegelung mit damit einhergehender Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate sowie der Beschleunigung des Niederschlagsabflusses. Diese Beeinträchtigungen sollen mittels eines Entwässerungskonzeptes gemindert werden, indem auftretendes Niederschlagswasser Regenrückhaltebecken zugeführt wird. Das Bauvorhaben hat darüber hinaus keine Auswirkungen auf Still- oder Fließgewässer.

Durch Staub und Schadstoffe, die durch die Verlegung der Autobahn sowie deren Nutzung entstehen, sowie durch die Neuversiegelung von Flächen, durch die es zu einer Erhöhung der Lufttemperatur kommt, wird das Schutzgut Luft und Klima beeinflusst.

Durch die Verlegung eines Teilstücks der Autobahn kommt es zu größeren Veränderungen des Schutzguts Landschaftsbild. Mithilfe eines Gestaltungskonzeptes mit umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen können negative Auswirkungen aber vermindert werden. Die Verlegung der Trasse nach Norden hat positive Auswirkungen hinsichtlich der Naherholung auf das südlich der bestehenden Autobahn befindliche zusammenhängende Waldstück des Limmersdorfer Forstes.

Es sind keine Bau- und Bodendenkmäler in unmittelbarer Nähe des Vorhabens betroffen. Nächstgelegene Baudenkmale sind zwei historische Grenzsteine, wohl aus dem 17. Jahrhundert, welche 200 m bzw. 300 m nördlich der Trasse außerhalb an den nördlichen Untersuchungsraum angrenzen. 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 -nach einer zwischenzeitlich erfolgten weiteren Eingriffsminimierung- nunmehr 1.645.052 Wertpunkte, während die Eingriffe zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens noch ein Ausgleichserfordernis von 1.701.680 Wertpunkten ergaben. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden im Rahmen der Planung für möglichst nahegelegene Landschaftsräume konzipiert, mit dem Ziel, eine möglichst ähnliche Lebensraumausstattung wiederherzustellen, wie für die verlorene. Offenlandlebensräume

werden westlich und südlich der Trassenverlegung hergestellt, Waldlebensräume insbesondere im Bereich der alten Trasse (Wiederaufforstung) sowie zwischen alter und neuer Trasse. Die Maßnahmen mit Waldersatz bewirken gleichzeitig den erforderlichen Waldausgleich nach dem BayWaldG. Speziell für den Artenschutz wurden drei Maßnahmen konzipiert, die Fledermauskästen, die Optimierung eines Zauneidechsenlebensraums sowie Feldlerchenfenster umfassen.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 13 A_{CEF}, 17 A, 18 A, 21 E sowie 22 E werden auf bereits für die Autobahndirektion Nordbayern verfügbaren Flächen umgesetzt. Bei den weiteren Ausgleichs- und Ersatzflächen ist ein Grunderwerb notwendig. Aber auch hier ist es das Ziel des Vorhabenträgers, die für die Kompensationsmaßnahmen erforderlichen Grundstücke bzw. Grundstücksteilflächen vom jeweiligen Eigentümer in freihändigen Grunderwerbsverhandlungen zu erwerben, ohne dass im Ergebnis ein Kompensationsflächendefizit entsteht.

Insgesamt ist somit nochmals festzustellen, dass vorhabenbedingt -unter Berücksichtigung aller Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen- 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

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 Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unter Beteiligung weiterer Stellen,
- das Erfordernis der Planrechtfertigung,
- zwingende materielle Rechtssätze (Planungsleitsätze) und

- das Gebot der Abwägung (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, DVBl 1975, 713).

3.2 Rechtswirkungen der Planfeststellung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens einschließlich der hierfür notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (§ 17c FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 2 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 Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth, vom 15.11.2018 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 Belang von vornherein Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffenen Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zu einem gerechten Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.

Das Abwägungsgebot verlangt, das

- 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 Autobahnausbauvorhaben zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenausbauplanung 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

Die bestehende Bundesautobahn A 70 "Schweinfurt-Bamberg-Bayreuth" besteht im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Thurnau-West und Kulmbach/Neudrossenfeld aus der Ende der 1950-iger Jahren des letzten Jahrhunderts als Bundesstraße B 505 gebauten nördlichen Richtungsfahrbahn Bamberg und der Anfang der 1990-iger Jahre ergänzten Richtungsfahrbahn Bayreuth.

Schon vor dem 2. Weltkrieg wurde mit Bauarbeiten im Zuge einer geplanten Autobahn zwischen Bayreuth und Bamberg begonnen. Der Abschnitt von der Anschlussstelle Kulmbach/Neudrossenfeld bis zum Autobahndreieck Bayreuth/Kulmbach wurde zunächst vorrangig ausgebaut.

Nach dem Krieg geriet der Weiterbau der A 70 in Richtung Bamberg zunächst ins Stocken. Erst zwischen 1958 und 1970 wurden die Arbeiten von Neudrossenfeld bis Bamberg mit einer Richtungsfahrbahn als Bundesstraße B 505 fortgesetzt. Der Anbau der zweiten Richtungsfahrbahn und die Aufstufung zur Bundesautobahn A 70 erfolgten zwischen 1991 und 1997.

Die A 70 verläuft östlich der Anschlussstelle Thurnau-Ost in einem Abschnitt mit sich verstärkenden, aktiven Geländebewegungen im talseitigen Anschluss an den Autobahndamm. Erste deutliche Rutschungen in diesem Bereich mit Schäden an der hangunterseitigen Fahrbahn in Richtung Bayreuth traten bereits im Jahr 1991 auf (von Betr.-km 105,818 bis Betr.-km 106,209 und von Betr.-km 106,552 bis Betr.-km 106,746). Dieser Bereich wurde im Anschluss mit einer Ver Nagelung des Untergrundes und Neuaufbau des Autobahndammes saniert und

kann derzeit aus geologischer Sicht hinsichtlich einer fortdauernden Rutschgefährdung als inaktiv bewertet werden.

Im Zeitraum zwischen Herbst 2011 und Anfang 2012 kam es westlich des vorgeannten sanierten Bereiches zu erneuten Rutschungen (zwischen Betr.-km 105,400 und Betr.-km 105,800). Bei der Auswertung der nachfolgenden und auch aktuell noch laufenden Untersuchungen (siehe hierzu die folgenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.2) musste festgestellt werden, dass derzeit die Standsicherheit der Bestandstrasse im Rutschhangbereich rechnerisch nicht mehr nachweisbar ist. Deutliche und fortwährend wahrnehmbare Rutschungen mit einer Abrisskante direkt am bestehenden Autobahndamm der A 70 im dortigen Bereich belegen die sicherheitsrelevante Bewertung dieses Ergebnisses. Aufgrund der mangelnden Standsicherheit der Fahrbahn ist deshalb eine Verschiebung der Trasse im dortigen Bereich für die weitere Gewährleistung einer leistungsfähigen und verkehrssicheren Betriebsstrecke der A 70 notwendig, ja geradezu unabdingbar.

Aber auch die bestehenden und künftig zu erwartenden Verkehrsverhältnisse auf der A 70 im dortigen Bereich rechtfertigen die über die teilweise Trassenverlegung hinaus vorgesehene Grunderneuerung der A 70.

Die bestehende Bundesautobahn A 70 besitzt im Planungsabschnitt derzeit einen 4-streifigen Querschnitt mit einem Seitenstreifen in Fahrtrichtung Bayreuth. In Fahrtrichtung Bamberg gibt es lediglich einzelne Nothaltebuchten, aber keinen Seitenstreifen (Standstreifen). Die A 70 folgt im vorliegenden Streckenabschnitt eng der vorhandenen Topographie. Aufgrund des bewegten Geländes ergeben sich hier Steigungen bis zu 4,25 %. Die bestehende Trassierung entspricht in Teilbereichen nicht mehr den Anforderungen der geltenden Regelwerke. Die Querneigungen sind im gesamten Abschnitt zu gering und betragen in den Kurven maximal 5,0 % statt der erforderlichen 6,0 %.

Seit Beginn der Verkehrszählung im Jahr 1978 hat sich die Verkehrsbelastung von 7.500 Kfz/24h (noch auf der damaligen B 505) auf 20.557 Kfz/24h (DTV 2015, Zählstelle 59349001) erhöht. Im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2035 mit einer vom Verkehrsgutachter bis dahin prognostizierten Verkehrszunahme auf rd. 25.500 Kfz/24h (im Abschnitt AS Thurnau-Ost bis AS Kulmbach-Neudrossenfeld), ist ein regelkonformer 4-streifiger Querschnitt mit Seitenstreifen (Standstreifen) zur Abwicklung der Verkehre unerlässlich, da weitere starke Zunahmen beim werktäglichen Schwerverkehr prognostiziert werden. Gemäß der Verkehrsuntersuchung von Professor Dr.-Ing. Kurzak, München, vom 26.09.2018 (siehe hierzu auch Planunterlage 20.2) werden in den kommenden 15 Jahren bis zum Jahr 2035 die Verkehrszunahmen im Abschnitt Bamberg–Bayreuth der A 70 bei ca. 15 % im Gesamtverkehr und bei ca. 30 % im Schwerverkehr liegen, da die A 70 eine wichtige Querverbindung im europäischen Netz ist und es auch bleiben wird.

Der geplante neue Autobahnquerschnitt im Ausbaubereich mit beidseitigen Seitenstreifen ist ausreichend dimensioniert, um den prognostizierten Verkehr sicher und verkehrsgerecht aufzunehmen.

Abgesehen von der derzeit nicht mehr nachweisbaren Standsicherheit der bestehenden Autobahntrasse (siehe hierzu die folgenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.2) ist durch den fehlenden Seitenstreifen (Standstreifen) und die nicht eingehaltenen Haltesichtweiten bereits heute eine erhebliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit gegeben. Liegegebliebene Pannenfahrzeuge führen zu Verkehrsbehinderungen, da diese auf dem rechten Fahrstreifen abgestellt werden müssen. Der fehlende Seitenstreifen (Standstreifen) erhöht neben dem Unfallrisiko vor allem auch die Anzahl der erforderlichen Verkehrssicherungen für Pannenfahrzeuge.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Haltesichtweiten sowie die regelgerechte Ausbildung der Querneigungen der Fahrbahn, in Verbindung mit dem Anbau eines Seitenstreifens werden diese Unzulänglichkeiten des Streckenabschnitts künftig beseitigt.

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

Diese Maßnahmen führen letztlich zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit.

3.4.2 Gründe für die Dringlichkeit bzw. für die Unabweisbarkeit der Trassenverlegung

Die Bundesautobahn A 70 "Schweinfurt-Bamberg-Bayreuth" besteht im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Thurnau-West und Kulmbach/Neudrossenfeld aus der Ende der 1950-iger Jahre als Bundesstraße B 505 gebauten nördlichen Richtungsfahrbahn Bamberg und der Anfang der 1990-iger Jahre ergänzten Richtungsfahrbahn Bayreuth. Die Bundesautobahn A 70 verläuft östlich der Anschlussstelle Thurnau-Ost in einem Abschnitt mit aktiven Hangbewegungen, wobei der derzeit rutschungsaktive Bereich um Betr.-km 105+550 südlich des Autobahndammes liegt.

Erste Rutschungen westlich des Bauwerks 106a (Straßenüberführung der BAB A 70 über die Staatsstraße St 2189 bei km 106+200) und weiter östlich dieses Bauwerks traten bereits im Jahr 1991 kurz nach Fertigstellung der Autobahn auf. Dieser Bereich wurde zwischen Winter 1991 und Herbst 1994 in insgesamt vier Abschnitten saniert. Dabei wurden ca. 4000 Injektionsbodennägel mit Längen zwischen 15 m und 28 m sowie 30 horizontale Entwässerungsbohrungen installiert. Derzeit kann dieser Bereich aus geotechnischer Sicht als "inaktiv" bezeichnet werden.

Erste Rutschungen im derzeit aktiven Bereich bei Betr.-km 105+575 traten bereits im Jahr 2001 auf. Es wurden dabei Risse im Mittelstreifen festgestellt, d.h. die gesamte hanguntere Fahrbahn in Richtung Bayreuth liegt auf dem Rutschkörper. Die damals durchgeführte Sanierungsmaßnahme bestand aus einem Rückbau der Dammschüttung bis zu einer maximalen Tiefe von 9,5 m unter Oberkante Fahrbahn und dem darauf erfolgten erneutem Aufbau mit zementverfestigten Sanden.

Nachdem es jedoch im Zeitraum zwischen Herbst 2011 und Anfang 2012 westlich des vorgenannten sanierten Bereiches zu erneuten Rutschungen kam, wurden auf Empfehlung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) im Bereich der Hangrutschung 11 Bohrungen abgeteuft, die größtenteils zu Inklinometer- sowie Grundwassermessstellen ausgebaut wurden. Zudem wurden zusätzliche Standsicherheitsberechnungen durchgeführt.

Basierend auf diesem Baugrundmodell wurden daraufhin von einem Ingenieurbüro für Geotechnik mehrere Varianten zur konstruktiven Sicherung der Bestandstrasse im Rutschungsbereich erarbeitet und geprüft. Hierbei zeigte sich jedoch, dass keine dieser Varianten zu einer ausreichenden und nachhaltigen Stabilisierung des Rutschhanges führt und sich als dauerhaft standsicher nachweisen lässt.

Für eine Erweiterung des bestehenden Baugrundmodells wurden daraufhin von Februar 2016 bis April 2016 14 neue Erkundungsbohrungen mit bis zu 140 m Tiefe abgeteuft. Für eine Ableitung der bodenmechanischen Kennwerte wurden dabei umfassende Laborversuche durchgeführt. Im Ergebnis der durchgeführten Standsicherheitsberechnungen wurde festgestellt, dass derzeit die Standsicherheit der Bestandstrasse im Rutschhangbereich rechnerisch nicht mehr nachweisbar ist und sie mit herkömmlichen technischen Mitteln und einem vertretbaren Aufwand dort auch nicht wiederhergestellt werden kann. Fortwährend deutlich wahrnehmbare Rutschungen mit einer Abrisskante direkt am bestehenden Autobahndamm belegen diese sicherheitsrelevante Bewertung der Berechnungsergebnisse.

Auf der Basis der bekannten geologischen Parameter des Trassenumfeldes wurde deshalb eine geologische Trassenstudie zur Ermittlung einer standsicheren, aber möglichst bestandsnahen Verlegungstrasse durchgeführt. Da die Bewegungsrichtung der Rutschungen nach Süden gerichtet ist und der hanguntere Bereich dementsprechend am aktivsten ist, empfahl es sich, eine Trassenverlegung hangaufwärts näher zu untersuchen ("große Trassenverschiebung").

Aufgrund der noch bestehenden Unklarheiten über die Ausdehnung und Grenzen des Rutschkörpers sowie zur Bewertung der Standsicherheit des östlichen Einschleifpunktes der Verlegungsstrecke auf die Bestandsstrecke wurden daraufhin weitere Aufschlussbohrungen ausgeführt, um die neue Trassenlage auch hinsichtlich der Standsicherheit belastbar bewerten zu können.

Insgesamt wurden im Projektgebiet von Februar 2016 bis Oktober 2017 35 Bohrungen mit über 1.700 laufenden Metern Bohrkern abgeteuft. Die Bohrungen wurden größtenteils zu Inklinometer- und Grundwassermessstellen ausgebaut. Das intensive Laborprogramm umfasste über 570 Laborversuche. Insgesamt konnte so ein realitätsnahes, gesamtheitliches Baugrundmodell und eine belastbare Grundlage für die umfangreichen Standsicherheitsberechnungen entwickelt werden.

Auf der Basis der Inklinometerauswertung in Kombination mit den Ergebnissen der Feld- und Laborversuche konnte ein Modell des vorherrschenden Versagensmechanismus erstellt werden. Im Ergebnis konnte das Areal rund um Thurnau als ein typisches Beispiel für eine Hangbewegung qualifiziert werden, bei der eine "harte Platte", in diesem Fall die Sandsteine des Rhätolias, auf einem "weichen Untergrund", hier die Tone des Feuerletten, in Bewegung geraten. Durch anthropogene Einflüsse, wie die Veränderung der Böschungsgeometrie (Bermenschüttung), und der Belastungssituation (Bau der Autobahn A 70) wurden die ohnehin stattfindenden natürlichen Einflüsse wie Erosion und Verwitterung zusätzlich verstärkt. Dies führte dazu, dass das ehemals kompakte Sandsteinpaket im böschungsnahen Bereich langsam auflockerte und in einzelne Sandsteinblöcke/-türme zerlegt wurde, welche den Verbund zum kompakten Gebirge verlieren. Diese drücken sich dann in die "weicheren" Tone des Feuerletten ein und bewegen sich in einer kombinierten Kipp-/Kriechbewegung langsam in Richtung Tal. Somit handelt es sich bei der Hangbewegung in Thurnau um den Vorgang des Blockkriechens ("block spreading" nach Cruden & Varnes, 1996). Dies ist eine langsame, kontinuierliche Massenbewegung. Im rutschungsaktiven Bereich unterhalb der Autobahn wurden Deformationsgeschwindigkeiten zwischen rund 30 und 300 mm/Jahr gemessen.

In einer orientierenden Bewertung der Machbarkeit dieser der Planfeststellung zu Grunde liegenden Trassenverlegung konnte gezeigt werden, dass hierfür eine erforderliche Standsicherheit rechnerisch nachweisbar ist. Dies wurde für verschiedene Varianten im signifikanten westlichen, aktiven Rutschbereich geprüft, wobei die Ausnutzungsgrade für zwei maßgebende Schnitte mit $\mu = 0,49$ bzw. $0,59$ berechnet wurden, was das Vorliegen einer ausreichenden Standsicherheit bedeutet.

Nachdem derzeit die Standsicherheit der Autobahntrasse im Rutschhangbereich nicht mehr nachweisbar ist und die messbare zunehmende Rutschdynamik diese zudem permanent reduziert, wurde zusätzlich eine Sicherheitsbetrachtung durchgeführt. Um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer in der aktuellen Situation und während des laufenden Planungsprozesses sowie während der Durchführung bis zur Fertigstellung der geplanten Trassenverlegung zu gewährleisten, wurde ein detailliertes Monitoringkonzept auf Basis einer Vielzahl von Inklinometermessstellen im kritischen Hangbereich mit einem daraus abgeleiteten Warn- und Alarmplan erstellt. Ein im Dauerbetrieb messendes Ketteninklinometer in Verbindung mit einem Porenwasserdruckgeber und einer installierten geodätischen Dauervermessung des Rutschhangbereiches ermöglicht zudem rund um

die Uhr, unerwartete und sicherheitsrelevante Hangbewegungen erkennen zu können und bei Bedarf die notwendigen Sicherheitsvorkehrungen, die ggf. bis zur Sperrung einer Richtungsfahrbahn, oder im schlimmsten Fall bis zur Sperrung des gesamten betroffenen Abschnitts der A 70 reichen können, treffen zu können.

Die nach einem festen Rhythmus stattfindenden Inklinometermessungen werden ergänzt durch geodätische Messungen von ausgewählten Messpunkten in der Fahrbahn sowie im hangunteren Bereich sowie durch kontinuierliche Inaugenscheinnahmen in Form von Hangbegehungen durch eingewiesenes Überwachungspersonal.

Die Messergebnisse werden unter Berücksichtigung der Beobachtungen der Hangbegehungen kontinuierlich ausgewertet. Bei Überschreitungen kritischer Absolutbewegungen oder Deformationsgeschwindigkeiten können dabei umgehend Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für die Verkehrsteilnehmer eingeleitet werden. Dabei spannt sich der Maßnahmenkatalog letztendlich von einer Verkehrsbeschränkung der südlichen Richtungsfahrbahn bis zur Gesamtspernung des Autobahnabschnittes. Nur unter Beibehaltung dieser umfangreichen Monitoringmaßnahmen kann derzeit die Benutzung der Bundesautobahn A 70 im Bereich des Hangrutsches vom Straßenbaulastträger noch verantwortet werden.

Eine Prognose hinsichtlich des Zeitraumes der weiteren uneingeschränkten Nutzbarkeit der Autobahn ist aufgrund der hohen Bewegungsdynamik im hangunteren Bereich mit ca. 15 cm innerhalb des letzten Jahres und zunehmenden Verformungen und Rissbildern im Bereich der Autobahnböschung nicht möglich. In Verbindung mit nur gering leistungsfähigen Umleitungsmöglichkeiten des Autobahnverkehrs bei einer erforderlichen Fahrbahnspernung ist die Realisierung der beantragten Trassenverlegung aus dem Gefahrenbereich daher höchst dringlich und damit unabweisbar. Die Trassenverlegung muss deshalb möglichst unverzüglich durchgeführt werden, um möglichst kurzfristig wieder eine dauerhafte und verkehrssichere Bestandstrecke der A 70 für den Verkehrsteilnehmer bereitzustellen.

3.4.3 Künftige Verkehrsverhältnisse auf der A 70 im Verlegungsbereich

Zwischen Bau-km 103+300 und Bau-km 104+600 wird die derzeitige Lage und Höhe der A 70 grundsätzlich nicht verändert. Der Ausbau auf den vorgesehenen Regelquerschnitt RQ 31 erfolgt beidseitig zum vorhandenen Bestand.

Dabei wird die bestehende Richtungsfahrbahn Bamberg von bisher 8,0 m auf eine Regelbreite von 12,0 m verbreitert und ein Seitenstreifen (Standstreifen) neu geschaffen. Die Richtungsfahrbahn Bayreuth wird von bisher 10,0 m auf 12,0 m verbreitert, damit auch hier die für eine 4+0 Verkehrsführung für eine in Bauzeiten auf der Gegenfahrbahn durch Umlegung des Gesamtverkehrs erforderliche Breite zur Verfügung steht. Im Bereich der Beschleunigungs- und Verzögerungs-

streifen beträgt die Regelbreite der Richtungsfahrbahnen 12,5 m. Die Entwässerungsanlagen werden im Zuge der Arbeiten an den neuen Zustand angepasst bzw. -wo es erforderlich ist- neu errichtet.

Ab der vorhandenen Anschlussstelle Thurnau-Ost kann der vorhandene Trassenkorridor aufgrund der geologischen Zwangslage (siehe obige Ausführungen unter Ziffer 3.4.2) nicht mehr beibehalten werden und muss zwingend in Richtung Norden verschoben werden, um eine dauerhafte Sicherung der künftigen Bestandsstreckenführung der A 70 zu gewährleisten. Bei der Verlegung der Trasse aus dem Rutschhangbereich wurde darauf geachtet, dass die Eingriffe und Belastungen auf das notwendige Maß beschränkt wurden. Bei Bau-km 107+200 vor dem Unterführungsbauwerk BW 107a schwenkt die Verlegungstrasse wieder in die bestehende Autobahn ein.

Der geplante neue Autobahnquerschnitt im Ausbaubereich mit beidseitigen Seitenstreifen ist ausreichend dimensioniert, um den für das Jahr 2035 prognostizierten Verkehr zwischen 24.100 und 25.500 Kfz/24h sicher und leicht aufzunehmen.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Haltesichtweiten sowie die regelgerechte Ausbildung der Querneigungen der Fahrbahn, in Verbindung mit dem Anbau eines Seitenstreifens, werden die Unzulänglichkeiten des Streckenabschnitts beseitigt.

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

Diese Maßnahmen werden zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit führen.

Bestehende Umweltbeeinträchtigungen können durch den vorgesehenen Ausbau teilweise reduziert werden. So führt die Verlegung aus dem Hangrutschbereich auch zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, da künftig der Bereich mit Hangrutschungen nicht mehr befahren wird. Die Verlegung nach Norden mit der Bündelung der Autobahntrasse mit der Staatsstraßentrasse der St 2189 bewirkt eine deutliche Minderung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen im südlichen Untersuchungsgebiet mit positiven Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima/Luft, Mensch und Erholung. Durch den Einsatz eines Fahrbahnbelags der neuesten Generation kommt es ebenfalls zu einer leichten Lärminderung.

Aufgrund des entstehenden Erdmengenüberschusses ist zudem die Anlage von Seitendeponien entlang der Autobahntrasse, auch außerhalb des Umbauabschnittes, vorgesehen. Diese Seitendeponien sind als Erdwälle geplant und entfalten für die angrenzende Bebauung eine deutliche Lärminderung. Um Lücken

im Bereich von Unterführungsbauwerken zu vermeiden, werden dort Lärmschutzwände entlang der A 70 ergänzt.

Dem Gewässer- und Grundwasserschutz wird durch kontrollierte Ableitung des Oberflächenwassers über Reinigungs- und Rückhalteanlagen (Regenrückhalte- und Absetzbecken) Rechnung getragen.

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 unter gleichzeitiger Ausschaltung des derzeit durch Hangrutschungen gefährdeten Bereiches der Bestandsstrecke der A 70, die entsprechend der Einschätzung des geotechnischen Fachbüros jederzeit vor einer dauerhaften teilweisen bzw. schlimmstenfalls auch vollständigen Sperrung stehen kann, künftig dauerhaft sicher und reibungslos zu gestalten und abwickeln zu können. Diese Aussage schließt auch die am nachgeordneten Straßen- und Wegenetz notwendigen Folgemaßnahmen mit ein. Der Ausbau und die Verlegung der A 70 aus dem rutschgefährdeten Bereich entsprechen somit den allgemeinen Zielsetzungen des Fernstraßengesetzes und sind aus den vorstehend genannten Gründen vernünftigerweise geboten.

3.5 Öffentliche Belange und Belange von allgemeiner Bedeutung

3.5.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Die Bundesfernstraßen bilden gemäß § 1 FStrG ein zusammenhängendes Straßennetz, das dem weiträumigen Verkehr dient. Sie sind gemäß § 3 FStrG in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Wie bereits oben unter Ziffer 3.4 der Gründe ausführlich dargestellt, dient das planfestgestellte Autobahnausbauvorhaben der weiteren uneingeschränkten Benutzbarkeit der Bundesautobahn A 70 im bestehenden Fernstraßennetz. Insofern werden damit im Fernstraßennetz des Bundes keine neuen Netzstrukturen bzw. neuen Verkehrswege geschaffen.

Belange der Landesplanung und der Raumordnung sowie der Regionalen Planung werden damit nicht berührt und damit auch nicht beeinträchtigt.

Die Höhere Landesplanungsbehörde an der Regierung von Oberfranken hat daher gegen das Vorhaben mit Schreiben vom 11.01.2019 Az. 24 keine Einwendungen erhoben.

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.

Ende 2015 wurde durch das von der Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth, beauftragte geotechnische Ingenieurbüro eine Variantenstudie zur Sicherung der Bestandstrasse der A 70 im Bereich des Rutschhangs in Thurnau ausgearbeitet. Auf Basis der bis dato bekannten Untergrundverhältnisse wurden dabei sechs grundlegende Varianten mit dem Ziel der Sicherung der bestehenden Trasse (sog. "Nullvariante", d.h. eine Sanierung im Bestand ohne die Verlegung der Trasse) erarbeitet und überprüft. Daneben wurden jedoch auch zwei Varianten einer Trassenverschiebung der Bestandstrasse in nördliche Richtung untersucht. Der geotechnische Bericht mit der Variantenstudie ist in Planunterlage 20.1 enthalten. Hierauf wird verwiesen.

3.5.2.1 Variante 1: Tieferlegung der Fahrbahn und Gründung auf Pfahlrost

Die erforderliche Einbindelänge der Pfähle in den unverwitterten Feuerletten ergäbe unter Berücksichtigung der Teilsicherheiten eine Länge zwischen 21 m und 29 m. Dies würde Pfahlbohlängen von 56 m bis 64 m mit sich ziehen. Die innere Tragfähigkeit der Pfähle ist bei diesem System nicht gegeben und die Biegebeanspruchung überschreitet den Grenzwert deutlich. Das System ist somit nicht in der Lage, die angreifenden Beanspruchungen aufzunehmen.

3.5.2.2 Variante 2: "Knopflochlösung" für Pfähle

Bei dieser Variante sollten die Pfähle im oberen Bereich entlastet werden, da hier eine horizontale Belastung durch Hangschub zu erwarten war. Die übrige Geometrie entspricht Variante 1. Die erforderlichen Verformungsmöglichkeiten müssen jedoch so groß sein, dass die Variante nicht umsetzbar ist.

3.5.2.3 Variante 3: Schächte und Brunnen

Bei dieser Variante sind rückverankerte Brunnen hangunterseitig der Autobahntrasse mit einem Achsabstand von 12 m überprüft worden. Die erforderliche Einbindetiefe der Brunnen in den unverwitterten Feuerletten beträgt unter Berücksichtigung der Beanspruchungen und Teilsicherheiten für die dauerhafte Bemessungssituation 11 m. Pro Brunnen müsste eine horizontale Kraft von ca. 75.000 kN aufgebracht werden. Dies entspricht in etwa 175 Ankern, welche aus geometrischen Gründen nicht untergebracht werden können. Das System ist somit nicht umsetzbar.

Zudem wurden noch die Varianten "Schwergewichtswand aus 2-reihig angeordneten Brunnen" und "Brunnen aus überschnittenen Großbohrpfählen" untersucht. Doch auch bei diesen Systemen konnte die Standsicherheit des Hanges nicht nachgewiesen werden.

3.5.2.4 Variante 4: Hangbrücken

Diese Variante besteht aus zwei separaten Hangbrücken, die mittels Bohrpfählen im unverwitterten Feuerletten gründen. Zudem wäre eine Bodenvernagelung hangoberseitig und eine Entwässerung über Brunnen hangunterseitig nötig. Weitere Möglichkeiten, wie das Gründen der Hangbrücken auf Stützscheiben, wurden ebenfalls untersucht. Auch hier ergab sich aufgrund der Inhomogenität des Baugrundes ein unkalkulierbares Restrisiko, so dass die Varianten "Hangbrücken" praktisch nicht sinnvoll ausführbar sind.

3.5.2.5 Variante 5 bzw. 6: Ankerwände bzw. Stützscheiben

Diese Varianten ähneln der Variante 3 "Brunnen", nur dass hierbei auf die aufwändigen Brunnenkonstruktionen verzichtet werden soll. Der Hang soll über flächige Stützkonstruktionen aus Stahlbetonplatten mit Verpressankern gesichert werden. Hier ergibt sich wiederum das Problem der hohen Kräfte, welche abgetragen werden müssen. Sollte die Hangschubbelastung größer sein als in den Berechnungen angenommen, sind zusätzliche Anker aus geometrischen Gründen schwer unterzubringen. Zudem konnte der Nachweis der klaffenden Fuge für die Variante "Hauptlastabtrag über Stützscheiben" nicht erbracht werden. Die Varianten wurden daher aufgrund des hohen Restrisikos verworfen.

3.5.2.6 Variante "kleine Trassenverschiebung"

In der Studie wurde zusätzlich zu den oben aufgeführten Varianten zur Stabilisierung der Bestandstrasse auch die Möglichkeit einer Trassenverschiebung analysiert. Es wurde die Standsicherheit für eine um eine Fahrspurbreite nach Norden (hangaufwärts) verschobene Trasse untersucht. Die Berechnungen zeigten, dass eine reine Verschiebung ohne zusätzliche Sicherungsmaßnahmen lediglich zu einer marginalen Verbesserung der Standsicherheit führt, welche weiterhin einen Ausnutzungsgrad > 1 aufwies. Zudem besteht bei dieser Lösung die akute Gefahr, dass auch die neue Trasse in naher Zukunft durch die rückschreitende Ausbildung der Gleitfläche von Bewegungsvorgängen erfasst wird. Die Variante der "kleinen Trassenverschiebung" ergab somit auch ein zu hohes Risiko und wurde daher verworfen.

3.5.2.7 Variante "große Trassenverschiebung"

Auf der Basis der Erkenntnisse aus der Variantenstudie geht hervor, dass die gewählte "große Trassenverschiebung" Richtung Norden (hangaufwärts) die bestandsnächste und damit einzig sinnvolle Variante zur Sicherstellung der Standsicherheit der Autobahntrasse ist. Dies wurde bereits überschlägig 2016 berechnet und wird auf Basis der aktuellen Erkenntnisse ergänzend untermauert. Mit einem Rückschreiten der Abrisskante ist voraussichtlich nur insoweit zu rechnen, bis das System einen Gleichgewichtszustand um $\eta = 1,0$ erreicht. Die "große Trassenverschiebung" wird von dieser Rückschreitung nicht tangiert werden und kann daher für die weitere technische Straßenplanung unter Beachtung bereits getroffener geotechnischer Planungsparameter sowie deren ergänzenden Detaillierungen im Abschlussbericht empfohlen werden.

3.5.2.8 Ergebnis des Variantenvergleichs

Aufgrund der nicht nachweisbaren Standsicherheiten bzw. der zu großen Restriktionen, die alle anderen Varianten beinhalten (Sicherungsvarianten 1 bis 6 und Variante "kleine Trassenverschiebung"), ist festzustellen, dass zur Sicherstellung einer dauerhaften und uneingeschränkten Standsicherheit der Autobahntrasse der A 70 nur die vorstehend unter Ziffer 3.5.2.7 dargestellte Variante "große Trassenverschiebung" geeignet ist.

Die gewählte Linie, die nunmehr auch diesem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegt, ist aufgrund der vorherrschenden geologischen Verhältnisse alternativlos. Eine Trassenverschiebung kann somit nur hangaufwärts in Richtung Norden erfolgen. Zwischenvarianten, die eine maximale Verschiebung um lediglich ca. 50 m nach Norden vorsahen, mussten aufgrund der Standsicherheit ebenso verworfen werden, wie z.B. die Hangsicherungsvarianten oder die ebenfalls untersuchte "kleine Trassenverschiebung".

3.5.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)

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)", den "Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012)" sowie den "Richtlinien für den ländlichen Wegebau – RLW, Ausgabe 2016". Die in diesen Richtlinien vorgegebenen technischen Ausbauparameter bringen die anerkannten Regeln der Technik für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Eine Planung, die sich an diesen Vorgaben orientiert, verstößt insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot (BVerwG, Urteil vom 19. März 2003, Az. 9 A 33.02, 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 Höhentrassierung sowie in Bezug auf die technischen Einzelheiten der festgestellten Verlegungsstrecke der A 70 sowie den damit einhergehenden Änderungen bzw. Anpassungen des untergeordneten Straßennetzes im Einzelnen auf die Ausführungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen (Erläuterungsbericht -Planunterlage 1 Kapitel 4.1 bis Kapitel 4.7-, Planunterlagen 5 und 6 -Lage- und Höhenpläne- sowie Planunterlage 14 -Straßenquerschnitte-) verwiesen.

Die planfestgestellte Ausbau- bzw. Umbaumaßnahme erstreckt sich an der BAB A 70 zwischen Abschnitt 520 bei der Station 0,015 (Bau-km 103+300) und Abschnitt 540 bei der Station 2,544 (Bau-km 107,472). In diesem Bereich müssen deshalb auch die bestehende Anschlussstelle Thurnau-Ost angepasst, die St 2189 und die Gemeindeverbindungsstraße (GVS) nach Hörlinreuth verlegt, und einzelne Abschnitte von künftig überbauten öffentlichen Feld- und Waldwegen (öFW) sowie von Privatwegen seitlich verlegt und an die neuen, sich durch die Verlegung der A 70 aus dem bestehenden Rutschhangbereich heraus ergebenden Verhältnisse, angepasst werden.

Die umgestaltete Anschlussstelle Thurnau-Ost ist dabei als diagonales halbes Kleeblatt mit Ausfahrt vor dem Kreuzungsbauwerk konzipiert. Zur Verknüpfung mit der St 2189 werden nördlich und südlich der Autobahn Kreisverkehre angeordnet. Diese dienen im Norden auch als Anschluss für die verlegte GVS nach Hörlinreuth und im Süden als Anschluss der Anbindung des neuen Gewerbegebietes Thurnau-Ost II des Marktes Thurnau.

Die BAB A 70 Bamberg – Bayreuth weist eine überregionale Verbindungsfunktion auf. Der Ausbau- und Verlegungsabschnitt der A 70 ist damit entsprechend Abschnitt 3.2 Tabelle 9 der RAA in die Straßenkategorie AS II als Überregionalautobahn der Entwurfsklasse EKA 1B mit einer Richtgeschwindigkeit von 120 km/h einzuordnen. Die A 70 erhält 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. 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. Dies ist insbesondere dann wichtig, wenn -wie hier- Umleitungsstrecken nur unzureichend zur Verfügung stehen. Die Grundsätze und Elemente der vorgesehenen Linienführung innerhalb des vorgesehenen Verlegungsbereiches richten sich ebenfalls nach den Vorgaben der RAA-2008. Danach ist die A 70 entsprechend Abschnitt 3.2 Tabelle 9 der RAA in die Straßenkategorie AS II als Überregionalautobahn der Entwurfsklasse EKA 1B mit einer Richtgeschwindigkeit von 120 km/h einzuordnen.

Wie bereits ausgeführt, sind von der Trassenverschiebung der A 70 auch die Anschlussstelle Thurnau-Ost sowie die Staatsstraße St 2189, die die Anschlussstelle Thurnau-Ost an das weiterführende Netz anbindet, betroffen. Diese werden bezüglich der Grundsätze und Elemente der Linienführung nach den Vorgaben der Regelwerke RAA und RAL (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen) neu konzipiert. Die Wahl der Knotenpunkte im Bereich der Anschlussstelle Thurnau-Ost fiel dabei auf die Anordnung von zwei Kreisverkehren. Die Kreisverkehre sind richtlinienkonform nach der RAL und dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren ausgebildet. Die Fahrbahnrande der Zu- und Ausfahrten sind tangential an die Kreisfahrbahn angebunden, um eine gute Befahrbarkeit zu gewährleisten. Die Fahrbahnbreiten der Zufahrten variieren zwischen 4,75 m und 5,00 m. Die Ausfahrten weisen Breiten zwischen 5,00 m und 5,25 m auf. Es erfolgte jeweils eine Optimierung anhand dynamischer Schleppkurvenprüfungen. Der Kreisring wird mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m ausgebildet. Bezogen auf die Leistungsfähigkeit von Kreisverkehren gibt das Merkblatt für die Anlagen von Kreisverkehren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) abhängig vom gewählten Kreisdurchmesser eine maximale Kapazität vor. Die Kreisverkehre an der AS Thurnau-Ost sind mit einem Durchmesser von 40 m versehen. Dadurch ergibt sich nach dem Merkblatt eine mögliche Kapazität von bis zu 25.000 Kfz/24h. Aufgrund einer im Bestand vergleichsweise gering frequentierten Anschlussstelle, wird von einer maximalen Verkehrsbelastung der Kreisverkehre von 10.000 Kfz/24h ausgegangen. Damit sind mit dieser Knotenpunktsform gute Verkehrsqualitäten und ausreichend Leistungsreserven vorhanden, welche auch den zukünftigen Verkehr aus dem Gewerbegebiet Thurnau-Ost II problemlos abwickeln können. Die Lage und die Dimensionierung sowie die technische Ausgestaltung der künftig vorgesehenen Kreisverkehre an

der AS Thurnau-Ost sind insoweit von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Gemäß entsprechender Berichterstattung in den örtlichen Tageszeitungen vor Weihnachten 2019 hat ein bedeutendes Logistikunternehmen beschlossen, sich demnächst in Bereich dieses neuen Gewerbegebietes niederzulassen. Damit ist künftig über die AS Thurnau-Ost sowie über die dort vorgesehenen Kreisverkehrsplätze mit einem zusätzlichen erheblichen Güter- bzw. Schwerverkehrsaufkommen sowohl im Ziel- als auch im Quellverkehr zu rechnen, der auf der neuen AS Thurnau-Ost sowie den dort vorgesehenen Kreisverkehren reibungslos abgewickelt werden kann. Die Anordnung von Kreisverkehren ermöglicht es zudem, dass Lkw-Fahrer, die ggf. den richtigen Ausfahrtsast verpasst haben, nochmals den Kreisverkehr durchfahren und dann die richtige Ausfahrt ansteuern. Sonst notwendige Rangierbewegungen einschließlich Rückwärtsfahrten sind dann nicht mehr erforderlich und ermöglichen deshalb auch eine ungestörte Verkehrsabwicklung im Anschlussstellenbereich. Insoweit liegt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Überdimensionierung der vorgesehenen Kreisverkehrsplätze vor. Auch hinsichtlich der Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrssicherheit sind die beiden vorgesehenen Kreisverkehre nicht zu beanstanden. Die Ausbildung von zwei Kreisverkehren an der Anschlussstelle Thurnau-Ost wird in Anbetracht der vorhandenen Verkehrsströme als sicherste Knotenpunktsform angenommen. Aufgrund der Anbindung von Staatsstraße, Ortsstraße im Gewerbegebiet, Gemeindeverbindungsstraße nach Hörlinreuth und Anschlussstellenrampen von und zur A 70 wird sich keine dominante Quelle-Ziel-Verbindung herausstellen, so dass die Zufahrtsachsen künftig voraussichtlich relativ ausgeglichen belastet werden. Eine ausreichende Sicht auf die Kreisverkehre ist von allen Zufahrtsachsen gegeben. Im Bereich der Warteflächen/Rückstaulängen in den Zufahrten an den Knoten beträgt die Längsneigung jeweils 2,5 %, so dass eine gute Anfahrtsmöglichkeit und keine Gefährdung durch Rückrollen der Fahrzeuge gegeben sind. Für die Absicherung der Seitenräume werden die erforderlichen Fahrzeugrückhaltesysteme gemäß den Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme 2009 (RPS) vorgesehen.

Bedingt durch die Trassenverlegung der A 70 in Richtung Norden wird teilweise die bestehenden Staatsstraße 2189 überbaut. Der vom Autobahnausbau betroffene Staatsstraßenabschnitt der St 2189 war demgemäß ebenfalls verkehrsgerecht zu verlegen. Aufgrund der verlegten Autobahntrasse müssen das Überführungsbauwerk für die Staatsstraße St 2189 an der Anschlussstelle Thurnau-Ost (BW 104b –RV-Nr. 2.4) und das Unterführungsbauwerk für den öffentlichen Feld- und Waldweg am Bauende (BW 107a –RV-Nr. 2.6) neu errichtet werden.

Das bestehende Unterführungsbauwerk der St 2189 mit der A 70 (BW 106a – RV-Nr. 2.5) ist dagegen künftig nicht mehr erforderlich und wird ersatzlos abgebrochen. Für die St 2189 im Abschnitt zwischen der AS Thurnau-Ost und Thurnau wird für das Prognosejahr 2035 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV 2035) von 3.100 Kfz/24h und im Abschnitt von der AS Thurnau-Ost bis Neudrossenfeld mit einer Verkehrsbelastung von 1.500 Kfz/24h gerechnet. Seitens der Autobahndirektion Nordbayern wurde im

Bereich des anzupassenden untergeordneten Straßennetzes (der St 2189, der GVS nach Hörlinreuth und des nördlich verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweges bzw. Privatweges der Forstverwaltung) auf einen möglichst über einen größeren Bereich gebündelten Verlauf der Verkehrsstrassen geachtet, der die trennende Wirkung der Verkehrswege und den notwendigen Flächenverbrauch weitestgehend reduziert.

Was die Änderungen an der St 2189 betrifft, ist festzuhalten, dass die Linienführung an die neuen Verhältnisse, die sich aus der Verlegung der A 70 ergeben, angepasst wird. Wie bereits ausgeführt, wird das bestehende Bauwerk 106a – RV-Nr. 2.5) ersatzlos abgebrochen. Das Bauwerk BW 104b - Überführung der St 2189 im Bereich der Anschlussstelle Thurnau-Ost wird erneuert (RV-Nr. 2.4). Die Rampen sind der Rampengruppe II (planfrei – plangleich) nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen -RAA- zugeordnet. Die Autobahnauffahrten sind dabei jeweils als indirekte Rampen mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 40 km/h geplant. Die Ausfahrten sind als Direktrampen mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen. Als Rampenquerschnitte kommen im einstreifigen Bereich der Q1 und im zweistreifigen Bereich der Q4 nach RAA zum Einsatz.

Die Überführung der Staatsstraße 2189 über die A 70 (BW 104b) im direkten Anschlussstellenbereich erfolgt ebenfalls nach der Rampendimensionierung nach RAA, da sie als Bestandteil der Anschlussstelle Thurnau-Ost angesehen wird und der Abstand zwischen den zwei Kreisverkehren mit ca. 230 m gering ist. Als Entwurfsgeschwindigkeit werden 50 km/h angenommen.

Die St 2189 wird durch die Trassenverschiebung der Autobahn überbaut. Im Norden der A 70 wird die Staatsstraße mit ihrem bestehenden Straßenquerschnitt (SQ 10) an den Kreisverkehr angeschlossen. Dieser Sonderquerschnitt SQ 10 besitzt eine Fahrbahnbreite von 7,00 m mit zwei 3,25 m breiten Fahrstreifen sowie zwei 0,25 m breiten Randstreifen.

Die eigentliche Verlegungstrasse der St 2189 im Süden beginnt am Kreisverkehr Süd in Richtung Osten und schwenkt dann in Richtung Norden ab. Dabei sollten zunächst im Bereich des Ortsteils Neuwirtshaus der Gemeinde Thurnau keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden. Aufgrund einer entsprechenden Forderung des Staatlichen Bauamtes Bayreuth und einer dementsprechenden Zusage der Autobahndirektion Nordbayern im Erörterungstermin soll allerdings auch dieser, vom Autobahnausbauprojekt an und für sich unberührter Teil der St 2189, ohne die Inanspruchnahme von Grundstücksflächen privater Betroffener, sondern auf öffentlichem Grund der beteiligten Straßenbaulastträger, auf eine befestigte Fahrbahnbreite von 6,50 m (anstatt bisher 6,00 m) ausgebaut werden (siehe Auflage A.3.6.3.1 unter Teil V des Beschlusstextes). Das Kreuzungsbauwerk BW 106a (Unterführung der St 2189, Betr.-km 106,208) mit der alten Autobahntrasse kann ersatzlos entfallen. Auf einer Länge von rd. 700 m

wird die Staatsstraße im ehemaligen Kreuzungsbereich mit der A 70 neu trassiert, um eine Parallellage mit der Autobahn zu erhalten und um heute bestehende Defizite bei der räumlichen Linienführung zu vermeiden.

Die Verlegungsstrecke der St 2189 vom südlichen Kreisverkehr an der A 70 in Richtung Osten ist entsprechend Abschnitt 3.2 Tabelle 7 der Richtlinien für die Anlage von Straßen -RAL- in die Straßenkategorie LS III als Regionalstraße der Entwurfsklasse EKL 3 mit einer Planungsgeschwindigkeit von 90 km/h einzuordnen. Es liegt zwar eine geringe Verkehrsnachfrage (DTV 2015 von 979 Kfz/24h an der Zählstelle 59349403) vor, aber die Staatsstraße ist in diesem Bereich Bedarfsumleitungsstrecke für die A 70 und demgemäß auch mit einer Prognoseverkehrsbelastung für das Jahr 2035 von 1.500 Kfz/24h angesetzt. Die südliche Verlegungsstrecke der St 2189 erhält demgemäß einen Sonderquerschnitt SQ 9,5 mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 6,50 m mit zwei 3,00 m breiten Fahrstreifen sowie zwei 0,25 m breiten Randstreifen, welche den Begegnungsfall Lkw/Lkw ohne Nutzung des Bankettes zulässt.

Zwischen den beiden Kreisverkehren an der AS Thurnau-Ost ist der Regelquerschnitt RQ 11 vorgesehen. Dieser untergliedert sich in zwei Fahrstreifen je 3,50 m Breite, beidseitig 0,50 m Randstreifen sowie beidseitig 1,50 m breite Bankette. Die befestigte Fahrbahnbreite beträgt somit 8,00 m.

Die bestehende Anbindung des Gewerbegebietes Thurnau Ost II an die Anschlussstelle Thurnau-Ost muss ebenfalls den neuen Verhältnissen angepasst werden. Der Kreisverkehr Süd dient künftig auch zur Verknüpfung mit der St 2189. Grundlage für die Querschnittsfestlegung sind die Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen -RASSt 06-. Die angepasste Anbindung erhält daher -wie im gegenwärtigen Bestand- eine 7,00 m breite Fahrbahn und beidseitig 1,50 m breite Bankette.

Die Gemeindeverbindungsstraße (GVS) nach Hörlinreuth muss ebenfalls den neuen Verhältnissen angepasst werden. Die Verlegungstrasse verläuft nach der von der Autobahndirektion Nordbayern letztlich ausgewählten Trassierung künftig komplett nördlich der A 70 und wird am Kreisverkehr Nord mit der St 2189 verknüpft. Die GVS ist entsprechend Abschnitt 3.2 Tabelle 7 der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen -RAL- in die Straßenkategorie LS IV als nahräumige Verbindungsstraße der Entwurfsklasse EKL 4 mit einer Planungsgeschwindigkeit von 70 km/h einzuordnen. Für die Verlegungstrecke ist demgemäß der kleinste Regelquerschnitt RQ 9 nach RAL mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 6,00 m sowie beidseitig 1,50 m breite Bankette vorgesehen.

Die GVS nach Hörlinreuth ist eine sehr gering befahrene nahräumige Verbindungsstraße nach Hörlinreuth. Neben dem geringen Anwohnerverkehr wird diese vorwiegend vom land- und forstwirtschaftlichen Verkehr genutzt. Im Bestand hat sie eine Querschnittsbreite von 3,30 m mit gelegentlichen Fahrbahnaufweitungen für Begegnungsverkehre. Der neu gewählte Querschnitt sieht fast eine Verdopp-

lung der Fahrbahnbreite auf 6,00 m vor, so dass damit bereits ein Sicherheitsgewinn auf der künftigen Trassenführung unterstellt werden kann. Zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme in einem bestehenden Waldgebiet im direkten Anschluss an den nördlichen Kreisverkehr an der Anschlussstelle Thurnau-Ost werden die Minimalradien nach RAL unterschritten. Die Sicherheitsauswirkungen dieser Unterschreitung werden jedoch durch regelkonforme Fahrbahnverbreiterungen im Kurvenbereich nach RAL wieder berichtigt bzw. ausgeglichen, so dass künftig von keinen Sicherheitsdefiziten ausgegangen wird. Die erforderlichen Haltesichtweiten sind je Fahrtrichtung gegeben. Aufgrund der Dammlage sowie der vorhandenen Bäume werden Fahrzeugrückhaltesysteme nach den Richtlinien für passive Schutzseinrichtungen an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme 2009 -RPS- (i.d.R. Leitplanken) notwendig. Diese dienen zusätzlich auch der Erkennbarkeit der Straße innerhalb der räumlichen Linienführung.

Eine Über- oder Unterführung der GVS nach Hörlinreuth bei ca. Bau-km 105+600 (wo etwa die derzeitige GVS in die derzeit bestehenden St 2189 einmündet), wie sie unter anderem im Anhörungsverfahren vom Markt Thurnau sowie von verschiedenen privaten Einwendern, u. a. aus der Ortschaft Hörlinreuth, gefordert wurde, wurde von der Autobahndirektion Nordbayern, nicht zuletzt auch aus wirtschaftlichen Gründen (Bau und Unterhaltung eines zusätzlichen Überführungsbauwerks über die A 70 und die St 2189), aber auch aus weiteren fachlichen Gründen und auch zur Minimierung des erheblichen zusätzlichen Flächenverbrauchs aus Grundstücken privater Dritter nicht näher getreten. Der geringe Ziel- und Quellverkehr Richtung Bayreuth wird deshalb parallel der Autobahn zum nördlichen Kreisverkehr geführt. Von dort aus ist eine verkehrlich sichere Anbindung an die St 2189 gegeben. Die Entscheidung des Planungsträgers, diese Variante einer Verlegung der GVS auszuführen, ist seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Neben der in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Lösung wurde von der Autobahndirektion Nordbayern während des Planungsprozesse auch die geforderte Variante mit einer direkten Überführung der GVS über die A 70 untersucht. Diese Variante ist unter Kapitel 3.4 des Erläuterungsberichtes -Planunterlage 1- beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

Da die St 2189 im Bereich von Neuwirtshaus parallel zur Autobahn A 70 verläuft, wäre für ein Überführungsbauwerk eine Dreifeldbrücke mit einer lichten Weite von ca. 84 m erforderlich. Die A 70 und die St 2189 befinden sich im Kreuzungspunkt nur leicht unter dem bestehenden Geländeverlauf. Dadurch wäre eine Dammhöhe für die Gemeindeverbindungsstraßenüberführung von bis zu 7,3 m erforderlich. Die Verlegungstrasse der GVS wurde für eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h trassiert. Es ergeben sich Längsneigungen bis zu 4 %. Für die Verknüpfung mit der St 2189 wäre zudem die Anlage eines Linksabbiegestreifens erforderlich. Diese von verschiedenen Beteiligten geforderte Variante benötigt darüber hinaus eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme aus Grundstücken bisher nicht betroffener Beteiligter für die Verkehrsanlage (Anlage der

notwendigen Dammböschungen für das Überführungsbauwerk in der Größenordnung von ca. 8.200 m² nördlich und ca. 8.600 m² südlich der A 70) von ca. 3.000 m² gegenüber der gewählten Lösung mit einer Parallellage zur A 70 und Anbindung an den Kreisverkehr Nord an der Anschlussstelle Thurnau-Ost mit einem Flächenbedarf von rund 13.800 m². Verkehrliche Vorteile für den Quell- und Zielverkehr von und nach Hörlinreuth sind mit der Variante nicht verbunden, da davon ausgegangen wird, dass die hauptsächliche Verkehrsbeziehung sich direkt zwischen Thurnau und Hörlinreuth abspielt und mit der untersuchten Variante hier zusätzliche Umwege in Kauf genommen werden müssten. In Verbindung mit den deutlich höheren Kosten, bedingt durch die Erstellung eines zusätzlichen Brückenbauwerkes (mit geschätzten Baukosten von rund 3,4 Mio. Euro ohne Berücksichtigung des dabei entstehenden zusätzlichen Unterhaltungsaufwandes für das zusätzliche Brückenbauwerk), wurde diese Variante von der Autobahndirektion Nordbayern zu Recht nicht weiterverfolgt.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz durch die geplanten Änderungen bzw. Ergänzungen angemessen wiederhergestellt wird. Die vorhandenen und auch die vom beauftragten Verkehrsgutachter prognostizierten Verkehrsmengen können hierüber sicher abgewickelt werden. Das land-/forstwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl an Wegeverlegungen, Wegeanpassungen, Ersatzwegen und Grundstückszufahrten wieder soweit hergestellt, dass der land- und forstwirtschaftliche Verkehr bedarfsgerecht und ohne unzumutbare Mehrwege auch künftig stattfinden kann. Die Befestigungen von verlegten öffentlichen Feld- und Waldwegen sind in den Richtlinien für den ländlichen Wegebau RLW (Ausgabe 2016) definiert. Sie richten sich nach der Funktion im Wegenetz bzw. nach den geplanten Längsneigungen.

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

Gegen die Notwendigkeit bzw. die Planrechtfertigung der Verlegung eines Teilabschnittes der A 70 aus dem Rutschhangbereich bei Thurnau wurden im Anhörungsverfahren weder seitens der beteiligten Träger öffentlicher Belange noch von privaten Beteiligten, die von der Maßnahme betroffen sind, Einwendungen erhoben.

Allerdings wurden Einwendungen bzw. Forderungen zu den in der Planung vorgesehenen und auch notwendigen Folge- bzw. Begleitmaßnahmen erhoben, so zum Beispiel gegen die Gestaltung der künftigen Anschlussstelle Thurnau-Ost und den damit beiderseits der A 70 vorgesehenen Kreisverkehren, zu der Ausgestaltung der Verlegungsstrecke der St 2189 sowie zu der künftigen Führung der zu verlegenden GVS nach Hörlinreuth, insbesondere unter Berücksichtigung der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Diese Einwendungen, die sich insoweit grundsätzlich mit dem Vorhaben einschließlich dessen Folgemaßnahmen und dessen beabsichtigter Verwirklichung auseinandersetzen und auch zum großen Teil losgelöst von einer unmittelbaren

(Grundstücks-)Betroffenheit oder aber auch in Verbindung mit einer (Immissions-)Betroffenheit artikuliert wurden, werden insgesamt zurückgewiesen.

Zu diesen Einwendungen wird - ergänzend zu den vorstehenden Ausführungen unter Ziffern C.3.4 sowie C.3.5.2 bis C.3.5.3 der Gründe (hinsichtlich der Linienführung und des Ausbaustandards der Autobahnverlegungsstrecke und den damit einhergehenden Änderungen und Umgestaltungen des untergeordneten Straßennetzes), in denen die Planfeststellungsbehörde die Notwendigkeit bzw. die Erforderlichkeit des beabsichtigten Verlegung der A 70 aus dem Rutschhangbereich bei Thurnau heraus einschließlich der damit einhergehenden Folgemaßnahmen im öffentlichen Interesse bejaht hat, von der Planfeststellungsbehörde Folgendes ausgeführt:

3.5.4.1 Trassenführung GV-Straße nach Hörlinreuth

Der Landkreis Kulmbach, der Markt Thurnau, sowie verschiedene private Einwender (Einwender P 1.1 bis P 1.4) aus Hörlinreuth bzw. Thurnau (Einwender P 10) haben im Anhörungsverfahren gefordert, die GV-Straße nach Hörlinreuth etwa an der bisherigen Stelle der GV-Straße mittels eines Überführungsbauwerkes über die A 70 zu führen und sie dann wieder -wie derzeit- direkt an die St 2189 anzuschließen. Es wurden dazu auch Gründe der Aufrechterhaltung des derzeitigen ÖPNV-Konzeptes angeführt, wonach derzeit an der Einmündung der GV-Straße in die St 2189 eine öffentliche Bushaltestelle liege, die regelmäßig angefahren werde. Die in der Planung vorgesehene Lösung stelle hierzu eine deutliche Verschlechterung dar.

Hinsichtlich der Gründe, weshalb die in der Planung vorgesehene Lösung gewählt wurde, wird zunächst auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer C.3.5.3 verwiesen. Zusätzlich zu dieser, auch in Kapitel 3.4 des Erläuterungsberichtes -Planunterlage 1- dargestellten Alternative wurde noch eine Untervariante untersucht.

Die im Erläuterungsbericht -Planunterlage 1- untersuchte Variante überführt die A 70 und die Staatsstraße 2189 mit einem Brückenbauwerk. Obwohl die A 70 im dortigen Bereich schon in einem Einschnitt liegt, sind beiderseits der A 70 große Dammschüttungen nötig, um die erforderliche Höhe für die Überführung zu erreichen. Um Restflächen zu vermeiden, wird der öffentliche Feld- und Waldweg nah an der A 70 und der GVS geführt. Die Einmündung der GVS in die Staatsstraße erfolgt ungefähr senkrecht zur Staatsstraße. Die Anlage eines Linksabbiegestreifens an der St 2189 erfordert eine Verbreiterung der Staatsstraße. Eine Flächeninanspruchnahme aus dem Flurstück des Anwesens Neuwirtshaus wird vermieden. In einer Untervariante 2 zu dieser Variante wurde untersucht, ob durch einen Eingriff in das bebaute Grundstück Neuwirtshaus eine Verbesserung zu erzielen ist. Zwar wäre dann die Trassenführung der anzupassenden GVS weniger kurvenreich, dafür sind bei dieser Untervariante zwei Brückenbauwerke nötig, um die Trassen der Autobahn A 70 und der Staatsstraße 2189 zu überqueren. Auch hier sind Dammschüttungen wie bei Variante 1 notwendig, ebenso wie die Anlage

eines Linksabbiegestreifens an der St 2189. Gemeinsam ist beiden Lösungsvarianten, dass sich das bzw. die beiden erforderlichen Überführungsbauwerke über die A 70 und über die St 2189 an einer der höchsten Erhebungen im Planungsraum befinden. Die notwendigen Straßendämme der GVS-Überführung sind dabei nochmals bis zu 7 m höher als das vorhandene Urgelände. Damit würde dort an dieser Stelle eine zusätzliche negative Beeinträchtigung des dortigen Landschaftsbildes entstehen.

Der durchgeführte Flächenvergleich dieser Varianten mit der in den Planfeststellungsunterlagen gewählten Trassenbündelung an der Autobahn A 70 zeigt auf, dass rd. 3.000 m² (Variante 1) bzw. rd. 2.000 m² (Untervariante 2) zusätzlich in Anspruch genommen werden müssten und damit einhergehend eine weitere Zerschneidung von bisher zusammenhängenden landwirtschaftlichen Flächen erfolgen würde.

Verkehrliche Vorteile für den Quell- und Zielverkehr von und nach Hörlinreuth sind demgegenüber mit diesen beiden Varianten nicht verbunden, da davon ausgegangen wird, dass sich die hauptsächlichen Verkehrsbeziehungen direkt zwischen dem Hauptort Thurnau und dem Ortsteil Hörlinreuth abspielen und deshalb mit den beiden Varianten für die Hauptverkehrsbeziehung zusätzliche Umwege in Kauf genommen werden müssen.

In Verbindung mit den zusätzlichen deutlich höheren Kosten, bedingt durch die Erstellung eines bzw. zweier aufwändiger Brückenbauwerke (geschätzte Baukosten ca. 3,4 bzw. 3,5 Mio. Euro), wurden diese Varianten letztlich zu Recht nicht weiterverfolgt. Weiterhin würden die Unterhaltungskosten der notwendigen Brückenbauwerke über die gesamte Lebensdauer des Bauwerks bzw. der Bauwerke ebenso eine deutliche Kostensteigerung bedeuten. Zu dem geringen Verkehr, der für die GVS nach Hörlinreuth für das Jahr 2035 prognostiziert ist (maßgebende stündliche Verkehrsbelastung am Tag: 12 Kfz pro Stunde bzw. 200 Kfz/24h), stehen die anfallenden Kosten in keinem wirtschaftlichen Verhältnis. Zudem kommt als weiterer schwerwiegender Nachteil dieser beiden "Überführungsvarianten" hinzu, dass nach der fachlichen Einschätzung des seit Jahren mit den Örtlichkeiten vertrauten geotechnischen Ingenieurbüros, die dieses im Erörterungstermin geäußert hat, die auf der Südseite der A 70 bzw. der St 2189 notwendigen Dammschüttungen für das notwendige Überführungsbauwerk sowie das südliche Widerlager des notwendigen Brückenbauwerkes dann ausgerechnet wieder in dem zu umgehenden Rutschhangbereich zu liegen kämen. Durch die damit einhergehenden zusätzlichen Auflastungen auf dem natürlichen Gelände könne daher aus geotechnischer Sicht keinesfalls ein dauerhafter Standsicherheitsnachweis geführt werden. Es könne vielmehr mit einem gewissen Grad an Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass eine derartige "Überführungslösung" keine in die Zukunft gerichtete dauerhafte Lösung sein könne, und dass sich der bauliche Aufwand hierfür letztlich als umsonst herausstellen könnte, wenn sich der südlich der A 70 gelegene Teil der verlegten GV-Straße letztlich wie der zu verlegende Teil der A 70 als nicht dauerhaft standfest und damit auch nicht als sanierungsfähig erweisen würde. Unter Einbeziehung

dieser fachlichen Einschätzung aus geologischer Sicht ist die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene Lösung der künftigen Anbindung der GV-Straße nach Hörlinreuth an das weiterführende Straßennetz letztlich die sinnvollste und auch vernünftigste Lösung. Eine Abkoppelung der Ortschaft Hörlinreuth vom öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bzw. eine unzumutbare Beeinträchtigung der bisherigen ÖPNV-Anbindung wird darin seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen. Zwar fällt die jetzige Bushaltestelle an der derzeitigen Einmündung der GV-Straße in die St 2189 künftig weg, allerdings soll diese nach den Vorstellungen der Autobahndirektion Nordbayern ca. bei Bau-km 105+580 im Bereich, wo die Verlegung der GV-Straße in Richtung zur AS Thurnau-Ost beginnt (RV-Nr. 1.16) und wo auch ein zu verlegender öffentlicher Feld- und Waldweg in Richtung Osten (RV-Nr. 1.18) abzweigt, wieder neu angelegt werden. Im diesem Bereich soll nach einer entsprechenden Zusage der Autobahndirektion Nordbayern für den Fall, dass große LKW und Sattelschlepper im nördlichen Kreisverkehr an der Anschlussstelle Thurnau-Ost in die falsche Richtung fahren, in einer Entfernung von etwa 670 m nach dem Kreisverkehrsplatz an der Abzweigung des öffentlichen Feld- und Waldweges von der GV-Straße eine Wendemöglichkeit angelegt werden (siehe Auflagen A.3.6.4.1. und A.3.6.4.2 unter Teil V des Beschlusstextes), die auch von den Bussen, die den ÖPNV bedienen, als Wendemöglichkeit genutzt werden kann. Die sich künftig für die Busse ergebenden Umwege werden dabei von der Planfeststellungsbehörde für zumutbar gehalten, da sie insbesondere für die "Hauptverkehrsbeziehung" zwischen dem Ortsteil Hörlinreuth und dem Hauptort Thurnau relativ gering ausfallen. Die endgültige Platzierung der Bushaltestelle soll allerdings mit dem Träger des ÖPNV, dem Landkreis Kulmbach (Art. 8 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern -BayÖPNVG-), direkt und einvernehmlich abgestimmt werden. Mit dieser neuen Bushaltestelle inklusive einer Wendemöglichkeit an der GVS nach Hörlinreuth ist ein ausreichender Ersatz für die entfallende Bushaltestelle gegeben. Die fußläufige Entfernung von Hörlinreuth zu der neuen Bushaltestelle würde sich sogar verringern. Wie bereits ausgeführt, wird die neue Anbindung von Hörlinreuth von der Planfeststellungsbehörde als eine sachgerechte und auch zumutbare Ersatzerschließung betrachtet. Die dabei zusätzlich zu fahrende Strecke vom Kreisverkehr Nord zur Bushaltestelle und zurück (ca. 1.500 m) wird als hinnehmbar angesehen. Eine Verlagerung der Haltestelle näher an den Kreisverkehr oder gar westlich des Kreisverkehrs in Richtung Thurnau wäre ebenfalls möglich, würde allerdings die fußläufige Entfernung nach Hörlinreuth entsprechend vergrößern. Demgemäß soll die endgültige Festlegung der neuen Haltestelle mit dem ÖPNV-Träger, dem Landkreis Kulmbach, festgelegt werden, dem auch die Ausgestaltung der künftigen ÖPNV-Linien und deren Taktung obliegt. Mangels einer entsprechenden Zuständigkeit des Baulastträgers der A 70 können Zusicherungen jeglicher Art, dass der Anbieter bzw. der Besteller des ÖPNV weiterhin die neue Bushaltestelle Hörlinreuth anfährt, von Seiten der Autobahndirektion Nordbayern nicht abgegeben werden. Das Angebot des ÖPNV und dessen künftige Ausgestaltung ist insoweit nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und es wird darin nicht darüber entschieden. Ggf. wären zur Ausgestaltung eines künftigen ÖPNV auch anderweitige Angebote denkbar, wie z. B. die Einrichtung eines Rufbusverkehrs oder Ähnliches.

Die in diesem Zusammenhang weiter erhobene Einwendung, es sei von der Autobahndirektion Nordbayern lediglich nur ein Lösungsvorschlag für eine sinnvolle weitere Anbindung der Ortschaft Hörlinreuth untersucht worden, ist unzutreffend. Vielmehr wurden die im Rahmen des gültigen und von der Autobahndirektion Nordbayern zu berücksichtigenden technischen Regelwerkes sinnvollen Varianten untersucht. Dabei wurden die maßgebenden vorgegebenen Entwurfparameter angewandt. Eine kürzere und sinnvollere Trassenwahl hat sich im Ergebnis weder für die Autobahn A 70 noch für das untergeordnete Straßennetz ergeben.

Ebenso sieht die Planfeststellungsbehörde durch die geänderte Anbindung der Ortschaft Hörlinreuth auch keine unzumutbare Beeinträchtigung des Schulbusverkehrs. Die Schulbushaltestelle befindet sich direkt in Hörlinreuth und wird derzeit mangels zu befördernder Schüler nicht bedient. Sollten künftig wieder schulpflichtige Kinder in Hörlinreuth abzuholen sein, kann dies weiterhin wieder direkt in Hörlinreuth geschehen. Die sich auf der "Hauptverkehrsbeziehung" nach Thurnau allenfalls ergebenden geringen Mehrwege werden von der Planfeststellungsbehörde ebenfalls für zumutbar gehalten.

3.5.4.2 Ausbildung der Kreisverkehre an der AS Thurnau-Ost

Die Wahl der Knotenpunkte im Bereich der Anschlussstelle Thurnau-Ost fiel auf die Anordnung von zwei Kreisverkehren. Diese sind, im Gegensatz zum Vorbringen verschiedener Einwander, insbesondere des Einwenders P 10 jedoch keineswegs überdimensioniert, sondern entsprechen den einschlägigen Planungsrichtlinien. Die in den einschlägigen technischen 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). Derartige Umstände liegen allerdings nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Die Kreisverkehre sind richtlinienkonform nach den RAL und dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren ausgebildet. Die Fahrbahnränder der Zu- und Ausfahrten sind tangential an die Kreisfahrbahn angebunden, um eine gute Befahrbarkeit zu gewährleisten. Die Fahrbahnbreiten der Zufahrten variieren zwischen 4,75 m und 5,00 m. Die Ausfahrten weisen Breiten zwischen 5,00 m und 5,25 m auf. Es erfolgte jeweils eine Optimierung anhand dynamischer Schleppkurvenprüfungen. Dabei wurde die Gestaltung des Kreisverkehrs nicht gesondert auf die Befahrbarkeit durch sog. "Gigaliner" ausgelegt. Die Kreisverkehre ermöglichen eine gute Befahrbarkeit mit allen nach der StVZO zugelassenen Lkw. Für sog. "Gigaliner" braucht es keine Vergrößerung der entsprechenden Kurvenradien, da diese u. a. durch lenkbare Achsen auch die Kreisverkehre befahren können, die auch von "normalen" Lkw befahren werden können. Der Kreisring wird mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m ausgebildet.

Bezogen auf die Leistungsfähigkeit von Kreisverkehren gibt das Merkblatt für die Anlagen von Kreisverkehren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. -FGSV-, abhängig vom gewählten Kreisdurchmesser, eine maximale Kapazität vor. Die Kreisverkehre an der AS Thurnau-Ost sind mit einem Durchmesser von 40 m versehen. Dadurch ergibt sich nach Merkblatt eine mögliche Kapazität von bis zu 25.000 Kfz/24h. Aufgrund einer im Bestand vergleichsweise gering frequentierten Anschlussstelle wird von einer maximalen Verkehrsbelastung der Kreisverkehre von 10.000 Kfz/24h ausgegangen. Damit sind mit dieser Knotenpunktsform gute Verkehrsqualitäten und ausreichend Leistungsfähigkeitsreserven gegeben, welche auch den zukünftigen Verkehr aus dem Gewerbegebiet Thurnau-Ost II problemlos abwickeln können. Mit dem geplanten Außendurchmesser der Kreisverkehre von jeweils 40 m, einem Durchmesser der beiden Kreisinseln von jeweils 26 m sowie einer Fahrbahnbreite von jeweils 7 m, wird die erforderliche Befahrbarkeit für das gesamte nach der StVO zulässige Fahrzeugkollektiv sichergestellt. Gerade im Hinblick auf die bestehenden Gewerbegebiete und den vorhandenen Autohof in unmittelbarer Nähe zur Anschlussstelle Thurnau-Ost wird mit der vorgelegten Planung eine komfortable Befahrbarkeit durch den Schwerverkehr sichergestellt.

Die Knotenpunkte an den Anschlussstellenrampen besitzen eine wichtige Verteilerfunktion. Sofern möglich, sollen Straßen so gestaltet werden, dass sie gleichmäßig mit einer den Umgebungsverhältnissen angepassten Geschwindigkeit befahren werden können. Dabei sind u. a. Kreisverkehrsregelungen normalen Kreuzungen vorzuziehen. Dies trifft nicht nur auf die schalltechnischen Auswirkungen, sondern auch auf die Verkehrssicherheit dieser Knotenpunktsform zu. Die Ausbildung von zwei Kreisverkehren an der Anschlussstelle Thurnau-Ost wird in Anbetracht der vorhandenen Verkehrsströme auch in dieser Hinsicht als sicherste Knotenpunktsform angenommen. Aufgrund der Anbindung der Staatsstraße 2189, der Gewerbegebietsstraße, der Gemeindeverbindungsstraße und der Anschlussstellenrampen wird sich keine dominante Quelle-Ziel-Verbindung herausstellen, so dass die Zufahrtsachsen zu den Kreisverkehren voraussichtlich ausgeglichen belastet werden. Die Sicht auf die Kreisverkehre ist von allen Zufahrtsachsen gegeben. Im Bereich der Warteflächen/Rückstaulängen in den Zufahrten an den Knoten beträgt die Längsneigung jeweils 2,5 %, so dass eine gute Anfahrt und keine Gefährdung durch Rückrollen gegeben sind. Für die Absicherung der Seitenräume werden Fahrzeugrückhaltesysteme gemäß RPS (Schutzplanken) vorgesehen.

Bei einem etwaigen Verzicht auf einen Kreisverkehr im Süden der Anschlussstelle Thurnau-Ost wäre die Anlage einer plangleichen vierarmigen Kreuzung mit den dann erforderlichen Linkseinbiegestreifen notwendig. Der Fahrbahnquerschnitt im Kreuzungsbauwerk mit der A 70 müsste dann um einen zusätzlichen Fahrstreifen ergänzt werden. Damit sind deutlich höhere Kosten für das Brückenbauwerk BW 104b zu erwarten. Zur Sicherstellung einer hohen Verkehrssicherheit wäre darüber hinaus die Anlage einer Lichtsignalanlage erforderlich. Aus den

genannten Gründen ist die vorgesehene Lösung mit zwei Kreisverkehren nördlich und südlich der AS Thurnau-Ost die in Anbetracht der zu beachtenden Anforderungen vernünftigste und vorzugswürdige Lösung.

3.5.4.3 Neutrassierung der St 2189 auf der Nordseite der BAB A 70

Wie bereits vorstehend unter Ziffer C.3.5.4.1 ausgeführt, war ein ausschlaggebender Gesichtspunkt gegen die Errichtung eines zusätzlichen Überführungsbauwerkes für die GV-Straße nach Hörlinreuth in etwa auf der derzeitigen Trassenführung die Tatsache, dass ein Standsicherheitsnachweis für das südliche Brückenwiderlager bzw. für die südliche Auffahrtsrampe nicht geführt werden kann. Der Einwender P 10 hat daher im Nachgang zum Erörterungstermin gefordert, die erforderliche Neutrassierung der Anpassungsstrecke der St 2189 vollständig auf der Nordseite der A 70 vorzunehmen, weil dadurch die direkte Anbindung der GV-Straße nach Hörlinreuth auf die St 2189 beibehalten werden könne. Der Einwender hat hierzu auch eine Planskizze eines möglichen Straßenverlaufes vorgelegt. Diese Forderung wurde auch vom Markt Thurnau und dem Landkreis Kulmbach unterstützt. Der Einwender P 10 schlägt dabei einen "Nord-Süd-Tausch" der beiden Verkehrswege BAB A 70 und St 2189 vor. Dieser würde -wie dargestellt- eine weitere verkehrliche Anbindung des Ortsteiles Hörlinreuth an die St 2189 ermöglichen und zum anderen auch den Umstand vermeiden, dass mehrere Straßen (GVS nach Hörlinreuth, Autobahn A 70, Staatsstraße 2189) in Abschnitten nebeneinander angeordnet werden müssen. Die erforderliche Querung der dann verlegten St 2189 mit der A 70 sollte im Bereich des geplanten Unterführungsbauwerkes BW 107a bei ca. Bau-km 107+250 erfolgen, da die Autobahn hier ohnehin in einer Dammlage verläuft.

Die Autobahndirektion Nordbayern hat diesen Vorschlag überprüft. Danach müsste die St 2189 auf einer Länge von rd. 3,1 km verlegt werden. Im Bereich der geplanten Anschlussstelle Thurnau-Ost wäre allerdings gegenüber den Überlegungen des Einwenders P 10 ein weiteres Abrücken der Trasse der St 2189 nach Norden erforderlich, damit ausreichend Platz zur Anordnung von richtlinien-gemäßen Anschlussstellenrampen zur Verfügung stünde. Damit würde allerdings auch ein zusätzlicher Eingriff in den vorhandenen Wald und Privatflächen erforderlich.

Als besonders problematisch stellt sich allerdings die Querung der A 70 ca. bei Bau-km 107+250 dar. Aufgrund der erforderlichen Mindeststrahlen von $R = 300$ für eine Straße der Entwurfsklasse EKL 3 greift eine Verlegungstrasse der St 2189 weit in den nördlich der A 70 vorhandenen Wald ein. Darüber hinaus entsteht im Bereich von ca. Bau-km 106+700 bis Bau-km 107+250 ein bis zu 28 m tiefer Einschnitt, da das vorhandene Gelände im dortigen Bereich in Richtung Norden steil ansteigt und die entsprechenden Trassierungsparameter im Höhenplan dies erfordern. Bedingt durch diese großen Höhenunterschiede zwischen der Verlegungstrasse der St 2189 und dem anstehenden Gelände sind weitere Eingriffe für die Anlage der dort notwendigen Waldwege erforderlich.

Eine Neutrassierung der St 2189 nördlich der A 70 verursacht damit einen großen zusätzlichen Flächenverbrauch. Das Ziel, möglichst wenig Land zu verbrauchen, würde damit nicht erreicht werden, da die Erschließung von Neuwirtshaus ebenfalls weiterhin notwendig wäre. Zwar würden bei dieser Variante der Staatsstraßenverlegung geringfügige Reisezeitersparnisse zwischen Thurnau und der Verknüpfung mit der B 85 bei Muckenreuth entstehen, nennenswerte verkehrliche Vorteile für diese im Straßennetz untergeordnete Verbindung (DTV₂₀₃₅ = 1.500 Kfz/24h) entstehen daraus allerdings nicht. Zu bedenken ist, dass die bestehende Trasse der St 2189 nach den mehrjährigen Untersuchungen und Auswertungen des beauftragten geotechnischen Ingenieurbüros nicht durch die Rutschhangbewegungen unmittelbar betroffen ist. Eine daraus sich ableitende zwingend erforderliche Verlegung der St 2189 nach Norden ist damit aus geologischer Sicht nicht erforderlich.

Die vom Einwender P 10 angesprochene dringend notwendige Erneuerung und Verbreiterung der Staatsstraße ist nicht Bestandteil des beantragten Planfeststellungsverfahrens für die A 70. Im aktuellen 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern ist ebenfalls keine Ausbaumaßnahme für die St 2189 vorgesehen.

Soweit der Einwender mit E-Mail vom 24.01.2020 anlässlich einer unfallbedingten Sperrung der A 70 genau im betroffenen Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Thurnau-Ost und Kulmbach/Neudrossenfeld darauf hinweist, dass die St 2189 keinesfalls in der Lage ist, einen kompletten Umleitungsverkehr von der A 70 aufzunehmen und demgemäß ein verkehrsgerechter Ausbau -wie vom Einwender vorgeschlagen- der St 2189 auf einer neuen Trassierung unumgänglich ist, kann dem seitens der Planfeststellungsbehörde nur bedingt gefolgt werden. Es steht außer Frage, dass die derzeit bestehende St 2189 nicht in der Lage ist, einen dauerhaften Umleitungsverkehr der gesamten A 70 einschließlich des Schwerlastverkehrs aufzunehmen. Die baulich bedingten Einschränkungen an der bestehenden St 2189 liegen allerdings in erster Linie im Bereich westlich des Endes der Autobahnausbaustrecke bei Bau-km 107+500 in westlicher Richtung über Unterobsang und Muckenreuth bis zur B 85. Für diesen Bereich ist nach den aktuellen Staatstraßenausbauplänen ebenfalls keine Ausbaumaßnahme vorgesehen. Es ist zudem nicht Aufgabe der Autobahnbaulastträger, gleichzeitig ein dem Autobahnverkehrsaufkommen gerecht werdendes Ersatzstraßennetz für den Fall von Verkehrsstörungen vorzuhalten. Nachdem wegen der seit längerem bestehenden Rutschhanggefährdung der A 70 ohnehin ein entsprechendes Konzept für den Fall einer unvorhergesehenen Teil- oder Vollsperrung der A 70 aufgestellt wurde, sind darin auch entsprechende Empfehlungen für den notwendigen Umleitungsverkehr zu berücksichtigen. Dieser kann durchaus auch darin bestehen -was angesichts des aktuellen Bestandes an Ausweichstrecken auch naheliegend wäre- dass sowohl für den Verkehr in Richtung Westen, als auch für den Verkehr in Richtung Osten unterschiedliche Straßenzüge bereitgestellt werden, d.h. die jeweiligen Verkehrsströme als Einbahnstraßenverkehr in Richtung Westen und umgekehrt geführt werden.

Das vom Einwender angesprochene Unfall- und Stauszenario vom 17.01.2020 macht vor allem deutlich, was passieren würde, wenn die latent vorhandene Gefahr eines größeren Hangrutsches, verbunden mit massiveren Schäden an der A 70, tatsächlich eintreten würde und zu einer Teil- oder Vollsperrung der A 70 führen müsste. Dann wären derartige Szenarien an der Tagesordnung, was wiederum aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Dringlichkeit des beantragten Vorhabens unterstreicht und dessen möglichst zügige Umsetzung nahelegt.

Die vom Einwender vermutete einfachere Entwässerung der Straßenverkehrsanlagen kann ebenso nicht nachvollzogen werden. Durch die oben angeführten zusätzlich notwendigen großen Einschnitte einer Staatsstraßenverlegung wären im Gegenteil weitere aufwendige Entwässerungsmaßnahmen erforderlich.

Ein Verzicht oder eine Reduzierung der Größe der Kreisverkehrsplätze ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht angezeigt. Es wurde hier ohnehin nur der nach den einschlägigen technischen Trassierungsrichtlinien vorzusehende Mindeststandard für Kreisverkehrsplätze an Autobahnanschlussstellen für den zu erwartenden Verkehr angesetzt. Die vom Einwender in seinem Trassierungsvorschlag einskizzierten Anbindungen der Anschlussstellenrampen an der AS Thurnau-Ost sind nach den vorgegebenen Trassierungsparametern des gültigen Regelwerks, den "Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)", nicht umsetzbar. Die Knotenpunktabstände auf der verlegten St 2189 wären für eine sichere Verkehrsabwicklung viel zu gering. Eine verkehrssichere Wegweisung ist für diesen geringen Knotenpunktabstand ebenfalls nicht möglich. Die Gefahr von Falschfahrten wäre deswegen als sehr groß einzuschätzen. Dies trifft in ähnlicher Weise auch auf die südliche Ausgestaltung der Anschlussstelle zu. Insoweit wird den angeregten Änderungen an der künftigen AS Thurnau-Ost nicht nähergetreten.

Die vom Einwender monierte fehlende "Bündelung" der notwendigen Verkehrsanlagen konnte im vorliegenden Fall aus den in C.3.5.4.1 und C.3.5.4.2 genannten Gründen nicht berücksichtigt werden, obwohl die Bündelung von Verkehrswegen heute zu Recht Teil einer vorausschauenden Planungsstrategie ist. Verkehrswege versucht man u.a. so zu planen, dass ihr Ausbau möglichst wenig Land in Anspruch nimmt. Der Hauptvorteil besteht darin, dass beim Bau neuer Verkehrswege Landschaftszerschneidungen gegenüber einer getrennten Linienführung vermieden werden. Dies konnte allerdings im vorliegenden Fall aus vorrangigen verkehrlichen und naturschutzfachlichen Gründen nicht überall verwirklicht werden.

3.5.5 Immissionsschutz, Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie mit den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche oder nachteilige Wirkungen in Folge von Luftschadstoffbelastungen

ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch den verlegten Autobahnabschnitt der A 70 keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Die Trassenverlegung der A 70 erfolgte -wie beschrieben- nur in dem Umfang, dass die künftige Trassenführung vollständig außerhalb des derzeitigen Rutschhangbereiches zu liegen kommt und damit eine dauerhafte Standsicherheit und Benutzbarkeit sicherstellt. Eine darüber hinaus gehende Verlegung wurde hingegen nicht vorgenommen. Im Übrigen folgt die Trassierung dem derzeitigen Bestand. Die notwendigen Änderungen und Ergänzungen des untergeordneten Straßennetzes wurden jeweils unter Beachtung der einzuhaltenden Trassierungsparameter vorgenommen und gehen ebenfalls nicht darüber hinaus. Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe Teil C.2) und bei der Variantenabwägung (siehe Teil C.3.5.2) sowie vorstehend zum Trassenverlauf (siehe Teil C.3.5.3) dargelegt wird.

3.5.5.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

zeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärm-betroffenen 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).

3.5.5.1.1 § 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 aus dem Rutschhangbereich heraus 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. Gleiches gilt für die Ausgestaltung der Anpassungen am nachgeordneten Straßen- und Wegenetz, wie dies vorstehend unter C.3.5.3 und C.3.5.4 der Gründe eingehend dargestellt wurde.

3.5.5.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

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

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen:
57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts,

2. im reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten:
59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts,
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten:
64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts
4. in Gewerbegebieten:
69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts.

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

Die Immissionsgrenzwerte beschreiben, welches Maß an Verkehrslärm den Nachbarn von Straßen im Regelfall zumutbar ist. Die in § 2 der 16. BImSchV normierten Grenzwerte beinhalten nach verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung unter verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgesichtspunkten ausreichende Reserven (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916; BVerwG, Urteil vom 23.11.2001, DVBl 2002, 565). Sie sind daher für die Planfeststellungsbehörde alleinige Entscheidungsgrundlage.

3.5.5.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Verkehrsuntersuchung des Gutachters Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak in der Fassung vom 26.09.2018 (Planunterlage 20.2) hat für das Prognosejahr 2035 auf der Verlegungsstrecke der A 70 im Planfeststellungsabschnitt im Bereich von der AS Thurnau-West bis AS Thurnau-Ost eine werktägliche Verkehrsbelastung von 24.100 Kfz/24h bzw. einen Lkw-Schwerverkehrsanteil von 17,9 % tagsüber und 37,0 % nachts bzw. im Bereich von der AS Thurnau-Ost bis zur AS Kulmbach/Neudrossenfeld eine werktägliche Verkehrsbelastung von 25.500 Kfz/24h bzw. einen Lkw-Schwerverkehrsanteil von 16,8 % tagsüber und 37,0 % nachts ermittelt. Der von der Autobahndirektion Nordbayern beauftragte

Gutachter Prof. Dr.-Ing. Kurzak hat dabei bestätigt, dass bei seinem Verkehrsgutachten beim Ansatz des Lkw-Anteils alle Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t und nicht nur die über 3,5 t schweren Lkw berücksichtigt wurden. Dies entspricht damit auch den Vorgaben der 16. BImSchV.

Darüber hinaus flossen auf der Grundlage des vorgeschriebenen Rechenverfahrens auch die zulässigen Geschwindigkeiten (130 km/h für Pkw, 80 km/h für Lkw), die Steigungsverhältnisse (< 5 % im gesamten Planfeststellungsabschnitt, daher diesbezüglich kein Korrekturfaktor), der Fahrbahnbelag Splittmastixasphalt mit einem Korrekturfaktor D_{StrO} von -2 dB(A) sowie die Geländetopografie in die vorgenommenen Lärmschutzberechnungen ein.

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

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

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

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

Auch der Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da vor allem Autofahrer häufig schneller bzw. deutlich schneller als 130 km/h fahren, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 diesbezüglich verbindlich sind.

3.5.5.1.4 Beurteilung und Ergebnis

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

Da es sich bei der Trassenverschiebung der A 70 aus dem bestehenden Rutschhangbereich heraus nicht um eine Neubaumaßnahme gemäß § 1 Abs. 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) bzw. um eine Erweiterung um einen durchgehenden Fahrstreifen gemäß § 1 Abs. 2, Ziffer 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) handelt, ist zu überprüfen, ob es sich bei der Verlegungsmaßnahme der Autobahn um einen Fall einer wesentlichen Änderung gemäß § 1 Abs. 2, Ziffer 2 der 16. BImSchV handelt.

Um eine wesentliche Änderung handelt es sich demzufolge dann, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind:

Es liegt ein erheblicher baulicher Eingriff vor. Zusätzlich muss dieser erhebliche bauliche Eingriff den bereits vor dem Eingriff vorhandenen Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) erhöhen oder der Beurteilungspegel wird durch den baulichen Eingriff auf min. 70 dB(A) am Tag oder min. 60 dB(A) in der Nacht erhöht oder der Beurteilungspegel von min. 70 dB(A) am Tag oder min. 60 dB(A) in der Nacht wird durch den erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht. Der letztere Fall gilt allerdings nicht für bestehende Gewerbegebiete.

Voraussetzung für den rechtlich durchsetzbaren Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen ist vorliegend eine Erhöhung des vorhandenen Verkehrslärms durch die Trassenverlegung um mindestens 3 dB(A).

Durch die Verschiebung der Trasse der BAB A 70 aus dem Rutschhangbereich heraus nach Norden wird eine Veränderung der Lage und Höhe der derzeitigen Autobahntrasse vorgenommen. Zusätzlich ergeben sich im Bereich außerhalb der Trassenverlegung durch die Veränderung des Straßenquerschnittes und das Anfügen eines Seitenstreifens für die Fahrtrichtung Bamberg lärmtechnische Auswirkungen in der Nähe von Einschnittsbereichen. Durch den Anbau an die bestehende Fahrbahn entfernt sich die Oberkante der Einschnittsböschung und somit auch die ggf. schützende Beugungskante von der Lärmquelle in Richtung Bebauung und kann von daher grundsätzlich zu einer Steigerung der sich ergebenden Lärmbelastung führen.

In der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17) werden für die maßgeblichen Immissionsorte der Siedlungsbereiche die fassadenbezogenen Beurteilungspegel vor und nach der Trassenverlegung für das Prognosejahr 2035 ermittelt. Die Ergebnistabelle der Planunterlage 17.3.2 "Schalltechnische Berechnungen ohne Seitendeponien" (Spaltenblock 7) weist keine Pegelerhöhungen auf, die die vorgegebenen Bedingungen, das heißt eine Beurteilungspegelerhöhung von aufgerundet 3 dB(A) erfüllen und dabei gleichzeitig die in § 2 BImSchV

normierten Immissionsgrenzwerte überschreiten. Damit entstehen vorliegend keine neuen oder erweiterten Ansprüche auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen.

Unabhängig von der Tatsache, dass das planfestgestellte Autobahnverlegungsvorhaben keine -neuen- Ansprüche auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen auslöst, ist festzuhalten, dass für die Ausführung des Bauvorhabens große Erdbewegungen stattfinden werden und dass dabei große Mengen an Überschussmassen anfallen werden. Der Vorhabenträger beabsichtigt, diese Überschussmassen im gesamten Streckenbereich als Seitendeponien längs der A 70 mit zusätzlicher lärmschützender Wirkung einzubauen. Im Bereich der vorhandenen bzw. neuen Bauwerke an bzw. in der A 70 erfolgt zur Vermeidung lästiger Pegelspitzen der Lückenschluss mittels Lärmschutzwänden. Die Seitendeponien werden ausreichend weit vom Fahrbahnrand entfernt aufgeschüttet, damit in den weiteren Trassenabschnitten westlich und östlich des Planfeststellungsabschnitts zu einem späteren Zeitpunkt fehlende Seitenstreifen angebaut und der bestehende Autobahnquerschnitt auf den auch im Planfeststellungsabschnitt vorgesehenen Regelquerschnitt RQ 31 angepasst werden kann, ohne die bereits geschütteten Seitendeponien wieder verändern zu müssen.

Entlang der neuen Autobahntrasse der A 70 sind nach der Planung der Autobahndirektion Nordbayern folgende Seitendeponien und Lärmschutzwände vorgesehen:

Maßnahme	Bau-km	Höhe	Länge
Seitendeponie mit Lärmschutzwirkung für Hohe-zorn	102+750 bis 102+810 Nordseite	6,00 m (ü. Gelände) bzw. 4,00 m (ü. Gradiente)	ca. 128 m
Lärmschutzwand als Lückenschluss BW 102c	102+806 bis 102+862 Nordseite	2,50 m (ü. Gradiente) zwischen 102+806 und 102+862	ca. 83 m
Seitendeponie mit Lärmschutzwirkung für Hohe-zorn und Wiesenmühle	102+865 bis 103+030 Nordseite	4,00 m (ü. Gradiente)	ca. 165 m
Lärmschutzwand als Lückenschluss BW 103a	103+027 bis 103+067 Nordseite	2,50 m (ü. Gradiente) zwischen 103+027 und 103+067	ca. 67 m
Seitendeponie mit Lärmschutzwirkung für Wiesenmühle	103+070 bis 103+180 Nordseite	4,00 m (ü. Gradiente)	ca. 110 m
Seitendeponie mit Lärmschutzwirkung für Berndorf	103+315 bis 103+390 Südseite AS Thurnau West	4,00 m (ü. Gradiente)	ca. 83 m
Seitendeponie mit Lärmschutzwirkung für Thurnau bzw. Quartier	103+500 bis 103+875 Nordseite	4,00 m (ü. Gradiente)	ca. 375 m
Lärmschutzwand als Lückenschluss für Thurnau BW 103e und BW 104a	103+877 bis 104+248 Nordseite	3,00 m (ü. Gradiente) zwischen 103+877 und 104+248	ca. 382 m
Seitendeponie mit Lärmschutzwirkung	104+255 bis 104+935 Nordseite	4,00 m (ü. Gradiente)	ca. 680 m
Seitendeponie mit Lärmschutz- und Blendschutzwirkung	105+100 bis 105+615 Nordseite	1,00 m bis 3,00 m (ü. Gradiente)	ca. 515 m

Seitendeponie mit Lärmschutz- und Blendschutzwirkung für Neuwirtshaus	105+200 bis 105+620 Südseite	105+200 bis 105+400 3,00 m (ü. Gradiente) 105+400 bis 105+520 3,00 m – 4,00 m (ü. Gradiente) 105+520 bis 105+620 6,00 m (ü. Gradiente)	200 m 120 m 100 m
Seitendeponie mit Lärmschutzwirkung für Neuwirtshaus	105+620 bis 105+950 Südseite	105+620 bis 105+700 7,00 m (ü. Gradiente) 105+700 bis 105+900 8,00 m (ü. Gradiente) 105+900 bis 105+950 von 8,00m auf 5,00m (ü. Gradiente)	80 m 200 m 50 m
Seitendeponie mit Lärmschutzwirkung für Langenstadt	108+180 bis 108+570 Nordseite	4,00 m (ü. Gradiente)	ca. 390 m
Seitendeponie mit Lärmschutzwirkung für Igelsreuth	109+800 bis 110+265 Nordseite	2,50 m (ü. Gradiente)	ca. 465 m
Seitendeponie mit Lärmschutzwirkung für Unterbrücklein	111+160 bis 111+288 Südseite	3,00 m bis 4,50 m (ü. FBR)	ca. 150 m
Seitendeponie mit Lärmschutzwirkung für Unterbrücklein	111+220 bis 111+502 Südseite AS Kulmbach/Neudrossenfeld	111+220 bis 111+315 3,50 - 4,00 m (ü. FBR Rampe) 111+315 bis 111+325 (Höhenverziehung) 111+325 bis 111+502 5,50 m (ü. FBR A 70)	ca. 145 m ca. 10 m ca. 213 m

Diese Seitendeponien mit lärmschützender Wirkung und die damit in Zusammenhang stehenden Lückenschlüsse (in Form von Lärmschutzwänden) können von der Autobahndirektion Nordbayern allerdings nur dann errichtet werden, wenn bei den hierfür erforderlichen Grundstücken der Grunderwerb auf freiwilliger Basis erfolgreich abgeschlossen werden kann. Aufgrund der lärmtechnischen Berechnung besteht -wie bereits vorstehend erläutert- kein Anspruch auf die Herstellung der Seitendeponien mit Lärmschutzwirkung, da entsprechend den durchgeführten schalltechnischen Berechnungen kein Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß der 16. BImSchV besteht. Die beiden Seitendeponien, mit denen zusätzlich die erforderliche Blendschutzwirkung erzielt werden soll (Regelungsverzeichnis - Planunterlage 11- Nrn. 8.10 und 8.11.1) sowie die Seitendeponie bei Neuwirtshaus (Regelungsverzeichnis-Nr. 8.11.2) müssen allerdings nach Bewertung der Autobahndirektion Nordbayern aus Sicht der Verkehrssicherheit bzw. zur Abschirmung von Neuwirtshaus auf jeden Fall errichtet werden.

Ergänzend wurde für den Fall, dass der erforderliche Grunderwerb für die Seitendeponien und die Lärmschutzwände als Lückenschluss (siehe Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11) lfd.-Nrn. 8.1 bis 8.9 und 8.12. bis 8.15) auf freiwilliger Basis nicht möglich ist und somit diese Seitendeponien als auch die vorgesehenen Lärmschutzwände nicht hergestellt werden können, eine Überprüfung der Pegelerhöhungen durchgeführt. Hierfür wurden repräsentativ die Immissionsorte überprüft, die durch die Seitendeponien einen Lärmschutz erfahren. Es handelt sich dabei um die Immissionsorte 12, 13, 14, 15, 24, 54 und 69. Das Einzelanwesen Neuwirtshaus (Immissionsort 1) wurde diesbezüglich nicht untersucht, da

die Seitendeponien von Betr.-km 105,200 bis 105,950 (siehe Regelungsverzeichnis lfd.-Nrn. 8.11.1 und 8.11.2) fester Bestandteil der Planung sind und insoweit auf jeden Fall zur Ausführung kommen.

Zudem wurde der Immissionsort 2, der sich im Gewerbegebiet von Thurnau bei ca. Betr.-km 104,200 auf der Südseite der A 70 befindet, überprüft.

Die Berechnungsergebnisse sind der Ergebnistabelle in Planunterlage 17.3.2 "Schalltechnische Berechnungen ohne Seitendeponien" (Spaltenblock 7) zu entnehmen. Es sind demnach auch bei Nichtverwirklichung der vorgesehenen Seitendeponien keine Pegelerhöhungen zu verzeichnen, die die vorgegebenen Bedingungen erfüllen und einen Anspruch auf Durchführung dieser auch lärmschützenden Seitendeponien auslösen würden. Damit ist die Voraussetzung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV auch ohne Schüttung der Seitendeponien nicht erfüllt, ein Anspruch auf Durchführung von Schallschutzvorkehrungen also mangels einer vorliegenden wesentlichen Änderung an der bestehenden A 70 nicht gegeben.

Die schalltechnischen Berechnungsergebnisse unter Berücksichtigung der vorgesehenen Seitendeponien sind in der Planunterlage 17.3.1 "Schalltechnische Berechnungen mit Seitendeponien" (Spaltenblock 7) enthalten.

Außer für drei Gebäude des Ortsteils Hörlinreuth des Marktes Thurnau ergab sich im gesamten Planungsbereich keine Erhöhung der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A). Bei diesen drei Gebäuden würde zwar formell der Begriff, dass für diese drei Gebäude die Autobahnverlegung eine wesentliche Änderung wegen der Lärmpegelerhöhung um mehr als 3 dB(A) darstellt, erfüllt, so dass zumindest die Tatbestandsvoraussetzungen des § 1 Abs. 2 Ziffer 2 der 16. BImSchV erfüllt sind. Allerdings wird hier die weitere Voraussetzung des § 2 Abs. 1 Ziffer 3 der 16. BImSchV nicht erfüllt, weil hier die zumutbaren Lärmgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet nicht erreicht oder gar überschritten werden. Die Immissionsgrenzwerte für eine Lärmvorsorgepflicht für den im Abstand von ca. 750 m zur Trasse entfernt liegenden Ortsteil Hörlinreuth -die Gebietsnutzung ist eindeutig als Dorf- Mischgebiet einzustufen- betragen 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Der maximale Beurteilungspegel in Hörlinreuth liegt allerdings mit 46 dB(A) am Tag und 41 dB(A) in der Nacht deutlich unter den Grenzwerten. Selbst die strengeren Grenzwerte für Wohngebiete von 59/49 dB(A) (tags/nachts) oder gar die Grenzwerte für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime von 57/47 dB(A) (tags/nachts) sind deutlich unterschritten, da der Abstand und die Lage der Trasse der A 70 im Bereich von Hörlinreuth unter dem Geländeniveau liegt und damit bereits einen "natürlichen" Schallschutz gewährleistet. Die zusätzliche Abschirmung durch die Seitendeponie mit Blendschutzwirkung RV-Nr. 8.10 von Bau-km 105+100 bis Bau-km 105+615 an der Nordseite der A 70, die wegen ihrer zusätzlichen Blendschutzwirkung auf jeden Fall hergestellt werden soll, hält die störenden Lärmwirkungen zusätzlich in Grenzen.

Nachdem die schalltechnischen Berechnungen für den gesamten Bereich des Planfeststellungsabschnittes weder eine Erhöhung der Beurteilungspegel um min. 3 dB(A) noch eine Erhöhung auf min. 70/60 dB(A) tags/nachts bzw. eine weitere Erhöhung von bereits vorhandenen Werten von 70/60 dB(A) tags/nachts ergaben und somit eine der notwendigen Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße im Sinne der 16. BImSchV nicht gegeben ist, liegt ein grundsätzlicher Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nicht vor. Gesetzlich verpflichtende Lärmschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV sind somit durch die Trassenverschiebung in Verbindung mit den geplanten Seitendeponien nicht veranlasst und werden daher auch nicht vorgehen.

Die Gesamtmaßnahme führt jedoch aufgrund der geplanten Seitendeponien aus Überschussmaßen für eine Reihe von Ortsteilen des Marktes Thurnau zu einer Reduzierung der Lärmbelastung, und zwar für den Bereich Berndorf um 1 dB(A), für den Bereich Hohezorn um 5 dB(A), für den Bereich Wiesenmühle um 7 dB(A), für den Bereich Quartier um 1 dB(A), für den Siedlungsbereich "In der Sonnenleite" um 1 dB(A), für den Siedlungsbereich "Friesenstraße" um 4 dB(A), für den Siedlungsbereich "Hirtengasse" um 2 dB(A) sowie für den Bereich des Einzelanwesens "Neuwirtshaus" um 1 dB(A).

Das Einzelanwesen Neuwirtshaus ca. bei Betr.-km 105,670 (Immissionsort 1 nach der Planunterlage 17.3.1) liegt derzeit in einem Abstand von ca. 70 m zum Fahrbahnrand der A 70. Die Autobahn liegt heute auf der Südseite des Anwesens. Der maximale Beurteilungspegel würde für diese Situation (das heißt im "Prognosenußfall") mit dem DTV des Prognosejahres 2035 60 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht betragen.

Die neue Trasse der A 70, die künftig nördlich des Anwesens verläuft, ist ca. 52 m vom Anwesen entfernt. Die Trasse befindet sich hier in einer Einschnittslage. Die Seitendeponien von Bau-km 105+200 bis Bau-km 105+950, die nach den Planungen der Autobahndirektion Nordbayern wegen ihrer zusätzlichen Blendeschutzwirkung auf jeden Fall verwirklicht werden sollen, (siehe Regelungsverzeichnis lfd.-Nrn. 8.11.1 und 8.11.2) schirmen mit einer Höhe von bis zu 8,00 m über der Fahrbahn das Anwesen zusätzlich ab. Mit diesen Seitendeponien reduziert sich der berechnete Immissionspegel auf einen maximalen Wert in der Nacht von 55 dB(A). Der Pegel an der Südfassade im 1. Obergeschoss des Anwesens verändert sich von derzeit 60/56 dB(A) tags/nachts auf künftig 51/45 dB(A) tags/nachts und erfährt dadurch die größte Reduzierung um 11 dB(A). Der Pegel auf der Nordseite des Anwesens im 1. Obergeschoss steigt hingegen leicht um 1 dB(A) am Tag und 2 dB(A) in der Nacht auf 61/55 dB(A) tags/nachts (siehe Planunterlage 17.3.1 Seite 1 Immissionsort 1). Nachdem allerdings trotz der Überschreitung des Nachtimmissionsgrenzwertes von 54 dB(A) um 1 dB(A) auf 55 dB(A) eine Steigerung der Immissionsbelastung um mindestens 3 dB(A) künftig nicht gegeben ist, sind auch für dieses Einzelanwesen keine gesonderten Lärmvorsorgemaßnahmen zu treffen. An der Westseite des Anwesens reduziert sich der Immissionspegel um 5 dB(A), die Ostseite des Anwesens

ist derzeit und auch künftig durch ein angebautes Nebengebäude abgeschirmt. Die Autobahndirektion Nordbayern hat allerdings im Vorfeld des Erörterungstermins zugesagt, die auf jeden Fall an der Südseite der A 70 anzulegenden Seitendeponien lfd. Nrn. 8.11.1 und 8.11.2 zu modifizieren und dabei weiter zu optimieren, ohne dabei zusätzliche Grundstücksflächen aus privaten Grundstücken beanspruchen zu müssen. Dazu soll die Seitendeponie 8.11.2 RV über eine Länge von 240 m (von Bau-km 105+660 bis Bau-km 105+900) von bisher 7,00 m (im Bereich von Bau-km 105+620 bis Bau-km 105+700) bzw. 8,00 m (im Bereich von Bau-km 105+700 bis Bau-km 105+900) um bis zu 2,50 m weiter erhöht werden. Hierbei wird die Breite der bisherigen Walloberkante genutzt. Wie bereits ausgeführt, ist dazu kein zusätzlicher Flächenbedarf erforderlich. Mit dieser Modifikation verringert sich der errechnete Beurteilungspegel und damit auch die Lärmbelastung des Anwesen Neuwirtshaus (Immissionsort 1) um 1 dB(A) auf einen Nachtwert von künftig 54 dB(A). Damit werden in Zukunft sogar die für eine Lärmvorsorge geltenden Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet (von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts) eingehalten. Diese Modifikation wurde unter Auflage 3.4.4 des Beschlusstextes aufgenommen und berücksichtigt damit auch eine Forderung des Einwenders P 9. Durch die neue Seitendeponie RV-Nr. 8.11.2 ist künftig eine Sichtbeziehung zwischen dem Anwesen Neuwirtshaus und der A 70, insbesondere auf den dort fließenden Verkehr, auch soweit dies Lkws betrifft, nicht gegeben. Die Einschnittstiefe an dieser Stelle beträgt über 6,00 m (größte Einschnittstiefe: 7,40 m).

Die Gesamtmaßnahme führt aufgrund der geplanten Seitendeponien aus Überschussmaßen auch für eine Reihe von Ortsteilen der Gemeinde Neudrossenfeld zu einer Reduzierung der derzeitigen Lärmbelastung, und zwar für den Bereich Langenstadt um 1 dB(A), für den Bereich Igelsreuth um 1 dB(A) sowie für den Bereich Unterbrücklein um 2 dB(A).

Sollte es nicht möglich sein, die benötigten Flächen für die Seitendeponien auf freiwilliger Basis zu erwerben (wie bereits ausgeführt, werden nur die Seitendeponien, die eine zusätzliche Blendschutzwirkung gewährleisten, das heißt die Seitendeponien Regelungsverzeichnis lfd. Nrn. 8.10, 8.11.1 sowie 8.11.2 ohne diese Einschränkung auf jeden Fall hergestellt), dann würde sich an der derzeitigen Situation der betroffenen Gemeindeteile des Marktes Thurnau außerhalb der eigentlichen Baustrecke der A 70 zwischen Bau-km 103+300 bis Bau-km 107+472 (Ortsteile Berndorf, Hohezorn und Wiesenmühle) nichts ändern. Es sind hier außer den Seitendeponien keine baulichen Veränderungen geplant. Dies trifft auch auf die Ortsteile der Gemeinde Neudrossenfeld (Langenstadt, Igelsreuth und Unterbrücklein) zu.

Für den lärmtechnisch untersuchten Streckenbereich von Bau-km 103+300 bis Bau-km 107+472, in dem sich das eigentliche Baugeschehen abspielt, wird nach den durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ohne Berücksichtigung der vorgesehenen Seitendeponien weder eine Erhöhung der Beurteilungspegel um min. 3 dB(A) noch eine Erhöhung auf min. 70/60 dB(A) tags/nachts bzw. eine

weitere Erhöhung von bereits vorhandenen Werten 70/60 dB(A) tags/nachts eintreten. Damit sind die notwendigen Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße im Sinne der 16. BImSchV nicht gegeben. Ein grundsätzlicher Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen ist auch ohne Verwirklichung der Seitendeponien nicht gegeben.

3.5.5.1.5 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz

Die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen der Autobahndirektion Nordbayern (Planunterlagen 17.1, 17.2 und 17.3) und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen, über die geplanten Seitenablagerungen aus Überschussmassen hinaus keinerlei sonstige erstmalige bzw. zusätzliche Lärmschutzvorkehrungen vorzusehen, wurden vom Sachgebiet 50 -Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberfranken überprüft und mit dessen Stellungnahme vom 28.01.2019 Nr. 50-4354 sowohl von den Berechnungsergebnissen als auch von der Schlussfolgerung her vollinhaltlich bestätigt. Auch nach dortiger Ansicht ergeben sich über das beschriebene und vorgesehene Konzept der Seitenablagerungen hinaus im gesamten Trassenbereich keinerlei rechtliche Ansprüche auf Durchführung von aktiven oder auch passiven Schallschutzmaßnahmen i. S. von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV. Daher hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, an der Richtigkeit des Ergebnisses der durchgeführten Lärmrechnungen zu zweifeln. Die untere Immissionsschutzbehörde am Landratsamt Kulmbach hat in ihrer Stellungnahme vom 28.02.2019 ebenfalls keine Einwände bzw. Forderungen aus der Sicht des Lärm- und sonstigen Immissionsschutzes geäußert.

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

Die vom Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberfranken mit Schreiben vom 28.01.2019 vorgeschlagenen Nebenbestimmungen hat die Planfeststellungsbehörde als Auflagen unter Teil A Ziffern 3.4.1 bis 3.4.3 des Beschlusstextes aufgenommen. Diese Nebenbestimmungen betreffen in erster Linie den Lärmschutz in der Bauphase und stellen insoweit keine Anspruchsgrundlage auf Herstellung besonderer oder zusätzlicher Lärmvorsorgemaßnahmen dar.

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

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

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

Die Forderung des Marktes Thurnau nach einer "zwingenden" Umsetzung der vorgesehenen Seitendeponien mit lärmschützender Wirkung konnte aus den in C.3.5.5.1.4 genannten Gründen nicht entsprochen werden, da im vorliegenden Fall ein rechtlich begründeter Anspruch auf Durchführung von "Pflichtlärmschutzmaßnahmen" nicht besteht. Insofern besteht deshalb auch keine Möglichkeit, die Seitendeponien gegen den Willen der jeweiligen Grundstückseigentümer auf deren Eigentumsflächen anzulegen und damit hierfür letztlich auch nicht die Möglichkeit, die Schüttflächen der Deponien notfalls im Wege einer Enteignung in Anspruch zu nehmen. Auch die jeweiligen Lückenschlüsse zwischen den Seitendeponien, die bauwerksbedingt als Lärmschutzwände ausgeführt werden sollen, machen nur dann Sinn, wenn die jeweils benachbarten Seitendeponien auch hergestellt werden. Auch insoweit wäre eine Verpflichtung der Autobahndirektion Nordbayern, diese herzustellen, rechtswidrig und damit nicht zu rechtfertigen. Ebenso ist eine Vervollständigung bzw. Weiterführung des Lärmschutzes an der Südseite der A 70 in Höhe des Ortsteils Berndorf/Klingenstraße für diesen Planfeststellungsabschnitt nicht erforderlich und deshalb auch nicht vorgesehen. Die Autobahndirektion Nordbayern hat hierzu angekündigt, dass dann, wenn die Planungen für einen weiteren Ausbau bzw. der Sanierung des Autobahnabschnittes westlich der Anschlussstelle Thurnau-West begonnen werden, eine Weiterführung bzw. Vervollständigung der lärmschützenden Vorkehrungen (Seitendeponien) erneut überprüft und ggf. berücksichtigt werden wird.

Eine Lärmpegelerhöhung in den südlich der A 70 gelegenen Ortsteilen Limmersdorf und Forstleithen des Marktes Thurnau durch Reflexion des Schalls, wie sie auch der Einwender P 10 geltend gemacht hat, ist nicht zu befürchten, da Seitendeponien aus Erdmaterial keine Schallreflexionen verursachen. Aus den durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist zudem ersichtlich, dass es zwar z.B. an einem Gebäude in der Limmersdorfer Straße, das ca. 375 m von

der A 70 entfernt ist, eine Steigerung des Lärmpegels um 1 dB(A) geben wird, allerdings liegt dieses Gebäude wesentlich näher an der A 70 als die Ortsteile Limmersdorf und Forstleithen (in einer Entfernung von ca. 1,1 km). Somit ist in diesen Ortschaften eine Pegelerhöhung nicht wahrnehmbar. Gesonderte Lärmschutzvorkehrungen waren jedenfalls diesbezüglich nicht vorzusehen.

Für den Bereich Hörlinreuth waren ebenfalls keine gesonderten Lärmschutzvorkehrungen zu treffen. Diesbezüglich wird auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer C.3.5.5.1.4. Bezug genommen. Die hierauf gerichteten Einwendungen einer Reihe von Bürgern aus Hörlinreuth (Einwender P 1.1 bis P 1.4) werden daher zurückgewiesen.

3.5.5.2 Schadstoffbelastung

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

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

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 straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz von Kraftfahrzeug-

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

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahe 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 bei dem der Trasse am nächsten gelegenen Gebäude, dem Einzelanwesen "Neuwirtshaus" des Marktes Thurnau untersucht. Es liegt bei Bau-km 105+670 auf der Südseite der verlegten A 70. Der Abstand des Einzelanwesens zum Fahrbahnrand der A 70 beträgt derzeit 70 m. Zukünftig wird der Abstand 52 m betragen. Der Rand der Wohnbebauung des Marktes Thurnau liegt am westlichen Ende des Planungsabschnittes in rund 360 m Abstand zum Fahrbahnrand. Im vereinfachten Nachweisverfahren nach RLuS 2012 können nur Maximalabstände bis

200 m berücksichtigt werden. Auch hier wird also der Nachweis für die Luftschadstoffimmissionen auf der sicheren Seite liegend geführt.

Der Bereich von Neuwirtshaus südlich der neuen Trasse der A 70 wird durch die Einschnittslage der Autobahn und eine als Wall ausgebildete Seitendeponie abgeschirmt. Die Seitendeponie beginnt bei Bau-km 105+200 und endet bei Bau-km 105+950. Ihre Höhe beträgt 3,00 bis 10,50 m. Die Abschirmung durch die Seitendeponie wird allerdings für die Luftschadstoffbewertung nicht mit angesetzt. Alle weiteren Siedlungsgebiete im dortigen Bereich haben einen Abstand vom Planungsareal zur Autobahn von weit über 200 m und brauchen deshalb in der weiteren Betrachtung der Luftschadstoffbelastung nicht gesondert berücksichtigt werden.

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 eine Überschreitung) und Feinstaub PM₁₀ (max. 35 Überschreitungen, hier elf Überschreitungen) eingehalten werden.

Durch diese Nachweisberechnungen wird belegt, dass sowohl derzeit als auch im Prognosejahr 2035 sowohl am Anwesen Neuwirtshaus als auch an allen Gebäuden des Marktes Markt Thurnau und dessen Ortsteil Hörlinreuth und auch an allen übrigen 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 TA-Luft, der VDI 2310, der EG-Richtlinien (insbesondere Luftqualitätsrichtlinie) und 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. Das Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberfranken hat in seiner Stellungnahme vom 28.01.2019 Nr. 50-4354 diese Bewertung bestätigt. 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.

3.5.5.3 Bodenschutz

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

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i.V.m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von den mit bis zu 25.500 Fahrzeugen/Tag belasteten Straßen werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Der größte Bereich der Maßnahme findet auf der Bestandsstrecke der A 70 statt, eine diesbezügliche Vorbelastung liegt bereits derzeit vor. Bisher nicht belastete Böden werden in erster Linie nur durch die Verlegungsstrecke der A 70 aus dem derzeitigen Rutschhangbereich heraus beansprucht. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werte ist dennoch nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rund 25.500 Fahrzeugen/Tag und dem Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung im Bereich der künftigen Verlegungsstrecke eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

Bereits im Rahmen der Vorplanungen wurden vom Landratsamt Kulmbach als zuständiger Bodenschutzbehörde sechs registrierte Altlastenfälle mitgeteilt, die allerdings lediglich im weiteren Umfeld der Autobahnverlegungsmaßnahme liegen. Im Bereich des östlichen Einschleifpunktes der A 70 in die Bestandstrasse wurden geringmächtige Auffüllungen in Form von Kiestragschichten unter der bestehenden Fahrbahn angetroffen. Umweltchemische Laborversuche wurden bisher nicht durchgeführt. Erfahrungsgemäß muss jedoch auf Grund der Salzaufbringung im Winter bzw. in Frostperioden von einer erhöhten Chlorid-/Sulfatkonzentration der eingebrachten Tragschichten ausgegangen werden. Endgültige Aussagen können allerdings erst im Rahmen einer orientierenden Altlastenuntersuchung gemacht werden. Darüber hinaus wurden im Bereich der Verlegungsstrasse bisher keine weiteren anthropogenen Auffüllungen angetroffen. Diese können jedoch nicht ganz ausgeschlossen werden.

Da es weiter nicht auszuschließen ist, dass im Bereich der alten Trasse der A 70 durch die langjährige Nutzung (Fahrbahnunterhalt, Abrieb, Unfälle mit auslaufenden Betriebsstoffen etc.) schädliche Bodenveränderungen eingetreten sein können und man bei den anstehenden Bauarbeiten auf weitere Auffüllungen stoßen

kann, empfiehlt das Landratsamt Kulmbach als örtlich zuständige Bodenschutzbehörde die gutachterliche Begleitung durch einen Sachverständigen nach § 18 BBodSchG bzw. durch ein Büro, das im Bereich Altlasten fachkundig ist. Treten im Zuge der Baumaßnahmen aufgrund organoleptischer Befunde oder Ergebnisse aus abfallrechtlichen Untersuchungen Verdachtsmomente in Bezug auf schädliche Bodenveränderungen oder Altablagerungen auf, sind die zuständigen Behörden (Bodenschutzbehörden, Wasserwirtschaftsamt Hof) zu verständigen und ist das weitere Vorgehen gemeinsam abzustimmen. Die Autobahndirektion Nordbayern hat zugesagt, die angesprochenen Forderungen zum Bodenschutz bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Die hierzu notwendigen Festlegungen wurden als Auflagen 3.6.1.1 bis 3.6.1.5 unter Teil A des Beschlusstextes aufgenommen. Der fachlichen Stellungnahme des Landratsamtes Kulmbach als Bodenschutzbehörde wurde damit Rechnung getragen. Die weiter unter 3.6.1.6 aufgenommene Auflage trägt einer entsprechend erhobenen Forderung des Sachgebietes 60 -Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft- vom 07.03.2019 Rechnung.

3.5.6 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

3.5.6.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.5.6.2 Schutzgebiete, geschützte Flächen und allgemeiner Artenschutz

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

Das nächstgelegene Natura 2000-Gebiet, das FFH-Gebiet "Feuchtgebiete im Limmersdorfer Forst" (DE 5934-302.01), befindet sich ca. 600 m südlich der BAB 70 und wird durch das Vorhaben mit einer Trassenverlegung nach Norden hin nicht beeinträchtigt. Ein Entwässerungsgraben, welcher nach Süden hin zu dem Natura 2000-Gebiet verläuft, endet im FFH-Gebiet "Feuchtgebiete im Limmersdorfer Forst". Dieser Graben wird in weiten Teilen und u.a. auch auf wenigen m² innerhalb des FFH-Gebietes neu profiliert. Es wurde eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kam, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele auszuschließen sind und das Vorhaben somit mit dem Schutzzweck bzw. den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes verträglich ist. Negative Auswirkungen auf dessen Erhaltungsziele infolge der Autobahnausbaumaßnahme sind auszuschließen.

Die Kreisstraße KU 17 zwischen Limmersdorf und Thurnau stellt die östliche Grenze des Naturparks "Fränkische Schweiz – Veldensteiner Forst" dar. Die Teilfläche Thurnau-West, die gemäß der festgestellten Planung ohne bauliche Be-

eintrüchtigungen bleibt, befindet sich somit innerhalb des Naturparks. Der Hauptteil der planfestgestellten Ausbaumaßnahme mit der tatsächlichen Trassenverschiebung der A 70 aus dem Rutschhangbereich liegt somit unmittelbar östlich außerhalb des Naturparks, jedoch angrenzend an den Naturpark. Der Naturpark wird somit durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt.

Im Bereich der geplanten Maßnahme befinden sich mehrere amtlich kartierte Biotope, welche zum Teil einen Schutzstatus nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG aufweisen. Die genaue Lage ist nachrichtlich jeweils im Bestands- und Konfliktplan (Planunterlage 19.1.2) dargestellt. Hinsichtlich Lage und Beschreibung betroffener, gesetzlich geschützter Biotope wird auf die Planunterlage 19.1.2 -Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan- verwiesen. Für die Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit des Eingriffs nach § 15 Abs. 3 BNatSchG bzw. aus den in der Verbesserung der Verkehrssicherheit liegenden überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls eine Ausnahme zu, § 30 Abs. 1 und 3 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG. Die Gründe ergeben sich aus den bereits mehrfach angesprochenen Erläuterungen zur Notwendigkeit des planfestgestellten Straßenausbauvorhabens. Die für das Vorhaben sprechenden Argumente sind so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotope rechtfertigen, zumal diese entsprechend der landschaftspflegerischen Begleitplanung wieder ausgeglichen werden. Das Benehmen mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde wurde mit deren Beteiligung im Anhörungsverfahren hergestellt.

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

Gemäß § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG gelten diese Verbote jedoch nicht für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft. Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430). Das verfahrensgenständliche Straßenausbauvorhaben ist ein nach § 15 BNatSchG zulässiger

Eingriff. Zudem lägen auch die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor. Die Maßnahme ist aufgrund der mit ihr verbundenen positiven Auswirkungen aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt. Dem Vorhabenträger wurden unter A.3.3 des Beschlusstextes Vorgaben gemacht, die einen Mindestschutz in Anlehnung an § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG sicherstellen. Außerdem wird der mit der Baumaßnahme verbundene Eingriff in vollem Umfang kompensiert.

3.5.6.3 Besonderer und strenger Artenschutz

3.5.6.3.1 Zugriffsverbote

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden 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, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-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, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG regelt dazu Folgendes:

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des 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.

3.5.6.3.2 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 Autobahndirektion Nordbayern vorgesehenen Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die obigen Ausführungen unter C.2.1.4 der Gründe sowie die nachfolgenden Erläuterungen unter C.3.5.6.3.3 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.

3.5.6.3.3 Konfliktanalyse und Ergebnis

Wie bereits vorstehend unter C.3.5.6.3.2 angedeutet, sind die vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen Bestandteil der Projektplanung und bestimmten das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

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

- Vermeidungsmaßnahme 1 V: Umweltschonendes Baukonzept/Umweltbaubegleitung

Das gesamte Baukonzept wird unter besonderer Beachtung ökologischer Aspekte abgeleitet. Baustelleneinrichtungen werden grundsätzlich nicht in ökologisch besonders sensiblen Bereichen errichtet. Auch die Konzeption der erforderlichen Baustraßen spart ökologisch wertgebende Bereiche, wo immer technisch möglich, aus. Zur Überwachung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen sowie der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen wird eine Umweltbaubegleitung durchgeführt (Bauzeitraum sowie Zeitraum, in dem die Ausgleichsmaßnah-

men umgesetzt werden). Im speziellen Artenschutzbezug werden mit der Maßnahme bei allen prüfrelevanten Arten potenzielle Konflikte durch den Baubetrieb vermieden.

- Vermeidungsmaßnahme 2 V: Biotop- und Baumschutzzäune

Die vorhandenen Biotop- und Gehölzflächen entlang des Baufeldes und der Baustraßen für die Baumaßnahmen werden mit Schutzzäunen gesichert, um eine zusätzliche Beeinträchtigung über das Baufeld hinaus zu vermeiden. Kontrolliert wird die Umsetzung und Einhaltung durch die Umweltbaubegleitung (Maßnahme 1 V).

- Vermeidungsmaßnahme 3 V: Allgemeine Vermeidungsmaßnahme für die Avifauna

Durchführung der Beseitigung aller Strukturen (Gehölz- wie auch Offenlandflächen), die Vögeln als Nistplatz dienen könnten, im Winterhalbjahr vor Baubeginn. Eine Holzung erfolgt grundsätzlich außerhalb der Brutzeit der Brutvögel, d.h. zwischen 30. September und 1. März eines Jahres (gem. § 39 Abs. 5 BNatSchG). Das anfallende Schnittgut wird vollständig außerhalb des Baufeldes gelagert oder abgefahren, so dass es nicht als Brutplatz innerhalb des Baufeldes genutzt werden kann. In allen offenen Bereichen des Baufeldes werden die Strukturen, die Vögeln als Nistplatz dienen können, beseitigt. Sofern der Baubetrieb nicht direkt im Anschluss an die Baufeldräumung beginnt, wird zur Verhinderung der (Wieder-) Ansiedlung von Brutvögeln das gesamte Baufeld inkl. Zufahrten mit sog. Flatterbändern o. ä. abgegrenzt. Diese entfalten eine ähnliche Störwirkung (Bewegung, Prädatorensimulation) wie der Baubetrieb (Bewegung von Fahrzeugen, Anwesenheit von Menschen etc.). Die Installation erfolgt vor Beginn der Brutzeit, d.h. vor dem 1. März. Sind während der Brutzeit längere Unterbrechungen des Baugeschehens erforderlich, werden diese Installationen ebenfalls vorgenommen. Sofern die Baufeldfreimachung mit der entsprechenden Einrichtung der Vergrämuungsmaßnahmen nicht vor dem 1. März stattfindet, sind zwischen 1. März und 1. September (also in der Paarungszeit sowie der Brutzeit von Vögeln) keine Bauaktivitäten durchzuführen. Die Wirksamkeit der Flatterbänder als Vergrämuungseffekt sind durch die Umweltbaubegleitung zu kontrollieren (Maßnahme 1 V).

- Vermeidungsmaßnahme 4 V: Abfangen und Umsiedlung der Zauneidechse

Das Abfangen der Zauneidechse wird in deren mobilen Zeiten (Mitte März bis Mitte April und Anfang August bis Ende September) auf der beeinträchtigten Fläche südlich der A 70 an der AS Thurnau-Ost (Kompost- und Lagerplatz) durchgeführt. Die fachgerecht abgesammelten Individuen werden dann auf die vorbereiteten Flächen der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (14 A_{CEF}) verbracht. Das Abfangen und Umsiedeln wird bis zum Beginn der Bauarbeiten und der Beeinträchtigung

des Lebensraumes im Turnus zwei bis drei Wochen durchgeführt. Die Überwachung der Maßnahme erfolgt im Rahmen der ökologischen Baubegleitung (Maßnahme 1 V)

- Vermeidungsmaßnahme 5 V: Spezielle Vermeidungsmaßnahme für Fledermäuse

Die Rodung von Biotop- und Höhlenbäumen sowie der Abriss der Brückenbauwerke erfolgt nur im Oktober außerhalb der Fortpflanzungszeit und vor Beginn der Winterruhe von Fledermäusen und ggf. erst nach Ausspiegelung und Anwendung des Ausschlussverfahrens im Rahmen der Umweltbaubegleitung. Die Rodung von Biotop- und Höhlenbäumen sowie der Abriss der Brückenbauwerke müssen grundsätzlich im Zeitraum nach der Fortpflanzungszeit und vor der Winterruhe der Fledermäuse im Oktober erfolgen. Ist sichergestellt, dass die Baumhöhlen und Spalten am Bauwerk nicht besetzt sind (über Einbeziehung einer Fachperson im Rahmen der Umweltbaubegleitung, Maßnahme 1 V), kann die Rodung bzw. der Abriss ohne weitere Auflagen in diesem Zeitraum erfolgen. Bestehen Unsicherheiten, ob die Baumhöhle oder Spalte aktuell besetzt ist, z. B. weil niedrige Temperaturen oder Regen die Tiere am Ausfliegen hindern können oder weil Beobachtungsunsicherheiten bestehen, erfolgt eine Ausspiegelung der Höhle/Spalte. Ist die Höhle/Spalte nicht besetzt, kann die Rodung/der Abriss erfolgen. Ist sie besetzt, wird ein Ausfliegen erzwungen und ein Einwegverschluss eingesetzt, um eine Rückkehr der Tiere bis zur Rodung/zum Abriss auszuschließen. Die Maßnahme wird durch die Umweltbaubegleitung überwacht (Maßnahme 1 V).

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

- 13 A_{CEF}: Anbringung von Fledermauskästen in angrenzenden geeigneten Gehölzbereichen

Die Kästen sollten unbeweglich montiert und nach Osten bis Süden ausgerichtet, aber nicht in der prallen Sonne aufgehängt werden. Die ideale Höhe liegt zwischen 3 und 5 Metern. Die ausgewählten Bäume sollten eine raue Rinde und einen Brusthöhendurchmesser von mind. 25 cm aufweisen. Der Anflug sollte frei von Ästen und für die Fledermäuse somit leicht zugänglich sein. Die Kästen sind in Gruppen von 4 bis 5 Stück in einem Abstand von ca. 50 m aufzuhängen. Die Kästen sollten so früh wie möglich vor der Baumaßnahme aufgehängt werden, da das Auffinden und die Akzeptanz durch die Fledermäuse einige Zeit in Anspruch nehmen kann. Am geeignetsten ist der August, weil dann die Jungtiere ausfliegen und neue Habitats erkunden. Die jährliche Reinigung wird vermieden,

wenn Fledermauskästen gewählt werden, die nach unten geöffnet sind. Die Maßnahme ist von der Umweltbaubegleitung zu überwachen (Maßnahme 1 V).

Geeignet für die Umsetzung der Maßnahmen erscheinen die Waldbestände südlich der Autobahn, die durch die Verlegung der A 70 nach Norden weniger beeinträchtigt werden. Die südlichen Waldflächen sollten jedoch zunächst auf ggf. bereits vorhandene Fledermauskästen untersucht werden, damit ein Anbringen weiterer Kästen nicht zu einem Überangebot beiträgt und die Maßnahme sonst keine Wirksamkeit entfalten kann.

Auf dem südlich der BAB 70 gelegenen Waldflurstück 1136/3 der Gmkg. Limmersdorf III im Bereich der Ausgleichsmaßnahme 18 A erfolgt die Anbringung von Fledermauskästen in zusammenhängend gesicherten Waldbeständen.

- 14 A_{CEF} Neuanlage Zauneidechsenlebensraum im Bereich der Gemarkung Menchau

Im Bereich der Reliktbestände des amtlich kartierten Biotops Nr. 6034-1002-001 "Magere Wiesen und Altgrasbestände nordöstlich von Großenhül nahe der TK-Grenze" soll auf dem Grundstück Fl.-Nr. 259 der Gemarkung Menchau ein Lebensraum für die Zauneidechse gesichert und hergerichtet werden.

Diese Fläche ist für die Dauer des Eingriffs zu sichern, zu pflegen und zu unterhalten.

Durch die Kartierungen wurden zwei Nachweise der Zauneidechse an der AS Thurnau-Ost (Kompost- und Rastplatz) erbracht. In der Regel werden durch die versteckte Lebensweise der Zauneidechse nur rund ein Sechstel der vorhandenen Individuen gefunden. Es ist also von mind. 12 Individuen auf der vom Eingriff betroffenen Fläche auszugehen. Jedes Individuum besitzt einen Raumanspruch von rd. 150 m², entsprechend sind für die umzusiedelnden Zauneidechsen mind. 1.800 m² herzurichten bzw. zu sichern. Die zu bebauende Fläche ist einzuzäunen und anschließend durch Absammeln (vgl. Vermeidungsmaßnahme 4 V) von Zauneidechsen zu beräumen.

Die Maßnahme 14 A_{CEF} (Ersatzlebensraum für die Zauneidechse) sollte gemäß Nr. 6.3 RV im Bereich der Albraufhänge bei Thurnau auf dem Flurstück-Nr. 1431 (nördliche Teilfläche) der Gemarkung Azendorf angelegt werden. Auf die ursprünglich in der dortigen unmittelbaren Nachbarschaft vorgesehene Ausgleichsmaßnahme 20 A auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 560 der Gemarkung Menchau und 1431 der Gemarkung Azendorf wird allerdings definitiv verzichtet. Sie soll deshalb im Rahmen der neu eingebrachten Ausgleichsmaßnahme 25 A ausgeführt werden, die ebenfalls die Entwicklung einer extensiven artenreichen Nutzungsform (Offenlandfläche/Magerstandort) vorsieht.

- 15 A_{CEF} Blühstreifen auf Ackerflächen für Feldlerchen

Die vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme 15 A_{CEF} "Blühstreifen auf Ackerflächen" soll den anlagebedingten Verlust bzw. die Beeinträchtigung von Feldlerchenrevieren ausgleichen. Dafür werden pro beeinträchtigtem Brutpaar jeweils 5 Fenster und 0,2 ha Blühstreifen vorgesehen. Es können auch nur Brache-/Blühstreifen angelegt werden, dann werden 0,5 ha pro Brutpaar benötigt.

Der mind. 10 m breite Blühstreifen wird mittels Einsaat einer standorttypischen Saadmischung regionaler Herkunft unter Beachtung der standorttypischen Segetalvegetation hergestellt. Es erfolgt eine reduzierte Saatgutmenge (max. 50 bis 70 % der regulären Saatgutmenge) zur Erzielung eines lückigen Bestands, Fehlstellen im Bestand werden belassen. Eine Einbringung von Düngemitteln und Pestiziden, eine Mahd sowie Bodenbearbeitung erfolgen nicht. Die Mindestdauer eines Blühstreifens beträgt zwei Jahre auf derselben Fläche (danach erfolgt eine Bodenbearbeitung und eine Neuansaat i.d.R. im Frühjahr bis Ende Mai eines Jahres) oder ein Flächenwechsel. Bei einem Flächenwechsel werden die Maßnahmenflächen bis zur Frühjahrsbestellung belassen, um eine Winterdeckung gewährleisten zu können (Gestaltung nach BayKompV – Arbeitshilfe Produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen).

Die vorstehend genannten Maßnahmen sind in den Planunterlagen 19.1.1 T 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

Für den südwestlichen Quadranten des Topografischen Kartenblattes TK 5934 (Thurnau) wurde im Kartierungszeitraum 1967 bis 1983 der Nachweis eines Vorkommens des Europäischen Frauenschuhs geführt. Das Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) für den Landkreis Kulmbach gibt das Vorkommen der Art als "selten, bis sehr selten, zurückgehend" an. Vorkommen sind gem. ABSP in artenreichen, thermisch begünstigten Laubwäldern und Kiefernbeständen auf basenreichem Untergrund möglich. Aktuelle Hinweise aus der Artenschutzkartierung (ASK) liegen allerdings nicht vor. Auch im Rahmen der vorhabenbezogenen Biotopkartierung im Untersuchungsraum konnten keine Hinweise auf ein Vorkommen der Art erbracht werden und auch vor dem Hintergrund der vorhandenen Biotopausstattung des Untersuchungsraumes ist ein Vorkommen des Europäischen Frauenschuhs auszuschließen. Eine Prüfung der vorhabenbedingten Betroffenheit konnte dementsprechend entfallen.

- Tierarten nach Anhang IV a) der FFH-Richtlinie

Säugetiere: Fledermäuse

Für diese Säugetierarten ergab die artenschutzrechtliche Begutachtung, dass bei Verwirklichung der nach Planunterlage 19.1.3 vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen 1 V und 5 V und -für baumhöhlenbewohnende Fledermausarten- der vorstehend beschriebenen CEF-Maßnahme 13 A_{CEF} -Aufhängen von Fledermauskästen in angrenzenden Gehölzbereichen- keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (Schädigungs-, Störungs- und Tötungsverbot) nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden und damit auch keine nachhaltige Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes der jeweiligen Säugetierart zu besorgen ist.

Sonstige Säugetiere: Biber

Weder die Daten der Artenschutzkartierung noch die Ergebnisse der eigenen Kartierungen liefern Hinweise auf ein tatsächliches Vorkommen des Bibers im Untersuchungsraum. Weitere Hinweise auf planungsrelevante Säugetiere (ohne Fledermäuse) gibt es nicht.

Die Betroffenheit des Bibers kann ausgeschlossen werden, da sich keine Gewässer im oder in unmittelbarer Nähe des Baufeldes befinden. Eine Betrachtung des Bibers bezüglich der Verbotstatbestände entfällt somit.

Reptilien: Schlingnatter und Zauneidechse

Beide Arten besiedeln vornehmlich wärmebegünstigte offene und halboffene Habitate wie Trockenhänge, Halbtrocken- und Trockenrasen, Trockenmauern, Bahndämme, Steinbrüche, Geröllhalden etc.

Die Schlingnatter wird lediglich als potenzieller Nachweis durch die Internetarbeitshilfe des LfU Bayern 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. Eine Betrachtung der Verbotstatbestände durch das Vorhaben für die Schlingnatter entfällt deshalb.

Für die Zauneidechse ergab die artenschutzrechtliche Begutachtung, dass bei Verwirklichung der nach Planunterlage 19.1.3 vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen 1 V und 4 V (Abfangen und Umsiedelung der Zauneidechse) und der vorstehend beschriebenen CEF-Maßnahme 14 A_{CEF} -Neuanlage Zauneidechsenlebensraum nunmehr im Bereich Menchau- keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (Schädigungs-, Störungs- und Tötungsverbot) nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden und damit auch keine nachhaltige Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes der Zauneidechse zu besorgen ist

Amphibien: Nördlicher Kammmolch, Kleiner Wasserfrosch, Laubfrosch

Die genannten Amphibien benötigen Feuchtlebensräume, nutzen aber auch Wiesen und Gehölzstrukturen zur Nahrungssuche. Die Betroffenheit der genannten

Amphibienarten kann ausgeschlossen werden, da im näheren Umfeld des geplanten Vorhabens das benötigte Lebensraummosaik mit unterschiedlichen Strukturen fehlt und trotz Nachsuche keine Nachweise erbracht werden konnten. Es befinden sich insgesamt nur wenige Stillgewässer innerhalb des Untersuchungsraumes, überwiegend handelt es sich dabei um Regenrückhaltebecken zur Entwässerung der A 70 bzw. Fischteiche im Rotmaintal, die kein bis nur ein sehr geringes Habitatpotenzial für die o.g. Arten bieten. Eine Untersuchung der Verbotstatbestände durch das Vorhaben gegenüber den genannten Amphibienarten entfällt somit.

Libellen: Grüne Flussjungfer

Die Grüne Flussjungfer benötigt naturnahe Flüsse und größere Bäche mit kiesigem Substrat. Das Wasser sollte nicht zu kühl und sauber sein. Außerdem sind sonnige Uferbereiche wichtig. Im Untersuchungsgebiet sind jedoch keine geeigneten Habitatstrukturen für die Grüne Flussjungfer vorhanden. Eine Betrachtung der Grünen Flussjungfer bezüglich der Verbotstatbestände entfällt somit.

Tagfalter: Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Thymian-Ameisenbläuling
Die Grünlandflächen im Untersuchungsraum sind überwiegend intensiv genutzt und/oder artenarm. Die intensive Mahd der Grünlandflächen verhindert ein Aufkommen des Großen Wiesenknopfs, so dass sich die Larven des Schmetterlings nicht im vom Vorhaben betroffenen Gebiet entwickeln können. Auch für den Thymian-Ameisenbläuling finden sich keine geeigneten Lebensräume im Untersuchungsraum. Trotz Nachsuche konnten keine Nachweise erbracht werden. Eine Betrachtung des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings und Thymian-Ameisenbläulings bezüglich der Erfüllung evtl. Verbotstatbestände entfällt somit.

Weitere Artenvorkommen nach Anhang IV a der FFH-Richtlinie der Artengruppen Fische, Käfer, Nachtfalter und Weichtiere sind in den einschlägigen Unterlagen nicht verzeichnet.

- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie

Die wertgebenden Vogelarten, die entweder streng geschützt und/oder auf der Roten Liste als gefährdet eingestuft sind, wurden i.d.R. im Einzelartbezug vertieft geprüft. Alle übrigen ungefährdeten europäischen Vogelarten wurden i.d.R. gildenweise zusammengefasst geprüft. Die Gilden orientieren sich an den ökologischen Gemeinsamkeiten (z. B. Greifvögel, Höhlen-, Frei- oder Gebüschbrüter) bzw. der charakteristischen Habitatnutzung (z. B. Offenlandarten, Waldarten). Die selteneren oder durch das Vorhaben besonders betroffenen Arten dieser Gilden wurden vorzugsweise im Einzelartbezug geprüft. Die Vogelarten mit einem lediglich potenziellen Vorkommen wurden ebenfalls gildenbezogen betrachtet.

Für die einzeln untersuchten Vogelarten (Bluthänfling, Braunkehlchen, Feldlerche, Grauspecht, Klappergrasmücke, Mittelspecht, Neuntöter, Raufußkauz, Rotmilan, Schwarzspecht, Sperlingskauz, Turteltaube, Wespenbussard und Ziegenmelker) ergab die artenschutzrechtliche Begutachtung, dass bei Verwirklichung

der nach Planunterlage 19.1.3 vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen 1 V - Umweltschonendes Baukonzept/Umweltbaubegleitung-, 2 V -Biotop- und Baumschutzzäune- und 3 V -Allgemeine Vermeidungsmaßnahme für die Avifauna- und -speziell für die Feldlerche- der vorstehend beschriebenen CEF-Maßnahme 15 A_{CEF} -Blühstreifen auf Ackerflächen für Feldlerchen- keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (Schädigungs-, Störungs- und Tötungsverbot) nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden und damit auch keine nachhaltige Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes der jeweiligen Säugetierart zu besorgen ist.

Zum gleichen Bewertungsergebnis gelangte die gildenbezogene Untersuchung der Vögel der Wälder (Erlenzeisig, Grünspecht, Hohltaube, Kleinspecht, Kolkraube, Kuckuck, Waldkauz und Waldohreule), der Vögel der Kulturlandschaft (Dorngrasmücke, Feldschwirl, Feldsperling, Gartenrotschwanz und Goldammer) und der Greifvögel (Baumfalke, Habicht, Mäusebussard und Sperber).

- Zusammenfassung

Das gutachterliche Fazit der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung -saP- lautet, dass das planfestgestellte Vorhaben unter Berücksichtigung der vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen (Maßnahmen 1 V, 2 V, 3 V, 4 V und 5 V) sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (13 A_{CEF}, 14 A_{CEF} und 15 A_{CEF}) keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG hinsichtlich des streng bzw. besonders geschützten Artenspektrums von Tier- und Pflanzenarten erfüllt.

Diese Bewertung wurde von der höheren Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 15.02.2019 ausdrücklich bestätigt. Damit stehen dem Autobahnverlegungsprojekt der A 70 aus artenschutzrechtlicher Sicht keine Hinderungsgründe entgegen.

Die von der höheren Naturschutzbehörde sonst noch für erforderlich gehaltenen -zeitlichen- Vorwegfestlegungen hinsichtlich der Gewährleistung einer ausreichenden Wirksamkeit der Minimierungs- bzw. vorzeitigen CEF-Maßnahmen wurden unter Teil A.3.3.1.1 des Beschlusstexts als Auflage aufgenommen, um sicherzustellen, dass diese Maßnahmen bereits zu Baubeginn die ihnen zugeordnete Funktion der Lebensraumentwicklung und des Vermeidens eines eventuellen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes übernehmen können.

Die von den beteiligten Naturschutzfachbehörden noch vorgeschlagenen Detailregelungen zu den nach der Planung in artenschutzrechtlicher Sicht vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen wurden als Auflagen unter Teil A.3.3.1.2 bis A.3.3.1.5 des Beschlusstexts aufgenommen.

3.5.6.4 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 T -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 gewichten sind, ist nicht gesetzlich vorgegeben. Vielmehr bleibt es der zuständigen Planfeststellungsbehörde vorbehalten, die Belange unter Beachtung der materiellen Rechtslage zu gewichten und in die Abwägung einzustellen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NVwZ 1996, 522), sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG vom 27.09.1990, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Planunterlage 19.1.1 T 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 T unter Ziffern 4.1 bis 4.3 beschrieben.

Das mit den Naturschutzbehörden abgestimmte und während des Anhörungsverfahrens geänderte und ergänzte 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 eines Teilschnittes der A 70 aus einem bestehenden Rutschhangbereich bei Thurnau

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.

3.5.6.5 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.5.6.5.1 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 landschaftsgerecht 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.

3.5.6.5.2 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 gezogene 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 naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP -Planunterlagen 9 und 19.1 und 19.2-) verwiesen.

In diesem Zusammenhang ist unter Hinweis auf die Ausführungen oben unter C.3.4.1 und 3.4.2 nochmals darauf hinzuweisen, dass ein Straßenausbau im Bestand (sog. Nullvariante) im vorliegenden Verfahren keine Alternative darstellte, da ein weiterer Betrieb der A 70 auf der Bestandstrasse wegen der geologischen Verhältnisse des Untergrundes nicht möglich ist und Schäden am Bestand, verbunden mit evtl. notwendigen Sperrungen jederzeit eintreten können. Der derzeitige Betrieb kann lediglich aufgrund eines umfangreichen Überwachungsverfahrens sowie einer speziellen Alarmplanung noch aufrechterhalten werden.

Bei Ausarbeitung der Detailplanung für die planfestgestellte Linienführung der A 70 wurde ebenfalls auf eine möglichst konfliktarme Verwirklichung der planerischen Aufgabenstellung geachtet, und zwar nicht nur auf dem Gebiet der Eingriffe in Natur und Landschaft, sondern auch hinsichtlich der Eingriffe in die vorhandenen landwirtschaftlichen Strukturen und der wasserwirtschaftlichen Gegebenheiten sowie auch unter Einbeziehung der künftigen Immissionsbelastungen.

Unter Einbeziehung der vorstehenden Ausführungen unter C.3.5.6.5.1 zur Berücksichtigung der sich bietenden Vermeidungs- bzw. Minimierungsmöglichkeiten (siehe hierzu auch Planunterlage 19.1.1.T Ziffern 4.1 bis 4.3) ist festzuhalten, dass weitere Minimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der erforderlichen Eingriffe unter Berücksichtigung und Abwägung der verkehrlichen Belange und der Belange der Verkehrssicherheit nicht mehr bestehen. Die mit der Realisierung des Straßenbauvorhabens verbundenen Eingriffe sind damit unvermeidbare Beeinträchtigungen.

3.5.6.5.3 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. Das Kompensationsgebot ist nach der Rechtsprechung des BVerwG zwingendes Recht (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565; Urteil vom 01.09.1997, Az. 4 A 36.96, NuR 1998, 41).

Die Bayerische Kompensationsverordnung konkretisiert diese bundesgesetzliche Regelung und stellt eine bayernweit einheitliche Anwendungspraxis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sicher. Die zu kompensierende Eingriffsermittlung wurde entsprechend der BayKompV vom 07.08.2013, in Kraft getreten am 01.09.2014, unter Beachtung der Vollzugshinweise zur BayKompV für den staatlichen Straßenbau durchgeführt. Die Ermittlung der Wertpunkte erfolgte anhand der Biotopwertliste zur BayKompV.

Der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsbedarf) ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich von Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff. Der Kompensationsbedarf für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird rechnerisch gemäß Anlage 3.1 der BayKompV ermittelt. Der ergänzende Kompensationsbedarf für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird verbal argumentativ bestimmt. Die maßgeblichen Eingriffstypen (Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und mittelbare Beeinträchtigung) werden in Planunterlage 9.4 T tabellarisch den zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt. Nach den Berechnungen des Vorhabenträgers ergibt sich ein Kompensationsbedarf von (ursprünglich) 1.701.680 Wertpunkten für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume. Die (ursprünglich) vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden mit 1.730.960 Wertpunkten bewertet. Eine rechnerische Kompensation im Sinne der BayKompV ist daher vorliegend gegeben. Das A/E-Konzept wurde von der höheren Naturschutzbehörde geprüft und mit Schreiben vom 15.02.2019 aus fachlicher Sicht als ausreichend, angemessen, sinnvoll und sachgerecht bewertet.

Allerdings wurde von den Naturschutzfachbehörden im Anhörungsverfahren auch gefordert, dass für die Kompensationsfläche 21.1 E und 21.2 E (Entsiegelung und Rekultivierung der ehemaligen Trasse und Überführung in Sukzessionsstandorte bzw. Aufforstungen) vom Vorhabenträger ein ergänzender Maßnahmenplan vorzulegen ist, aus dem der genaue Umgriff und die verschiedenen (Einzel-) Maßnahmen eindeutig hervorgehen. Zusätzlich wurde auch von verschiedenen privaten Eigentümern im Anhörungsverfahren gefordert, auf die Inanspruchnahme ihrer landwirtschaftlich genutzten Grundstücke für die Durchführung von geplanten Ausgleichsmaßnahmen (in erster Linie handelte es sich dabei um die Kompensationsmaßnahmen 16 A, 19 A und 20 A) zu verzichten. Teilweise wurden derartige Einwendungen auch von Pächtern der für künftige Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen landwirtschaftlichen Grundstücke erhoben (zum Teil von Eigentümern und Pächtern der jeweils betroffenen Grundstücke, teilweise jedoch nur von den Pächtern, während die Eigentümer dieser Flächen keine Einwendungen im Anhörungsverfahren erhoben haben).

Die Autobahndirektion Nordbayern hat daraufhin mit Schreiben vom 19.07.2019 Tekturunterlagen zum bisherigen landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzept vorgelegt.

So erfolgte unter anderem eine detaillierte Maßnahmenplanung zur Ermittlung des Kompensationsumfangs auf der alten Trasse (zusätzliche Planunterlagen 9.2/10 T und 9.2/11 T), weiter wurde der Suchraum zur CEF-Maßnahme für die Feldlerche (Planunterlage 9.2 Blatt 9 T) konkret dargestellt. Es erfolgte weiter auch eine Erweiterung der geplanten Böschungsbepflanzungen an der AS Thurnau West (Planunterlage 9.2 Blatt 1 T), im Bereich nördlich Neuwirtshaus (Planunterlage 9.2 Blatt 3 T), am Regenrückhaltebecken 107-1R (Planunterlage 9.2 Blatt 5 T) und an der AS Kulmbach/Neudrossenfeld (Planunterlage 9.2 Blatt 8 T).

Zusätzlich konnte der auszugleichende Kompensationsbedarf nach Berechnungen der Autobahndirektion Nordbayern durch eine Verringerung der Inanspruchnahme von naturschutzfachlich hochwertigen Flächen von ursprünglich 1.701.680 um 55.415 auf zwischenzeitlich 1.646.265 Wertpunkte reduziert werden. Den im Verfahren erhobenen Forderungen aus landwirtschaftlicher Sicht zur Verringerung des Kompensationsbedarfs konnte damit ebenfalls unmittelbar Rechnung getragen werden.

Die Reduzierung des Eingriffs erfolgte durch Erweiterung der Schutzmaßnahmen und damit einhergehend der Schonung hochwertiger Gehölzbestände in folgenden Bereichen:

- Planunterlage 9.2 Blatt 1 T: Bau-km 103+200 bis 103+300 an der AS Thurnau-West gegenüber dem Pendlerparkplatz: zusätzliche Schutzmaßnahmen (2 V) um bestehende Gehölzbestände
- Planunterlage 9.2 Blatt 2 T: Bau-km 104+100 bei Friesentalbrücke Fahrtrichtung Bayreuth: zusätzliche Schutzmaßnahmen (2 V) um Gehölzbestand bei RRB 104-1R
- Planunterlage 9.2 Blatt 2 T: Bau-km 104+900 westlich der AS Thurnau-Ost am südlichen Kreisverkehr: zusätzliche Schutzmaßnahmen (2 V) um Gehölzbestand an bestehender Böschung
- Planunterlage 9.2 Blatt 3 T: Bau-km 105+300 bis 105+600 nördlich der bestehenden BAB-Böschung: zusätzliche Schutzmaßnahmen (2 V) entlang des bestehenden Böschungsbewuchses
- Planunterlage 9.2 Blatt 3 T: Bau-km 105+950 bis 106+050 nördlich der St 2189: zusätzliche Schutzmaßnahmen (2 V) am bestehenden Waldbestand
- Planunterlage 9.2 Blatt 3 T und 4 T: Bau-km 106+250 bis 106+600 nördlich der bestehenden BAB-Böschung: zusätzliche Schutzmaßnahmen (2 V) an nördlicher BAB-Böschung
- Planunterlage 9.2 Blatt 4 T Bau-km 107+200 bis 107+230 nördlich der bestehenden Forstwegunterführung: zusätzliche Schutzmaßnahmen (2 V) am bestehenden Waldbestand

- Planunterlage 9.2 Blatt 4 T und 6 T Bau-km 107+270 bis 107+350 südlich der bestehenden BAB-Böschung: zusätzliche Schutzmaßnahmen (2 V) am bestehenden Waldbestand sowie
- Planunterlage 9.2 Blatt 7 T Bau-km 109+750 bis 109+800 östlich der PWC-Langenstadt: zusätzliche Schutzmaßnahmen (2 V) am bestehenden Böschungsbewuchs.

Mit Schreiben vom 19.08.2019 legte die Autobahndirektion Nordbayern weitere Tekturunterlagen für die von ihr zusätzlich geplanten landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen A 23 bis A 29 sowie eine weitere Fortschreibung der Tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Planunterlage 9.4 T) vor.

Hintergrund der Vorlage der ergänzenden Maßnahmenpläne war, dass sich die Autobahndirektion Nordbayern aufgrund der im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen und der eingegangenen Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange bereit erklärt hat, auf zwei bisher geplante landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen zu verzichten (Ausgleichsmaßnahmen A 19 -Sicherung und natürliche Entwicklung eines Waldgrundstücks hin zu standortgemäßem Auwald am Reuthbach- und A 20 -Entwicklung von Offenlandflächen/Magerstandorten bei Menchau und Azendorf- und den sich daraus ergebenden Kompensationsfehlbedarf mit alternativen Kompensationsmaßnahmen auf anderen Grundstückskomplexen, deren Erwerb nach Auffassung der Autobahndirektion Nordbayern in freihändigen Grunderwerbsverhandlungen möglich erschien, abzudecken.

Für die Ausführung von zusätzlichen landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen wurde seitens der Autobahndirektion Nordbayern der Erwerb folgender neuer Grundstücke vorgesehen:

- Flur-Nr. 259 (Markt Thurnau, Gemarkung Menchau). Dort soll eine Offenlandfläche bzw. ein Magerstandort als Ausgleichsmaßnahme 25 A entwickelt werden.
- Flur-Nrn. 1706 und 1706/2 (Gemeinde Altenkunstadt, Gemarkung Altenkunstadt). Dort soll auf vormals intensiv bewirtschafteten Ackerflächen eine Aufforstung von standortgerechtem Laubmischwald erfolgen (Ausgleichsmaßnahme 23 A).
- Flur-Nr. 1122 (Markt Thurnau, Gemarkung Limmersdorf III). Hier soll eine bestehende Waldfläche gesichert und zu einem standortgemäßen Auwald am Reuthbach entwickelt werden (Ausgleichsmaßnahme 24 A – vormals 19 A).
- Flur-Nrn. 116, 117, 118, 120, 121, 122 (Markt Thurnau, Gemarkung Berndorf). Dort sollen in der Nähe von Berndorf bestehende Offenlandflächen entwickelt

werden durch eine Extensivierung von Ackerflächen sowie durch die Anlage einer Streuobstwiese und Heckenstrukturen (Ausgleichsmaßnahme 26 A).

- Flur-Nrn. 47, 50, 77, 78, 79, 80, 80/2, 81, 82, 82/2, 83 (Teilfläche) und 88 (Markt Thurnau, Gemarkung Felkendorf). Hier sollen die verfügbaren Offenlandflächen entwickelt werden sowie eine Streuobstwiese und Heckenstrukturen angelegt werden (Ausgleichsmaßnahme 27 A).
- Flur-Nr. 175 (Markt Thurnau, Gemarkung Felkendorf). Dort soll das vorhandene Ackergrundstück zu Extensivgrünland entwickelt werden (Ausgleichsmaßnahme 28 A).
- Flur-Nr. 364/1 (Markt Thurnau, Gemarkung Felkendorf). Dort soll ebenfalls eine bewirtschaftete Ackerfläche extensiviert und eine Streuobstwiese angelegt werden sowie eine Aufforstung von naturnahem Laubwald erfolgen (Ausgleichsmaßnahme 29 A).

Die Alternativflächen sind auf den Maßnahmenblättern Planunterlage 9.2 Blatt 12 T bis Blatt 18 T dargestellt. Der Maßnahmenübersichtsplan Planunterlage 9.1 T wurde um die Alternativflächen ergänzt und die Bilanzierung zwischen Eingriff und Kompensation (Planunterlage 9.4 T) korrigiert. Der Kompensationsbedarf konnte damit nochmals von ursprünglich 1.701.680 um 56.628 auf nunmehr 1.645.052 Wertpunkte reduziert werden. Die Grunderwerbspläne (Planunterlage 10 T) wurden mit den Blättern 12 T bis 18 T ergänzt und das Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11 T) entsprechend angepasst.

Für die beantragten Änderungen des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes führte die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Anhörung durch, in der alle von den Änderungen betroffenen privaten Grundstückseigentümer, die untere und höhere Naturschutzbehörde, das Sachgebiet 60 -Agrarstruktur- der Regierung von Oberfranken sowie das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth beteiligt wurden.

Nachdem sich auch in diesem ergänzenden Anhörungsverfahren verschiedene Landwirte gegen die Inanspruchnahme ihrer landwirtschaftlich genutzten Eigentumsflächen für einige neu vorgesehene Kompensationsmaßnahmen ausgesprochen haben, erklärte sich der Vorhabenträger wegen des sich zu diesem Zeitpunkt ergebenden rechnerischen Überschusses an Kompensationsmaßnahmen bereit, auf die Durchführung von verschiedenen Kompensationsmaßnahmen zu verzichten, soweit sich die Grundstückseigentümer gegen die Beanspruchung ihrer Eigentumsflächen hierfür gewandt haben. Diese Zusage wurde von der Autobahndirektion Nordbayern am 05.11.2019 im Erörterungstermin nochmals ausdrücklich bekräftigt. Danach wird seitens des Vorhabenträgers nunmehr auch auf die Kompensationsmaßnahme 16 A -Aufforstung Rodungsinsel- (Teilflächen, bestehend aus den Grundstücksteilen von Fl.-Nrn. 186 und 188 sowie 189, 190 und 191 der Gemarkung Langenstadt) sowie auf die neu eingebrachten Kompensationsmaßnahmen 27 A, 28 A und 29 A verzichtet.

Die untere Naturschutzbehörde hat sich mit Schreiben vom 10.09.2019 und vom 01.10.2019 Nr. SG 34-po und die höhere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 07.08.2019 und vom 16.09.2019 mit den Änderungen und Ergänzungen des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes einverstanden erklärt.

Zur Deckung eines noch bestehenden Kompensationsdefizites hat die Autobahndirektion Nordbayern mit Schreiben vom 21.02.2020 noch ergänzende Planunterlagen für eine zusätzliche Ausgleichsmaßnahme 30 A "Reuthwiesen" vorgelegt.

Hier sollen auf den Grundstücken Fl.Nrn. 488, 491, 492 und 493 der Gemarkung Langenstadt der Gemeinde Neudrossenfeld bestehende Ackerflächen bzw. bestehendes Intensivgrünland in artenreiches Extensivgrünland entwickelt werden.

Für diese weitere Änderung des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes führte die Planfeststellungsbehörde nochmals eine ergänzende Anhörung durch, in der alle von der Änderung betroffenen privaten Grundstückseigentümer, die höhere Naturschutzbehörde, das Sachgebiet 60 -Agrarstruktur- der Regierung von Oberfranken sowie das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth beteiligt wurden.

Einwendungen wurden hiergegen nicht erhoben. Nach Überprüfung durch die höhere Naturschutzbehörde kann für die neue Ausgleichsmaßnahme 30 A ein Kompensationsumfang von 296.840 Wertpunkten angerechnet werden. Der erforderliche Kompensationsbedarf von 1.645.052 Wertpunkten kann damit vollständig abgedeckt werden (siehe auch Auflage A.3.3.2.1).

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 V Umweltbaubegleitung/ umweltschonendes Baukonzept

2 V Biotop- und Bauschutzzäune

3 V Allg. Vermeidungsmaßnahme für die Avifauna

4 V Abfangen und Umsiedeln der Zauneidechse

5 V Spezielle Vermeidungsmaßnahme für Fledermäuse

6 V Entwässerungskonzept

7 V Waldunterpflanzung

Die vorstehenden Maßnahmen sind in Kapitel 4.2 der Planunterlage 19.1.1 T in Verbindung mit den Planunterlagen 9.2 und 9.3 ausführlich dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

Darüber hinaus werden folgende Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen i.S.v. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) vorgenommen, die in erster Linie dem Artenschutz dienen. Auf die Ausführungen unter Teil C.5.6.3 der Gründe wird insoweit Bezug genommen und verwiesen:

13 A_{CEF} Anbringung von Fledermauskästen in angrenzenden geeigneten Gehölzbereichen

14 A_{CEF} Neuanlage eines Zauneidechsenlebensraumes

15 A_{CEF} Blühstreifen auf Ackerflächen für Feldlerchen (PIK-Maßnahme auf wechselnden Flächen)

Das eigentliche Maßnahmenkonzept an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beinhaltet nach den Ergebnissen des Anhörungsverfahrens, d.h. unter Berücksichtigung der später ins Verfahren eingebrachten zusätzlichen Kompensationsmaßnahmen, nunmehr folgende Maßnahmen:

16 A (nunmehr lediglich Teilfläche) Aufforstung von standortgerechtem Laubmischwald auf vormals intensiv genutzten Ackerflächen

17.1 A Nutzungsextensivierung von vormals intensiv genutzten Ackerflächen

17.2 A Anlage eines Röhrichtgürtels an Igelsweiher

18 A Sicherung und Entwicklung eines naturnahen Laubmischwalds

21 E Entsiegelung sowie Rekultivierung ehemaliger Straßen und Straßenbegleitbiotope mit den Teilmaßnahmen 21.1 E (Sukzessionsfläche) und 21.2 E (Aufforstung hin zu naturnahem Laubmischwald)

22 E Errichtung einer Wildunterführung als Maßnahme zur Wiedervernetzung

23 A Aufforstungsmaßnahme Altenkunstadt

24 A Auwald am Reuthbach 2

25 A Extensivierung Grünland Menchau 2

26 A Extensivierung Grünland und Streuobst Berndorf sowie

27 A Extensivierung Grünland, nur Teilfläche von Fl.-Nr. 81 Gem. Felkendorf

30 A Extensivierung Grünland im Bereich der Reuthwiesen

Über die vorstehend beschriebenen Maßnahmen hinausgehend sind weitere trassenbegleitende Gestaltungsmaßnahmen (8 G bis 12 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. Sie dienen damit in erster Linie der Einbindung der Trassenführung der A 70 in den vorhandenen Landschaftsraum und somit insgesamt der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG.

Mit der Gestaltung der straßenbegleitenden Grünflächen soll eine Sicherung und ein Schutz der Verkehrsanlagen erreicht werden. Darüber hinaus erfüllen sie auch verkehrstechnische Aufgaben, wie z. B. einen Erosionsschutz, eine Hangsicherung an Böschungen, eine optische Führung sowie einen Emissions- und Lärmschutz.

Folgende Gestaltungsmaßnahmen sind vorgesehen:

- 8 G Nebenflächengestaltung im Trassenbereich (Landschaftsrasenansaat extensiv/intensiv)
- 9 G Nebenflächengestaltung durch Anpflanzung flächiger Gehölze
- 10 G Sukzession auf Rohbodenstandorten (insbesondere auf sonnenexponierten Bereichen)
- 11 G Streuobstwiese
- 12 G Waldnachpflanzungen zur Wiederherstellung eines standortgerechten Waldmantels.

Im Ergebnis kann zusammenfassend festgestellt werden, dass durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen die festgestellten und bewerteten Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes entsprechend dem ermittelten Kompensationsbedarf von 1.645.052 Wertpunkten nach BayKompV ausgeglichen werden. Rein flächenmäßig gesehen werden damit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf insgesamt ca. 23,1 ha Gesamtfläche geschaffen. Zudem wird das Landschaftsbild durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen 8 G bis 12 G wiederhergestellt. Der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG ist damit Genüge getan, ein Ausgleichsdefizit verbleibt nicht.

Mit dem Vorhaben ergeben sich auch Eingriffe in Flächen, die unter dem Aspekt des Waldrechts in ihrer Dimension ermittelt und bewertet werden müssen (Rodung im Sinne Art. 2 Abs. 2 BayWaldG). Hierbei sind als auslösende Faktoren, die die Rodungen bedingen, zu unterscheiden zwischen Rodungen mit dauerhafter Inanspruchnahme der Flächen im Zuge der Anlage des Trassenkörpers der A 70 und der weiteren in diesem Zusammenhang mit zu errichtenden Bauwerken und Rodungen mit nur vorübergehender Inanspruchnahme im Baufeld des Trassenkörpers der A 70. Diese Eingriffe wurden bereits über die Eingriffsregelung gemäß BayKompV bilanziert, und flossen somit in die Berechnung des Kompen-

sationsbedarfes mit ein. Dabei ist zu unterscheiden zwischen dauerhaft versiegelten bzw. überformten forstwirtschaftlich genutzten Flächen und durch die Lage im Baufeld zeitlich vorübergehend in Anspruch genommenen forstwirtschaftlich genutzten Flächen.

Der Waldbestand entlang der Straßentrassierung der A 70 ist gemäß der Waldfunktionskarte (LWF 2015) beiderseits der A 70 teilweise als "Wald mit besonderer Bedeutung für den Bodenschutz", teilweise zusätzlich als "Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung" ausgewiesen. Erlaubnispflichtige Eingriffe in Waldbestände nach Art. 9 BayWaldG, die gemäß Art. 10 ff BayWaldG als Schutz-, Bann- oder Erholungswald ausgewiesen sind, liegen nicht vor. Die Eingriffe in Waldflächen werden daher gemäß den Vorgaben der BayKompV kompensiert.

Teile der Waldflächen mit besonderer Bedeutung für den Bodenschutz besitzen gleichzeitig auch besondere Bedeutung für die Erholung. Insgesamt werden durch das Vorhaben anlagenbedingt ca. 3,07 ha Waldflächen mit besonderen Waldfunktionen dauerhaft gerodet und weitere 0,33 ha baubedingt vorübergehend in Anspruch genommen. Insgesamt kommt es damit zu einer dauerhaften Inanspruchnahme von Waldflächen (Wald i. S. des BayWaldG und sonstige bestockte Flächen) auf ca. 11,9 ha sowie vorübergehend während der Bauzeit zum Verlust von weiteren ca. 3,5 ha. Durch die Lage der anlagenbedingt und damit dauerhaft in Anspruch genommenen Waldflächen wurde seitens der Forstbehörde für den Ausgleich nach Waldrecht der Faktor 1,0 angesetzt; somit ergibt sich ein Bedarf von 3,4 ha für den Ausgleich von Wald mit besonderer Waldfunktion. Dieser wird im Rahmen des festgestellten Kompensationskonzeptes mit verwirklicht. "Kernbestandteile" der vorgesehenen forstlichen Maßnahmen sind die Wiederaufforstung eines Teils der entsiegelten Fläche der bisherigen A 70 (Maßnahme 21.2 E) im Umfang von rund 2,6 ha sowie die Aufforstung von standortgerechtem Laubmischwald auf vormals intensiv genutzten Ackerflächen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme 23 A im Umfang von rund 1,45 ha.

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

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass die Größe und die vorgesehene Ausgestaltung des landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes geeignet sind, einen auch der Bedeutung des planfestgestellten Vorhabens angemessenen Ausgleich für die mit der Maßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu schaffen.

Im Ergebnis ist somit das vorgesehene Ausgleichskonzept in seiner Gesamtheit nicht nur geeignet, sondern konkret auch erforderlich, um die sich durch die Ausführung der Straßenausbaumaßnahme ergebenden Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren. Es gewährleistet, dass die vorhabenbedingten Eingriffe nach ihrer Beendigung nicht zu erheblichen Nachteilen für den Naturhaushalt

führen und dass das Landschaftsbild entsprechend seinem regionaltypischen Charakter wieder hergestellt wird. Insgesamt ist damit ein wirksamer Eingriffsausgleich im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG vorgesehen.

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

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

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

Bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für das Kompensationskonzept wurde in hohem Maße auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen. So wurde primär der Rückbau und die Entsiegelung befestigter Straßenflächen berücksichtigt (siehe Maßnahmen 21.1 E und 21.2 E). Im Übrigen werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Entsiegelungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht.

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

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

Insgesamt ist somit zusammenfassend nochmals festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Teil A Ziffern 3.3.2.1 bis 3.3.2.17 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet wird.

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

3.5.6.5.4 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation

Wie vorstehend unter C.3.5.6.5.3 erläutert, bestünde grundsätzlich für Grundstücke, die für die Ausführung von landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden sollen, die Möglichkeit einer Enteignung oder Zwangsbelastung. Dies gilt allerdings nur in dem Ausmaß, in dem sich der entsprechende Kompensationsbedarf -hier in der Größenordnung von 1.645.052 Wertpunkten- bemisst.

Die Autobahndirektion Nordbayern hat daher auf entsprechende Einwendungen im Anhörungsverfahren von Eigentümern von Grundstücken, die für Kompensationsmaßnahmen verwendet werden sollen, auf die Inanspruchnahme verzichtet und dafür anderweitige -vermeintlich- freihändig erwerbbar zusätzliche Kompensationsmaßnahmen ins Verfahren eingebracht. Auf die entsprechenden vorstehenden Ausführungen unter C.3.5.6.5.4 wird insoweit Bezug genommen. Doch auch für diese zusätzlichen Kompensationsmaßnahmen wurden bei der beschränkten Anhörung der Grundstückseigentümer in mehreren Fällen Einwendungen gegen die Ausführung der -neu eingebrachten- Kompensationsmaßnahmen erhoben. Auch in diesen Fällen hat die Autobahndirektion Nordbayern -zuletzt im Erörterungstermin am 05.11.2019- auf die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen der entsprechenden Einwender verzichtet. Im Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses hat die Autobahndirektion ein schlüssiges Konzept vorgelegt, durch das die ermittelten Wertpunkte erbracht werden können.

Mit den unter Teil A Ziffer 3.3.2.1 und 3.3.2.2 des Beschlusstextes aufgenommenen Regelungen wurde das vorgesehene Kompensationskonzept -wegen des Verzichts auf die Inanspruchnahme von Grundstücken zur Herstellung von vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen bei Einwendungen des/der betroffenen Grundstückseigentümer/-s- dahingehend modifiziert, dass eine vollständige Umsetzung des notwendigen Kompensationsbedarfs mittels fachlich geeigneter Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sichergestellt wird.

Die weiteren aus naturschutzfachlicher Sicht erforderlichen Auflagen wurden unter Teil A Ziffern 3.3.2.4 bis 3.3.2.17 des Beschlusstextes aufgenommen. Damit wurde den Stellungnahmen der beteiligten Naturschutzbehörden, insbesondere der höheren Naturschutzbehörde vom 15.02.2019 Nr. 51-8681 weitgehend sowie des Landratsamtes Kulmbach vom 28.02.2019 teilweise entsprochen.

Im Übrigen ist zu den genannten fachlichen Äußerungen noch Folgendes festzustellen:

Die von der höheren Naturschutzbehörde geforderten detaillierten Maßnahmenpläne für die Kompensationsfläche 21.1 E und 21.2 E (auf der alten Trasse der A 70) wurden im Rahmen der Planergänzungen als Planunterlagen 9.2 Blatt 10 T und Blatt 11 T ins Verfahren eingeführt und mit diesem Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgestellt.

Ergänzend zur Auflage A.3.3.2.11 ist anzuführen, dass im gesamten Planfeststellungsabschnitt lediglich drei Absetz- und Regenrückhalteanlagen neu errichtet oder erweitert werden. An der Anschlussstelle Thurnau-West wird zusätzlich zu den bestehenden RRB 103-1R und 103-1L eine dritte Anlage RRB 103-2R errichtet. Ungefähr bei Bau-km 107+550 wird die bestehende Beckenanlage vergrößert (RRB 107-1R). Diese beiden ASB/RRB können aufgrund ihrer Lage in der geforderten Erdbeckenbauweise angelegt werden. Allerdings lassen es die schwierigen Platzverhältnisse beim RRB 104-1R (zwischen der Friesentalbrücke und der Kreisstraße KU 17) nicht zu, dass eine Ertüchtigung auf dem dort vorhandenen Grund durchführbar ist. Um die Eingriffsfläche zu minimieren und um keine zusätzlichen Flächen auf der nördlichen Seite der A 70 in Anspruch nehmen zu müssen, wurde hier ein Stahlbetonbecken vorgesehen.

Die vorgesehenen Gehölzeingrünungen werden über die Gestaltungsmaßnahme 9 G beschrieben und befinden sich in der Regel an den Nordseiten der Böschungen bzw. Seitendeponien.

Zur Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde vom 28.02.2019 ist zur Anregung, Böschungsneigungen unterschiedlich auszuführen, zu bemerken, dass wechselnde Hangneigungen mit einem noch größeren Flächenverbrauch oder höheren Kosten verbunden sind. Deshalb wurde bei der Planung die Regelböschungsneigung vorgesehen. Eine steilere Böschung ist in der Regel auch nur mit zusätzlichen Böschungssicherungsmaßnahmen (als Schutz vor herabfallenden Steinen) zu realisieren; eine flachere Böschungsneigung vergrößert wiederum die Eingriffsfläche bzw. die dauerhafte Inanspruchnahme zusätzlicher landwirtschaftlich genutzter Flächen. Insgesamt ist nicht mit einer monotonen Ansicht bzw. Abwicklung der Einschnitts- und Dammböschungen zu rechnen. Dem Vorschlag der höheren Naturschutzbehörde folgend, ist im Bereich des großen Einschnitts zwischen Bau-km 105+650 bis Bau-km 107+200 geplant, vorhandene standfeste Felsbrocken in der neuen Böschung zu belassen (siehe dazu auch Auflage A.3.3.2.12). Zusätzlich sind hier -auch zur besseren Zugänglichkeit der Böschungen- Bermen geplant. Um das Überführungsbauwerk an der AS

Thurnau-Ost gezielt in die Landschaft einzubinden, wird der südliche Kreisverkehr, abweichend von den Regelböschungen, mit einer deutlich flacheren Böschung ausgebildet. Die Seitendeponie bei Igelsreuth wird auf der autobahnabgewandten Seite ebenfalls mit einer flacheren Böschungsneigung von 1:5 geplant, um die autobahnabgewandte Fläche weiterhin als Weideland nutzen zu können.

Zu den Anregungen betreffend die vorgesehenen Böschungsbepflanzungen ist zu bemerken, dass die im Rahmen der Planung vorgesehenen Gehölzeingrünungen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme 9 G beschrieben werden und sich in der Regel an den Nordseiten der Böschungen bzw. Seitendeponien befinden. Im Rahmen der Ausführungsplanung können auch die Seitendeponien bei Igelsreuth (hier allerdings nur die weiter als Weide genutzte Südseite) und an der AS Kulmbach/Neudrossenfeld der A 70 in der bisher vorgesehenen Bepflanzung ergänzt werden.

Auf einen Oberbodenauftrag auf der alten Trasse der A 70 mit der vorgesehenen Nachnutzung als Sukzessionsfläche (Kompensationsmaßnahme 21.1 E) wird verzichtet. Dies ist in den ergänzenden Maßnahmenplänen 9.2 Blatt 10 T und Blatt 11 T bereits berücksichtigt.

Soweit technisch möglich, sollen im Sinne der Eingriffsvermeidung im Bereich Hohezorn besonders schützenswerte Gehölzbestände durch Abrücken der Seitendeponie und geeignete Schutzmaßnahmen geschont werden.

Mit den in Teil A.3.3.2.13 bis A.3.3.2.17 aufgenommenen Nebenbestimmungen wurden einige weitere Forderungen der unteren Naturschutzbehörde als Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Oberbodenabschiebungen für PIK-Maßnahmen auf wechselnden Flächen, die zudem vom Eigentümer weiter bewirtschaftet werden, werden für die zeitlich begrenzten Maßnahmen nicht für erforderlich gehalten.

Für die Ausführung des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes werden überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen von privaten Grundstückseigentümern in Anspruch genommen. Insofern waren für die Ausgestaltung der A-/E-Maßnahmen auch die fachlichen Äußerungen des Sachgebietes 60 -Agrarstruktur- der Regierung von Oberfranken (Stellungnahmen vom 07.03.2019 und vom 11.10.2019) sowie des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth, Bereich Forsten (Stellungnahmen vom 14.02.2019 und vom 16.10.2019) mit zu würdigen und ggf. auch zu berücksichtigen. Mit Aufnahme der Nebenbestimmungen in Teil A.3.3.2.18 und A.3.3.2.19 des Beschlusstextes wurden zwei Forderungen des SG 60 -Agrarstruktur- in der Stellungnahme vom 11.10.2019 berücksichtigt. Bei den Grundstücksflächen für die genannten Ausgleichsmaßnahmen haben sich nominelle Flächendifferenzen zwischen den Grundstücksgrößenangaben des Vorhabenträgers in den Antragsunterlagen und den Angaben und dem Bayer. Flächen-Informationssystem zur

Antragstellung der flächenbezogenen Prämien im Bereich der Landwirtschaft ergeben. Diese werden im Zuge der Baureifplanung geklärt. Bei den beiden Grundstücken Fl.-Nrn. 116 und 117 der Gem. Berndorf hielt es die Planfeststellungsbehörde in diesem Einzelfall für gerechtfertigt und auch sachgerecht, den Ausgangszustand als intensiv bewirtschaftete Ackerfläche A 11 zu bewerten. Die Auflage A.3.3.2.19 trägt diesen Überlegungen Rechnung.

Mit den unter A.3.3.2.20 und A.3.3.2.21 aufgenommenen Nebenbestimmungen wurde entsprechenden Forderungen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth, Bereich Forsten, in den Stellungnahmen vom 14.02.2019 und vom 16.10.2019 sowie des Forstbetriebes Nordhalben des Unternehmens Bayerische Staatsforsten vom 30.07.2019 berücksichtigt, soweit diese die Ausgestaltung des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes betreffen. Die vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth ebenfalls angesprochene Ausgleichsmaßnahme 29 A kommt nicht zur Ausführung, da der Vorhabenträger wegen entsprechender Einwendungen des Grundstückseigentümers auf die Durchführung dieser Maßnahme verzichtet hat (siehe dazu auch Auflage A.3.3.2.2). Ergänzend zur Auflage A.3.3.2.21 ist darauf hinzuweisen, dass sich der Bodenaufbau der entsiegelten Trasse mit "Nachnutzung Wald" (Maßnahme 21.2 E) grundsätzlich nach den geologischen Verhältnissen vor Ort richtet. Um anaerobe Verhältnisse und um die Standfestigkeit der ehemaligen Trasse zu gewährleisten, ist aus geologischer Sicht ein Bodenaufbau mit einer durchgehenden Mächtigkeit von 3 m nicht möglich. Im Rahmen der Entsiegelung der alten Trasse wird der natürliche Verlauf der ehemaligen Hangneigung mit der Schichtung "humoser Oberboden" – "Feuerletten"- "Rhätsandstein" soweit möglich wiederhergestellt. Im Bereich der entsiegelten Trasse mit "Nachnutzung Sukzession" (Maßnahme 21.1 E) muss aus Gründen der Standsicherheit ein Teil der bestehenden Tragschicht verbleiben. Ein Aufbau der natürlichen Bodenschichten ist hier aus geologischer Sicht nicht möglich. Aufkommende Sukzession wird bei Bedarf im Rahmen der Pflegemaßnahmen zurückgeschnitten, um die Gefahr von Windwurf zu reduzieren.

3.5.7 Gewässerschutz

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser wurden vom Vorhabenträger in der Planunterlage 18.1 T 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.

Das Vorhaben ist bei Beachtung der unter A.3.2 und A.4 verfügbaren Nebenbestimmungen mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Ein zusätzlicher allgemeiner Auflagenvorbehalt ist daneben weder erforderlich noch rechtlich zulässig (vgl. 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).

Eine Bauwasserhaltung ist den Planunterlagen zufolge nicht vorgesehen. Eine Entscheidung hierüber ist daher nicht veranlasst. Für die Gründung der Pfeiler der mit Plangenehmigungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 27.03.2018 Nr.32-4354.10-1/17 genehmigten nördlichen Friesentalbrücke in Fahrtrichtung Bamberg war keine Grundwasserhaltung notwendig. Seitens des Vorhabenträgers wird deshalb davon ausgegangen, dass für den Bau der südlichen Friesentalbrücke in Fahrtrichtung Bayreuth ebenfalls ohne Grundwasserhaltung ausgekommen werden kann, so dass wie bei der Bohrpfeilergründung der nördlichen Friesentalbrücke allenfalls eine Tagwasserhaltung eingerichtet wird. Soweit im Zuge der Bauausführung wider Erwarten dennoch 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. Eine vorgriffweise oder vorsorgliche Erteilung dieser Erlaubnis wird von der Planfeststellungsbehörde in gegebenen Fall nicht für erforderlich gehalten, da die Wahrscheinlichkeit eines Grundwassereingriffs und damit einer Grundwasserhaltung relativ gering ist und sie auch für den Bau der nördlichen Friesentalbrücke nicht notwendig war.

Das Wasserwirtschaftsamt ist nach Art. 63 Abs. 3 BayWG wasserwirtschaftliche Fachbehörde. Dem Gutachten des WWA Hof kommt daher im Planfeststellungsverfahren eine besondere Bedeutung zu, die durch abweichende Einschätzungen, die nicht durch hydrologische Sachverständigenäußerungen untermauert sind, nicht mit Erfolg infrage gestellt werden können (vgl. BayVGH, Beschluss vom 02.05.2011, Az. 8 ZB 10.2312, BayVBl. 2012, 47/48 m.w.N.)

3.5.7.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für den Ausbau von Gewässern, für den Straßenbau im Wasserschutzgebiet oder in faktischen bzw. festgesetzten Überschwemmungsgebieten von Flüssen und anderen Gewässern erster bis dritter Ordnung, sowie für Baumaßnahmen an Gewässern, für den Oberflächenwasserablauf usw. mit erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

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

Durch die festgestellten baulichen Maßnahmen an den Verkehrsanlagen werden keine Wassergewinnungsgebiete betroffen. Lediglich für die Ableitung von Oberflächenwasser aus dem Außeneinzugsgebiet im Entwässerungsabschnitt E 8 sind bauliche Ertüchtigungsmaßnahmen an einem vorhandenen Wegseitengraben entlang eines Waldweges zum Markgrafenbrunnenbach (Einleitungsstelle 8)

vorgesehen. Dieser Forstweg befindet sich teils in der Wasserschutzzone II und III eines Wassergewinnungsgebietes des Marktes Thurnau. Die Grabenertüchtigung beschränkt sich auf die Herstellung eines ausreichenden Trapezquerschnittes mit einer 0,50 m breiten Grabensohle. Schädliche Auswirkungen auf die Wassergewinnungsanlage sind damit nicht verbunden. Der Markgrafenbrunnenbach stellt ein Gewässer dritter Ordnung dar. Somit liegt dessen Unterhaltungslast nach der gesetzlichen Regelung des Art. 22 Abs. 1 Ziffer 3 BayWG beim Markt Thurnau. Damit hat sich der Vorhabenträger lediglich an dem Unterhaltsaufwand zu beteiligen, soweit dieser (Mehr-) Aufwand durch die Straßenabwassereinleitung bedingt ist. Eine vollständige Übertragung der gesetzlichen Gewässerunterhaltungslast ist damit nicht angezeigt, zumal auch nach Art. 22 Abs. 4 BayWG den Baulastträgern öffentlicher Straßen eine Unterhaltungspflicht nur insoweit übertragen ist, als diese dem Schutz seiner Anlagen dient. Diese Voraussetzung liegt hier ebenfalls nicht vor. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 2.1 der einschlägigen Wasserschutzgebietsverordnung des Landratsamtes Kulmbach vom 25.08.2008 (Amtsblatt des Landkreises Kulmbach Nr. 43/2008 Seite 231) sind Aufschlüsse und Veränderungen der Erdoberfläche in der engeren und weiteren Schutzzone verboten, sofern es sich nicht um eine Bodenbearbeitung im Rahmen einer ordnungsgemäßen land- und forstwirtschaftlichen Nutzung handelt. Es ist daher im vorliegenden Fall eine Ausnahmegenehmigung nach § 4 Abs. 1 der Schutzgebietsverordnung erforderlich. Die Genehmigung wird allerdings von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses i.S. des Art 75 Abs. 1 BayVwVfG erfasst. Die hierzu vom WWA Hof in seinem Gutachten vom 06.02.2019 für notwendig erachteten Inhalts- und Nebenbestimmungen des Wasserwirtschaftsamtes Hof wurden als Auflagen A.3.2.1.1. bis A.3.2.4.1 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Die A 70 quert im Zuge der Talbrücke Friesental BW 103a den Breitenwiesergraben. Maßnahmen am Gewässer sind nicht vorgesehen. Der Breitenwiesergraben ist ein Gewässer III. Ordnung und liegt in der Unterhaltungslast des Marktes Thurnau. Über das Tal des Breitenwiesergrabens soll ein Ersatzbau für die vorhandene südliche Friesentalbrücke der Richtungsfahrbahn Bayreuth erstellt werden. Die lichte Weite ist mit 121m und die lichte Höhe mit 4,70 m geplant. Nach den Planunterlagen sollen die Pfeilerstellungen übernommen werden. Für die Baustellenabwicklung beim Neubau der südlichen Talbrücke werden die erforderlichen Schutzmaßnahmen am Gewässer durchgeführt, um eine Verschmutzung des Wassers zu vermeiden. Ablagerungen und Zwischenlagerungen im Bereich des faktischen Überschwemmungsgebietes werden nicht erlaubt. Eine Gewässerquerung mit Rohrdurchlass ist auf der Südseite der A 70 bereits vorhanden und kann während der Bauzeit für die Baustellenabwicklung genutzt werden. Das Abstellen der benötigten Materialien und Geräte wird außerhalb des Überschwemmungsgebietes durchgeführt. Die geplanten Maßnahmen im Bereich des Breitenwiesergrabens liegen in dessen Überschwemmungsgebiet. Nach § 31 b Abs. 6 WHG sind Überschwemmungsgebiete in ihrer Funktion als Retentionsraum zu erhalten. Dies ist bei der vorliegenden Maßnahme weiterhin gegeben. Bei der Durchführung der Baumaßnahme wird darauf geachtet, dass bei der Ver-

wendung von frischem Beton eine pH-Wert-Erhöhung durch Kalkausschwemmungen im Gewässer nicht eintritt. Erforderlichenfalls werden Auffangbecken für das ablaufende Wasser aus betonierten Strukturen geschaffen.

Weiter wird der bestehende Hochwasserdurchlass BW 103b bei Bau-km 103+160 mit einer lichten Höhe von 4,82 m und einer lichten Weite von 4,36 m verlängert.

3.5.7.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Das Einleiten von Straßenoberflächenwasser in die natürlichen Vorfluter bedarf der wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz -WHG-). Für die im Rahmen der Bestandsstrecke der A 70 bestehenden Einleitungen wurden die erforderlichen Erlaubnisse jeweils in den durchgeführten Planfeststellungsverfahren mit den hierzu ergangenen Planfeststellungsbeschlüssen vom 09.10.1997, vom 14.12.2009 und vom 29.01.1988 erteilt. Mit der geplanten Trassenverschiebung der BAB A 70 bei Thurnau wird eine Neuordnung der Entwässerungsabschnitte und Einleitungsstellen vorgenommen. Die dabei erforderlichen neuen wasserrechtlichen Erlaubnisse für die Gewässerbenutzungen sollen im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens erteilt 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 wird vorgesehen, das auf den befestigten Flächen im Planfeststellungsabschnitt anfallende Straßenoberflächenwasser, getrennt vom Oberflächenwasser aus Außeneinzugsgebieten, in Rinnen, Mulden, Gräben und Rohrleitungen zu fassen und abzuleiten. Damit können die neuen erforderlichen Behandlungsanlagen wirtschaftlich dimensioniert werden. Vor Einleitung in den Vorfluter erfolgt die Reinigung 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). 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. Vor jedem der geplanten Absetzbecken wird ein Schwellenbauwerk mit einer Entlastungsleitung zum Rückhaltebecken vorgesehen. Das Schwellenbauwerk gewährleistet, dass dem Absetzbecken nur die Wassermenge zugeführt wird, für welche das Absetzbecken auch dimensioniert ist. Je nach hydraulischer Belastbarkeit des Vorfluters

wird die Einleitungsmenge über ein Regenrückhaltebecken (RRB) auf einen gewässerverträglichen Wert gedrosselt. Die Regenrückhaltebecken werden, wo möglich, als naturnahe Trockenbecken ausgebildet. Lediglich bei eingeschränkten Platzverhältnissen sind entsprechende Bauwerke mit senkrechten Wänden (Betonbecken) geplant. Nach den RAS-Ew ist aus wasserwirtschaftlichen und ökologischen Gründen eine weitgehende Versickerung von Straßenoberflächenwasser vor Ort anzustreben, soweit dies den Umständen entsprechend möglich ist. Aufgrund der geologischen Verhältnisse vor Ort kommt es nicht in Betracht, im vorliegenden Planungsabschnitt eine zielgerichtete Versickerung von Oberflächenwasser vorzusehen. Eine Ausnahme bildet dabei lediglich die Ableitung von Oberflächenwasser von Feld- und Waldwegen, da diese vornehmlich mit einer ungebundenen Oberfläche geplant sind.

Die bestehende Autobahntwässerung verfügt bereits über besondere Anlagen zur Reinigung und Drosselung des Straßenoberflächenwassers vor der Einleitung in den jeweiligen Vorfluter. In dem vorliegenden Planfeststellungsabschnitt befinden sich allerdings auch Beckenanlagen, die in ihrer Lage, Größe und Ausführung teilweise nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Diese werden teilweise an ihrem bisherigen Standort neu errichtet und in ihren Abmessungen auf die neuen Rahmenbedingungen abgestimmt.

Der Planfeststellungsabschnitt ist in insgesamt zwölf Entwässerungsabschnitte aufgeteilt (siehe Planunterlage 8 Blatt 1 und 2 sowie Planunterlagen 18.1 T und 18.2).

Das Oberflächenwasser aus den Außeneinzugsgebieten wird über bestehende und teilweise den neuen Verhältnissen anzupassende Auffanggräben direkt dem jeweiligen Vorfluter zugeleitet. Vorhandene Durchlässe und Querungen unter der A 70 werden entsprechend verlängert bzw. verlegt. Detaillierte Ausführungen zu den wassertechnischen Untersuchungen können der Planunterlage 18 entnommen werden. Das auf Brückenbauwerken anfallende Wasser fließt über Rohrleitungen der Streckenentwässerung zu. In den Streckenabschnitten der untergeordneten Straßen und Wege, in denen sich die Fahrbahn oberhalb der Geländeoberkante befindet (sog. Dammlage, in den Lageplänen grün angelegte Böschungen) wird das anfallende Wasser breitflächig über die Bankette und die Böschungen abgeleitet und in den Untergrund versickert. Die Reinigungskraft des bewachsenen Oberbodens sorgt dafür, dass die im Wasser enthaltenen Schadstoffe nicht bis in das Grundwasser gelangen können. Sind die Böschungsflächen bereits gesättigt, gelangt das Wasser in am Dammfuß angeordnete Entwässerungsmulden, welche dieses dem nächsten Vorfluter bzw. den geplanten Behandlungsanlagen zuleiten. Die Funktion der unterbrochenen Felddränagen wird im Zuge der Bauarbeiten ebenfalls wieder hergestellt.

Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass die im Zusammenhang mit der planfestgestellten Verlegung der A 70 aus dem Rutschhangbereich bei Thurnau heraus und den damit einhergehenden Begleit- und Folgemaßnahmen im gesamten Vorhabenbereich keine nachteiligen Veränderungen der Gewässereigenschaften

bewirken und ebenso keine nachteiligen Veränderungen der Wasserbeschaffenheit.

Die vorgesehenen Einleitungen von Niederschlagswasser in die Vorfluter sind gem. §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern oben unter A 4.1 (Entscheidung) gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gem. §§ 10 und 57 WHG und Art. 15 BayWG sowohl in Form der gehobenen Erlaubnis (für die Abwassereinleitungen), für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser sowie für generelle Wasserhaltungen, als auch in Form der beschränkten Erlaubnis (für die Abwasserableitung aus Baustelleneinrichtungen und Transportstraßen während der Bauzeit sowie grundsätzlich auch für Wasserhaltungen während der Bauzeit) erteilt werden.

Bei Beachtung der unter Teil A Ziffer 4.3 angeordneten Auflagen sind schädliche Gewässeränderungen nicht zu erwarten.

Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und 2 WHG).

Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) sind ebenfalls nicht zu erwarten. Die genannten Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Kulmbach als untere Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gem. § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG unter Bezugnahme auf die vorliegende positive Beurteilung der geplanten Straßenentwässerung durch das Wasserwirtschaftsamt Hof erklärt. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis nach § 15 Abs. 1 WHG für die nach den Planunterlagen dauerhaft vorgesehenen Gewässerbenutzungen, insbesondere die Ableitung des Fahrbahnabwassers in die fünf vorgesehenen Vorfluter, den Aubach, den Breitenwieser Graben, den Markgrafenbrunnenbach, den Reuthbach und den Roten Main liegen vor.

Es liegt im öffentlichen Interesse, die infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der verlegten A 70 erforderlichen Gewässerbenutzungen durch den staatlichen Vorhabenträger gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern.

3.5.7.3 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen mit wasserwirtschaftlichem Bezug

Die unter Teil A Ziffern 3.2 und 4.3 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflagen beruhen auf § 13 WHG und tragen insoweit der gutachterlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Hof vom 06.02.2019 und vom 14.05.2019 Rechnung.

Bereits während des Anhörungsverfahrens wurde zwischen dem Vorhabenträger und dem Wasserwirtschaftsamt Hof Einvernehmen darüber erzielt, die wasser-

wirtschaftliche Behandlung der Abwasserbeseitigung in den Entwässerungsabschnitten 1 und 2 von diesem Verfahren auszunehmen und diese Entwässerungsabschnitte und deren evtl. Änderung oder Anpassung erst in einem späteren Verfahren für den Autobahnausbau bzw. die Grundsanie rung der A 70 im Bereich westlich der AS Thurnau-West vorzunehmen, da die entsprechenden Entwässerungseinrichtungen im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht betroffen sind und insoweit keine Änderung erfahren. Mit Aufnahme der Nebenbestimmung A.4.3.5.1 wurde dem Rechnung getragen.

Die weiter aufgenommene Auflage A.4.3.5.2 enthält die vom amtlichen Sachverständigen als notwendig angesehene Verpflichtung des Vorhabenträger, bis zum 31.12.2025 eine Sanierungsplanung für das Becken ASB/RRB 108-1R gem. RV-Nr. 3.20 vorzulegen. Die weiter für erforderlich gehaltenen planlichen Darstellungen der Versickerungsflächen für die Einleitungsstellen E 6, E 8 und E 10 wurden vom Vorhabenträger nach fachlicher Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof zwischenzeitlich vorgelegt und sind nunmehr auch Bestandteil der festgestellten Planunterlagen (Planunterlage 18.1 T2).

Die Auflagen A.4.3.5.3 bis A.4.3.5.10 enthalten weitere Auflagenvorschläge des amtlichen Sachverständigen aus seinem Gutachten vom 14.05.2019. Einer gesonderten Bauabnahme gemäß Art. 61 BayWG bedarf es im vorliegenden Fall nicht, da die Autobahndirektion Nordbayern über das entsprechend qualifizierte Fachpersonal i. S. des Art. 61 Abs. 2 Satz 2 BayWG verfügt.

Soweit vom Wasserwirtschaftsamt Hof die Aufnahme eines allgemeinen Auflagenvorbehaltes bzw. die Aufnahme eines "Verfahrensvorbehaltes nach § 10 WHG" gefordert wurde, wird dieser Forderung 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 Hof 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 Regenwasserkanalisation und der Regenwasserbehandlungsanlagen 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 ordnungsgemäßigem 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.

Die vom WWA Hof vorgeschlagene Befristung der erteilten gehobenen Erlaubnis wurde nicht aufgenommen. Wie bereits ausgeführt, ist der Betrieb der Autobahn auf eine unbefristete Dauer angelegt und damit auch die damit einhergehende Oberflächenwasserbeseitigung. 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 (§ 57 Abs. 3 WHG). Zudem ermöglicht auch § 13 Abs. 1 WHG jederzeit, nachträglich weitergehende Anforderungen an die Abwasserbeseitigung zu stellen. Die Befristung der erteilten Erlaubnis ist dafür nicht erforderlich.

Auch die vorgeschlagene Übertragung der vollen Unterhaltungslast am Markgrafenbrunnenbach auf den Baulastträger der A 70 wurde nicht vorgenommen. Der Markgrafenbrunnenbach stellt ein Gewässer III. Ordnung dar und besitzt daher eine gewisse wasserwirtschaftliche Relevanz, da er ansonsten nicht in den Anwendungsbereich des WHG fallen würde (vgl. § 2 Abs. 2 WHG). Für Gewässer dritter Ordnung besteht bereits eine gesetzliche Regelung der Unterhaltungspflicht der jeweiligen Gemeinden nach Art. 22 Abs. 1 Ziffer 3 BayWG. Den Baulastträgern öffentlicher Verkehrsanlagen, hier der Autobahndirektion Nordbayern für die A 70, obliegt gem. Art 22 Abs. 4 BayWG die Unterhaltung eines benutzten Gewässers III. Ordnung nur insoweit, als dies zum Schutz seiner Anlagen erforderlich ist. Art. 26 Abs. 3 BayWG regelt zusätzlich, dass die Baulastträger von Verkehrsanlagen den Unterhaltungsmehraufwand zu tragen haben, der sich aus dem Bestand und dem Betrieb der A 70 ergibt. Insoweit bestehen bereits aufgrund gesetzlicher Regelung entsprechende Verpflichtungen des Baulastträgers der A 70, sich am notwendigen Gewässerunterhalt zu beteiligen. Eine zusätzliche Regelung im Planfeststellungsbeschluss war insoweit nicht zu treffen. Ggfs. käme im vorliegenden Fall auch die Möglichkeit des Art. 23 Abs. 3 BayWG in Betracht, wonach das Landratsamt Kulmbach als Wasserrechtsbehörde die Unterhaltungslast des Markgrafenbrunnenbaches ganz oder teilweise auf Dritte, hier der Autobahndirektion Nordbayern, übertragen kann, wenn der Unterhaltungsaufwand am Gewässer ausschließlich durch die Benutzung im Rahmen der Oberflächenwasserbeseitigung der Autobahn A 70 veranlasst wird und ansonsten keine Unterhaltungsarbeiten am Gewässer erforderlich wären. Diese Entscheidung ist allerdings nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zu treffen.

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. Danach 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.

Die A 70 entwässert im Planungsabschnitt aus den Entwässerungsabschnitten 3, 5 und 9 (siehe Planunterlage 8) in die Vorfluter Aubach und Reuthbach. Diese beiden Bäche sind Bestandteil des Flusswasserkörpers 2_F089 "Linke Nebengewässer des Roten Main; Roter Main bis Neumühle". 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) geführt.

Durch das planfestgestellte Bauvorhaben wird die Chloridkonzentration an der (fiktiven, gesammelten) Einleitungsstelle in den Aubach von 54 mg/l (Vorbelastung) auf 121 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 Aubach nicht zu erwarten (§ 27 WHG). Hinsichtlich des Reuthbaches wird die Chloridkonzentration an der Einleitungsstelle in den Reuthbach geringfügig von 56 mg/l (Vorbelastung) auf 59 mg/l (Endbelastung) erhöht. Der Orientierungswert für die Vorprüfung (Spitzenbelastung < 200 mg/l) wird hier demnach ebenfalls eingehalten.

3.5.8 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 bei einer Verlegung eines Teilabschnittes aus zwingenden Gründen des öffentlichen Wohles Grundstücke in freier Natur beansprucht werden, die in erster Linie land- und forstwirtschaftlich genutzt

werden. Dies gilt auch im vorliegenden Fall, in dem der zu verlegende Autobahnabschnitt weitgehend in geschlossenen Waldbereichen, und hier in erster Linie in Staatswaldbeständen des Unternehmens Bayer. Staatsforsten AöR verläuft.

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

Es liegt dabei in der Natur der Sache, dass die zwingend notwendige Verlegung eines Teilabschnitts der bestehenden Autobahn A 70 unter Abrückung vom derzeitigen Bestand in dem dafür fachlich notwendigen Ausmaß in aller Regel bisher land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen in der Nähe der Bestandsstrecke beansprucht und bereits insoweit alle denkbaren Lösungsmöglichkeiten oder Trassierungsalternativen mehr oder weniger ausschließlich land- und forstwirtschaftliche Flächen in Anspruch nehmen, wobei die zu berücksichtigenden Belange der Land- und Forstwirtschaft in aller Regel mit denen des Schutzes von Flora und Fauna konkurrieren. Letztlich verbleibt im Ergebnis bei allen denkbaren Trassenalternativen und somit auch bei der planfestgestellten Trassenführung des Verlegungsabschnittes der A 70 jeweils ein Rest beeinträchtigter Belange sowohl auf Seiten der Land- und Forstwirtschaft als auch auf Seiten des Naturschutzes.

Demgemäß werden zum Ausgleich der Beeinträchtigungen umfangreiche Maßnahmen zur Konfliktvermeidung und Minimierung der nachteiligen Auswirkungen vorgesehen, wobei aus der Sicht der Land- und Forstwirtschaft ein Schwerpunkt die weitgehende Aufrechterhaltung des bisherigen Wegesystems mit entsprechenden Ergänzungen zur weiteren Erreichbarkeit der land- und forstwirtschaftlichen Flächen gewesen ist.

Die Ausführung des planfestgestellten Straßenbauvorhabens beansprucht landwirtschaftliche Nutzflächen in einem Umfang von etwa 8,5 ha (der Flächenbedarf aller überbauten und versiegelten Biotoptypen beträgt insgesamt ca. 34,8 ha). Zudem kommt es durch die Trassenführung zu An- und Durchschneidungen von landwirtschaftlichen Flächen. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, insbesondere dem prognostizierten Güter- und Schwerverkehrsanteil, erforderlich. Mit der Wahl der Neigung der Einschnitts- und Dammböschungen mit 1:1,5 wurde die Flächenbeanspruchung weitmöglich gemindert. Hinsichtlich der notwendigen technischen Ausgestaltung der Baumaßnahme einschließlich der damit vorgesehenen Begleitmaßnahmen wird auf die Ausführungen unter C.3.5.3 der Gründe verwiesen.

Eine zusätzliche Minderung der Eingriffe in die Belange der Land- und Forstwirtschaft durch die Trassenführung ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung der Belange nicht möglich.

Gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG i.V. mit den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz bei staatlichen Straßenbauvorhaben nach der BayKompV werden für die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen (CEF) insgesamt 14,1 ha (die in Planunterlage 1 in Kapitel 9 auf Seite 110 angegebene Größe von 27,6 ha stellt insoweit einen Schreibfehler dar) landwirtschaftliche Nutzflächen benötigt, die künftig extensiv bewirtschaftet werden sollen und damit -mit Auflagen- weiterhin der landwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung stehen. Durch die Kompensationsmaßnahmen werden der Landwirtschaft damit keine zusätzlichen Flächen entzogen. Zur Reduzierung des Flächenbedarfs werden die naturschutzrechtlich erforderlichen Kompensationsmaßnahmen mit den aus artenschutzrechtlichen Belangen erforderlichen Maßnahmen kombiniert.

Eine weitere Minderung der Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen im bewerteten Gesamtumfang von 1.645.052 Wertpunkten ist gemäß den o.g. Erfordernissen nicht möglich. Der Vorhabenträger hat weitestmöglich landwirtschaftliche Flächen in seinem Eigentum bzw. im Eigentum der öffentlichen Hand für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen genutzt. Durch eine detaillierte Maßnahmenplanung zur Ermittlung des Kompensationsumfangs auf der alten Trasse (zusätzliche Unterlagen 9.2/10 T und 9.2/11 T) sowie zusätzlich durch eine Verringerung der Inanspruchnahme von naturschutzfachlich hochwertigen Flächen konnte der auszugleichende Kompensationsbedarf nach Berechnungen des Vorhabenträgers um 55.415 Wertpunkte reduziert werden. Den im Verfahren erhobenen Forderungen aus land- und forstwirtschaftlicher Sicht zur Verringerung des Kompensationsbedarfs konnte damit ebenfalls unmittelbar Rechnung getragen werden. Zusätzlich hat der Vorhabenträger trotz der rechtlich bestehenden Möglichkeit, die für die Durchführung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen erforderlichen Grundstücke notfalls im Wege einer Enteignung zu erlangen, auf die Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich Grundstücken für die Durchführung der im landschaftspflegerischen Kompensationskonzept vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen verzichtet, soweit der betreffende Grundstückseigentümer im Anhörungsverfahren hiergegen Einwendungen erhoben hat. In diesen Fällen hat der Vorhabenträger vorgesehen, auf anderweitige freihändig erwerbbar Grundstücke auszuweichen. Soweit sich allerdings lediglich der Pächter, d.h. der derzeit Benutzungsberechtigte, gegen die Inanspruchnahmen seiner Pachtflächen für landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen ausgesprochen hat und gleichzeitig der jeweilige Eigentümer keine entsprechenden Einwendungen erhoben hat, sollen diese Flächen weiterhin vom jeweiligen Eigentümer, der die umfassende Verfügungsgewalt über diese Grundstücke hat, in freihändigen Grunderwerbsverhandlungen erworben werden. Insoweit wird auf die Inanspruchnahme dieser Grundstücke für das Kompensationskonzept nicht verzichtet. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch sachgerecht. Eine Weigerung des Pächters würde insoweit dazu führen, dass der Eigentümer als Inhaber des Eigentumsrechts nach Art. 14 GG nicht mehr frei über sein Eigentum verfügen könnte, nur, weil sich der lediglich Benutzungsberechtigte dagegen ausspricht. In den vorliegenden Fällen, in denen lediglich Grundstückspächter gegen

die Inanspruchnahme Ihrer Pachtflächen für das Kompensationskonzept Einwendungen erhoben haben, wurden auch keine sonstigen Umstände (z. B. das Vorliegen langfristiger Pachtverträge) vorgetragen, die den Pächter quasi in den Status eines Eigentümers aufwerten würden. Die sich hieraus für den Pächter ergebenden Nachteile müssten dann ggf. im Wege der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen ausgeglichen werden.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Ersatzwegen und Wegergänzungen den neuen Verhältnissen angepasst.

Die Beeinträchtigung der Belange der Land- und Forstwirtschaft wurde, wie oben beschrieben, weitestmöglich vermieden oder reduziert. Die verbleibende Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlicher Flächen 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.

3.5.8.1 Vorhabenauswirkungen und Schutzvorkehrungen

Mit Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Teil A.3.5.1 bis 3.5.11 des Beschlusstextes wurden fachliche Belange der Land- und Forstwirtschaft in dem von der Planfeststellungsbehörde zur Minimierung entstehender Beeinträchtigungen für erforderlich gehaltenen Umfang berücksichtigt.

Diese Auflagen berücksichtigen zum einen die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der beteiligten land- und forstwirtschaftlichen Fachbehörden sowie gleichzeitig auch die teilweise gleichlautenden, von verschiedenen Privatbetroffenen im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen und gewährleisten, dass eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche bzw. forstwirtschaftliche Bewirtschaftungsmöglichkeit der an das Bauvorhaben angrenzenden Flächen sowohl während als auch nach Beendigung der Bauarbeiten sichergestellt wird, und dass insbesondere eine Vernässung land- bzw. forstwirtschaftlicher Nutzflächen als Folge der Baumaßnahme nicht eintritt.

Da hierzu auch die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit vorhandener Drainagen gehört (Auflagen A.3.5.3 und A.3.5.4), 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.

Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass das landwirtschaftliche Wegenetz wiederum durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und

Anwandwegen angepasst und somit in ausreichender Weise wieder hergestellt wird, bedeutet nicht automatisch, dass alle landwirtschaftlichen Grundstücke wieder in gleicher Form wie bisher erschlossen werden. Je nach Lage der Flurstücke und dem Herkunftsort der bewirtschaftenden Landwirte kann es künftig für die weitere Bewirtschaftung dieser Flächen im Einzelfall zu Umwegen kommen. Diese künftigen Umwege werden allerdings von der Planfeststellungsbehörde in allen Fällen für zumutbar angesehen.

Die im Einzelnen vorgesehenen Änderungen und Ergänzungen des untergeordneten Wegenetzes sind - wie bereits vorstehend unter C.3.5.8 ausgeführt - unter Ziff. 4.2 des Erläuterungsberichtes (Planunterlage 1) zusammenfassend dargestellt. Die Einzelheiten ergeben sich jeweils aus dem Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11 T) sowie aus den festgestellten Bauwerkslageplänen (Planunterlage 5 Blatt 1 bis 7). Das künftige land- und forstwirtschaftliche Wegenetz ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ausreichend bemessen, um die sich durch das planfestgestellte Ausbaivorhaben ergebenden Nachteile für die bisherigen Erschließungsmöglichkeiten der land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke in angemessener Form, die ggf. auch zumutbare Umwege gegenüber der bisherigen Erschließung beinhaltet, auszugleichen.

Es ist durch das planfestgestellte Wegenetz gewährleistet, dass künftig jedes landwirtschaftlich genutzte Grundstück, soweit es derzeit bereits über eine rechtlich gesicherte Zufahrtsmöglichkeit über einen öffentlichen Weg verfügt, auch künftig wieder über einen öffentlichen Weg erreicht werden kann. Soweit allerdings derzeit keine rechtlich gesicherte Zufahrtsmöglichkeit besteht, ist es auch nicht Aufgabe des Straßenbaulastträgers der A 70, (erstmalig) eine solche zu schaffen. Auch wurde auf eine explizite Darstellung aller Zufahrten zu den Grundstücken von öffentlichen Feld- und Waldwegen aus verzichtet. Die genaue Lage der Zufahrten wird dabei bei der Bauausführung mit jedem Grundstückseigentümer einzeln vor Ort festgelegt (vgl. dazu auch Auflagen 3.5.1 und 3.5.2 unter Teil A des Beschlusstextes).

Wie bereits vorstehend unter Teil C.3.5.8 erwähnt, war es in diesem Verfahren auch nicht möglich, den Gesamtumfang des notwendigen landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes im Umfang von 1.645.052 Wertpunkten 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 Straßenausbaivorhabens 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. Im vorliegenden

Fall sollen die für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Grundstücke ausschließlich in freihändigen Grunderwerbsverhandlungen mit den Eigentümern erworben werden.

Falls bei der Verwirklichung der planfestgestellten Straßenausbaumaßnahme vorhandene Grundstücksdrainagen angeschnitten werden, werden diese möglichst frühzeitig wieder funktionsfähig angeschlossen (vgl. hierzu auch Auflage A.3.5.3 unter Teil A des Beschlusstextes). Eine notwendige Umgestaltung aufgrund des Erwerbs von Teilflächen wird ebenfalls mit den jeweiligen Grundstückseigentümern abgesprochen.

3.5.8.2 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:

3.5.8.2.1 Sachgebiet 60 der Regierung von Oberfranken -Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft-

Zu den vom Sachgebiet 60 in seinen Stellungnahmen vom 07.03.2019 und vom 11.10.2019 angesprochenen Punkten ist noch Folgendes auszuführen:

Hinsichtlich des Gesamtflächenverbrauches für die Ausführung des planfestgestellten Straßenausbauvorhabens wird zunächst auf die vorstehenden Ausführungen unter C.3.5.8 und C.3.5.8.1 verwiesen. Dieser Flächenverbrauch begründet sich zum einen aus der eigentlichen Trassenverschiebung in den Hangbereich hinein zwischen der AS Thurnau-Ost und dem Bau-km 107+700. Die Verschiebung nach Norden verursacht einen großen Einschnitt, hauptsächlich in das dortige Waldgebiet, aber auch in landwirtschaftliche Flächen. Zusätzlich ist eine Verbreiterung des gesamten Querschnitts der A 70 auf den in der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA, Ausgabe 2008) vorgegebenen RQ 31 geplant sowie die regelkonforme Umplanung der Anschlussstelle Thurnau-Ost. Da bei der Richtungsfahrbahn Bamberg der A 70 im Planfeststellungsabschnitt noch der Seitenstreifen (Standstreifen) fehlt, werden auch hierfür derzeit Flächen in Anspruch genommen. Die Planung der Seitendeponien, die für die verschiedenen Orte oder Ortsteile des Marktes Thurnau und der Gemeinde Neudrossenfeld auch eine lärmindernde Wirkung haben, beanspruchen ebenfalls Flächen. Durch die Verschiebung der Autobahntrasse der A 70 nach Norden muss als Folgemaßnahme das untergeordnete Wegenetz neu angeordnet werden. Auch hierfür müssen zusätzliche Flächen in Anspruch genommen werden.

Bei der Seitendeponie bei Igelsreuth ist es in Absprache mit dem Eigentümer bzw. Pächter der Flächen vorgesehen, die autobahnabgewandten Seiten mit einer Böschungsneigung von 1:5 auszuführen. Abstimmungen hierzu werden vor Bauausführung noch vorgenommen. Jedenfalls ist vorgesehen, diese autobahnabgewandten Bereiche auch künftig wieder landwirtschaftlich nutzen zu können.

Seitendeponien, die an Ackerflächen oder Gewerbeflächen angrenzen, werden allerdings mit einer Böschungsneigung von 1:1,5 geplant, da ansonsten zu viel bewirtschaftbare Fläche verloren ginge. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht zu beanstanden. Die Angabe von 27,6 ha (in Planunterlage 1 in Kapitel 9 auf Seite 110) stellt, wie bereits oben unter C.3.5.8 dargestellt, einen Schreibfehler dar und ist auf 14,1 ha zu berichtigen. Es werden für Kompensationszwecke lediglich 14,1 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche benötigt. Davon sind 1,5 ha für produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen (PIK-Maßnahmen) auf wechselnden Flächen vorgesehen, die grundsätzlich im Eigentum des betroffenen Landwirts verbleiben. Die PIK-Maßnahme auf wechselnden Flächen steht nach 20 Jahren wieder vollständig der landwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung. Die in den Kompensationsmaßnahmenblättern (Planunterlage 9.3 T) dargestellte Maßnahme zur Wiedervernetzung (Ersatzmaßnahme 22 E) dient primär der Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Wildtiere im Limmersdorfer Forst. Dabei wird vom Regelbauwerk abgewichen und das Bauwerk zur Verbesserung der Wiedervernetzung vergrößert. Die Anlage und die Gestaltung von Seitendeponien unterscheidet sich nicht wesentlich von Böschungen und sie stellen somit keine Verbesserung der Wiedervernetzung im Sinne der BayKompV dar.

Die Nachnutzung des Teilbereichs der alten Trasse mit Nachnutzung Landwirtschaft ist im Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11 T) unter lfd. Nr. 6.10.2 beschrieben. Ein eigenes Maßnahmenblatt ist hierfür nicht erforderlich. Die Nachnutzung als landwirtschaftliche Fläche reduziert bereits durch die Entsiegelung der ehemaligen A 70-Trasse den Kompensationsbedarf. Der wesentliche Teil der ehemaligen Trasse wird allerdings im Zuge der Maßnahme 21.1 E und 21.2 E mit einem hochwertigen Zielbiotop als Kompensationsmaßnahme vorgesehen und sorgt somit ebenfalls für eine Reduzierung des Bedarfs an landwirtschaftlicher Nutzfläche für Kompensationsmaßnahmen. Die Gestaltungsmaßnahmen (Maßnahme 11 G) an der AS Thurnau-Ost im Bereich der ehemaligen Trasse wirken sich zudem bereits eingriffsmindernd aus, da die entsiegelten Flächen bereits vor dem Eingriff vom Bedarf abgezogen werden. Im Übrigen ist im vorliegenden Fall seitens des Vorhabenträgers in Abweichung von der gängigen Vorgehensweise ohnehin geplant, die für die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Grundstücke ausschließlich in freihändigen Grunderwerbsverhandlungen und damit ausschließlich im Einvernehmen mit dem jeweiligen Eigentümer zu erwerben. Agrarstrukturelle Belange wurden durch den Vorhabenträger bereits bei der Planaufstellung durch die darin vorgesehenen Maßnahmen 19 A -jetzt 24 A- (Gebietskulisse nach §9 Abs. 3 Nr. 2 BayKompV), 21 E und 11 G (Entsiegelung nach § 9 Abs. 3 Nr. 3 BayKompV) und die Maßnahme 22 E (Wiedervernetzung nach § 9 Abs. 3 Nr. 4 BayKompV) berücksichtigt. Soweit vom Sachgebiet 60 Forderungen bzw. Vorschläge zu den konkret vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen vorgebracht wurden, wurden diese bereits vorstehend unter C.3.5.6.5.3 und C.3.5.6.5.4 behandelt. Hierauf wird verwiesen. In diesem Zusammenhang wurden die Auflagen A.3.3.2.18 und A.3.3.2.19 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

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, im Wege der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens 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.3.7.1).

Die Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldwegs bei Bau-km 107+249 (BW 107a gem. lfd. Nr. 2.6 RV) ist mit einer lichten Durchfahrtshöhe von 4,50 m entsprechend den Anforderungen des Arbeitsblatts DWA A 904 geplant. Aufgrund der schwierigen Höhenlage des von Westen ankommenden privaten Forstweges der Bayer. Staatsforstverwaltung lfd. Nr. 1.20 RV (hier gibt es Steigungen mit bis zu 13,0 %) ist eine zusätzliche Eintiefung des Weges zur Erzielung einer größeren lichten Höhe problematisch. Der Vorhabenträger hat allerdings zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung die Vergrößerung der Durchfahrtshöhe um bis zu 50 cm zu überprüfen. Diese Zusage wurde als Auflage unter A.3.5.12 in diesen Planfeststellungsbeschluss übernommen. Die Auflage A.3.5.13 berücksichtigt einen weiteren Hinweis des Sachgebietes 60 der Regierung.

3.5.8.2.2 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth, Bereich Forsten

Zu den im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth, Bereich Forsten, vom 14.02.2019 und vom 16.10.2019 ist noch Folgendes auszuführen:

Die Einwendungen und Forderungen zum landschaftspflegerischen Ausgleichskonzept und den darin enthaltenen Ersatzaufforstungsmaßnahmen wurden weitgehend unter Teil C.3.5.6.5.3 und C.3.5.6.5.5 der Gründe behandelt. Hierauf wird verwiesen. Dementsprechend wurden Forderungen des Amtes mit Aufnahme der Nebenbestimmungen unter A.3.3.2.1, A.3.3.2.6, A.3.3.2.20 und A.3.3.2.21 berücksichtigt.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Waldflächen werden nach den Waldwertermittlungsrichtlinien (WaldR 2000) entschädigt. Evtl. Haftungsfragen bezüglich der Folgeschäden an Waldbeständen regeln sich nach den gesetzlichen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs, sofern ein Schaden eingetreten ist. Sie sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Soweit nachweislich nach Abschluss der Baumaßnahme Umwege in Kauf genommen werden müssen und dafür ein Entschädigungsanspruch besteht, werden diese Vermögensnachteile im Rahmen der sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Grunderwerbsverhandlungen erstattet.

Es ist vorgesehen, zu Beginn der Baumaßnahme den großen Einschnitt ca. zwischen Bau-km 105+600 und Bau-km 107+200 herzustellen und den sich dabei

ergebenden erheblichen Massenüberschuss abzufahren. Der Massenabtransport wird auch über den zu verlegenden privaten Waldweg der Bayerischen Staatsforsten AöR (RV-Nr. 1.20) abgewickelt werden müssen. So ist mit keiner längerfristigen Unterbrechung des forstwirtschaftlichen Wegenetzes zu rechnen. Die Zufahrten zu den Waldgrundstücken werden dabei sichergestellt. Sollten Sperrungen während der Bauphase des Brückenbauwerks BW 107a (RV-Nr. 2.6) erforderlich sein oder die kurzfristige Sperrung einzelner Zufahrten notwendig werden, wird sich die Autobahndirektion Nordbayern mit den betroffenen Grundstückseigentümern bzw. Pächtern in Verbindung setzen und entsprechende Vereinbarungen treffen. Auf die Auflage A.3.5.2 wird insoweit zusätzlich verwiesen.

3.5.8.2.3 Bayerische Staatsforsten AöR, Forstbetrieb Nordhalben

Der Forstbetrieb Nordhalben der Bayerischen Staatsforsten verwaltet und bewirtschaftet die vom Autobahnverlegungsvorhaben betroffenen umfangreichen Staatswaldbestände im Bereich des Limmersdorfer Forstes. Die vom Forstbetrieb Nordhalben in seiner Stellungnahme vom 30.07.2019 geäußerten Beteiligungswünsche wurden in den Auflagen A.3.3.2.6, A.3.3.2.20, A.3.5.2 und A.3.5.11 berücksichtigt. Zusätzlich wurde mit der Auflage unter A.3.5.14 eine Forderung hinsichtlich der Ausgestaltung des zu verlegenden Forstweges lfd. Nr. 1.20 RV berücksichtigt.

3.5.8.2.4 Bayerischer Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberfranken, Bamberg

Die Einwendungen des Bayerischen Bauernverbandes in seiner Stellungnahme vom 28.02.2019 entsprechen in weiten Teilen der Stellungnahme des Sachgebietes 60 -Agrarstruktur- vom 07.03.2019. Insoweit wird auf die vorstehenden Ausführungen unter C.3.5.8.2.1 sowie hinsichtlich der grundsätzlichen Ausgestaltung des Autobahnverlegungsprojektes und dem damit einhergehenden landschaftspflegerischen Kompensationskonzept auf die Ausführungen unter C.3.5.3, C.3.5.4. und C.3.5.6.5 der Gründe verwiesen. Hinsichtlich der Größe und Ausgestaltung des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes ist noch darauf hinzuweisen, dass der Kompensationsbedarf zum einen durch die Trassenverschiebung der A 70 selbst, die Verbreiterung der Trasse im gesamten Vorhabenbereich und zum anderen durch den Ausgleich des Massenüberschusses in Form von Seitendeponien zustande kommt. Für die Abwicklung der Maßnahme ist zudem eine ausreichende vorübergehende Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen erforderlich.

Vermeidbare Eingriffe werden dabei soweit möglich bereits unterlassen. Unvermeidbare Eingriffe sind jedoch auch in hochwertige Laubwaldbestände erforderlich. Die Bewertung des Eingriffs und die Ermittlung der Kompensationsmaßnahmen hierfür erfolgen auf Grundlage der Bayerische Kompensationsverordnung -BayKompV- mit den dazu ergangenen Vollzugshinweisen und entsprechen somit der aktuellen Rechtsgrundlage.

Ein Teilbereich der ehemaligen Trasse der A 70 wird künftig wieder der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt und steht somit grundsätzlich der Landwirtschaft wieder zur Verfügung. Die zur Einbindung der Baumaßnahmen in die Landschaft vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen, wie z. B. die Streuobstwiese (Gestaltungsmaßnahme 11 G) an der AS Thurnau-Ost im Bereich der ehemaligen Trasse wirken sich bereits eingriffsmindernd aus, da die entsiegelten Flächen bereits vor dem Eingriff abgezogen werden. Die aktuelle Rechtsprechung sieht allerdings keine Möglichkeit vor, weitere Gestaltungsmaßnahmen wie Gehölzpflanzungen vom Eingriff abzuziehen.

Wie bereits unter C.3.5.8.2.1 dargestellt, wurden bei der Planung des Gesamtprojektes auch agrarstrukturelle Belange im Sinne des § 9 BayKompV berücksichtigt. So ist z. B. die Maßnahme 15 A_{CEF} befristet als produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahme (PIK-Maßnahme) auf wechselnden Flächen vorgesehen und verbleibt damit im Eigentum des betreffenden Landwirts. Darüber hinaus werden natürlich auch Flächen für Kompensationsmaßnahmen verwendet, die sich bereits im Eigentum der Bundesfernstraßenverwaltung befinden (so z. B. bei der Ausgleichsmaßnahme 17.1 A am Igelsweiher). Ein Eingriff in das Eigentum der Landwirte ist daher für die vorgesehenen Maßnahmen 15 A_{CEF}, 17.1 A, 21 E und 22 E nicht vorgesehen. Grundsätzlich werden alle Kompensationsmaßnahmen multifunktional angesetzt, d.h. sie dienen gleichzeitig dem Artenschutz sowie dem Ausgleich eines Eingriffs in Natur und Landschaft und gewährleisten eine ausreichende Ersatzaufforstung nach Waldrecht. Vom Grundsatz wurde daher das Kompensationskonzept flächensparend ausgelegt.

Um jedoch auch die funktionalen Bezüge zu erfüllen, insbesondere um den Anforderungen des Artenschutzes (Zauneidechse, Fledermäuse) und des Waldrechtes (Wald mit Funktionsbezug) gerecht zu werden, ist es demnach erforderlich, geeignete Flächen zu erwerben. Der Erwerb für Kompensationsmaßnahmen erfolgt jedoch -obwohl rechtlich auch eine anderweitige Vorgehensweise zulässig gewesen wäre- ausschließlich in einvernehmlicher Weise, d.h. in freihändigen Grunderwerbsverhandlungen mit den jeweiligen Eigentümern der Grundstücke, die für die Ausführung der Kompensationsmaßnahmen verwendet werden sollen. Der insoweit gegebene Hinweis auf die bereits stattgefundene Kompensation zum Bau der Richtungsfahrbahn Bayreuth der A 70 aus den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts geht insoweit ins Leere, da eine Eingriffsbewertung gem. §§ 14 ff. BNatSchG die tatsächlichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zum Eingriffsbeginn unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung zu Grunde legen muss. Weder der aktuelle Eingriff noch der derzeitige Ausgangszustand noch die jetzige Rechtsgrundlage sind mit dem damaligen Eingriff und der damals erforderlichen Kompensation vergleichbar. Der Eingriff bei der nun festgestellten Verlegungsmaßnahme der A 70 resultiert im Wesentlichen aus der Verlegung der Trasse der A 70 weg vom derzeitigen Bestand in einen naturschutzfachlich hochwertigen Waldbestand, weiter aus umfangreichen Versiegelungen entlang der bestehenden Strecke und aus zusätzlichen Überbauungen durch Seitendeponien entlang der A 70. Hinsichtlich der vom Bayerischen Bauernverband weiter angesprochenen Seitenablagerungen mit lärmschützender

und in drei Abschnitten mit zusätzlicher Blendschutzwirkung ist festzuhalten, dass die Seitendeponie bei Bau-km 105+100 bis 105+615 (RV-Nr. 8.9) zwischen der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) nach Hörlinreuth und der A 70 (Nordseite) liegt. Die GVS liegt zukünftig tiefer als die A 70, somit ist generell eine Böschung zwischen den beiden Straßenkörpern notwendig. Durch die Damm- lage der A 70 ergibt sich z.B. eine ca. 3,40 m hohe Böschung bei Bau-km 105+350. Würde diese Seitendeponie durch eine Lärmschutzwand ersetzt werden, ist abgesehen von den höheren Kosten mit einem ähnlichen Flächenver- brauch zu rechnen, da dann ein zusätzlicher Betriebsweg für die Zugänglichkeit zum Lärmschutzwand-Bauwerk angelegt werden müsste. Die Seitendeponie mit Lärmschutz- und Blendschutzwirkung bei Bau-km 105+200 bis 105+620 (RV-Nr. 8.11.1) liegt auf der Südseite der neuen Autobahntrasse und schirmt das Einzel- anwesen Neuwirtshaus von der Autobahn ab. Die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) und die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) ge- ben die zu wählenden Entwurfparameter vor (siehe Planfeststellungsunterlage1 Kapitel 4.3.3 Seiten 44 und 45). Ebenso wichtig ist es, die Trassierungselemente auf den bestehenden Trassenverlauf abzustimmen und die erforderlichen Halte- sichtsweiten zu berücksichtigen. Aufgrunddessen ist es nicht möglich, die Fahr- bahnen der A 70 näher an die Staatsstraße 2189 heran zu führen. Im Übrigen werden nur die lärmschützenden Seitenablagerungen mit zusätzlicher Blend- schutzwirkung (RV-Nrn. 8.10, 8.11.1 und 8.11.2) auf jeden Fall errichtet, während die übrigen Seitenablagerungen mit lediglich lärmschützender Wirkung (RV-Nrn. 8.1, 8.3, 8.5, 8.6, 8.7 und 8.9) nur dann errichtet werden, wenn bei den hierfür erforderlichen Grundstücken der Grunderwerb auf freiwilliger Basis erfolgreich abgeschlossen werden kann. Aufgrund der lärmtechnischen Berechnung besteht bei den letztgenannten Abschnitten kein Rechtsanspruch auf die Herstellung die- ser Seitendeponien mit Lärmschutzwirkung bzw. kein Anspruch auf Durchfüh- rung von Lärmvorsorgemaßnahmen gemäß den Vorschriften der 16. BimSchV. Auf die sich hierauf beziehenden Ausführungen unter C.3.5.5.1 der Gründe wird insoweit verwiesen.

3.5.8.2.5 Bezirk Oberfranken -Fachberatung für Fischerei-

Für die Ausführung der planfestgestellten Autobahnverlegungsmaßnahme wer- den keine bestehenden Oberflächengewässer ausgebaut oder verlegt. Für die Autobahnoberflächenwasserableitung wird lediglich ein bestehendes Gewässer, und zwar der Markgrafenbrunnenbach, neu profiliert, damit er das in der Regel unverschmutzte Außengebietswasser aus dem Entwässerungsabschnitt 8 (RV- Nr. 3.15) schadlos abführen kann. Insofern werden hier fischereiliche Belange nicht beeinträchtigt.

Im Übrigen erfolgt eine Straßenoberflächenwasserableitung -wie bei der Be- standstrecke der A 70 schon seit jeher- in die bestehenden Gewässer Aubach, Reuthbach und Breitenwieser Graben. Die Fischereifachberatung des Bezirks Oberfranken geht in ihrer Stellungnahme vom 08.02.2019 davon aus, dass in diesen Gewässern mit Vorkommen von Bachforelle, Mühlkoppe, Schmerle und Gründling zu rechnen ist. Das Vorkommen weiterer Fischarten (insbesondere die

der Forellenregion) werden dabei nicht ausgeschlossen. Deren Lebensansprüche sind bei der Umsetzung der Maßnahme zu berücksichtigen.

Aus Sicht der EU-Wasserrahmenrichtlinie -WRRL- ist hier der Flusswasserkörper FWK 2_F089 betroffen. Der Zustand der Fischfauna in diesem Flusswasserkörper -FWK- ist nur mäßig. Deshalb sollten aus fischereifachlicher Sicht Schutzauflagen aufgenommen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu die aus ihrer Sicht notwendigen Regelungen als Auflagen unter A.3.3.2.22 bis A.3.3.2.26 aufgenommen. Eine Schadensersatzregelung wurde jedoch nicht getroffen, da sich dies nach den zivilrechtlichen Regelungen (Verursacherprinzip) richtet und damit nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Eine gesonderte Anhörung der Fischereiberechtigten ist -ebenso wie eine gesonderte Anhörung jedes betroffenen Grundstückseigentümers- nicht erforderlich. Die Anhörung aller Beteiligten erfolgte vielmehr durch die öffentliche Auslegung der Planunterlagen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung.

Im Übrigen erfolgte die technische Ausgestaltung der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, hier also nach den Vorgaben der RAS-Ew bzw. dem Merkblatt DWA-M 153 und entspricht damit dem aktuellen Stand der Technik. Die Berechnung wurde anhand der Vorgaben des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz und des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr (Schreiben OBB-StMUV, Az. IIB2-4400-001/15, 58c-U4401-2016/1-41 vom 15.11.2017) durchgeführt.

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden auch spezielle Vermeidungsmaßnahmen zum Gewässerschutz (Planunterlage 9.3 – Maßnahmenblatt 6 V), insbesondere zur Lagerung von gewässergefährdenden Stoffen und möglichen Stoffeinträgen festgelegt. Die Einhaltung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen wird dabei durch eine externe Umweltbaubegleitung (Maßnahme1 V) sichergestellt.

3.5.9 Sonstige öffentliche Belange

3.5.9.1 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.3.1 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 sichern und/oder zu verlegenden Ver- und Entsorgungsleitungen ist im Erläuterungsbericht -Planunterlage 1 T- enthalten. In Planunterlage 11 T Regelungsverzeichnis- sind die entsprechenden Leitungen unter lfd. Nrn. 4.1 bis 4.21 aufgeführt.

Den Stellungnahmen und den darin enthaltenen Forderungen der beteiligten Träger von Versorgungsleitungen, der Deutschen Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 28.02.2019), der PLEdoc GmbH, Essen (Schreiben vom 07.12.2019 Az. 20181200526), der Bayernwerk Netz GmbH (Schreiben vom 05.02.2019 Az. BAGE-KCKu), des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Lindauer Gruppe (Schreiben vom 04.01.2019 Az. 6153-002660) sowie der Licht- und Kraftwerke Helmbrechts GmbH (E-Mail vom 18.02.2019) wurde durch Aufnahme der Nebenbestimmungen unter A.3.1.1 bis A.3.1.5 Rechnung getragen.

Die Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH sind dabei in den festgestellten Planunterlagen (Planunterlage 11, lfd. Nrn. 4.7, 4.9, 4.10, 4.11 und 4.14 RV) vollständig erfasst.

Mit der in A.3.1.2 enthaltenen Regelung ist sichergestellt, dass die unter RV-Nr. 4.17 beschriebene Gasleitung DN 300 einschließlich des vorhandenen Mantelrohres im Zuge der Baumaßnahme unberührt bleibt, und somit keine Änderungen oder Anpassungen durchgeführt werden müssen.

Mit den umfangreichen Regelungen in A.3.1.3 wurde der Stellungnahme der Bayernwerk Netz GmbH, Bamberg, vom 05.02.2019 Az. BAGE-KCKu umfassend entsprochen. Die vorgeschlagenen Berichtigungen und Ergänzungen zu den im Planfeststellungsabschnitt vorhandenen Versorgungsleitungen werden im Zuge der Bauausführung berücksichtigt.

Mit der Auflage A.3.1.4 werden die im Verfahren geäußerten Belange des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Lindauer Gruppe (Stellungnahme vom 04.01.2019) berücksichtigt.

Die Licht- und Kraftwerke Helmbrechts GmbH haben hinsichtlich ihrer in RV-Nrn. 4.3 und 4.19 beschriebenen Gasversorgungsleitungen keine Einwendungen geäußert. Eine Benachrichtigung über den zeitlichen Ablauf der Baumaßnahme wird entsprechend Auflage A.3.1.5 dennoch erfolgen.

3.5.9.2 Denkmalschutz

Die unter Teil A Ziffern 3.6.2.1 bis 3.6.2.6 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflagen tragen der Stellungnahme des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege, München, vom 28.02.2019 Az. P-2010-3338-3_S2) 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.

Die unter A.3.6.2.1 enthaltene Auflage entspricht der gemeinsamen Abstimmung über das weitere Vorgehen hinsichtlich der bereits erfassten und ggf. zusätzlich noch vorhanden Centsteine im Bereich des ehemaligen Grenzverlaufs zwischen den Herrschaftsgebieten Grafschaft Thurnau und der Markgrafschaft Brandenburg-Bayreuth. Diese Auflage berücksichtigt ebenfalls die im Anhörungsverfahren abgegebene Äußerung vom 09.01.2019 der Einwenderin P 6.

3.5.9.3 Staatliches Bauamt Bayreuth

Mit den unter A.3.6.3.1 und A.3.6.3.2 aufgenommenen Auflagen wurde Forderungen und Hinweisen des Staatlichen Bauamtes Bayreuth als beteiligtem Straßenbaulastträger der vom Autobahnausbauvorhaben auch betroffenen St 2189 gemäß dem Ergebnis der Verhandlung im Erörterungstermin entsprochen.

Zusätzlich ist zur Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes Bayreuth vom 22.02.2019 Az. S23.43541-A 70/St2189 noch auszuführen, dass die Trenninseln in den Ästen der Kreisverkehrsplätze nach den Vorgaben des gültigen Merkblatts für die Anlage von Kreisverkehrsplätzen konstruiert wurden und insoweit ausreichend Platz für die Aufstellung von Verkehrszeichen sowohl am Inselkopf als auch in Längsrichtung aufweisen.

Die für die vorgesehenen Baumaßnahmen an der St 2189 erforderliche Verwaltungsvereinbarung mit dem Staatlichen Bauamt Bayreuth wird rechtzeitig vor Bauausführung mit der Technischen Verwaltung der Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth, abgeschlossen.

Der in der Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes Bayreuth angeführte Baukm 1+300 betrifft nicht den Anschlussbereich des Lagerplatzes der Autobahndirektion Nordbayern. Im angegebenen Bereich befindet sich lediglich ein Parkplatz neben der Staatsstraße 2189. Technische Unzulänglichkeiten hinsichtlich seiner Anbindung an die St 2189 sind hier nicht erkennbar.

3.5.9.4 Belange des Landkreises Kulmbach und des Landratsamtes Kulmbach

Zu den Stellungnahmen des Landratsamtes Kulmbach vom 28.02.2019, vom 27.05.2019 und vom 23.12.2019 wird noch Folgendes festgestellt:

Die Äußerungen der Fachstellen des Landratsamtes sowie der beteiligten Gemeinden, insbesondere des Marktes Thurnau (siehe hierzu im Folgenden unter C.3.5.9.5), wurden entsprechend gewürdigt und insoweit bei der Entscheidung berücksichtigt. Auf die Behandlung der Themenkomplexe Planrechtfertigung, Naturschutz, Immissionsschutz und wasserwirtschaftliche Belange unter C.3.4, C.3.5.3, C.3.5.4, C.3.5.5, C.3.5.6 und C.3.5.7 wird insoweit Bezug genommen.

Besonders hingewiesen wird auch auf die von mehreren Beteiligten bemängelten Themenbereiche Ausgestaltung der vorgesehenen Einzelmaßnahmen, insbesondere der Ausgestaltung der Kreisverkehre an der AS Thurnau-Ost, auf die Führung der künftigen Gemeindeverbindungsstraße nach Hörlinreuth sowie auf die Trassierung der zu verlegenden St 2189. Hierzu wird besonders auf die entsprechenden Ausführungen unter C.3.5.4, C.3.5.4.1, C.3.5.4.2 und C.3.5.4.3 verwiesen.

Hinsichtlich der im Verfahren angesprochenen Gefahr von Falschfahrern am nördliche Kreisverkehr der AS Thurnau-Ost in Richtung GV-Straße nach Hörlinreuth hat die Autobahndirektion Nordbayern zugesagt, ca. bei Bau-km 105+570 an der verlegten GV-Straße nach Hörlinreuth (RV-Nr. 1.16) an der dortigen Abzweigung des öffentlichen Feldweges RV-Nr. 1.18 einen ausreichend bemessenen Wendepplatz anzulegen, der Falschfahrern, die den Kreisverkehr an der falschen Ausfahrt verlassen haben, eine Wendemöglichkeit bereitstellt, ohne erst bis nach Hörlinreuth zu fahren. In diesem Bereich der Wendemöglichkeit kann zusätzlich auch die künftige Bushaltestelle für Hörlinreuth angeordnet werden, soweit dies mit dem zuständigen Träger des öffentlichen Personennahverkehrs entsprechend vereinbart wird. Die hierzu notwendigen Regelungen wurden unter A.3.6.4.1 und 3.6.4.2 als Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Sie berücksichtigen insoweit entsprechende Forderungen des Landkreises Kulmbach und des Marktes Thurnau sowie der Bewohner von Hörlinreuth (Einwender P 1 bis P 4) sowie weiterer privater Einwender (z. B. Einwender P 10) im Anhörungsverfahren, zumindest in Teilbereichen. Soweit allerdings den entsprechenden Forderungen nicht nachgekommen wurde, wird zur Begründung auf die vorstehend zitierten Passagen unter C.3.5.4.1 bis C.3.5.4.3 verwiesen.

3.5.9.5 Belange des Marktes Thurnau

Neben den Auflagen A.3.6.4.1 und A.3.6.4.2, die auch im Interesse des Marktes Thurnau aufgenommen wurden (siehe vorstehende Ausführungen unter C.3.5.9.4), wurden mit den Auflagen A.3.6.5.1, A.3.6.5.2 und A.3.6.5.3 zusätzlich entsprechende Forderungen des Marktes Thurnau in seinen Stellungnahmen vom 15.02.2019 und vom 27.11.2019 berücksichtigt. Damit ist eine entsprechende Koordinierung der Bauarbeiten mit evtl. Änderungsmaßnahmen an gemeindlichen Ver- und Entsorgungseinrichtungen gewährleistet. Hierzu ist seitens des Vorhabenträgers vorgesehen, mit dem Markt Thurnau bzw. den Marktwerken Thurnau im Zuge der Ausführungsplanung bezüglich der Verlegungsmaßnahmen und der Kostenübernahme hierfür ein Abstimmungsgespräch zu führen. Gleiches gilt für den Wasserhochbehälter der Marktwere Thurnau. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang allerdings auf die Tatsache, dass die Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen im Straßengrund ausschließlich privatrechtlich geregelt ist und sich damit die Rechtsverhältnisse bei Änderungsmaßnahmen und die hierdurch veranlassten Kostenregelungen ebenfalls privatrechtlich zu regeln sind. Sie sind somit nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die Auflage A.3.6.5.2 stellt sicher, dass im Zuge der Baumaßnahme entstandene Schäden an gemeindlichen Straßen und Wegen zuverlässig festgestellt und beseitigt werden.

Zu der vom Markt Thurnau weiter angesprochenen P+R-Anlage an der AS Thurnau-West ist festzustellen, dass die bereits derzeit bestehende Anlage nach Feststellung des Vorhabenträgers ausreichende Kapazitäten aufweist, so dass der Bau einer weiteren P+R-Anlage an der Anschlussstelle Thurnau-Ost zum jetzigen Zeitpunkt für nicht erforderlich gehalten wird. Sollte sich die Situation an der AS Thurnau-West wider Erwarten zukünftig deutlich verschlechtern, so könnte auch noch zu einem späteren Zeitpunkt -unabhängig von diesem Planfeststellungsverfahren- eine zusätzliche P+R-Anlage an der vorgeschlagenen Stelle geplant und nachgerüstet werden.

Nach den bisherigen Kenntnissen des Vorhabenträgers und des von ihm seit längerer Zeit beauftragten geotechnischen Ingenieurbüros über die Rutschungen und den Rutschhangbereich allgemein ist zu erwarten, dass die Staatsstraße 2189 standsicher und damit in ihrem Bestand auch langfristig nicht gefährdet ist. Derzeit wird der gesamte Bereich des Rutschhangs mehrmals täglich tachymetrisch überwacht und das Bodengutachten für die Verlegung der Trasse erstellt. Neue Erkenntnisse über die St 2189 würden dann in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der Ausgestaltung der Kreisverkehre an der AS Thurnau-Ost, der künftigen Führung der GV-Straße nach Hörlinreuth, der Verlegung der St 2189 sowie der Auswirkungen auf den ÖPNV wird auf die Ausführungen unter C.3.5.3, C.3.5.4, C.3.5.4.1, C.3.5.4.2 und C.3.5.4.3 sowie hinsichtlich des Lärm- und Immissionsschutzes auf die Ausführungen unter C.3.5.5 verwiesen.

3.5.9.6 Belange der Gemeinde Neudrossenfeld

Die in der Stellungnahme der Gemeinde Neudrossenfeld vom 18.02.2019 enthaltene Anregung, die straßenabgewandten Flächen der vorgesehenen Seitenablagerungen insektenfreundlich zu gestalten und zu unterhalten, ist in der Planung der festgelegten Gestaltungsmaßnahmen 8 G (Ansaat von Gebietsheimischen Landschaftsrasen "Regio-Saatgut") und 10 G (Sukzession auf Rohbodenstandorten) bereits berücksichtigt.

3.6 Private Einwendungen

3.6.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:

3.6.1.1 Flächenverlust, Existenzgefährdung

Der gesamte Flächenbedarf für das planfestgestellte Autobahnverlegungsvorhaben vorhaben beträgt rd. 38,8 ha. Dabei kommt es zu einer Neuversiegelung von ca. 12,6 ha. Weiterhin werden Wald- und Offenland-Flächen auf ca. 22,2 ha überbaut. Eine zeitlich vorübergehende Beeinträchtigung von Biotopen von mindestens mittlerer Wertigkeit erfolgt auf ca. 8,8 ha, zusätzlich erfolgt eine solche zeitliche Beeinträchtigung auf ca. 13,7 ha Acker und Intensivgrünland.

Die durch die planfestgestellte Verlegung der A 70 aus dem vorhandenen Rutschhangbereich bei Thurnau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum zählen in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen; sie wurden insbesondere bei der Frage, ob und wie die Maßnahme gebaut und ausgestaltet wird, berücksichtigt. Eine schonendere Trassierung zur Verringerung der Grundinanspruchnahme oder anderer Auswirkungen ist wegen des Vorranges anderer Belange nicht möglich bzw. unter Abwägung aller dafür und dagegen sprechenden Gesichtspunkte nicht gerechtfertigt.

Das planfestgestellte Autobahnverlegungsvorhaben ist auf der nunmehr dafür vorgesehenen Trasse einschließlich der damit verbundenen Folge- und Begleitmaßnahmen und des hierfür konkret vorgesehenen landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes in einer Größenordnung von 1.645.052 Wertpunkten erforderlich. Das bedeutet gleichzeitig, dass der damit verbundene Flächenbedarf aus Grundstücken Privater in dem dargestellten Ausmaß notwendig ist.

Die Belange privater Betroffener, insbesondere wegen des Eingriffs in das Eigentum, wurden im Rahmen der erhobenen Einwendungen gewürdigt und in die Abwägung eingestellt. Insgesamt sind diese Belange nicht in einem Maße betroffen, dass ein Absehen von dem Vorhaben gerechtfertigt wäre. Schließlich wurde auch dem Faktor Landwirtschaft sowohl als allgemeinem öffentlichen Belang als auch bezüglich der einzelnen Landwirte große Beachtung geschenkt, wobei nicht verkannt wurde, dass gerade im Bereich der Auswahl der Ausgleichsflächen erhebliche Kollisionen mit dem verständlichen Wunsch der Landwirtschaft nach Erhalt ihrer land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen auftraten. Diese wurden im vorliegenden Fall allerdings -abweichend von der rechtlich zulässigen und üblichen Verfahrensweise- dadurch berücksichtigt, dass seitens des Vorhabenträgers bei Vorliegen entsprechender Einwendungen des Grundstückseigentümers gegen die Heranziehung seines Grundstücks für die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen auf die Inanspruchnahme verzichtet wurde. Letztlich waren jedoch Defizite in allen Bereichen der eingangs geschilderten Zielsetzung als nachrangig einzuordnen.

Das Vorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehender Grundstücksflächen nicht zu verwirklichen. Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentli-

chen 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 der vorgesehenen Autobahnverlegungsmaßnahme 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, Bewirtschaftungserschwernisse, Flächenausgleich durch Bereitstellung von Ersatzland, Übernahme von Restgrundstücken, Leistung von Umwegeentschädigungen usw.) sind mit Ausnahme der Frage einer geltend gemachten und belegten Existenzgefährdung grundsätzlich nicht Gegenstand dieser straßenrechtlichen Planfeststellung. Sie sind vielmehr in aller Regel erst im anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu klären. Alle sich darauf beziehenden Forderungen und Einwendungen waren daher in diesem Verfahren zurückzuweisen bzw. für erledigt zu erklären.

Bei der Nebenbestimmung A.3.7.1 handelt es sich somit auch nicht um eine echte Auflage, sondern lediglich um einen Hinweis auf die enteignungsrechtliche Verpflichtung, sich ergebende unwirtschaftliche Restflächen mit zu erwerben. Erst im Grunderwerbsverfahren kann auch verbindlich entschieden werden, ob eine Restfläche unwirtschaftlich ist oder nicht.

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 einzelne Betriebe nur allgemein geltend gemacht haben, die vorhabenbedingte Landinanspruchnahme betreffe ihren landwirtschaftlichen Betrieb in existenzieller Weise und sie könnten deshalb keinerlei Grundflächen für die Verwirklichung der Maßnahme entbehren, ohne dafür überprüfungsfähige Daten oder sonstiges belastbares Zahlenmaterial vorzulegen, konnte dies nicht als stichhaltige Einwendung im Sinne der Prüfung des Eintretens einer möglichen Existenzgefährdung zugrunde gelegt werden. Insoweit wurde in derartigen Fällen davon ausgegangen, dass es in Folge der notwendigen Flächeninanspruchnahme beim Bau 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 es 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 Bewirtschafterfamilie und eine Eigenkapitalbildung ermöglicht, die eine längerfristige Betriebsentwicklung gewährleistet.

Nach der Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, NVVwZ 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 von betroffenen Land- und Forstwirten 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 Verlegungsmaßnahme der A 70 aus dem Rutschhangbereich bei Thurnau heraus kommen wird. Doch selbst dann, wenn es durch die Verlegungsmaßnahme der A 70 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.

3.6.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentscheidung. Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d.h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann -mit der gebotenen Rücksichtnahme- im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden.

3.6.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges und demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (wie Grundverluste etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

Bei der Nebenbestimmung A.3.7.1 handelt es sich somit auch nicht um eine echte Auflage, sondern lediglich um einen Hinweis auf die enteignungsrechtliche

Verpflichtung, sich ergebende unwirtschaftliche Restflächen zu erwerben. Erst im Grunderwerbsverfahren kann letztlich verbindlich entschieden werden, ob eine Restfläche unwirtschaftlich ist oder nicht. Insoweit wird zusätzlich auf die vorstehenden Ausführungen unter C.3.6.1.1 verwiesen.

3.6.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (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 Autobahnverlegungsvorhabens 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.

3.6.1.2.3 Umwege

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

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

§ 8 a Abs. 4 FStrG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen.

Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer

bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten. Die Erschließung der Grundstücke wird aber auf jeden Fall sichergestellt.

3.6.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

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

Die Straßenbepflanzung gehört zum Zubehör einer Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayer. Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gem. Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 4 FStrG bzw. Art. 17 Abs. 4 BayStrWG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, Kommentar zum BayStrWG, Loseblattsammlung, Stand 15.09.2011, Art. 17 Rdnr. 54 bzw. Marschall, Kommentar zum FStrG, 6. Aufl. 2012, § 8a Rd.Nr. 40).

3.6.2 Einzelne Einwender

Soweit auf die Einwendungen der privaten Betroffenen nicht bereits bei den Themenbereichen Planrechtfertigung, Ausbaustandard einschließlich der Begleitmaßnahmen, Naturschutzbelange und hier insbes. die Ausgestaltung des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes, Lärmschutzbelange sowie Einwendungen und Forderungen zur Flächeninanspruchnahme durch das Bauvorhaben (siehe vorstehend unter Teil C.3.6.1 der Gründe) eingegangen wurde, ist im Einzelnen noch folgendes zu bemerken:

3.6.2.1 Eigentümer von vorgesehenen Kompensationsmaßnahmenflächen

Hierzu wird auf die umfassenden Ausführungen unter Ziffern C.3.5.6.5.1 bis C.3.5.6.5.4 zur naturschutzrechtlichen Kompensation sowie unter Ziffer C.3.5.8.1 und C.3.5.8.2 zu den fachlichen Belangen der Landwirtschaft verwiesen. Unter Einbeziehung dieser Bewertungen wurde gemäß der Auflage A.3.3.2.2 auf einen Teil der geplanten Kompensationsmaßnahmen verzichtet. Dies betrifft die Grundstücke Fl.-Nrn. 186, 188, 189, 190 und 191 der Gem. Langenstadt, das Grundstück Fl.-Nr. 1123/0 der Gem. Limmersdorf III, die Grundstücke Fl.Nrn. 560 der Gem. Menchau und Fl.-Nr. 1431 der Gem. Azendorf, die Grundstücke Fl.-Nrn. 47, 50, 77, 78, 79, 80, 80/2, 82, 82/2, 83 (Teilfläche) und 88 der Gemarkung Felkendorf, das Grundstück Fl.-Nr. 175 der Gemarkung Felkendorf sowie das Grundstück Fl.-Nr. 364/1 der Gem. Felkendorf. Mit dem Entfall der auf diesen Grundstücken vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen 16 A (weitgehend), 19 A, 20 A, 27 A (weitgehend), 28 A und 29 A wurde den entsprechenden Einwendungen der Grundstückseigentümer und zusätzlich der Pächter, und zwar den Einwendern P 4, P 5, P 7, P 8, P 11, P 12, P 14, P 17, P 18 und P 19 Rechnung getragen.

3.6.2.2 Pächter von vorgesehenen Kompensationsmaßnahmenflächen

Soweit im Anhörungsverfahren lediglich Pächter von vorgesehenen Kompensationsmaßnahmenflächen Einwendungen erhoben haben, ohne dass gleichzeitig auch die jeweiligen Eigentümer hiergegen Einwendungen erhoben haben, werden die Einwendungen der Pächter jeweils zurückgewiesen. Hierzu wird zunächst ebenfalls auf die umfassenden Ausführungen unter Ziffern C.3.5.6.5.1 bis C.3.5.6.5.4 zur naturschutzrechtlichen Kompensation sowie unter Ziffer C.3.5.8.1 und C.3.5.8.2 zu den fachlichen Belangen der Landwirtschaft verwiesen. Das landschaftspflegerische Kompensationskonzept wurde von den beteiligten Fachbehörden als sinnvoll, fachlich geeignet und ausreichend bewertet. Insoweit begegnet es seitens der Planfeststellungsbehörde, insbesondere hinsichtlich der Auswahl von fachlich geeigneten Flächen für die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen keinen Bedenken. Die hierfür vorgesehenen Grundstücksflächen sollen daher weiterhin vom jeweiligen Eigentümer, der die umfassende Verfügungsgewalt über diese Grundstücke hat, in freihändigen Grunderwerbsverhandlungen erworben werden. Insoweit wird auf die Inanspruchnahme dieser Grundstücke für das Kompensationskonzept nicht verzichtet. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch sachgerecht. Eine Weigerung des Pächters würde anderenfalls dazu führen, dass der Eigentümer als Inhaber des Eigentumsrechts nach Art. 14 GG nicht mehr frei über sein Eigentum verfügen könnte, nur weil sich der lediglich Benutzungsberechtigte dagegen ausspricht. In den vorliegenden Fällen, in denen lediglich Grundstückspächter gegen die Inanspruchnahme Ihrer Pachtflächen für das Kompensationskonzept Einwendungen erhoben haben, wurden auch keine sonstigen Umstände (z. B. das Vorliegen langfristiger Pachtverträge) vorgetragen, die den Pächter quasi in den Status eines Eigentümers aufwerten würden. Die sich hieraus für den Pächter ergebenden

Nachteile müssen dann ggf. im Wege der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen ausgeglichen werden. Im vorliegenden Fall betrifft dies die für Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Grundstücke Fl.-Nrn. 129, 130, 131 und 132 der Gem. Langenstadt, auf denen die beiden (Teil-) Aufforstungsmaßnahmen 16 A vorgenommen werden sollen, sowie das Grundstück Fl.-Nr. 81 der Gemarkung Felkendorf, auf dem ein Teil der Maßnahme 27 A ausgeführt werden soll. Letzteres steht bereits im Eigentum der Autobahndirektion Nordbayern, ebenso wie das Grundstück Fl.-Nr. 129 der Gemarkung Langenstadt. Die sich auf diese Grundstücke beziehenden Einwendungen der Pächter Einwender P 15 und P 17 werden deshalb zurückgewiesen.

3.6.2.3 Einwender P 1.1 bis P 1.4

Hinsichtlich der Einwendungen von Bürgern des Ortsteils Hörlinreuth des Marktes Thurnau ist in Bezug auf die befürchteten Falschfahrer in Richtung Hörlinreuth festzustellen, dass gemäß den Auflagen unter A.3.6.4.1 und A.3.6.4.2 nunmehr im Bereich der neuen GV-Straße nach Hörlinreuth die Einrichtung einer Wendemöglichkeit und einer Bushaltestelle festgelegt ist. Der Einwendung wird insoweit Rechnung getragen.

Zur künftigen Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter C.3.6.1.1 und 3.6.1.2.3 verwiesen und -soweit es die künftige Anbindung von Hörlinreuth im Allgemeinen betrifft- auf die Ausführungen unter C.3.5.3. und C.3.5.4.1.

Somit sind von den Landwirten aus Hörlinreuth, die südlich der neuen Trasse der A 70 ihre landwirtschaftlich genutzten Grundstücke anfahren müssen, gewisse Umwege in Kauf zu nehmen. Es muss künftig über die Gemeindeverbindungsstraße und dann über den nördlichen und südlichen Kreisverkehr der Anschlussstelle Thurnau Ost auf die Staatsstraße 2189 bis zu den jeweiligen Grundstücken gefahren werden. Damit ist eine Verlängerung der Fahrbeziehung von maximal 1500 m gegenüber der heutigen Situation verbunden. Umwege von bis zu 2 km werden nach der einschlägigen Rechtsprechung zum Entschädigungsrecht noch als zumutbar angesehen. Eine Zufahrt zu den einzelnen Flurstücken wird im Rahmen der Ausführungsplanung vorgesehen (siehe hierzu auch Auflagen A.3.5.1 und A.3.5.2).

Die östlich gelegenen Grundstücke sind weiterhin wie bisher durch den zu verlegenden öffentlichen Feld- und Waldweg RV-Nr. 1.18 angebunden.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in den gesonderten Grunderwerbsverhandlungen bzw. Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Der Abschnitt der zu verlegenden St 2189 zwischen dem südlichen Kreisverkehrsplatz bei der AS Thurnau-West und Neuwirtshaus ist mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 6,50 m geplant. Somit wird aufgrund der geringen verkehrlichen Belastung der Staatsstraße (Prognose der maßgebenden stündlichen Verkehrsbelastung am Tag für das Jahr 2035: 88 Kfz pro Stunde bzw. 1.500 Fahrzeuge pro Tag) nicht mit erheblichen Verkehrsbehinderungen durch landwirtschaftliche Maschinen zu rechnen sein.

Die derzeitige Wegeverbindung zum Ortsteil Limmersdorf, die für Fußgänger und Radfahrer am vorteilhaftesten ist, führt von Hörlinreuth entlang der GVS über die Brücke an der AS Thurnau Ost durch das neue Gewerbegebiet Thurnau-Ost nach Limmersdorf (Dauer ca. 45 min zu Fuß). Zukünftig ist es genauso möglich, entlang der GVS über den Kreisverkehr Nord der AS Thurnau-Ost und die neue Brücke über die A 70 auf die Südseite der A 70 zu gelangen, und von dort aus den vorstehend beschriebenen Weg weiter zu gehen. Die Gesamtdauer der zu gehenden Wegestrecke ist annähernd gleich wie vorher. Die Wegeverbindung zwischen Thurnau und Limmersdorf wird weiterhin durch die Limmersdorfer Straße (Kreisstraße KU 17) und den Radweg westlich des Breitenwiesergrabens aufrechterhalten.

Zum Problembereich Lärmschutz wird auf die umfangreichen Ausführungen unter C.3.5.5.1 bis C.3.5.5.1.5 verwiesen.

3.6.2.4 Einwender P 2 und P 3

Der Einwender P 2 ist Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 269 der Gemarkung Berndorf, der Einwender P 3 Pächter dieses Grundstücks. Der Flächenbedarf aus diesem Grundstück ist bedingt durch die Verbreiterung des Fahrbahnquerschnitts der A 70 auf die Regelbreite von 31 m und die damit verbundenen Anpassungsmaßnahmen. Konkret werden hier Flächen für die Fahrbahn, für die Böschung, für die Entwässerungsmulde sowie für den Entwässerungsgraben benötigt. Zusätzlich muss die Lage des öffentlichen Feld- und Waldweges lfd. Nr. 1.4 RV angepasst werden. Um die Bauarbeiten ausführen zu können, ist darüber hinaus eine Fläche für die vorübergehende Inanspruchnahme dieses Grundstücks ausschließlich während der Bauzeit vorgesehen. Die derzeitige Größe des Grundstücks beträgt 10.231 m². Zukünftig verfügt der Eigentümer bzw. sein Pächter über eine verbleibende Fläche von 7.928 m². Diese ist nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde weiterhin für eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche Nutzung geeignet. Eine Verschiebung der Planung aus dem betroffenen Grundstück heraus ist nicht möglich, da dies eine Verlängerung des Planungsabschnitts mit Neubau mehrerer Brückenbauwerke und den Neubau der gesamten Anschlussstelle Thurnau West bedingen würde. Zusätzlich würde die Autobahntrasse näher an die Wohn- und Landwirtschaftsgebäude von "Quartier" und "Wiesenmühle" heranrücken, mit den sich daraus ergebenden Flächenverlusten auf den dazugehörigen Grundstücken Fl.-Nrn. 263 und 281 der Gemarkung Berndorf, die im Eigentum des Einwenders P 3 stehen. Der Einwender P 3 ist

auch Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 280 der Gem. Berndorf. Der Flächenbedarf aus den Grundstücken Fl.-Nrn. 263 und 281 ist in erster Linie für die Herstellung der in RV-Nr. 8.7 beschriebenen Seitendeponie vorgesehen, die nur zur Ausführung kommt, wenn der dafür erforderliche Grunderwerb auf freihändiger Basis zustande kommt. Eine gesonderte Regelung seitens der Planfeststellungsbehörde war hierzu nicht zu treffen. Die nordseitigen Dammböschungen der vorgesehenen Seitendeponien werden mit einer extensiven gebietsheimischen Landschaftsrasenmischung ("Regio Saatgut") frei von Ackerunkräutern angesät. Zur Einbindung in das Landschaftsbild und als Beitrag zur Artenvielfalt sind in dieser Mischung auch blühende Kräuter enthalten. Die endgültige Lage der zu errichtenden Wildschutzzäune wird erst in der Ausführungsplanung festgelegt.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in den sich erst daran anschließenden gesonderten Grunderwerbsverhandlungen bzw. Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

3.6.2.5 Einwender P 9

Der Einwender P 9 ist Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 1038 der Gemarkung Limmersdorf III, auf dem sich das Anwesen Neuwirtshaus 1 befindet. Zur künftigen Lärm- und Schadstoffbelastung dieses Anwesens wird auf die sich hierauf beziehenden Ausführungen unter C.3.5.5.1 und hier insb. auf die Ausführungen unter C.3.5.5.1.4 sowie auf die Ausführungen unter C.3.5.5.2 und die unter A.3.4.4 aufgenommene Auflage verwiesen. Weitergehende Lärmschutzvorkehrungen bzw. Vorkehrungen gegen die vom Autobahnverkehr herrührende Abgasbelastung waren zum Schutz des Einzelanwesens Neuwirtshaus 1 nicht zu treffen.

Die unter A.3.7.3 und A.3.7.4 aufgenommenen Auflagen berücksichtigen zwei Forderungen des Einwenders bezüglich der Feststellung des derzeitigen Zustandes des Anwesens Neuwirtshaus 1 selbst und des zu diesem Anwesen gehörenden ca. 18 m tiefen privaten Brauchwasserbrunnens im Wege einer Beweissicherungsmaßnahme, um später evtl. baubedingte Schäden und Beeinträchtigungen feststellen und ermitteln zu können, um eine vom Vorhabenträger evtl. zu leistende Entschädigung auch beziffern zu können.

Aus geologischer Sicht und durch die Vielzahl der durch Aufschlussbohrungen gewonnenen Erkenntnisse kann mit einem sehr hohen Wahrscheinlichkeitsgrad eine Beeinträchtigung sowohl des Anwesens Neuwirtshaus 1 selbst als auch des zugehörigen Tiefbrunnens ausgeschlossen werden. Wenn der Tiefbrunnen, wie vom Einwender dargestellt, eine Tiefe von ca. 18 m aufweist, müsste sich dessen Sohle demnach bei ca. 401 m üNN befinden. Die neue Trasse der A 70 schneidet allerdings nur ca. 6 m in das vorhandene Gelände ein. Sollte es wider Erwarten dennoch zu einer signifikanten Veränderung, also einem deutlichen Absinken des Grundwasserspiegels als Folge der Trassenverschiebung der A 70 kommen,

so wird dies vom Vorhabenträger im Rahmen einer Entschädigung oder durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen. Dies ist allerdings nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Das vom Vorhabenträger beauftragte geotechnische Ingenieurbüro hat anlässlich des Erörterungstermins aus geologischer Sicht festgestellt, dass sich durch die Autobahnverlegung für das Anwesen Neuwirtshaus 1 keine Nachteile ergeben. Vielmehr sei davon auszugehen, dass sich hinsichtlich der geologischen Situation im derzeitigen Rutschhangbereich durch die Verlegung der A 70 und die damit einhergehende Entlastung dieses Hangbereiches zukünftig sogar eine Verbesserung der derzeitigen Verhältnisse einstelle.

Unter Berücksichtigung der mit Auflage A.3.4.4 angeordneten Erhöhung der Seitendeponie im Bereich Neuwirtshaus kann auch festgestellt werden, dass künftig eine Blickbeziehung zwischen dem Anwesen Neuwirtshaus und dem fließenden Verkehr einschl. Lkws nicht möglich ist. Die Einschnittstiefe im Bereich Neuwirtshaus beträgt über 6 m, wobei die maximale Einschnittstiefe 7,4 m beträgt.

Die vorhandene Stützmauer und das Gelände am Anwesen Neuwirtshaus liegen im Zuständigkeitsbereich des Staatlichen Bauamts Bayreuth als Baulastträger der St 2189.

Soweit der Einwender den Auszug des Vormieters des Anwesens und mögliche finanzielle Einbußen wegen Nichtvermietung des Anwesens angesprochen hat, so handelt es sich dabei um Entschädigungsfragen, die nicht in diesem Planfeststellungsverfahren, sondern in dem anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren einer Regelung zuzuführen sind. Hierzu kann allerdings festgestellt werden, dass bei einem Wohnanwesen, dass von einer Straßenbaumaßnahme betroffen ist, eine entschädigungspflichtige Beeinträchtigung des Verkehrswertes des Anwesens in der Regel nicht gegeben ist, wenn die künftige Lärm- und Abgasbelastung nicht über die maßgeblichen Grenzwerte, die für eine Lärmvorsorge gelten, ansteigt. Im vorliegenden Fall ergeben sich für das Anwesen Neuwirtshaus keine Ansprüche auf Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen.

3.6.2.6 Einwender P 13

Die von den Einwendern genannten Grundstücke werden teilweise für die Verwirklichung der Baumaßnahme benötigt. Eine Alternativlösung, die die Grundstücke der Einwender weniger in Anspruch nehmen würde, ohne dabei gleichzeitig Grundstücke anderer privater Betroffener nicht mindestens im gleichen Umfang in Anspruch zu nehmen, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Soweit durch die Grundstücksinanspruchnahme unwirtschaftliche Restflächen entstehen, werden diese mit erworben (siehe Auflagen A.3.7.1 und A.3.7.2). Über Entschädigungsforderungen wird

jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in den gesonderten Grunderwerbsverhandlungen bzw. Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Zu einer evtl. Umwegeentschädigung wird auf die Ausführungen unter C.3.6.1.1 bzw. C.3.6.2.3 verwiesen. Erforderliche neue Grundstückszufahrten, auch für verbleibende Restgrundstücke, werden gemäß Auflagen A.3.5.1 und A.3.5.2 im Zuge der Bauausführung im Benehmen mit den betroffenen Landwirten festgelegt.

3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen Straßen und Wege (Autobahnen, Staatsstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen, Ortstraßen, Feld- und Waldwege) folgen aus § 2 Abs. 2 und Abs. 6 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 oder Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen, der für unerhebliche Änderungen eine Widmungsfiktion vorsieht.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus den Planunterlagen Nr. 5, 11 T und 12. Die betroffenen Straßen-/Wegeabschnitte sind dort detailliert beschrieben und dargestellt. Die Widmungen entsprechen jeweils der im Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11 T) angegebenen Verkehrsbedeutung.

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 (Gewährleistung einer dauerhaft standfesten und leistungsfähigen Autobahnbetriebsstrecke) erscheinen in ihrer Gesamtheit als für das Allgemeinwohl unverzichtbar.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen zwingendes Recht sind nicht ersichtlich. Gesetzliche Optimierungsgebote sind beachtet worden. Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit (regelkonform, sicher und bedarfsgerecht) gegenüber der planfestgestellten Verlegungstrasse der A 70 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 Sofortige Vollziehbarkeit

Bei der Verlegung der A 70 aus dem Rutschhangbereich bei Thurnau heraus 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 7 der Entscheidung wird verwiesen.

Zur Begründung des Sofortvollzuges im öffentliche Interesse gemäß § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO wird auf die eingehenden Erläuterungen der besonderen Dringlichkeit der Autobahnverlegungsmaßnahme unter Teil C Ziffer 3.4.2 Bezug genommen und darauf verwiesen. Daraus geht hervor, dass der derzeitige (Weiter-) Betrieb der A 70 auf der Bestandsstrecke nur aufgrund einer ständigen Beobachtung der Untergrundverhältnisse und eines besonderen Monitoring- und Alarmplanungskonzeptes aufrecht erhalten bleiben kann. Eine Verschlechterung der Situation, die auch eine unverzügliche Sperrung der Strecke zur Folge haben kann, kann jederzeit eintreten. Der genaue weitere Verlauf der Hangrutschung lässt sich nicht sicher vorhersagen. Eine adäquate dauerhafte Umleitungsstrecke

steht nicht zur Verfügung. Aus diesen Gründen 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 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.

5 Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG.

Von der Zahlung einer Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG befreit. Auslagen werden nicht erhoben.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung 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.

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.

Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit:

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraßenverlegungsmaßnahme, für die gemäß Teil A Nr. 7 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 A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen können demnächst sowohl bei der Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth, als auch beim Markt Thurnau, bei der Gemeinde Neudrossenfeld sowie bei der Verwaltungsgemeinschaft Kasendorf eingesehen werden.

Bei den genannten Gemeinden werden diese Unterlagen demnächst auch ausgelegt werden. Zeit und Ort dieser Auslegung werden in den betreffenden Gemeinden jeweils ortsüblich bekannt gemacht. Diese Auslegung hat jedoch keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsmittelfrist, soweit der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt worden ist.