

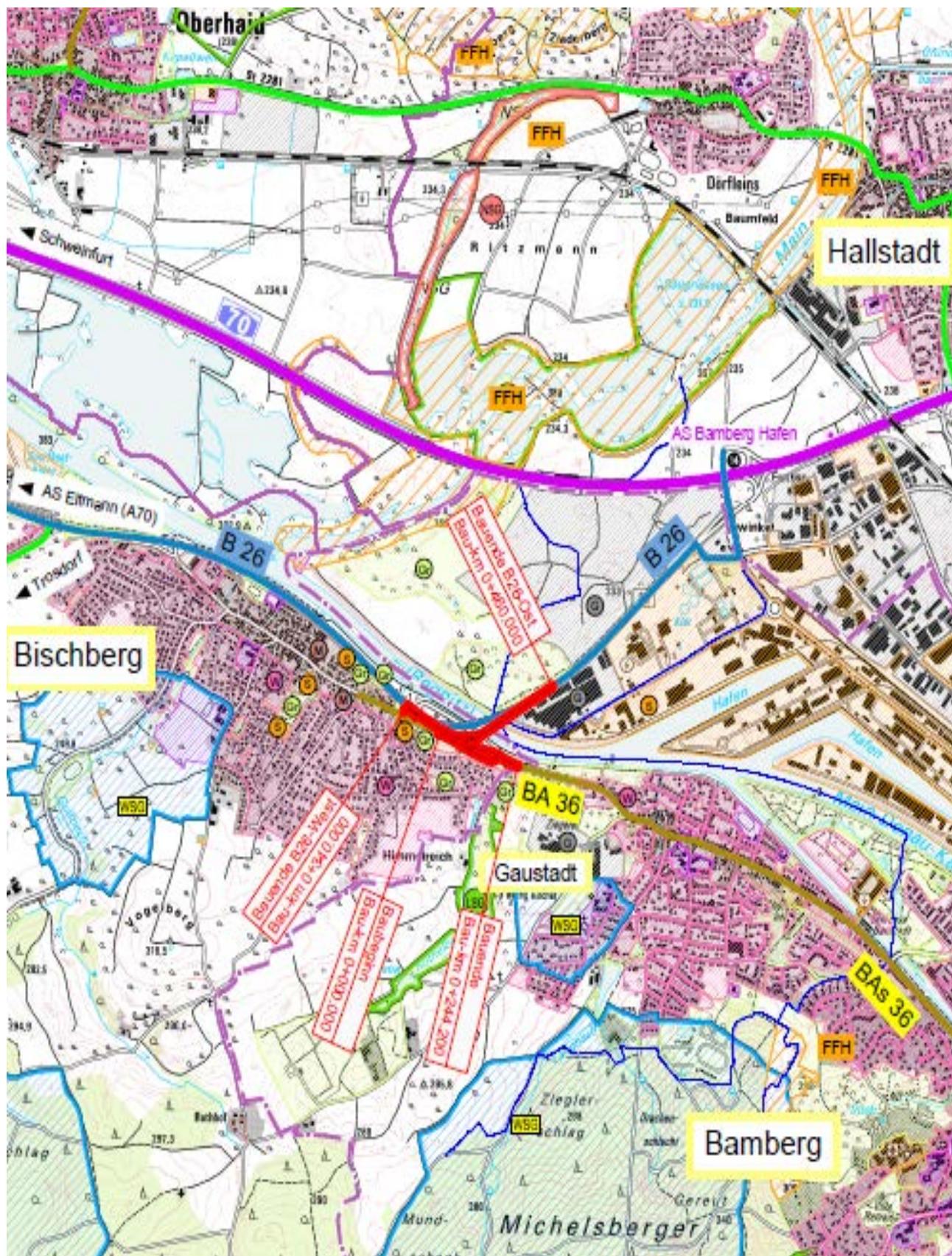


## Planfeststellungsbeschluss

für die

Erneuerung der Regnitzbrücke Bischberg  
im Zuge der Bundesstraße 26  
sowie für die Änderung der Kreuzung  
zwischen der Bundesstraße 26 und der Kreisstraße BA 36  
von Bau-km 0+340 West bis Bau-km 0+460 Ost  
(Abschnitt 1620, Station 1,927 bis Abschnitt 1640, Station 0,468)  
im Gebiet der Stadt Bamberg  
und der Gemeinde Bischberg, Landkreis Bamberg

# Übersichtsplan



## Inhaltsverzeichnis

|   | Seite     |
|---|-----------|
| <b>ÜBERSICHTSPLAN .....</b>   | <b>2</b>  |
| <b>INHALTSVERZEICHNIS .....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS .....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>A. TENOR .....</b>   | <b>10</b> |
| <b>1 FESTSTELLUNG DES PLANS .....</b>   | <b>10</b> |
| <b>2 FESTGESTELLTE PLANUNTERLAGEN .....</b>                                       | <b>10</b> |
| <b>3 NEBENBESTIMMUNGEN, AUSNAHMEN UND BEFREIUNGEN .....</b>                       | <b>11</b> |
| <b>3.1 Zusagen des Vorhabenträgers und Entscheidungen über Einwendungen .....</b> | <b>11</b> |
| 3.1.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen .....                              | 11        |
| 3.1.2 Zurückweisungen .....   | 12        |
| <b>3.2 Unterrichtungspflichten .....</b>  | <b>12</b> |
| <b>3.3 Immissionsschutz .....</b>   | <b>13</b> |
| <b>3.4 Natur-, Landschafts- und Artenschutz .....</b>                             | <b>14</b> |
| <b>3.5 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen) .....</b>    | <b>14</b> |
| <b>3.6 Landwirtschaft .....</b>   | <b>15</b> |
| <b>3.7 Schifffahrt .....</b>  | <b>15</b> |
| <b>3.8 Fischereiwirtschaft .....</b>  | <b>17</b> |
| <b>3.9 Denkmalschutz .....</b>  | <b>18</b> |
| <b>3.10 Sonstige Belange .....</b>  | <b>18</b> |
| 3.10.1 Bayernwerk AG .....  | 18        |
| 3.10.2 Vodafone Kabel Deutschland GmbH .....                                      | 19        |
| 3.10.3 Stadtwerke Bamberg .....   | 19        |
| 3.10.4 Landratsamt Bamberg .....  | 19        |
| 3.10.5 Zweckverband Tierkörperbeseitigung Nordbayern .....                        | 21        |
| 3.10.6 Stadt Bamberg .....  | 21        |
| 3.10.7 Beweissicherung .....  | 22        |
| 3.10.8 Farbgestaltung Brücke .....  | 22        |
| <b>4 WASSERRECHTLICHE GEHOBENE ERLAUBNIS .....</b>                                | <b>22</b> |
| <b>4.1 Inhalt .....</b>   | <b>22</b> |
| <b>4.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen .....</b>                               | <b>23</b> |
| <b>5 STRAßENRECHTLICHE VERFÜGUNGEN .....</b>                                      | <b>24</b> |
| <b>5.1 FStrG .....</b>  | <b>24</b> |
| <b>5.2 BayStrWG .....</b>   | <b>25</b> |

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| <b>6</b>   | <b>BERICHTIGUNGEN IN PLANUNTERLAGEN .....</b>  | <b>26</b> |
| <b>7</b>   | <b>KOSTENENTSCHEIDUNG .....</b>  | <b>26</b> |
| <b>B.</b>  | <b>SACHVERHALT.....</b>  | <b>27</b> |
| <b>1</b>   | <b>ANTRAGSTELLUNG .....</b>  | <b>27</b> |
| <b>2</b>   | <b>BESCHREIBUNG DES VORHABENS .....</b>  | <b>27</b> |
| <b>3</b>   | <b>VORGESCHICHTE DER PLANUNG .....</b>   | <b>29</b> |
| <b>4</b>   | <b>VORGÄNGIGE PLANUNGSSTUFEN.....</b>  | <b>30</b> |
| 4.1.1      | Bedarfsplan für die Bundesstraße.....  | 30        |
| 4.1.2      | Recht der Raumordnung, Landesplanung und Bauleitplanung.....                             | 31        |
| <b>5</b>   | <b>ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS .....</b>                                      | <b>31</b> |
| 5.1.1      | Auslegung.....   | 31        |
| 5.1.2      | Beteiligung der Behörden und sonstigen Stellen .....                                     | 32        |
| <b>C.</b>  | <b>ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE .....</b>   | <b>34</b> |
| <b>1</b>   | <b>RECHTSGRUNDLAGEN UND RECHTSWIRKUNGEN DER<br/>PLANFESTSTELLUNG .....</b>               | <b>34</b> |
| <b>2</b>   | <b>FORMELL-RECHTLICHE BEWERTUNG.....</b>   | <b>35</b> |
| <b>2.1</b> | <b>Zuständigkeit.....</b>  | <b>35</b> |
| <b>2.2</b> | <b>Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....</b>                                 | <b>35</b> |
| 2.2.1      | Umweltverträglichkeitsprüfung .....  | 35        |
| 2.2.2      | Verträglichkeitsprüfung in Natura 2000-Gebieten .....                                    | 36        |
| <b>3</b>   | <b>MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG .....</b>  | <b>36</b> |
| <b>3.1</b> | <b>Rechtmäßigkeit der Planung .....</b>  | <b>36</b> |
| <b>3.2</b> | <b>Planrechtfertigung .....</b>  | <b>36</b> |
| 3.2.1      | Defizite des Bestands, Planungsziele und künftige Straßenverkehrsverhältnisse .....      | 36        |
| 3.2.2      | Landesentwicklungsplan Bayern.....   | 38        |
| 3.2.3      | Regionalplan Oberfranken – West .....  | 39        |
| 3.2.4      | Sonstige Planungsstufen (Bedarfsplan, Linienbestimmung, Raumordnung, Bauleitplanung).... | 39        |
| 3.2.5      | Planungsvarianten .....  | 39        |
| 3.2.5.1    | Beschreibung der seitens des Vorhabenträgers vorgeschlagenen Varianten.....              | 40        |
| 3.2.5.1.1  | Nullvariante .....   | 40        |
| 3.2.5.1.2  | Variante 1.....  | 41        |
| 3.2.5.1.3  | Variante 2.....  | 42        |
| 3.2.5.1.4  | Variante 3.....  | 43        |
| 3.2.5.2    | Einwendungen und Stellungnahmen zur Thematik Planungsvarianten .....                     | 43        |
| 3.2.5.3    | Planungsvarianten in der Abwägung .....  | 45        |
| <b>3.3</b> | <b>Planungsermessen .....</b>  | <b>46</b> |
| <b>3.4</b> | <b>Würdigung und Abwägung öffentlicher und privater Belange .....</b>                    | <b>47</b> |
| 3.4.1      | Ausbaustandard.....  | 47        |
| 3.4.1.1    | Entwurfs- und Betriebsmerkmale .....   | 47        |
| 3.4.1.2    | Verkehrsqualität .....   | 50        |
| 3.4.1.3    | Verkehrssicherheit .....   | 51        |

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| 3.4.1.4    | Einwendungen und Stellungnahmen zur Thematik Ausbaustandard.....  | 52        |
| 3.4.1.5    | Ausbaustandard in der Abwägung.....   | 53        |
| 3.4.2      | Immissionsschutz.....   | 53        |
| 3.4.2.1    | Verkehrslärmschutz.....   | 54        |
| 3.4.2.1.1  | Rechtliche Rahmenbedingungen.....   | 54        |
| 3.4.2.1.2  | Verkehrslärberechnung.....  | 55        |
| 3.4.2.2    | Schadstoffbelastung.....  | 55        |
| 3.4.2.3    | Einwendungen und Stellungnahmen zur Thematik Immissionsschutz.....                                      | 56        |
| 3.4.2.4    | Immissionsschutz in der Abwägung.....   | 57        |
| 3.4.3      | Natur-, Landschafts- und Artenschutz.....   | 57        |
| 3.4.3.1    | Spezielles Naturschutzrecht.....  | 57        |
| 3.4.3.1.1  | Verbote.....  | 57        |
| 3.4.3.1.2  | Betroffenheit von geschützten Teilen von Natur und Landschaft, Biotopen und Natura 2000 – Gebieten..... | 57        |
| 3.4.3.1.3  | Allgemeiner Artenschutz.....  | 58        |
| 3.4.3.1.4  | Besonderer Artenschutz.....   | 59        |
| 3.4.3.2    | Allgemeines Naturschutzrecht.....   | 62        |
| 3.4.3.2.1  | Rechtsfolgen eines Eingriffs.....   | 62        |
| 3.4.3.2.2  | Beurteilung der (Un-)Vermeidbarkeit des Eingriffs.....  | 63        |
| 3.4.3.2.3  | Beschreibung des Eingriffs.....   | 65        |
| 3.4.3.2.4  | Vermeidungsmaßnahmen.....   | 65        |
| 3.4.3.2.5  | Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....  | 66        |
| 3.4.3.2.6  | Gestaltungsmaßnahmen.....   | 68        |
| 3.4.3.3    | Einwendungen und Stellungnahmen zur Thematik Natur-, Landschafts- und Artenschutz.....                  | 69        |
| 3.4.3.4    | Natur-, Landschafts- und Artenschutz in der Abwägung.....   | 70        |
| 3.4.4      | Wasserwirtschaft.....   | 71        |
| 3.4.4.1    | Entwässerungsabschnitte.....  | 71        |
| 3.4.4.2    | Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....   | 72        |
| 3.4.4.3    | Einwendungen und Stellungnahmen zur Thematik Wasserwirtschaft.....                                      | 74        |
| 3.4.4.4    | Wasserwirtschaft in der Abwägung.....   | 74        |
| 3.4.5      | Landwirtschaft.....   | 74        |
| 3.4.6      | Schifffahrt.....  | 74        |
| 3.4.7      | Fischereiwirtschaft.....  | 75        |
| 3.4.8      | Denkmalschutz.....  | 77        |
| 3.4.9      | Sonstige Belange.....   | 77        |
| 3.4.9.1    | Leitungsträger.....   | 77        |
| 3.4.9.2    | Stadtwerke Bamberg.....   | 78        |
| 3.4.9.3    | Zweckverband Tierkörperbeseitigung Nordbayern.....  | 78        |
| 3.4.9.4    | Stadt Bamberg.....  | 78        |
| 3.4.9.5    | Einwender P 1.....  | 79        |
| 3.4.9.6    | Einwender P 2.....  | 80        |
| 3.4.9.7    | Einwender P 3.....  | 81        |
| 3.4.9.8    | Einwender P 4.....  | 82        |
| <b>3.5</b> | <b>Gesamtergebnis der Abwägung.....</b>   | <b>86</b> |
| <b>4</b>   | <b>BEGRÜNDUNG DER WASSERRECHTLICHEN GEHOBENEN ERLAUBNIS.....</b>  | <b>87</b> |
| <b>4.1</b> | <b>Rechtsgrundlage.....</b>   | <b>87</b> |
| <b>4.2</b> | <b>Erlaubnisvoraussetzungen.....</b>  | <b>87</b> |
| <b>4.3</b> | <b>Stellungnahmen und Einwendungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis..</b>                                | <b>89</b> |
| <b>5</b>   | <b>BEGRÜNDUNG DER STRAßENRECHTLICHEN VERFÜGUNGEN..</b>  | <b>90</b> |
| <b>5.1</b> | <b>Rechtsgrundlage.....</b>   | <b>90</b> |

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| <b>5.2</b> | <b>Stellungnahmen und Einwendungen zu den straßenrechtlichen Verfügungen.....</b> | <b>90</b> |
| <b>6</b>   | <b>KOSTENENTSCHEIDUNG .....</b>   | <b>91</b> |
| <b>D.</b>  | <b>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....</b>  | <b>92</b> |
| <b>E.</b>  | <b>HINWEISE .....</b>   | <b>92</b> |

## Abkürzungsverzeichnis

|             |   |
|-------------|---|
| A           | Autobahn  |
| A/E-Flächen | Ausgleichs- und Ersatzflächen   |
| AELF        | Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten                           |
| Abs.        | Absatz  |
| AbwV        | Verordnung über Anforderungen an das Einleiten von Abwasser in Gewässer |
| ARS         | Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV                            |
| Art.        | Artikel   |
| AS          | Anschlussstelle   |
| Az.         | Aktenzeichen  |
| B           | Bundesstraße  |
| BAB         | Bundesautobahn  |
| BASt        | Bundesanstalt für Straßenwesen  |
| Bau-km      | Baukilometer  |
| BayEG       | Bayerisches Enteignungsgesetz   |
| BayNatSchG  | Bayerisches Naturschutzgesetz   |
| BayStrWG    | Bayerisches Straßen- und Wegegesetz                                     |
| BayVBl.     | Bayerische Verwaltungsblätter   |
| BayVGH      | Bayerischer Verwaltungsgerichtshof                                      |
| BayVwVfG    | Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz                                 |
| BayWaldG    | Bayerisches Waldgesetz  |
| BayWG       | Bayerisches Wassergesetz  |
| BGB         | Bürgerliches Gesetzbuch   |
| BGBI        | Bundesgesetzblatt   |
| BImSchG     | Bundes-Immissionsschutzgesetz   |
| 16. BImSchV | 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz                         |
| 32. BImSchV | 32. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz                         |
| BMVI        | Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur                   |
| BNatSchG    | Bundesnaturschutzgesetz   |
| BVerwG      | Bundesverwaltungsgericht  |
| dB          | Dezibel   |
| dB(A)       | Dezibel (A-bewertet)  |
| DHHN        | Deutsches Haupthöhennetz  |
| DTV         | durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke                               |
| DVBl        | Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift                                 |
| etc.        | et cetera   |

|                |   |
|----------------|---|
| EÜV            | Eigenüberwachungsverordnung   |
| FFH-Richtlinie | Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie  |
| F-km           | Flusskilometer  |
| Fl.Nr.         | Flurstücksnummer  |
| ggf.           | gegebenenfalls  |
| GVS            | Gemeindeverbindungsstraße   |
| ha             | Hektar  |
| Hs.            | Halbsatz  |
| i. d. F. v.    | in der Fassung vom  |
| i. S. d.       | im Sinne des  |
| i. V. m.       | in Verbindung mit   |
| Kfz            | Kraftfahrzeug   |
| BayKG          | Bayerisches Kostengesetz  |
| km             | Kilometer   |
| KVA            | Kreisverkehrsanlage   |
| LBP            | Landschaftspflegerischer Begleitplan                                      |
| LS             | Landstraße  |
| LSA            | Lichtsignalanlage   |
| m              | Meter   |
| MABI           | Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung                   |
| MDK            | Main-Donau-Kanal  |
| min            | Minuten   |
| mNN            | Meter über Normalnull   |
| NJW            | Neue Juristische Wochenschrift  |
| Nr.            | Nummer  |
| NVwZ           | Neue Verwaltungszeitschrift   |
| öFW            | öffentlicher Feld- und Waldweg  |
| RAL            | Richtlinien für die Anlage von Landstraßen                                |
| Rdnr.          | Randnummer  |
| RdL            | Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift                                     |
| RE             | Richtlinien für Entwurfsgestaltung  |
| RIN            | Richtlinien für integrierte Netzgestaltung                                |
| RLS-90         | Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen                                 |
| RV             | Regelungsverzeichnis  |
| RWB            | Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von<br>Autobahnen |
| S.             | Satz  |
| S.             | Seite   |

|         |  |
|---------|--|
| SB      | Stadt Biotopkartierung                                     |
| Sfz     | Schwerfahrzeug   |
| SG      | Sachgebiet   |
| St      | Staatsstraße   |
| SV      | Schwerverkehr  |
| StVO    | Straßenverkehrsordnung                                     |
| UPR     | Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht                  |
| usw.    | und so weiter  |
| UVP     | Umweltverträglichkeitsprüfung                              |
| UVPG    | Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung              |
| VFS     | Verbindungsfunktionsstufe                                  |
| WHG     | Wasserhaushaltsgesetz                                      |
| WSA     | Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nürnberg                |
| WSV     | Wasser- und Schifffahrtsverwaltung                         |
| WWA     | Wasserwirtschaftsamt                                       |
| z.B.    | zum Beispiel   |
| Zeitler | Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz |
| ZVM     | Zentralstelle für Verkehrsmanagement                       |

Die Regierung von Oberfranken erlässt folgenden Planfeststellungsbeschluss

## A. Tenor

### 1 Feststellung des Plans

Der Plan für die Erneuerung der Regnitzbrücke Bischberg im Zuge der Bundesstraße 26 sowie für die Änderung der Kreuzung zwischen der Bundesstraße 26 und der Kreisstraße BA 36 in der Fassung des Plans vom 25.04.2016 wird mit den sich aus Punkt 3 ergebenden besonderen Verpflichtungen gemäß §§ 17 ff. FStrG iVm. Art. 72 ff. BayVwVfG festgestellt.

### 2 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

| Unterlage | Blatt    | Bezeichnung   | Maßstab            |
|-----------|----------|---|--------------------|
| <b>1</b>  |          | <b>Erläuterungsbericht</b>                                    |                    |
| <b>2</b>  | <b>1</b> | <b>Übersichtskarte</b>  | <b>1 : 100.000</b> |
| <b>3</b>  | <b>1</b> | <b>Übersichtslageplan</b>                                     | <b>1 : 25.000</b>  |
| <b>5</b>  |          | <b>Lageplan</b>   | <b>1 : 1.000</b>   |
| <b>6</b>  |          | <b>Höhenpläne</b>   |                    |
|           | 1        | Höhenplan – B 26, Eltmann                                     | 1 : 500/50         |
|           | 2        | Höhenplan – B 26, Bamberg - Hafen                             | 1 : 500/50         |
|           | 3        | Höhenplan – B 26, Gaustadt                                    | 1 : 500/50         |
|           | 4        | Höhenplan – Kreisverkehrsplatz                                | 1 : 500/50         |
|           | 5        | Höhenplan – Bypass  | 1 : 500/50         |
|           | 6        | Höhenplan – GVS Bischberg - Gaustadt                          | 1 : 500/50         |
|           | 7        | Höhenplan – Einfahrt B 26                                     | 1 : 500/50         |
|           | 8        | Höhenplan – Regnitz – Radweg (Süd)                            | 1 : 500/50         |
|           | 9        | Höhenplan – Main – Radweg (Nord)                              | 1 : 500/50         |
| <b>8</b>  |          | <b>Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen</b>                    | <b>1 : 1.000</b>   |
| <b>9</b>  |          | <b>Landschaftspflegerische Maßnahmen</b>                      |                    |
| 9.2.1     |          | Maßnahmenplan Straßenumfeld                                   | 1 : 1.000          |
| 9.2.2     |          | Maßnahmenplan Kompensationsflächen                            | 1 : 1.000          |
| 9.3       |          | Maßnahmenblätter  |                    |
| 9.4       |          | Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation |                    |
| <b>10</b> |          | <b>Grunderwerb</b>  |                    |
| 10.1      |          | Grunderwerbspläne   |                    |
|           | 1        | Grunderwerbsplan 1  | 1 : 1.000          |
|           | 2        | Grunderwerbsplan 2  | 1 : 1.000          |
| 10.2      |          | Grunderwerbsverzeichnis                                       |                    |
| <b>11</b> |          | <b>Regelungsverzeichnis</b>                                   |                    |
| <b>12</b> | <b>1</b> | <b>Widmung, Umstufung, Einziehung</b>                         | <b>1 : 2.500</b>   |
| <b>14</b> |          | <b>Straßenquerschnitt</b>                                     |                    |
| 14.1      |          | Ermittlung der Belastungsklassen                              |                    |
| 14.2      |          | Straßenquerschnitte   |                    |
|           | 1        | Straßenquerschnitt – Bundesstraße B 26                        | 1 : 50             |
|           | 2        | Straßenquerschnitt – Kreisstraße BA 36                        | 1 : 50             |

| Unterlage | Blatt    | Bezeichnung                                   | Maßstab            |
|-----------|----------|---|--------------------|
|           | 3        | Straßenquerschnitt – Kreisverkehrsplatz       | 1 : 50             |
|           | 4        | Straßenquerschnitt – Bypass, Geh- und Radweg  | 1 : 50             |
|           | 5        | Straßenquerschnitt – GVS Bischberg - Gaustadt | 1 : 50             |
| <b>15</b> | <b>1</b> | <b>Bauwerksskizze</b>                         | <b>1 : 500/100</b> |
| <b>17</b> |          | <b>Immissionstechnische Untersuchungen</b>    |                    |
| 17.1      |          | Schalltechnische Untersuchungen               |                    |
| 17.2      |          | Luftschadstofftechnische Untersuchungen       |                    |
| <b>18</b> |          | <b>Wassertechnische Untersuchungen</b>        |                    |
| <b>19</b> |          | <b>Umweltfachliche Untersuchungen</b>         |                    |
| 19.1      |          | Landschaftspflegerischer Begleitplan          |                    |
| 19.1.1    |          | Textteil                                      |                    |
| 19.1.2    | 1        | Bestands- und Konfliktplan Straßenumfeld      | 1 : 1.000          |
| 19.1.2    | 2        | Bestandsplan Kompensationsflächen             | 1 : 1.000          |
| 19.2      |          | Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) |                    |

Die Planunterlagen sind vom Staatlichen Bauamt Bamberg unter dem Datum 25.04.2016 aufgestellt.

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

#### **3.1 Zusagen des Vorhabenträgers und Entscheidungen über Einwendungen**

Regelungen und Maßnahmen, über die der Vorhabenträger im Verfahren Zusagen gemacht bzw. über die er mit Dritten Vereinbarungen getroffen hat, sind zu beachten und durchzuführen. Sie sind jedoch nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen, A.2 oder im verfahrensgegenständlichen Schriftverkehr gefunden haben und sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss nichts anderes ergibt.

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

##### **3.1.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen**

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

- Auflagen zur Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen von den beteiligten Naturschutzbehörden),
- Auflagen zur Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen vom WWA Kronach und den beteiligten Wasserbehörden),

- Auflagen zur Berücksichtigung der schiffahrtlichen Belange (insbesondere vorgeschlagen und gefordert von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes),
- Auflagen zur Berücksichtigung fischereiwirtschaftlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen und gefordert von betroffenen Fischereiberechtigten und der Fachberatung für Fischerei) und
- Auflagen zur Berücksichtigung verschiedener weiterer Belange.

### 3.1.2 Zurückweisungen

Folgende Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen:

- Grundsätzliche Einwände gegen das Straßenbauvorhaben,
- Forderungen nach Maßnahmen zum Immissionsschutz, soweit sie über die Auflagen unter A.3.3 hinausgehen,
- Forderungen nach Maßnahmen zum Natur- und Landschaftsschutz, ausgenommen die Auflagen unter A.3.4,
- Forderungen nach zusätzlichen Auflagen im Interesse der Schifffahrt und der Fischereiwirtschaft, soweit diese nicht in A.3.6 und A.3.8 geregelt worden sind, und
- Forderungen nach Regelungen zum bzw. Verzicht auf Grunderwerb und zur Entschädigung. Diese Rechtsverhältnisse sind Gegenstand des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens.

## 3.2 Unterrichtungspflichten

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

- 3.2.1 Die Bayernwerk AG, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg, ist rechtzeitig – mindestens einen Monat – vor Beginn von Erdarbeiten in der Nähe ihrer Versorgungsanlagen über das Netzcenter in Bamberg (Adresse: Bayernwerk AG, Netzcenter Bamberg, Hallstadter Straße 119, 96052 Bamberg; E-Mail: BAG-NC-Bamberg@bayernwerk.de) zu informieren. Nachdem durch das Vorhaben eine bestehende Stromleitung tangiert wird, sind eine örtliche Einweisung und eine Besprechung weiterer Maßnahmen zur Sicherung der Anlagen durchzuführen.
- 3.2.2 Die Telekom Deutschland GmbH ist über die Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Süd, Memmelsdorfer Straße 209a, 96052 Bamberg, rechtzeitig – mindestens vier Monate – vor Beginn ggf. erforderlicher Baumaßnahmen an ihren Einrichtungen zu informieren. Im

Übrigen ist der Leitungsträger rechtzeitig – mindestens einen Monat – vor Beginn von Erdarbeiten in der Nähe ihrer Versorgungsanlagen zu unterrichten.

3.2.3 Mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nürnberg, Postfach 4143, 90021 Nürnberg ist rechtzeitig – mindestens einen Monat – vor Inanspruchnahme von Flächen der WSV Nutzungsart und –umfang festzulegen.

3.2.4 Die betroffenen Fischereiberechtigten sind rechtzeitig – mindestens einen Monat – vor Beginn der Bauarbeiten zu informieren. Ihre Anregungen sind, soweit realisierbar, zu berücksichtigen.

3.2.5 Die Zweckverband Tierkörperbeseitigung Nordbayern, Ludwigstraße 23, 96052 Bamberg ist rechtzeitig – mindestens einen Monat – vor Beginn der Erdarbeiten in der Nähe ihrer Abwasserdruckleitung zu informieren. Es ist eine Einweisung der ausführenden Baufirma vor Ort durchzuführen.

3.2.6 Die Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Garmischer Straße 19, 81373 München ist rechtzeitig – nach Möglichkeit drei Monate, mindestens aber einen Monat – vor Beginn von Erdarbeiten in der Nähe ihrer Telekommunikationsanlagen über die E-Mailadresse Planung\_NE3\_Muenchen@kabeldeutschland.de zu informieren, um eine Planung und Bauvorbereitung veranlassen zu können.

### **3.3 Immissionsschutz**

3.3.1 Für die Fahrbahndecke der B 26 (neu) ist ein Oberflächenbelag zu verwenden, der den Ansatz eines Korrekturwertes von -2,0 dB(A) für dauerhaft lärm-mindernde Straßenoberflächen ( $D_{Stro}$ ) gemäß der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90) rechtfertigt. Das Gleiche gilt für den Fall einer späteren Erneuerung der Fahrbahndecke.

3.3.2 Die durch die Bauausführung zu erwartenden Schallimmissionen sollen auf die Zeit von 07:00 bis 20:00 und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß beschränkt werden. In ihrem Anwendungsbereich sind die Regelungen der „Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung“ vom 29.08.2002 (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV, BGBl. S. 3478) sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ vom 19.08.1970, MABl 1/1970, S. 2 zu beachten.

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

### **3.4 Natur-, Landschafts- und Artenschutz**

- 3.4.1 Anstelle der Kompensationsflächen 7 A/E und 13 A/E sind Teilflächen der Grundstücke Fl.Nr. 597/7 und 597/10 der Gemarkung Dörfleins im Umfang von insgesamt 15.423 m<sup>2</sup> vom Vorhabenträger zu erwerben, dauerhaft zu sichern, zu gestalten und zu pflegen. Es ist extensives Grünland zu entwickeln und durch Mahd (mit Abfuhr) oder Beweidung solange zu pflegen, wie der Eingriff wirkt. Nähere Abstimmungen erfolgen mit den Naturschutzbehörden.
- 3.4.2 Das geplante Regenrückhaltebecken soll möglichst naturnah gestaltet werden.
- 3.4.3 Bei der Ausbildung von Straßenböschungen ist auf die Andeckung mit Humus möglichst zu verzichten. Ziel ist die Ausbildung von möglichst nährstoffarmen Böschungswiesen. Im Bereich von Sandmagerrasen sind die neuen Böschungen wieder als Sandmagerrasen anzulegen.
- 3.4.4 Es darf ausschließlich standortheimisches Saatgut und Pflanzmaterial verwendet werden. Nach Möglichkeit soll Saatgut vor Ort gewonnen werden. Dies muss rechtzeitig beauftragt werden.
- 3.4.5 Unmittelbar vor dem Abriss des Bauwerks ist dieses auf die Anwesenheit von Fledermäusen hin zu überprüfen. Anwesende Tiere müssen umgesiedelt und der Zugang zum Quartier muss verschlossen werden.
- 3.4.6 Die CEF-Maßnahmen müssen rechtzeitig, mindestens ein Jahr vor Baubeginn, umgesetzt werden, um eine positive Auswirkung auf die relevanten Arten haben zu können.
- 3.4.7 Mindestens zehn Fledermausquartiere müssen am Brückenbauwerk selbst angebracht werden.
- 3.4.8 Bei einer Beleuchtung ist zu beachten, dass keine Wasserinsekten angelockt werden (Auswahl insektenfreundlicher Leuchtmittel, keine Ausrichtung in Richtung Gewässer).
- 3.4.9 Die A/E-Flächen sind im Detail noch mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Um eine rasche Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen zu gewährleisten, sind die erforderlichen A/E-Flächen spätestens ein Jahr nach Verkehrsfreigabe baulich fertig zu stellen.

### **3.5 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)**

- 3.5.1 Diese Planfeststellung umfasst die wasserrechtliche Planfeststellung gemäß §§ 68 Abs. 1, 67 Abs. 2 WHG für die vom Vorhabenträger geplante Geländeaufschüttung zur Realisierung des Bauvorhabens und den Geländeabtrag zur Schaffung von Retentionsraum.

- 3.5.2 Bei Hochwassergefahr ist der Vorhabenträger verpflichtet, alle Vorkehrungen zur Sicherung seines Besitzes und zur Schadensabwehr zu treffen. Er hat sich selbst über die aktuelle Abflusssituation zu informieren.
- 3.5.3 Das Bauvorhaben ist so auszuführen, zu unterhalten und zu betreiben, dass von ihm keine nachteiligen Auswirkungen auf den Bestand, die Beschaffenheit und die Abflussverhältnisse des Gewässers ausgehen können. Erdaushub, Baumaterialien und andere Gerätschaften sind so zu lagern, dass bei Hochwasser nichts abschwemmen oder abtreiben kann.
- 3.5.4 Auffüllungen sind im festgesetzten Überschwemmungsgebiet, mit Ausnahme der entsprechend der Änderungsplanung nötigen, nicht zulässig.
- 3.5.5 Für die Baumaßnahme dürfen nur grund- und oberflächenwasserunschädliche Materialien verwendet werden.
- 3.5.6 Der Vorhabenträger bzw. der jeweilige Eigentümer kann keine Schadensersatzforderungen oder Entschädigungsansprüche geltend machen oder Ansprüche auf staatliche Hilfe erheben bei Schäden, die ihm an seinen Anlagen durch Wasserangriffe, Hochwasser, Eisgang oder infolge der Durchführung oder Unterlassung der Gewässerunterhaltung entstehen, sofern die Schäden nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden sind.
- 3.5.7 Nach Fertigstellung der Maßnahme sind alle Hilfskonstruktionen, restliche Baumaterialien sowie überschüssiges Bodenmaterial aus dem Abflussprofil zu entfernen.
- 3.5.8 Aushubmaterialien sowie wilde Ablagerungen, Bauschutt und Müll sind fachgerecht zu entsorgen.
- 3.5.9 Aus der Genehmigung lassen sich keinerlei Ansprüche auf Durchführung von Unterhaltungs- oder Ausbaumaßnahmen am Gewässer oder auf Erstellung von sonstigen Hochwasserschutzanlagen herleiten.

### **3.6 Landwirtschaft**

Die wegemäßige Erschließung der betroffenen landwirtschaftlichen Grundstücke nach Durchführung der Baumaßnahme ist sicherzustellen.

### **3.7 Schifffahrt**

- 3.7.1 Die Bundesstraßenverwaltung trägt die Kosten der Änderung der Kreuzungsanlage. Ein etwaiger Vorteilsausgleich wird nicht verlangt (Planunterlage 11, lfd. Nr. 17A).
- 3.7.2 Für die Errichtung und den Betrieb des neuen Brückenbauwerks ist zwischen dem Vorhabenträger und dem WSA eine Verwaltungsvereinbarung abzuschließen.

- 3.7.3 Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Bundeswasserstraße und der Bestand der Wasserstraße dürfen durch den Betrieb und die Unterhaltung der Brückenanlage nicht eingeschränkt werden. Maßnahmen, die die Belange der WSV berühren, sind im Voraus mit dem WSA abzustimmen.
- 3.7.4 Die Planung, der Abbruch und die Errichtung der Bauwerke im Bereich des Main-Donau-Kanals haben in Abstimmung mit dem WSA zu erfolgen.
- 3.7.5 Die Konstruktionsunterkante der Brücke liegt mindestens 6,40 m über dem höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW, Definition nach DIN 4054) und darf über dem Fahrwasser dauerhaft bei allen Betriebszuständen die Kote 237,91 mNN (DHHN 12) nicht unterschreiten.
- 3.7.6 Zur Vermeidung von Brückenanfahrungen ist bei Neubauten und wesentlicher Umgestaltung von bestehenden Bauwerken grundsätzlich der Gefährdungsraum gemäß Erlass vom 02.06.2010, Az.: WS 13/5257.3/1 von sämtlichen Bauteilen freizuhalten.
- 3.7.7 Für die Radarortung von Brückenkonstruktionen sind die mit Erlass vom 14.12.1994, Az.: BW 25/BW 21/52.24.14-2/16 eingeführten Grundsätze für die Trassierung, Gestaltung und Umrüstung von Brücken über Bundeswasserstraßen im Hinblick auf eine leichte und sichere Navigation mit Radar anzuwenden.
- Die Auflagen aus dem radartechnischen Gutachten der Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Koblenz (FVT) vom 30.03.2016, Az.: F241-213.3-1 sind umzusetzen. Insbesondere sind nach Errichtung der neuen Brücke Testradarfahrten durchzuführen, um Spiegelungen im Radarbild, die zu Beeinträchtigungen der Radarfahrt führen, feststellen zu können. Ggf. hat der Vorhabenträger Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.
- Während der Bau- und Rückbauphase wird erwartet, dass zumindest zeitweise die Pfeiler der alten Brücke für die Talfahrt nicht im Radarbild erkennbar sein werden. Für diesen Fall hat der Vorhabenträger die nutzbare Fahrwasserbreite entsprechend durch Fahrwassertonnen nach den Vorgaben der WSV zu kennzeichnen.
- 3.7.8 Die Entwässerung ist im Brückenbereich so zu gestalten, dass im Bereich der Wasserflächen und der bundeseigenen Ufergrundstücke keine Freifallentwässerungen angeordnet werden.
- 3.7.9 Für die Entwässerung der Kreuzungsanlage sind fünf Einleitungen in den Main-Donau-Kanal vorgesehen. Für die Einleitung E 2 ( $Q = 0,198 \text{ m}^3/\text{s}$ ) ist dem WSA ein Querströmungsnachweis gemäß den Anforderungen der WSV nach Erlass vom 11.06.1991, Az.: BW 21/BW 15/02.02.10/32 BAW 91 vorzulegen.

Der Vorhabenträger hat die Ufer im Bereich der Einleitungen jeweils bis zu 5,0 m ober- und unterhalb der Rohrachse zu unterhalten. Für die Nutzung ist mit dem WSA ein Nutzungsvertrag anzuschließen.

3.7.10 Der WSV ist für den neuen Geh- und Radweg (Planunterlage 11, lfd. Nr. 10) ein Benutzungsrecht dergestalt einzuräumen, dass dieser zu Zwecken der Unterhaltung der Schifffahrtsstraße auch mit Kraftfahrzeugen befahren werden darf.

3.7.11 Für den Abbruch der bestehenden und die Errichtung der neuen Brücke sind je eine einmalige Vollsperrung des Main-Donau-Kanals von jeweils maximal 24 Stunden möglich. Länger andauernde Maßnahmen sind nur während der planmäßigen jährlichen Schleusen- und Schifffahrtssperren möglich.

Eine Einengung der Fahrrinne bzw. temporäre Einbauten im anfahrgefährdeten Bereich sind in Abstimmung mit dem WSA grundsätzlich möglich. Die Genehmigung für die Sperrung bzw. Einschränkung der Bundeswasserstraße ist mindestens sechs Wochen im Voraus beim WSA zu beantragen. Die Kennzeichnung des Baubereichs und die erforderliche Verkehrsregelung hat der Träger des Vorhabens nach Weisung des WSA durchzuführen.

3.7.12 Bei den vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen sind die Belange der WSV zu beachten. Es ist insofern eine Kreuzungsvereinbarung zu schließen.

3.7.13 Der Vorhabenträger verzichtet zur Erhaltung des widmungsgemäßen Zustands der Bundeswasserstraße auf die Ersatzpflanzung von Gehölzen im Uferbereich (3.1 V).

3.7.14 Bei Abbruch, Errichtung, Betrieb und Unterhaltung der Anlage dürfen keine Stoffe und Gegenstände in die Wasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Wasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs beeinträchtigen können.

Im Baubereich liegende Erdkabel und Leitungen sind zu orten und zu sichern. Grenz-, Vermessungs-, Markierungs- und Schifffahrtszeichen dürfen nicht beseitigt, beschädigt, versetzt oder überschüttet werden. Der Vorhabenträger hat ggf. WSV-eigene Anlagen auf seine Kosten an die ausbaubedingten Verhältnisse anzupassen.

### **3.8 Fischereiwirtschaft**

3.8.1 Die Fischereiberechtigten sind im Interesse der Schadensminderungspflicht unverzüglich von allen Vorkommnissen zu unterrichten, die zu Fischereischäden bzw. Fischsterben im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen führen könnten.

3.8.2 Darüber hinaus wird auf die wasserwirtschaftlichen Nebenbestimmungen und die wasserrechtlichen Erlaubnisbedingungen und -auflagen verwiesen.

### **3.9 Denkmalschutz**

3.9.1 Soweit es durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich ist, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckung in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

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

3.9.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landratsamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

3.9.4 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

### **3.10 Sonstige Belange**

3.10.1 Bayernwerk AG

3.10.1.1 Die Trassen unterirdischer Versorgungsleitungen sind von Bepflanzung freizuhalten. Bäume und tiefwurzelnde Sträucher dürfen aus Gründen des Baumschutzes (DIN 18920) bis zu einem Abstand von 2,5 m zur Trassenachse gepflanzt werden. Wird dieser Abstand unterschritten, so sind im Einvernehmen mit der Bayernwerk AG geeignete Schutzmaßnahmen durchzuführen.

- 3.10.1.2 Der Schutzzonenbereich für Kabel beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse.
- 3.10.1.3 Das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ der Bayernwerk AG ist zu beachten.
- 3.10.2 Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Die berührten Anlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH sind zu schützen und zu sichern. Sie dürfen weder überbaut noch darf deren Überdeckung verringert werden.
- 3.10.3 Stadtwerke Bamberg
- 3.10.3.1 Die betroffenen Fernmeldeleitungen der Stadtwerke Bamberg sind während der Bauzeit zu sichern und vor Beschädigungen zu schützen. Vor Baubeginn ist die Planauskunft erneut einzuholen.
- 3.10.3.2 Der Verkehr auf der Kreisstraße zwischen Gaustadt und Bischberg sowie die Fahrbeziehung Richtung Hafen soll – soweit möglich – auch während der Bauzeit ohne Behinderungen aufrechterhalten bleiben.
- 3.10.4 Landratsamt Bamberg
- 3.10.4.1 Die Verkehrssituation im Bereich der Bushaltestelle auf der Kreisstraße BA 36 soll mit der Verkehrsbehörde hinsichtlich der dortigen Verkehrssicherheit erörtert werden. Die lichte Fahrbahnbreite im Bereich zwischen Bushaltestelle und Mittelinsel sollte 3,75 m betragen.
- 3.10.4.2 Die Ausführungsplanung für die Kreisstraße BA 36 ist mit dem zuständigen Straßenbaulastträger – Landratsamt Bamberg, Fachbereich Kreiseigener Tiefbau – abzustimmen.
- 3.10.4.3 Trotz der gegebenen Fahrgeometrie soll eine RWB-gerechte (wegweisende) Beschilderung sichergestellt werden.
- 3.10.4.4 Die während des Abbruchs der Regnitzbrücke, des Rückbaus der Straßenverbindungsrampe oder bei Aushubarbeiten anfallenden Abfälle sind nach den Grundpflichten der Kreislaufwirtschaft zu entsorgen. Die Abfallentsorgung umfasst die Verwertung und Beseitigung von Abfällen. Grundsätzlich sind die Erzeuger oder Besitzer von Abfällen verpflichtet, diese vorrangig ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten. Sofern diese Verpflichtung nicht besteht, sind Abfälle gemeinwohlverträglich zu beseitigen. Soweit beabsichtigt wird, Abfälle zu verwerten, sind diese jeweils repräsentativ durch eine nach Bundesbodenschutzgesetz zugelassene Untersuchungsstelle zu beproben und durch ein zugelassenes Labor untersuchen zu lassen. Sachverständige und Labore sind unter <http://www.resymesa.de> zu finden. Darüber hinaus sind für eine Verwertung von Bodenmaterial die gesetzlichen

Vorgaben der Bundesbodenschutzverordnung und die Richtlinien der LAGA Boden zu beachten. Hinsichtlich einer evtl. Verwendung oder Verwertung von Recyclingmaterial ist die „Gemeinsame Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern und des Bayer. Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz vom 12. Dezember 2005“, Az. II D 9-43437-0023/92 (AllMBI Nr. 13/2005) sowie der Leitfaden „Anforderung an die Verwertung von Recycling-Baustoffen in technischen Bauwerken“ zugrunde zu legen und zu beachten. Etwaige, im Landkreis Bamberg vorgesehene Verwertungsmaßnahmen sind rechtzeitig vor dem Einbau mitzuteilen und mit dem Landratsamt Bamberg abzustimmen.

- 3.10.4.5 Anfallende Abfälle wie z.B. Beton- und Straßenaufbruchmaterial bzw. mit Fremdbestandteilen (wie z.B. Ziegel-, Schwarzdeckenreste, Sandsteinbrocken) durchsetztes Auffüllmaterial sind nach der Abfallverzeichnisverordnung (AVV) durch den Bauherrn selbst einzustufen und bei Bedarf mit dem Landratsamt Bamberg (Fachbereich Abfallwirtschaft) abzustimmen. Zur Bezeichnung sind die Abfälle den im Abfallverzeichnis mit einem sechsstelligen Abfallschlüssel gekennzeichneten Abfallarten zuzuordnen.
- 3.10.4.6 Sofern während der Rückbaumaßnahme gefährliche Abfälle (AVV-Nr.\*) anfallen sollten, ist die Einstufung der Abfälle nach der Abfallverzeichnisverordnung ebenso selbst vorzunehmen und bei Bedarf mit dem Landratsamt Bamberg (Fachbereich Abfallwirtschaft) abzustimmen.
- 3.10.4.7 Über die Entsorgung aller gefährlichen Abfälle sind die gesetzlich vorgeschriebenen Nachweise und Register zu führen und mindestens drei Jahre lang aufzubewahren (§§ 49 Abs. 3, 5; 50 Abs.1, 52 Kreislaufwirtschaftsgesetz i. V. m. §§ 2 - 25 Nachweisverordnung - NachwV -).
- 3.10.4.8 Über die Entsorgung der nicht gefährlichen Abfälle sind nach § 51 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 KrWG Praxisbelege (z.B. Liefer-, Wiegescheine, Rechnungen) zu führen und mindestens zwei Jahre lang aufzubewahren.
- 3.10.4.9 Bei der Entsorgung der anfallenden Abfälle sind die Überlassungspflichten an den Landkreis Bamberg gem. § 17 Abs. 1 Satz 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) i.V.m. der Abfallwirtschaftssatzung des Landkreises Bamberg zu beachten. Insoweit sind Erzeuger und Besitzer von Abfällen zur Beseitigung aus anderen Herkunftsbereichen als privaten Haushalten verpflichtet, diese den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern (Landkreis Bamberg) zu überlassen, soweit sie diese nicht in eigenen Anlagen beseitigen.
- 3.10.4.10 Sofern bei den Abbruch- und Rückbaumaßnahmen im Rahmen der Erneuerung der Regnitzbrücke gefährliche Abfälle zur Beseitigung anfallen, die nach Art. 3 Abs. 2 Bayerisches Abfallwirtschaftsgesetz (BayAbfG) von der Entsorgung durch den Landkreis Bamberg ausgeschlossen sind, sind diese

vom Abfallbesitzer zur Erfüllung seiner Überlassungspflicht der GSB Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH anzudienen (Art. 10 Abs. 1 S. 2 BayAbfG).

- 3.10.5 Zweckverband Tierkörperbeseitigung Nordbayern
- 3.10.5.1 Der exakte Verlauf der Abwasserdruckleitung zwischen dem Abwasserschacht Nr. 17 und dem Bauende B 26 - Ost, sowie die Tiefenlage der Leitung im Bereich der geplanten Stützwand von Bau-km 0+260 bis Bau-km 0+305 (Planunterlage 11, lfd. Nr. 21) ist vor Beginn der Bauarbeiten vor Ort einzumessen.
- 3.10.5.2 Die betroffene Abwasserdruckleitung ist während der Bauarbeiten zu sichern und vor Beschädigungen zu schützen.
- 3.10.5.3 Für den Fall einer Beschädigung der Abwasserdruckleitung ist vor Beginn der Bauarbeiten in der Nähe der Abwasserdruckleitung ein Alarm- und Gefahrenplan für den Havariefall zu erarbeiten.
- 3.10.5.4 Die Betriebssicherheit und Reparaturmöglichkeit der Abwasserdruckleitung darf durch die o.g. Stützwand nicht unterbunden werden. Dies ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Ggf. ist die Abwasserdruckleitung an die neuen Verhältnisse anzupassen.
- 3.10.5.5 Es ist eine Mindestüberdeckung der Abwasserdruckleitung von 1,6 m wiederherzustellen.
- 3.10.5.6 Der bautechnische Zustand der Abwasserschächte Nr. 16 und 17 ist in einem Beweissicherungsverfahren vor Baubeginn von einem Sachverständigen im Auftrag des Staatlichen Bauamts Bamberg feststellen zu lassen.
- 3.10.5.7 Die Lage und Funktion des Abwasserschachts Nr. 16, dessen Zugänglichkeit und die dort notwendigen Unterhaltungsarbeiten werden i. R. d. Ausführungsplanung berücksichtigt, gegebenenfalls wird die Planung entsprechend angepasst und die Führung des Geh- und Radwegs verändert.
- 3.10.5.8 Während der Bauarbeiten müssen die Zufahrt und der Zugang zu allen Schächten und der Abwasserdruckleitung innerhalb des Baufeldes jederzeit gewährleistet sein. Im Trassenverlauf der Abwasserdruckleitung dürfen keine Baustoffe einschließlich Erdaushub gelagert werden.
- 3.10.6 Stadt Bamberg
- 3.10.6.1 Das Umweltamt ist als zuständige Fachdienststelle der Stadt Bamberg umgehend zu informieren, falls im Zuge der Durchführung von Erdaushub-, Bau- und Gründungsmaßnahmen etc. etwaige Bodenverunreinigungen oder Auffüllmaterialien festgestellt werden.

3.10.6.2 Bei der Erneuerungsmaßnahme anfallendes Abbruchmaterial ist entsprechend der gesetzlichen Vorgaben zu trennen und zu entsorgen. Insbesondere sind Bauschutt und mineralische Abfälle, wie Steine, Ziegel, Beton, Mörtel usw. von Hausmüll zu trennen. Hausmüllabfälle sind – soweit sie brennbar sind – ins MHKW Bamberg zu verbringen, untrennbare Hausmüllabfälle müssen auf eine Hausmülldeponie (Gosberg) verbracht werden. Zu diesem Zweck muss das Landratsamt Forchheim (Tel.: 09191/86-510 oder -511) vorab informiert werden. Sollten an abzubrechenden Teilen Sonderabfälle vorhanden sein, so sind diese nach den Vorgaben der einschlägigen Rechtsvorschriften zu entsorgen. Alle wiederverwertbaren Abfälle, wie z.B. Altmetall, sind dem Recycling zuzuführen. Asbesthaltige Materialien sind getrennt von der übrigen Abbruchsubstanz abzubauen. Dabei dürfen keine Stäube entstehen. Der Ab- und Ausbau darf nur nach vorheriger Anzeige beim Gewerbeaufsichtsamt Coburg durch geschultes Personal mit Sachkundenachweis gemäß TRGS 519 durchgeführt werden. Bei diesen Materialien gilt es auch, Auflagen für den ordnungsgemäßen Transport einzuhalten (in Folie einschlagen etc.). Bei Hinweisen auf nutzungsbedingte Verschmutzungen der Bausubstanz ist das Umweltamt hinzuzuziehen. Die Entsorgung derartiger Materialien ist erst nach vorheriger Freigabe durch das Umweltamt zulässig. Eine Vermischung der oben beschriebenen einzelnen Fraktionen, insbesondere von unbelastetem und schadstoffbelastetem Material, darf nicht erfolgen.

### 3.10.7 Beweissicherung

Vor Baubeginn sind die Stützmauer sowie das Wohngebäude auf den Grundstücken Fl.Nr. 177 und 178/9 sowie das Wohngebäude auf dem Grundstück Fl.Nr. 178/10 der Gemarkung Bischberg auf ihren baulichen Zustand hin zu begutachten.

### 3.10.8 Farbgestaltung Brücke

Die Farbgestaltung der Brücke ist – in den Grenzen der einschlägigen Richtlinien – im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Gemeinde Bischberg abzustimmen.

## **4 Wasserrechtliche Gehobene Erlaubnis**

### **4.1 Inhalt**

Der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung – wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15 Abs. 1 und 19 Abs. 1 WHG die gehobene Erlaubnis erteilt, die im Entwässerungsabschnitt 1 gesammelten Straßenabwässer in das Oberflächengewässer dritter Ordnung Röthelbach und die in den Entwässerungsabschnitten 2 bis 6 gesammelten Straßenabwässer in das Oberflächengewässer erster Ordnung Regnitz einzuleiten.

Den Benutzungen liegen die vom amtlichen Sachverständigen (Wasserwirtschaftsamt Kronach) geprüften und unter A.2 festgestellten Planunterlagen, insbesondere die Planunterlagen 8 und 18, zugrunde.

## 4.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.2.1 Die Nebenbestimmungen A.3.5 gelten sinngemäß auch für die Erlaubnistatbestände.

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

| Einleitungsstelle | Abschnitt   | Vorfluter  | Einleitungsmenge (l/s) |
|-------------------|---|------------|------------------------|
| E 1               | Achse 620, Ortsrand Bischberg bis Bau-km 0+040                                  | Röthelbach | 40                     |
| E 2               | Achse 610, Bau-km 0+300 bis Achse 700, Bau-km 0+178 bis Achse 640, Bau-km 0+244 | Regnitz    | 198                    |
| E 3               | Flächen zwischen KVA und Wegenetz, Geh- und Radweg im Bereich des Kreisverkehrs | Regnitz    | 4                      |
| E 4               | Teile der Wegrampen zwischen BA 36 und Regnitz, unbefestigte Randflächen        | Regnitz    | 3                      |
| E 5               | Teile des Geh- und Radwegs entlang BA 36, angrenzende Dammböschungen            | Regnitz    | 5                      |
| E 6               | Teile der Wegrampen, angrenzende Dammböschungen                                 | Regnitz    | 15                     |

4.2.3 Der Vorhabenträger hat die Entwässerungsanlagen, insbesondere das Absetzbecken, nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten, ordnungsgemäß zu unterhalten und zu betreiben.

4.2.4 Das Absetzbecken ist nach den Vorgaben des RAS-Ew zu bemessen und zu gestalten. Es ist eine Wassertiefe von mindestens 2,0 m, eine Zulaufverteilung (z.B. Prallwand) und eine Abscheidevorrichtung (z.B. Tauchwand) zur Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten und Schwimmstoffen vorzusehen.

4.2.5 Soweit Verkehrsflächen breitflächig über das Bankett entwässern, ist eine ausreichende Reinigung des versickernden Oberflächenwassers über

Böschungswiesen sicherzustellen. Gleiches gilt für Spritzwasserbereiche. Zum Schutz des Grundwassers sollte das Bankett schwach durchlässig sein.

- 4.2.6 Das Absetzbecken ist regelmäßig auf Bau- und Unterhaltungszustand zu überprüfen und bei Bedarf zu räumen. Das Räumgut ist nach den abfallrechtlichen Vorgaben zu entsorgen.
- 4.2.7 Es ist eine Dienst- und Betriebsanweisung zu erstellen. Die Dienstanweisung regelt den Dienstbetrieb und muss Einzelheiten zu Organisation, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der Mitarbeiter enthalten. Des Weiteren sind darin Regelungen zum Verhalten im Betrieb zur Vermeidung von Unfall- und Gesundheitsgefahren zu treffen. In den Betriebsanweisungen müssen Vorgaben zur Durchführung des regelmäßigen Betriebs und zur Bewältigung besonderer Betriebszustände enthalten sein. Dazu gehören u.a. Alarm- und Benachrichtigungspläne für den Fall von Betriebsstörungen.
- 4.2.8 Der Betreiber ist verpflichtet, innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme dem WWA Kronach eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.
- 4.2.9 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 Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierzu erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.
- 4.2.10 Baubeginn und -vollendung sind der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt rechtzeitig anzuzeigen. Wird die Anlage in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.
- 4.2.11 Der Betreiber hat die Auslaufbauwerke sowie die Flussufer von 5,0 m oberhalb bis 5,0 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt und dem ansonsten Unterhaltsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten. Darüber hinaus hat der Betreiber nach Maßgabe der jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen alle Mehrkosten zu tragen, die beim Ausbau oder bei der Unterhaltung des benutzten Gewässers aus der Abwassereinleitung mittelbar oder unmittelbar entstehen.

## **5 Straßenrechtliche Verfügungen**

### **5.1 FStrG**

Der neu zu errichtende Straßenabschnitt von Bau-km 0+000 (Achse 610) bis Bau-km 0+460 (Achse 700) einschließlich des neu zu errichtenden Kreisverkehrsplatzes von Bau-km 0+000 (Achse 610) bis Bau-km 0+460

(Achse 700), bis Bau-km 0+244 (Achse 640) und bis Bau-km 0+000 (Achse 620) (vgl. Planunterlage 11, lfd. Nr. 1 und 2 und Planunterlage 12) werden zur B 26 gewidmet. Die Widmung wird gemäß § 2 Abs. 6 i. V. m. Abs. 2 FStrG mit der Maßgabe verfügt, dass sie mit der Verkehrsübergabe der neu zu bauenden Straßenbestandteile der B 26 wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen.

Die Verkehrsbedeutung des Teilknotenpunkts der B 26 (alt) mit BA 36 bei Bau-km 0+340 (Achse 610) ändert sich. Er verliert seinen Charakter als Bundesstraße und wird zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft (Planunterlage 11, lfd. Nr. 3 und Planunterlage 12). Die Abstufung erfolgt mit der Maßgabe, dass die Abstufung jeweils mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird (§ 2 Abs. 4 und 6 FStrG, Art. 7 Abs. 5 i. V. m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

Die nicht mehr benötigten Bereiche der B 26 (alt), die die Funktion einer Straße verlieren, werden eingezogen und rekultiviert (Planunterlage 11, lfd. Nr. 1 und Planunterlage 12).

## **5.2 BayStrWG**

Für die nach den Planunterlagen (vgl. Planunterlage 11, lfd. Nrn. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12) neu zu errichtenden, anzupassenden oder zu verlegenden Teilstrecken von Straßen und Wegen nach dem BayStrWG werden die Widmungen jeweils mit der Maßgabe verfügt, dass sie mit der Verkehrsübergabe wirksam werden, sofern die Widmungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen, Art. 6 Abs. 6 i. V. m. Abs. 3 BayStrWG.

Diejenigen Straßenabschnitte nach dem BayStrWG, deren Verkehrsbedeutung sich durch das Vorhaben ändert, werden mit der Maßgabe abgestuft, dass die Abstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird, Art. 7 Abs. 5 i. V. m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG.

Die künftig für den öffentlichen Verkehr entbehrlichen und damit aufzulassenden Teilstrecken bestehender Straßen und Wege nach dem BayStrWG werden mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung jeweils mit der Sperrung des entsprechenden Straßen- und Wegeteiles wirksam wird, Art. 8 Abs. 1 und 5 i. V. m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG.

Die textlich dargestellten Änderungen sind in der Planunterlage 12 zeichnerisch kenntlich gemacht.

Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßen- und Wegeverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## **6 Berichtigungen in Planunterlagen**

- 6.1.1 Die Angaben in den Plänen zum Normalstau des Main-Donau-Kanals = 230,80 mNN sind zu korrigieren in Normalstau  $\equiv$  Stauziel = 230,86 mNN.
- 6.1.2 Mit Inkrafttreten des „Gesetz(es) zur Anpassung der Zuständigkeiten von Bundesbehörden an die Neuordnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV-Zuständigkeitsanpassungsgesetz)“ wurde das WSA Nürnberg seit dem 01.06.2016 nunmehr in Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nürnberg (WSA Nürnberg) umbenannt.
- 6.1.3 Das 20-kV- Kabel der Bayernwerk AG wird im Lageplan und im Regelungsverzeichnis ergänzt.
- 6.1.4 Eigentümer der Telekommunikationslinien ist die Telekom Deutschland GmbH. Die Planunterlagen werden entsprechend korrigiert.

## **7 Kostenentscheidung**

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss werden weder Gebühren noch Auslagen erhoben.

## B. Sachverhalt

### 1 Antragstellung

Der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Bamberg, beantragte mit Schreiben vom 27.04.2016 die Planfeststellung für die Erneuerung der Regnitzbrücke Bischberg im Zuge der Bundesstraße B 26 von Bau-km 0+340 bis Bau-km 0+460 sowie für die Änderung der Kreuzung zwischen der B 26 und der Kreisstraße BA 36 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+244.

### 2 Beschreibung des Vorhabens

Das Straßenbauvorhaben umfasst den Abbruch der Brücke über die Regnitz im Zuge der Bundesstraße B 26 und deren stromaufwärts positionierten Ersatzneubau sowie die Änderung der Kreuzung zwischen der Bundesstraße B 26 und der Kreisstraße BA 36 (Knotenpunkt „AS Bamberg-West“) östlich von Bischberg.

Vorhabenträger und Träger der Straßenbaulast für die B 26 ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Freistaat Bayern, wiederum vertreten durch das Staatliche Bauamt Bamberg (Staatliche Bauverwaltung). Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraße BA 36 ist der Landkreis Bamberg.

Das Straßenbauvorhaben liegt im nördlichen Teil des Freistaates Bayern im Regierungsbezirk Oberfranken auf dem Gebiet der Gemeinde Bischberg (Landkreis Bamberg, Gemarkung Bischberg) und der kreisfreien Stadt Bamberg (Gemarkungen Gaustadt, Bamberg, Dörfleins und Hallstadt).

Die B 26 verbindet verschiedene Unter- und Mittelzentren im Maintal miteinander und stellt deren Verbindung zur Autobahn A 70 her. Die B 26 verläuft parallel zur A 70, die das Oberzentrum Schweinfurt mit dem Oberzentrum Bamberg verbindet. Die bestehende Regnitzbrücke liegt im Zuge der Bundesstraße 26 zwischen den „AS Eltmann“ und „AS Bamberg – Hafen“. Die B 26 ist Teil der Umleitungsstrecke für die A 70.

Die Kreisstraße BA 36 in der Baulast des Landkreises Bamberg verbindet die Gemeinde Bischberg mit der Stadt Bamberg, Stadtteil Gaustadt. Sie beginnt am Ortsrand von Bischberg und endet an der Landkreis- und Stadtgrenze.

Die B 26 kreuzt die Regnitz, ein Gewässer 1. Ordnung, bei F-km 1,365 bzw. den Main-Donau-Kanal bei MDK-km 1,365.

Im Vorhabenbereich liegt der Abschnitt 4 des überregionalen Main-Radweges, der hier gemeinsam mit dem Regnitz-Radweg überwiegend flussseitig verläuft. Der Main-Radweg ist ein Fernradwanderweg und Teil des

Bayernnetzes für Radfahrer, Teil des nationalen Radweges D-Route 5 – Saar-Mosel-Main – und Teil der internationalen Euro Velo-Route 4 Ärmelkanal-Schwarzes Meer; Roscoff-Odessa.

Die bestehende Regnitzbrücke weist gravierende Mängel in der Bausubstanz auf, so dass eine ausreichende Dauerfestigkeit nicht mehr hergestellt werden kann und die Standsicherheit gefährdet ist. Zudem befinden sich Teile der Brücke im Gefährdungsraum des Main-Donau-Kanals, weshalb ein Schiffsanprall nicht ausgeschlossen werden kann.

Der Brückenneubau, eine Stahl-Bogenbrücke mit 137 m Stützweite, soll einen Querschnitt mit zwei Fahrstreifen und einem einseitig angeordneten Geh- und Radweg erhalten und stromaufwärts neben der bestehenden Regnitzbrücke errichtet werden. Dadurch können die Verkehrsverbindungen während der Bauzeit aufrechterhalten und u.a. die Aufwendungen für eine Behelfsbrücke eingespart werden. Mit der größeren Stützweite kann der Gefährdungsraum des Main-Donau-Kanals von Einbauten freigehalten werden.

Der unmittelbar an die Brücke angrenzende Knotenpunkt „AS Bamberg – West“, verbindet derzeit über drei Teilknotenpunkte das Straßennetz miteinander. Die Verknüpfungen sollen aufgrund von Leistungsfähigkeitsdefiziten der Teilknotenpunkte und wegen der beengten Verhältnisse zwischen Regnitz und Hangbereich „Weinberg“ durch einen Kreisverkehrsplatz mit drei Ästen ersetzt werden. Die dabei betroffenen Straßenzüge der B 26 und BA 36 werden entsprechend der Lage des neuen Brückenbauwerkes und der geänderten Knotenpunktform verlegt und ergänzt. Die Straßenverbindungsrampe entlang der Regnitz wird zurückgebaut und die frei werdende Fläche als Retentionsraum genutzt. Die direkte Straßenverbindung zwischen Bischberg und Gaustadt, einschließlich des Geh- und Radwegs, wird südlich um den Kreisverkehr herum geführt und mittels neuer Einmündung mit der Kreisstraße BA 36 verbunden. Dabei wird in den Hang „Weinberg“ eingegriffen.

Das überörtliche Radwegenetz bzw. der Regnitz- und Main-Radweg wird mittels neuer Wegerampen beidseits an die Regnitzbrücke angebunden. Die VGN-Bushaltestelle „Bischberg – Röthelbach“ wird mittels neuem Geh- und Radweg an den Regnitz-Radweg angebunden und barrierefrei ausgebaut.

Nördlich der Regnitz wird zwischen der B 26 und den angrenzenden Gewerbegrundstücken bereichsweise eine Stützmauer angelegt. Der Straßenkörper muss hier in Richtung der Gewerbeflächen verlegt werden. Die dabei entstehenden großen Höhenunterschiede können nicht mehr frei abgeböscht werden. Gleiches gilt für die neue Verbindungsstraße zwischen Bischberg und Gaustadt. Auch hier wird bereichsweise eine Stütz- bzw. Geröllfangmauer errichtet.

Zur qualitativen Behandlung des Straßenoberflächenwassers wird ein Absetzbecken mit nachfolgender Einleitung in die Regnitz angelegt. Die Bundesstraße B 26 wird entsprechend ihrer regionalen Bedeutung im Straßennetz nach der RIN 2008 (Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008) der Verbindungsfunktionsstufe (VFS) III – regional, der Kategoriengruppe Landstraßen bzw. der Straßenkategorie LS III zugeordnet.

Die Kreisstraße BA 36 ist ihrer Verkehrsbedeutung entsprechend der Verbindungsfunktionsstufe (VFS) IV – nähräumig, der Kategoriengruppe Landstraßen bzw. der Straßenkategorie LS IV zuzuordnen.

Die Straßenzüge werden entsprechend ihrer Verkehrsfunktion gewidmet. Die entsprechenden Verfügungen sind in der Planunterlage 11 und 12 dargestellt.

### **3 Vorgeschichte der Planung**

Die Regnitzbrücke wurde 1966 als dreifeldrige Brücke (Stützweiten von 53,50 m, 100,73 m und 53,50 m) mit einem vorgespannten Hohlkastenquerschnitt unter Verwendung von Spannstahl Sigma St 145/160 oval errichtet. Untersuchungen zu Schadensfällen an Bauwerken haben ergeben, dass Konstruktionen mit diesem besonderen Spannstahl ein erhöhtes Risiko besitzen, wegen Spannungsrissskorrosion beschädigt zu werden.

Die Regnitzbrücke wurde deshalb von der Bundesanstalt für Straßenwesen in die Liste der Bauwerke aufgenommen, für die eine konkrete Gefährdung durch Spannungsrissskorrosion näher untersucht werden soll. Die Untersuchung bzw. statische Nachrechnung von Univ.-Prof. Dr.-Ing. E.h. Konrad Zilch hat ergeben, dass die Brücke massive Dauerfestigkeitsprobleme aufweist und deren Tragfähigkeit ohne Vorankündigung durch plötzlichen Riss eines oder mehrerer Spannglieder aufgrund der Spannungsrissskorrosion verloren gehen könnte.

Die Regnitzbrücke weist im Mittelfeld bereits eine Durchbiegung von rund 25 cm auf. Eine erste aufwändige Sanierung der Brücke erfolgte in den Jahren 2001 und 2002. Trotz einer Verstärkung des Hohlkastens mit externer Vorspannung nimmt der Durchhang tendenziell weiter zu.

Nach einer Untersuchung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes befinden sich die Brückenunterbauten (Pfeiler) und Teile des Brückenüberbaus der Regnitzbrücke im Gefährdungsraum des Main-Donau-Kanals und sind dadurch potenziell schiffsanfahrgefährdet. Die Standsicherheit der Brücke bei Schiffsanprall ist der Untersuchung zufolge zwar noch gegeben, das heißt die Brücke würde nicht einstürzen, sie würde aber von ihren Lagern gerissen werden, auf ihre Pfeiler fallen und dabei vermutlich stark beschädigt werden. Die Schiffshavarie gefährdet dabei sowohl den Straßen- als auch den Schifffahrtsverkehr. Mit einer längeren

Sperrung der Bundes- und der Wasserstraße für die Schiffsbergung und die Reparatur der Brücke (wenn diese denn dann noch möglich ist) müsste gerechnet werden.

Die bestehende Regnitzbrücke weist darüber hinaus gravierende Mängel in der Bausubstanz auf, so dass eine ausreichende Dauerfestigkeit nicht mehr hergestellt werden kann. Eine nochmalige Ertüchtigung der Brückentragfähigkeit wurde diskutiert, jedoch wegen nicht lösbarer technischer Probleme und der weiterhin bestehenden Schiffsanfahrgefahr verworfen. Mangels sinnvoller Alternativen wurde auf eine detaillierte Wirtschaftlichkeitsberechnung verzichtet.

Nach Erkenntnissen des Staatlichen Bauamtes Bamberg treten am teilhöhenfreien Knotenpunkt der B 26 mit der BA 36 bzw. an der „AS Bamberg – West“ Leistungsfähigkeitsdefizite in den Spitzenstunden auf. Dies betrifft die beiden höhenfreien Teilknotenpunkte „Bischberg – Ost“, weil zum einen die Verhältnisse für die Einbieger ohne Einfädelungstreifen sehr ungünstig sind und zum anderen sich die Verkehrsströme aus den naheliegenden Ortsstraßen mit dem Verkehr auf der BA 36 überlagern. Zudem sind diese Teilknotenpunkte unfallauffällig.

Im Rahmen einer verwaltungsinternen Voruntersuchung wurden verschiedene Varianten untersucht, die zum Ziel hatten,

- die Stützweiten für die Brückenkonstruktion zu optimieren,
- die Brückenfläche zu minimieren,
- den Gefährdungsraum des Main-Donau-Kanals freizuhalten und Gefährdungen für den Schiffs- und Straßenverkehr und das Brückenbauwerk auszuschließen,
- die Streckenführung der B 26 zu verbessern,
- die Verknüpfung der B 26 mit der Kreisstraße BA 36 zu verbessern
- und eine Straßensperrung, umwegige Umleitungen bzw. Verkehrsführungen während der mindestens zweijährigen Bauzeit zu vermeiden.

## **4 Vorgängige Planungsstufen**

### **4.1.1 Bedarfsplan für die Bundesstraße**

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

#### 4.1.2 Recht der Raumordnung, Landesplanung und Bauleitplanung

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

Nach der raumstrukturellen Gliederung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) vom 01.09.2013 befindet sich das Planungsgebiet in der Region 4 – Oberfranken West – im Verdichtungsraum bzw. im Stadt- und Umlandbereich von Bamberg. Die Stadt Bamberg ist ein Oberzentrum. Die Grundsätze des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2013 (LEP), 4.2, werden durch die vorliegende Maßnahme unterstützt: „Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden“. Außerdem entspricht das Vorhaben den Grundsätzen 4.4: „Das Radwegenetz soll erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. [...] Das überregionale „Bayernnetz für Radler“ soll weiterentwickelt werden.“

Nach dem Regionalplan Oberfranken-West (letzte Änderung 27.07.2018) liegt das Straßenbauvorhaben im Verdichtungsraum bzw. im Stadt- und Umlandbereich westlich von Bamberg. Dort wird die Ortschaft Bischberg als Unterzentrum bestimmt. Mit der Erneuerung der Regnitzbrücke und dem geplanten Umbau des Knotenpunktes entspricht die Maßnahme den gesetzten Planungszielen und -grundsätzen: „Das Straßennetz soll so ausgebaut werden, dass es [...] eine gute flächenhafte Erschließung der Region gewährleistet“, B.V.1.4.1. „In der Region ist ein möglichst flächendeckendes, sicheres und mit den benachbarten Regionen abgestimmtes Radwegenetz anzustreben. Der verstärkte Ausbau von Radwegenetzen in den Nahbereichen der zentralen Orte ist zur Förderung des Alltagsradverkehrs von besonderer Bedeutung.“, B.V.1.5.1 und „Es ist von besonderer Bedeutung, das regionale Radwegenetz in seiner Qualität weiter zu verbessern.“, B.V.1.5.3.

## 5 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

### 5.1.1 Auslegung

Unmittelbar nach Antragstellung leitete die Regierung von Oberfranken mit Schreiben vom 05.08.2016 das Anhörungsverfahren ein.

Die eingereichten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 23.08.2016 bis zum 23.09.2016 bei der Gemeinde Bischberg, Schulstraße 16, 96120 Bischberg und in der Zeit vom 05.09.2016 bis zum 07.10.2016 bei der Stadt Bamberg, Stadtplanungsamt, Untere Sandstraße 34, 96047 Bamberg zur Einsichtnahme aus. Die vorherige ortsübliche Bekanntmachung erfolgte durch Veröffentlichung im Mitteilungsblatt der Gemeinde Bischberg vom 19.08.2016 und im Rathaus Journal der Stadt Bamberg vom 02.09.2016.

Der Bekanntmachungstext erhielt einen Hinweis darauf, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Bischberg, der Stadt Bamberg oder der Regierung von Oberfranken bis spätestens zwei Wochen 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 präkludiert sind. Hingewiesen wurde schließlich auch darauf, dass das Vorhaben nicht UVP-pflichtig ist. Die Einwendungsfrist endete somit am 21.10.2016.

Namentlich bekannte, nicht ortsansässige Betroffene wurden, soweit dies geboten erschien, von der Gemeinde Bischberg und der Stadt Bamberg auf die Möglichkeit, die Planunterlagen einzusehen und Einwendungen hiergegen zu erheben, hingewiesen.

#### 5.1.2 Beteiligung der Behörden und sonstigen Stellen

Die Planfeststellungsbehörde gab mit Schreiben vom 05.08.2016 folgenden Behörden und sonstigen Stellen Gelegenheit, in angemessener Frist zum Vorhaben Stellung zu nehmen:

- Bayernhafen GmbH & Co. KG, Bamberg,
- Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg, Nürnberg,
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bayreuth,
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung B – Stabstelle Lineare Projekte, München,
- Bezirk Oberfranken, Fachberatung für Fischerei, Bayreuth,
- Amt für Ländliche Entwicklung (ALE) Oberfranken, Bamberg,
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberfranken, Bamberg,
- Vodafone Kabel Deutschland Field Services GmbH, Nürnberg,
- Fernwasserversorgung Oberfranken, Kronach,
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Bayreuth,
- Bayernwerk AG, Bamberg,
- Zweckverband Tierkörperbeseitigung Nordbayern, Bamberg,
- PLEdoc GmbH, Essen,
- Stadtwerke Bamberg, Bamberg,

- Landratsamt Bamberg,
- WWA Kronach,
- Stadt Bamberg,
- Gemeinde Bischberg.

Außerdem wurden die Sachgebiete 24 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung), 31 (Straßenbau), 34 (Städtebau), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz) und 52 (Wasserwirtschaft) an der Regierung von Oberfranken beteiligt bzw. von der Planung jedenfalls in Kenntnis gesetzt.

Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Stellen und die gegen den Plan erhobenen Einwendungen Privater wurden am 28.11.2017 im Bürgersaal in der Grundschule Bischberg mündlich erörtert.

Weitere Einzelheiten des Verfahrensverlaufs ergeben sich aus den Verfahrensakten.

## C. Entscheidungsgründe

Der Plan des Staatlichen Bauamtes Bamberg wird entsprechend seinem 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.

Dies beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### 1 **Rechtsgrundlagen und Rechtswirkungen der Planfeststellung**

Nach § 17 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, § 17 S. 4 FStrG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 BayVwVfG. Es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt, § 17 S. 4 FStrG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 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.

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich, § 17 S. 4 FStrG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 S. 1 Hs. 2 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.

## **2 Formell-rechtliche Bewertung**

### **2.1 Zuständigkeit**

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.

### **2.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

#### **2.2.1 Umweltverträglichkeitsprüfung**

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

Die Erneuerung der Regnitzbrücke Bischberg im Zuge der B 26 sowie die Änderung der Kreuzung zwischen der Bundesstraße B 26 und der Kreisstraße BA 36 gehört mit einer Baulänge von insgesamt rund 1,5 km nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 17 S. 1 FStrG i. V. m. § 3e Abs. 1 Nr. 2 und § 3b Abs. 1 UVPG i. d. F. v. 03.03.2010 (im Folgenden: UVPG alt) i. V. m. Nrn. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine UVP obligatorisch ist. Die zitierte Fassung des UVPG alt ist gemäß § 74 Abs. 1 UVPG relevanter Prüfungsmaßstab, da das Verfahren zur Feststellung der UVP-Pflicht im Einzelfall vor dem 16.05.2017, hier nämlich mit Schreiben der Regierung von Oberfranken vom 03.05.2016, eingeleitet wurde. Jedenfalls mangels einer Erreichbarkeit der Straße nur über Anschlussstellen und besonders geregelte Kreuzungen liegt keine Schnellstraße vor (EuGH Ur. v. 24.11.2016 – C-645/15). Weiter plant der Vorhabenträger die Verlegung einer bestehenden Bundesstraße und die Änderung der Kreuzung auf einer Länge von deutlich weniger als 10 km. Das Vorhaben ist daher als sonstige Bundesstraße i. S. d. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG anzusehen. Für den Bau einer solchen Straße ist eine UVP nur dann vorgeschrieben, wenn eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls ergibt, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, § 3c Abs. 1 S. 1 UVPG alt.

Die vom Vorhabenträger unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Prüfkriterien und dem Prüfkatalog des BayStMI vom 22.04.2016, Az. IIB2-4382-002/16, erarbeitete Dokumentation vom 14.06.2016 kommt zu dem Ergebnis, dass das geplante Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann.

Die Höhere Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberfranken hat das Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung mit Schreiben vom 24.06.2016 bestätigt. Die sonstigen Umweltauswirkungen des Vorhabens hat der Vorhabenträger in den Planunterlagen 1, 9 und 19 umfassend dargestellt. Die vorhabenbedingten Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild werden in Rahmen der Gesamtabwägung berücksichtigt.

Die Information der Öffentlichkeit gemäß § 3a Satz 2 UVPG alt ist ordnungsgemäß erfolgt, B.5.1.1.

#### 2.2.2 Verträglichkeitsprüfung in Natura 2000-Gebieten

Das Vorhaben verläuft außerhalb von FFH-Gebieten und außerhalb von Vogelschutzgebieten nach der Vogelschutzrichtlinie (RL 2009/147/EG). Das nächstgelegene FFH-Gebiet „Viereth“ (6031-371) liegt ca. 1 km nördlich der Maßnahme und wird durch das Vorhaben nicht tangiert. Eine Überprüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets ist insofern nicht erforderlich, § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG.

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

#### 3.1 **Rechtmäßigkeit der Planung**

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. Dies sind im Einzelnen:

- 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 **Planrechtfertigung**

##### 3.2.1 Defizite des Bestands, Planungsziele und künftige Straßenverkehrsverhältnisse

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

Derzeit weist der Straßenzug erhebliche Defizite auf. Insbesondere sind erhebliche Mängel an der Bausubstanz der Regnitzbrücke und eine mangelnde Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts festzustellen (B.3). Das Vorhaben zielt auf eine sicherere und leistungsfähigere Abwicklung des Verkehrs auf der B 26 und der BA 36 ab.

Die Verkehrsbelastung auf der B 26 ist im Tagesverlauf wellenförmig verteilt, mit ausgeprägten Spitzenbelastungen am Morgen in Fahrtrichtung Bamberg-Hafen und am Abend in Fahrtrichtung Eltmann. Diese Verteilung ist kennzeichnend für einen ausgeprägten Berufspendelverkehr, der hier von und zur Autobahn A 70 und in die Industrie- und Gewerbegebiete von Hallstadt und Bamberg fließt. Der regionale Durchgangsverkehr auf der B 26 hat im vorliegenden Abschnitt den größten Anteil am Verkehrsaufkommen, gefolgt von Quell- und Zielverkehren aus und nach Gaustadt und zuletzt aus und nach Bischberg. Die Verkehrsbelastung der B 26 nimmt in Richtung A 70, AS Bamberg – Hafen, zu. Die Verkehrsbelastung der B 26 westlich von Bischberg, an einer Zählstelle nach der Einmündung der St 2262 bei Trosdorf, liegt nach der Straßenverkehrszählung 2005 bei einem DTV 2005 von 14.181 Kfz/24h, der Schwerlastanteil beträgt 562 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung an einer Zählstelle vor der AS Bamberg – Hafen, östlich von Bischberg, liegt nach der SVZ 2010 bei einem Wert DTV 2010 = 17.238 Kfz/24h, was weit über dem Durchschnitt auf den Bundesstraßen in Bayern liegt. Die Schwerverkehrsbelastung liegt dort dagegen bei einem unterdurchschnittlichen  $DTV_{SV} 2010 = 613 \text{ Kfz/24h}$  (3,6 %).

Die künftige Verkehrsbelastung der B 26 für den Prognosehorizont 2030 wurde – zulasten des Vorhabenträgers – auf Grundlage der Daten der (höheren) SVZ 2010 mit Hochrechnungsfaktoren aus dem (noch nicht veröffentlichten) Gesamtverkehrsplan Bayern errechnet und beträgt  $DTV 2030 = 18.170 \text{ Kfz/24h}$ , bei einem Schwerlastverkehrsanteil  $DTV_{SV} 2030 = 710 \text{ Kfz/24h}$ . Diese Prognosen wurden durch die aktuellsten Daten der Straßenverkehrszählung SVZ 2015 bestätigt. Im gegenständlichen Streckenabschnitt wurde ein DTV 2015 von 14.756 Kfz/24h ermittelt. Der Schwerlastverkehrsanteil liegt bei 494 Kfz/24h. Die Daten aus 2015 wurden – im Unterschied zu 2010, aber gleich der SVZ 2005 – westlich von Bischberg ermittelt und können insofern vergleichend ins Verhältnis gesetzt werden. Die aktuelle SVZ 2015 bestätigt damit auch tatsächlich diejenige Verkehrszunahme, die sich für das Jahr 2015 aus dem zugrunde gelegten Hochrechnungsfaktor ergibt. Es bestehen damit keine Zweifel an der Richtigkeit der Verkehrsprognose für das Jahr 2030.

Die Verkehrsbelastungen auf der Kreisstraße BA 36 sind über den gesamten Tagesverlauf nicht bekannt. Aus Verkehrszählungen am Morgen und Abend kann aber gefolgert werden, dass auch eine wellenförmige Verteilung der Verkehrsbelastung vorhanden ist. Die Spitzenbelastungen, die am Morgen in Richtung Gaustadt und am Abend in Fahrtrichtung Bischberg auftreten, sind aber weniger stark ausgeprägt. Auch diese Verteilung lässt auf einen ausgeprägten Berufspendelverkehr und auf einen ausgeprägten Quell- und Zielverkehr zwischen Bischberg und dem Stadtteil Gaustadt schließen. Von Bischberg aus fließt jeweils die Hälfte des Verkehrs zur Bundesstraße und nach Gaustadt. Von Gaustadt aus fließen etwa  $\frac{3}{4}$  des Verkehrs zur Bundesstraße und nur etwa  $\frac{1}{4}$  nach Bischberg. Die Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße BA 36 ist wegen der Teilknotenpunkte des teilplanfreien

Knotenpunktes mit der B 26 zwischen Gaustadt und Bischberg nicht gleichmäßig verteilt. Bei einer im März 2012 vom StBA durchgeführten Verkehrszählung ergeben sich folgende Verkehrsbelastungen: Auf der Gaustadter Seite (östlich des Knotenpunktbereiches) liegt die Belastung bei einem  $DTV_w = 9.200$  Kfz/24h und  $DTV_{sv} = 410$  Kfz/24h. Auf Bischberger Seite (westlich des Knotenpunktbereiches) liegt die Belastung bei einem  $DTV_w = 7.600$  Kfz/24h und  $DTV_{sv} = 320$  Kfz/24h. Im Zwischenbereich liegt die Belastung bei einem  $DTV_w = 8.000$  Kfz/24h und  $DTV_{sv} = 410$  Kfz/24h.

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts B 26 und BA 36 soll verbessert werden. Leistungsfähigkeitsdefizite treten in den Spitzenstunden am Teilknotenpunkt Bischberg auf, weil sich Verkehrsströme aus naheliegenden Ortsstraßen überlagern. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und Übersichtlichkeit wird die neue Verknüpfung mit der BA 36 höhengleich als dreiarmer Kreisverkehrsplatz ausgebildet. Nach den durchgeführten Knotenpunktberechnungen, die die Verkehrsmengen des Prognosehorizontes 2030 berücksichtigen, ergibt sich eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Prognosenullfall (zukünftig prognostizierter Verkehr auf der vorhandenen Verkehrsanlage) wurde festgestellt, dass die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs am westlichen Teilknotenpunkt an der B 26 (Einmündung der westlichen Verbindungsrampe in die B 26) nur die ungenügende Stufe F erreicht (Abstufung nach HBS: von Stufe A – freier Verkehrsfluss – bis Stufe F – die Verkehrsanlage ist überlastet –). Die Verknüpfung des großen Rechtseinbiegestroms von Bischberg bzw. Gaustadt nach Bamberg – Hafen mit dem Hauptstrom von Viereth bzw. Trunstadt verursacht in der Morgenspitze lange Wartezeiten, was in der Folge zu Rückstau und Überlastung in den westlichen Teilknotenpunkt an der BA 36 bzw. in das nachgeordnete örtliche Verkehrsnetz führt. Nach den Ergebnissen der Verkehrsqualitätsnachweise zu urteilen, ist der Knotenpunkt Bamberg – West in der vorhandenen Form für die zu erwartenden Verkehrsbelastungen nicht ausreichend leistungsfähig. Der Knotenpunkt Bamberg – West muss deshalb beim Umbau der Bundesstraße so geändert werden, dass er die Qualitätsstufe D als Mindestqualität erreicht.

Zentrales Ziel ist darüber hinaus die Beseitigung der massiven Mängel der Regnitzbrücke (B.3).

### 3.2.2 Landesentwicklungsplan Bayern

Gemäß Ziffer 4.1.1 LEP 2013 (= Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 22.08.2013, in Kraft seit 01.09.2013, GVBl S. 551) zielt die Bayerischen Staatsregierung darauf ab, die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubauten nachhaltig zu ergänzen.

Das LEP 2013 legt unter Ziffer 4.2 als weitere Grundsätze fest, das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig zu

erhalten und bedarfsgerecht zu ergänzen. Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen.

Außerdem beinhaltet das LEP 2013 in Ziffer 4.4 den Grundsatz, dass das Radwegenetz erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden soll. Das überregionale „Bayernnetz für Radler“ soll weiterentwickelt werden.

### 3.2.3 Regionalplan Oberfranken – West

Das Straßenbauvorhaben liegt im Verdichtungsraum bzw. im Stadt- und Umlandbereich westlich von Bamberg und damit in der Planungsregion Oberfranken – West (4).

Die Maßnahme entspricht den gesetzten Planungszielen und -grundsätzen des aktuellen Regionalplans (in der Fassung vom 27.07.2018). So legt der Regionalplan in Teil B V 1, Ziffer 1.4 für den Straßenbau das Ziel fest, das Straßennetz so auszubauen, dass [...] eine gute flächenhafte Erschließung der Region gewährleistet wird. Ziffer 1.5 beinhaltet für den Radwegebau den Grundsatz, in der Region ein möglichst flächendeckendes, sicheres und mit den benachbarten Regionen abgestimmtes Radwegenetz anzustreben. Der verstärkte Ausbau von Radwegenetzen in den Nahbereichen der zentralen Orte sei zur Förderung des Alltagsradverkehrs von besonderer Bedeutung. Es sei außerdem von besonderer Bedeutung, das regionale Radwegenetz in seiner Qualität weiter zu verbessern.

### 3.2.4 Sonstige Planungsstufen (Bedarfsplan, Linienbestimmung, Raumordnung, Bauleitplanung)

Das Vorhaben ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG) enthalten, §§ 1, 3 FStrAbG. Eine Linienbestimmung im Sinne von § 16 FStrG hat ebenso wenig stattgefunden wie ein Raumordnungsverfahren.

Die Höhere Landesplanungsbehörde an der Regierung von Oberfranken hat gegen das Vorhaben mit Schreiben Az. 24-8254a vom 08.09.2016 keine Einwendungen erhoben.

### 3.2.5 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). Ob sich eine andere als die gewählte Linienführung eindeutig als die bessere darstellt, ob sich mit anderen Worten eine offensichtlich bessere Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen, umschreibt den hiervon zu unterscheidenden Maßstab der gerichtlichen Überprüfung (BVerwG, Urteil vom 29.06.2017, 3 A 1/16, Rn. 131; vgl. zusammenfassend auch BVerwG, Urteil vom 09.11.2017, 3 A 4/15, Rn. 98). Im Rahmen der Alternativenprüfung handelt die Planfeststellungsbehörde nicht fehlerhaft, wenn sie eine Planalternative genehmigt, obwohl eine andere als die von ihr bevorzugte Trassenvariante ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre.

### 3.2.5.1 Beschreibung der seitens des Vorhabenträgers vorgeschlagenen Varianten

Vom Vorhabenträger wurden vier Varianten (Nullvariante bis Variante 3) mit teilweise mehreren Untervarianten untersucht.

#### 3.2.5.1.1 Nullvariante

Die Nullvariante, mit den Untervarianten 0-A bis 0-D, sieht einen Ersatzneubau an der bestehenden Stelle vor. Während der Bauzeit wird der Verkehr über eine Behelfsbrücke geführt.

Das Bauwerk soll auf den bestehenden Unterbauten, die gegen Schiffsanprall ertüchtigt werden, neu errichtet werden. Als Überbau ist eine leichte Konstruktion mit einem Stahlverbundhohlkasten vorgesehen. Bei dieser Variante ist eine Behelfsbrücke oberstrom des Bestandes zur Verkehrsabwicklung während der Bauzeit erforderlich. Zur Nullvariante wurden vier Untervarianten mit obenliegenden Tragwerken entworfen und bewertet. Die Untervarianten wurden mit der Zielsetzung entwickelt, die Unterbauten zu erneuern und außerhalb des schiffsanfahrgefährdeten Bereiches anzuordnen. Zudem sollte die Anbindung an die bestehende B 26 möglichst minimiert werden. In den Untervarianten A und B wurden Stahlverbundhohlkästen gegenübergestellt, die nach oben an einem gotischen Bogen (A) oder an ein Sprengwerk (B) aufgehängt wurden. In den Untervarianten C und D wurden konventionelle Stabbogenbrücken betrachtet. In der Untervariante C wurde ein aufgelöster Stabbogen und als Untervariante D ein echter Stabbogen untersucht, wobei das Widerlager auf der Seite Bischberg in seiner Lage stark verändert wurde.

Die Nullvariante begründet einen nur geringen Eingriff in den Bestand. Aufgrund der Behelfsbrücke sind nur kurzzeitige Verkehrsbeeinträchtigungen während der Straßenanbindung zu befürchten. Mit der Nullvariante können jedoch insbesondere die Defizite des Bestandsbaus hinsichtlich lichter Höhe und Anfahrgefährdung nicht beseitigt werden. Während der Bauzeit ist mit einer erheblichen Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs zu rechnen.

Bei den Untervarianten 0-A und 0-B liegt die gesamte Brücke dagegen außerhalb des anfahrgefährdeten Bereichs. Wie bei der Nullvariante sind während der Bauzeit nur kurzzeitige Verkehrsbeeinträchtigungen zu befürchten. Aufgrund der Gradientenanhebung ist jedoch eine umfangreiche Anpassung der Fahrbahn der B 26 erforderlich. Der Ersatzneubau, bei dem Stahlverbundhohlkästen gegenübergestellt und nach oben an einem gotischen Bogen (A) bzw. einem Sprengwerk (B) aufgehängt werden, ist außerdem kompliziert in der Konstruktion und zieht einen hohen Unterhaltungsaufwand nach sich.

Untervariante 0-C bietet oben genannte Vorteile und erfordert darüber hinaus eine Fahrbhannpassung in einem nur kurzen Bereich. Dies resultiert aus der geringen Gradientenanhebung. Neben den Nachteilen der Untervarianten 0-A und 0-B befindet sich bei Untervariante 0-C außerdem das Widerlager eines Bogens im angrenzenden Biotopkomplex.

Untervariante 0-D, ein gerades, weniger kompliziertes Stabbogenbauwerk, beeinträchtigt den Schiffsverkehr während der Herstellung nur geringfügig. Die Variante erfordert jedoch eine umfangreiche Änderung der aktuellen Verkehrsführung. Eine regelkonforme Trassierung ist durch eine bloße Anbindung nicht möglich. Dies führt zu weiteren Beeinträchtigungen während des Umbaus der Verkehrsanlagen. Zum anderen rückt die Trasse bei Einhaltung der erforderlichen Trassierungselemente weiter in Richtung Süden und damit näher an die vorhandene Bebauung heran, was mit zusätzlichen Betroffenheiten durch Lärmimmissionen und Grundinanspruchnahme einhergeht. Das Widerlager eines Stabbogens befindet sich außerdem im Hochwasserbereich. Darüber hinaus erfordert die Variante Vorlandbrücken.

#### 3.2.5.1.2 Variante 1

Variante 1 beschreibt einen Ersatzneubau an der bestehenden Stelle. Das neue Bauwerk wird mittels Querverschub eingesetzt. Auf eine Behelfsbrücke während der Bauzeit wird verzichtet.

Für Variante 1 gelten die grundsätzlichen Aspekte der Variante 0, denn auch hierbei soll das Bauwerk auf den bestehenden Unterbauten, die gegen Schiffsanprall ertüchtigt werden, neu errichtet werden. Als Überbau ist wie in Variante 0 eine leichte Konstruktion mit einem Stahlverbundhohlkasten vorgesehen. Die Brücke wird oberstrom des Bestandes auf

Behelfsunterbauten hergestellt, so dass der Verkehr während der Zeit weiterhin über die B 26 fließen kann. In einem Zeitraum von etwa sechs Wochen, in dem eine Vollsperrung der B 26 erforderlich ist, wird der alte Überbau abgebrochen, der neue Überbau quer verschoben und an die Strecke neu angebunden. Für den Zeitraum von sechs Wochen muss der Verkehr umgeleitet werden.

Variante 1 begründet einen nur geringen Eingriff in den Bestand. Es sind nur geringe Verkehrsbeeinträchtigungen zu erwarten. Variante 1 vermag jedoch die bestehenden Defizite hinsichtlich lichter Höhe und Anfahrgefährdung nicht zu beseitigen. Es ist eine Ertüchtigung der Pfeiler für den Fall eines Schiffsanpralls und die Errichtung einer aufwendigen Verschiebbahn nötig. Die B 26 müsste für den Zeitraum des Querverschubs und der Anpassung komplett gesperrt werden. Der Schiffsverkehr würde während des Baus stärker beeinträchtigt.

#### 3.2.5.1.3 Variante 2

Variante 2, mit den Untervarianten 2-A bis 2-D, beinhaltet ein nach oberstrom verschobenes Bauwerk mit verkürzter Stützweite und Anpassungsmaßnahmen an das nachgeordnete Straßennetz. Eine Behelfsbrücke ist nicht erforderlich.

In der Variante 2 wurde die Neuerrichtung einer Stabbogenbrücke oberstrom des Bestandes betrachtet. Diese liegt etwa an der Stelle der Behelfsbrücke der Variante 0. Die Untervarianten 2-A mit 2-D befassen sich dem Knotenpunkt Bischberg („AS Bamberg West“) und der Radwegführung, um daraus die Konsequenzen auf die Bauwerksgestaltung abzuleiten. Die Varianten 2 (bzw. 2-A) und 2-B zeigen untersuchte Lagen des Kreisverkehrsplatzes auf. Mit der Variante 2-C wurde geprüft, ob durch zwei Vorlandbrücken die Stützweite der Brücke reduziert werden könnte.

Die Herstellung der geraden Brücke bei Variante 2 ist nahezu ohne Verkehrsbeeinträchtigung auf der bestehenden B 26 und der Wasserstraße möglich. Durch die Vergrößerung der Stützweite und der Anhebung der Gradienten befinden sich bei dieser Variante alle Bauteile außerhalb des anfahrgefährdeten Bereiches der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Die Brückenfläche würde um 1/3 reduziert und die Einrichtung der Feldwerkstatt wäre oberstrom möglich. Zur Realisierung des Vorhabens ist jedoch eine Stützkonstruktion im Bereich des angrenzenden Gewerbegrundstücks der RZB erforderlich. Der Knoten Bischberg muss umgestaltet werden. Die Errichtung des Bauwerks umfasst einen komplizierten Einschwimmvorgang.

Bei den Untervarianten 2-A und 2-B kommt erschwerend hinzu, dass der Eingriff in den Hangbereich zusätzliche Stützkonstruktionen erforderlich macht.

Untervariante 2-C bietet die weiteren Vorteile, dass eine Aufweitung am Widerlager Bischberg möglich ist und der Bogen eine geringere Stützweite zulässt. Variante 2-C verzichtet zwar auf o.g. Stützkonstruktion, das angesprochene Widerlager und die Vorlandbrücke in Richtung A 70 befänden sich jedoch im hochwassergefährdeten Bereich. Das rechte Widerlager könnte nur optisch nachteilig konstruiert werden. Außerdem ist die Erweiterung eines Ausziehleises für den Hafen nicht möglich.

Bei Untervariante 2-D kommt zu o.g. Vorteilen noch hinzu, dass die Unterbauten außerhalb des hochwassergefährdeten Bereichs liegen. O.g. Nachteile entfallen insofern. Auch bei Variante 2-D kann jedoch auf eine Stützkonstruktion im Bereich des RZB nicht verzichtet werden. Die Verkehrsführung muss geändert, der Knoten Bischberg umgebaut werden. Während dieser Maßnahmen kommt es zu Verkehrsbeeinträchtigungen. Die Errichtung der Brücke beinhaltet außerdem einen komplizierten Einschwimmvorgang.

#### 3.2.5.1.4 Variante 3

Variante 3 untersucht ein nach unterstrom verschobenes Bauwerk. Auch für diese Variante ist eine Behelfsbrücke während der Bauzeit entbehrlich.

Bei der Variante 3 wurde eine Lage unterstrom des Bestandes gewählt. Das Bauwerk ist aufgrund der Kurvenlage als gevouteter Stahlverbundhohlkasten geplant.

Für Variante 3 sprechen die geringe Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs sowie der grundsätzliche Erhalt der Verkehrsführung. Gegen Variante 3 spricht aber zum einen, dass eine Vergrößerung der Stützweite des Mittelfeldes gegenüber dem Bestand mit einem untenliegenden Tragwerk statisch kaum möglich ist. Die neuen Pfeiler befänden sich mithin wieder im anfahrgefährdeten Bereich. Bei einer Verschiebung der Achse nach unterstrom lassen sich außerdem die Trassierungsparameter für die B 26 und die Ausfahrt am östlichen Teilknotenpunkt nicht regelkonform ausgestalten. Eine Trassenverschiebung bedeutet einen erheblichen Eingriff, sowohl aufgrund der Länge der Anpassung der B 26 als auch aufgrund des tangierten Biotopkomplexes. Während der Umbauphase ergäben sich erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen.

#### 3.2.5.2 Einwendungen und Stellungnahmen zur Thematik Planungsvarianten

Auf die GVS Bischberg – Gaustadt (neu) kann nicht verzichtet werden.

Die Gemeinde Bischberg macht geltend, dass hierdurch Grundinanspruchnahmen vermieden und finanzielle Einsparungen erzielt werden könnten. Insbesondere könne ein Eingriff in die südlichen Böschungen entfallen.

Die alternative Abwicklung der Verkehrsbeziehungen zwischen Bischberg und Gaustadt über die geplante Kreisverkehrsanlage, im Ergebnis also die Anlage eines vierarmigen Kreisverkehrs, wurde bereits im Rahmen der Aufstellung der Planung untersucht und kommt aufgrund von Leistungsfähigkeitsdefiziten nicht in Betracht.

Die verkehrliche Leistungsfähigkeit wurde von der ZVM, Zentralstelle für Verkehrsmanagement an der Autobahndirektion Südbayern, betrachtet. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass alle betrachteten Planfälle für einen vierarmigen Kreisverkehr Defizite in der Leistungsfähigkeit oder kritische Fahrgeschwindigkeitsannahmen besitzen. Da die Verwendung eines größeren Kreisdurchmessers zu unverhältnismäßig großen Einschnitten bzw. Eingriffen im Bereich der südlich angrenzenden Hangböschung führen würde, wurde auch diese Alternative verworfen.

Eine dreiarmlige Knotenpunktsform (B 26: 1 + 2, BA 36: 3) wurde nach gleicher Methode von der ZVM untersucht und wies eine grundsätzlich ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Die Verbindung zwischen Bischberg und Gaustadt wird durch eine südliche Umfahrung hergestellt (GVS). Der Kreisverkehr wird so nicht durch den Durchgangsverkehr Bischberg - Gaustadt unnötig belastet.

Unabhängig von der ZVM wurde eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak erarbeitet. Dieser bestätigt sowohl die bereits beim Analyseverkehr bestehende Verkehrsqualitätsstufe „F“ (d.h. Überlastung) eines vierarmigen Kreisverkehrs, als auch die ausreichende Leistungsfähigkeit des geplanten dreiarmligen Kreisverkehrs (mit Umfahrung).

Eine Verschiebung des Trassenverlaufs der B 26 in nördliche Richtung, wie seitens der Stadt Bamberg gefordert, kommt nicht in Betracht.

Der Einwender führt aus, dass die Straßenführung entlang des Plangebiets der Stadt Bamberg deren Entwicklungsperspektiven beschneide.

Die diesseits vorgeschlagene Alternative wirft jedoch straßenbauliche Probleme auf. Eine Verschiebung nach Norden erschwert die Verknüpfung mit der Kreuzung der Schiffahrtsstraße und dem nachrangigen Straßennetz deutlich. Außerdem würden naturschutzfachliche Belange erheblich beeinträchtigt. In nördlicher Richtung schließt ein Biotopkomplex an, der durch die Verschiebung in Richtung Norden tangiert würde. Zuletzt müssten mehr Flächen in Anspruch genommen und unwirtschaftlich zerschnitten werden.

Eine Verschiebung des Kreisels in nördliche Richtung, wie von Einwender P 4 gefordert, scheidet ebenfalls aus.

Der Einwender macht geltend, dass in seiner Alternativlösung Grundinanspruchnahmen vermieden und die bestehende Straßenverbindung von Bischberg nach Gaustadt erhalten werden könnte.

Die im Einwendungsschreiben skizzierte Verschiebung von Kreisverkehr und Regnitzbrücke in nördliche Richtung lässt jedoch insbesondere eine verkehrliche Nutzung der bestehenden Regnitzbrücke während der Bauzeit nicht zu. Es wäre insofern eine (dritte) Behelfsbrücke (neben Bestand und Ersatzneubau) erforderlich. Zudem verlängert sich wegen der schiefwinkligen Kreuzung die erforderliche Stützweite der neuen Regnitzbrücke. Insofern sprechen auch Gründe der Wirtschaftlichkeit gegen den Vorschlag. Es sind insofern keine überwiegenden Vorteile gegenüber der Planvariante erkennbar.

### 3.2.5.3 Planungsvarianten in der Abwägung

Alternativen zur festgestellten Trasse 2-D kommen zusammenfassend nicht ernsthaft in Betracht. Die von den Einwendern vorgeschlagenen Trassen wurden untersucht und als weniger geeignet verworfen. Auch der Planfeststellungsbehörde sind von Amts wegen keine weiteren Alternativen ersichtlich. Nur eine Verschiebung der Straßen- und Brückenachse nach oberstrom, zusammen mit einer Änderung bzw. Anpassung des nachgeordneten Straßennetzes bzw. des Knotenpunktes auf der Westseite Bischberg (Varianten 2), trägt den gewichtigen Belange der Schifffahrt und des Straßenbaus ausreichend Rechnung.

Ein gewichtiger Vorteil der Varianten 0 und 1 ist der langfristig geringe Flächenverbrauch. Die Erneuerung der Regnitzbrücke erfolgt bestandsnah, die Behelfsbrücke wird nach Abschluss der Bauarbeiten zurückgebaut und der Knotenpunkt wird nicht tangiert. Insofern bleiben jedoch zentrale Probleme, wie die Schiffsanprallgefahr der Brücke (Varianten 0 und 1) und die mangelnde Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes (0-A, 0-B, 0-C, 0-D, 1), ungelöst und relevante Planungsziele daher unerreicht. Außerdem müsste die Feldwerkstatt bei allen Untervarianten 0 u.a. im Biotopkomplex errichtet werden, was eine Beeinträchtigung der Natur darstellt. Bei einer Verschiebung nach unterstrom (Variante 3) käme die Brückentrasse sogar dauerhaft im Biotopkomplex zum Liegen. Die Varianten 0, 1 und 3 weisen außerdem erhebliche Nachteile hinsichtlich der Statik und Konstruktion, der Anprallgefahr von Schiffen und der Wirtschaftlichkeit von Bau- und Unterhaltungsaufwand auf. Außerdem bestehen erhebliche Unsicherheitsfaktoren hinsichtlich der Herstellung, z.B. aus geometrischen (u.a. Bogen), baupraktischen Gründen (Abfolge Abriss – Neubau, Verkehrsführung während der Bauzeit) oder wegen der Umsetzbarkeit (u.a. Einschwimmen).

Die Plantrasse benötigt dagegen deutlich mehr Fläche. Die Regnitzbrücke wird verschoben, der Knotenpunkt geändert. Mit der gewählten Variante 2-D können aber die zentralen Planungsziele erreicht werden. Der Schiffsverkehr wird sicherer, weil sich keine Brückenteile mehr im Gefährdungsraum des

Main-Donau-Kanals befinden (Varianten 0, 1, 3). Die Stützweite und Brückenfläche reduziert sich im Vergleich zum Bestand um rund 1/3 (Varianten 0 – 0-D, 1, 3). Dabei ist die gewählte Stabbogenbrücke relativ einfach und technisch gut beherrschbar (Varianten 0-A, 0-B, 0-C). Die Planvariante ist daher mit günstigen Herstellungskosten für die Brücke und den geringsten künftigen Unterhaltungslasten für das Bauwerk verbunden. Außerdem spricht für die Alternative, dass sie die geringsten Verkehrsbeeinträchtigungen während der langen Bauzeit mit sich bringt. Unter den Untervarianten hebt sich die planfestgestellte Trasse ab, weil sie ausreichend leistungsfähig ist (Variante 2-A) und die südliche Böschung weniger tangiert (Variante 2-B). Zuletzt bedarf sie keines Eingriffs in hochwassergefährdete Bereiche (Variante 2-C). Daher wird der Plantrasse nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der Vorzug gegeben.

Hinsichtlich der Lärmauswirkungen sind keine erheblichen Unterschiede zwischen den Varianten zu verzeichnen. Die Schallimmissionen an den beurteilten Immissionspunkten erhöhen sich – von der Wohnbebauung entfernteren Bestands- zur nächst an der Bebauung gelegenen Planvariante – um maximal 0,7 dB tags und 0,8 dB nachts. Überwiegend sind keine Veränderungen zu befürchten.

Das nachgeordnete Straßennetz wird mithilfe einer dreiarmigen Kreisverkehrsanlage, Bypass und GVS angepasst. Bei der neuen Lage des Brückenbauwerkes nach Variante 2 ist keine sinnvolle Ausbildung eines teilplanfreien Knotenpunktes mehr möglich. Der derzeit vorhandene teilplanfreie Knotenpunkt ist durch seine geometrische Ausbildung außerdem umwegig und für auswärtige Verkehrsteilnehmer schwierig zu erfassen. Darüber hinaus sind zwei Teilknotenpunkte für die künftigen Verkehrsbelastungen nicht ausreichend leistungsfähig. Die Variante 2-D berücksichtigt die örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten dagegen am besten und ist gleichzeitig ausreichend leistungsfähig für die Aufnahme der erwarteten Verkehrsströme.

### **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, dass:

- überhaupt eine Abwägung stattfindet,

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

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

### 3.4 Würdigung und Abwägung öffentlicher und privater Belange

#### 3.4.1 Ausbaustandard

Die Dimensionierung und Ausgestaltung der B 26 und die damit zusammenhängenden Anpassungen und Ergänzungen im nachgelagerten Straßen- und Wegenetz sind geeignet und erforderlich, um die zu erwartende Verkehrsbelastung aufzunehmen. Die Planung ist damit auch hinsichtlich des Ausbaustandards vernünftigerweise geboten und damit planerisch gerechtfertigt.

##### 3.4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Die Entwurfs- und Betriebsmerkmale der betroffenen Straßenverbindungen sind in nachfolgender Tabelle zusammengefasst.

|                                | Bundesstraße 26  | Kreisstraße BA 36  | GVS Bischberg – Gaustadt   |
|--------------------------------|--|--|--|
| <b>Straßenkategorie</b>        | Landstraße – LS III  | Landstraße – LS IV   | Landstraße – LS IV   |
| <b>Entwurfsklasse</b>          | EKL 3  | EKL 3 (4)  | EKL 3 (4)  |
| <b>Planungsgeschwindigkeit</b> | 90 km/h  | 70 km/h  | 50 km/h  |
| <b>Betriebsform</b>            | allg. Verkehr  | allg. Verkehr  | allg. Verkehr  |
| <b>Regelquerschnitt</b>        | einbahnig, zweistreifig, RQ 11 nach RAL angepasst an Bestandsquerschnitt | einbahnig, zweistreifig, RQ 11 nach RAL angepasst an Bestandsquerschnitt | einbahnig, zweistreifig, RQ 11 nach RAL angepasst an Bestandsquerschnitt |

|   |  |   |                                  |
|---|--|---|----------------------------------|
| gesicherte Überholabschnitte              | keine  | keine   | keine                            |
| Führung des Radverkehrs                   | straßenunabhängig<br>bzw. auf der Brücke<br>fahrbahnbegleitend | fahrbahnbegleitend                                | fahrbahnbegleitend               |
| Führung auf der Strecke                   | gestreckt  | angepasst   | angepasst                        |
| Verknüpfungen bzw. Führung im Knotenpunkt | Kreisverkehr   | Kreisverkehr;<br>Einbiegen,<br>Abbiegen, ohne LSA | Einbiegen,<br>Abbiegen, ohne LSA |

Die elementaren technischen Planungsparameter der B 26 ergeben sich aus deren Einstufung in das Netz der regionalen Straßen. Die Kriterien hierfür sind in den RIN dargestellt. Die B 26 im Vorhabenbereich ist danach in die Kategoriengruppe LS (= Straße außerhalb bebauter Gebiete) einzustufen. Als regionale Verbindung erfüllt sie die Kriterien der Verbindungsfunktionsstufe III. Dies entspricht den raumordnerischen und verkehrswirtschaftlichen Zielsetzungen, die mit diesem Bauvorhaben verfolgt werden. Entsprechend den RAL ergäbe sich hieraus die Entwurfsklasse 3. In der RAL Nr. 3.2 ff wird ausgeführt, dass für die Straßenkategorie LS III ab einem DTV  $\geq 13.000$  Kfz/24h (nach RAL, Tabelle 8) eine Zuordnung zur höherrangigen LS II und damit zur EKL 2 geprüft werden soll. Die Prüfung unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der RAL, Abschnitt 2, hat ergeben, dass auf der B 26 im Bestand vor allem bezüglich Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität keine gravierenden Defizite bestehen. Für den kurzen Ausbaubereich ist ein Wechsel des vorhandenen Ausbaustandards nicht zweckmäßig, auch weil dann bezüglich des bestehenden Streckenabschnittes eine gleichartige Gestaltung der Landstraße nicht gewährleistet werden würde. Die Betriebsform erfolgt wie bisher für den allgemeinen Verkehr. Als Regelquerschnitt wird grundsätzlich ein zweistreifiger RQ 11 verwendet, der bezüglich der Fahrbahn- und Bankettbreiten an die vorhandenen Breiten angepasst wird. Die Fahrbahnbreite beträgt danach 8 m vor, auf und nach der Regnitzbrücke und wird in Richtung Bamberg auf die bestehenden 8,50 m angeglichen.

Der Ausbaubereich der Kreisstraße BA 36 mit der Verbindungsfunktionsstufe IV – nähräumig – wird nach der Systematik der RIN der Kategoriengruppe LS zugeordnet. Nach der Tabelle 7 der RAL wird einer Straßenkategorie LS IV grundsätzlich die Entwurfsklasse 4 zugeordnet. In der RAL Nr. 3.2 ff wird ausgeführt, dass für die Straßenkategorie LS IV ab

einem DTV  $\geq 3.000$  Kfz/24h (nach RAL, Tabelle 8) eine Zuordnung zur höherrangigen LS III und damit zur EKL 3 geprüft werden soll und in der Regel sogar erforderlich ist. Das Verkehrsaufkommen liegt heute zwischen 7.600 und 9.200 Kfz/24h. Die Prüfung unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der RAL, Abschnitt 2, hat ergeben, dass bei einer Reduzierung des Querschnitts der BA 36 bei EKL 4 gegenüber dem Bestand EKL 3 bezüglich Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität gravierende Defizite zu erwarten wären. Für den kurzen Ausbauabschnitt ist ein Wechsel des vorhandenen Ausbaustandards nicht zweckmäßig, auch weil dann bezüglich des bestehenden Streckenabschnittes eine gleichartige Gestaltung der Landstraße nicht gewährleistet werden würde. Die BA 36 wird nach den Maßgaben der EKL 3 geplant. Die Betriebsform erfolgt wie bisher für den allgemeinen Verkehr. Als Regelquerschnitt wird grundsätzlich ein RQ 11 verwendet, der bezüglich der Fahrbahn- und Bankettbreiten an die vorhandenen Breiten angepasst wird. Die Regelfahrbahnbreite beträgt danach 7,50 m. Fahrbahnbegleitend wird nach entsprechenden Sicherheitsabständen ein Geh- und Radweg mit einer Regelbreite von 2,50 m angelegt.

Die neue Gemeindeverbindungsstraße Bischberg – Gaustadt mit der Verbindungsfunktionsstufe IV – nähräumig – wird nach der Systematik der RIN der Kategoriengruppe LS zugeordnet. Nach der Tabelle 7 der RAL wird einer Straßenkategorie LS IV zwar grundsätzlich die Entwurfsklasse 4 zugeordnet, eine höherrangige EKL 3 ist jedoch in der Regel erforderlich (s.o.). Das Verkehrsaufkommen liegt künftig bei etwa 5.800 Kfz/24h. Eine Reduzierung des Querschnitts ließe gravierende Defizite hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität erwarten. Wie vorstehend ausgeführt ist ein Wechsel des vorhandenen Ausbaustandards nicht zweckmäßig, auch weil dann bezüglich des bestehenden Streckenabschnittes eine gleichartige Gestaltung der Landstraße nicht gewährleistet werden würde. Die GVS wird grundsätzlich nach den Maßgaben der EKL 3 geplant. Die Betriebsform erfolgt wie bisher für den allgemeinen Verkehr. Als Regelquerschnitt wird grundsätzlich ein RQ 11 verwendet, der bezüglich der Fahrbahn- und Bankettbreiten an die vorhandenen Breiten angepasst wird. Die Regelfahrbahnbreite beträgt danach 6,50 m. Fahrbahnbegleitend wird nach entsprechenden Sicherheitsabständen ein Geh- und Radweg mit einer Regelbreite von 2,50 m angelegt.

Aufgrund der Verkehrsbedeutung und Verkehrsbelastung des Knotenpunktes B 26 – BA 36 wurde eine einstreifig befahrbare Kreisverkehrsanlage mit einem Außendurchmesser von 42 m und einer Breite der Kreisfahrbahn von 6,50 m gewählt. Gemäß dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“, ist der Knotenpunkt der Kategorie „kleiner Kreisverkehr“ zuzuordnen. An den Kreisverkehr binden die beiden Äste der B 26 sowie der Ast der BA 36 in Richtung Gaustadt an. Die Anbindungen der B 26 führen in den Zufahrtbereichen die gestreckte Linienführung der Anschlüsse fort. Die Linienführung der BA 36 wird im Zufahrtbereich der neuen Knotenpunktform angeglichen. Durch die Anordnung einer richtungsbezogenen Bypass-Strecke (Bamberg – Hafen

nach Eltmann) wird eine Entflechtung des Richtungsverkehrs erzielt. Diese Maßnahme bewirkt durch die Reduzierung der Verknüpfungspunkte eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Fußgänger und Radfahrer werden um den Knotenpunktbereich geführt. Eine Querung eines Anbindungsastes erfolgt in großem Abstand, so dass keine Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit erwartet werden. In den vorangegangenen Verkehrsuntersuchungen wurde die gewählte Knotenpunktform betrachtet und als geeignet eingestuft.

Die Gemeindeverbindungsstraße Bischberg – Gaustadt schließt östlich des Kreisverkehrs, untergeordnet an den Ast der BA 36 an. Um eine sichere und übersichtliche Anbindung zu erreichen, wird die GVS im Einmündungsbereich abgekröpft. Für den Linksabbieger (Gaustadt nach Bischberg) wird ein Abbiegestreifen auf der BA 36 angeordnet. Der Rechtsabbieger auf der BA 36 (Kreisverkehr nach Bischberg) wird mittels Dreiecksinsel geführt. Die Fahrbeziehung Bischberg – Kreisverkehr als Linkseinbieger wird nicht ausgebildet, da bereits am Ortsrand von Bischberg eine Zufahrt zum Kreisverkehr über die B 26 besteht. Fußgänger und Radfahrer werden auch hier um den Knotenpunktbereich geführt.

Die bestehenden Ein- und Ausfahrten zur B 26 am östlichen Ortsrand von Bischberg bleiben erhalten und werden an die neue Situation angeglichen. Lediglich die Fahrbeziehung B 26 – Gaustadt soll nicht aufrechterhalten werden, da diese über den Kreisverkehr angeboten wird.

#### 3.4.1.2 Verkehrsqualität

Die gewählte Knotenpunktform wurde unabhängig durch drei Verkehrsuntersuchungen betrachtet:

1. Verkehrssimulation B 26 Bischberg – Kreisel; Zentralstelle Verkehrsmanagement bei der Autobahndirektion Südbayern (ZVM); Juli 2012 [1]
2. Verkehrssimulation B 26 Bischberg – 3-armiger KVP; Zentralstelle Verkehrsmanagement bei der Autobahndirektion Südbayern (ZVM); Oktober 2012 [2]
3. B 26, Anbindung der BA 36 südlich der Regnitz; Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak; Oktober 2012 [3]

Die anfängliche Untersuchung [1] der ZVM hat ergeben, dass ein vierarmiger Kreisverkehr mit einer weiteren Anbindung (Verbindungsstraße nach Bischberg) nicht ausreichend leistungsfähig ist. Daraufhin wurde mit der gewählten dreiarmligen Knotenpunktform eine neue Lösung erarbeitet, die in den weiteren Untersuchungen [2] und [3] betrachtet wurde.

Beide Untersuchungen [2] und [3] gingen anfänglich von einem dreiarmligen Kreisverkehr ohne Bypass aus. Die Leistungsfähigkeit wurde anhand der

mittleren Wartezeit für alle Zulaufströme ermittelt und Qualitätsstufen zugeteilt. Die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme wurde für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes herangezogen.

Die maßgeblichen Qualitätsstufen der beiden Untersuchungen lassen sich wie folgt darstellen:

|            | Morgenspitze | Abendspitze |
|------------|--------------|-------------|
| [2] ZVM    | C            | D           |
| [3] Kurzak | D            | D           |

In der morgendlichen Spitzenstunde ergeben sich die Qualitätsstufen C bzw. D für den Ast 1 (von Eltmann kommend). In der Abendspitze ergibt sich die Qualitätsstufe D für den Ast 2 (von Bamberg-Hafen kommend). Die Qualitätsstufen nach HBS geben von Stufe A – freier Verkehrsfluss – bis zu Stufe F – die Verkehrsanlage ist überlastet – die Qualität des Verkehrsflusses wieder. Ziel ist es, mindestens Qualitätsstufe D zu erreichen.

Um die Leistungsfähigkeit des dreiarmligen Kreisverkehrs für die Prognose 2030 gewährleisten zu können, wird in der Untersuchung [2] die Anlage eines Bypasses für die Fahrtrichtung Bamberg-Hafen nach Eltmann gefordert. Auch nach der Untersuchung [3] stellt die Anlage des Bypasses langfristig eine zügige Verkehrsabwicklung auf der B 26 sicher.

Die Neugestaltung des Knotenpunktes wirkt sich auch auf die BA 36 und die Gemeindeverbindungsstraße Bischberg – Gaustadt aus. Durch die Verlagerungen des Verkehrs werden Ein- und Abbiegevorgänge reduziert, die im Bestand wegen fehlender Abbiegestreifen zu Stockungen des Verkehrsflusses führten. Zudem wird die im Bestand vorliegende Umwegigkeit, besonders für die von B 26 (Richtung Eltmann) aus- und einfahrenden Fahrzeuge, deutlich verringert.

Auch für den Fußgänger- und Radverkehr wird durch die Neuanlage von Verbindungsrampen eine Verbesserung der Wegeverknüpfungen und damit der Verkehrsqualität erreicht.

#### 3.4.1.3 Verkehrssicherheit

Mit den Anpassungsmaßnahmen im Straßennetz wird eine größere Übersichtlichkeit des Streckenabschnitts geschaffen.

Zwar beinhaltet der Bestand keinen Unfallschwerpunkt, dennoch ereigneten sich in der Vergangenheit Unfälle, die jedenfalls auch auf die fehlende Übersichtlichkeit des bestehenden Knotenpunktes schließen lassen. Im Bereich der planfreien Teilknotenpunkte ereigneten sich zwischen 2002 und 2011 acht Unfälle, wobei jeweils vier Ab- und vier Einbiegeunfälle festgestellt wurden.

Mit der gewählten Kreisverkehrsanlage werden die Knotenpunktäste neu gegliedert und die vorhandenen Defizite beseitigt. Die gestreckten Linienführungen der zu verknüpfenden Straßen im Bestand werden aufgenommen und ohne Abkröpfungen an die Kreisverkehrsanlage angebunden. Somit werden der Knotenpunkt und die Kreiszufahrt rechtzeitig erkannt.

Mit der Anlage von Einfädelungstreifen westlich des Kreisverkehrs wird ein sicheres Einflechten in den fließenden Verkehr ermöglicht und Rückstauungen in die künftige GVS Bischberg-Gaustadt bzw. in den Kreuzungsbereich „Amselstraße“ werden verringert.

Der zwischenörtliche Fußgänger- und Radverkehr wird hier überwiegend auf straßenbegleitenden Wegen geführt. Bei der Führung direkt am Fahrbahnrand wird ein Sicherheitsstreifen berücksichtigt. Durch eine Querungshilfe im Ast 3 – Kreisstraße BA 36, Richtung Gaustadt (Bushaltestelle „Bischberg-Röthelbach“ westlich der Einmündung des Röthelbachweges), wird ein sicheres, höhengleiches Kreuzen der Fahrbahn der BA 36 ermöglicht.

Die maßgeblichen Halte- und Anfahrtsichtweiten werden eingehalten.

Für die vorliegenden Feststellungsunterlagen wurde ein Sicherheitsaudit durchgeführt. Dabei wurde die Verkehrssicherheit der Maßnahmen bestätigt. Hinweise bezüglich einzuhaltender Abstände bei Gehölzpflanzungen, der Ausstattung mit Schutzplanken und der Barrierefreiheit der Geh- und Radwegrampen werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

#### 3.4.1.4 Einwendungen und Stellungnahmen zur Thematik Ausbaustandard

Die Anlage eines zusätzlichen, parallel zum Radweg verlaufenden Gehwegs von Gaustadt bis Viereth-Trunstadt, wie von der Gemeinde Bischberg gefordert, ist nicht erforderlich. Von der Planfeststellung als Folgemaßnahmen umfasst ist lediglich die – vorgesehene – Anpassung des Geh- und Radwegs im tangierten Bereich und im bestehenden Ausbaustandard.

Ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle „Steinberg“ auch in Fahrtrichtung Bamberg, wie seitens der Stadtwerke Bamberg gefordert, ist nicht erforderlich.

Die Bushaltestelle „Steinberg“ in Fahrtrichtung Bamberg wird durch das Vorhaben nicht tangiert und ist mithin auch nicht als Folgemaßnahme im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses zu regeln. Die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Bischberg hingegen wird durch das Vorhaben berührt und entsprechend der einschlägigen Vorschriften verlegt und barrierefrei ausgebaut.

Eine dahingehende Ergänzung der Planunterlagen, wie von Einwender P 4 gefordert, ist ebenfalls entbehrlich. Die oben beschriebene Folgemaßnahme

ist in den Planunterlagen (Planunterlage 1, 3 und 11, lfd. Nr. 16) ausreichend dargestellt. Im Übrigen ist die Bushaltestelle nicht betroffen.

Auf die Anlage eines (kurzen) Einfädelstreifens an der neuen Einmündung der Straßenverbindung zwischen Bischberg und Gaustadt in die BA 36, wie vom Landratsamt Bamberg gefordert, kann verzichtet werden. Die Verkehrssicherheit der Maßnahme wurde im Rahmen eines Sicherheitsaudits geprüft und bestätigt.

Eine detaillierte Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Knotenpunkts Kreisstraße BA 36 – Zufahrt Kreisverkehr, wie von den Stadtwerken Bamberg gefordert, ist nicht erforderlich.

Leistungsfähigkeitsdefizite sind hier nicht zu erwarten. Der erfahrene Gutachter Prof. Kurzak begründet dies im Rahmen seiner Verkehrsuntersuchung damit, dass es im Normalfall keine Linkseinbieger Richtung Kreisverkehr und B 26 gibt bzw. geben sollte. Eine überschlägige Nachrechnung ergab die geforderte, sehr gute Qualitätsstufe A nach HBS. Die Einmündung weist erhebliche Leistungsreserven auf. Ein detaillierter Nachweis kann somit entfallen.

#### 3.4.1.5 Ausbaustandard in der Abwägung

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde orientiert sich insoweit an den RAL. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind kein absoluter Entscheidungsmaßstab. Sie sind auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die in den RAL geregelten technischen Ausbauparameter bringen jedoch die anerkannten Regeln für die Anlagen von Straßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich daran orientiert, wird insoweit nur unter ganz besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120). Solche Umstände sind weder ersichtlich noch von den Verfahrensbeteiligten geltend gemacht worden. Im Ergebnis entspricht die festgestellte Planung in Bezug auf den Ausbaustandard dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

#### 3.4.2 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Schutzmaßnahmen sind, abgesehen von der unter A.3.3 definierten Auflage, nicht erforderlich.

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74 Rd. Nr. 104 ff.). Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung i. S. d. § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Trotzdem sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74 Rd. Nr. 109).

#### 3.4.2.1 Verkehrslärmschutz

##### 3.4.2.1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Bei der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen ist sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, §§ 41 ff. BImSchG. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV und der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90, vorzunehmen. Für einen Anspruch auf Verkehrslärmschutz müsste zunächst eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße vorliegen. Voraussetzung für die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges ist gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, dass eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird. Eine Erweiterung der Straße um einen oder mehrere Fahrstreifen ist nicht Gegenstand des Vorhabens. Aus den Berechnungen der Vorhabenträgers (Planunterlage 17.1) ergibt sich, dass die Beurteilungspegel sowohl in der Fläche, als auch an den jeweiligen Immissionsorten, nach der Erneuerung der Regnitzbrücke und der Änderung des Knotenpunkts zwischen B 26 und BA 36 weder um mindestens 3 Dezibel (A) noch auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht werden. Die Veränderungen bewegen sich im Bereich von  $\pm 1$  dB (A). Die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers wurden durch das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberfranken geprüft.

Die Kriterien für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV werden mithin nicht erfüllt.

Die neue Fahrbahn B 26 erhält einen lärmindernden Straßenbelag, der dauerhaft einen  $D_{\text{StrO}} = -2,0$  dB(A) gewährleistet.

#### 3.4.2.1.2 Verkehrslärberechnung

Bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Diese ist nicht zu beanstanden.

Der Vorhabenträger hat die insoweit maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und den Schwerverkehrsanteil anhand der – der Planung zugrunde liegenden – durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Zur Ermittlung der DTV im Prognosejahr 2030 wurden die Daten aus der Straßenverkehrszählung 2010 prozentual für das Prognosejahr 2030 hochgerechnet (C.3.2.1 bzw. Planunterlagen 1, Anlagen 1.2.1, 1.2.2 und 17.1). Diese Prognosen werden auch durch die aktuellsten Auswertungen der Straßenverkehrszählung 2015 nicht in Frage gestellt, die im gegenständlichen Streckenabschnitt eine DTV 2015 von 14.756 KfZ/24h zeigen. Der Schwerlastverkehrsanteil liegt bei 494 KfZ/24h bzw. 3,3 %.

In die Lärmberechnung eingeflossen sind auch die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, der Geländeverlauf und die Ausführung des Fahrbahnbelags (vgl. Planunterlage 17.1, Punkt 4.1). Für die B 26 ist eine Asphaltdeckschicht geplant, die den Ansatz eines Korrekturwertes von -2,0 dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen (DStrO) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt.

Die Ergebnisse der Berechnung sind detailliert in Planunterlage 17.1 enthalten.

#### 3.4.2.2 Schadstoffbelastung

Das Vorhaben wird den Belangen der Luftreinhaltung gerecht, §§ 45, 48a BImSchG.

Die Planung hält die verbindlichen, immissionsquellenunabhängigen Grenzwerte für Luftschadstoffe nach der „Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen“ (39. BImSchV), der „Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft“ (TA-Luft) und der VDI-Richtlinie 2310 ein.

Diese betragen eine Konzentration von 40 µg/m<sup>3</sup> Stickstoffdioxid (NO<sub>x</sub>) im Jahresmittel, eine Feinstaubkonzentration (PM<sub>10</sub>) von höchstens 50 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittel bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr, eine PM<sub>10</sub>-Konzentration von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel und eine Benzolkonzentration von 5 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel.

Die Ausbreitungsrechnung erfolgt flächenhaft. Daneben wurden aber noch einige Immissionsorte gesondert ausgewiesen. Diese Immissionsorte befinden sich an Wohngebäuden der Gemeinde Bischberg, die räumlich besonders nahe an der geplanten Trassenführung liegen. Zusätzlich wurden im

Erstellungszeitraum noch die Messwerte an der LfU-Luftmessstation Bamberg Löwenbrücke ([8]) beobachtet und angegeben.

Sowohl für die Bestandssituation als auch für die Neubausituation liegen die Konzentrationen an Luftverunreinigungen aller untersuchten Schadstoffe im Jahresmittelwert deutlich unter den Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV. Auch die PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwerte, die an 35 Tagen im Jahr überschritten werden dürften, werden ohne Überschreitungen eingehalten. Bezogen auf ihren Immissionsgrenzwert, kommt die NO<sub>x</sub>-Konzentration ihren Grenzwert am nächsten, die PM<sub>10</sub>- und die Benzol-Konzentrationen befinden sich dagegen deutlich darunter. An den Immissionsorten IPkt 1 und IPkt 2 sind die Schadstoffbelastungen für den Neuausbau der Strecke geringer, an den Immissionsorten IPkt 3 bis IPkt 5 höher. Die relevanten Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden jedoch überall deutlich eingehalten.

Insofern erhob das zuständige Sachgebiet 50 der Regierung von Oberfranken gegen die Planung keine Einwände. Die Berechnungen sowie die Ergebnisse sind der Unterlage 17.2, Punkt 4 und 5 zu entnehmen.

#### 3.4.2.3 Einwendungen und Stellungnahmen zur Thematik Immissionsschutz

Eine Berücksichtigung weiterer Schallimmissionspunkte auch im Stadtgebiet Bamberg, wie seitens der Stadt Bamberg gefordert, ist nicht erforderlich. Insofern zeigt die flächenhafte Darstellung der zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen in Unterlage 17.1 ausreichend deutlich, dass im Stadtgebiet Bamberg keine vorhabenbedingten, wesentlichen Änderungen der Immissionswerte zu erwarten sind.

Die Befürchtungen der Einwender P 1, P 3 und P4, die sich durch das Vorhaben erhöhten Lärmimmissionen und einer erhöhten Feinstaubbelastung ausgesetzt sehen, können nicht gänzlich von der Hand gewiesen werden.

Es werden jedoch an allen Anwesen die für die wesentliche Änderung maßgeblichen Lärmimmissionswerte unterschritten. Die einzelnen Immissionspunktberechnungen sind in Planunterlage 17.1, Anlage A 19 dargestellt. Hieraus ergibt sich, dass beim Einwender P 3 eine Erhöhung des Lärmpegels in Höhe von 0,1 dB tags und 0,0 dB nachts und beim Einwender P 4 eine Erhöhung um 0,6 dB tags und 0,6 dB nachts zu erwarten ist. Für das Anwesen des Einwenders P 1 zeigt die flächenhafte Darstellung der durch den Ausbau zu erwartenden Pegeldifferenz (Planunterlage 17.1, Anlage A 18) keine nachteiligen Veränderungen der Bestandssituation. Auch an den individuellen Immissionspunkten ist mithin keine anspruchsauslösende Erhöhung der Lärmimmissionswerte gegeben.

Auch die relevanten Schadstoffgrenzwerte sind an keinem Anwesen überschritten. Die dahingehenden Berechnungen beinhaltet Planunterlage 17.2. Hieraus ergibt sich, dass beim Einwender P 1 keinerlei Veränderungen

der Schadstoffbelastungen zu erwarten sind (Planunterlage 17.2, Seite A3). Bei Einwender P 3 ist dagegen eine Erhöhung der NO<sub>x</sub>-Konzentration von 8,4 auf 10,7 µg/m<sup>3</sup> und bei Einwender P 4 sind eine Erhöhung der NO<sub>x</sub>-Konzentration von 10,4 auf 15,8 µg/m<sup>3</sup> sowie eine Erhöhung der Bzl-Konzentration von 0,03 auf 0,05 µg/m<sup>3</sup> zu erwarten (Planunterlage 17.2, Seite 7, Tabelle 2 und Seite A3). Die geschilderten Werte übersteigen allerdings nicht annähernd die beschriebenen Schadstoffgrenzwerte. Zu den Berechnungsergebnissen der sonstigen Schadstoffe siehe zusammenfassend C.3.4.2.2 und im Detail Planunterlage 17.2.

#### 3.4.2.4 Immissionsschutz in der Abwägung

Insgesamt stellen die immissionsschutzrechtlichen Belange das Vorhaben nicht in Frage.

Die Planung stellt sicher, dass vorhabenbedingt keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen durch Luftschadstoffe ohne den gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleich bleiben, §§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG. Die bestehende Lärmbelastung ändert sich nur marginal. Eine wesentliche Erhöhung des Lärmpegels ist nicht zu erwarten.

#### 3.4.3 Natur-, Landschafts- und Artenschutz

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

##### 3.4.3.1 Spezielles Naturschutzrecht

Spezielles Naturschutzrecht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

##### 3.4.3.1.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

##### 3.4.3.1.2 Betroffenheit von geschützten Teilen von Natur und Landschaft, Biotopen und Natura 2000 – Gebieten

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 Nr. 6031-371 „Altwässer an der Regnitzmündung bei Bamberg und Viereth“ befindet sich etwa 800 m nördlich des Untersuchungsraumes. Negative Auswirkungen auf dessen Erhaltungsziele infolge der Maßnahme sind auszuschließen.

Im Planungsgebiet befinden sich die amtlich kartierten Biotope SB 2 (Sandmagerrasen), SB 130 (Initialvegetation trocken), SB 132 (Hecken naturnah), SB 4 (Gewässerbegleitgehölz mit Uferstaudenflur) und SB 12 (Feldgehölz naturnah). Hiervon unterliegen die Biotoptypen Sandmagerrasen und Initialvegetation trocken dem gesetzlichen Schutz des § 30 BNatSchG. Hinsichtlich Lage und Beschreibung betroffener, gesetzlich geschützter Biotope wird auf die Planunterlage 9.2/1 verwiesen. Für die Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit des Eingriffs nach § 15 Abs. 3 BNatSchG (C.3.4.3.2.5) bzw. aus den in der Verbesserung der Verkehrssicherheit liegenden überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls eine Ausnahme zu, § 30 Abs. 1, 3 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 3 S. 1 BayNatSchG.

#### 3.4.3.1.3 Allgemeiner Artenschutz

Dem allgemeinen Artenschutz dienen die in § 39 Abs. 5 BNatSchG niedergelegten Vorschriften des Lebensstättenschutzes. Nach § 39 Abs. 5 S. 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 S. 1 Nr. 1 BayNatSchG iVm. § 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 verfahrensgegenständliche Bauvorhaben ist ein nach § 15 BNatSchG zulässiger Eingriff (C.3.4.3.2.1). Zudem lägen die materiellrechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1 S. 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.3.4 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 (siehe C.3.4.3.2.5).

#### 3.4.3.1.4 Besonderer Artenschutz

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren besonders geschützter 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 – neben allen europäischen Vogelarten – Tierarten, die in den Anhängen A und B der EG-Verordnung Nr. 338/97, im Anhang IV der FFH-RL oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgelistet sind (§ 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG). In richtlinienkonformer Auslegung nationalen Rechts sind auch Tötungen, die billigerweise in Kauf genommen werden, „absichtliche Tötungen“ iSd. Art. 12 Abs. 1 Buchstabe a FFH-RL (BVerwG, Beschluss vom 14.07.2011, Az. 9A 12.10).

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

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

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

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben iSv. § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten gemäß § 45 Abs. 5 BNatSchG die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote mit folgender Maßgabe: Sind in Anhang IV a FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. 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 Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ in der Fassung des Schreibens der Obersten Baubehörde vom 12.02.2013 (Az.: II Z 7-4022.2-001/05). Korrigierend zur deutschen Regelung unter diesen „fachlichen Hinweisen“ ist nach der Entscheidung des BVerwG vom 14.07.2011, Az. 9 A 12.10, Art. 12 Abs. 1a der FFH-RL zu berücksichtigen, der unter „absichtlichen Tötungen“ auch die Fälle des billigen Inkaufnehmens von Tötungen erfasst (EuGH vom 18.05.2006 RS. C-221/04).

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

Mit weiterem Urteil des BVerwG vom 08.01.2014 Az. 9 A 4/13 zum Neubau der Bundesautobahn A 14 nördlich Colbitz (bestätigt durch BVerwG, Beschluss vom 08.03.2018 – 9 B 25.17) wurde diese restriktive Rechtsprechung zum Vorliegen eines Tötungsverbotes wiederum dahingehend korrigiert, 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 Datengrundlage ist in der Planunterlage 19.2 (saP; dort Punkt 1.2) dargestellt. Hierauf wird Bezug genommen.

Berücksichtigt wurden im Rahmen der saP die in den Planunterlagen vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung (V) von Gefährdungen für Tier-

und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten sowie die Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF). Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Erläuterungen verwiesen.

Die in den Planunterlagen enthaltene Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten 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, juris, Rd.Nr. 20; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07, juris Rd.Nr. 31).

Naturschutzvereinigungen und die örtlich zuständigen Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Dahingehende Einwendungen sind nicht eingegangen.

Die Höhere Naturschutzbehörde brachte gegen die Prüfmethodik des Planungsbüros Ledermann keine Einwände vor, Stellungnahmen Az. 51-8691 vom 18.10.2016 und Az. 51-8681 vom 27.11.2017.

Im Rahmen einer Freilanderfassung von potentiell durch das Bauvorhaben betroffenen, gemeinschaftsrechtlich streng geschützter Arten wurden das Vorkommen von FFH-Arten des Anhang IV aus den Gruppen Säugetiere (Biber und 16 potenziell vorkommende Fledermausarten), Reptilien (Zauneidechse), Schmetterlinge (3 Arten), Libellen (Grüne Keiljungfer) sowie einer „Europäische Vogelart“ (Flussregenpfeifer) überprüft. Festgestellt wurden Vorkommen von Biber, nicht auf Artniveau determinierbare Quartiernutzung von Fledermäusen („Langohren“), sowie Populationen von Zauneidechse und Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling, deren Betroffenheit im Hinblick auf die Vorhabenswirkungen hinsichtlich der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 des BNatSchG näher zu prüfen waren. Weiterhin wurden drei Gruppen mit insgesamt 12 europäischen Vogelarten, welche den Untersuchungsraum potenziell als Lebensraum nutzen könnten, näher behandelt.

Für diese Arten werden sieben Vermeidungsmaßnahmen (V) sowie zwei vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) vorgeschlagen (C.3.4.3.2.4), um Schädigungen zu minimieren und Störungen der lokalen Populationen zu vermeiden und eine Lebensraumnutzung im Geltungsbereich des Vorhabens weiterhin zu ermöglichen. So werden vor Beginn der Bauarbeiten fünf Fledermauskästen als neue Fledermausquartiere im Gehölzsaum installiert. Als Ersatz- und Ausweichquartier für die Zauneidechsen wird vorab ein bisher beeinträchtigter Magerrasenstandort saniert. Zauneidechsen im Maßnahmenbereich werden abgesammelt und auf Ersatzflächen verbracht. Der Lebensraum des Wiesenknopf-Ameisenbläulings wird abgesichert. Während der Bauzeit werden angrenzende Bestände durch Abzäunung

geschützt. Rodungen und Gehölzrückschnitte finden nur außerhalb der Vogelbrutperiode statt. Die Baustellentätigkeit wird auf den hellen Tagesabschnitt begrenzt. Ein durch die Bestandstrasse beeinträchtigter Magerrasen wird saniert. Es wird ein Regenrückhaltebecken errichtet und neue Retentionsfläche geschaffen. Der Brückenabbruch selbst erfolgt möglichst gewässerschonend durch Abtragen einzelner Brückenteile und deren Abflößen auf darunter liegenden Pontons. Zum Schutz der dort lebenden Fledermäuse finden die Abbrucharbeiten nur zwischen April/Mai und August oder zwischen November und Februar statt. Auf eine Beleuchtung des neuen Brückenbauwerks wird verzichtet. Nach Abschluss der Bauarbeiten und Beseitigung des Baufeldes wird, u.a. zur Wiederbesiedelung durch die Zauneidechse, eine tangierte Initialvegetation trocken von lehmigem Material befreit. Außerdem werden Steinhaufen mit Hohlräumen installiert. An der neuen Brücke werden fünf weitere Fledermauskästen angebracht. So kann im Ergebnis das Eintreten von Verbotstatbeständen für diese Arten vermieden werden.

### 3.4.3.2 Allgemeines Naturschutzrecht

#### 3.4.3.2.1 Rechtsfolgen eines Eingriffs

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 § 15 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 2 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, die den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen.

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

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 S. 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 S. 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 S. 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 Landschaftsbild 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 A/E-Maßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 357). Die Prüfungsreihenfolge ist einzuhalten.

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

#### 3.4.3.2.2 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 strikten Gebot. Insoweit wird zunächst auf die Planunterlage 19.1.1 verwiesen.

Unter Bezugnahme auf die Ausführungen unter C.3.2.5.1.1 und C.3.2.5.3 ist festzustellen, dass ein Ersatzneubau der Regnitzbrücke an der bestehenden Stelle (sog. Null-Variante) nicht den Vorzug verdient, da die Planungsziele, die Probleme bezüglich des Verkehrsablaufes und der Leistungsfähigkeit der beiden Teilknotenpunkte auf Höhe Bischberg zu lösen, im Rahmen der Nullvariante nicht realisiert werden können.

Bei der Ausarbeitung der Detailplanung für die planfestgestellte Linienführung hat der Vorhabenträger erkennbar auf eine möglichst konfliktarme Verwirklichung der planerischen Aufgabenstellung geachtet, und zwar nicht nur, was den Eingriff in Natur und Landschaft anbelangt, sondern auch hinsichtlich der Belange der Landwirtschaft, der Wasserwirtschaft und der Lärmvermeidung.

Unter Bezugnahme auf die Ausführungen unter C.3.4.3.2.4 und C.3.4.3.2.6 zur Berücksichtigung der sich bietenden Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen ist festzuhalten, dass weitere Minimierungsmöglichkeiten hinsichtlich des erforderlichen Eingriffs unter Berücksichtigung und Abwägung der verkehrlichen Belange und der Belange der Verkehrssicherheit nicht mehr bestehen. Der mit der Realisierung des

Vorhabens verbundene Eingriff in Naturhaushalt und Landschaftsbild ist damit unvermeidbar.

#### 3.4.3.2.3 Beschreibung des Eingriffs

Die Planung umfasst die Erneuerung der Regnitzbrücke der B 26 Schweinfurt – Bamberg bei Bischberg. Die Regnitzbrücke wird östlich der bestehenden Brücke neu gebaut. Die alte Brücke wird anschließend rückgebaut. Die BA 36 wird mittels eines Kreisverkehrs angeschlossen. Das gesamte Straßen- und Wegenetz wird dabei neu konzipiert.

Der Neubau der Brücke erfolgt östlich der bestehenden Brücke. Die Fundamente werden außerhalb des Flussbettes errichtet. Die lichte Höhe wird 9 m (alte Brücke 8 m) betragen. Die neue Brücke wird auf einer temporären Baufeldeinrichtung östlich der geplanten Anlage zusammengebaut und in die endgültige Lage eingeschwenkt. Die alte Brücke wird stückweise rückgebaut und auf Pontons abtransportiert.

Die BA 36 wird auf der Südseite der Regnitz über einen Verkehrskreisel an die B 26 angeschlossen. Das gesamte Straßen- und Wegenetz wird deshalb in diesem Bereich völlig umgebaut und das bestehende Gelände vollständig überformt. Im Rahmen dieses Bauabschnittes werden ca. 500 m<sup>3</sup> Retentionsraum überbaut. Ein entsprechender Retentionsausgleich erfolgt westlich davon.

Im Übrigen wird auf Planunterlage 1, Punkt 6.4, verwiesen.

#### 3.4.3.2.4 Vermeidungsmaßnahmen

Nachfolgende Maßnahmen plant der Vorhabenträger, um Gefährdungen für Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL und von Vogelarten nach V-RL zu vermeiden. Einige dieser Maßnahmen müssen zeitlich vorgezogen werden, um die kontinuierliche ökologische Funktionalität (= Continued Ecological Functionality – CEF) sicherzustellen.

11.2 V<sub>CEF</sub>: Umsiedlung von Zauneidechsen (Absammeln der Eidechsen vor und während der Baumaßnahme und Verbringen auf Maßnahmenfläche 7A),

11.3 V<sub>CEF</sub>: Vermeidung von Eingriffen in Wiesenknopf-Ameisenbläulings-Lebensräume (Absicherung des Lebensraums durch ökologische Baubegleitung).

Außerdem sind nachfolgende Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen.

2.1 V: Sandrohboden mit Magerrasensukzession (Fläche wird von lehmigem Material befreit und mit Steinhaufen mit Hohlräumen angereichert),

2.2 V: Absperrung des Baufeldes (Aufstellung eines massiven Bauzauns an der Grenze des Baufelds zur Sicherung der Initialvegetation trocken auf den angrenzenden Flächen),

3.2 V: Brückenabbruch (Abbau der Brücke in Einzelteilen und Abflößen auf Pontons),

9.1 V: Zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten (Rodung und Rückschnitt für sämtliche Gehölze nur im Zeitraum zwischen 1. Oktober und 28. Februar),

9.2 V: Verzicht auf dauerhafte Nachtbaustelle (Baustellentätigkeit beschränkt sich auf den hellen Tagesabschnitt),

9.3 V: Zeitraumvorgabe für Abbrucharbeiten an der alten Brücke (Abbrucharbeiten erfolgen witterungsabhängig von April/Mai bis August oder von November bis Februar zum Schutz der Fledermäuse),

10.1 V: Anlage einer Retentionsfläche (auf den Straßen- und Grünflächen der B 26 (alt) wird Saatgut vom Typ Glatthafer-Silgenwiese mit Großem Wiesenknopf und Wiesenstorchschnabel eingesät),

10.2 V: Anlage eines Regenrückhaltebeckens (Schaffung eines Regenrückhaltebeckens gemäß der wassertechnischen Vorgaben und Eingrünung durch dichte Strauchpflanzung),

11.1 V: Brücke ohne Bauwerksanstrahlung (Keine Lampeninstallation zur Vermeidung eines Lockeffekts für Insekten und deren Fraßfeinden (z.B: Fledermäuse)),

12 V: Minderung der bestehenden mittelbaren Beeinträchtigung der Sandmagerrasenfläche nördlich der B 26 am östlichen Regnitzufer (Sanierung einer beeinträchtigten Magerrasenfläche durch Abrücken der Trasse in südliche Richtung).

Für weitere Einzelheiten wird auf Planunterlage 9.3 verwiesen.

#### 3.4.3.2.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Vorhabenbedingte, unvermeidbare Beeinträchtigungen muss der Vorhabenträger durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege aus-gleichen 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 dieser 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 tabellarisch den zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt. Nach den Berechnungen des Vorhabenträgers ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 183.677 Wertpunkten für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden mit 183.677 Wertpunkten bewertet. Eine rechnerische Kompensation im Sinne der BayKompV ist daher vorliegend gegeben. Das A/E-Konzept wurde vom Sachgebiet 51 der Regierung von Oberfranken geprüft und das Einverständnis erteilt. A.3.4 beinhaltet konkretisierende Nebenbestimmungen. Insbesondere hat der Vorhabenträger, um eine rasche Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen zu gewährleisten, nach A.3.4.9 die erforderlichen A/E-Flächen spätestens ein Jahr nach Verkehrsfreigabe baulich fertig zu stellen.

Die folgenden Maßnahmen sind zeitlich vor Beginn der Baumaßnahme zu realisieren (CEF).

6 A<sub>CEF</sub>: Entlang der beiden Regnitzufer (außerhalb des Einflussbereiches der Brücke) werden Fledermauskästen an Uferbäumen sowie an der neuen Brücke (hier die fünf Flachkästen) angebracht. Diese dienen als Ersatz für die Fledermausquartiere an der alten Brücke. Diese CEF-Maßnahme wird vor Beginn der Baumaßnahme, hier dem Abbruch der alten Brücke, durchgeführt.

8 A<sub>CEF</sub>: Die Pflanze „Japanischer Knöterich“ wird komplett – mitsamt des Wurzelbereichs – entfernt und in Wurzelschutzfolie auf der Aufforstungsfläche 1.2 G versenkt. Die Maßnahme ist eine Vorabmaßnahme. Aus diesem Grund wird die komplette Pflanze bis zum Einbau in die Fläche 1.2 G vorerst zwischengelagert. Die entstandene Mulde im Entnahmebereich wird mit im Baustellenbereich anfallendem Sandmaterial angefüllt und mit Strukturmaterial für Zauneidechsen (Baumstümpfe, Steine) angereichert. Die Fläche wird von dem angrenzenden Magerrasen sukzessive wiederbesiedelt. Auf diese Fläche werden die im Vorfeld der Baumaßnahme (Baufeld)

abgesammelten Zauneidechsen angesiedelt. Das Aushubmaterial (inklusive gesamter Wurzelstock) wird später in einer Grube auf der Fläche 1.2 G versenkt, mit Wurzelschutzfließ umhüllt und mit mindestens 1 m Erde überdeckt. Die Fläche wird dann dicht mit Gehölzen bepflanzt.

Außerdem sind nachfolgende Maßnahmen vorgesehen.

Anstelle der Kompensationsflächen 7 A/E und 13 A/E werden Teilflächen der Grundstücke Fl.Nr. 597/7 und 597/10 der Gemarkung Dörfleins im Umfang von insgesamt 15.423 m<sup>2</sup> vom Vorhabenträger erworben, gesichert, gestaltet und gepflegt. Aus dem Ackerland wird artenreiches, extensives Grünland entwickelt und durch Mahd (mit Abfuhr) oder Beweidung solange gepflegt, wie der Eingriff wirkt. Die landwirtschaftliche Nutzung bleibt insofern erhalten.

14 A/E: Im Bereich der nördlichen Ackerfläche wird die Altwassermulde nachmodelliert. Die entstehenden Böschungen werden zur Erlangung von Rohbodenstandorten steil ausgeformt. Der Abtrag wird beiderseits auf die Ackerflächen aufgebracht. Die bestehende artenreiche Staudenflur wird durch Sukzession in ein Großseggenried überführt. Die eutrophierten Staudenfluren sowie das Grünland werden durch Mahd ausgelagert (mehrmaliges Mähen im Schossen) und mit Schnittgut aus angrenzenden Magerstandorten (magere Glatthaferwiesen) zu artenreichem Extensivgrünland entwickelt. Der größte Teil der Flächen (modellierte Flächen, Acker) werden ebenfalls mit entsprechendem Schnittgut zu artenreichem Extensivgrünland entwickelt. Zum Schutz der Flächen vor Eintrag aus benachbarten Ackerflächen werden Hecken und Sumpfgewächse randlich gepflanzt.

Die Flächen sind im Detail noch mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen, A.3.4.9.

Insgesamt ist festzuhalten, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen die durch die Baumaßnahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG vollständig ausgeglichen werden.

#### 3.4.3.2.6 Gestaltungsmaßnahmen

Vorgesehen sind zuletzt nachfolgende Gestaltungsmaßnahmen:

1 1 G: Auf Rohboden an neuen Böschungen und entsiegelten Straßendecken wird eine natürliche Gehölzsukzession zugelassen. Dadurch wird Gehölzarten der benachbarten Bestände (u.a. autochthone Ulmen) eine Ausbreitung ermöglicht.

1.2 G und 4.1 G: Zur optischen Einbindung der Verkehrsbauwerke werden massive Gehölzpflanzungen, insbesondere zum Schutz der beiden Radwege, gepflanzt.

4.2 G: Zur optischen Auflockerung und Gliederung der Verkehrszwischenflächen werden Gehölzgruppen gepflanzt.

4.3 G: Innerhalb des Straßenbereiches werden an Böschungen und im Verkehrskreisel sowie an Straßenzwischenflächen Magerrasen auf Rohboden (autochthones Saatgut) zur optischen Bereicherung eingesät.

4.4 G: An der nordexponierten Straßenböschung entlang der GVS (neu) wird, soweit möglich, das Lockermaterial bis auf das anstehende Gestein entfernt und die Fläche der natürlichen Sukzession überlassen. Periodisch wird der Gehölzanflug entfernt.

4.5 G: In der Senke mit dem Retentionsausgleich wird eine Magerrasenmischung für Feuchtstandorte mit Großem Wiesenknopf angesät. Die Mulde wird bauseits erstellt und fasst mindestens eine Hochwasserretentionsmenge von 500 m<sup>3</sup>. Die Hochwasserretentionsfläche wird deshalb im Folgenden nicht mehr aufgeführt.

4.6 G: Zur Einbindung des begleitenden Radweges entlang der GVS (neu) wird eine einseitige Obstbaumallee aus historischen Obstsorten gepflanzt.

4.7 G: Auf dem Verkehrskreisel und auf Straßenzwischenflächen wird zur optischen Bereicherung (Blütezeit und gutes Aussehen bis zum Spätsommer) in Ergänzung zur Maßnahme 4.3 G Sandmagerrasen auf künstlichem Substrat eingesät. Die Einsaat erfolgt auf einem 20 cm mächtigen Sand-/Kalkschottergemisch 0/32 (50 % / 50 %) auf Wurzelschutzvlies. Es wird dazu eine autochthone Sandrasenmischung verwendet.

4.8 G: Zwischen der GVS (neu) und der B 26 (neu) bzw. der BA 36 (neu) wird eine Sichtschutzhecke gepflanzt. Diese Hecke dient als optische Trennung zwischen diesen Straßen und zur Kaschierung der Blendschutzwand im Bereich des Verkehrskreisels. Die Hecke aus Feldahorn wird in einer Endhöhe von 1,5 m gepflanzt und regelmäßig in Trapezform geschnitten. An der Engstelle Kreisel / Blendschutzwand / GVS (GVS Bau-km 0+155 links) entscheidet die örtliche Bauaufsicht über die Lage der Hecke.

5 G: An den gesamten Straßenrändern wird auf den neu entstehenden Banketten eine wassergebundene Decke aufgebracht. Diese Maßnahme dient zur optischen Einbindung der Straßen.

### 3.4.3.3 Einwendungen und Stellungnahmen zur Thematik Natur-, Landschafts- und Artenschutz

Aufgrund des Hinweises des Landratsamts Bamberg, der Stadt Bamberg und der Höheren Naturschutzbehörde – die vorgesehenen Ausgleichsflächen 7 A/E und 13 A/E seien bereits durch ein wasserwirtschaftliches Vorhaben in Anspruch genommen – entwickelte der Vorhabenträger ein alternatives Ausgleichskonzept auf den Grundstücken Fl.Nr. 597/7 und 597/10 der

Gemarkung Dörfleins. Die Grundstücke sind als Ausgleichsfläche geeignet, den erfolgten Eingriff durch das Vorhaben zu kompensieren. Die erforderliche Wertpunktezahl wird generiert. Die Höhere Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberfranken erklärte sich mit der vorgesehenen Kompensation einverstanden.

Die Änderung der Kompensation ist als Nebenbestimmung A.3.4.1 Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

#### 3.4.3.4 Natur-, Landschafts- und Artenschutz in der Abwägung

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

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

Das Vorhaben muss nicht wegen der im Umweltschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für den Erneuerung der Regnitzbrücke Bischberg sprechenden Belange überwiegen im Rahmen der Abwägung. Welche Belange abwägungsrelevant sind und wie diese zu gewichten sind, ist nicht gesetzlich vorgegeben. Vielmehr bleibt es der zuständigen Planfeststellungsbehörde vorbehalten, die Belange unter Beachtung der materiellen Rechtslage zu gewichten und in die Abwägung einzustellen. Dem § 17 FStrG lässt sich nach der Rechtsprechung des BVerwG kein Rangverhältnis in dem Sinne entnehmen, dass bestimmten Belangen unabhängig von der konkreten Planungssituation Vorrang einzuräumen ist (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10/96, juris, Rd.Nr. 20).

Der LBP (Planunterlage 19.1) gibt Aufschluss über das Ausmaß des Eingriffs in Natur und Landschaft. Er zeigt die Beeinträchtigungen auf, die das Vorhaben verursacht. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine zumutbare andere Trassenvariante noch durch eine andere Gestaltung des Vorhabens mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen sind in der Planunterlage 9.3 und 19.1.1, Punkt 3 und 5 beschrieben.

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

#### 3.4.4 Wasserwirtschaft

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

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

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

##### 3.4.4.1 Entwässerungsabschnitte

Der vorliegende Planfeststellungsbereich ist in sechs Entwässerungsabschnitte gegliedert. Das von den Straßenflächen abfließende Niederschlagswasser wird in straßenbegleitenden Mulden und Gräben gesammelt und – sofern nach den geltenden Richtlinien erforderlich – vor der Einleitung Behandlungsanlagen zugeführt. Die Berechnung der Abflussmengen sowie die Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken sind in der Planunterlage 18 enthalten.

Im Einzelnen ist die Entwässerung wie nachfolgend beschrieben vorgesehen:

- Abschnitt E 1:

Das Einzugsgebiet umfasst einen Teil der Verbindungsstraße nach Bischberg (Hochpunkt bis Knoten mit B 26), einschließlich des parallel verlaufenden Geh- und Radweges und der südlich angrenzenden Hangböschung in diesem Bereich.

Die Ableitung des gesammelten Wassers erfolgt direkt in den Röthelbach, am östlichen Ortsrand von Bischberg (Einleitstelle E 1).

- Abschnitt E 2:

Das Einzugsgebiet umfasst die Verbindungsstraße Bischberg (Hochpunkt bis Einmündung zur BA 36), einschließlich des parallel verlaufenden Geh- und Radweges, der Kreisstraße BA 36 (Kreisverkehr bis Bauende), des Kreisverkehrsplatzes einschließlich des Bypasses, der Fahrbahn der B 26 (Eltmann, Kreisverkehr bis Bauende) und der Fahrbahn der B 26 (Bamberg-Hafen, Kreisverkehr bis Hochpunkt auf Bauwerk).

Die Ableitung des gesammelten Wassers erfolgt über das geplante Absetzbecken in die Regnitz (E 2).

- Abschnitt E 3:

Das Einzugsgebiet umfasst Teile des westlichen Geh- und Radweges entlang der BA 36 und die Fläche zwischen den Wegrampen.

Die Ableitung des gesammelten Wassers erfolgt direkt in die Regnitz (E 3).

- Abschnitt E 4:

Das Einzugsgebiet umfasst die Fläche zwischen den Wegrampen und dem bestehenden Regnitz-Radweg.

Die Ableitung des gesammelten Wassers erfolgt direkt in die Regnitz (E 4).

- Abschnitt E 5:

Das Einzugsgebiet umfasst die Teile des östlichen Geh- und Radweges entlang der BA 36 und die Fläche zwischen den Wegrampen.

Die Ableitung des gesammelten Wassers erfolgt direkt in die Regnitz (E 5).

- Abschnitt E 6:

Das Einzugsgebiet umfasst die Fläche der B 26 zwischen dem Hochpunkt und dem nördlichen Widerlager der Regnitzbrücke, die Teile des Geh- und Radweges nördlich der Regnitz und die Fläche zwischen den Wegrampen.

Die Ableitung des gesammelten Wassers erfolgt direkt in die Regnitz (E 6).

#### 3.4.4.2 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. – wie hier – für den Ausbau von Gewässern, für den Straßenbau im festgesetzten Überschwemmungsgebiet, 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.

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

Im Rahmen des Brückenneubaus sind Geländeauffüllungen erforderlich, wodurch ca. 500 m<sup>3</sup> Retentionsraum verloren geht. Ein Retentionsraumausgleich soll durch einen flächigen Abtrag im Bereich der zurückzubauenden Anschlussrampen, Bau-km 0+300 bis 0+100 (Achse 610), erfolgen (vgl. auch Planunterlage 1, Punkt 6.3 und Planunterlage 18, Punkt 6.2). Die geplanten Geländeauffüllungen und -abtragungen stellen eine wesentliche Umgestaltung bzw. Schaffung eines Gewässers iSd. § 67 Abs. 2 S. 1 WHG dar und bedürfen insofern der Planfeststellung, § 68 Abs. 1 WHG (A.3.5.1).

Die Maßnahme kommt teilweise im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Mains (Verordnung des Landratsamts Bamberg vom 21. Februar 1955, in der Fassung der Änderungsverordnung vom 06. Juli 1998, vom 07. September 2006 und vom 31. Januar 2008) zum Liegen. Im Bereich südlich der Regnitz beeinträchtigt das Vorhaben das Überschwemmungsgebiet durch die Schüttung eines Straßendamms. Zusammenfassend kann in Übereinstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach als amtlichem Sachverständigen festgestellt werden, dass durch die notwendigen Eingriffe in das Überschwemmungsgebiet des Mains im Zuge des Vorhabens keine negativen Auswirkungen auf die Hochwassersituation zu erwarten sind.

Die notwendige Planfeststellung gemäß §§ 68 Abs. 1 iVm. 67 Abs. 2 S. 1 WHG wird vorliegend im Rahmen der Konzentrationswirkung der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung ersetzt. Soweit es das festgesetzte Überschwemmungsgebiet des Mains betrifft, ersetzt die straßenrechtliche Planfeststellung auch die Ausnahmegenehmigung nach § 78 Abs. 3 iVm. Abs. 1 WHG i.V.m. der Verordnung des Landratsamts Bamberg vom 21. Februar 1955 (in der Fassung der Änderungsverordnung vom 06. Juli 1998, vom 07. September 2006 und vom 31. Januar 2008) für die Ausführung der planfestgestellten Baumaßnahmen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Mains. Für den Bau der Regnitzbrücke (Planunterlage 11, lfd. Nr. 17; BW-Nr. 6031545) ersetzt die erteilte Planfeststellung auch die Anlagengenehmigung nach Art. 20 Abs. 1 BayWG

iVm. § 36 WHG für deren Bau im 60 m-Bereich der Regnitz als Gewässer 1. Ordnung.

Hinsichtlich der vorstehend beschriebenen Gewässerausbautatbestände führt der amtliche Sachverständige zusammenfassend aus, dass bei ordnungsgemäßer Bauausführung und Beachtung der vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen dem Bauvorhaben keine wasserwirtschaftlichen Belange entgegenstehen. Den gebotenen Auflagen wurden im erforderlichen Umfang durch die in A.3.5 des Beschlusstextes aufgenommenen Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

#### 3.4.4.3 Einwendungen und Stellungnahmen zur Thematik Wasserwirtschaft

Der gutachterlichen Stellungnahme des WWA Kronach vom 24.10.2016, Az.: 2-4544-BA-9706/2016, wurde, soweit es um dem Vorhabenträger aufzuerlegende Verpflichtungen geht, vollumfänglich entsprochen, A.3.5.

Ein zusätzlicher allgemeiner Auflagenvorbehalt ist daneben weder erforderlich noch rechtlich zulässig, C.3.4.4.

#### 3.4.4.4 Wasserwirtschaft in der Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die unter A.3.5 ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen und die vom Vorhabenträger erteilten Zusagen hinreichend Rechnung getragen. Es ist davon auszugehen, dass keine Veränderung der wasserwirtschaftlichen Situation gegenüber dem Bestand eintreten wird. Der amtliche Sachverständige kommt in seinem Gutachten daher abschließend zu dem Ergebnis, dass gegen das Vorhaben aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken bestehen. Insgesamt stehen die Belange der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher dem beantragten Straßenbauvorhaben nicht entgegen.

#### 3.4.5 Landwirtschaft

Landwirtschaftliche Belange werden durch die vorliegende Planung nur geringfügig beeinträchtigt und stellen das Vorhaben insgesamt nicht in Frage. Insbesondere werden landwirtschaftliche Flächen nur in geringem Maße, für den naturschutzrechtlich erforderlichen Ausgleich (A.3.4.1 und C.3.4.3.2), in Anspruch genommen. Ein darüber hinausgehender Grunderwerb ist nicht erforderlich. Mit der Nebenbestimmung A.3.6 wird sichergestellt, dass den landwirtschaftlichen Belangen ausreichend Rechnung getragen wird.

#### 3.4.6 Schifffahrt

Die Belange der Wasserschifffahrt stellen das Vorhaben nicht in Frage. Diesen wird durch die verfahrensgegenständliche Planung und die Nebenbestimmungen in A.3.7 hinreichend Rechnung getragen.

Die Planung stellt sicher, dass vorhabenbedingt keine überwiegenden Beeinträchtigungen entstehen. Zwar sind während des Zeitraums der Bauausführung einige Einschränkungen hinzunehmen. Insbesondere während der Zeitdauer der Arbeiten an dem Brückenbauwerk wird die Schifffahrt, z.B. durch Einbauten im anfahrgefährdeten Bereich, Einschwimmen des neuen Überbaus, Herstellung der Ortbetonfahrbahnplatte, Absenken und Ausschwimmen des bestehenden Flussfelds und den Abbruch der Pfeiler im anfahrgefährdeten Bereich, beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigungen werden mit den Nebenbestimmungen A.3.7.4 und A.3.7.14 – soweit möglich – minimiert. Bei der Planung des neuen Brückenbauwerks wurde im Übrigen – auch im Interesse der Schifffahrt – besonderer Wert auf die anfahrfreie Ausgestaltung des Bauwerks gelegt.

Die Möglichkeit einer einschränkungslosen, kollisionsfreien Lkw-Durchfahrt, wie von der WSV gefordert, kann nicht gewährleistet werden. Das Interesse an der Anpassung der Vorlandbrücke einschließlich der Fahrbahnkrümmung, um eine Befahrbarkeit des Geh- und Radweges auch mit (jeglichem) Lkw sicherzustellen, steht im Rahmen einer Abwägung hinter wirtschaftlichen Interessen zurück und ist im Rahmen der Problembewältigung auch nicht geschuldet. Es sind insofern zwar diejenigen Probleme und Konflikte zu bewältigen, die durch die Maßnahme aufgeworfen oder verschärft werden, es wird allerdings kein Anspruch auf ein „Mehr“ gegenüber der Ausgangssituation vermittelt. Die vorliegende Planung nimmt den vorhandenen Ausbauzustand auf. Der Geh- und Radweg ist gegenwärtig 2,50 m breit und wird unter dem Bestandsbrückenbauwerk der B 26 geführt. Der künftige Geh- und Radweg wird in einer Breite von 2,50 m ausgebaut, das Lichtraumprofil unter der Vorlandbrücke beträgt  $\geq 4,50$  m. Der geplante Geh- und Radweg ist damit auch zukünftig mit Unterhaltungsfahrzeugen (d.h. auch kleineren Lkws) befahrbar. Insgesamt wird die Situation der WSV nicht verschlechtert.

Außerdem sind auch Änderungen des Grunderwerbsverzeichnisses nicht veranlasst. Die Unterlagen sind nicht unrichtig.

#### 3.4.7 Fischereiwirtschaft

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen der Fischerei vereinbar. Die unter A.3.8 aufgenommenen Nebenbestimmungen berücksichtigen die besonderen fischereiwirtschaftlichen Belange und tragen insoweit der Stellungnahme des Bezirks Oberfranken – Fischereifachberatung – vom 15.11.2016 Rechnung. Darüber hinaus wird auf die wasserrechtlichen Nebenbestimmungen in A.3.5 verwiesen, die teils den vorgeschlagenen Schutzauflagen der Fischereiberatung entsprechen. Soweit die Forderungen über den Inhalt der Auflagen hinausgehen, werden sie zurückgewiesen.

Anlass für die Bestellung eines individuellen Ansprechpartners (Bauleitung) für die Fischereiberechtigten besteht nicht. Insofern steht den Fischereiberechtigten der Vorhabenträger zur Verfügung.

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Schutzvorkehrungen (Punkt 4., 5. und 12. der Stellungnahme), die den Eintrag von Bauresten und Fremdmaterial in Regnitz und Röthelbach vermeiden sollen, wird auf A.3.5.3 und A.3.5.5 verwiesen.

Eine Beschränkung von Bauarbeiten, die die Gewässer und Uferbereiche beanspruchen, auf den Zeitraum August bis März wird im Hinblick auf baubetriebliche Notwendigkeiten nicht angeordnet. Den naturschutzrechtlichen Anforderungen ist, insbesondere mit Planunterlage 19.1, ausreichend Rechnung getragen.

Die Inanspruchnahme von Uferbereichen und Gewässerbegleitgehölzen wird Planunterlage 19.1 entsprechend vermieden bzw. ausgeglichen. Mit dem Kompensationskonzept des Vorhabenträgers erklärte sich die Höhere Naturschutzbehörde einverstanden. Nach dem Zurückschneiden der Gehölze ist grundsätzlich mit einem eigenständigen Austreiben zu rechnen. Daher konnte auch auf die Maßnahme 3.1 V verzichtet werden.

Hinsichtlich der Forderung nach einer Sicherung der Einleitungsstelle gegen Erosion (Punkt 8. der Stellungnahme) wird auf A.4.2.11 und C.4.2 verwiesen.

Mit der Vorgabe, nachteilige Verschlechterungen der Gewässerqualität durch die Umsetzung des Vorhabens zu verhindern (Punkt 9. der Stellungnahme), befasst sich A.3.5.3.

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Schutzauflagen um das geplante Absetzbecken (Punkt 10. und 11. der Stellungnahme) wird auf A.4.2.3, A.4.2.4 und A.4.2.6 verwiesen.

Fischereiliche Schäden sind durch das Vorhaben bei Beachtung der unter A.3.8 getroffenen Auflagen nicht zu erwarten. Regelungen im Hinblick auf Schäden, die auf die Bauausführung zurückzuführen sind, sind nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen angesichts der bestehenden gesetzlichen Haftungsbestimmungen des Zivilrechts auch nicht erforderlich sind.

Ein abstrakter Auflagenvorbehalt zur Wahrung weiterer schutzwürdiger fischereibiologischer Belange wird nicht aufgenommen. Nebenbestimmungen dürfen einem Verwaltungsakt nicht mit dem Ziel beigegeben werden, sicherzustellen, dass die jeweiligen Zulassungsvoraussetzungen auch künftig erfüllt bleiben. Andernfalls würden die gesetzlichen Voraussetzungen der Widerrufsvorschriften, Art. 49 ff. BayVwVfG und etwaiger ergänzender Reaktionsmöglichkeiten, z.B. Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG, unterlaufen (BVerwG, Urt. vom 09.12.2015 – 6 C 37.14).

### 3.4.8 Denkmalschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar. Die in A.3.9 aufgenommenen Nebenbestimmungen tragen der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, München im Verfahren Rechnung und nehmen somit im gebotenen Maße Rücksicht auf die denkmalpflegerischen Belange. Sie entsprechen insoweit den vereinbarten Grundsätzen zwischen dem beteiligten Staatsministerium des Innern und dem Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst sowie dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege über den Umgang mit Bodendenkmälern beim Straßenbau vom 26.10.2010, Az.: IIB2/IID3-0752.3-001/07.

Im Planungsraum befindet sich ein Bodendenkmal (Inv.Nr. D-4-6031-0001). Die Eintragung beruht darauf, dass bei einer Begehung in diesem Bereich paläolithische Silices und vorgeschichtliche Keramik aufgesammelt wurden. Eine Vermutungs- bzw. Verdachtsfläche wurde zusätzlich im Bereich der Niederterrasse im Planungsraum angelegt, da dieser Abschnitt als siedlungsgünstig beurteilt werden kann.

### 3.4.9 Sonstige Belange

#### 3.4.9.1 Leitungsträger

Den Belangen der Leitungsträger wurde mit diversen Schutz- und Informationspflichten Rechnung getragen. In der Planfeststellung ist nur über das "Ob" und "Wie" einer Leitungssicherung, -anpassung und -verlegung zu entscheiden, nicht jedoch über die damit verbundenen Kosten. Soweit sich Leitungsträger mit den in der Planunterlage 11 beantragten Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine weiteren Regelungen getroffen werden.

Die von der Bayernwerk AG geforderten Schutzauflagen beinhalten A.3.2.1 und A.3.10.1. In A.6.1.3 und Planunterlage 11, lfd. Nr. T1, wurde die fehlende Stromleitung ergänzt.

Soweit Baumaßnahmen an den Fernmeldeleitungen der Telekom Deutschland GmbH erforderlich sind, stellt A.3.2.2 eine ausreichend lange Vorlaufzeit sicher. Im Übrigen wird eine angemessene Informationsfrist statuiert. Eigentümer und Unterhaltspflichtiger der Telekommunikationslinien wurden in A.6.1.4 korrigiert.

Zum Schutz der Fernmeldeleitungen der Stadtwerke Bamberg wurde die Nebenbestimmung A.3.10.1.3 aufgenommen.

Auflagen zugunsten der Vodafone Kabel Deutschland GmbH enthalten A.3.2.6 und A.3.10.2.

#### 3.4.9.2 Stadtwerke Bamberg

Den Belangen der Stadtwerke Bamberg wurde im Übrigen im Rahmen des Möglichen Rechnung getragen.

Bezüglich deren Fernmeldeleitungen wird auf die Schutzauflage A.3.10.3.1 verwiesen.

Eine jederzeitige, einschränkungslose Aufrechterhaltung der Fahrbeziehungen Gaustadt – Bischberg, sowie Richtung Hafen kann aufgrund baulicher Notwendigkeiten nicht gewährleistet werden. Mit Auflage A.3.10.3.2 wird den Belangen des Einwenders im Rahmen des Möglichen entsprochen.

Bezüglich der Bushaltestelle „Steinberg“ und der Leistungsfähigkeit des angesprochenen Knotenpunkts wird auf A.3.4.1.4 verwiesen.

Die Schleppkurven für einen 18 m langen Bus wurden berücksichtigt, hinsichtlich der Querungshilfen für Fußgänger wird auf C.3.4.1.3 verwiesen.

#### 3.4.9.3 Zweckverband Tierkörperbeseitigung Nordbayern

Den Belangen des Zweckverbands Tierkörperbeseitigung Nordbayern wurde mit diversen Schutz- und Informationspflichten in A.3.2.5 und A.3.10.4.10 Rechnung getragen. Schäden oder Gefährdungen der Anlagen sind unter Berücksichtigung der o.g. Nebenbestimmungen nicht zu erwarten.

In der Planfeststellung ist aufgrund des Grundsatzes der Problembewältigung über das "Ob" und "Wie" einer Leitungssicherung, -anpassung und -verlegung zu entscheiden.

Über die damit verbundenen Kosten wird keine Entscheidung getroffen. Diese können durch zivilrechtliche Nutzungsverträge auch auf den Leitungsträger übertragen sein.

#### 3.4.9.4 Stadt Bamberg

Bezüglich der vorgeschlagenen Planungsvariante wird auf C.3.2.5.2 verwiesen.

Straßenverkehrsrechtliche Regelungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und bleiben der Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.. Insofern wird auch zu der angesprochenen Lichtsignalanlage an der Einmündung der Verbindungsrampe von der Hafenstraße in die B 26 keine Aussage getroffen.

Das WWA Kronach wurde als amtlicher Sachverständiger am Verfahren beteiligt. Dessen Ausführungen wurden in A.3.5, A.4 sowie C.3.4.4 und C.4 berücksichtigt.

Zur Schallimmissionsprognose wird auf C.3.4.2.3 verwiesen.

Die Kompensationsmaßnahmen wurden überarbeitet, A.3.4.1.

Nebenbestimmungen zum Bodenschutz beinhaltet A.3.10.6.1, die vorgeschlagenen abfallrechtlichen Vorgaben A.3.10.6.2.

#### 3.4.9.5 Einwender P 1

Den Forderungen des Einwenders P 1 nach einem Einbau von Schallschutzfenstern, einer Beweissicherung an Stützwand und Wohnhaus, einer Festlegung der Farbgebung der Brücke und nach der Aufnahme von Hinweisen zur Vermeidung von Lärm- und Staubentwicklungen kann nicht vollumfänglich entsprochen werden.

Im Bereich des gegenständlichen Grundstücks ist nach den schalltechnischen Untersuchungen und Berechnungen keine Erhöhung der relevanten Immissionswerte zu erwarten (siehe auch C.3.4.2.3). Bezüglich der Beschreibung des Verfahrens und der einzelnen Ergebnisse wird auf C.3.4.2 und Planunterlage 17.1 verwiesen. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen, wie den geforderten Schallschutzfenstern, besteht daher nicht. Im Übrigen erreichen die ermittelten Beurteilungspegel auch nicht die maßgeblichen Grenzwerte für eine freiwillige Lärmsanierung.

Auch eine Erhöhung der Feinstaubbelastung ist nicht zu erwarten. Es wird grundlegend auf C.3.4.2.2 und zur konkreten Einwendung auf C.3.4.2.3 verwiesen.

Eine Wertminderung der anliegenden Grundstücke kann nicht schlechthin ausgeschlossen werden. Jedenfalls erreicht sie aber keine Größenordnung, die erheblich und dem Einwender unzumutbar wäre oder zu einem Überwiegen der gegen das Vorhaben sprechenden Argumente führt. Es ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die tangierten Grundstücke bereits im Einflussbereich der bestehenden Straße liegen und so durch den Bestand vorgeprägt sind. Die Straßenführung wird nur im zwingend notwendigen Maße näher an die bestehende Wohnbebauung herangeführt. Weiter sind im Bereich des Grundstücks des Einwenders objektiv keine negativen Veränderungen der Immissionswerte oder gar eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu erwarten (C.3.4.2). Das Vorhaben soll vielmehr zu einer Verbesserung der Verkehrsqualität führen (C.3.4.1.2). Die Knotenpunkte erreichen mindestens die avisierte Qualitätsstufe D.

Der bauliche Zustand von Stützmauer und Wohngebäude des Einwenders P 1 ist im Rahmen einer Beweissicherung zu dokumentieren (A.3.10.7). Zur Realisierung der GVS wird in die Hangböschung des nördlich an die Flurnummer des Einwenders angrenzenden Grundstücks eingegriffen. Die Böschungsoberkante hält nach Aussage des Vorhabenträgers einen Abstand

von mindestens zwei Metern zu seinem Flurstück ein. Der vorhandene bauliche Zustand von nördlicher Stützwand sowie Wohngebäude des Einwenders sind daher im Rahmen einer Beweissicherung unter Mitwirkung aller Beteiligten fachgerecht aufzunehmen und aussagekräftig zu dokumentieren. Im Schadensfall stehen so ausreichend Beweismittel zur Ermittlung der Schadenshöhe zur Verfügung.

Eine subjektiv empfundene Minderung der Lebensqualität entfaltet kein das Gesamtvorhaben in Frage stellendes Gewicht. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass das gegenständliche Grundstück bereits derzeit im Einflussbereich der Straße liegt und insofern vorbelastet ist (s.o.).

Die Farbgebung der Brücke ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Im Rahmen der nachfolgenden Ausführungsplanung sind zunächst die Richtlinien des Bundes (u.a. zum Korrosionsschutz) zu berücksichtigen. In diesem Rahmen erfolgt die konkrete Farbauswahl – wie im Erörterungstermin in Aussicht gestellt – in Abstimmung mit der Gemeinde Bischberg, siehe A.3.10.8.

Hinsichtlich des Eingriffs in die Natur und das Landschaftsbild sowie der geplanten Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen wird auf A.3.4, C.3.4.3 sowie Planunterlage 19.1 verwiesen. Die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen stellen die naturschutzfachliche Einbindung des Vorhabens ausreichend sicher.

Eine Beeinträchtigung durch Lärm, Staub und Schmutz während der Baumaßnahmen kann nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Diesen voraussehbaren Beeinträchtigungen wird mit den Nebenbestimmungen in A.3.3 ausreichend Rechnung getragen.

Im Übrigen wird – auch hinsichtlich weiterer, nicht zu erwartender Beeinträchtigungen – auf das nachfolgende Enteignungs- und Entschädigungsverfahren verwiesen.

#### 3.4.9.6 Einwender P 2

Den Belangen des Einwenders P 2 ist wurde mit den Nebenbestimmungen in A.3.8 Rechnung getragen. Im Einzelnen wird außerdem auf C.3.4.7 verwiesen.

Insbesondere sind fischereiliche Schäden durch das Vorhaben – bei Beachtung der unter A.3.8 getroffenen Auflagen – nicht zu erwarten. Regelungen im Hinblick auf Schäden, die auf die Bauausführung zurückzuführen sind, sind nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen

angesichts der bestehenden gesetzlichen Haftungsbestimmungen des Zivilrechts auch nicht erforderlich sind.

#### 3.4.9.7 Einwender P 3

Den Forderungen des Einwenders P 3 nach einem Einbau von Schallschutzfenstern, einer Beweissicherung an Stützwand und Wohnhaus, einer Festlegung der Farbgebung der Brücke und nach der Aufnahme von Hinweisen zur Vermeidung von Lärm- und Staubentwicklungen kann nicht vollumfänglich entsprochen werden.

Im Bereich des gegenständlichen Grundstücks ist nach den schalltechnischen Untersuchungen und Berechnungen keine realisierbare Erhöhung der relevanten Immissionswerte zu erwarten. Die Berechnungen ergeben am zugehörigen Immissionspunkt eine Erhöhung des Lärmpegels in Höhe von 0,1 dB tags und 0,0 dB nachts (siehe auch C.3.4.2.3). Bezüglich der Beschreibung des Verfahrens und der einzelnen Ergebnisse wird auf C.3.4.2 und Planunterlage 17.1 verwiesen. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen, wie den geforderten Schallschutzfenstern, besteht daher nicht. Im Übrigen erreichen die ermittelten Beurteilungspegel auch nicht die maßgeblichen Grenzwerte für eine freiwillige Lärmsanierung.

Auch eine Erhöhung der Feinstaubbelastung ist nicht zu erwarten. Es wird grundlegend auf C.3.4.2.2 und zur konkreten Einwendung auf C.3.4.2.3 verwiesen.

Eine Wertminderung der anliegenden Grundstücke kann nicht schlechthin ausgeschlossen werden. Jedenfalls erreicht sie aber keine Größenordnung, die erheblich und dem Einwender unzumutbar wäre oder zu einem Überwiegen der gegen das Vorhaben sprechenden Argumente führt. Es ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die tangierten Grundstücke bereits im Einflussbereich der bestehenden Straße liegen und so durch den Bestand vorgeprägt sind. Die Straßenführung wird nur im zwingend notwendigen Maße näher an die bestehende Wohnbebauung herangeführt. Weiter sind im Bereich des Grundstücks des Einwenders objektiv keine realisierbaren negativen Veränderungen der Immissionswerte oder gar eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu erwarten (C.3.4.4). Das Vorhaben soll vielmehr zu einer Verbesserung der Verkehrsqualität führen (C.3.4.3.2). Die Knotenpunkte erreichen mindestens die avisierte Qualitätsstufe D.

Der bauliche Zustand von Stützmauer und Wohngebäude des Einwenders P 3 ist im Rahmen einer Beweissicherung zu dokumentieren (A.3.10.7). Zur Realisierung der GVS wird in die Hangböschung des nördlich an die Flurnummer des Einwenders angrenzenden Grundstücks eingegriffen. Die Böschungsoberkante hält nach Aussage des Vorhabenträgers einen Abstand von mindestens fünf Metern zu seinem Flurstück ein. Der vorhandene bauliche Zustand von nördlicher Stützwand sowie Wohngebäude des

Einwenders sind daher im Rahmen einer Beweissicherung unter Mitwirkung aller Beteiligten fachgerecht aufzunehmen und aussagekräftig zu dokumentieren. Im Schadensfall stehen so ausreichend Beweismittel zur Ermittlung der Schadenshöhe zur Verfügung.

Die subjektiv empfundene Minderung der Lebensqualität entfaltet kein das Gesamtvorhaben in Frage stellendes Gewicht. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass das gegenständliche Grundstück bereits derzeit im Einflussbereich der Straße liegt und insofern vorbelastet ist (s.o.).

Die Farbgebung der Brücke ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Im Rahmen der nachfolgenden Ausführungsplanung sind zunächst die Richtlinien des Bundes (u.a. zum Korrosionsschutz) zu berücksichtigen. In diesem Rahmen erfolgt die konkrete Farbauswahl – wie im Erörterungstermin in Aussicht gestellt, in Abstimmung mit der Gemeinde Bischberg – siehe A.3.10.8.

Hinsichtlich des Eingriffs in die Natur und das Landschaftsbild sowie der geplanten Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen wird auf A.3.4, C.3.4.5 sowie Planunterlage 19.1 verwiesen. Die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen stellen die naturschutzfachliche Einbindung des Vorhabens ausreichend sicher.

Eine Beeinträchtigung durch Lärm, Staub und Schmutz während der Baumaßnahmen kann nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Diesen voraussehbaren Beeinträchtigungen wird mit den Nebenbestimmungen in A.3.3 ausreichend Rechnung getragen.

Im Übrigen wird – auch hinsichtlich weiterer, nicht zu erwartender Beeinträchtigungen – auf das nachfolgende Enteignungs- und Entschädigungsverfahren verwiesen.

#### 3.4.9.8 Einwender P 4

Die Einwendungen des Einwenders P 4 stellen das Vorhaben nicht in Frage.

Im Bereich des gegenständlichen Grundstücks ist nach den schalltechnischen Untersuchungen und Berechnungen keine realisierbare Erhöhung der relevanten Immissionswerte zu erwarten. Die Berechnungen ergeben am zugehörigen Immissionspunkt eine Erhöhung des Lärmpegels in Höhe von 0,6 dB tags und 0,6 dB nachts (siehe auch C.3.4.2.3). Die relevanten Immissionswerte für die Bejahung einer wesentlichen Änderung und die Eröffnung des Anwendungsbereichs der 16. BImSchV sind damit nicht erreicht, C.3.4.2.1. Die Angabe einer Erhöhung von 3 dB(A) im Rahmen einer Informationsveranstaltung des Staatlichen Bauamts am 23.04.2013 beruhte einzig auf einer subjektiven Schätzung des Behördenvertreters, die durch die schalltechnischen Untersuchungen (Planunterlage 17.1) vom 25.06.2013 nicht

bestätigt wurde. Im Übrigen erreichen die ermittelten Beurteilungspegel auch nicht die maßgeblichen Grenzwerte für eine freiwillige Lärmsanierung. Bezüglich der Beschreibung des Verfahrens und der einzelnen Ergebnisse wird auf C.3.4.2 und Planunterlage 17.1 verwiesen. Die dortigen Berechnungen und Resultate begegnen keinen fachlichen Bedenken. Insbesondere wird ein vorhandener Baumbestand nicht in der rechnerischen Prognose berücksichtigt. Der natürliche Bewuchs hat keine objektive (messbare) Lärmschutzwirkung und begründet allenfalls eine optische Barriere. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen wurde auch die Höhenlage des Vorhabens und insbesondere des Kreisverkehrs berücksichtigt (Planunterlage 17.1). Auch die kritisierten Berechnungen in einer Höhe von 6,0 m über Geländeoberkante (etwa Höhe 1. OG) sind bei einer zweigeschossigen Bebauung sachgerecht. Sofern der Immissionspunkt nicht unmittelbar am Straßenrand liegt, sind mit diesem Wert auch die Pegel auf Ebene des EGs erfasst, da hier aufgrund der Bodendämpfung eine stärkere Pegelabnahme über die Ausbreitung erfolgt. Dies belegt auch die ergänzend durchgeführte Berechnung in einer Höhe von 3,0 m über Geländeoberkante. Am relevanten Immissionspunkt ergab sich ein ca. 1 dB(A) niedrigerer Immissionspegel. Das Fachsachgebiet 50 der Regierung von Oberfranken hat gegen die Planung im Allgemeinen und die Berechnungen im Besonderen keine Einwendungen erhoben.

Auch eine Erhöhung der Schadstoffbelastung ist nicht zu erwarten. Es wird grundlegend auf C.3.4.2.2 und zur konkreten Einwendung auf C.3.4.4.3 verwiesen. Die geänderte Verkehrsführung zielt auch auf einen verstetigten Verkehrsfluss, was eine Reduzierung der Schadstoffbelastung bedeutete.

Die subjektiv empfundene Minderung der Lebensqualität entfaltet kein das Gesamtvorhaben in Frage stellendes Gewicht. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass das gegenständliche Grundstück bereits derzeit im Einflussbereich der Straße liegt und insofern vorbelastet ist. Die Straßenführung wird nur im zwingend notwendigen Maße näher an die bestehende Wohnbebauung herangeführt. Weiter sind im Bereich des Grundstücks des Einwenders objektiv keine realisierbaren negativen Veränderungen der Immissionswerte oder gar eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu erwarten (C.3.4.4). Das Vorhaben soll vielmehr zu einer Verbesserung der Verkehrsqualität führen (C.3.4.3.2). Die Knotenpunkte erreichen mindestens die avisierte Qualitätsstufe D.

Eine Wertminderung der anliegenden Grundstücke kann nicht schlechthin ausgeschlossen werden. Jedenfalls erreicht sie aber keine Größenordnung, die erheblich und dem Einwender unzumutbar wäre oder zu einem Überwiegen der gegen das Vorhaben sprechenden Argumente führt. Es ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die tangierten Grundstücke bereits im Einflussbereich der bestehenden Straße liegen und so durch den Bestand vorgeprägt sind (s.o.)

Bezüglich ökologischer Aspekte der Planung – insbesondere des zusätzlichen Flächenverbrauchs durch die Maßnahme – wird auf C.3.4.3 und C.3.4.3.2.5 verwiesen.

Hinsichtlich des angesprochenen Bodendenkmals wird auf A.3.9 und C.3.4.8 verwiesen.

Die dauernde Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 179 der Gemarkung Bischberg ist für die Realisierung des Vorhabens unerlässlich. Auf dem Grundstück liegen insbesondere die Straßentrasse der GVS (neu) sowie andere Straßenbestandteile, u.a. die Straßenböschungen.

Zur Einwendung der Verschlechterung des Verkehrsflusses wird auf C.3.2.1, C.3.4.1.2 und Anlage 1 zu Planunterlage 1 verwiesen. Alle Knotenpunkte erreichen mindestens die avisierte Qualitätsstufe D.

Bezüglich der alternativ vorgeschlagenen Nullvariante wird auf C.3.2.5 und Planunterlage 1 verwiesen. Die zweite vorgeschlagene Alternative scheidet gleichermaßen aus, da das bestehende Brückenbauwerk aufgrund Überschneidungen der Trassen während der Bauzeit nicht verkehrlich genutzt werden könnte und insofern ein Behelfsbauwerk erforderlich würde. Außerdem wäre auch die erforderliche Stützweite der neuen Regnitzbrücke im Vergleich zur Plantrasse größer.

Die dauernde Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 179 der Gemarkung Bischberg ist für die Realisierung des Vorhabens unerlässlich (s.o.). Hierauf kann nicht verzichtet werden. Bezüglich des unwirtschaftlichen Zuschnitts des Grundstücks und der Erschwerung dessen Bewirtschaftung wird auf das nachfolgende Enteignungs- und Entschädigungsverfahren verwiesen. Fragen des Ausgleichs und der Entschädigung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Eine angemessene, grundsätzliche Erreichbarkeit des Grundstücks Fl.Nr. 179 der Gemarkung Bischberg aus nördlicher Richtung wird durch Eintragung einer Dienstbarkeit (Wegerecht) auf der benachbarten Fläche Fl.Nr. 180 der Gemarkung Bischberg, sichergestellt. Bei Bau-km 0+020 der GVS (neu) wird hierzu eine Zufahrt auf Fl.Nr. 180 geschaffen. Der Zuwegung führt weiter entlang der Böschungsoberkante der GVS (neu) bis zur Fl.Nr. 179 der Gemarkung Bischberg. Entsprechend des aktuellen Ausbaustands wird hierbei die Zufahrt asphaltiert. Der Rest des Weges ist – wie bisher – über die Wiese zu bewältigen.

Den durch das Vorhaben begründeten, voraussehbaren Gefahren wird mit den Schutzauflagen in A.3.4 und A.3.10.7 ausreichend Rechnung getragen. Eichen, die sich im unmittelbaren Maßnahmenumfeld befinden und voraussehbar vom Vorhaben betroffen sind, wurden vom Vorhabenträger zur Fällung vorgesehen und durch Rotdurchstreichen in Planunterlage 19.1.1.2.1 kenntlich gemacht. Hinsichtlich deren Entschädigung wird auf das nachfolgende Enteignungs- und Entschädigungsverfahren verwiesen. Eine

vorhabenbedingte Wipfeldürre oder sonstige Gefährdungen der Eichen im westlichen Grundstücksbereich sind im Übrigen nicht zu befürchten. Die Bäume befinden sich in einem Abstand von ca. zehn Metern zur neuen Böschungsoberkante und weiteren zehn Metern zur geplanten Gehwegkante.

Der bauliche Zustand des Wohngebäudes des Einwenders P 4 ist im Rahmen einer Beweissicherung unter Mitwirkung aller Beteiligten fachgerecht aufzunehmen und aussagekräftig zu dokumentieren (A.3.10.7). Zur Realisierung der GVS wird in die Hangböschung des nördlich an die Flurnummer des Einwenders angrenzenden Grundstücks eingegriffen. Die künftige Böschungsoberkante hält nach Aussage des Vorhabenträgers einen Abstand von mindestens acht Metern zu seinem Flurstück ein. Im Schadensfall stünden ausreichend Beweismittel zur Ermittlung der Schadenshöhe zur Verfügung.

Zur Entschädigung wegen einer Wertminderung des Grundstücks, einer Minderung der Wohn- bzw. Lebensqualität, der Notwendigkeit einer Inanspruchnahme des Grundstücks sowie der Variantenauswahl wird auf die vorangehenden Ausführungen verwiesen. Die darüber hinaus vorgeschlagene Ausbildung bzw. Erhöhung der Stützmauer entlang des Geh- und Radwegs (Planunterlage 11, lfd. Nr. 9), um einen Eingriff in das Grundstück Fl.Nr. 179 zu verhindern, ist einerseits aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Haushaltsführung keine Option. Die Herstellungskosten der Variante wären deutlich höher. Außerdem sprechen auch die langfristig größeren Unterhaltungsaufwendungen für den neuen Straßenbaulastträger gegen den skizzierten Vorschlag. Zuletzt müsste die geplante Baumreihe (Gestaltungsmaßnahme) zur vorgeschlagenen Stützmauer einen größeren als den vorgesehenen Abstand einhalten, um diese nicht durch den Wurzelraum zu gefährden. Aufgrund dieses Abrückens würden aus der vorgeschlagenen Variante wohl Grundbetroffenheiten in ähnlichem Umfang resultieren.

Die vorliegenden Verkehrsprognosen und Untersuchungen der Verkehrsbelastung sind als Planungsgrundlage geeignet. Die Ergebnisse aus den offiziellen Straßenverkehrszählungen 2005 und 2010 wurden für den Prognosehorizont 2030 mit Hochrechnungsfaktoren hochgerechnet (C.3.2.1). Es ergab sich hieraus die Prognose eines DTV 2030 von 18.170 Kfz/24h und eines DTV<sub>SV</sub> 2030 von 710 Kfz/24h. Diese Prognosen wurden auch durch die aktuellsten Daten der SVZ 2015 bestätigt. Im vergleichbaren Streckenabschnitt wurde ein DTV 2015 von 14.756 Kfz/24h ermittelt. Der Schwerlastverkehrsanteil liegt bei 494 Kfz/24h. Die vom Einwender vorgetragene Befürchtung, es werde aufgrund der überholten (zu niedrigen) Verkehrsprognose zu erheblichen Staubbelastungen kommen, wird daher nicht geteilt. Die Planungsgrundlage wird insofern nicht in Frage gestellt.

Zu den Einwendungen betreffend die Bushaltestelle „Steinberg“ wird auf C.3.4.1.4 verwiesen.

Zu den nach Ende der Einwendungsfrist nach Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG vorgebrachten Ausführungen des Einwendervertreeters ist nachfolgendes zu ergänzen.

Es liegt auch kein (Neu-)Bau i. S. d. § 1 Abs. 1 der 16.BImSchV vor. Die planfestgestellte Baumaßnahme erstreckt sich auf einen Bereich, der schon bisher als Straße vorhanden war. Die Schaffung eines höhengleichen Kreuzungsbauwerks an Stelle der vorhandenen höhenungleichen Kreuzung ändert daran nichts (BVerwG, Urteil vom 23.11.2005 – 9 A 28/04).

Im Übrigen wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

### **3.5 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 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 gegenüber der planfestgestellten Wahltrasse 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 Trassenalternativen 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 Begründung der wasserrechtlichen gehobenen Erlaubnis**

##### **4.1 Rechtsgrundlage**

Eine Ausnahme von der Konzentrationswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses bilden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen, § 19 Abs. 1 WHG. Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Erlaubnisse werden daher unter A.4 gesondert ausgesprochen.

Die Einleitung von Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer bzw. dessen zielgerichtete Versickerung in den Untergrund stellt eine Gewässerbenutzung dar, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Als solche bedürfen sie der behördlichen Erlaubnis, § 8 Abs. 1 WHG. Eine Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen, §§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG. Besteht hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers, so kann die Erlaubnis als gehobene Erlaubnis erteilt werden, § 15 WHG. § 11 Abs. 2 und § 14 Abs. 3 bis 5 WHG gelten entsprechend, § 15 Abs. 2 WHG.

##### **4.2 Erlaubnisvoraussetzungen**

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare bzw. nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden, § 12 Abs. 1 WHG. Schädliche Gewässerveränderungen sind Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere das Interesse der Trinkwasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus auf Grund des WHG erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben, § 3 Nr. 10 WHG. Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist in diesem Zusammenhang weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als intaktes Trinkwasserreservoir auch für die Zukunft erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2000, Rn. 471). Eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer darf zudem nur erteilt werden, wenn sämtliche Anforderungen nach § 57 WHG erfüllt sind. Die Menge und Schädlichkeit des Abwassers muss so gering gehalten werden, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik

möglich ist, § 57 Abs. 1 Nr. 1 WHG i. V. m. der AbwV. Außerdem muss die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar sein, § 57 Abs. 1 Nr. 2 WHG. Weiterhin sind diejenigen Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen zu errichten und zu betreiben, die erforderlich sind, um die Einhaltung der genannten Anforderungen sicherzustellen, § 57 Abs. 1 Nr. 3 WHG. Nach § 60 Abs. 1 Satz 1 WHG sind Abwasseranlagen so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, dass die Anforderungen an die Abwasserbeseitigung eingehalten werden. Nach § 60 Abs. 1 S. 2 WHG dürfen Abwasseranlagen nur nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet, betrieben und unterhalten werden. Nach § 61 WHG in Verbindung mit der EÜV bestehen bei Abwassereinleitungen und Abwasseranlagen Selbstüberwachungspflichten. Darüber hinaus steht die Erteilung der Erlaubnis gemäß § 12 Abs. 2 WHG im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde.

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

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

Die Entwässerungseinrichtungen sind dem Stand der Abwassertechnik entsprechend dimensioniert.

Der Abfluss des Straßenoberflächenwassers im flächenmäßig größten Entwässerungsgebiet E 2 ist in Anbetracht abgeschwemmter Stoffe, z.B. nach Unfällen ausgelaufene Mineralöle, Straßen- und Reifenabrieb, stärker belastet, als es dem Schutzbedürfnis des aufnehmenden Gewässers angemessen ist. Folglich ist zur Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten und sonstigen Fahrbahnverschmutzungen eine Behandlung des bei E 2 einzuleitenden Abwassers erforderlich. Dies stellt der Vorhabenträger mit einem Absetzbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider sicher. Die Bemessung des Absetzbeckens erfolgte in Abstimmung mit dem WWA Kronach.

Bei Beachtung der unter A.4.2 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen, § 12 Abs. 1 WHG, Rechtsbeeinträchtigungen oder Nachteile für Dritte, § 14 Abs. 3 und 4 i. V. m. § 15 Abs. 2 WHG, nicht zu erwarten. Die Erlaubnisbedingungen und -auflagen beruhen auf § 13 WHG. Danach kann die gehobene Erlaubnis unter Festsetzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen erteilt werden, die auch dazu dienen können, nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen.

Das Landratsamt Bamberg und die Stadt Bamberg als untere Wasserrechtsbehörden haben 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 Kronach 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 den Vorfluter Röthelbach und die Regnitz, liegen vor.

Das WWA Kronach hat die Darstellungen des Vorhabenträgers überprüft und mit Schreiben vom 24.10.2016 geäußert, dass gegen die Planung keine Bedenken bestehen.

Die Gestattungen werden gemäß §§ 10, 57 und 15 WHG in Form einer gehobenen Erlaubnis erteilt. Es liegt im öffentlichen Interesse, die infolge des auf Dauer angelegten Betriebs des Straßenzugs erforderlichen Gewässerbenutzungen durch den staatlichen Vorhabenträger gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass entwässerungsbedingt weder eine qualitative Verschlechterung der Gewässergüte noch eine merkliche Abflussverschärfung zu erwarten ist. Die konkreten Festlegungen zu den Entwässerungsabschnitten sowie dem Absetzbecken ergeben sich aus den Planunterlagen 8 und 18. Zusammen mit den Nebenbestimmungen unter A.4.2 erreicht die Entwässerungsplanung einen Stand, der eine Gefährdung der Gewässer durch Straßenabwasser nicht befürchten lässt.

#### **4.3 Stellungnahmen und Einwendungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis**

Ein abstrakter Auflagenvorbehalt zur Wahrung weiterer schutzwürdiger wasserwirtschaftlicher Belange wird nicht aufgenommen. Nebenbestimmungen dürfen einem Verwaltungsakt nicht mit dem Ziel beigegeben werden, sicherzustellen, dass die jeweiligen Zulassungsvoraussetzungen auch künftig erfüllt bleiben. Andernfalls würden die gesetzlichen Voraussetzungen der Widerrufsvorschriften, Art. 48 ff. BayVwVfG und etwaiger ergänzender Reaktionsmöglichkeiten, z.B. Art. 75

Abs. 2 BayVwVfG, unterlaufen (BVerwG, Urteil vom 09.12.2015 – 6 C 37.14; BVerwG, Urteil vom 20.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429; vgl. auch BayVGH, Urteil vom 18.12.2003, Az. 22 B 03.823, BayVBl. 2005, 115 mit Bezug auf § 10 Abs. 1 und 2 WHG).

## **5 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

### **5.1 Rechtsgrundlage**

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen Straßen und Wege (Bundesstraßen, Kreisstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen, beschränkt öffentliche Wege) folgen aus § 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 oder Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen, die den statusrechtlichen Verwaltungsakt fingieren.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus den Planunterlage 12. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort detailliert beschrieben und dargestellt. Die Widmungen entsprechen weitgehend der im Regelungsverzeichnis, Planunterlage 11, angegebenen Verkehrsbedeutung.

### **5.2 Stellungnahmen und Einwendungen zu den straßenrechtlichen Verfügungen**

Die seitens der Gemeinde Bischberg geforderte Einordnung der GVS Bischberg – Gaustadt, einschließlich Ein- und Ausfahrt (West) zur B 26 bei Bau-km 0+350 (Achse 610) sowie des Einfädelstreifens (Einfahrt West) auf die B 26 zwischen Bau-km 0+328 und Bau-km 0+178 in eine andere Straßenklasse, eine Änderung des Straßenbaulastträgers oder eine finanzielle Entschädigung für den Mehraufwand, der durch die Veränderung des Straßenabschnitts entstehen wird, kommt nicht in Betracht.

Die Umstufung, hier in Form der Abstufung, ist im Falle der Änderung der Verkehrsbedeutung eine gebundene Entscheidung, § 2 Abs. 6 FStrG bzw. Art. 7 BayStrWG. Die Klassifizierung der Straße als Gemeindeverbindungsstraße ist nicht zu beanstanden. Die vorliegende Straßenverbindung dient dem nachbarlichen Verkehr zwischen Bischberg und Bamberg, verbindet insofern zwei Gemeinden und ist entsprechend ihrer geänderten Verkehrsbedeutung zur GVS abzustufen, Art. 3 Abs. 1 Nr. 3 iVm. 46 Nr. 1 BayStrWG. Dies gilt auch für die Ein- und Ausfahrt sowie den Einfädelungsstreifen (West) zur B 26. Diese werden straßenrechtlich betrachtet Teil der GVS, für die die Gemeinde Bischberg die Straßenbaulast zu tragen hat, Art. 9 Abs. 1, 47 Abs. 1 BayStrWG. Gleichzeitig wird der unmittelbare Ein- und Ausfahrtsbereich vom Beginn der Eckausrundungen der GVS an zum Teil der Kreuzungsanlage, den der Straßenbaulastträger der Bundesstraße zu unterhalten hat, § 13 Abs. 1 FStrG i. V. m. § 1 Abs. 1 FStrKrV. Die FStrKrV regelt hierbei nur die Zuständigkeitsgrenzen für die

Straßenunterhaltung i. S. e. laufenden Unterhaltung und Erneuerung. Die Grenzen der Baulast im Übrigen, des Eigentums, der Zuständigkeit für die Verwaltung, die Verkehrssicherung und den freiwilligen Winterdienst werden von der FStrKrV nicht festgelegt, MABl. Nr. 16/1976. Dies hat der Vorhabenträger in Planunterlage 11, lfd. Nr. 3 und in seiner Stellungnahme vom 28.04.2017 gegenüber der Gemeinde Bischberg auch so dargestellt.

Eine Rechtsgrundlage für eine angesprochene Mehraufwandentschädigung der Gemeinde Bischberg gegenüber dem Bund, auch und vor allem hinsichtlich der Kosten für die Unterhaltung der Straßenbestandteile (Stützmauern), ist nicht ersichtlich. Insbesondere ergibt sich ein solcher Anspruch nicht aus § 13 Abs. 3 FStrG iVm. den RL ABBV bzw. Art. 33 Abs. 3 BayStrWG. Zum einen liegt schon keine neu errichtete Straße i. S. d. Gesetzes vor, zum andern käme allenfalls die GVS hinzu. Im Übrigen wäre finanziellen Mehrbelastungen einer Gemeinde, die durch eine neu errichtete Straße verursacht werden, darüber hinaus allenfalls im Rahmen des Finanzausgleichs, nicht im Rahmen der Planfeststellung Rechnung zu tragen (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016 – 9 A 8.15).

## **6 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 S. 1 Nr. 1 KG befreit. Auslagen werden nicht erhoben.

## D. 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.

### Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

*Die Erhebung der Klage durch einfache E-Mail ist nicht zulässig.*

*Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)).*

## E. Hinweise

Die unter A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen können sowohl beim Staatlichen Bauamt Bamberg als auch bei der Gemeinde Bischberg und der Stadt Bamberg eingesehen werden. Diese Auslegung hat keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsmittelfrist, soweit der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt worden ist.

Retsch  
Regierungsrätin