

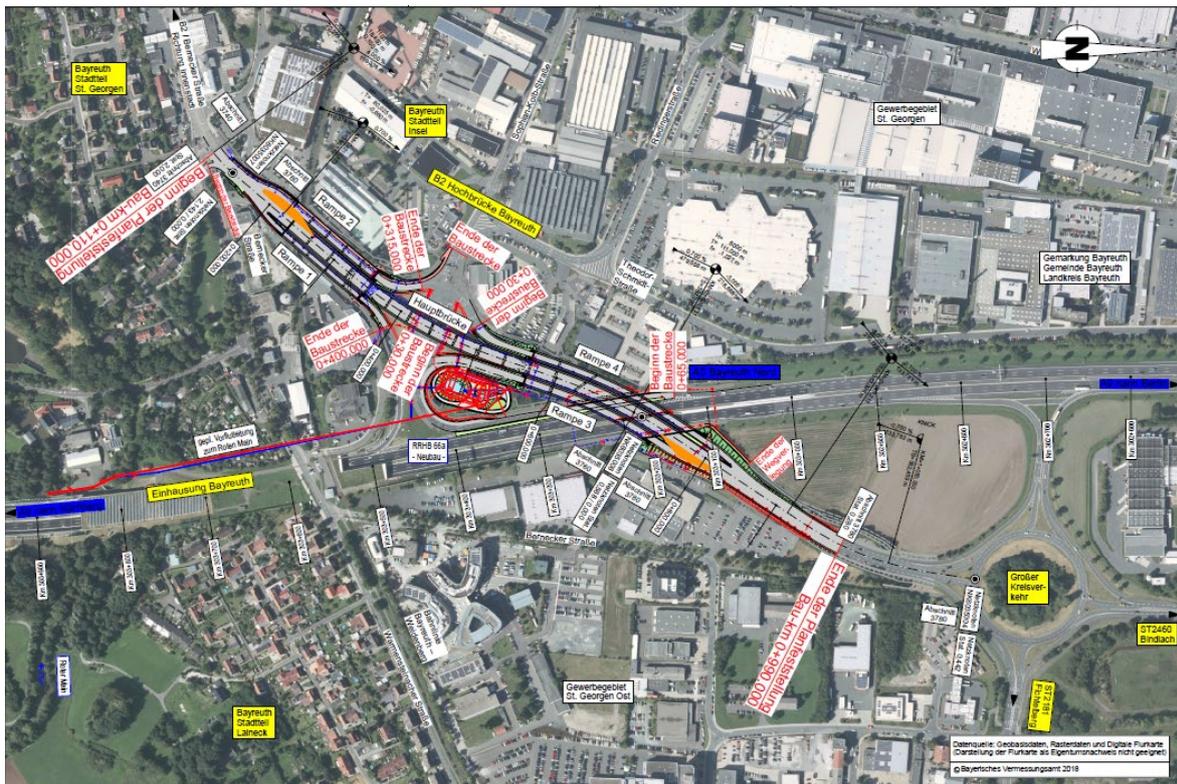


Planfeststellungsbeschluss

für den

Ersatzneubau der Hochbrücke Bayreuth (BW 303a) im Zuge der Überführung der Bundesstraße B2 über die Bundesautobahn BAB A9 im Bereich der Anschlussstelle Bayreuth Nord von Bau-km 0+110 bis Bau-km 0+990 (=Abschnitt 3740, Station 2,000 bis Abschnitt 3780, Station 0,280) der B2 und von Betr.-km 303,178 bis Betr.-km 303,885 (=Abschnitt 340, Station 6,299 bis Abschnitt 360, Station 0,714) der BAB A9 im Gebiet der Stadt Bayreuth

Übersichtsplan



Inhaltsverzeichnis

	Seite
ÜBERSICHTSPLAN	2
INHALTSVERZEICHNIS	3
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	7
A. ENTSCHEIDUNG	10
1 FESTSTELLUNG DES PLANS	10
2 FESTGESTELLTE PLANUNTERLAGEN	10
3 NEBENBESTIMMUNGEN, AUSNAHMEN, BEFREIUNGEN	12
3.1 Unterrichts- und Sorgfaltspflichten	13
3.2 Ausbaustandard	14
3.3 Immissionsschutz	14
3.4 Bodenschutz/Altlasten	15
3.5 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz	16
3.6 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)	17
3.7 Sonstige öffentliche Belange, Belange der Leitungsträger	17
3.7.1 Belange der Stadt Bayreuth	17
3.7.2 Belange des Denkmalschutzes	19
3.7.3 Belange des Staatlichen Bauamts Bayreuth	19
3.7.4 Belange der Fischerei	19
3.7.5 Belange des Eisenbahnverkehrs	20
3.7.6 Belange der Bayernwerk GmbH	21
3.7.7 Belange der Stadtwerke Bayreuth	22
3.8 Private Belange	23
4 BERICHTIGUNGEN IN PLANUNTERLAGEN	23
4.1 Planunterlage 11 T - Regelungsverzeichnis	23
5 WASSERRECHTLICHE ERLAUBNISSE	24
5.1 Regenrückhaltebecken	24
5.1.1 Planunterlagen	24
5.1.2 Erlaubnisbedingungen und Auflagen	24
5.1.2.1 Zulässige Abflüsse und erforderliche Retentionsvolumen	24
5.1.2.2 Notwendige Niederschlagswasserbehandlung (unter Berücksichtigung der Bauzeit)	24
5.1.2.3 Betrieb und Unterhaltung	25
5.1.2.4 Anzeigepflichten	26
5.1.2.5 Baubeginn und -vollendung	26
5.1.2.6 Bauabnahme	26
5.2 Bauzeitliche Wasserhaltung	27
5.3 Einbringen von Stoffen in das Grundwasser	27

6	ZUSAGEN DER VORHABENTRÄGERIN, ENTSCHEIDUNGEN ÜBER EINWENDUNGEN	28
6.1	Anordnungen im Interesse von Betroffenen	28
6.2	Zurückweisungen	28
7	STRAßENRECHTLICHE VERFÜGUNG	29
7.1	Bundesfernstraßengesetz	29
7.2	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz	29
8	SOFORTIGE VOLLZIEHBARKEIT	30
9	KOSTENENTSCHEIDUNG	30
B.	SACHVERHALT	30
1	BESCHREIBUNG DES VORHABENS	30
2	VORGESCHICHTE DER PLANUNG UND VORGÄNGIGE PLANUNGSSTUFEN	31
3	ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS	32
C.	ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	35
1	RECHTSGRUNDLAGEN UND RECHTSWIRKUNG DER PLANFESTSTELLUNG	35
2	FORMELL-RECHTLICHE BEWERTUNG	36
2.1	Zuständigkeit der Regierung von Oberfranken	36
2.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	37
3	MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG	37
3.1	Prüfungsmaßstab	37
3.2	Planrechtfertigung	38
3.3	Planungsermessen	38
3.4	Würdigung und Abwägung der öffentlichen Belange und der Belange von öffentlichem Interesse	39
3.4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	39
3.4.2	Planungsvarianten	40
3.4.2.1	Nullvariante	41
3.4.2.2	Planfestgestellte Variante	41
3.4.2.3	Andere Planungsvarianten	41
3.4.2.4	Einwendung zur planfestgestellten Variante	42
3.4.2.5	Beurteilung der Umweltverträglichkeit	42
3.4.2.6	Ergebnis des Variantenvergleichs	43
3.4.3	Technische Gestaltung der Maßnahme	43
3.4.3.1	Ausbaustandard	43
3.4.3.1.1	Trassierung	44

3.4.3.1.2	Linienführung	45
3.4.3.1.3	Gradiente	45
3.4.3.1.4	Querschnitte	46
3.4.3.1.5	Fahrbahnbefestigung	47
3.4.3.1.6	Böschungsgestaltung	47
3.4.3.1.7	Ingenieurbauwerke	47
3.4.3.1.8	Straßenausstattung, Zugänglichkeit zum Bauwerk	47
3.4.3.1.9	Zwangspunkte	47
3.4.3.2	Behandlung der Einwendungen zum Ausbaustandard	48
3.4.3.2.1	Einwender P6	48
3.4.3.2.2	Einwenderin P4	49
3.4.3.3	Zusammenfassende Bewertung	49
3.4.4	Immissionsschutz	49
3.4.4.1	Verkehrslärmschutz	50
3.4.4.1.1	Verkehrslärmschutz durch Planung	50
3.4.4.1.2	Verkehrslärmschutz durch technische Einrichtungen	51
3.4.4.2	Schutz vor Schadstoffbelastung	52
3.4.4.3	Lärm- und Erschütterungsemissionen während der Bauphase	53
3.4.4.3.1	Behandlung von Einwendungen zu Verkehrs- und Baulärm	55
3.4.4.3.1.1	Einwender P1	55
3.4.4.3.1.2	Einwender P8	57
3.4.4.4	Lärmbelastung durch die Umleitungsstrecke	58
3.4.4.4.1	Verkehrsführung	58
3.4.4.4.2	Verkehrslärm durch die Umleitungsstrecken	59
3.4.4.4.3	Behandlung der Einwendungen bzgl. der Umleitungsstrecke	59
3.4.4.4.3.1	Einwender P2	59
3.4.4.4.3.2	Einwenderin P3	60
3.4.4.5	Abwägung hinsichtlich des Immissionsschutzes	61
3.4.5	Bodenschutz, Altlasten	61
3.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege	62
3.4.6.1	Naturschutzrecht und spezielles Naturschutzrecht	62
3.4.6.2	Betroffenheit von geschützten Teilen von Natur und Landschaft, Biotopen	62
3.4.6.3	Allgemeiner Artenschutz	63
3.4.6.4	Besonderer Artenschutz	63
3.4.6.5	Rechtsfolgen eines Eingriffs	67
3.4.6.6	Beurteilung der (Un-)Vermeidbarkeit des Eingriffs	68
3.4.6.7	Beschreibung des Eingriffs	69
3.4.6.8	Vermeidungsmaßnahmen	69
3.4.6.9	Ausgleichsmaßnahmen	70
3.4.6.10	Gestaltungsmaßnahmen	71
3.4.6.11	Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung	71
3.4.6.12	Ergebnis der Prüfung der Prüfung des Naturschutzes	72
3.4.7	Klimaschutz	72
3.4.8	Belange der Stadt Bayreuth	74
3.4.9	Belange des Denkmalschutzes	75
3.4.10	Belange des Staatlichen Bauamtes	75
3.4.11	Belange der Fischerei	76
3.4.12	Eisenbahnverkehrsbelange	76
3.4.13	Belange der Leitungsträger und Telekommunikationsdienstleister	77
3.4.14	Belange der Gemeinde Bindlach und des Landkreises Bayreuth	77
3.5	Würdigung und Abwägung privater Belange	78
3.5.1	Bemerkungen zu Einwendungen wegen vorübergehend beanspruchter Flächen	78
3.5.2	Einwenderin P4	79
3.5.3	Einwender P5	83
3.5.4	Einwender P7	83
3.5.5	Einwenderin P9	84

3.5.6	Einwender P10.....	86
3.5.7	Einwenderin P11.....	86
3.6	Gesamtergebnis der Abwägung.....	87
4	BEGRÜNDUNG DER WASSERRECHTLICHEN ERLAUBNISSE	88
4.1	Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	88
4.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	88
4.2.1	Gehobene Erlaubnis zum Einleiten der Straßenentwässerung in den Roten Main	88
4.2.2	Bauwasserhaltung.....	91
4.2.3	Einbringen von Stoffen in das Grundwasser (Großbohrpfähle, Spundwände).....	92
4.2.4	Bewirtschaftungsziele der §§ 27 und 47 WHG.....	93
5	STRAßENRECHTLICHE ENTSCHEIDUNGEN	95
6	KOSTENENTSCHEIDUNG	95
D.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....	96
E.	HINWEIS ZUR SOFORTIGEN VOLLZIEHUNG.....	96
F.	HINWEISE ZUR AUSLEGUNG DES PLANS	96

Abkürzungsverzeichnis

ABuDIS	Altlasten-, Bodenschutz- und Dateninformationssystem
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
A/E-Fläche	Ausgleichs-/Ersatzfläche
ÄndV	Änderungsverordnung
B	Bundesstraße
BW	Bauwerk
BAB	Bundesautobahn
BAGE-DNLL	Bayernwerk Netz GmbH
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BauGB	Baugesetzbuch
Bau-km	Baukilometer
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayKompV	Bayerische Kompensationsverordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
BayStMB	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft
Bek	Bekanntmachung
Betr.-km	Betriebskilometer
BGBI	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrslärmverordnung)
24. BImSchV	24. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)

39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BTEX	aromatische Kohlenwasserstoffe Benzol, Toluol, Ethylbenzol, Xylol
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
Cd	Cadmium
Cr	Chrom
Cu	Kupfer
dB(A)	A-Bewertung des Schalldruckpegels in Dezibel
DB-Ril.	Richtlinie der Deutschen Bahn
DepV	Verordnung über Deponien und Langzeitlager (Deponieverordnung)
DGUV-V3	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung Vorschrift 3
DIN	Deutsches Institut für Normung
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn Gruppe
D _{Stro}	Korrekturwert für Fahrbahnoberflächen nach RLS-90
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt
DVGW	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
EG	Erdgeschoss
EN	Europäische Norm
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EÜV	Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen
ff	fortfolgende
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
Hg	Quecksilber
IGW	Immissionsgrenzwert
i.V.m.	in Verbindung mit
KG	Bayerisches Kostengesetz
kV	Kilovolt
LAGA-M20	Mitteilung der Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall 20
LAWA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LGA	Landesgewerbeanstalt Bayern
LHKW	leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe

Ltg.	Leitung
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MKW	Mineralölkohlenwasserstoffe
MLC	Military Load Classification – Militärische Lastenklasse
Ni	Nickel
NO ₂	Stickstoffoxid
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OGewV	Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer
öff.	öffentliche(r)
PAK	polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe
Pb	Blei
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
PM	Feinstaub
RAA	Richtlinie für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Abschnitt 4 (Landschaftspflege)
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RL-Fischart	Rote Liste der Fische
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen-RLuS 2012
RLW	Richtlinie für den ländlichen Wegebau
ROG	Raumordnungsgesetz
RRB/RRHB	Regenrückhaltebecken
RStO	Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus
RV	Regelungsverzeichnis
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
STANAG 2021	Standardization Agreement (Standardisierungsabkommen der NATO Vertragsstaaten)
StVO	Straßenverkehrsordnung
t	Tonne
TKG	Telekommunikationsgesetz
ü. NN	über Normalnull
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VDE	Verband Deutscher Elektrotechniker
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WWA	Wasserwirtschaftsamt
Zn	Zink

A. Entscheidung

1 Feststellung des Plans

Der Plan für den Ersatzneubau der Hochbrücke Bayreuth (BW 303a) im Zuge der Überführung der B2 über die BAB A9 in der Fassung des Tekturplans vom 11.11.2022 und des Nachtrages vom 20.03.2023 wird mit den sich aus Teil A Ziffern 3 und 5 ergebenden Verpflichtungen gem. §§ 17 ff FStrG i. V. m. Art. 72 ff BayVwVfG festgestellt.

2 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlagen.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T		Erläuterungsbericht	
2		Übersichtskarte	1:100.000
3 T		Übersichtslageplan	1:2.500
5		Lagepläne	
	1 T	Lageplan Bau-km 0+110 – Bau-km 0+990	1:1.000
	2 T	Lageplan Vorflutleitung Betr.-km 303+350 – Betr.-km 303+950	1:1.000
	3	Lageplan LBP-Maßnahmen trassenfern	1:1.000
6		Höhenpläne	1:1.000/100
	1 T	Höhenplan B2 Bau-km 0+110 – Bau-km 0+990	
	2	Höhenplan Rampe 1 Bau-km 0+174 – Bau-km 0+400	
	3 T	Höhenplan Rampe 2 Bau-km 0+064 – Bau-km 0+315	
	4 T	Höhenplan Rampe 3 Bau-km 0+030 – Bau-km 0+400	
	5 T	Höhenplan Rampe 4 Bau-km 0+032 – Bau-km 0+438	
8		Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	
	1 N	Lageplan Einzugsgebiete	1 : 2.500
	2 N	Lageplan/ Schnitt/ Detail Regenrückhaltebecken 66a	1 : 500/250/100/25/200
9		Landschaftspflegerische Maßnahmen	
9.1 T		Maßnahmenübersichtsplan	1 : 10.000
9.2		Maßnahmenpläne	
	1 T	Maßnahmenplan trassennah (Blatt 1)	1 : 1.000
	2 T	Maßnahmenplan trassennah (Blatt 2)	1 : 1.000

	3	Maßnahmenplan trassenfern (Blatt 3)	1 : 1.000
9.3 T		Maßnahmenblätter	
9.4 T		Gegenüberstellung Eingriff und Kompensation	
10		Grunderwerb	
10.1		Grunderwerbspläne	
	1 T	Lageplan Grunderwerb Bau-km 0+110 – Bau-km 0+990	1 : 1.000
	2 T	Lageplan Grunderwerb dingliche Sicherung / Vorflut Roter Main	1 : 1.000
	3	Lageplan Grunderwerb LBP- Maßnahmen trassenfern	1 : 1.000
10.2 T		Grunderwerbsverzeichnis verschlüsselt	
11 T		Regelungsverzeichnis	
14		Straßenquerschnitte	
	1	Regelquerschnitt 1: B2, Bau-km 0+133,700 (Hauptfahrbahn)	1 : 100
	2	Regelquerschnitt 2: Rampe 3, Bau-km 0+080 (Einfahrtsrampe B2)	1 : 100
	3	Regelquerschnitt 3: Ausfahrrampe BAB A9, Bau-km 0+200	1 : 100
	4	Regelquerschnitt 4: B2, Bau-km 0+900 (Hauptfahrbahn)	1 : 100
	5	Regelquerschnitte 5 + 6: Hauptbrücke	1 : 50
	6	Regelquerschnitte 7 bis 10: Rampen 1 bis 4	1 : 50
	7 T	Regelquerschnitte 11 + 12: Geh- und Radweg, öff. Feld- u. Waldweg	1 : 100
16		Sonstige Pläne	
	1 T	Koordinierender Leitungsplan Bau-km 0+110 – Bau-km 0+990	1 : 500
	2 T	Gesamtübersichtsplan Brücke	1 : 500
	3	Umleitungsplan zur Verkehrsphase 1	1 : 2.500
	4	Umleitungsplan zur Verkehrsphase 2	1 : 2.500
	5	Umleitungsplan zur Verkehrsphase 3.1 Bauwerksabbruch, Gründung	1 : 2.500
	6	Umleitungsplan zur Verkehrsphase 3.2 Bauwerksneubau	1 : 2.500
	7	Umleitungsplan zur Verkehrsphase 4 Bauwerksneubau	1 : 2.500
	8	Umleitungsplan zur Verkehrsphase 5 Restarbeiten	1 : 2.500
17		Immissionstechnische Untersuchungen	
17.1		Schalltechnische Untersuchungen Hochbrücke	
17.1.1		Schalltechnische Untersuchungen, Bericht	
17.1.2		Schalltechnische Untersuchungen, erheblicher baulicher Eingriff	
17.1.3		Schallimmissionsplan Beurteilungspegel Nacht, Null- Planfall (2 Blatt)	1 : 2.000

17.1.4		Schallimmissionsplan Beurteilungspegel Tag, Null- Planfall (2 Blatt)	1: 2.000
17.2		Untersuchung zu den Luftschadstoffen	
17.3		Lärmtechnische Untersuchungen Umleitungsstrecke	
17.3.1		Ermittlung und Beurteilung Geräuschemissionen	
17.3.2		Schalltechnische Berechnungen	
17.3.3		Isophonenpläne Nullfall	
	1	Isophonenplan Nullfall Tag	1 : 2.500
	2	Isophonenplan Nullfall Nacht	1 : 2.500
17.3.4		Isophonenpläne Planfall	
	1	Isophonenplan Planfall Tag	1 : 2.500
	2	Isophonenplan Planfall Nacht	1 : 2.500
18		Wassertechnische Untersuchungen	
18.1 N		Bemessung der qualitativen und quantitativen Niederschlagswasserbehandlungsanlage nach REwS und Darstellung des Entwässerungskonzeptes	
18.2 T		Rechnerische. Prüfung der Auswirkungen chloridhaltiger Einleitungen	
18.2 N		Nachweis Verschlechterungsverbot/Besserungsgebot gem. M WRRL	
18.3 T		Konzept zur bauzeitlichen Entwässerung	
18.3.1 N		Konzept zur Behandlung und Ableitung von Bau- und Oberflächenwasser	
19		Umweltfachliche Untersuchungen	
19.1.1 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) Textteil	
19.1.2		Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) Bestands- und Konfliktplan Bau-km 0+110 – Bau-km 0+990	1: 2.000
19.1.3		Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	

sämtlich gefertigt bzw. aufgestellt von der Autobahndirektion Nordbayern – Dienststelle Bayreuth – bzw. der "Die Autobahn GmbH des Bundes", Niederlassung Nordbayern, unter dem Datum 22.11.2019, mit Planänderungen vom 11.11.2022 und 20.03.2023.

3 Nebenbestimmungen, Ausnahmen, Befreiungen

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

3.1 Unterrichtungs- und Sorgfaltspflichten

Die Vorhabenträgerin hat nachfolgende Beteiligte nach den entsprechenden Maßgaben zu informieren:

3.1.1 Erforderliche Sperrungen der Bahnstrecke sind mit dem Infrastrukturbetreiber DRE und dem von der BEG beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen Agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG rechtzeitig – mindestens ein Jahr – vor Abbruch und Brückenneubau abzustimmen, damit ein Schienenersatzverkehr geplant werden kann.

3.1.2 Bayernwerk Netz GmbH

3.1.2.1 Für die 110-kV-Freileitung Bayreuth/Nord – Immenreuth, Ltg. Nr. E87, Mast Nr. 6-7

Der tatsächliche Beginn der Bauarbeiten ist der Bayernwerk Netz GmbH, 110-kV-Freileitungen/Kabel/Bau/Dokumentation, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg, Tel.: 0951/824221, bag-fub-hs@bayernwerk.de, anzuzeigen.

Der Einsatz von Hebewerkzeugen (Turmdrehkran, Autokran o.ä.) Bagger oder Baumaschinen ist mindestens vier Wochen vor Baubeginn mit der Bayernwerk Netz GmbH abzustimmen, insbesondere wenn der Drehkreis des Kranes die Baubeschränkungszone berührt oder in diese hineinragt.

3.1.2.2 Für das 20 kV-Doppelkabel

die Bayernwerk Netz GmbH, Kundencenter Kulmbach, Hermann-Limmer-Straße 9, 95326 Kulmbach (Tel: 09221/808).

Bei Baumaßnahmen im Bereich des 20 kV-Doppelkabels ist vor Baubeginn eine nochmalige Einweisung auf die genaue Lage der Leitungen anzufordern.

3.1.3 Der Deutschen Telekom Technik GmbH ist der Beginn und der Ablauf der Maßnahme möglichst frühzeitig - mindestens vier Monate vor Baubeginn - schriftlich anzuzeigen. Die Deutsche Telekom Technik GmbH ist insbesondere zu informieren, wenn die Kabelanlage Nr. 303 des Regelungsverzeichnisses durch die Baumaßnahme tangiert wird.

3.1.4 Dem Wasserwirtschaftsamt Hof und der Stadt Bayreuth ist der Baubeginn und die Bauvollendung rechtzeitig anzuzeigen.

3.1.5 Die vom Baulärm betroffenen Personen sind vor Baubeginn über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen zu informieren.

3.2 Ausbaustandard

Für den Geh- und Radweg auf Rampe 2 ist eine Regelbreite von 3,00 m anzusetzen.

3.3 Immissionsschutz

- 3.3.1 Hinsichtlich des Lärmschutzes und des Erschütterungsschutzes sind die Bestimmung der „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ vom 19.08.1970 (MABl. 1/1970, S. 2) sowie die DIN 4150 – Erschütterungen im Bauwesen – zu beachten.
- 3.3.2 Besonders lärmintensive Arbeiten mit Überschreitungen der Lärmimmissionswerte im Nahbereich der Joachimsthaler Straße sind auf den Tagzeitraum von 07.00 Uhr bis 20.00 Uhr zu beschränken.
- 3.3.3 Sofern nächtliche Arbeiten im Bereich von schutzwürdigen Nutzungen aus bauablauftechnischen Gründen nicht vermieden werden können, sind bei Überschreitung der Lärmimmissionswerte den Nutzern von betroffenen Gebäuden mit Wohnraum für die Dauer der nächtlichen Beeinträchtigungen Entschädigungszahlungen anzubieten.
- 3.3.4 Zur Minimierung der von der Baustelle ausgehenden Geräuschemissionen im Umfeld ist sicherzustellen, dass der Aufstellungsort von stationären Schallquellen schalltechnisch günstig gewählt wird. Dies betrifft auch die Baueinrichtungsflächen, auf denen Maschinen und Baumaterial zwischengelagert werden.
- 3.3.5 Soweit in dem Baustellenbereich stationäre Schallquellen, wie zum Beispiel Kompressoren o. ä. betrieben werden und diese einen wesentlichen Beitrag zu den Immissionskonflikten leisten, sind diese schalltechnisch abzuschirmen (z. B. Schallschirme, Kapselungen von Baumaschinen, Schallschirme, Schallschutzzelte, Einhausungen).
- 3.3.6 Grundsätzlich sind geräuscharme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik zu wählen. Auf die "Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung" vom 29.08.2022 (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV, BGBl. S. 3478) wird hingewiesen.
- 3.3.7 Die Betriebszeiten von lärmintensiven Maschinen sind auf ein Minimum zu beschränken. Maschinen, die nicht effektiv im Einsatz sind und nur im Leerlauf betrieben werden, sind auszuschalten.
- 3.3.8 Ein handlungsbefugter Baulärmverantwortlicher ist zu benennen und vor Ort als Ansprechpartner für vom Baulärm betroffenen Anwohner einzusetzen. Im Falle von Beschwerden ist unverzüglich zu reagieren (z. B. durch Schallpegelmessungen, Arbeitspausen während der lärmintensivsten Baumaßnahmen).

3.3.9 Erschütterungsintensive Abbruch- und Verdichtungsarbeiten sind soweit möglich während des Tagzeitraums durchzuführen.

3.3.10 Maßnahmen zur Minimierung von Erschütterungen sind vor Baubeginn zu planen und zu dokumentieren.

3.4 Bodenschutz/Altlasten

3.4.1 Bei Erd- und Tiefbauarbeiten sind insbesondere für Aushub und Zwischenlagerung zum Schutz des Bodens vor physikalischen und stofflichen Beeinträchtigungen die Vorgaben der DIN 18915 und DIN 19731 zu berücksichtigen. Aufgrund der Größe der Baumaßnahme ist bereits im Vorfeld der Baumaßnahme eine bodenkundliche Baubegleitung einschließlich Bodenschutzkonzept gemäß DIN 19639 "Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben" vorzusehen.

3.4.2 Die Entsorgung/Umlagerung von überschüssigem Bodenmaterial muss mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf vor Baubeginn geplant werden. Dabei ist eine Massenbilanz "Boden" mit Verwertungskonzept zu erstellen. Oberstes Ziel ist die Vermeidung von Bodenaushub bzw. Wiederverwendung von Bodenmaterial innerhalb der Baufläche. Nach der vorliegenden Mengenbilanz (Erläuterungsbericht Ziff. 4.11.5) ergibt sich ein Defizit von ca. 16.000 m³ Boden, welcher zugeliefert werden muss. Bei überschüssigem Aushubmaterial sind abhängig vom jeweiligen Entsorgungsweg die rechtlichen und technischen Anforderungen (z. B. § 12 BBodSchV, Leitfa-den zur Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie Tagebauen, LAGA M 20 1997 sowie DepV) maßgeblich. Die jeweils geltenden Vorgaben an Beprobung, Untersuchung und Untersuchungsumfang sind zu beachten. Dies gilt insbesondere für Bereiche mit anthropogenen Belastungen. Aus Untersuchungen im Vorfeld sind zwei Bereiche mit PAK-Belastungen bekannt (Erläuterungsbericht Ziff. 4.11.3). Das belastete Erdmaterial ist im notwendigen Umgriff auszubauen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

3.4.3 Im Baufeld des Feststellungsentwurfes liegen Teilflächen folgender Altlasten- und Altlastenverdachtsflächen:

1. Fa. Motor-Nützel, ABuDIS-Nr. 43200488 (FI.Nr. 2587 und 2587/4)
2. Ehem. Milchhof (Top-Bau/Praktiker), ABuDIS-Nr. 46200518 (FI.Nr. 2653)
3. Ehem. Fa. Knoll, ABuDIS-Nr. 46200019 (FI.Nr. 2652, 2652/3)
4. Ehem. Fa. SIGU, ABuDIS-Nr. 46200582 (FI.Nr. 2651)

Auf den genannten Standorten sind v. a. abfallrechtlich, auf Flurnummer 2652 auch bodenschutzrechtlich relevante Schadstoffbelastungen im Boden bekannt bzw. können nicht ausgeschlossen werden. In Teilbereichen können auch Grundwasserbelastungen vorliegen. In diesen Bereichen wurden zum Teil auch Grundwassermessstellen bzw. Schachtbrunnen errichtet. Aushubmaßnahmen im

Bereich der genannten Standorte sind fachgutachterlich zu begleiten. Bei Auffälligkeit ist die zuständige Bodenschutzrechtsbehörde (Stadt Bayreuth) zu informieren und das weitere Vorgehen mit dieser abzustimmen.

Zudem liegt ein Gutachten der LGA vom 15.02.1999 vor, das belegt, dass die bestehenden Auffahrtsrampen zur Hochbrücke aus Erdaushub mit PAK-Verunreinigungen und Abrissmaterial bestehen. Das Auffüllmaterial mit einem geschätzten Volumen von 12.000 t weist demnach ein hohes Schadstoffemissionspotential auf und ist im Zuge des Ersatzneubaus fachgerecht zu entsorgen.

3.5 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

- 3.5.1 Die notwendigen Rodungsarbeiten dürfen nur außerhalb der Vogelbrutperiode (1. März bis 30. September eines Jahres) durchgeführt werden (vgl. § 39 BNatSchG).
- 3.5.2 Das insektenfreundliche Beleuchtungskonzept 4V ist verbindlich umzusetzen.
- 3.5.3 Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze dürfen nicht auf ökologisch wertvollen Flächen erfolgen. Zum Schutz von wertvollen Biotopstrukturen sind die Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 (Zäune und Hecken, Feuchtflecken und Gehölze) anzuwenden. Die Tabuflächen für den Baubetrieb sind im Gelände durch Bretterzaun zu kennzeichnen und zu beachten.
- 3.5.4 Die Umweltbaubegleitung hat darauf zu achten, ob evtl. doch Zauneidechsen im Baufeld vorkommen (Bahntrasse nur 300 m entfernt) und geeignete Maßnahmen zum Schutz zu veranlassen. Der Stadt Bayreuth (Untere Naturschutzbehörde) ist die Person, die die Baubegleitung durchführt, zu benennen.
- 3.5.5 Die A/E-Flächen sind im Detail noch mit den Naturschutzbehörden abzustimmen. Die Vorhabenträgerin übermittelt den Naturschutzfachbehörden hierzu die Gestaltungs- und Pflegepläne und die Ansprechpartnerin/den Ansprechpartner für die Umweltbaubegleitung.
- 3.5.6 Die A/E-Flächen sind spätestens ein Jahr nach der Verkehrsfreigabe fertig zu stellen. Auf den A/E-Flächen sind autochthone Gehölze und Mahdgutübertragung von einer geeigneten Spenderfläche zu verwenden.
- 3.5.7 Die A/E-Flächen sind solange zu pflegen und zu unterhalten wie der Eingriff wirkt. Eine Nachbesserung des Ausgleichskonzepts bleibt vorbehalten, wenn die prognostizierten Zielzustände (Biotop- und Nutzungstypen) nicht erreicht werden können.
- 3.5.8 Die Ausgleichsflächen sind von der Vorhabenträgerin bis spätestens ein Jahr nach Verkehrsfreigabe dem Ökoflächenkataster zu melden.

3.5.9 Bei den süd-/westexponierten Böschungen ist auf eine Oberbodenandeckung und Einsaat zu verzichten zur Selbstbesiedelung von standortgerechten Kräutern und Gräsern.

3.5.10 Die Baumschutzverordnung der Stadt Bayreuth ist zu beachten. Ein entsprechender Ersatz der zu fällenden Bäumen, die unter die Verordnung fallen, ist vorzunehmen.

3.6 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)

3.6.1 Bodenschutz, Altlasten

Zu der Thematik Altlasten und Bodenschutz sind über die Auflagen A.3.4 hinaus folgende Festlegungen zu beachten:

3.6.1.1 Für Bodeneingriffe in Bereichen mit Schadstoffbelastungen sowie die Planung und Ausführung der Bauwasserhaltung mit potentiellen Grundwasserbelastungen ist ein in der Altlastenbearbeitung versiertes Büro hinzuzuziehen und das Wasserwirtschaftsamt Hof bereits bei der Planung zu beteiligen.

3.6.1.2 Sofern bei der Bauausführung weitere Auffälligkeiten im Boden oder Grundwasser erkannt werden, ist die Stadt Bayreuth – Umweltamt – darüber zu informieren. Das weitere Vorgehen ist mit der Stadt Bayreuth abzustimmen.

3.6.1.3 Eine Schadstoffverlagerung in tiefere Bodenschichten auch durch bauliche Maßnahmen ist in geeigneter Weise zu unterbinden.

3.6.1.4 Im Zuge der Planung ist der Umgang mit evtl. im Baufeld liegenden Grundwassermessstellen sind zu klären und mit dem jeweiligen Grundstückseigentümer, dem Umweltamt der Stadt Bayreuth und dem Wasserwirtschaftsamt Hof abzustimmen. Ein evtl. Rückbau von Messstellen ist unter Vorlage aussagefähiger Planunterlagen rechtzeitig vorher bei der Stadt Bayreuth anzuzeigen.

3.7 Sonstige öffentliche Belange, Belange der Leitungsträger

3.7.1 Belange der Stadt Bayreuth

3.7.1.1 Die Stadt Bayreuth plant eine barrierefreie Querungsmöglichkeit des Knotenpunktes Bernecker Straße/Hochbrücke für Fußgänger und Radfahrer mit Rückbau der bestehenden Fußgängerunterführung. Zur Abstimmung der Baumaßnahmen ist ein präziser Bauablauf-/Bauzeitenplan vorzulegen.

3.7.1.2 Im Entwässerungsabschnitt 1 darf nur eine maximale Einleitungsmenge von 31 l/s in den städtischen Mischwasserkanal (RV-Nr. 302) eingeleitet werden. Einem Anschluss an die städtische Straßenentwässerung (Straßeneinlauf 304) stimmt die Stadt Bayreuth nicht zu.

- 3.7.1.3 Für durch die Errichtung von Leitungskreuzungen und den Baustellenbetrieb betroffenen städtischen Mischwasserkanäle RV-Nr. 302, RV-Nr. 323 sowie die durch den Vorflutkanal für das Regenrückhaltebecken 66a gekreuzten Mischwasserkanäle in der Carl-Benz-Straße, der Bernecker Straße und der Hölzleinsmühle ist eine Beweissicherung per Kamerabefahrung der Kanalrohrleitungen vor Baubeginn und nach Bauende mit Veränderungsfeststellung durchzuführen. Die durch die Baumaßnahme verursachten Schäden sind durch die Vorhabenträgerin zu beseitigen. Die Kosten für die Beweissicherung trägt die Vorhabenträgerin.
- 3.7.1.4 Für Umleitungsstrecken stadteinwärts, die zusätzliche Verkehrsströme aufnehmen müssen, ist anhand einer Simulation eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachzuweisen.
- 3.7.1.5 Die vorhandenen Lichtzeichenanlagen sind bauzeitlich bedingt auf die neuen Verkehrsmengen und Fahrbeziehungen abzustimmen. An Knotenpunkten ohne Lichtzeichenanlage bzw. mit Lichtzeichenanlagen, die nicht angepasst werden können, sind zumindest bauzeitliche Lichtzeichenanlagen einzusetzen.
- 3.7.1.6 Für die im Zuge der Umleitungsstrecke und der Baustellenzufahrten benutzten Straßen, Wege und Flächen in der Bau- und Unterhaltungslast der Stadt Bayreuth ist eine Beweissicherung vor Baubeginn und nach Bauende mit Veränderungsfeststellung durchzuführen. Die durch die Baumaßnahme verursachten Schäden sind durch die Vorhabenträgerin zu beseitigen. Die betreffenden Straßen, Wege und Flächen sind in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Die Kosten für die Beweissicherung trägt die Vorhabenträgerin.
- 3.7.1.7 Die lichte Weite des öffentlichen Feld- und Waldweges zwischen Betonschutzwand und Widerlager Hauptbrücke Seite Bad Berneck beträgt 4,5 m (0,50 + 3,50 + 0,50). Ab km 0 + 777 ist dieser entlang des westlichen Dammfußes der B2 auf 3,00 m Fahrbahnbreite zzgl. beidseitig 0,50 Bankett zu verbreitern.
- 3.7.1.8 Für die Umleitung des gesperrten Geh- und Radweg ist im Bauabschnitt 1 ein bauzeitlicher Geh- und Radweg herzustellen, der entlang der Sophian-Kolb-Straße über die für den öffentlichen Verkehr gesperrte Rampe 2 parallel zur Sophian-Kolb-Straße bis an den östlichen Rand der Hauptbrücke führt und dort zwischen der Hochbrücke und der Rampe 1 nach Süden zurück an den bestehenden Geh- und Radweg zur Carl-Benz-Straße leitet. Der bauzeitlich zu errichtende Geh- und Radweg ist mit einer bituminösen Befestigung herzustellen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit über einen fest installierten Zaun zum Baufeld der Rampe 2 abzuschirmen. Im Bauabschnitt 2 steht der neu errichtete Geh- und Radweg auf der Rampe 2 zur Verfügung. Der Fußgänger- und Radfahrerverkehr ist während des Rückbaus der Fußgängerunterführung über die bestehende Furtquerung der Königsbergstraße und zur Querung der Bernecker Straße am Nordende der stadteinwärts gerichteten Busbucht über eine bauzeitlich einzurichtende signalgesteuerte Furtquerung zu führen.

3.7.2 Belange des Denkmalschutzes

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens aufgefunden werden, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalschutz anzuzeigen sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet

3.7.3 Belange des Staatlichen Bauamts Bayreuth

Für die Knotenpunkte Christian-Ritter-von-Langheinrich-Straße/Christian-Ritter-von-Popp-Straße (St 2181) und St 2163 – Im Esbach (frühere Panzerstraße) sind Leistungsfähigkeitsberechnungen und bauliche Änderungen zur Kapazitätsanpassung durchzuführen.

3.7.4 Belange der Fischerei

3.7.4.1 Die betroffenen Fischereiberechtigten (Pächter) im Roten Main sind über die Maßnahme zu informieren, insbesondere mit Blick auf die Oberflächenwassereinleitung aus dem Regenrückhaltebecken bei Hölzleinsmühle. Ihre Anregungen sind, soweit zumutbar, zu berücksichtigen.

3.7.4.2 Es ist durch geeignete Vorkehrungen und Maßnahmen sicher zu stellen (z. B. durch ausreichend dimensionierter Leichtflüssigkeitsabscheider), dass keine wassergefährdenden Stoffe (insbesondere Öle oder Kraftstoffe) und anderweitige Fremdstoffe sowie Umweltgifte über die Einleitung in den Roten Main gelangen. Sollte dies trotzdem geschehen, so haftet der Unternehmensträger der Abwasserbeseitigungsanlage gegenüber den Fischereiberechtigten für den fischereilichen Schaden.

3.7.4.3 Die neuen Entwässerungs- und Regenrückhalteanlagen sind nach dem neuesten Stand der Technik und Wissenschaft zu bauen und zu betreiben, um einen höchsten Gewässerschutz zu gewährleisten.

3.7.4.4 Durch den Betrieb der Entwässerungsanlagen darf der Vorfluter (Roter Main) nicht hydraulisch überlastet werden.

3.7.4.5 Sämtliche Orientierungsgrenzwerte nach OGewV für die jeweilige Fischregion und Gewässertyp dürfen durch die Einleitung nicht beeinträchtigt werden.

3.7.4.6 Bei der Durchführung der Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass bei der Verwendung von frischem Beton eine pH-Erhöhung im Roten Main durch Kalkausschwemmungen (Zementmilch) nicht eintritt. Erforderlichenfalls sind Auffangbecken für das ablaufende Wasser aus betonierten Strukturen zu schaffen.

- 3.7.4.7 Die Einleitungsstelle ist gegen Erosion zu sichern. Zum Schutz der Gewässerfauna und -flora ist der von der Einleitungsstelle beeinflusste Gewässerbereich nach Vorgabe des Wasserwirtschaftsamtes Hof, mindestens jedoch einmal jährlich, in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten hin zu kontrollieren.
- 3.7.4.8 Die Fischereiberechtigten sind im Interesse der Schadensminderungspflicht unverzüglich von allen Vorkommnissen zu unterrichten, die zu Fischereischäden bzw. dem Fischsterben führen können.
- 3.7.4.9 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc. verunreinigtes Wasser bzw. Schadstoffe über die Anlage in den Roten Main gelangt sind, sind die Polizei, das Umweltamt der Stadt Bayreuth und die unterliegenden Fischereiberechtigten unverzüglich zu verständigen. Evtl. Kosten für notwendige Untersuchungen bezüglich der Fische (Lebensmitteltauglichkeit) sind vom Betreiber/Unterhaltungslastträger zu tragen.
- 3.7.4.10 Weitere Auflagen zur Wahrung weiterer schutzwürdiger fischereilicher Belange bleiben vorbehalten.
- 3.7.5 Belange des Eisenbahnverkehrs
- 3.7.5.1 Es ist ein seitlicher Rettungsweg unmittelbar im Anschluss an den Gefahrenbereich der Eisenbahn mit einer Breite von mindestens 0,80 m und eine Höhe von mindestens 2,20 m zu berücksichtigen. Einbauten sind im Bereich der Rettungswege nicht zulässig.
- 3.7.5.2 Bei der Herstellung des Rohrvortriebs für die Vorflutleitung westlich der Carl-Benz-Straße zur Unterquerung der Bahnstrecke Bayreuth – Weidenberg sind die technischen Hinweise der DB-Ril. 836 und 877 zu beachten. Die Leitungsüberdeckung muss mindestens 1,50 m unter der Oberkante Gleisschwelle betragen.
- Vor Beginn der Vortriebsarbeiten ist das Bahngleis im Bereich der geplanten Querung zu vermessen und die Gleisverwindungen zu berechnen.
- Während der Bauausführung ist vor jeder Zugfahrt die Verwindung des unterqueren Gleises zu ermitteln und die Ergebnisse der Eisenbahnbetriebsleitung der DRE (Herrn Franzke) zur Prüfung der Betriebssicherheit des Eisenbahnverkehrs zu übermitteln.
- Nach Abschluss der Vortriebsarbeiten ist das Gleis erneut zu messen und die Ergebnisse zu dokumentieren.
- 3.7.5.3 Die Regierung von Mittelfranken – Landeseisenbahnaufsichtsbehörde ist bei der weiteren Planung, auch für einzelne Bauzwischenzustände, zu beteiligen.

3.7.6 Belange der Bayernwerk GmbH

3.7.6.1 110-kV-Freileitung Bayreuth/Nord – Immenreuth, Ltg. Nr. E87, Mast Nr. 6-7.

3.7.6.1.1 Die Bebaubarkeit unter Hochspannungsleitungen richtet sich nach DIN EN 50341-1, Abschnitt 5.4 und DIN-VDE 0105-100. Demnach sind bei 110-kV-Leitungen unterschiedliche Mindestabstände zu den Leiterseilen einzuhalten. Bei der Ermittlung der Abstände ist unter der Leitung der größte Durchhang und seitlich der Leitung das größtmögliche Ausschwingen der Leiterseile bei Wind anzunehmen. Dies hat zur Folge, dass innerhalb der Baubeschränkungszone nur eine eingeschränkte Bebauung möglich ist.

3.7.6.1.2 Brückenbauwerk

Die 110-kV-Freileitung befindet sich laut Koordinierender Leitungsplan (Unterlage 16/1 bzw. 16/1T) bei Bau-km 0+500. Der notwendige Abstand zwischen Leiterseilen und künftigem Brückenbauwerk wird eingehalten.

3.7.6.1.3 Kranarbeiten

Zur Wahrung der Sicherheitsabstände ist innerhalb der Leitungstrasse der Mast Nr. 7 durch einen höheren Mast samt zugehörigem neuen Fundament zu ersetzen. Mast Nr. 6 ist durch einen höheren Mast samt zugehörigem Fundament zu ersetzen, falls die statische Prüfung eine Erhöhung im Bestand ausschließt. Für den Leitungsumbau ist der Abschluss eines Umbauvertrages zwischen der Autobahn GmbH des Bundes und der Bayernwerk Netz GmbH sowie ein gesondertes Genehmigungsverfahren notwendig.

3.7.6.1.4 Arbeitshöhe innerhalb der Baubeschränkungszone

Die maximale Arbeitshöhe innerhalb der Baubeschränkungszone (11m) dürfen eine Höhe von 373,05 m ü. NN nicht überschreiten. Diese Höhe gilt bis zum südöstlichen Ende der Brücke, ca. 46 m von Mast 6 in Richtung Mast 7. Für jedes Bauwerk bzw. jeden Kran müssen gesonderte Arbeits- und Aufstellhöhen berechnet werden. Die Autobahn GmbH des Bundes hat sicherzustellen, dass die erforderlichen Sicherheitsabstände von den bauausführenden Firmen eingehalten werden.

3.7.6.1.5 Im Bereich der 110-kV-Freileitung darf ohne Zustimmung der Bayernwerk Netz GmbH, BAGE-DNLL, weder Erdaushub gelagert noch sonstige Maßnahmen durchgeführt werden, die das bestehende Erdniveau erhöhen.

3.7.6.1.6 Beschilderungs-, Ampelanlagen und Laternen müssen nach DIN VDE 0855 bzw. 0185 von einem anerkannten Fachmann errichtet werden und mit der Bayernwerk Netz GmbH abgestimmt werden.

- 3.7.6.1.7 Es dürfen nur Gehölze mit einer maximalen Aufwuchshöhe von 2,5 m angepflanzt werden. Geplante Pflanzhöhen über 2,50 m sind gesondert abzustimmen.
- 3.7.6.1.8 Zäune im Bereich der Baubeschränkungszone sind aus isolierenden oder nichtleitenden Werkstoffen (z. B. kunststoffummantelter Maschendraht, Holz) aufzustellen. Pfeiler, Toranlagen und leitende Zäune sind zu erden.
- 3.7.6.1.9 Die Kreuzungshefte sind vor der Bauausführung mit numerischen Abstandsnachweisen anzupassen (Ansprechpartner: Herr Borkenhagen, Tel.: 0951/82 4211).
- 3.7.6.1.10 Die bauausführenden Firmen sind auf die erhöhte Gefahr bei Arbeiten in der Nähe von Hochspannungsleitungen hinzuweisen. Die entsprechenden Hinweise im Sicherheitsmerkblatt, in dem von den Bauberufsgenossenschaften herausgegebenen Richtlinien "Sicherheitsabstände bei der Durchführung von Arbeiten in der Nähe von elektrischen Freileitungen" und die Unfallverhütungsvorschriften Bauarbeiten (DGUV-V3) der Berufsgenossenschaften sind dem bauausführenden Personal zur Kenntnis zu geben und auch bei späteren Instandhaltungsarbeiten einzuhalten.
- 3.7.6.2 20kV-Doppelkabel
- Der Schutzzonenbereich ist zu beachten Er beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links der Trassenachse.
- 3.7.7 Belange der Stadtwerke Bayreuth
- 3.7.7.1 Die Detailabstimmungen zur Umlegung der Gashochdruckleitung (RV-Nr. 326) und zur Sicherung der Gashochdruckleitungen (RV-Nrn. 352, 354) sind im Rahmen der Ausführungsplanung vorzunehmen. Die aus der Ausführungsplanung resultierenden Maßnahmen zum Schutz der Leitungen und Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit werden als notwendig festgestellt.
- 3.7.7.2 Der lichte vertikale Arbeitsraum zwischen Gasleitungsrohr und den Fundamentpfählen der Brücke bzw. einem evtl. Kopfbalken darf 1,0 m nicht unterschreiten.
- 3.7.7.3 Die Zugänglichkeit der Mantelrohrenden muss, auch während der Bauphase, jederzeit gewährleistet werden.
- 3.7.7.4 Im Schutzstreifen einer bestehenden Leitung dürfen aus Sicherheitsgründen keine Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder Betrieb der Leitung beeinträchtigen oder gefährden können. Baustelleneinrichtungsflächen jeglicher Art (Baustraßen, Material- und Maschinenlagerplätze, Erdaushub usw.) dürfen daher erst nach vorheriger schriftlicher Einwilligung des Leitungsbetreibers im Schutzstreifenbereich angelegt werden.

- 3.7.7.5 Dauerhaft verbleibende Anpflanzungen sind außerhalb des Schutzstreifenbereiches der Gasleitungen vorzunehmen, da insbesondere das Wurzelwerk von Bäumen die Rohrumhüllung beschädigen kann. Die Breite des Schutzstreifens wird durch das DVGW Regelwerk G 462 vorgegeben.

3.8 Private Belange

- 3.8.1 Fragen der Entschädigung, insbesondere wegen vorübergehender Inanspruchnahme von Grundstücken als Logistikfläche für den Baubetrieb und als Arbeitsfläche für die Verlegung von Kabeln und Entwässerungsleitungen sowie aufgrund von baulichen Schäden an Eigentum aufgrund der Baumaßnahme bleiben nachfolgenden Entschädigungsverhandlungen vorbehalten.
- 3.8.2 Auf dem Grundstück Fl.Nr. 2651, Gemarkung Bayreuth, ist im Benehmen mit dem Eigentümer eine Beweissicherung mit Veränderungsfeststellung vor Baubeginn, unmittelbar nach Fertigstellung der Entwässerungsleitung und nach Ablauf deren fünfjähriger Gewährleistungsfrist durch ein Sachverständigenbüro durchzuführen. Während der Verlegungsmaßnahme der Entwässerungsleitung sind an den maßgeblichen Gebäudeteilen und Anlagen Erschütterungsmessungen vorzunehmen.
- 3.8.3 Auf dem Grundstück Fl.Nr. 2534/2 der Gemarkung Bayreuth ist unmittelbar vor Baubeginn und jeweils nach Ende der Bauabschnitte 1 und 2 die Durchführung einer Beweissicherung mit Veränderungsfeststellung durchzuführen. Die Beweissicherung ist von einem Sachverständigenbüro durchzuführen, das von der Vorhabenträgerin, der Grundstückseigentümerin und dem Mieter gemeinsam bestimmt wird. Schäden, die aufgrund der Beweissicherung auf den Baustellenverkehr zurückzuführen sind, sind von der Vorhabenträgerin zu beseitigen.

4 Berichtigungen in Planunterlagen

4.1 Planunterlage 11 T - Regelungsverzeichnis

In den lfd. Nrn. 200 – 212 der Planunterlage 11 T ist als Träger der Bau- und Unterhaltungslast für die Entwässerungseinrichtung das Staatliche Bauamt aufgeführt. Die Entwässerungseinrichtungen gehören zum Kreuzungsbauwerk und liegen daher in der Bau- und Unterhaltslast der Autobahn GmbH des Bundes.

Das Regelungsverzeichnis wird insofern berichtigt.

4.1.1 RV-Nr. 338

Das Steuerkabel der Lichtzeichenanlage ist ein Bestandteil der öffentlichen Straße und keine Leitung der öffentlichen Versorgung eines Versorgungsunternehmens. Die aufgeführte Regelung zur Kostentragung ("regeln sich nach bürgerlichem Recht") ist daher nicht korrekt.

Das Regelungsverzeichnis wird insofern berichtigt.

5 Wasserrechtliche Erlaubnisse

5.1 Regenrückhaltebecken

Der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15 Abs. 1 und 19 Abs. 1 WHG die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers der zu erneuernden Hochbrücke Bayreuth, Bau-km 0+236 bis Bau-km 0+990, und der Sophian-Kolb-Straße über das neue Regenrückhaltebecken RRHB 66a in den Roten Main erteilt.

Die Erlaubnis ist befristet bis zum 31.12.2043.

5.1.1 Planunterlagen

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den vom amtlichen Sachverständigen durch Roteintragungen vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

5.1.2 Erlaubnisbedingungen und Auflagen

5.1.2.1 Zulässige Abflüsse und erforderliche Retentionsvolumen

Es wird das gesammelte Niederschlagswasser von einer undurchlässig befestigten (abflusswirksamen) Fläche von 2,75 ha eingeleitet.

Aus der zulässigen hydraulischen Gewässerbelastung an der Einleitungsstelle ergeben sich folgende Anforderungen:

Einleitungsstelle	Zulässiger Drosselabfluss in das Gewässer Q_{dr} (l/s)	Mindestens erforderliches Retentionsvolumen (m^3)	Überschreitungshäufigkeit für Bemessungslastfall (1/a)	Ab dem Zeitpunkt
E2, Roter Main Fluss-km 36,6	110	Absetzbecken im Dauerstau $V_{ASB}=316 m^3$ $A_{ASB}=138 m^2$ RRB $V_{RRB}=609 m^3$	RRB=0,2 ASB=1,0	Inbetriebnahme

Die Einleitungsstelle hat folgende Koordinaten: Rechtswert: 4471923; Hochwert: 5535274.

5.1.2.2 Notwendige Niederschlagswasserbehandlung (unter Berücksichtigung der Bauzeit)

Aus der zulässigen qualitativen Gewässerbelastung an der Einleitungsstelle ergeben sich folgende Anforderungen:

Bezeichnung der Einleitung	Mindestens erforderliche Niederschlagswasserbehandlung	Zeitpunkt
E2, Roter Main	Sedimentation mit Dauerstau max., $9 \text{ m}^3/(\text{m}^2\text{h})$, $Q_{\text{krit}} = Q_{r_{15,1}} = 345,2 \text{ l}/(\text{s}\cdot\text{ha})$;	Ab Inbetriebnahme

Das geplante RRHB 66a kann aus bauablauftechnischen Gründen erst nach dem Rohbau der Hauptbrücke und der Rampen 1 und 3 hergestellt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt muss das Oberflächenwasser aus den fertiggestellten Fahrbahnen der Rampen 2 und 4 mit aufgenommen und dem Vorfluter zugeführt werden. Das Wasser aus den unter Verkehr befindlichen Fahrbahnen ist während der Bauzeit entsprechend der allgemein anerkannten Regeln der Technik im notwendigen Umfang mittels Container bezüglich Sedimente und Leichtflüssigkeiten ($B * L * H = 2,35 \text{ m} * 8 \text{ bzw. } 12 \text{ m} * 2,39 \text{ m}$) zu reinigen.

Die erforderliche Reinigung muss bis zur Inbetriebnahme des RRHB 66a ab Einleitung in den Vorfluter jederzeit gewährleistet sein.

5.1.2.3 Betrieb und Unterhaltung

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

5.1.2.3.2 Es sind mindestens Messungen, Untersuchungen, Aufzeichnungen und Vorlageberichte nach der Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen (Eigenüberwachungsverordnung – EÜV) in der jeweils gültigen Fassung vorzunehmen.

Die Verbesserung der Qualität des einzuleitenden gesammelten Oberflächenwassers wird durch das Absetzen erreicht. Das Absetzbecken muss gemäß dem Erläuterungsbericht geräumt werden. Dies ist zu gewährleisten und zu dokumentieren.

5.1.2.3.3 Die Vorhabenträgerin muss eine Dienstanweisung und eine Betriebsanweisung ausarbeiten und regelmäßig aktualisieren. Dienst- und Betriebsanweisungen sind für das Betriebspersonal zugänglich an geeigneter Stelle auszulegen und der Stadt Bayreuth sowie dem Wasserwirtschaftsamt Hof auf Verlangen vorzulegen. Wesentliche Änderungen sind mitzuteilen.

Die Dienstanweisung regelt den Dienstbetrieb und muss Einzelheiten zu Organisation, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der Mitarbeiter enthalten. Des Weiteren sind darin Regelungen zum Verhalten im Betrieb zur Vermeidung von Unfall- und Gesundheitsgefahren zu treffen.

In den Betriebsanweisungen müssen Vorgaben zur Durchführung des regelmäßigen Betriebs mit Wartung und Unterhaltung sowie zur Bewältigung besonderer Betriebszustände enthalten sein. Dazu gehören u. a. Alarm- und Benachrichtigungspläne für den Fall von Betriebsstörungen. Der Mindestumfang nach den einschlägigen technischen Regeln ist zu beachten:

für Anlagen der zentralen Niederschlagswasserbewirtschaftung:

- Arbeitsblatt DWA-A 166 "Bauwerke der zentralen Regenwasserbehandlung und -rückhaltung - Konstruktive Gestaltung und Ausrüstung" und
- Merkblatt DWA-M 176 "Hinweise zur konstruktive Gestaltung und Ausrüstung von Bauwerken der zentralen Regenwasserbehandlung" (November 2013)

Für Anlagen der Straßenentwässerung außerorts:

"Hinweis zur Kontrolle und Wartung von Entwässerungseinrichtungen an Außerortsstraßen" (Stand: 2011; Herausgeber: FGSV).

5.1.2.4 Anzeigepflichten

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 Stadt Bayreuth und dem Wasserwirtschaftsamt Hof anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierzu erforderliche bau- bzw. wasserrechtliche Genehmigung mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.

5.1.2.5 Baubeginn und -vollendung

Baubeginn und -vollendung sind der Stadt Bayreuth und dem Wasserwirtschaftsamt Hof rechtzeitig anzuzeigen. Wird die Anlage in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung eines jeden Bauabschnittes anzuzeigen.

5.1.2.6 Bauabnahme

Aufgrund der besonderen Größe/Art/wasserwirtschaftlichen Randbedingungen ist im vorliegenden Fall besonderes Augenmerk auf die Bauabnahme zu richten. Dies gilt auch dann, wenn die Bauabnahme bei Anlagen des Bundes, der Länder und der Kommunen an einen Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde.

5.1.2.7 Bauausführung, Sonstiges

5.1.2.7.1 Die Vorhabenträgerin hat die Auslaufbauwerke sowie das Flussufer von 3 m oberhalb bis 7 m unterhalb der Einleitungsstelle im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof und dem ansonsten Unterhaltsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin nach Maßgabe der jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen alle Mehrkosten zu tragen, die beim Ausbau oder bei der Unterhaltung des benutzten Gewässers aus der Abwasseranlage mittelbar oder unmittelbar entstehen.

5.1.2.7.2 Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme des Ersatzneubaus der Hochbrücke dem Wasserwirtschaftsamt Hof und der Stadt Bayreuth jeweils eine Fertigung der Bestandspläne unaufgefordert zu übergeben. Wurde von den geprüften Bauunterlagen nicht abgewichen, genügt eine entsprechende Mitteilung.

5.2 Bauzeitliche Wasserhaltung

Für das Zutage fördern von Grundwasser aus den Ringdrainagen und Pumpensämpfen in den Baugruben und das Ableiten über oberirdisch verlegte Rohrleitungen in den Roten Main wird die beschränkte Erlaubnis gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 5, 10 Abs. 1 und 19 Abs. 1 und 3 WHG i. V. m. Art. 15 BayWG für die Dauer der Baumaßnahme erteilt.

5.2.1 Das bis zur Fertigstellung des RRHB 66a auf dem Rohbau der Hauptbrücke und den Rampen 1 und 3 anfallende Oberflächenwasser darf nicht vor der Abreinigung des geförderten Grundwassers mit diesem vermischt werden und ist über separate Absetzcontainer bzw. Leichtflüssigkeitsabscheider zu führen.

5.2.2 Zur Abstimmung der altlastenspezifischen Maßnahmen ist das Wasserwirtschaftsamt Hof rechtzeitig einzubeziehen.

Für die Planung und Ausführung der Bauwasserhaltung in Bereichen mit potentieller Grundwasserbelastung ist ein in der Altlastenbearbeitung versiertes Büro hinzuziehen und das Wasserwirtschaftsamt Hof bereits bei der Planung zu beteiligen.

5.2.3 Für die Ausgestaltung der Reinigungs- und Einleitbedingungen in Abhängigkeit von Voruntersuchungen sowie der bauzeitlichen Überwachung werden weitere Auflagen vorbehalten.

5.3 Einbringen von Stoffen in das Grundwasser

Für Baumaßnahmen und –arbeiten, bei denen auf das Grundwasser eingewirkt wird (Bohrpfähle und Spundwände) wird die beschränkte Erlaubnis nach §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10 WHG in Verbindung mit Art. 15 BayWG und § 19 Abs. 1 WHG erteilt.

Für Gründungsteile und Bohrpfähle, die in das Grundwasser einbinden, dürfen nur grundwasserverträgliche Baustoffe verwendet werden. Die zu verwendenden Zemente müssen eine bauaufsichtliche Zulassung nach DIBt (Deutsches Institut für Bautechnik) besitzen oder es muss der Nachweis erbracht werden, dass die Eluafähigkeit des wasserlöslichen Chromanteils (ChromVI) den LAWA-Geringfügigkeitsschwellenwert einhält.

6 Zusagen der Vorhabenträgerin, Entscheidungen über Einwendungen

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

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

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

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

- Auflagen zur Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen von den beteiligten Naturschutzbehörden).
- Auflagen zur Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen vom Wasserwirtschaftsamt Hof).
- Auflagen zur Berücksichtigung der Belange weiterer Träger öffentlicher Belange und privater Betroffener

6.2 Zurückweisungen

Folgende Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen:

- Forderungen nach Verkürzung der Bauzeit und der Schaffung von P & R Parkplätzen
- Forderungen nach weiteren verkehrsregelnden Maßnahmen entlang der Umleitungsstrecken, soweit sie über die Auflagen unter 3.7.1.4 bis 3.7.1.6 hinausgehen
- Forderungen nach Maßnahmen zum Natur- und Landschaftsschutz, ausgenommen die Auflagen unter Punkt 3.5,

- Forderungen nach Maßnahmen zum Immissionsschutz, soweit sie über die Auflagen unter Punkt 3.3 hinausgehen,
- Forderungen nach Regelungen zum bzw. Verzicht auf Inanspruchnahme von Privatgrund und zur Entschädigung. Diese Rechtsverhältnisse sind Gegenstand des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens.

7 Straßenrechtliche Verfügung

7.1 Bundesfernstraßengesetz

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

- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu Bundesfernstraßen mit der Maßgabe gewidmet werden, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.
- die nach den Planunterlagen umzustufenden Teile mit der Maßgabe umgestuft werden, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen werden, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11T) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort hinreichend bestimmt beschrieben.

7.2 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11T) und den entsprechenden Lageplänen.

8 Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Beschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

9 Kostenentscheidung

Die Autobahn GmbH des Bundes trägt die Kosten des Verfahrens.

Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden weder Gebühren noch Auslagen erhoben.

B. Sachverhalt

1 Beschreibung des Vorhabens

Die vorliegende Planung umfasst den Ersatzneubau der Hochbrücke Bayreuth im Zuge der Überführung der Bundesstraße B2 über die Bundesautobahn BAB A9 im Bereich der Anschlussstelle (AS) Bayreuth-Nord bei Bau-km 303,178 sowie die erforderlichen Anschlüsse an den Bestand.

Die Hochbrücke besteht aus fünf Teilbauwerken mit Längen von ca. 563 m (Hauptbrücke) und 160 m bis 198 m (Rampen 1 bis 4). Die Brücke überführt die B2 über die BAB A9, weiter über die Sophian-Kolb-Straße, einen Geh- und Radweg (Verbindung zwischen Sophian-Kolb-Straße und Carl-Benz-Straße) sowie die eingleisige Bahnstrecke Bayreuth-Weidenberg.

Der Umfang der Baumaßnahme einschließlich der Anlage zur Behandlung des Oberflächenwassers (Regenrückhaltebecken mit Vorflut zum Roten Main) erstreckt sich auf den unmittelbaren Kreuzungsbereich der Brücke mit der BAB A9. Die Länge der Erneuerungsstrecke (Brückenbauwerk einschließlich beidseitiger Anpassungsbereiche in die Bestandsstrecke) beträgt 880 m. Der Ersatzneubau wird an derselben Stelle wie das Bestandsbauwerk errichtet, mit einer möglichst geringen Inanspruchnahme benachbarter Grundstücke. Die Trassierung der B2 und der vier Rampen wird weitgehend beibehalten. Im Zuge des Ersatzneubaus der Hauptbrücke werden auf dem Bauwerk die Fahrspuren (Breite, Längs- und Querneigung etc.) und die Ausstattung (Kappen, Schutzeinrichtung etc.) dem Stand der Technik angepasst. Für den Ersatzneubau ergeben sich gegenüber dem Bestandsbauwerk größere Bauhöhen der Überbauten, was eine Gradientenanhebung erforderlich macht, die sich auch auf den Bereich der Strecke hinter den Widerlagern auswirkt. An der BAB A 9 ergeben sich im Kreuzungsbereich keine Änderungen.

Das Bauwerk "Hochbrücke" liegt am Stadtrand von Bayreuth. Die B2 stellt eine der Haupteinfallstraßen ins Stadtgebiet dar. Aus diesem Grund wurde auf die Bauwerksgestaltung des Ersatzneubaus besonderer Wert gelegt werden. Das neue Brückenbauwerk soll ausgewogene Proportionen zwischen Stützweite und Bauhöhe sowie zwischen stützenden und unterstützenden Bauteilen aufweisen.

Die gewählte Planungsvariante entspricht aus gestalterischer, technischer und baukultureller Hinsicht diesem Ziel.

Die Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung, vertreten durch die Autobahndirektion Nordbayern, jetzt "Die Autobahn GmbH des Bundes", Niederlassung Nordbayern, stelle Bayreuth ist Vorhabenträgerin der Maßnahme.

2 Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen

Die Hochbrücke Bayreuth wurde einschließlich der vier Rampen 1972 als massive Spannbetonplatten mit Verdrängungskörpern konzipiert und für die Brückenklasse 60 gemäß DIN 1072 und MLC 100/50 bemessen. Sie wurde auf einem Traggerüst abschnittsweise hergestellt und ist in Längs- und Querrichtung vorgespannt.

Auf der Hauptbrücke sind je Fahrtrichtung zwei Fahrspuren ohne Standstreifen auf dem gemeinsamen Überbau angeordnet. Eine Mittelkappe zur baulichen Trennung der Richtungsfahrbahnen ist nicht vorhanden.

Bei seit 2011 jährlich durchgeführten Sonderprüfungen wurden Schäden und konstruktive Defizite festgestellt, die im Ergebnis eine Zustandsnote von 3,4 ("kritischer Bauwerkszustand") ergeben.

Die für die Vorspannung der bestehenden Überbauten in Längs- und Querrichtung verwendeten Spannglieder sind als spannungsrissskorrosionsgefährdet eingestuft. Die Konstruktionsweise der Brücke ist aus heutiger Sicht sowohl statisch als auch konstruktiv als kritisch zu bewerten. Wegen der fehlenden Zugänglichkeit und der Schadensanfälligkeit wurden die Verdrängungskörper zur Ableitung von Wasser bereits angebohrt.

Eine Ertüchtigung und Sanierung der Brücke ist aufgrund der konstruktiven Defizite und der massiven Schäden sowie der unzureichenden Brückenklasse technisch und wirtschaftlich nicht darstellbar.

Die dicht angrenzende Bebauung, die vorhandenen Verknüpfungen an die BAB A9, B2, Sophian-Kolb-Straße und die Bahnlinie stellen Zwangspunkte dar, die die Linienführung der Verkehrsanlage vorgeben. Der Ersatzneubau kann nur bestandsnah erfolgen. Zudem sollte keine Verschlechterung des Verkehrsablaufs entstehen.

Alle fünf Teilbauwerke der Hochbrücke sind in der "BASt-Liste" aus dem Jahr 2013 aufgeführt, die die bundesweit dringlichsten Brücken-Teilbauwerke benennt, die vorrangig zu bearbeiten sind.

Aufgrund der Lage der Hochbrücke am Stadtrand von Bayreuth und der B2 als einer der Haupteinfallstraßen ins Stadtgebiet wurde auf die Bauwerksgestaltung des Ersatzneubaus besonderer Wert gelegt.

Im Zuge der Entwurfsplanung wurden daher mehrere Varianten zur gestalterisch-konstruktiven Ausbildung des Ersatzneubaus geprüft.

Bei der für das Planfeststellungsverfahren gewählten Gestaltungsvariante werden die Hauptbrücke im Bereich der BAB A9 und die Rampen 3 und 4 als Stahlverbundüberbau mit Hohlkästen ausgeführt. Der restliche Bereich der Hochbrücke und die Rampen 1 und 2 erhalten einen dynamisch geschwungenen wellenförmigen Spannbetonquerschnitt. Die Stützen werden so gestaltet, dass sie den Schwung des Überbaus aufgreifen.

Die Fahrbahnbreiten auf der Hauptbrücke werden von 14,0 m auf 15,0 m, auf den Rampen 2 und 3 von 6,50 m auf 7,75 m verbreitert. Die Fahrbahnbreite der Rampe 4 verbleibt bei 6,50 m, die der Rampe 1 verringert sich von 6,50 m auf 5,50 m. Die neuen Kappen werden auf allen Brückenbauwerken mit einer Breite von 2,05 m ausgebildet. Nur die Kappe auf der Westseite der Rampe 2 ist mit 3,75 m breiter, da auf ihr ein Radweg über die Brücke führt.

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 22.11.2019 beantragte die Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth, jetzt "Die Autobahn GmbH des Bundes", Niederlassung Nordbayern, Außenstelle Bayreuth für den Ersatzneubau der Hochbrücke B2 über die BAB A9 im Bereich der Anschlussstelle Bayreuth-Nord (Betriebskilometer 303,178, Abschnitt 340, Station 6,299) im Gebiet der Stadt Bayreuth das Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz durchzuführen.

Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 08.06.2020 das Anhörungsverfahren ein.

Die eingereichten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 29.06.2020 bis 28.07.2020 bei der Stadt Bayreuth, in der Zeit vom 06.07.2020 bis 05.08.2020 bei der Gemeinde Bindlach nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung im Amtsblatt Bayreuth vom 26.06.2020 und im Amtsblatt Bindlach vom 03.07.2020 zur allgemeinen Einsicht aus. Die Auslegung der Pläne bei der Gemeinde Bindlach erfolgte, weil für diese eine gewisse Betroffenheit durch das Umleitungskonzept gegeben ist.

Der Bekanntmachungstext erhielt einen Hinweis darauf, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Bayreuth, der Gemeinde Bindlach oder der Regierung

von Oberfranken bis spätestens einen Monat nach Ende der Auslegungsfrist schriftlich, zur Niederschrift oder in elektronischer Form mit einer qualifizierten elektronischen Signatur erhoben werden können und spätere Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen sind, sofern sie nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen (§ 21 Abs. 4 Satz 1 UVPG).

Als Ergebnis der durchgeführten allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 UVPG i.V.m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG wurde festgestellt, dass das Bauvorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hervorrufen kann und deshalb keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 9 Abs. 3 Satz 2, Abs. 4, § 5 Abs. 1, § 7 Abs. 1, 5 UVPG). Der Ersatzbau führt zu keinen erheblicheren Auswirkungen als der Bestand; die Auswirkungen während der Bauzeit sind örtlich und zeitlich begrenzt.

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

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

- Stadt Bayreuth
- Gemeinde Bindlach
- Landratsamt Bayreuth
- Stadtwerke Bayreuth
- Wasserwirtschaftsamt Hof
- Staatliches Bauamt Bayreuth
- Regierung von Mittelfranken, Landeseisenbahnaufsicht
- Bayernwerk Netz GmbH
- Agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG
- IHK Oberfranken
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

- Bezirk Oberfranken – Fachberatung für Fischerei

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

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

Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und die gegen die Planung erhobenen Einwendungen wurden anstelle eines Erörterungstermins im Rahmen einer Online-Konsultation vom 13.09.2021 bis 01.10.2021 erörtert. Die Online-Konsultation erfolgte aufgrund § 5 Abs. 1 und 2 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie – Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG).

Bei der Bearbeitung der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Hof hat die Vorhabenträgerin die Einwendungen aufgenommen und mit Datum vom 11.11.2022 eine Tektur und Planergänzungen für den Straßenbau incl. Entwässerung sowie zu Naturschutz und Landschaftspflege vorgelegt. Eine weitere Nachreichung zur Entwässerung erfolgte zum 20.03.2023. Die Planänderungen bzw. -ergänzungen umfassen im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

1. Das als Erdbecken geplante Regenrückhaltebecken wird wegen der hohen Grundwasserstände als Stahlbetonbeckensystem mit Auftriebssicherung umgeplant. Die Berechnungsgrundlagen der Niederschlagswasserbehandlungsanlage werden korrigiert und die Vorflutleitung zwischen RRHB 66a und dem Roten Main werden angepasst.
2. Für die temporäre Bauwasser- und Oberflächenwasserableitung wird eine temporäre Ableitung zum Vorfluter Roter Main geschaffen. Bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der endgültigen Vorflutleitung wird das anfallende Bauwasser sowie das Oberflächenwasser der vorzeitig unter Verkehr gehenden Rampen 2 und 4 nach qualitativer und quantitativer Behandlung über Pumpenanlagen der temporären Ableitung zugeführt.
3. Der Entwässerungsabschnitt E3 wird an das geplante RRHB 66a angebunden, weil der Boden in diesem Abschnitt für die geplante Versickerung nicht ausreichend sickerfähig war.
4. Der Umbau- und Ausarbeitungsstand der Masterhöhung Nr. 6 und des Mastneubaus Nr. 7 für die 110kV-Freileitung wurde in die Planung eingearbeitet.
5. Es wurden Anpassungen beim Grunderwerb vorgenommen.

6. Die Planunterlagen zu Naturschutz und Landschaftspflege wurden auf die geänderte Straßenbauplanung angepasst und im Bereich "Eingriff und Kompensation" überarbeitet.

Die Regierung von Oberfranken holte zur Tekturplanung und den Planungsergänzungen mit Schreiben vom 24.11.2022 Stellungnahmen beim Wasserwirtschaftsamt Hof, den Sachgebieten 51 und 52, der Stadt Bayreuth (Umweltamt und Tiefbauamt) und den durch die Tektur betroffenen Grundstückseigentümern ein. Zu den Nachreichungen vom 20.03.2023 wurde das Wasserwirtschaftsamt Hof mit Schreiben vom 27.03.2023 um erneute Stellungnahme gebeten.

Von einem Termin, die vorgebrachten Stellungnahmen zur Planänderung/-ergänzung zu erörtern, wurde nach ordnungsgemäßer Ausübung des Ermessens abgesehen (§ 17a Nr. 2 FStrG).

Die Tekturen der förmlichen Planänderung sind in den Planunterlagen mit dem Zusatz „T“, die Nachreichungen mit "N" kenntlich gemacht.

C. Entscheidungsgründe

Der Plan wird entsprechend dem Antrag der "Die Autobahn GmbH des Bundes", Niederlassung Nordbayern, Außenstelle Bayreuth jedoch mit verschiedenen Nebenbestimmungen festgestellt, da das Projekt 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. Sie ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote bzw. kann auf der Grundlage entsprechender Ausnahmen oder Befreiungen zugelassen werden. Die Planung entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

Dieses Ergebnis beruht auf folgenden Gegebenheiten und Überlegungen:

1 Rechtsgrundlagen und Rechtswirkung der Planfeststellung

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

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. (§ 17 Satz 4 FStrG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 HS 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen,

Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 17 Satz 4 FStrG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 HS 2 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Die Regierung kann jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden (§ 19 Abs. 1 WHG). Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird der Plan der "Die Autobahn GmbH des Bundes" vom 22.11.2019 mit den Tekturen vom 11.11.2022 und den Nachreichungen vom 20.03.2023 festgestellt. Gleichzeitig wird darin über die im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen entschieden, § 17b FStrG i. V. m. Art. 74 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 S. 1 BayVwVfG. Der Trägerin des Vorhabens sind Vorkehrungen über die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, § 17b FStrG i. V. m. Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG. Unter den Begriff des Allgemeinwohls fallen alle öffentlichen Belange, die von der Rechtsordnung als schützenswerte Interessen anerkannt sind. Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen oder Rechte eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit o.ä. billigerweise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Ob ein solcher Nachteil erheblich ist, ist danach zu beurteilen, ob er angesichts der Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit der Rechte oder Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zugemutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden oder eine Entschädigung erfolgt, § 17b FStrG i. V. m. Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG. Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen interessengerechter Abwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung des geplanten Vorhabens für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar sind. Soweit das Maß der Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen entsprechende Regelungen, so ist die Zumutbarkeitsgrenze nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

2 Formell-rechtliche Bewertung

2.1 Zuständigkeit der Regierung von Oberfranken

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

2.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Die Autobahn GmbH des Bundes beabsichtigt die Erneuerung der Hochbrücke Bayreuth BW 303a, Abschnitt 340, Station 6,299 (Betr.-Km 303,178).

Es liegt ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2a UVPG vor, das der allgemeinen Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 UVPG i.V.m. Anlage 1 des UVPG, Punkt 14.6 (Bau einer sonstigen Bundesstraße) bedarf. Die Regierung von Oberfranken hat daher gemäß § 9 Abs. 4 UVPG i. V. m. § 7 UVPG die allgemeine Vorprüfung als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 des UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt und dokumentiert.

Das Änderungsvorhaben ist unter Berücksichtigung der nach Anlage 3 des UVPG maßgeblichen Kriterien nicht UVP-pflichtig, weil Merkmale, Standort und Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen in ihrer Zusammenschau keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ergeben haben, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Die von der Vorhabenträgerin erarbeitete Dokumentation vom 22.11.2019 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 Nachricht vom 03.02.2020 bestätigt. Die sonstigen Umweltauswirkungen des Vorhabens hat die Vorhabenträgerin in den Planunterlagen 9, 17, 18.2 und 19 umfassend dargestellt. Die vorhabenbedingten Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild werden in Rahmen der Gesamtabwägung berücksichtigt.

Die Information der Öffentlichkeit gemäß § 5 Abs. 2 UVPG ist ordnungsgemäß erfolgt.

3 Materieil-rechtliche Würdigung

3.1 Prüfungsmaßstab

Der Regierung von Oberfranken 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

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

Die Bundesstraße B2 ist eine wichtige Straßenverbindung im Raum Bayreuth und eine der Haupteinfallstraßen für das Stadtgebiet Bayreuth sowie die direkte Anbindung der unmittelbar angrenzenden Gewerbegebiete St. Georgen und St. Georgen-Ost. Über die AS Bayreuth-Nord erhält die B2, als Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung für die Region Oberfranken-Ost, Anschluss an die A9, die als Teil der Nord-Süd-Verbindung zwischen Berlin und München, die Städte Hof, Bayreuth und den Ballungsraum Nürnberg verbindet.

Die Hochbrücke Bayreuth wurde 1972 fertiggestellt. Sie ist als Spannbetonplatte mit Verdrängungskörpern konzipiert. Bei regelmäßig wiederkehrenden Bauwerkshauptprüfungen wurde festgestellt, dass die für die Vorspannung der bestehenden Überbauten in Längs- und Querrichtung verwendeten Spannglieder spannungsrisikokorrosionsgefährdet sind. Der Brückenüberbau wurde als Verdrängungskörperquerschnitt konzipiert. Diese Konstruktionsweise ist aus heutiger Sicht sowohl statisch als auch konstruktiv als kritisch zu bewerten. Das Bauwerk genügt damit in Bezug auf seine Verkehrssicherheit nicht mehr den Anforderungen. Dies wird noch dadurch unterstrichen, dass die Hochbrücke bei den Bauwerkshauptprüfungen nur noch die Zustandsnote 3,4 erhielt. Da der Bauwerkszustand als "kritisch" eingestuft ist, wurden bereits seit 2011 jährliche Sonderprüfungen durchgeführt.

In dieser Hinsicht wird das beantragte Vorhaben zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenausbauplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

3.3 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 der öffentlichen Belange und der Belange von öffentlichem Interesse

3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Belange der Landesplanung und der Raumordnung stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Der bestandsnahe Ersatzneubau zieht keine raumbedeutsamen Auswirkungen nach sich.

Die BAB A9 ist die wichtigste Straßenverbindung zwischen Bayern und den neuen Bundesländern und als Europastraße E51 auch Bestandteil des transeuropäischen Netzes mit besonders starkem (Güter-) Transitverkehr.

Im Landesentwicklungsprogramm (LEP) vom 01.01.2020 sind unter der Nr. 4 folgende Grundsätze definiert:

1. Die Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrswegenetz soll verbessert werden und
2. Das Netz der Bundesfernstraßen (...) soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.

Als Ziel wird in Nr. 4.1.1 vorgegeben, dass die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen ist.

Das Planungsgebiet gehört zur Planungsregion "Oberfranken-Ost" des Regionalplans. Folgende fachlichen Ziele werden u. a. durch die vorliegende Planung unterstützt:

- Durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (...) soll der Wirtschaftsstandort Oberfranken-Ost gestärkt und
- die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und die Bevölkerung erhöht werden (...).

Die vorliegende Baumaßnahme erfüllt die Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur durch die Erhaltung der Leistungsfähigkeit eines bedeutenden Verkehrsknotenpunktes entlang der BAB A9 Nürnberg – Berlin.

Die Höhere Landesplanungsbehörde an der Regierung von Oberfranken hat gegen das Vorhaben mit Schreiben vom 07.07.2020 keine Einwendungen erhoben.

3.4.2 Planungsvarianten

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

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

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

Im Zuge der Vorplanung wurden mehrere Varianten für den Ersatzneubau der Hochbrücke untersucht. Die Linienführung der Brücke ist durch die in C 3.4.3.1.9 genannten Zwangspunkte vorgegeben, sodass sich die Variantenauswahl auf die gestalterisch-konstruktive Ausbildung beschränkte. Die Brücke sollte ausgewogene Proportionen zwischen Stützweite und Bauhöhe sowie zwischen stützenden und unterstützenden Bauteilen erhalten.

3.4.2.1 Nullvariante

Als Null-Variante wird umgangssprachlich die Variante bezeichnet, ein Projekt oder einen gefassten Plan nicht umzusetzen und die Konsequenzen dieser Vorgehensweise auf Umwelt und Gesellschaft abzuschätzen.

Die Null-Variante ist vorliegend allerdings auszuschneiden. Ein weiteres Beibehalten des jetzigen Bauwerkszustands ist mit Blick auf die unter C 3.2 bereits dargelegten Unzulänglichkeiten des mittlerweile in die Jahre gekommenen Brückenbauwerks nicht realistisch. Eine Sanierung bzw. Ertüchtigung des Bestandsbauwerks kommt aus technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht in Betracht.

3.4.2.2 Planfestgestellte Variante

Es ist geplant, die Hauptbrücke im Bereich der BAB A9 sowie die Rampen 3 und 4 als Stahlverbundüberbau mit Hohlkästen auszuführen. Der restliche Bereich der Hauptbrücken und die Rampen 1 und 2 sollen einen dynamisch geschwungenen wellenförmigen Spannbetonquerschnitt erhalten. Die Stützen sollen so gestaltet werden, dass sie den Schwung des Überbaus aufgreifen. Im Zuge der Entwurfsplanung wurde der Vorentwurf dahingehend optimiert, dass der Pfeiler neben der Abfahrtsspur der Anschlussstelle Bayreuth-Nord wegen eines erforderlichen Sicherheitsstreifens verschoben wird und sich dadurch die Sichtverhältnisse verbessern. Die Fahrbahnbreite der Rampe 3 beträgt 7,75 m.

Die Fahrbahnbreite der Rampe 4 beträgt 6,50 m. Damit kann die Rampe bauzeitlich zweistreifig befahren werden und die Belastung des Straßenverkehrs während der Bauzeit geringgehalten werden.

3.4.2.3 Andere Planungsvarianten

Es wurden sieben Gestaltungsvarianten diskutiert, bei denen die Variante 4 nochmals in zwei Varianten aufgeteilt war. Hinsichtlich der einzelnen Varianten wird auf Nr. 3.2 der Unterlage 1 T verwiesen. Nur bei den Varianten 1 bis 4 konnten aufgrund der vorhandenen engen Bebauung, der Anzahl an Verkehrswegen und zahlreich vorhandenen Sparten und der daraus resultierenden Zwangspunkte eine sinnvolle Stützenstellung erarbeitet werden. Dennoch wurde auch Variante 4 bereits im Vorfeld nicht weiter untersucht.

Die Varianten 5 bis 7 wurden nicht weiterverfolgt.

Bei Variante 5 ergaben sich gestalterische Defizite durch die große Anzahl an Längsträgern (Brücke 10-stegig, Rampen 5- bzw. 7-stegig). Außerdem stellten sich keine Bauzeiten- und Kostenvorteile gegenüber den Varianten 2 und 3 ein.

Für die Variante 7, einer "Zwei-Brückenlösung" mit Brücken für B2 und den Rampen 1 und 2 nur über die Bahn und mit Brücken für die B2 und den Rampen 3 und 4 nur über die BAB A9, Zusammentreffen aller Rampen jeweils an der Sophian-

Kolb-Straße, wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass nur solche Gestaltungskonzepte leistungsfähig sind, welche den durchgehenden Verkehr von dem Verflechtungsverkehr mit dem Gewerbegebiet St. Georgen und der BAB A9 trennen. Dies kann nur realisiert werden, wenn der großräumige Verkehr stadtauswärts nicht mit der Sophian-Kolb-Straße verknüpft wird, sondern – wie das Bestandsbauwerk auch – über eine durchgehende Hochbrücke vom Widerlager Innenstadt bis zum Widerlager Bad Berneck geleitet wird. Aufgrund der verkehrlichen und sicherheitstechnischen Beurteilung schied neben Variante 7 auch die Variante 6 aus.

3.4.2.4 Einwendung zur planfestgestellten Variante

Die Einwendung der Einwendungsführerin P4 wird mit ihren anderen Einwendungen unter C 3.5.2 behandelt.

3.4.2.5 Beurteilung der Umweltverträglichkeit

Das Plangebiet ist durch Verkehrsflächen sowie durch Industrie- und Gewerbebetriebe geprägt. Bezüglich des dauerhaften Verkehrslärms ist das Gebiet vorbelastet und erfährt durch die Ersetzung der veralteten Übergangskonstruktionen zwischen den Fahrbahntafeln und den Widerlagern durch moderne Bauteile sogar eine spürbare Verbesserung. Die Belange des Landschafts- und Naturschutzes werden durch die landschaftspflegerische Begleitplanung berücksichtigt und sind in den Maßnahmenplänen dargestellt. Die Trasse wird wegen der vorhandenen Zwangspunkte und den topografischen Gegebenheiten sehr nah am Bestand geführt. Die Netto-Neuversiegelung beträgt 0,36 ha und ist nicht erheblich. Insofern unterscheiden sich die Varianten nicht. Der Unterschied liegt in der gestalterischen Ausführung des Bauwerks.

Während der Bauzeit kommt es im Baustellenbereich und dessen Umfeld zu einer erhöhten Entwicklung von Lärm, Staub und Abgasen sowie zu Erschütterungen, die teilweise die vorgeschriebenen Werte trotz Berücksichtigung der nach dem Stand der Technik möglichen Maßnahmen überschreiten. Dies gilt aber nur für einzelne Phasen, die sich dann aus dem Bauzeitenplan ergeben werden. Die Zumutbarkeitsschwellen nach der Rechtsprechung von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags werden für Wohngebäude nicht überschritten. Aufgrund organisatorischer Maßnahmen (Verlegung der erschütterungsintensiven Abbruch- und Verdichtungsarbeiten möglichst in den Tagzeitraum, Wahl eines erschütterungsärmeren Bauverfahrens, umfassende Information der Anwohner, zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Begrenzung der Belästigungen) und weil es sich um temporäre Belastungen während der Bauphase handelt, kommt es zu keiner erheblichen Änderung der Lärm- und Schadstoffbelastung für die Anwohner. Gleiches gilt für die Immissionen an den Umleitungsstrecken, die variieren, sodass die bauzeitlichen Beeinträchtigungen durch den umgeleiteten Verkehr auf verschiedene Straßen verteilt werden.

Insofern unterscheiden sich die Varianten nicht. Der Unterschied liegt in der gestalterischen Ausführung des Bauwerks.

3.4.2.6 Ergebnis des Variantenvergleichs

Aufgrund der konstruktiven Defizite und der vorhandenen Schäden des Brückenbauwerks ergibt sich keine Alternative zum Ersatzneubau. Unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen unterscheiden sich die Varianten nur in der gestalterisch-konstruktiven Ausführung des Brückenersatzbaus. Die beantragte Maßnahme ist nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

3.4.3 Technische Gestaltung der Maßnahme

3.4.3.1 Ausbaustandard

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

Ergänzend zu den folgenden Ausführungen wird hinsichtlich der gewählten Lage- und Höhentrassierung sowie in Bezug auf die technischen Einzelheiten des festgestellten Ersatzneubaus der Brücke im Einzelnen auf die Ausführungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen (Erläuterungsbericht - Planunterlage 1T Kapitel 4.1 bis 4.4, Planunterlagen 5T, 6T und 14) verwiesen.

Der planfestgestellte Ersatzneubau der Hochbrücke beginnt am Knotenpunkt B2/Bernecker Straße und endet in Fahrtrichtung Bindlach am großen Kreisverkehr. Er erstreckt sich auf den unmittelbaren Kreuzungsbereich der Brücke mit der BAB A9 im Abschnitt 340 bei der Station 6,299 (Betr.-km 303,178). Auf die Stationierung der B2 bezogen liegt der Ersatzneubau in den Abschnitten 3760 und 3780 und erstreckt sich entlang der Bundesstraße B2 von Baukilometer 0+110,00 bis 0+990,00. Die Länge der Erneuerungsstrecke einschließlich der beidseitigen Anpassungsbereiche beträgt somit 880 m.

Die B2 wird mit vier Rampen an das vorhandene Wegenetz bestandskonform angeschlossen. Unterhalb des Ersatzneubaus verläuft die BAB A9 mit planfreien An-

schlüssen mit Ausnahme des Ausfahrtsastes aus Fahrtrichtung Berlin zum Gewerbegebiet St. Georgenweisend. Dieser ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Die B2 dient als Verbindungsstrecke zwischen den Oberzentren Nürnberg – Bayreuth – Hof und ist nach den RIN als Landstraße mit einer Verbindungsfunktion als Fernstraße in die Kategorie VS III einzuordnen. Entsprechend den RAL, Tab. 8 (Verkehrszahlen größer 12.000 Kfz/24 h) ergibt sich als Verkehrswegekategorie eine Einstufung als LS I der Entwurfsklasse EKL 1.

Der Übertrag der Straßenkategorie für Landstraßen LS I in die Entwurfsklasse nach Tab. 8 (RAL) ergibt eine Einstufung in die EKL 1. Aufgrund der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h und der gewählten Betriebsform für den allgemeinen Verkehr erfolgt nach Tab. 9 RAL die Festlegung als Entwurfsklasse EKL2.

3.4.3.1.1 Trassierung

Die Trassierung der B2 wird aufgrund der Zwangspunkte weitgehend beibehalten.

Im Bereich des Bahngleises der Verbindung Bayreuth – Weidenberg wird die vorhandene lichte Höhe von ca. 4,80 m durch den Brückenneubau nicht eingeschränkt. Da eine Elektrifizierung der Bahnstrecke nicht geplant ist, sind eine Erdungsanlage und ein Berührungsschutz nicht erforderlich.

Südlich des Knotenpunktes B2/Sophian-Kolb-Straße befindet sich ein Geh- und Radweg. Im Bereich der Rampe 1 wird die lichte Höhe auf mindestens 2,50 m angepasst. Die lichte Höhe im Kreuzungsbereich B2/Sophian-Kolb-Straße von mindestens 4,70 m wird ebenfalls weiterhin gewährleistet.

Unter der Hauptbrücke wird die B2 über den Knotenpunkt B2/Sophian-Kolb-Straße geführt. Die Kreuzung wird über eine Lichtsignalanlage gesteuert, die im Zusammenhang mit der Tunnelsicherheitsausstattung der Einhausung der BAB A9 bei Laineck steht. Die lichte Höhe von mindestens 4,70 m bleibt auch nach dem Ersatzneubau bestehen.

Am nördlichen Bauwerksende wird die BAB A9 einschließlich des Ausfahrtsastes Bayreuth-Nord in Fahrtrichtung Nürnberg von der Hauptbrücke und den beiden Rampen 3 und 4 überbrückt. Durch die Verschiebung des Astes der Anschlussstelle an die Richtungsfahrbahn Nürnberg und der Brückenstütze nach Westen neben die Abfahrtspur der Anschlussstelle werden die bisherigen Sichtweiten verbessert.

Die Fußgängerunterführung vor dem stadtseitigen Widerlager wird grundsätzlich durch die geplante Baumaßnahme nicht berührt. Jedoch beabsichtigt die Stadt Bayreuth, den Knotenpunkt Bernecker Straße/B2 umzugestalten, die Fußgänger-

unterführung zurückzubauen und barrierefreie Querungsmöglichkeiten zu realisieren. Die notwendigen Detailabstimmungen zwischen den beiden Baulastträgern, um eine effektive gemeinsame Baudurchführung mit einem möglichst geringen Eingriff in das Verkehrsgeschehen zu gewährleisten, ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Der Geh- und Radweg auf der Außenkappe der Rampe 2 vom Knotenpunkt Sophian-Kolb-Straße zur Kreuzung Bernecker Straße mit einer Breite von bisher 1,47 m zwischen Geländer und Fahrzeugrückhaltesystem wird auf bis zu 3,00 m verbreitert.

Die Andienwege unterhalb der Brücke und der öffentliche Feld- und Waldweg parallel zur BAB Fahrtrichtung Hof bleiben nach dem Ersatzneubau erhalten bzw. werden in der vorhandenen Breite wiederhergestellt.

3.4.3.1.2 Linienführung

Die Stationierungsrichtung der Hauptbrücke verläuft von Süd nach Nord. Die Straßenachse folgt im Grundriss aus einem Bestandsradius zunächst einer Klothoide (Kreisbogen) und einer Geraden. Daran anschließend folgt eine Klothoide mit 200 m, ein Radius mit 500 m und erneut eine Klothoide mit 200 m. Die Gegenkurve, bestehend aus Klothoide – Radius – Klothoide mit 200 – 500 – 200 m, beginnt nach einer kurzen Geraden. Nach dem Bauwerk schließt eine Gerade mit Klothoide an und endet in einem Bestandsradius.

Die Widerlager und Pfeiler sind außerhalb der Bundesautobahn rechtwinklig zur Bauachse angeordnet. Im Bereich der BAB A9 nehmen Widerlager und Pfeiler den Kreuzungswinkel der unterführten Fahrstreifen auf.

Die Rampenbauwerke 1 und 2 verlaufen von Achse 10 (bzw. 1.1 und 2.1) beginnend parallel zur Hauptbrücke als Gerade und gehen über in eine Klothoide und anschließend in einen Radius.

Die Rampen 3 und 4 verlaufen parallel zur Hochbrücke mit einem minimalen Radius von 481 m bzw. 520 m.

Die Wahl der Radien erfolgt auf der Grundlage der Ausführungsplanung des Bestandsbauwerkes und ermöglicht eine bestandsnahe Trassierung.

3.4.3.1.3 Gradiente

Die Gradiente der Hauptbrücke liegt im Bereich einer Kuppe mit einem Ausrundungshalbmesser von 6.000 m im Bereich der BAB A9 und mit einem Ausrundungshalbmesser von 4.850 m im Bereich der Bahn. Zwischen den Ausrundungen folgt die Gradiente einer Geraden.

Für den Neubau der Brücke ergeben sich aus statischen Gründen gegenüber dem Bestandsbauwerk größere Bauhöhen. Daher ist eine Gradientenanhebung im Bereich zwischen 0,27 m bis max. 1,63 m erforderlich.

Die Gradienten der Rampen liegen im Bereich einer Kuppe. Die Tangentenschnittpunkte der Ausrundungshalbmesser der Rampen 1 und 2 betragen 1.250 m, die der Rampen 3 und 4 2.000 m.

Die Trassierungselemente liegen im empfohlenen Bereich für Straßen der EKL 2 nach RAL 2012.

Die Fahrbahnneigung beträgt bei den Rampen 2,5%, bei der Hauptbrücke zwischen 2,5% und 5,0%.

3.4.3.1.4 Querschnitte

Die Regelfahrbahnbreiten orientieren sich an den Bestandsquerschnitten unter Beachtung der RAL 2012. Die Fahrbahnbeziehungen bleiben unverändert.

Entsprechend der Verkehrsfunktion, der prognostizierten Verkehrsbelastung für das Jahr 2035 von 38.017 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 6,0 % und der bereits vorhandenen Fahrbahnaufteilung im Bestand wurde ein Regelquerschnitt nach RAL von RQ 18 gewählt. Die Fahrbahnbreite beträgt auf der linken Fahrspur 3,25 m, auf der rechten Fahrspur 3,50 m. Der Randstreifen ist 0,50 m breit. Die Fahrtrichtungen sind durch zwei Fahrstreifenbegrenzungslinien von 0,50 m (Gesamtbreite) verkehrsrechtlich voneinander getrennt und das Bankett wird mit einer Regelbreite von 1,50 m ausgebildet. In den Knotenpunktbereichen wird die Fahrbahn aufgeweitet und Ein- und Ausfädelspuren angeordnet. Diese werden als Rampen weitergeführt.

Die neuen Kappen werden gemäß RiZ Kap 1 mit Ausnahme der Rampe 2, Westseite, mit einer Breite von 2,05 m ausgebildet. Gemäß RiZ Kap 1 Blatt 3 beträgt die Kappenbreite auf der Westseite der Rampe 2 3,75 m, da auf ihr ein Radweg über die Brücke führt.

Die Breite der Hauptbrücke beträgt damit zwischen den Geländern 18,60 m, der Rampe 1 9,10 m, der Rampe 2 13,05 m, der Rampe 3 11,35 m und der Rampe 4 10,10 m.

Entlang des Widerlagers Bad Berneck der Hochbrücke und des Böschungsfußes der Rampe 4 wird ein bestehender öffentlicher Feld- und Waldweg umverlegt und mit einer Breite von 3,00 m mit einem beidseitigen Bankett von 0,50 m nach RLW 2016 mit ungebundener Deckschicht neu angelegt.

Der im Zuge der Baumaßnahme notwendigerweise zurückgebaute Geh- und Radweg unterhalb der Hochbrücke zwischen der Sophian-Kolb-Straße und der Carl-

Benz-Straße wird nach Fertigstellung der Maßnahme in bestandsähnlicher Lage nach RStO in Asphaltbauweise mit einer Breite von 2,80 m wiederhergestellt.

3.4.3.1.5 Fahrbahnbefestigung

Aus der prognostizierten Verkehrsbelastung basierend auf der Verkehrszählung 2014 und den Erkenntnissen aus den geotechnischen Untersuchungen werden die Hauptbrücke und alle Rampen nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus (RStO 12) in der Belastungsklasse 100 mit 70 cm Gesamtstärke und einer Asphaltbeton-Deckschicht befestigt.

Der Geh- und Radweg erhält eine Gesamtaufbaustärke von 40 cm gem. RStO 12 bestehend aus einer Frostschutzschicht und einer Asphaltdecke.

Der Wirtschaftsweg wird mit einer Gesamtaufbaustärke von 35 cm in unbefestigter Form erstellt.

3.4.3.1.6 Böschungsgestaltung

Die Böschungen werden gem. RAL 2012 mit einer Neigung von 1:1,5 ausgebildet. Die Böschungen werden mit Landschaftsrasen und standortgerechten Gehölzen vor Erosion gesichert. Die angrenzenden Mulden werden mit 2 m Breite und 0,4 m Tiefe ausgebildet und mit 10 cm Oberboden angedeckt.

3.4.3.1.7 Ingenieurbauwerke

Der Ersatzneubau der Brücke wird nach DIN EN 1991-2 + NA (Lastmodell LM1) und STANAG 2021 bemessen.

3.4.3.1.8 Straßenausstattung, Zugänglichkeit zum Bauwerk

Die Beschilderung des Ersatzneubaus erfolgt nach den „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen“ (RWB 2000) und in Anlehnung an die Bestandsbeschilderung. Die Markierung wird nach den „Richtlinien für Markierung an Straßen“ (RMS) durchgeführt. Schutzplanken werden entsprechend, den „Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen“ (RPS) angeordnet. Weiter wird auf allen Kappen seitlich des Notgehwegs bzw. neben dem Geh- und Radweg auf Rampe 2 ein geschlossenes Geländer mit einer Höhe von 1,10 bzw. 1,30 m angeordnet.

3.4.3.1.9 Zwangspunkte

Als Zwangspunkte gelten am Streckenanfang und -ende der Brücke der planfreie Übergang auf die bestehende Bundesstraße B2 in Höhe und Lage sowie der Rampen auf den Bestand der B2 und der Sophian-Kolb-Straße.

Weitere Zwangspunkte stellen das Einhalten von Lichträumen dar:

- an der Eisenbahnstrecke "Bayreuth-Weidenberg" bei Bahn-Kreuzungskilometer 2.468 ein Lichtraum von 4,80 m
- beim Geh- und Radweg zur Carl-Benz-Straße von 2,50 m
- an der Sophian-Kolb-Straße von 4,70 m und
- an der BAB A9 von 4,70 m.

3.4.3.2 Behandlung der Einwendungen zum Ausbaustandard

3.4.3.2.1 Einwender P6

Der Einwender fordert die Neuanlage des Geh- und Radweges auf der Rampe 2 bzw. die Wiederherstellung des Geh- und Radweges unter der Hochbrücke nach Ende der Baumaßnahme mit einer Regelbreite von 3,00 m. Bei der Planung sei zu berücksichtigen, dass der Radverkehr zunehme. Zudem seien die Geh- und Radwegebreiten den aktuellen Anforderungen anzupassen, die aufgrund des Anteils von E-Scootern, Fahrradanhängern und Lastenrädern am Radverkehr entstünden.

Der Geh- und Radweg auf der Rampe 2 weist im Bestand eine Breite zwischen Geländer und Fahrzeurückhaltesystem von nur 1,47 m auf. In der Planung für den Ersatzneubau soll dieser auf 2,50 m verbreitert werden. Diese Regelbreite entsprach zum Zeitpunkt der Planung (2019) den gültigen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Im Laufe des Verfahrens wurden diese Empfehlungen aktualisiert. Die Regelbreite beträgt nunmehr 3,00 m.

Der Einwendung wurde mit der Aufnahme der Auflage unter A 3.2 Rechnung getragen.

Bei dem Geh- und Radweg unter der Hochbrücke handelt es sich um einen eigenständigen gemeinsamen Geh- und Radweg, für den die technischen Empfehlungen bzw. Regelwerke (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, - RAS06 - und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA) maßgeblich sind. Hieraus ergibt sich ein Regel- bzw. Mindestmaß von 2,50 m als Wegbreite. Der Weg ist in den Planunterlagen (5.1 bzw. 5.1 T) mit 2,80 m bemaßt. Die Länge des Weges, der im Zuge des Ersatzneubaus der Hochbrücke wiederhergestellt und geringfügig verlegt werden muss, beträgt 85 m. Die jeweiligen Anschlussbereiche im städtischen Unterhalt bleiben von der Maßnahme unberührt und werden deshalb auch nicht verändert. Es ist dementsprechend nicht begründbar, dass im Rahmen der Baumaßnahme lediglich ein mittlerer Teilabschnitt verbreitert werden müsste, der überdies als anforderungsgerecht und grundsätzlich ausreichend dimensioniert anzusehen ist.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Der Einwender weist darauf hin, dass der über die Rampe 2 geplante Geh- und Radweg im südlichen Bereich der Bernecker Straße keinen Anschluss an den östlichen Bereich hat. Der Einwender schlägt als Lösungsmöglichkeit eine barrierefreie bogenförmige Unterquerung oder eine lichtsignalunterstützte Querung der Bernecker Straße vor.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens hat die Stadt Bayreuth mitgeteilt, den Fußgängertunnel unter der B2 zurückbauen zu wollen. Am Knotenpunkt Bernecker Straße/Hochbrücke werden plangleiche Furtquerungen, die in die Signalsteuerung integriert werden, geplant. Mit dieser Planung wird die barrierefreie Querung für Fußgänger und Radfahrer realisiert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen bzw. hat sich erledigt.

3.4.3.2.2 Einwenderin P4

Die Einwendungen der Einwenderin zur Böschungsgestaltung, Variantenwahl, Immissions- und Naturschutz werden zusammen mit den weiteren Einwendungen unter C 3.5.2 behandelt.

3.4.3.3 Zusammenfassende Bewertung

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die in der festgestellten Planung vorgesehenen Trassierungselemente, Querschnitte und Fahrbahnbefestigungen im Wesentlichen den einschlägigen Vorgaben der RAL entsprechen. Die festgestellte Planung stellt insgesamt eine ausgewogene und sachangemessene Lösung dar. Die einzelnen Straßenbestandteile sind so bemessen, dass eine reibungslose Abwicklung der zukünftigen Verkehrsbelastung sichergestellt ist. Eine Reduzierung des vorgesehenen Ausbaustandards ist nicht vertretbar. Eingriffe in das Grundeigentum und in Natur und Landschaft sind mit der Planung bereits auf das unumgängliche Maß beschränkt.

3.4.4 Immissionsschutz

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

Das Bauwerk wird an der Stelle, an der die Brücke bereits steht, durch einen Neubau ersetzt. Aufgrund der engen Bebauung und der anderen Zwangspunkte ist der Trassierung eine enge Grenze gesetzt.

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 Rn. 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 Rn. 109).

3.4.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, §§ 41 ff BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV. Wenn bzw. soweit den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, § 42 Abs. 1 und 2 BImSchG, Art 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG.

3.4.4.1.1 Verkehrslärmschutz durch Planung

Es sind die planerischen Möglichkeiten und örtlichen Verhältnisse für eine lärm-mindernde Trassierung auszuschöpfen. Die Vorschrift verlangt von der Vorhabenträgerin jedoch nicht, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf dem Wohnen dienende Gebiete und sonstige schutzbedürftige Gebiete unter allen Umständen, sondern lediglich, dass diese so weit wie möglich vermieden werden. § 50 S. 1 BImSchG ist damit als Planungsleitsatz im Sinne eines Optimierungsgebots aufzufassen. Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Ersatz eines bestehenden Brückenbauwerkes. Das Vorhaben hat weder Einfluss auf die Verkehrsverhältnisse noch auf die Straßennetzgestaltung. Es kommen keine neuen Verkehrsanlagen hinzu. Bei der Trassierung des Ersatzneubaues der Brücke ergeben sich keine maßgeblichen Änderungen. Es ergeben sich lediglich aus statischen Gründen gegenüber dem Bestandsbauwerk größere Bauhöhen, die eine Gradientenanhebung im Bereich von 0,27 m bis zu 1,63 m notwendig machen. Diese wird bei der Berechnung der Beurteilungspegel aus dem Verkehrslärm berücksichtigt.

3.4.4.1.2 Verkehrslärmschutz durch technische Einrichtungen

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. Soweit Schallschutzmaßnahmen am Verkehrsweg bei Beachtung der Verhältnismäßigkeit nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht ausreichen, um Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu vermeiden, besteht Anspruch auf Schallschutz an den Gebäuden.

Für einen Anspruch auf Verkehrslärmschutzmaßnahmen müsste daher 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 baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird. Eine Erweiterung der Straße um einen oder mehrere Fahrstreifen ist nicht Gegenstand des Vorhabens. Ausschlaggebend ist damit, ob eine Verkehrslärmerhöhung im o.g. Umfang stattfindet.

Besonders bedeutsam für die Berechnung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist dabei die Verkehrsprognose. Durch die Erneuerung der Hochbrücke sind keine Veränderungen der Verkehrsmengen zu erwarten, d.h. dass das Verkehrsaufkommen auch ohne Erneuerungsmaßnahme auf das Verkehrsaufkommen im Prognosejahr 2035 ansteigen würde. Daher wurde die Verkehrsprognose zur Ermittlung der Emissionen sowohl für den Prognose-Nullfall 2035 ohne Veränderung an der Straße als auch für den Prognose-Planfall 2035 mit der Neuplanung der Hochbrücke herangezogen. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden von der Vorhabenträgerin mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke berechnet. Dabei wird beim Schwerlastverkehr (SV-Anteil) nicht zwischen Tag und Nacht differenziert, da in der RLS-90 für Bundesstraßen in Tabelle 3, Spalten 4 und 6 für Bundesstraßen der gleiche prozentuale SV-Anteil angesetzt wird. Die B 2 ist im Bereich Hochbrücke mit einem DTV von 17.607 Kfz/24h belastet. Der SV-Anteil liegt bei 4,8 %. Der Bereich nördlich Hochbrücke ist mit einem DTV von 38.017 Kfz/24h und einem SV-Anteil von 6,0 %, der Bereich südlich der Hochbrücke mit 28.373 Kfz/24h und einem SV-Anteil von 4,1% belastet. Beim Ansatz des Lkw-Anteils wurden alle Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t berücksichtigt. Dies entspricht den Vorgaben der RLS-90. Darüber hinaus flossen auf der Grundlage des vorgeschriebenen Rechenverfahrens auch die zulässigen Geschwindigkeiten, der Geländeverlauf, die Bebauung sowie die Trassierungsparameter der Straßen in die vorgenommenen Lärmschutzberechnungen mit ein. Der geplante Fahrbelag wird mit einem Korrekturfaktor D_{Stro} von 0 dB(A) berücksichtigt.

Die Vorhabenträgerin hat zu den Schallauswirkungen aus dem Straßenverkehr auf die angrenzenden schutzwürdigen Nutzungen (Wohnnutzungen und Büronutzungen) schalltechnische Untersuchungen durchführen lassen (Unterlage 17). Die Ermittlung der Geräuschemissionen und der -immissionen, d. h. der Beurteilungspegel, wird unter Berücksichtigung der Luftabsorption, des Abstandes, der Boden- und Meteorologiedämpfungen und der topografischen und baulichen Gegebenheiten berechnet. Das Berechnungsverfahren beruht auf einer Schallausbreitungsbeziehung und gilt für standardisierte Bedingungen, basierend auf zahlreichen speziell zur Erstellung der Berechnungsverfahren durchgeführten Einzelmessungen, die die genannten Randbedingungen berücksichtigen. Die Berechnungsergebnisse bieten eine Unabhängigkeit von den Zufälligkeiten einer Messung wie z. B. von Witterungsverhältnissen oder betrieblichen Besonderheiten am Messtag. Insbesondere erlaubt das Verfahren, Prognosen der zukünftigen Lärmsituation zu erstellen. Es wurden für den Prognose-Nullfall 2035 und den Prognose-Planfall 2035 für jedes schutzwürdige Gebäude und jede Geschosfassade, die der Baumaßnahme zugewandt ist, Beurteilungspegel ermittelt. Zu beachten hierbei ist, dass als akustische Wahrnehmbarkeitsschwelle für das menschliche Gehör eine Veränderung des Lärmpegels um 3 dB(A) angesehen wird.

Aus der Berechnung ergibt sich, dass der Beurteilungspegel nach dem Neubau der Hochbrücke nur an einem Gebäude (Bernecker Straße 65, Fassade D, EG) in einem Gewerbegebiet wesentlich, also um 2,3 dB (A) (aufgerundet 3 dB (A)), erhöht wird. An allen anderen Immissionsorten ergibt sich keine wesentliche Änderung.

Der ermittelte Pegel nach dem Umbau beträgt an der Bernecker Straße 65, Fassade D im EG maximal 65,1 dB (A) tags und maximal 57,8 dB(A) nachts. Dabei bleiben die Grenzwerte für den Tag von 69 dB(A) und für die Nacht von 59 dB(A)) eingehalten.

Damit entsteht durch den Ersatzneubau der Hochbrücke an keinem Immissionsort ein Anspruch auf Schallschutz.

Die schalltechnischen Berechnungen der Vorhabenträgerin wurden durch das Sachgebiet 50 – Technischer Umweltschutz – der Regierung von Oberfranken geprüft. Es hat bestätigt, dass die Kriterien für die Annahme einer wesentlichen Änderung nach der 16. BImSchV nicht erfüllt werden und damit bei sämtlichen Gebäuden im Planfeststellungsbereich kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht.

3.4.4.2 Schutz vor Schadstoffbelastung

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

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Für Luftschadstoffe wird die Schädlichkeitsgrenze insoweit durch die Vorgaben der 39. BImSchV normativ festgelegt. Daneben ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden, § 50 Satz 2 BImSchG.

Die in der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte für Luftschadstoffe werden durch die vom Verkehr im Bereich des Ersatzneubaus erzeugten Abgase im Prognosejahr 2035 deutlich nicht erreicht und nicht überschritten. Auf die Unterlage 17.2 wird verwiesen.

Die Planungen des Ersatzneubaus weisen gegenüber dem Bestandsbauwerk Änderungen in der Bauwerkshöhe auf. Zur Ermittlung der Immissionen wurden mit dem Straßennetzmodell PROKAS die Emissionen des Verkehrs auf der B2 und der BAB A9 berechnet. Die Erhöhung der Brückenlage und den damit verbundenen größeren Straßenlängsneigungen führen im nordöstlichen Rampenbereich zu einer gewissen Zunahme der NO₂-Immissionen, in den übrigen Abschnitten der Hochbrücke zu einer gewissen Abnahme. Die flächenhaften Ergebnisse der Immissionsprognose zeigen, dass die relativ höchsten Immissionen nur im direkten Nachbereich der betrachteten Straßen auftreten. Insgesamt sind die höchsten Schadstoffbelastungen im Nahbereich der A9 berechnet, insbesondere im Nahbereich des Nordportals der Einhausung. An der angrenzenden Wohnbebauung wird der Grenzwert für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ nicht erreicht und nicht überschritten. Dabei werden an der gesamten Wohnbebauung die zulässigen 18 Überschreitungsstunden im Kalenderjahr des NO₂-Stundenmittelwertes von 200 µg/m³ deutlich unterschritten.

Die Grenzwerte der Feinstaubkonzentration (PM₁₀ bzw. PM_{2,5}) von höchstens 40 bzw. 25 µg/m³ im Jahres-, sowie bei PM₁₀ 50 µg/m³ im Tagesmittel bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr werden deutlich unterschritten.

Gesundheitsschädigende Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung im Bereich des Ersatzneubaus der Hochbrücke sind somit – auch hinsichtlich der übrigen Luftschadstoffe – nicht zu erwarten.

3.4.4.3 Lärm- und Erschütterungsemissionen während der Bauphase

Im Zusammenhang mit dem Rück- und Neubau der Hochbrücke sind Belästigungen durch Lärm- und Erschütterungsimmissionen und Grenzwertüberschreitungen an benachbarten Gebäuden zu befürchten.

Für die Ermittlung der Lärmemissionen wurden die voraussichtlich lärmintensivsten Bautätigkeiten betrachtet, die sowohl am Tag als auch in der Nacht durchgeführt werden. Diese sind Rückbau- und Ausbauarbeiten, Unterbau und Gründung, Überbau sowie Ausstattung der Fahrbahn. Vor allem während der Nachtarbeiten

sind Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu erwarten. Das Anwesen Joachimsthaler Straße 20 wird als maßgebend erachtet. Hier ergeben sich sowohl am Tag als auch in der Nacht maximale Beurteilungspegel von 60,5 dB (A). Die Vorhabenträgerin hat die betroffenen Grundstücke gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG i. V. m. Nr. 3.1.1 der "Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVwVBaulärm)" vom 19.08.1970 als Gebiet, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind, eingestuft. Hier gelten Richtwerte von tagsüber 50 dB (A) und nachts 35 dB(A). Damit ergeben sich Überschreitungen der projektspezifischen Immissionsrichtwerte von bis zu 10,5 dB(A) am Tag und 25,5 dB(A) in der Nacht. Im Grundsatz sieht die AVwV Baulärm vor, dass Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden sollen, falls der Beurteilungspegel den für das betreffende Gebiet geltenden Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB(A) überschreitet.

Zur Minimierung der Immissionsbelastung während der Bauphase wurden die in A 3.3 genannten Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Sie finden ihre rechtliche Grundlage in Art 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG erfasst auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (Beschluss vom 27. Januar 1988 – BVerwG 4 B 7.88).

Laut den Planunterlagen (Unterlage 1T) sind die o.g. geräuschintensivsten Bauarbeiten wie die Arbeiten zur Herstellung der Stahlverbundüberbauten und des Verschiebs der neuen Brücke zwar auch nachts und an den Wochenenden geplant. Sie sind jedoch nur von kurzer Dauer (ca. 12 Wochen). Für die Abbrucharbeiten der Brücke und der Rampen sind jeweils nur wenige Tage angesetzt. Daher sind passive Schallschutzmaßnahmen baulicher Art wie beispielsweise der Austausch vorhandener Fenster durch Bauteile mit höherwertiger Schalldämmung ggf. in Verbindung mit dem Einbau von Lüftungsanlagen, um das Öffnen der Fenster zu vermeiden, nicht verhältnismäßig. Da die Beeinträchtigungen durch den Baulärm nur vorübergehend sind, ist die Überschreitung der Richtwerte nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zumutbar.

Hinsichtlich der Bewertung der durch die Baustelle resultierenden Erschütterungs- immissionen wurden exemplarisch die Gebäude Bernecker Straße Hs.Nr. 65 und 81 untersucht. Als erschütterungsintensivste Baumaßnahmen gibt die Vorhabenträgerin Abbruch- und Verdichtungsarbeiten an. An beiden Immissionsorten können die Anforderungen der DIN 4150 – 2 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) nachts nicht eingehalten werden. Da die Anforderungen der DIN 4150 nicht eingehalten werden können, wurden die unter A 3.3 genannten Schutzauflagen festgesetzt, um die Beeinträchtigungen durch Erschütterungen während der Bauphase zu minimieren.

Sofern nächtliche Arbeiten im Bereich von Gebäuden mit Wohnraum oder wohnraumähnlichen Nutzungen nicht vermieden werden können, bietet die Vorhabenträgerin den Nutzern dieser Gebäude Entschädigung an.

Das Sachgebiet 50 – Technischer Umweltschutz – der Regierung von Oberfranken hat die von der Vorhabenträgerin vorgeschlagenen Schutzmaßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Geräusch- und Erschütterungsimmissionen geprüft und ergänzt.

3.4.4.3.1 Behandlung von Einwendungen zu Verkehrs- und Baulärm

3.4.4.3.1.1 Einwender P1

Die Einwendungen beziehen sich auf die Themen Verkehrslärmschutz, Immissionen während der Bauphase und die Umleitungsstrecken. Sie werden zusammengefasst im Folgenden behandelt.

Der Einwender fordert, dass die lärmreduzierende Wirkung der lärmindernden Bauteile an den Übergangskonstruktionen zwischen den Fahrbahntafeln und den Widerlagern dauerhaft zu gewährleisten und dem jeweils zukünftigen Stand der Technik anzupassen sei. Gleiches gelte für die Wahl des Fahrbahnbelags, der spätestens bei den regelmäßigen Unterhaltungszyklen nach dem dann geltenden Stand der Technik zu realisieren sei. Die Vorhabenträgerin solle die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 bzw. 60 km/h durch stationäre Blitzanlagen sicherstellen. Weiter fordert der Einwendungsführer die Überprüfung der Wahl des Brückenabbruchs (konventioneller Abbruch oder Sprengung) bezüglich Dauer der Arbeiten und der Auswirkungen der Erschütterungen auf die Anwohner und die angrenzenden Gebäude. Darüber hinaus müsse der Schleichverkehr im untergeordneten Straßennetz durch geeignete Maßnahmen ausgeschlossen werden.

Die von der Vorhabenträgerin gewählten lärmarmen Übergangskonstruktionen behalten aufgrund ihrer technischen Ausbildung die lärmreduzierende Wirkung während ihrer Nutzungszeit. Der für die lärmtechnischen Berechnungen angesetzte lärmmindernde Fahrbahnbelag (Asphaltbeton) mit dem Korrekturwert für die Straßenoberfläche D_{Stro} von 0 dB(A) hat diese Eigenschaft für die ganze Liegezeit. Gegenteiliges ist der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt.

Es ist nicht zu erkennen, dass beim Neubau der Hochbrücke wie auch bei späteren notwendigen Sanierungsmaßnahmen Baustoffe verwendet werden sollen, die nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Aus der Tatsache, dass für den Bau moderne Materialien unter Verwendung neuer Straßenbautechnik verwendet werden, kann jedoch keine Verpflichtung für die Vorhabenträgerin abgeleitet werden, bei jeder Aktualisierung des Stands der Technik umfassende Sanierungsmaßnahmen an der Brücke vornehmen zu müssen, zumal die Unterhaltungslast für den Straßenbelag nicht bei der Vorhabenträgerin liegt.

Grundlage für die Berechnung des Beurteilungspegels für den Ersatzneubau ist die 16. BImSchV in der Fassung der 1. ÄndV vom 18.12.2014, in der in § 6 Nr. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 BImSchV geregelt ist, dass die Berechnung des Beurteilungspegels nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90", erfolgt, wenn der Antrag auf Planfeststellung vor dem 01.03.2021 eingegangen ist. Dies im vorliegenden Verfahren der Fall. Der Antrag auf Planfeststellung für die vorliegende Baumaßnahme ist am 26.11.2019 bei der Regierung von Oberfranken eingegangen. Es gibt keine Verpflichtung für die Vorhabenträgerin, bei der Erstellung der Antragsunterlagen eine Rechtslage anzuwenden, die zwar schon angekündigt ist, tatsächlich aber erst 15 Monate nach Antragstellung Wirkung entfaltet und die Übergangsvorschrift eine Anwendung der im vorliegenden Verfahren zugrundgelegten Berechnungsgrundlage (RLS-90) ausdrücklich zulässt.

Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen i.S.v. § 41 Abs. 1 BImSchG, auf die die Lärmbetroffenen Anspruch haben. Verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen nur als Übergangslösungen dienen, bis ein baulicher dauerhafter Lärmschutz realisiert ist. Lösungen mittels einer Geschwindigkeitsbeschränkung sind daher nachrangig und subsidiär; planerische und bauliche Maßnahmen haben Vorrang. Wie unter C 3.4.4.1.2 ausgeführt, ergibt sich nur an dem Gebäude Bernecker Str. 65 EG eine wesentliche Lärmzunahme, die jedoch unterhalb der Grenzwerte liegt. Es besteht daher an keinem Ort Anspruch auf Lärmschutz. Insofern wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen nicht gerechtfertigt.

Die Vorhabenträgerin hat zur Beurteilung des zu erwartenden Baulärms eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (vgl. C 3.4.4.3). Dabei wurden die voraussichtlich lärmintensivsten Bautätigkeiten im Tag- und Nachtzeitraum betrachtet. Zur Minderung der baubedingten Immissionen sind der Vorhabenträgerin in Teil A Ziffer 3.3 dieses Beschlusses Nebenbestimmungen auferlegt worden, um unzumutbare Beeinträchtigungen der Allgemeinheit und der Nachbarschaft infolge des Baubetriebes zu vermeiden.

Bei der Wahl des Abbruchvorganges der Brücke hat sich die Vorhabenträgerin zugunsten eines konventionellen Abbruchs gegen eine Sprengung entschieden. Die Vorhabenträgerin begründet ihre Entscheidung damit, dass bei einem Sprengabbruch umfangreiche Vormaßnahmen notwendig sind und weiträumige Sicherheitsabstände zur Bestandsbebauung eingehalten werden müssen. Aufgrund der dicht angrenzenden Bebauung sind die Sicherheitsabstände in Teilbereichen nicht vorhanden. Diese Entscheidung ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Für das Anwesen des Einwenders sichert die Vorhabenträgerin umfangreiche Beweissicherungsmaßnahmen zu Beginn und zum Ende der Baumaßnahme mit Veränderungsfeststellung über ein Sachverständigenbüro und entsprechende Schadensregulierung durch Schadensbeseitigung oder Schadensersatzzahlungen zu.

Zur Vermeidung des Schleichverkehrs beabsichtigt die Vorhabenträgerin Abstimmungsgespräche mit der Stadt Bayreuth, der Polizei und den Anwohnern des Riedelsberger Weges.

Die Einwendungen werden insgesamt zurückgewiesen.

3.4.4.3.1.2 Einwender P8

Der Einwender bemängelt die schalltechnischen Untersuchungen zum Verkehrslärmschutz. Im Gutachten (Unterlage 17.1) sei die Lärmbelastung nur aufgrund der Verkehrsbelastung bestimmt worden. Unberücksichtigt bleibe dabei der tatsächliche Lärm beispielsweise durch überlaute Auspuffanlagen und bestimmte Motorradtypen. Ebenso sei die eine Lärmverteilung auf die angrenzende Wohnbebauung begünstigende Bauwerkshöhe bei den Berechnungen nicht berücksichtigt worden. Der Einwender fordert Lärmschutz an den Fahrbahnseiten und in der Mitte der Fahrbahnen sowie einen schallschluckenden Fahrbahnbelag. Der Ersatzneubau der Hochbrücke vernachlässige die Belange der Anwohner zugunsten der Gestaltung und des Verkehrsflusses.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage der 16. BImSchV i. V. m. der RLS-90 erstellt. Zu den Parametern für die Berechnung zählen die durchschnittliche Verkehrsbelastung, der Lkw-Anteil, die Fahrgeschwindigkeit, die Längsneigung und die Straßenoberflächen. Zusätzlich fließen in die Berechnung auch alle baulichen und topografischen Randbedingungen wie die Lage der Fahrbahnen zu den Immissionsorten, das Gelände, Abschirmungen und Reflexionen sowie die Windrichtung von der Lärmquelle zu den Immissionsorten mit ein. Dabei wird der Jahresmittelwert für den Tages- und Nachtzeitraum betrachtet ($6^{00} - 22^{00}/22^{00} - 6^{00}$). Lärmimmissionen aus überdurchschnittlicher Verkehrsbelastung, individuell manipulierten Kraftfahrzeugen oder unangemessener Fahrweise können in den Berechnungsverfahren nicht erfasst werden.

Es wurde nur im Gewerbegebiet liegenden Anwesen Bernecker Straße 65 im Erdgeschoss eine Erhöhung des Beurteilungspegels um (aufgerundet) 3 dB (A) berechnet. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV wurde hier jedoch nicht überschritten und deshalb besteht – wie an den anderen Immissionsorten mit einer geringeren Erhöhung des Beurteilungspegels - kein Anspruch auf Schallschutz.

Eine Lärminderung durch einen Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert für Straßenoberflächen, die über die des Referenzbelags hinausgeht, wurde bei der vorliegenden Planung nicht in Ansatz gebracht. Da die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Planungsabschnitt 60 km/h beträgt, wurde für die Fahrbahnen der Straßenbelag Gussasphalt, Asphaltbeton bzw. Splittmastix ($D_{StrO} = 0 \text{ dB(A)}$) angesetzt.

Für den Ersatzneubau der Hochbrücke war aufgrund verschiedener Zwangspunkte (angrenzende Wohn- und Gewerbebebauung, angebundene Fahrbahnen, unterquerende Straßen und die Bahnlinie) nur eine bestandsnahe Planung möglich.

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

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

3.4.4.4 Lärmbelastung durch die Umleitungsstrecke

3.4.4.4.1 Verkehrsführung

Der Rück- und Neubau der Brücke erfolgt in zwei Bauabschnitten mit einer Gesamtbauzeit von ca. vier Jahren.

Dabei wird der Verkehr auf der BAB A9 im Wesentlichen aufrechterhalten. Für den Abbruch der Brücken muss die BAB A9 jeweils voll gesperrt werden (z.B. über ein Wochenende). Dabei erfolgt die Verkehrsumleitung weiträumig über die Bundesautobahnen A9, A93 und A73/A70, so dass bei den Vollsperrungen nur der lokale Verkehr über die Bedarfsumleitungen geführt werden muss.

Im nachgeordneten Straßennetz wird der Verkehr während der gesamten Bauzeit stadtauswärts immer auf der Hauptbrücke oder auf den Rampen der Brücke geführt. Nur stadteinwärts werden die Fahrzeuge ab dem Großen Kreisverkehr auf Umleitungsstrecken geführt. Zu den Einzelheiten der Verkehrsführung wird auf die ausliegenden Planunterlagen, insb. auf Nr. 9.2 des Erläuterungsberichts (Planunterlage Nr. 1T) und auf die luftbildliche Darstellung in Planunterlage Nr. 16 Blatt Nrn. 3 bis 8 (Umleitungspläne) verwiesen.

Zur Entlastung des Stadtgebietes Bayreuth sollen die Verkehrsteilnehmer aus dem nordöstlich gelegenen Fichtelgebirge, die über die St2181 Bayreuth- Fichtelberg nach Bayreuth zufahren, über die Sperrung der Hochbrücke stadteinwärts frühzeitig informiert werden. Hierzu ist eine entsprechende Beschilderung als Empfehlung geplant, welche die Verkehrsteilnehmer aus Richtung Fichtelgebirge mit Ziel Südstadt Bayreuth ab Fichtelberg via Kemnath/B22 und ab Weidenberg über Seybothenreuth/B22 zur AS Bayreuth Süd führt.

Während des Hauptbauabschnitts 2 ist für die Dauer der Abbrucharbeiten und der Herstellung der Unterbauten im Bereich der Sophian-Kolb-Straße und Ausfahrtsrampe der BAB A9 die AS Bayreuth-Nord in Fahrtrichtung Nürnberg teilgesperrt. Das Ausfahren aus Berlin kommend über die AS Bayreuth-Nord ist in diesem Zeitraum nicht möglich. Den abfahrenden Verkehrsteilnehmern wird durch entsprechende Beschilderung an der BAB A9, aus Fahrtrichtung Berlin kommend, empfohlen, an der AS Bindlacher Berg abzufahren. Durch Fortführung der Beschilderung im untergeordneten Straßennetz werden diese Kraftfahrer über die Kreisstraße BT 46 und die Staatsstraße 2460 bis zum südlichen Ortsrand der Gemeinde Bindlach geführt. Vom dortigen Kreisverkehrsplatz wird der Verkehr über die Leuschnitzstraße nach Westen über das Überführungsbauwerk der BAB A9 via

St.-Georgen-Straße in die Weiherstraße geleitet. Zum weiteren Verlauf der Umleitungsstrecke stadteinwärts wird auf die Planunterlagen, insb. auf Nr. 9.2.3 des Erläuterungsberichts und den Umleitungsplan Unterlage 16 Blatt Nr. 5 verwiesen.

3.4.4.4.2 Verkehrslärm durch die Umleitungsstrecken

Während der Bauphase sind auf der Hochbrücke Teil- und Vollsperrungen der stadteinwärts gerichteten Verkehrsverbindungen und damit Umleitungsstrecken notwendig.

Die Berechnung des Beurteilungspegels erfolgte nach den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90" auf Basis des Verkehrsentwicklungsplans 2005 der Stadt Bayreuth und Verkehrszählungen aus den Jahren 2017 und 2019. Für die Berechnung wurde die Verkehrslärmsituation ohne Umleitungsverkehr zugrunde gelegt und anschließend mit dem prognostizierten Umleitungsverkehr beaufschlagt. Die Berechnung des Beurteilungspegels wurde für Anwesen berechnet, die unmittelbar an der Umleitungsstrecke liegen. Zur Überprüfung der Beurteilungspegel wurde die Wahrnehmbarkeitsschwelle für das menschliche Gehör mit einer Veränderung von 3 dB(A) herangezogen.

Zusammenfassend führen die Untersuchungen zum Verkehrslärm entlang der Umleitungsstrecken zu dem Ergebnis, dass zwar bei fünf Anwesen eine wahrnehmbare Verkehrslärmerhöhung von 3 dB (A) vorliegt, aber nur bei zwei Anwesen auch eine Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte. Dabei existieren diese Erhöhungen bzw. Überschreitungen bereits vor der geplanten Umleitung bzw. sind diese nur temporärer Natur und müssen deshalb hingenommen werden. Ein Entschädigungsanspruch entsteht in keinem Fall. Die Neuregelung des § 14 Abs. 6 FStrG ändert an der Entscheidung über den Entschädigungsanspruch nichts, da die maßgeblichen Umleitungsstrecken höchstens für zwei Jahre bestehen.

Das Sachgebiet 50 – Technischer Umweltschutz – der Regierung von Oberfranken hat die Unterlagen überprüft und bestätigt.

3.4.4.4.3 Behandlung der Einwendungen bzgl. der Umleitungsstrecke

3.4.4.4.3.1 Einwender P2

Der Einwender fordert, die Zufahrten nach Laineck von der St2181 bei Döhlau und am Kreisverkehr "Allersdorfer Kreisel" zu sperren bzw. nur noch für den Anliegerverkehr freizugeben und für die Warmensteinacher Straße bauzeitlich ein Parkverbot auszusprechen. Weiterhin sollten die Ampelschaltungen an der Bernecker Straße zur Albrecht-Dürer-Straße sowie an der Weiherstraße zur Bindlacher Allee an das steigende Verkehrsaufkommen während der Bauphasen angepasst werden. Zusätzlich schlägt der Einwender eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h für die St2163 bei Allersdorf vor, damit das Ausfahren von "Im Esbach" gefahrlos möglich ist.

Wie im Erläuterungsbericht unter Nr. 9.2.3 beschrieben wird, ist wegen mangelnder Leistungsfähigkeit keine Verkehrsführung über die Bernecker und die Warmensteinacher Straße geplant. Die Vorhabenträgerin hat zugesichert, im Rahmen von Abstimmungsgesprächen zur Detailplanung der Umleitungsstreckenbeschilderung mit der Stadt Bayreuth, der Polizei und den Anliegern der Warmensteinacher Straße festzulegen, wie der Umgehungsverkehr von Döhlau und vom Allersdorfer Kreisel kommend unterbunden werden kann, ohne den Anlieger-, Liefer- und Linienverkehrs und die Rettungsdienste zu beeinträchtigen. Auch ein Parkverbot in der Warmensteinacher Straße könne hier besprochen werden.

In weiteren Abstimmungsgesprächen wird zusammen mit dem Staatlichen Bauamt, der Stadt Bayreuth und der Polizei festgelegt, wie die Einmündung von der St2163 Goldkronach in die Ortsstraße "Im Esbach" an die Gegebenheiten angepasst wird.

Für die Lichtzeichenanlagen entlang der B2 im Bereich der Bernecker und Königsberger Straße und entlang der Bindlacher Allee bis in die Weiher Straße wurde eine Leistungsfähigkeitsberechnung durchgeführt. Die Schaltzeiten der Lichtzeichenanlage werden entsprechend den Bau- und Verkehrsphasen laufend überwacht und angepasst. Die Lichtzeichenanlage in der Weiherstraße wird wieder in Betrieb genommen.

Den Einwendungen wurde durch die Zusicherungen der Vorhabenträgerin Rechnung getragen.

3.4.4.4.3.2 Einwenderin P3

Die Einwenderin befürchtet aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Weiherstraße im Rahmen der Umleitungsstrecke Probleme für die Zu- und Abfahrt zu bzw. von ihrem Grundstück. Sie fordert daher ein Park- und Halteverbot entlang der Weiherstraße, die Einrichtung einer Linksabbiegerspur zum Grundstück und die Anpassung der Lichtsignalanlagen an die veränderte Verkehrssituation.

Die Vorhabenträgerin sichert Abstimmungsgespräche zu, in denen ein Kompromiss zwischen Leistungsfähigkeit der Umleitung und einer vernünftigen Andienung der einzelnen Grundstücke erzielt werden soll. Die gemeinsam getroffenen Regelungen zu Halteverboten, Änderung der Lichtsignalschaltungen etc. sollen während der gesamten Bauzeit ständig an etwaige Änderungen im Verkehrsfluss angepasst werden.

Die Lichtsignalanlage im Knotenpunkt Diesel-, Otto- und Weiherstraße wird entsprechend der Verkehrsmenge entlang der Weiherstraße laufend überprüft und angepasst. Durch eine flexible Steuerung wird sichergestellt, dass auch aus den Seitenstraßen ein Queren oder Einbiegen möglich ist, ohne dass größere Rückstauungen entstehen. Ebenso wird sichergestellt, dass auch eine rückwärtige Andienung des Grundstückes über den Knotenpunkt möglich ist.

Auf der Weiherstraße wurde bereits in beiden Fahrrichtungen ein durchgehendes Halteverbot angeordnet.

Den Einwendungen wurde durch die Zusicherungen der Vorhabenträgerin Rechnung getragen.

3.4.4.5 Abwägung hinsichtlich des Immissionsschutzes

Aufgrund der vorangegangenen Ausführungen lässt sich insgesamt festhalten, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissionsschutz ausgewogen erscheint. Es ist nicht zu verkennen, dass den Belangen des Lärmschutzes am Bauort und an den Umleitungsstrecken sowie der Vermeidung von Schadstoffbelastungen ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Dabei sind auch solche Auswirkungen auf vom Straßenbau betroffene Gebiete zu berücksichtigen, die nicht mit einer Überschreitung bestehender Grenz- bzw. Orientierungswerte verbunden sind. Angesichts der vorangegangenen Ausführungen und der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen sowie angesichts der bestehenden Vorbelastung durch Verkehrsflächen, Industrie- und Gewerbeflächen überwiegen die für das Vorhaben sprechenden Belange.

3.4.5 Bodenschutz, Altlasten

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage sind nach BBodSchG nicht unzulässig. Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens, als Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG, rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Das Planungsgebiet ist geprägt durch Verkehrsflächen und durch Industrie- und Gewerbeflächen. Die Fläche zwischen dem Kreisverkehr der AS Bayreuth-Nord und der Hochbrücke ist intensiv genutztes Ackerland. Der Ersatzneubau der Brücke wird an gleicher Stelle geplant. Die Beeinträchtigung von zusätzlichen Flächen ist mit einer Netto-Neuversiegelung von ca. 0,36 ha als nicht erheblich einzustufen.

Die Stadt Bayreuth und das Wasserwirtschaftsamt Hof haben in unmittelbarer Nähe der Hochbrücke vier Altlastenstandorte mitgeteilt, bei denen teilweise eine aktive Sanierung erfolgt. Die im Erläuterungsbericht – Unterlage 1 – genannten Altlasten- und Altlastenverdachtsflächen der Nrn. 1, 2 und 7 wurden durch die Überarbeitung der Planunterlagen im Erläuterungsbericht – Unterlage 1 T – gestrichen. Die Altlastenverdachtsflächen ABuDIS- Nrn. 46200545 und 46200548 wurden aus dem Altlastenkataster entlassen, weil sie entweder saniert oder der Verdacht anderweitig ausgeräumt werden konnte. Die Auffüllung auf der Fl.-Nr. 2661/7 (Nr. 7) wurde bisher im Altlastenkataster nicht registriert.

Im Zusammenhang mit den durchgeführten Sondierungsbohrungen wurden innerhalb der Bauwerkshinterfüllungen (Homogenbereich B1.1) Auffüllmaterial entnommen und untersucht. Im Bereich der Hauptbrücke und der Rampe 1 im Bereich des Widerlagers Innenstadt und der Rampe 2 am Widerlager zur Sophian-Kolb-Straße wurde eine Belastung mit PAK (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) festgestellt. Bei den Erdarbeiten zur Herstellung der Widerlager werden weitere Haufwerksbeprobungen erfolgen. Das belastete Erdreich wird ausgebaut und auf eine Deponie verbracht.

Die im Brückenbauwerk inklusive der Rampen verbauten Werkstoffe werden in den auffälligen Bereichen mit erhöhter Quecksilberbelastung, teerhaltigen und aluminiumkaschierten Dichtungsbahnen und PCB-belastetem Fugenmaterial von den unbedenklichen Baustoffen separiert, gesondert untersucht und je nach Schadstoffgehalt deponiert.

Dem Bodenschutz incl. der Behandlung der Altlasten wird durch die unter Teil A Ziffern 3.4 und 3.6.1 aufgeführten Auflagen Rechnung getragen.

3.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege

3.4.6.1 Naturschutzrecht und spezielles Naturschutzrecht

Das Naturschutzrecht und spezielles Naturschutzrecht stehen dem Vorhaben nach Berücksichtigung aller Umstände nicht entgegen.

Das Planungsgebiet ist geprägt durch Verkehrsflächen und Industrie- und Gewerbegebieten. Die potentielle natürliche Vegetation (vgl. Nr. 1.4.2 der Unterlage 19.1.1T) ist nicht mehr vorhanden. Vorbelastungen bestehen hinsichtlich des Landschaftsbilds und natürlicher Erholungseignung aufgrund der Lage im Siedlungsgebiet. Entsprechend sind auch Vorbelastungen in Form von Lärm, Licht und Luftschadstoffen gegeben. Gemäß der Information der Stadt Bayreuth, Amt für Umweltschutz, und des Wasserwirtschaftsamts Hof befinden sich in unmittelbare Nähe der Hochbrücke vier Altlastenstandorte, bei denen teilweise eine aktive Sanierung erfolgt.

3.4.6.2 Betroffenheit von geschützten Teilen von Natur und Landschaft, Biotopen

Vom Vorhaben sind keine Naturschutzgebiete (§ 23 BNatSchG), Nationalparke oder Nationale Naturmonumente (§ 24 BNatSchG/Art. 13 BayNatSchG), Biosphärenreservate (§ 25 BNatSchG/Art. 14 BayNatSchG), Naturparke (§ 27 BNatSchG/Art. 15 BayNatSchG), geschützte Landschaftsbestandteile (§ 29 BNatSchG), Naturdenkmale (§ 28 BNatSchG), gesetzlich geschützte Biotope (§ 30 BNatSchG/Art. 23 BayNatSchG) und Natura 2000-Gebiete (§ 32 BNatSchG/Art. 20 BayNatSchG) betroffen.

Im Planungsgebiet befinden sich folgende sonstigen Biotop ohne Schutzstatus:

BT-0105-005, 006, 007, 008; BT-0852-002; BT-0133-001: Alleen, Baumreihen, Baumgruppen

Neben den genannten Biotopen wird von der Stadt Bayreuth die Wichtigkeit hervorgehoben, den ehemals als Naturdenkmal geschützten Baumbestand entlang der Bindlacher Allee nördlich des Kreisverkehrs der AS Bayreuth-Nord zu erhalten. Hierbei wird auf die Baumschutzverordnung der Stadt Bayreuth vom 29.06.2005 verwiesen.

Der südlichste Bereich des Planungsgebietes liegt am Rand des Landschaftsschutzgebietes "Oberes Rotmaintal". Die Schutzgebietsabgrenzung wird nicht durch die technische Planung berührt. Die Entwässerungsleitung zum Roten Main verläuft jedoch teilweise im Landschaftsschutzgebiet.

3.4.6.3 Allgemeiner Artenschutz

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

Nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ist es insbesondere verboten, Bäume in bestimmter Lage, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden, zu beseitigen oder auf den Stock zu setzen mit Ausnahme schonender Form- und Pflegeschnitte zur Beseitigung des Zuwachses der Pflanzen oder zur Gesunderhaltung von Bäumen. 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. Zudem lägen die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1 S. 1 BNatSchG vor.

3.4.6.4 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, wildlebenden 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 Verordnung (EG) 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 billigend in Kauf genommen werden, „absichtliche Tötungen“ i. S. d. Art. 12 Abs. 1 lit. A FFH-RL (BVerwG, Beschluss vom 14.07.2011, Az. 9 A 12.10).

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wildlebende 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 Verordnung (EG) Nr. 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 wildlebender Tiere besonders geschützter Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wildlebende 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 i. S. v. § 18 Abs. 2 S. 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 billigenden Inkaufnehmens von Tötungen erfasst (EuGH vom 18.05.2006 RS. C-221/04).

In diesem sog. „Freiberg-Urteil“ des BVerwG wurde der Anwendungsbereich und damit die Annahme eines Tötungsverbot 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 19.1.3 (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, G und A) von Gefährdungen für nach den einschlägigen Regelungen geschützte Tier- und Pflanzenarten. 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, Rn. 20; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07, juris Rn. 31).

Die Untere Naturschutzbehörde konnte zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Dahingehende Einwendungen sind nicht eingegangen.

Die Höhere Naturschutzbehörde äußerte in ihrer Stellungnahme vom 20.07.2020, Az. 51-8681, Einverständnis mit der saP.

Im Rahmen einer Freiland erfassung von potentiell durch das Bauvorhaben betroffenen, gemeinschaftsrechtlich streng geschützten Arten wurden das Vorkommen von FFH-Pflanzenarten des Anhang IV b) geprüft. Im Untersuchungsraum wurden keine entsprechenden Pflanzenarten festgestellt, weshalb die Prüfung einer vorhabenbedingten Betroffenheit entfällt.

Im Bereich des Bauanfangs, an der Einmündung Bernecker Straße, ist eine bauzeitliche Inanspruchnahme ökologisch sensibler Bereiche (Baumbestand alter Ausprägung) erforderlich. Um Eingriffe in die direkt angrenzenden Gehölze zu vermeiden bzw. das Baufeld auf ein Maß von max. 2 m einzuschränken, wird an dieser Stelle Errichtung eines Biotopschutzzaunes vorgesehen (V2).

Von den FFH-Tierarten des Anhangs IV a) wurden aus den Gruppen Säugetiere (Biber, potenziell vorkommende Fledermausarten), Reptilien (Zauneidechse), Amphibien (Gelbbauchunke, Nördlicher Kammmolch, Knoblauchkröte, Kreuzkröte, Europäischer Laubfrosch), Libellen (Grüne Flußjungfer), Käfer (Eremit), Tagfalter (Thymian-Ameisenbläuling, Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling), und „Europäische Vogelarten“ (Dorngrasmücke, Goldammer, Klappergrasmücke) überprüft. Festgestellt wurden Vorkommen der Großen und Kleinen Bartfledermaus und der Zwergfledermaus sowie der "Europäischen Vogelarten", deren Betroffenheiten im Hinblick auf die Vorhabenwirkungen hinsichtlich der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs.5 des BNatSchG näher zu prüfen waren. Für Fledermäuse eignet sich der Untersuchungsraum aufgrund seiner Ausstattung nur geringfügig. Es wurden keine Fledermausquartiere festgestellt. Eine Störung während der Fortpflanzungs-, Aufzucht- und Überwinterungszeit tritt vorhabenbedingt nicht auf. Die Flugrouten werden – auch bzgl. der Nachtbaustellen – nicht beeinträchtigt. Es besteht kein betriebsbedingtes Tötungsrisiko.

Im Zuge der Bestandsaufnahmen wurden 29 Vogelarten nachgewiesen, wobei es sich bei 26 Arten um sogenannte „Allerweltsarten“ handelt, bei denen regelmäßig davon auszugehen ist, dass durch das Vorhaben keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen erfolgt. Betriebsbedingt sind durch den Ersatzneubau der Hochbrücke keine Verluste wertgebender Arten zu erwarten. Die Vögel haben sich an die bestehenden Vorbelastungen in städtischer Lage angepasst. Baubedingt kommt es zu Verlusten von Gehölzbeständen entlang der Verkehrswege, in denen die geschützten Vogelarten Dorngrasmücke, Goldammer und Klappergrasmücke brüten. Für die Vorkommen der "Europäischen Vogelarten" wird eine Vermeidungsmaßnahme (V3) vorgeschlagen, die Holzungsarbeiten und das Entfernen von potentiellen Nistmöglichkeiten für europarechtlich geschützte Vogelarten außerhalb der Vogelbrutzeit vorsieht.

Aufgrund fehlender natürlicher Gewässer entfällt die Betroffenheit von Bibern, Amphibien und Libellen.

3.4.6.5 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 S. 1 und Abs. 2 S. 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 S. 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 neugestaltet 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 neugestaltet 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 Verwal-

tungskosten. 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.

3.4.6.6 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 auf die Planunterlage 19.1.1T verwiesen.

Unter Bezugnahme auf die Ausführungen unter C 3.4.2.1 ist festzustellen, dass ein Beibehalten des bestehenden Bauwerks bzw. die Sanierung und Ertüchtigung der Hochbrücke (sog. Null-Variante) ausscheidet, da das zentrale Planungsziel eines verkehrssicheren Brückenbaus im Rahmen der Nullvariante nicht realisiert werden kann.

Bei der Ausarbeitung der Detailplanung für die planfestgestellte Linienführung hat die Vorhabenträgerin auf eine möglichst konfliktarme Verwirklichung der planerischen Aufgabenstellung geachtet. Unter Bezugnahme auf die Ausführungen unter C 3.4.6.5 und 3.4.6.6 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.

3.4.6.7 Beschreibung des Eingriffs

Die Trassierung der B 2 wird im Zuge des Ersatzneubaus der Hauptbrücke und der vier Rampen aufgrund der geometrischen Randbedingungen und der genannten Zwangspunkte weitgehend beibehalten.

Ziel der Entwurfsbearbeitung war es, ein Brückenbauwerk mit ausgewogenen Proportionen zwischen Stützweite und Bauhöhe sowie zwischen stützenden und unterstützenden Bauteilen zu erhalten. Es wurde eine bestandsnahe Erneuerung verfolgt, um die Auswirkungen auf Natur und Landschaft möglichst gering zu halten.

3.4.6.8 Vermeidungsmaßnahmen

Es sind nachfolgende Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen:

1V: Umweltschonendes Baukonzept/Baubegleitung

2V: Biotopschutzzäune bzw. Einzelbaumschutz (Vermeidung des Eingriffs in direkt angrenzende Gehölzbestände bzw. Minimierung des Baufeldes auf max. 2 m am Bauanfang (Einmündung Bernecker Straße))

3V: Allgemeine Vermeidungsmaßnahmen für die Avifauna (zeitliche Beschränkung von Rodungen und Baufeldfreimachung im gesamten Baufeld)

4V: insektenfreundliches Beleuchtungskonzept am Brückenbauwerk mit naturschutzfachlichen Empfehlungen

3.4.6.9 Ausgleichsmaßnahmen

Vorhabenbedingte, unvermeidbare Beeinträchtigungen muss der Vorhabenträger durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgleichen oder ersetzen (= A/E-Maßnahmen), § 15 Abs. 2 S. 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 9.3 tabellarisch den zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt. Nach den Berechnungen der Vorhabenträgerin ergibt sich ein Kompensationsüberschuss von 9.177 Wertpunkten die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen. Dieser wird zum Ausgleich für weitere Vorhaben/Maßnahmen eingesetzt. Ein Ausgleichsdefizit i. S. d. § 15 BNatSchG verbleibt damit nicht. Das A/E-Konzept wurde vom Sachgebiet 51 der Regierung von Oberfranken geprüft und das Einverständnis erteilt. Teil A Ziffer 3.5 dieses Beschlusses beinhaltet konkretisierende Nebenbestimmungen. Insbesondere hat der Vorhabenträger, um eine rasche Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen zu gewährleisten, nach Teil A Ziffer 3.5.6 die erforderlichen A/E-Flächen spätestens ein Jahr nach Verkehrsfreigabe baulich fertig zu stellen.

Es sind nachfolgende Maßnahmen vorgesehen.

5A: Aufwertung der Feuchtfläche Roter Main durch Seigen, Vernässung, Extensivierung, Rörichtgürtel)

6A: Schaffung einer Trockenfläche bei Oberkonnersreuth (Extensivierung, ggf. Beweidung)

7A: Erweiterung Tierfriedhof (Anpflanzung Heckenstrukturen, Extensivierung)

Für weitere Einzelheiten wird auf die Planunterlage 9.2T verwiesen.

Die Flächen sind im Detail noch mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen (A 3.5.5).

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.

3.4.6.10 Gestaltungsmaßnahmen

Vorgesehen sind zuletzt nachfolgende Gestaltungsmaßnahmen:

8G: Nebenflächengestaltung im Trassenbereich (Landschaftsrasenansaat extensiv/intensiv, Strauchpflanzung)

9G: Gehölzpflanzungen, auch die Erforderlichkeit von Ersatzpflanzungen nach der Baumschutzverordnung der Stadt Bayreuth wurde als Maßnahme aufgenommen, wobei derzeit der genaue Umfang an erforderlichen Ersatzpflanzungen nicht ermittelt werden kann.

Für weitere Einzelheiten wird auf die Planunterlage 9.2T verwiesen.

3.4.6.11 Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen naturschutzrechtlichen Entscheidungen z. B. für das Errichten von baulichen Anlagen oder für das Verlegen von Rohrleitungen im Landschaftsschutzgebiet 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 Eingriffen in Natur und Landschaft steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes in Einklang.

Das Landschaftsschutzgebiet "Oberes Rotmaintal" wird durch die technische Planung nicht berührt. Allerdings verläuft die Entwässerungsleitung zum Roten Main zum Teil im Landschaftsschutzgebiet.

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt die Erlaubnis nach § 5 Verordnung der Stadt Bayreuth über das Landschaftsschutzgebiet "Oberes Rotmaintal" im Gebiet der Stadt Bayreuth und des Landkreises Bayreuth vom 10. Februar 1983 für die Verlegung der Entwässerungsleitung zum Roten Main. Die naturschutzrechtliche Erlaubnis wird im Benehmen mit der Stadt Bayreuth erteilt (§ 17 Abs. 1 BNatSchG).

3.4.6.12 Ergebnis der Prüfung der Prüfung des Naturschutzes

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten, § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG. Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit nach § 17 Abs. 1 S. 4 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 Vorhaben muss nicht wegen der im Umweltschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für den Ersatzneubau der Hochbrücke 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, Rn. 20).

Der LBP (Planunterlage 19.1.1T) 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 9.2T, 9.3T und 19.1.1T, Punkt 6 beschrieben.

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

3.4.7 Klimaschutz

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen ihrer Entscheidung den Zweck des Klimaschutzgesetzes (KSG) und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele gemäß § 13 KSG zu berücksichtigen. Zweck des Klimaschutzgesetzes ist gemäß § 1 S. 1 KSG, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Die zur Erfüllung dieses Zweckes festgesetzten Ziele werden in den §§ 3 ff. KSG aufgeführt. „Berücksichtigung“ bedeutet, dass der Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgesetzten Ziele im Planfeststellungsbeschluss in die Erwägungen einzubeziehen sind (BT-Drs. 19/14337, S. 36). In der Gesetzesbegründung zum KSG wird eine Parallele zum Baugesetzbuch (BauGB) gezogen: Im „[...] Baugesetzbuch wird der Klimaschutz bereits ausdrücklich als zu berücksichtigendes öffentliches Interesse aufgeführt, in anderen Ge-

setzen ist dies jedoch bisher nicht der Fall. Diese Regelungslücke wird durch Absatz 1 querschnittsartig geschlossen.“ Dort wird der Klimaschutz u.a. in § 1a Abs. 5 BauGB aufgeführt. Die Klimaschutzklausel wird hier als bloßes Abwägungsmaterial und keinesfalls als sog. Optimierungsgebot verstanden, das dem Klimaschutz eine Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumen würde. Dies muss auch für das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG gelten. Das Berücksichtigungsgebot führt nicht zwingend zur Durchsetzung als übergeordneter Belang, denn es verlangt seinem Wesen nach eben nur die Berücksichtigung, nicht die Beachtung (Scharlau et al., Das Bundesklimaschutzgesetz, NVwZ 2020, 1, 6). Für eine ordnungsgemäße Berücksichtigung sind die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzgesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen (BT-Drs. 19/14337, S 36). Die Entscheidung ist unter Berücksichtigung der nationalen Klimaschutzziele (§ 3 KSG) und Abwägung mit den anderen öffentlichen und privaten Belangen zu treffen. Der Straßenkörper als solcher stößt kein CO₂-Ä) aus. Beim Betrieb des auf der Straße abgewickelten Verkehrs ist zu differenzieren: Betriebsbedingt wird auf der Straße zwar Fahrzeugverkehr abgewickelt, auch solcher, der durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe Treibhausgase (THG) ausstößt. Dieser Ausstoß ist jedoch grundsätzlich den emittierenden Fahrzeugen zuzuordnen und nicht der baulichen Anlage „Straße“. Auch setzt die Straße selbst dann, wenn mit einer Fahrtenmehrung durch die Baumaßnahme zu rechnen wäre, nicht die Ursache für den Verkehr, sondern wickelt ihn nur ab. Sie befriedigt lediglich einen bereits bestehenden Bedarf, der – die entscheidungsgegenständliche Straße hinweggedacht – auf anderen Straßen abgewickelt würde. Lediglich beim Bau der Straße fallen unmittelbar zurechenbare CO₂-Emissionen an. Keine Anrechnung kann für die Herstellung der für einen Straßenbau verwendeten Baumaterialien erfolgen, da diese bereits den Produktionsanlagen zuzurechnen ist (BVerwG, Beschluss v. 18.02.2021, Az. 4 B 25/20 und OVG Berlin-Brandenburg, Urteil v. 12.03.2020, Az. OVG 11 A 7.18) und ein doppelter Ansatz insofern nicht sachgerecht wäre. Hingegen ist der Betrieb der Baumaschinen direkt zuordenbar. Darüber hinaus bleibt als möglicher klimarelevanter Faktor auch die Fläche zu betrachten, die durch das Vorhaben zusätzlich überbaut wird. Dort können Temperaturanstiege nicht mehr durch die Vegetation abgemildert werden und die Fläche, auf der CO₂ gespeichert werden kann, geht verloren.

Beim hier planfestgestellten Vorhaben kommt es zur anlagebedingten Neuversiegelung von Boden durch die Überbauung mit nicht wiederbegrüntem Flächen wie Fahrstreifen, Banketten und befestigten Wegen in Höhe von ca. 0,36 ha. Für die Quantifizierung und Berechnung des THG-Ausstoßes des Bauvorhabens und die anzusetzenden Werte für die verlorengelassene Speicherkapazität des Bodens durch die zusätzliche Flächenversiegelung unter den oben dargestellten Gesichtspunkten fehlen derzeit noch (unter-)gesetzliche Grundlagen, Richtlinien, wissenschaftliche Standards und anerkannte Methoden. Die Auseinandersetzung mit der Frage, in welchem Licht die THG-Emissionen und die Einbußen an CO₂-Speichern zu sehen sind und die daran anschließende Abwägung erfolgt daher verbal-argumentativ. Hier bleibt die Linienführung im Vergleich zum Bestand erhalten und weist nur ein unbedingt zur Zielerreichung notwendiges Maß an Neubaufäche und Flächenneuversiegelung auf, ist damit auch in klimatischer Hinsicht (Minimierung

der Bauaktivitäten, Optimierung der Nettoneuversiegelung, Wahl der Trassenführung) bereits optimiert. Die Effekte des Verlusts von Kaltluftentstehungsflächen durch zusätzliche Flächenversiegelung sind für das globale Klima nicht messbar, da durch das planfestgestellte Vorhaben bereits eine Änderung der kleinklimatischen Verhältnisse und Kaltluftschneisen so gering ist, dass sie nicht feststellbar bzw. quantifizierbar ist. Durch die Ausgleichsmaßnahmen und die notwendige Bestandsorientierung des Bauvorhabens wird jedenfalls die Nettoneuversiegelung so weit wie möglich minimiert. Durch die Baumaßnahmen werden durch die Verbesserung der Lärmproblematik sowie der Verkehrssicherheit positive Effekte gegenüber dem Status Quo erreicht. Demgegenüber steht eine Nettoneuversiegelung in Höhe von ca. 0,36 ha und der THG-Ausstoß der Baumaschinen während der Bauphase.

Zudem ist anzumerken, dass die Vorhabenträgerin in ihrer Untersuchung zu den Luftschadstoffen (Unterlage 17.2) zu dem Ergebnis kam, dass im Jahr 2035 die Grenzwerte der 39. BImSchV an allen Gebäuden des Planungsbereichs eingehalten werden. Die Erhöhung der Brückenlage im Zuge des Ersatzneubaus und den damit verbundenen größeren Straßenlängsneigungen führen im nordöstlichen Rampenbereich zu einer gewissen Zunahme der Immissionen mit zum Prognosenullfall weiterhin vergleichbaren NO₂-Gesamtbelastungen. Die höheren Brückenlagen führen an den übrigen Abschnitten der Hochbrücke zu einer gewissen Abnahme der NO₂-Gesamtbelastungen. Die ermittelten Jahresmittelwerte sind bei weiterhin zum Prognosenullfall vergleichbar. Die berechnete Feinstaubbelastung zeigt nach dem Ersatzneubau vergleichbare Konzentrationen zum Bestand.

Den Untersuchungen der Vorhabenträgerin schließt sich die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich an, da diese nachvollziehbar und schlüssig sind. Damit sind im Ergebnis unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen insgesamt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima zu erwarten. Vielmehr wird durch die Maßnahmen eine Verbesserung der bestehenden Situation erreicht.

3.4.8 Belange der Stadt Bayreuth

Der Stellungnahme der Stadt Bayreuth wurde in den Schutzauflagen unter A 3.7.1 Rechnung getragen. Hinsichtlich der Themenkreise Naturschutz, Bodenschutz/Altlasten und Immissionsschutz werden die Anregungen und Sachverhalte der Stadt Bayreuth in den Auflagen unter A 3.4, 3.5 und 3.6 dieses Beschlusses berücksichtigt.

Die Stadt Bayreuth war in die Planung der Umleitungsstrecken mit eingebunden. In diesem Zusammenhang wurde mit der Vorhabenträgerin vereinbart, dass alle LZA-geregelten Knotenpunkte im Bestand oder mit neuer Verampelung während der Bauzeit entlang der Umleitungsstrecken miteinander vernetzt und über den Verkehrszentralrechner der Stadt Bayreuth gesteuert werden. Die Verkehrsströme werden während der Bauzeit ständig beobachtet. Bei Bedarf werden die Steuerzeiten der Lichtsignalanlagen nachgeregelt. Die Kosten für die umleitungsbedingte Anpassung bzw. Neueinrichtung der Lichtzeichenanlagen, deren Unterhaltung

während der Bauzeit und die Rück-Rüstung in den Urzustand nach Bauende übernimmt die Vorhabenträgerin. Die straßenverkehrsrechtlichen Belange der angepassten und neu eingerichteten Lichtzeitanlagen entlang der Umleitungsstrecken werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Durch den Ersatzneubau der Brücke muss die bestehende Straßenbeleuchtung zurückgebaut und durch eine neue, den Vorgaben des Naturschutzes unter Beachtung der Auflage unter A 3.5.2 dieses Beschlusses und der Regelungen der Nr. 502 des Regelungsverzeichnisses entsprechende Beleuchtung, ersetzt werden.

Das Beleuchtungskonzept für die Hochbrücke wird in Abstimmung mit der Stadt Bayreuth ebenfalls außerhalb des Planfeststellungsverfahrens erstellt. Die Kosten für Bau und Unterhaltung trägt nach Nr. 502 des Regelungsverzeichnisses die Autobahn GmbH des Bundes. Etwaige hiervon abweichende Regelungen zur Kostentragung werden in einer gesonderten Vereinbarung geregelt.

Die Vorhabenträgerin hat den Vorschlag der Stadt Bayreuth aufgenommen und stimmt sich mit den an den Umleitungsstrecken beteiligten Straßenbaulastträgern, dem Staatlichen Bauamt Bayreuth und dem Landkreis Bayreuth, zu Details wie der Wegweisung sowie der Terminierung von Baustellen und anderen Umleitungsempfehlungen ab.

3.4.9 Belange des Denkmalschutzes

Die denkmalschutzrechtliche Nebenbestimmung Teil A Ziffer 3.7.2 resultiert aus Art. 8 Abs. 1 BayDSchG.

Von der Maßnahme sind keine Bau- oder bekannte bzw. vermutete Bodendenkmäler betroffen. Das Risiko, bei den Bauarbeiten Bodendenkmäler oder archäologische Funde oder/und Befunde zu zerstören, wird aufgrund der Lage und der Denkmalkennntnis als sehr gering eingeschätzt. Darüber hinaus gehende Schutzauflagen waren daher nicht veranlasst.

3.4.10 Belange des Staatlichen Bauamtes

Die Knotenpunkte Christian-Ritter-von-Langheinrich-Straße/Christian-Ritter-von-Popp-Str (St 2182) und St 2163 – Im Esbach sind nicht Bestandteil der Knotenpunkt Betrachtungen zur bauzeitlichen Verkehrsführung. Das Staatliche Bauamt befürchtet, dass Ortskundige die zu erwartenden hoch belasteten Umleitungsknotenpunkte "BayWa-Kreuzung", "Milchhofbrücke", Weiherstraße durch die genannten Knotenpunkte, die außerhalb der Betrachtungen liegen, zu umgehen versuchen und diese bereits jetzt an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit sind. Das Staatliche Bauamt fordert daher, jeweils Leistungsfähigkeitsberechnungen und bauliche Kapazitätsanpassungen vorzunehmen. Die Vorhabenträgerin sicherte beide Maßnahmen in Zusammenarbeit mit dem Staatlichen Bauamt zu.

Der Stellungnahme des staatlichen Bauamtes wurde unter A 3.7.3 Rechnung getragen.

3.4.11 Belange der Fischerei

Die Maßnahme kann negative Auswirkungen auf die Ausübung der Fischerei und aquatische Lebensgemeinschaften im Roten Main haben. Im Roten Main kommen u. a. folgende Fischarten vor: Aal (RL-Fischart, gefährdet), Aitel, Äsche (RL-Fischart, gefährdet), Bachforelle, Elritze (RL-Fischart, gefährdet), Flussbarsch, Gründling, Hasel, Hecht, Karpfen, Mühlkoppe (FFH-Art, Anhang II), Nase (RL-Fischart, stark gefährdet), Rotauge, Rotfeder, Schleie, Schmerle. Ihre Lebensansprüche sind während der Umsetzung der Maßnahme zu berücksichtigen.

Belange der Fischerei werden infolge des Vorhabens durch die Ableitung von Straßenoberflächenwasser und durch die bauzeitliche Entwässerung berührt.

Der Bezirk Oberfranken – Fachberatung für das Fischereiwesen – hat aus fischereilicher und fischökologischer Sicht keine Einwände gegen das Vorhaben erhoben, wenn die in Teil A Ziffer 3.7.4 genannten Nebenbestimmungen beachtet werden und der Gewässerschutz durch die Behandlung des Grund-, Schichten- und Oberflächenwassers gewährleistet wird.

3.4.12 Eisenbahnverkehrsbelange

Die Betreiber der Bahnstrecke Bayreuth - Weidenberg und der Landkreis Bayreuth haben angegeben, dass es für die Bahnstrecke keine Planungen für eine Elektrifizierung der Strecke gibt, sodass der Regellichtraum beibehalten werden kann

Den Belangen der Landeseisenbahnaufsichtsbehörde wurde mit Informations- und Schutzpflichten Rechnung getragen. (A 3.1.1 und 3.7.5).

Die in den Hauptbauabschnitten geplanten Streckensperrungen von mindestens 8 Wochen sind für Überbauerstellung zwingend erforderlich. Eine Aufteilung in mehrere kürzere Zeitabschnitte wie etwa die Schulferien ist aus baubetrieblichen Gründen nicht möglich. Die Vorhabenträgerin hat zugesichert, in Absprache mit dem Infrastrukturbetreiber DRE und der von der BEG beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen agilis Verkehrsgesellschaft mbh & Co. KG sowie in Abhängigkeit vom Bauablauf diese Streckensperrungen sowie die kürzeren Sperrungen für Abbruch und Gründung auf die Wochenenden, Feiertage oder in die Schulferien zu verlegen.

Die Vorhabenträgerin hat ebenfalls zugesichert, die Empfehlungen der Regierung von Mittelfranken als Aufsichtsbehörde der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Nordbayern bei der Planung des Rohrvortriebs zu beachten und die geforderten Vermessungen, Berechnungen und Dokumentationen (A 3.7.5) durchzuführen. Nach Angaben der Vorhabenträgerin handelt es sich bei dem geplanten Rohrvortrieb zur Unterquerung der Eisenbahnstrecke Bayreuth – Weidenberg um ein

Schutzrohr DN 1600 mit innenliegenden Medienrohr DN 600. Die Leitungsüberdeckung beträgt im Bereich der Bahnstreckenquerung ca. 5,50 m. Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass durch die Bahnentwässerung hiervon nicht beeinträchtigt wird.

Für die Leitungskreuzung wird mit der Dt. Regionaleisenbahn vor Baubeginn ein Gestattungsvertrag abgeschlossen.

3.4.13 Belange der Leitungsträger und Telekommunikationsdienstleister

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

Eine Übersicht über die im Vorhabenbereich vorhandenen und ggfs. zu sichernden und/oder zu verlegenden Ver- und Entsorgungsleitungen ist im Erläuterungsbericht – Planunterlage 1 T– enthalten. In Planunterlage 11 T sind die entsprechenden Leitungen unter lfd. Nrn. 301 bis 326 und 329, 330, 332 bis 349 und 351 bis 401 aufgeführt.

Mit den umfangreichen Regelungen in A 3.7.6 und 3.7.7 wurde den Stellungnahmen der Leitungsträger und Telekommunikationsdienstleister entsprochen.

Die von der Maßnahme tangierten Leitungsträger werden rechtzeitig informiert (A 3.1).

3.4.14 Belange der Gemeinde Bindlach und des Landkreises Bayreuth

Die Gemeinde Bindlach befürchtet ebenso wie der Landkreis Bayreuth eine starke Zunahme des Verkehrsaufkommens aufgrund der Sperrung der Anschlussstelle Bayreuth-Nord und bittet um eine möglichst kurze Dauer der Sperrung. Die Gemeinde schlägt eine Alternativ-Umleitungsrouten ab der Kreisverkehrsanlage Bindlacher Berg über die Kreisstraße BT 46 vor, um den Schleichverkehr durch die Ortsmitte zu verhindern, und bittet, diese Alternative in den Umleitungsplan aufzunehmen.

Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass die Sperrdauer der AS Bayreuth-Nord durch Optimierungen in der Bauablaufplanung auf das unvermeidbare Mindestmaß angestrebt werde.

Zur von der Gemeinde Bindlach vorgeschlagenen Alternativroute gibt die Vorhabenträgerin zu Bedenken, dass zum einen der Ausweich- und Schleichverkehr dadurch nicht gänzlich unterbunden werden könne und der Schleichverkehr von

der St 2163 über die Gemeindeverbindungsstraßen Allersdorfer Straße/Lehengraben und Im Esbach/Im Letterer diese Fahrbeziehungen weiter belasten würde.

Die Vorhabenträgerin wird daher an der St 2460 nördlich des Weilers "Röhrig" eine Pfortnerampel installieren. Damit wird vor allem im morgendlichen Berufsverkehr ein Überstauen der Ortsdurchfahrt Bindlach verhindert.

Der Stellungnahme der Gemeinde Bindlach und des Landkreises Bayreuth kann daher nicht entsprochen werden.

3.5 Würdigung und Abwägung privater Belange

Die von Privatpersonen erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form - unter einer bestimmten Einwendungsnummer abgehandelt. Die Einwendungsführer bzw. deren Vertreter werden auf Nachfrage im Rahmen der Einsichtnahme in die ausgelegten Planunterlagen von der auslegenden Stelle über die jeweils zugeteilte Einwendungsnummer unterrichtet.

Soweit auf die Einwendungen der privaten Betroffenen nicht bereits bei den Themenbereichen Ausbaustandard, Naturschutz- und Immissionsschutzbelange eingegangen wurde, ist im Einzelnen noch folgendes zu bemerken:

3.5.1 Bemerkungen zu Einwendungen wegen vorübergehend beanspruchter Flächen

Der Schutz des Eigentums ist mit dem direkt auf den zeitweiligen Besitzentzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und deshalb als privater Belang in die zu treffende Abwägung im Planfeststellungsverfahren einzustellen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Privateigentum in diesem Zusammenhang vor Eingriffen überhaupt geschützt wäre. Vielmehr ist auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG der Abwägung unterworfen. Das heißt, die Belange der Eigentümer können bei der Abwägung gegebenenfalls zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht, dass die vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hier unter Würdigung ihrer individuell vorgetragenen Belange hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung zugunsten des im öffentlichen Interesse gebotenen Projekts entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend auf ihr Eigentum zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen.

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

Hinsichtlich der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen beantragen verschiedene Grundstückseigentümer, dass für die betroffenen Grundstücke vor Beginn der Baumaßnahme eine ordnungsgemäße Beweissicherung, d. h. eine Erfassung des jetzigen Zustandes, auf Kosten der Vorhabenträgerin durchzuführen sei.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, für alle vorübergehend in Anspruch genommene Teilflächen von Privatgrundstücken, für alle Leistungen und alle anderen im Baufeld befindlichen Objekte sowie auf allen Umleitungsstrecken vor Baubeginn und nach Abschluss der Arbeiten auf ihre Kosten eine Beweissicherung mit Veränderungsfeststellung der nach den Grunderwerbsunterlagen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen zu veranlassen. Mit der Beweissicherung soll ein Sachverständigenbüro beauftragt werden, das von der Vorhabenträgerin und dem betroffenen Grundstückseigentümer gemeinsam bestimmt wird.

Die Vorhabenträgerin hat darüber hinaus zugesagt, nach Abschluss der Bauarbeiten die beanspruchten Flächen wieder ordnungsgemäß herzurichten, was auch die Beseitigung baubedingter Verschmutzungen umfasst. Die Kosten für die Beseitigung der festgestellten Schäden und Verschmutzungen gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin. Durch den Umleitungs- und Baustellenverkehr sowie durch den Baubetrieb verursachte Schäden werden nach der Baumaßnahme zu Lasten der Vorhabenträgerin beseitigt (vgl. Unterlage 1 T, Nr. 9.6).

Insgesamt lässt sich feststellen, dass auch der Belang der Grundstücksinanspruchnahme im Rahmen der Abwägung sehr schwer wiegt, jedoch nicht dazu führt, dass diesem Belang angesichts der überwiegenden Vorteile der Planung hier der Vorrang einzuräumen wäre.

3.5.2 Einwenderin P4

Die Einwenderin macht folgende Einwendungen geltend:

1. Die Planung des Bauablaufs müssten optimiert werden. Um den Platzbedarf für Lagerflächen auf dem Grundstück der Einwenderin zu minimieren, müssten Alternativen geprüft werden. Die Lagerflächen könnten durch den Rückversatz des Brückenkopfes und der Inanspruchnahme fremder Grundstücke an der Ostseite der Hochbrücke minimiert werden. Die Baustellenandienung solle nicht über das Grundstück, sondern von Süden erfolgen.
2. Durch die Baumaßnahme erfolgt ein Eingriff in einen eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb. Eine mögliche Verzögerung bei der Umsetzung der Baumaßnahme aufgrund von Rechtsbehelfen oder der COVID-19-Pandemie würde zu Planungsunsicherheit bei der Vermietung der gewerblichen Immobilie und damit zur Nutzungseinschränkung und Entwertung des Grundstückes führen.

3. Die Einwenderin spricht sich für eine nachhaltige Stärkung der zum Grundstück benachbarten Eisenbahnlinie Bayreuth – Weidenberg auch hinsichtlich der Anbindung an das Gewerbe der Einwenderin aus.
4. Die Einwenderin fordert, die Hochbrücke durch einen Bau zu ersetzen, der dem Bestand exakt entspricht, damit keine fremden Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen und die Belange der Fußgänger und Radfahrer besser berücksichtigt werden.
5. Im Rahmen des Ersatzneubaus komme es zu Geräusch- und Erschütterungsimmissionen sowie Schäden an Verschmutzungen an Gebäuden und Parkflächen.
6. Änderungen in der öffentlichen Infrastruktur dürfen nicht zulasten der Einwenderin erfolgen.
7. Die Anforderungen an eine Umweltverträglichkeitsprüfung seien nicht eingehalten. Es bestünden Bedenken bei der Abwägung der immissionsschutzrechtlichen Belange. In der saP sei die Erhebung von Arten nicht ausreichend. Weiterhin bestünden Bedenken hinsichtlich der Berechnung der Oberflächenwasserbeseitigung, wodurch sich eine Überflutungsgefahr für das Grundstück ergeben könnte.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird bzgl. der Einwendungen Nrn. 3, 4, 5, 6 und 7 zunächst auf die Ausführungen in Teil C zu den Themenkreisen Planrechtfertigung, Belange des Eisenbahnverkehrs, Immissionsschutz, Naturschutz, Gewässerschutz verwiesen (3.2, 3.4.4, 3.4.6, 3.4.12 und 4.2.4). Für die Belange des Umweltschutzes (Naturschutz, Immissionsschutz und Wasserrecht) wurden Erhebungen (saP) durchgeführt und Untersuchungen (schalltechnische Untersuchungen) in Auftrag gegeben. Die darin beschriebenen Erkenntnisse und Maßnahmen wurden von den Fachbehörden (Untere und Höhere Naturschutzbehörde, Sachgebiet Immissionsschutz der Regierung von Oberfranken, Umweltamt der Stadt Bayreuth) allesamt für ausreichend angesehen, die Umweltbelange angemessen zu berücksichtigen. Die für den Gewässerschutz sowohl im Hinblick auf Oberflächengewässer als auch auf das Grundwasser von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen wurden vom Wasserwirtschaftsamt Hof als amtlichen Sachverständigen geprüft.

Durch die unter Teil A Ziffern 3.3, 3.5 und 3.6 aufgeführten Schutzauflagen wird sichergestellt, dass die planfestgestellte Maßnahme mit den Belangen des Naturschutzes, des Immissionsschutzes und des Gewässerschutzes vereinbar ist.

Hinsichtlich der Sozialbindung von Eigentum und Entschädigungsleistungen wird auf die Ausführungen bei C 3.5.1 verwiesen.

zu 1.:

Zur Optimierung des Bauablaufs fanden am 15.01.2021 und 24.03.2021 Web-Konferenzen der Vorhabenträgerin mit der Einwenderin statt.

Auf Bitte der Einwenderin wurde deren Vorschlag auf Rückversatz des Brückenkopfes durch die Vorhabenträgerin geprüft. Die Baustellenandienung solle nach dem Rückversatz über brachliegende Gewerbeflächen im Privatbesitz von der Bernecker Straße her konzipiert werden, um die Flächeninanspruchnahmen auf dem eigenen Grundstück zu minimieren.

Aufgrund der Lage der Stützen (Bestand zu Neubau) wäre eine Rückversetzung des Brückenkopfes um 7,50m notwendig, die zu einer zusätzlichen überbauten Fläche von 317 m² mit zusätzlichen Baukosten von ca.1 Mio. Euro führen würde. Hinzu kämen Unterhaltungsmehrkosten in Höhe von 0,219 Mio. Euro.

Zu den Mehrkosten von über 1 Mio. Euro netto käme es bei einer Baustellenandienung unter der Brücke hindurch zu Einschränkungen im Baubetrieb aufgrund der Höhenlimitierung, was zu einer weiteren Kostensteigerung führen würde.

Darüber hinaus würde die vorgeschlagene Ersatzandienung auf der Ostseite der Brücke auf den brachliegenden Gewerbeflächen die dortige Inanspruchnahme zeitlich verdoppeln und für die gesamte Dauer des Ersatzneubaus gelten. Diese Vorgehensweise beeinträchtigt den Eigentümer bei der Verwertung seiner Grundstücke z. B. durch das Erschweren von Gewerbe-Neuansiedelungen. Eine Andienung der Baustelle, die die Grundstücke der Einwenderin weniger, einen anderen privaten Betroffenen dadurch jedoch mehr in Anspruch nehmen würde, stellt für die Planfeststellungsbehörde keine Alternativlösung dar.

Im Ergebnis führten die Abstimmungen der Konferenz im Rahmen der Tekturplanung vom 11.11.2022 dennoch zu einer Überarbeitung des Baustellenandienungskonzeptes. Im Vergleich zur ursprünglichen Planung ergibt sich eine deutliche Reduzierung des Flächenbedarfs für die vorübergehende Inanspruchnahme und für den Baustellenverkehr. Die für den Baustellenbetrieb erforderlichen Lagerflächen wurden nicht mehr im - dem Gewerbebau vorgelagerten - Parkbereich angeordnet. Die Parkplatzfläche bleibt somit weitestgehend geschont. Gleiches gilt für die Fahrgasse vor dem Haupteingang des Gewerbebaues (vgl. Unterlage 10.1.1 T).

Die Vorhabenträgerin hat die Inanspruchnahme der Grundstücke der Einwenderin für einen Zeitraum von zwei Jahren im Bauabschnitt I für die Erneuerung des Rampenbauwerks und der grundstückseitigen Stützwand in den Planungen vorgesehen. Eine darüberhinausgehende Inanspruchnahme ist nur zeitweise und nur in Absprache mit der Eigentümerin vorbehalten.

Der Einwendung wurde insoweit Rechnung getragen.

zu 2.:

Hinsichtlich der Entschädigung für die Flächeninanspruchnahme wird auf C 3.5.1 verwiesen. Weiterhin sichert die Vorhabenträgerin die Zahlung einer Entschädigung an die Einwenderin oder den ggfs. künftigen Mieter bzw. Pächter der Gewerbeimmobilie zu. Der Eingriff in den Gewerbebetrieb soll gutachterlich bewertet werden. Die gutachterliche Bewertung und die sich ggfs. daraus ergebende Entschädigung für den Eingriff in den ausgeübten und eingerichteten Gewerbebetrieb bleibt einem gesonderten Verfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vorbehalten.

Der Einwendung wurde insoweit Rechnung getragen.

zu 3.

Wie im Planfeststellungsbeschluss mehrfach aufgezeigt, ist der Ersatzneubau der Hochbrücke aufgrund deren konstruktiver Defizite, der vorhandenen Schäden sowie der unzureichenden Brückenklasse alternativlos. Die Linienführung des Brückenneubaus ist durch die angrenzende Bebauung, die vorhandenen Verknüpfungen an die BAB A9, die B2 und die Sophian-Kolb-Straße sowie durch die Bahnlinie Bayreuth – Weidenberg vorgegeben. Der Ersatzbau muss daher bestandsnah erfolgen. Jedoch erfolgt in diesem engen Rahmen eine Anpassung des Brückenbauwerkes an den Stand der Technik unter Beachtung der RAL, RIZ und RASt. Durch wird gewährleistet, dass Sichtweiten verbessert werden, effektivere Fahrzeugrückhaltungen im Falle des Abkommens von der Fahrbahn geschaffen werden, die Straßenentwässerung geregelt wird etc., also insgesamt die Verkehrssicherheit gesteigert wird.

Im Zuge des Ersatzneubaus werden auch die in der Bauzone befindlichen Radwege den aktuellen Regelwerken angepasst.

Unabhängig vom Brückenneubau aber in zeitlichem Zusammenhang plant die Stadt Bayreuth den Rückbau der bestehenden Fußgängerunterführung und die barrierefreie Querung des Knotenpunktes B2/Hochbrücke mit der Bernecker- und Königsbergstraße.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass durch den Ersatzneubau der Hochbrücke nicht nur die Verkehrssicherheit der Autofahrer erhöht wird, sondern auch die Situation der Fußgänger und Radfahrer verbessert wird. Die Erreichbarkeit der Grundstücke der Einwenderin ist während der Baumaßnahme durchgehend für Fußgänger und Radfahrer gegeben.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

zu 7.

Im Zuge des Ersatzneubaus wird die Entwässerung des Bauwerks erstmals geregelt. Die Unterlagen wurden nach den aktuellen Richtlinien erstellt und vom Wasserwirtschaftsamt Hof als amtlicher Sachverständiger geprüft. Die in A 5 genannten Schutzauflagen basieren auf dem Gutachten des Wasserwirtschaftsamtes Hof vom 21.04.2023.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich durch den Ersatzneubau der Brücke auch die Entwässerungssituation verbessert, weil das Straßenoberflächenwasser nicht wie bisher punktuell über Brückenabläufe und Fallrohre auf den Bereich unter der Brücke entwässert, wo es dem Grundwasser zugeführt wird oder verdunstet, sondern dem Entwässerungsnetz der Stadt Bayreuth bzw. dem neu zu errichtenden Regenrückhaltebecken zugeführt und in den Roten Main eingeleitet wird.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

3.5.3 Einwender P5

Der Einwender macht geltend, dass er die für die Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche nicht entbehren könne, weil er sie als Lager- und Präsentationsfläche benötige.

Die Vorhabenträgerin hat die Erforderlichkeit der Inanspruchnahme nochmals geprüft. Die Teilfläche des Grundstückes wird im Bauabschnitt 1 zur Erneuerung des Rampenbauwerks 4 benötigt. Die Teilfläche wird vorübergehend als Baustellenzufahrt von der BAB A9 aus für den Brückenabbruch und die Andienung mit Stahlbauteilen für den Brückenneubau und zur Lagerung benötigt. Außerdem wird im Bereich der Inanspruchnahme eine Arbeitsfläche für die Verlegung von Kabeln und Entwässerungsleitungen im Straßengrundstück benötigt, da dort der bundeseigene Bereich außerhalb der Straßenfläche zu schmal ist.

Die Inanspruchnahme dauert längstens zwei Jahre und wird bzgl. genauer Dauer und Umfang der Inanspruchnahme in Absprache mit dem Grundstückseigentümer auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß beschränkt.

Zur Sozialbindung des Eigentums und zur grundsätzlichen Vorgehensweise bei vorübergehender Inanspruchnahme von Grundstücken wird auf die Ausführungen unter C. 3.5.1 verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

3.5.4 Einwender P7

Der Einwender befürchtet (Folge-)Schäden wie Erschütterungsschäden an Gebäuden und an Leitungen auf seinem Grundstück. Er erwartet wirtschaftliche Nachteile für seinen Betrieb und eine Wertminderung für sein Grundstück.

Auf dem Grundstück wird im östlichen Bereich eine grabenlose Entwässerungsleitung mit ca. 6 m Überdeckung oberhalb des Entwässerungsrohres verlegt. Der Teil des Grundstückes, durch den die geplante Rohrleitung führt, wird als Lager- und Fahrzeugabstellplatz genutzt. Schäden an der auf dem Grundstück befindlichen Tankstelle sind nicht zu erwarten, da diese sich nicht in unmittelbarer Nähe befindet und sich dazwischen noch eine Lagerhalle befindet.

Aufgrund der grabenlosen Verlegetechnik entstehen auf dem Grundstück keine Einschränkungen bezüglich der Bewirtschaftung.

Dennoch sichert die Vorhabenträgerin Beweissicherungsmaßnahmen vor Baubeginn, unmittelbar nach Fertigstellung der Entwässerungsleitung und nach Ablauf der fünfjährigen Gewährleistungsfrist für die Leitung mit Veränderungsfeststellung sowie Erschütterungsmessungen an den maßgeblichen Gebäudeteilen und Anlagen zu (vgl. A 3.8.2).

Durch die Baumaßnahme selbst ist weder das Grundstück noch die Zufahrt zum Grundstück betroffen. Der Verkehr auf der Bernecker Straße ab der Abzweigung von der B2/Hochbrücke läuft ohne Einschränkungen und Sperrungen. Nur stadteinwärts wird der Verkehr mit Ziel Eremitage und Laineck für die Dauer von ca. 2 Jahren über eine Umleitungsstrecke zurück an den Knotenpunkt Bernecker-/Albrecht-Dürer-Straße geführt. Von dort gelangt man uneingeschränkt zum Grundstück des Einwenders.

Hinsichtlich der Sozialbindung von Eigentum und Entschädigungsleistungen wird auf die Ausführungen bei C 3.5.1 verwiesen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

3.5.5 Einwenderin P9

Ein Teilbereich des Grundstückes wird vorübergehend zur Andienung der Baustelle mit Material zum Neubau sowie als Lagerflächen und als Fahrfläche für die baustelleninterne Logistik in Anspruch genommen werden.

Das von der Vorhabenträgerin teilweise beanspruchte Flurstück wurde von der Eigentümerin an eine Lebensmittelmarktkette vermietet.

Als Verwalterin der Immobilie und als Ansprechpartnerin für den Mieter befürchtet die Grundstückseigentümerin Schäden an den in Anspruch genommenen Flächen, die nicht vom Mieter verursacht und zu verantworten sind und die zum einen Sanierungskosten verursachen, zum anderen zu Personenschäden führen könnten z. B. durch Stolpern oder Ausrutschen auf den beschmutzten oder beschädigten Flächen. Dies würde die Belange des Mieters (massive Umsatzeinbrüche, Behinderung bei der Anlieferung des Supermarktes) führen.

Die Vorhabenträgerin hat zu den Einwendungen Stellung genommen und die geplante Inanspruchnahme der Teilflächen konkretisiert:

Die im Feststellungsentwurf (Unterlage 10 T) hellgrün und blau markierten Flächen werden nur im Bauabschnitt 1 benötigt. Dabei werden nur die hellgrün markierten Bereiche für den gesamten Zeitraum von knapp unter zwei Jahren benötigt. Die blauen Bereiche werden auf das räumlich und zeitlich erforderliche Mindestmaß reduziert und können deutlich vor Ende des Bauabschnittes wieder für die reguläre Benutzung freigegeben werden. Für den Bauabschnitt 2 reduziert sich die Inanspruchnahme auf die hellgrün markierten Streifen parallel zur Brücke. Die weiteren Fahr- und Lagerflächen werden nicht mehr benötigt. Die blau markierten Fahrgassen werden dann nur noch an einzelnen Tagen in Absprache mit dem Ladenbetreiber für Montagearbeiten und die Andienung von Autobetonpumpen benötigt.

Über die blau markierten Fahrwege soll die Andienung der Baustelle mit Material zum Neubau erfolgen. Die Andienungsfahrten erfolgen zwar mehrmals täglich jedoch nicht ununterbrochen. Massentransporte (z. B. der ununterbrochene Abtransport von Abbruchmaterial und Aushub sowie der Großteil der dafür notwendigen Leerfahrten) werden unterhalb der Hochbrücke durchgeführt. Die Baufahrzeuge müssen – wie die Lieferfahrzeuge des Lebensmittelmarktes auch - insbesondere bei den Achslasten den Zulassungsvorschriften der StVZO entsprechen.

Die hellgrün markierten Flächen längs der verbleibenden Brückenbauteile dienen als Lagerfläche und Fahrflächen für die baustelleninterne Logistik. Die restlichen hellgrünen Flächen sind Lagerflächen, die mit Bauzäunen zum Parkplatz des Supermarktes hin eingefriedet werden.

Neben den unter A 3.8.3 genannten Beweissicherungspflichten macht die Vorhabenträgerin weitere Zusicherungen:

- Die vorübergehende Inanspruchnahme der Flächen im Bauabschnitt 1 wird in enger Absprache mit dem Betreiber des Supermarktes bezüglich Dauer und Umfang auf das unbedingt notwendige Mindestmaß beschränkt.
- Eine Benutzung der Laderampe des Lebensmittelmarktes ist nicht vorgesehen. Zur Vermeidung von Überschneidungen des Anlieferverkehrs für den Markt und die Baustelle erfolgt regelmäßig vor Ort eine Abstimmung der Zeitfenster, in welchen der Lieferverkehr des Marktes Vorrang vor dem Baustellenverkehr hat.
- Die Vorhabenträgerin stellt sicher, dass die vom Baubetrieb verursachten Verschmutzungen der Geh-, Park- und Fahrflächen regelmäßig und mehrmals am Tag gereinigt werden. Beschädigte Stellen im Fahrbahnbelag werden bis zur endgültigen Wiederherstellung am Ende der Bauzeit provisorisch und fortlaufend ausgebessert.

- Der Eingriff in den Gewerbebetrieb des Mieters wird gutachterlich beurteilt. Die Bewertung des Eingriffs und die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung bleibt einem gesonderten Verfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vorbehalten. Entschädigungsansprüche der Einwenderin für durch die Baumaßnahme entstehende Mietausfälle wegen Mietminderung aufgrund der Minderung der Tauglichkeit zum vertragsmäßigen Gebrauch der Immobilie entstehen dadurch nicht.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwenderin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung vorübergehende Inanspruchnahmen ihres Grundstückes hinzunehmen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

3.5.6 Einwender P10

Der Einwender bittet um Prüfung, ob die für die geplante Entwässerung der neuen Hochbrücke benötigte Inanspruchnahme seines Grundstückes vermeidbar sei. Sollte keine Verlegung der geplanten Vorflutleitung außerhalb des Grundstückes möglich sein, erklärte der Einwender sein Einverständnis mit der Maßnahme.

Die Vorhabenträgerin hat den Verschub der Kanaltrasse in Richtung BAB A9 geprüft. Aufgrund der Tiefgründung einer Stützmauer und der Pfahlgründung eines Freileitungsmastes zwischen der geplanten Rohrtrasse und der Einhausung der BAB A9 ist eine Verlegung der Vorflutleitung nicht möglich.

Der Bitte des Einwenders wurde stattgegeben. Sie wird inhaltlich jedoch zurückgewiesen bzw. hat sich erledigt.

3.5.7 Einwenderin P11

Die Einwenderin teilt mit, dass ihr Grundstück Fl.Nr. 2652 verkauft wurde.

Für das verbliebene von der Baumaßnahme betroffene Grundstück macht die Eigentümerin geltend, dass ein geplantes Nutzungskonzept durch die Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau gescheitert sei, für dessen Realisierung Vorinvestitionen im sechsstelligen Bereich getätigt worden seien.

Eine geplante Ersatznutzung, die einen hohen Stellplatznachweis verlange und deshalb das ganze Grundstück benötige, würde bei der Inanspruchnahme von 10 % der Gesamtgrundstücksfläche für die vorübergehende Inanspruchnahme durch die Autobahn GmbH ebenfalls scheitern.

Das Vorbringen der Einwenderin bezieht sich auf die finanziellen Nachteile und Eingriffe in den Gewerbebetrieb durch die vorübergehende Inanspruchnahme der

Grundstücksfläche für die Dauer des Abbruchs und den Wiederaufbau der Hochbrücke. Insofern wird auf die Ausführungen unter C 3.5.1 verwiesen. Das Verfahren zu Entschädigungsleistungen für die Inanspruchnahme von Privateigentum während der Bauphase ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Der neue Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2652 hat am 19.01.2023 der Autobahn GmbH des Bundes eine Baufreigabe erteilt.

3.6 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, da die konstruktiven Defizite und die vorhandenen Schäden den Ersatzbau der Hochbrücke notwendig machen und die in der Planung und auch in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des Vorhabens (Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Verbesserung der Sichtweiten, effektiver Fahrzeugrückhaltung im Falle eines Abkommen von der Fahrbahn, Verbesserungen im Bereich Entwässerung) erscheinen in ihrer Gesamtheit als für das Allgemeinwohl unverzichtbar.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen zwingendes Recht sind nicht ersichtlich. Gesetzliche Optimierungsgebote sind beachtet worden. Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit (regelkonform, sicher und bedarfsgerecht) gegenüber der planfestgestellten Variante 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 der Vorhabenträgerin aufzuerlegen waren, und durch diverse Zusagen der Vorhabenträgerin derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind.

Der vorgelegte Plan ist damit in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der hierzu eingebrachten Ergänzungs- und Alternativvorschläge unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

4 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

4.1 Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG werden grundsätzlich auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, wie beispielsweise für den Ausbau von Gewässern, den Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern 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 steht bei Beachtung der festgelegten Auflagen in Teil A Ziffern 3.4 und 5 dieses Beschlusses mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Der südlichste Bereich des Planungsgebietes liegt im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet "Roter Main". Das Überschwemmungsgebiet wurde mit Bekanntmachung vom 14.03.2014 vorläufig gesichert. Das Überschwemmungsgebiet wird zwar von der technischen Planung nicht berührt, allerdings liegt dort die Ausgleichsmaßnahme 5 A. Im Rahmen dieser Ausgleichsmaßnahme werden kleinflächige Geländemulden bzw. Seigen mit Schilf-/Röhrichtbeständen angelegt.

Gemäß § 78a Abs. 1 Nr. 5 WHG ist in festgesetzten Überschwemmungsgebieten das Vertiefen der Erdoberfläche versagt. Für vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiete gilt dies entsprechend (§ 78a Abs. 6 WHG).

Die notwendige Ausnahmegenehmigung gem. § 78a Abs. 2 und Abs. 6 WHG wird vorliegend im Rahmen der Konzentrationswirkung der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung ersetzt. In Übereinstimmung mit dem Sachgebiet 52 der Regierung von Oberfranken kann festgestellt werden, dass durch die notwendigen Eingriffe in das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet "Roter Main" im Zuge der Ausgleichsmaßnahme keine negativen Auswirkungen auf die Hochwassersituation zu erwarten sind.

4.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

4.2.1 Gehobene Erlaubnis zum Einleiten der Straßenentwässerung in den Roten Main

Eine Ausnahme von der Konzentrationswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses bilden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen (§ 19 Abs. 1 WHG). Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Erlaubnisse werden daher unter Punkt A 5 gesondert ausgesprochen.

Die Einleitung von Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer bzw. in das Grundwasser stellt eine Gewässerbenutzung dar, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Als solche 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). Es liegt im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Hochbrücke Bayreuth gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern.

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare bzw. nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere das Interesse der Trinkwasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus auf Grund des WHG erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben (§ 3 Nr. 10 WHG). Eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer darf zudem nur erteilt werden, wenn sämtliche Anforderungen nach § 57 WHG erfüllt sind. Die Menge und Schädlichkeit des Abwassers muss so geringgehalten werden, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist (§ 57 Abs. 1 Nr. 1 WHG i. V. m. der Abwasserverordnung). Außerdem muss die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar sein (§ 57 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Weiterhin sind diejenigen Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen zu errichten und zu betreiben, die erforderlich sind, um die Einhaltung der genannten Anforderungen sicherzustellen, § 57 Abs. 1 Nr. 3 WHG. Nach § 60 Abs. 1 S. 1 WHG sind Abwasseranlagen so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, dass die Anforderungen an die Abwasserbeseitigung eingehalten werden. Nach § 60 Abs. 1 S. 2 WHG dürfen Abwasseranlagen nur nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet, betrieben und unterhalten werden. Nach § 61 WHG in Verbindung mit der EÜV bestehen bei Abwassereinleitungen und Abwasseranlagen Selbstüberwachungspflichten. Darüber hinaus steht die Erteilung der Erlaubnis gemäß § 12 Abs. 2 WHG im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde.

Gleich, ob man die Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer nach § 27 WHG und die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser nach § 47 WHG als andere Anforderung nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG betrachtet, oder sie als Anforderungen begreift, deren Nichtbeachtung zu Veränderungen von Gewässereigenschaften gem. § 3 Nr. 10 WHG führt und sie damit dem Regime des § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG unterwirft, sind sie, jedenfalls bei Vorhabenzulassung, als zwingendes Recht zu beachten.

Das Wasserwirtschaftsamt Hof hat die Unterlagen mit den gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung, Ableitung und Behandlung des anfallenden Abwassers nach wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten geprüft. Wesentliche Änderungen oder Ergänzungen bei der Bemessung und Konstruktion der Oberflächenwasserbehandlungsanlage haben sich dabei nicht ergeben. Bei Beachtung der unter Nr. A 5 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 beantragte Einleitung in den Roten Main hat nur eine untergeordnete Auswirkung auf das Gewässer. Es ist keine Verschlechterung der Zustandsklasse einer Qualitätskomponente des Oberflächenwasserkörper 2_F090 „Roter Main“ zu erwarten, sodass dem Verschlechterungsverbot des Zustandes von Oberflächengewässern gemäß der WRRL Rechnung getragen wird. Die Bewirtschaftungsziele zur Erreichung eines guten chemischen und guten ökologischen Zustandes sind nicht gefährdet.

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.

Im Einzelnen gilt hinsichtlich der im Rahmen des festgestellten Plans vorgesehenen Benutzung i. S. d. § 9 WHG Folgendes:

Die festgestellte Planung teilt die plangegegenständlichen Flächen der Hochbrücke einschließlich der Rampen in zwei Entwässerungsabschnitte ein:

Westlich des Widerlagers Innenstadt bis Bau-km 0+236 wird das anfallende Oberflächenwasser über Straßenabläufe und Sammelleitungen dem Entwässerungsnetz der Stadt Bayreuth zugeführt.

Ab Bau-km 0+236 bis zum Bauende bei Bau-km 0+990 wird das anfallende Oberflächenwasser mittels Straßenabläufen und Fallrohren, die an die geplanten Sammelleitungen angeschlossen sind, dem neuen Regenrückhaltebecken, RRHB 66a, mit vorgeschaltetem Absetzbecken zugeführt. Von dort wird das Abwasser über eine Transportleitung zum Roten Main geführt. Die Straßenentwässerung der Sophian-Kolb-Straße im Baubereich wird ebenfalls an die geplanten Sammelleitungen angeschlossen und dem geplanten Regenrückhaltebecken zugeführt.

Die Erlaubnis wird in Ausübung pflichtgemäßem Ermessens (Art. 40 BayVwVfG) auf 20 Jahre befristet (§ 12 Abs. 2 WHG, § 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG). Mit dieser Befristung kann den wirtschaftlichen Interessen und dem Vertrauensschutz des Straßenbaulastträgers ausreichend Rechnung getragen werden, ebenso aber auch den einem steten Wandel unterliegenden Anforderungen des Gewässer- und Umweltschutzes. Die Befristung liegt im Rahmen der allgemein bei vergleichbaren Gewässerbenutzungen geübten Praxis.

Die Erlaubnis wurde im Einvernehmen mit dem Umweltamt der Stadt Bayreuth erteilt (§ 19 Abs. 3 WHG) erteilt.

Vor Inbetriebnahme ist grundsätzlich gemäß Art. 61 BayWG der Stadt Bayreuth eine Bestätigung eines privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft vorzulegen, aus der hervorgeht, dass die Baumaßnahmen entsprechend dem Bescheid ausgeführt oder welche Abweichungen von der zugelassenen Bauausführung vorgenommen worden sind. Zur Bauabnahme müssen Bestandspläne der Abwasseranlage vorliegen. Bauliche Anlagen des Bundes bedürfen keiner Bauabnahme durch einen privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft, wenn die Autobahn GmbH des Bundes analog eines öffentlichen Bauherrn die Bauabnahme Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat.

4.2.2 Bauwasserhaltung

Während der Herstellung der Gründungen von Pfeilern und Widerlagern sowie des Regenrückhaltebeckens RRHB 66a wird mit dem Anfall von Grund- und Schichtenwasser in den Baugruben gerechnet. Dieses soll in wasserdichten Containern gesammelt und vor Ableitung in den Roten Main auf Schadstoffe untersucht werden. Laut Unterlage 18.3.1 N ist geplant, zur Ermittlung eines Behandlungskonzeptes im Vorfeld der Baumaßnahme vorhandene Grundwasseraufschlüsse auf die zu erwartenden Schadstoffe wie Arsen und Schwermetallen (Pb, Cd, Cr, Cu, Ni, Hg, Zn) sowie MKW, PAK, BTEX und LHKW) zu untersuchen. Anhand der Untersuchungsergebnisse sollen unterschiedliche, auf die evtl. differierenden Belastungen abgestimmte Behandlungsanlagen (Containerlösung) in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof installiert werden.

Das geplante Regenrückhaltebecken kann erst nach dem Rohbau der Hauptbrücke und der Rampen 1 und 3 hergestellt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt muss auch das Oberflächenwasser aus den fertiggestellten Rampen 2 und 4 mit aufgenommen und ebenfalls bezüglich Sedimenten und Leichtflüssigkeiten behandelt werden.

Das aus den Ringdrainagen und Pumpensümpfen zutage geförderte Grundwasser und das Oberflächenwasser der fertiggestellten Rampen sollen in eine Sammelleitung eingespeist und in den Vorfluter Roter Main abgeleitet werden. Eine Ableitung des Wassers über die BAB-Längsentwässerung und den städtischen Kanal ist aus Kapazitätsgründen nicht möglich. Ein Versickern des Wassers scheidet aufgrund der zu erwartenden Wassermenge ebenfalls aus.

Als maximale Einleitmenge wird für die Baugruben der Pfeiler und Widerlager mit $10 \text{ m}^3/\text{h}$ und für die Baugrube des RRHB 66a mit $20 \text{ m}^3/\text{h}$ gerechnet.

Es liegt somit die Benutzungstatbestände des § 9 Abs. 1 Nr. 5 i. V. m. Nr. 4 WHG vor, die der Erlaubnis oder der Bewilligung nach § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG) bedürfen. Da die Voraussetzungen des § 15 Abs. 1 WHG nicht vorliegen, war eine beschränkte Erlaubnis nach Art. 15 Abs. 1 BayWG zu erteilen. Die Vorschrift des Art. 70 BayWG findet dabei keine Anwendung. Die in Art. 70 Abs. 1 Nr. 3 BayWG getroffene Verfahrensregelung tritt hinter die Regelungen des förmlichen

Verwaltungsverfahren der Planfeststellung zurück, da eine (Teil-) Genehmigungsfiktion nicht mit dem Planfeststellungsrecht vereinbar ist. Art. 70 Abs. 3 BayWG ist darüber hinaus nicht mit Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG vereinbar, der eine der wesensgestaltenden Regelungen des Planfeststellungsrechts darstellt und daher vorrangig ist. Bei Beachtung der unter Ziffer A.5.2 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 i.V.m. § 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die geplanten Bauwasserhaltungen wurden vom Wasserwirtschaftsamt Hof beurteilt und bei der Beachtung der im Beschluss genannten Nebenbestimmungen aus wasserwirtschaftlicher Sicht als erlaubnisfähig eingestuft.

Nach § 13 Abs. 1 WHG steht die wasserrechtliche Erlaubnis, solange sie Bestand hat, unter dem gesetzlichen Vorbehalt nachträglicher Anordnungen. Nachträgliche Anordnungen, d. h. nachträgliche Inhalts- und Nebenbestimmungen, sind auch nach dem Wirksamwerden der ursprünglichen Erlaubnis möglich. Die Erlaubnis ist ohnehin gem. § 18 Abs. 1 WHG frei widerruflich. Dies ermöglicht, nachträgliche Anforderungen als milderes behördliches Mittel festzusetzen. Der Gewässerbenutzer genießt von vornherein keinen Bestands- oder Vertrauensschutz. Da der Aufgabenvorbehalt kraft Gesetzes für die Erlaubnis gilt, braucht er nicht in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.

Da weder der tatsächliche Parameterumfang, die Höhe der Belastungen noch der Anteil der belasteten Baugrubenwässer am gesamten Bauwasseranfall bekannt sind und deshalb keine abschließende Begutachtung durch das Wasserwirtschaftsamt und keine Festlegung konkreter Inhalts- und Nebenbestimmungen für die bauzeitliche Wasserhaltung mit Ableitung der abgereinigten Förderwässer in den Roten Main erfolgen kann, wird unter Teil A Ziff. 5.2.4 ein Aufgabenvorbehalt festgesetzt. Dieser soll als Hinweis zur Klarstellung der Rechtslage dienen und erscheint im Hinblick auf die oben ausgeführten noch zu erhebenden Parameter zweckmäßig.

Die Entscheidung ergeht im Einvernehmen mit dem Umweltamt der Stadt Bayreuth als Untere Wasserrechtsbehörde und der Fachkundigen Stelle im Umweltamt (§ 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG).

4.2.3 Einbringen von Stoffen in das Grundwasser (Großbohrpfähle, Spundwände)

Aufgrund der Setzungsempfindlichkeit der Böden in der Bauzone wird für den Abtrag der Brückenlasten eine Bohrpfahlgründung hergestellt. Das Bestandbauwerk wurde ebenso gegründet. Die Widerlager, Stützwände und Pfeiler werden für den Ersatzneubau auf Großbohrpfählen gegründet.

Sofern keine zusätzlichen Belastungen an der Böschungsoberkante vorhanden sind, können die Baugrubenwände ohne Sicherungsmaßnahmen frei geböscht

werden. Im Falle tieferer Baugruben ist ein Verbau (Spundwandverbau) erforderlich. Es sind Einbringhilfen erforderlich. Für alle geplanten Spundwandverbauten sind Einbringhilfen (z. B. Auflockerungsbohrungen, Spülhilfen) vorgesehen. Wegen der engen Platzverhältnisse ist es teilweise erforderlich, die Pfahlkopfplatten direkt gegen die Verbauten zu betonieren. Wird gegen den Verbau betoniert, kann dieser nicht mehr gezogen werden, verbleibt im Boden und wird 1 m unterhalb des Geländes bzw. 10 cm über der Oberkante Pfahlkopfplatte abgetrennt.

Die Pfahlgründungen und Verbauten binden in den Grundwasserhorizont ein, die Baugrubenverbauten im Straßenkörper verbleiben dauerhaft im Grundwasser (Vgl. Erläuterungsbericht 4.11.1, 4.11.2 und Unterlage 16.2T).

Es liegt somit eine Benutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG vor. Derartige Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis nach § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG).

Gemäß § 48 Abs. 1 WHG darf eine Erlaubnis für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist.

Das Wasserwirtschaftsamt Hof hat gutachterlich bestätigt, dass durch die Bohrpfahlgründung eine wesentliche Veränderung der Grundwasserverhältnisse gegenüber dem Bestand nicht zu erwarten ist.

Es ist eine beschränkte Erlaubnis nach Art. 15 BayWG zu erteilen. Bei Beachtung der unter Ziffer A.5.3 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmung ist eine schädliche Gewässerveränderung oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) nicht zu erwarten. Die Festsetzung der Nebenbestimmung beruht auf § 13 WHG.

Die Erlaubnis wurde im Einvernehmen mit dem Umweltamt der Stadt Bayreuth erteilt (§ 19 Abs. 3 WHG) erteilt.

4.2.4 Bewirtschaftungsziele der §§ 27 und 47 WHG

Das planfestgestellte Vorhaben steht 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).

4.2.4.1 Oberirdische Gewässer (§ 27 WHG)

Oberirdische Gewässer sind gemäß § 27 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermie-

den wird und dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden.

Der ökologische Zustand des Roten Mains wird in der Bewirtschaftungsplanung als erheblich verändert eingestuft.

Aufgrund der untergeordneten Auswirkung der Einleitung auf den Oberflächenwasserkörper ist eine Beeinträchtigung der Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG zu erwarten.

Es wurden im Hinblick auf die Einhaltung der Orientierungswerte für die allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten gemäß der Oberflächengewässerverordnung erhöhte Anforderungen an die Minderung der Chloridfracht gestellt.

Das derzeitige unbefriedigende ökologische Potential des Roten Mains ist nicht maßgeblich durch die beantragte Einleitung verursacht, sondern durch andere Faktoren festgelegt.

Die Einwirkungen auf den Roten Main durch die Niederschlagswassereinleitung des plangegegenständlichen Vorhabens können durch die unter A 5 genannten Nebenbestimmungen so begrenzt werden, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Die Grundsätze des § 6 WHG werden beachtet. Eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit ist bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßigem Betrieb nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen nicht erwarten.

4.2.4.2 Grundwasser (§ 47 WHG)

Das Grundwasser ist nach § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden, ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Der Ersatzneubau der Hochbrücke berührt keine amtlich festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete und wasserwirtschaftlich besonders empfindliche Gebiete. Die erlaubte Bohrpfahlgründung lässt eine wesentliche Veränderung der Grundwasserhältnisse nicht erwarten.

5 Straßenrechtliche Entscheidungen

Eine Straße erhält die Eigenschaft einer Bundesfernstraße durch Widmung (§ 2 Abs. 1 FStrG). Voraussetzung für die Widmung ist, dass der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks ist, oder der Eigentümer und ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt hat, oder der Träger der Straßenbaulast den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung nach § 18f Abs. 1 FStrG oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt hat (§ 2 Abs. 2 FStrG).

Die Entscheidung über die Widmung kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach §§ 17 ff. FStrG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für einen neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird (§ 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG). Wird eine Bundesfernstraße, wozu auch Autobahnen zählen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG), verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Voraussetzungen des Abs. 2 vorliegen (§ 2 Abs. 6a Satz 1 FStrG). Wird im Zusammenhang mit einer vorgenannten Maßnahme der Teil der Bundesfernstraße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Straßenteil durch die Sperrung als eingezogen (§ 2 Abs. 6a Satz 2 FStrG). Die aufzulassenden Teile der BAB A70 werden also mit ihrer Sperrung eingezogen, die neuen Teile mit der Verkehrsübergabe gewidmet.

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen Straßen und Wege folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 oder Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus der Planunterlage 11 T. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort detailliert beschrieben und dargestellt. Die straßenrechtlichen Verfügungen entsprechen der Verkehrsbedeutung der Wegeverbindungen.

6 Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kostenlast stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Gebühren und Auslagen sind vorliegend nicht zu erheben. Dies ergibt sich bereits aus dem Wortlaut von § 3 Abs. 3 Satz 2 FStrBAG, in dem geregelt ist, dass „das jeweilige Land... seine Kosten trägt“. Diese Regelung entspricht zugleich auch der verfassungsrechtlichen Ausgabenzuordnung, da die Planfeststellung im Auftrag des Bundes durchgeführt wird (Art. 143e Abs. 1 und 3 GG) und die den Ländern entstehenden Verwaltungsausgaben nach Art. 104a Abs. 5 GG von diesen selbst zu tragen sind.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage** beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München,
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger muss sich **durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen**. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). **Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Abschrift beigelegt 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 beigelegt werden.

Die Erhebung der Klage durch einfache E-Mail ist nicht zulässig. Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de). Ab 01.01.2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

E. Hinweis zur sofortigen Vollziehung

Die Anfechtungsklage Dritter gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat, da er die Zulassung eines Vorhabens betreffend einen Bundesverkehrsweg zum Gegenstand hat, keine aufschiebende Wirkung (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

F. Hinweise zur Auslegung des Plans

Je eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Ausfertigung des festgestellten Planes bei der Stadt Bayreuth und der Gemeinde Bindlach zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt.

Ort und Zeit der Auslegung werden zuvor ortsüblich bekannt gemacht.

Während des Auslegungszeitraums besteht auch die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss und eine den festgestellten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen im Internetauftritt der Regierung von Oberfranken ([Planfeststellungsbeschlüsse - Regierung von Oberfranken \(bayern.de\)](http://Planfeststellungsbeschlüsse-Regierung-von-Oberfranken.bayern.de)) einzusehen.