

ROF-SG32-4354.2-8-2

**Vollzug des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);  
Antrag auf Planfeststellung für den Umbau der Knotenpunkte der B 173 mit der St 2158  
und der Frankenwaldstraße von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+370 auf dem Gebiet der  
Stadt Naila;**

**Hier: Bekanntmachung nach § 5 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglich-  
keitsprüfung (UVPG).**

Mit Schreiben vom 25.04.2022 beantragte das Staatliche Bauamt Bayreuth (Vorhabenträger), die Planfeststellung für den obigen Bereich durchzuführen.

Das Vorhaben umfasst den Umbau der beiden bestehenden plangleichen Einmündungen der St 2158 und der Frankenwaldstraße im Zuge der B 173 zu einer lichtsignalgesteuerten Kreuzung von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+370. Die Maßnahme liegt auf dem Gebiet der Stadt Naila (Landkreis Hof).

Die bestehende Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldwegs (öFW) Fl.-Nr. 1124/1 (Unterer Steinbühlweg) in die B 173 wird geschlossen. Als Ersatz für die entfallenden direkten Flurstückzufahrten und Wegeanbindungen in diesem Bereich, wird zwischen dem öFW Fl.Nr. 1124 (Unterer Steinbühlweg) und der Gemeindeverbindungsstraße „Am Steinbühl“ ein neuer öFW errichtet. Auch die bestehende Einmündung der Ortsstraße Frankenwaldstraße in die B 173 wird geschlossen. Die Verknüpfung mit der B 173 soll künftig über die neu zu errichtende plangleiche Kreuzung bei Bau-km 0+180 erfolgen. Die Kreuzung wird mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Darüber hinaus wird auch die bestehende Einmündung der St 2158 in die B 173 geschlossen. Die Verknüpfung mit der B 173 erfolgt künftig über die neu zu errichtende plangleiche lichtsignalgesteuerte Kreuzung bei Bau-km 0+180. Als Ersatz für die entfallenden direkten Flurstückzufahrten und Wegeanbindungen in diesem Bereich, wird parallel zur St 2158 bzw. B 173 ein öFW errichtet. Der öFW beginnt bei Bau-km 0+141 an der St 2158 und schließt bei Bau-km 0+350 rechts der B 173 an den vorhandenen öFW Fl.Nr.1019/2 (Löhleinsweg) an. Im Zuge des Knotenpunktumbaus wird von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+300 das letzte Teilstück des Geh- und Radweges von Schwarzenbach a. Wald bis zum Bahnhof Naila auf der stillgelegten Bahntrasse errichtet. Das alte, bestehende Bauwerk bei Bau-km 0+066 über die stillgelegte Bahnlinie wird abgebrochen. Es wird eine neue Brücke als Überführung für den neuen Geh- und Radweg angelegt. Bei Bau-km 0+076 wird darüber hinaus auch eine neue Brücke über den Geh- und Radweg „Schwarzenbach a. Wald – Naila“ gebaut. Die bestehende Geh- und Radwegbrücke bei Bau-km 0+075 über den Einschnitt der alten Bahnlinie wird abgebrochen. Als Ersatz dient die oben genannte neue Brücke bei Bau-km 0+076.

Die bisherige Verbindung zwischen dem aus Richtung Schwarzenbach a. Wald kommenden Geh- und Radweg und dem Geh- und Radweg zum Kinder- und Jugenddorf Martinsberg bei ca. Bau-km 0+050 wird aufgelassen. Bei Bau-km 0+123 kreuzt die geplante B 173 den Geh- und Radweg von Naila zum Kinderdorf Martinsberg. Das sich dort befindliche alte Brückenbauwerk ist mit einer lichten Breite von nur 2,00 m für die Nutzung als Geh- und Radweg zu schmal. Das alte Bauwerk wird daher abgerissen und durch ein Größeres ersetzt. Bei Bau-km 0+260 wird der Geh- und Radweg über eine Verbindungsrampe an die Dr.-Hilmar-Jahn-Straße angebunden. Der bestehende Geh- und Radweg von Naila zum Kinder- und Jugenddorf Martinsberg muss darüber hinaus an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Der Geh- und Radweg wird daher künftig nicht mehr direkt an die Frankwaldstraße angebunden, sondern bei ca. Bau-km 0+200 an den neuen Geh- und Radweg auf der stillgelegten Bahntrasse angeschlossen. Von Bau-km 0+000 bis 0+090 wird der Weg als öFW ausgebaut.

Für das Bauvorhaben war nach §§ 2 Abs. 4 Nr. 2b), 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, Abs. 4, 7 Abs. 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles anzustellen. Die Planfeststellungsbehörde stützte sich hierbei auf sämtliche umweltrelevanten Aussagen im Antrag des Vorhabenträgers sowie auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.

Die Vorprüfung des Einzelfalles hat ergeben, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG für das o.a. Vorhaben nicht erforderlich ist. Unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien wurde festgestellt, dass von dem Vorhaben aufgrund seiner Merkmale und Wirkfaktoren sowie des Standortes keine erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen auf die besonderen Schutzziele des Gebietes zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 UVPG zu berücksichtigen wären. Dies beruht maßgeblich auf folgenden Erwägungen:

Die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt werden durch die Baumaßnahme zwar durch Versiegelung und Überbauung beeinträchtigt. Unter anderem werden nach Art. 23 BayNatSchG geschützte arten- und strukturreiche Wiesenflächen (G214-GE6520) auf insgesamt ca. 0,04 ha dauerhaft durch das Straßenbauvorhaben beansprucht sowie auf ca. 0,22 ha bauzeitlich temporär beansprucht. Als kleinflächige Beeinträchtigung ist eine zeitweise baubedingte Inanspruchnahme von artenreichen Nasswiesen (geschützt nach § 30 BNatSchG) auf ca. 50 m<sup>2</sup> am Fuße des südlichen Straßendamms der B 173 im Bereich des amtlich erfassten Biotops BK 5636-1039 zu verzeichnen. Zur Minimierung der Beeinträchtigungen wurde die Baustreifenbreite randlich der Behelfsumfahrung in diesem Abschnitt von 10 m auf 3 m reduziert. Maßnahmen zur Vermeidung einer baubedingten Bodenverdichtung / einer potenziellen Beeinträchtigung des Bodenwasserhaushaltes sind vorgesehen. Darüber hinaus werden durch das Bauvorhaben örtlich weitere Biotop- und Nutzungstypen mit hohem Biotopwert gemäß Vorgabeliste BayKompV temporär oder dauerhaft in Anspruch genommen. Dies sind straßenbegleitende Baumhecken und Einzelbäume (Code B 313, B 323) sowie mit Farnen bewachsene Felsanrisse (Code O 112). Insgesamt können die Beeinträchtigungen durch die geplanten Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen jedoch soweit positiv beeinflusst werden, dass im Ergebnis keine erheblichen Auswirkungen verbleiben. Die in den „Hinweisen zur Beurteilung der Erheblichkeit der Umweltauswirkungen“ des Staatsministeriums des Inneren, für Bau

und Verkehr vom 25.08.2017 angegebenen maximalen Größenwerte hinsichtlich Baulänge, Flächeninanspruchnahme, Rodung und Verlust gesetzlich geschützter Biotope werden zu dem jeweils bei weitem nicht erreicht.

Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG sind für Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und für Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie unter Berücksichtigung der festgesetzten CEF-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nicht erfüllt. Es sind geeignete und ausreichende Vermeidungsmaßnahmen und CEF- Maßnahmen insbesondere zum Schutz von besonders bzw. streng geschützten Fledermaus- und Vogelarten sowie der Zauneidechse vorgesehen.

Das Schutzgut Wasser wird dahingehend beeinträchtigt, dass sehr kleine perennierende Oberflächengewässer durch das Vorhaben betroffen sind. Ein vorhandener verkrauteter Entwässerungsgraben südlich der Bundesstraße muss in seinem Verlauf angepasst und ein Grabendurchlass um wenige Meter verlängert werden. Beeinträchtigungen der Gewässerqualität der Selbitz oder von wertgebenden Gewässerorganismen wie Bachneunauge oder Koppe sind jedoch auszuschließen. Gemäß den Empfehlungen des Landesamtes für Wasserwirtschaft wird das Straßenwasser in den Dammbereichen breitflächig über Bankette und Böschungen in den Untergrund versickert. In den Ein- und Anschnittsbereichen wird das anfallende Straßenwasser über Mulden gefasst und linienförmig einem Regenrückhaltebecken (RRB) zugeführt. Die Ausführung des RRB erfolgt als einteiliges Absetz- und Rückhaltebecken mit Tauchwand zur Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten. Der Abfluss aus dem Regenrückhaltebecken erfolgt in ein namenloses Gewässer zur Selbitz. Durch die vorgesehenen Maßnahmen werden die bestehenden Verhältnisse nach dem Ausbau nicht verschlechtert. Eingriffe in Retentionsräume erfolgen nicht. Grundwasser wurde unterhalb der straßenbautechnisch relevanten Tiefen angetroffen. Durch die Baumaßnahme sind daher keine negativen Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse zu erwarten. Insgesamt lässt sich die Maßnahme in fünf Entwässerungsabschnitte und ein Außeneinzugsgebiet aufteilen. Für alle Entwässerungsabschnitte gilt, dass die natürlichen Einzugsgebiete getrennt abgeleitet und nicht über die Entwässerungseinrichtungen dem Regenrückhaltebecken zugeführt werden. Das auf die neuen Straßenkörper zufließende Oberflächenwasser aus dem angrenzenden Gelände wird deshalb hangseitig gefasst und über gesonderte Entwässerungsgräben und Rohrleitungen direkt den bestehenden Vorflutern zugeführt. Das auf den Geh- und Radwegen sowie öFW anfallende Oberflächenwasser wird weitgehend breitflächig über die Bankette abgeleitet und in Rasenmulden ohne weitere Behandlung in den Untergrund versickert. Unter Berücksichtigung sämtlicher geplanten Vermeidungsmaßnahmen ist insgesamt mit hinreichender Wahrscheinlichkeit keine Verschlechterung des Gewässerzustandes gemäß Wasserrahmenrichtlinie zu erwarten. Für den Flusswasserkörper 5\_F032 Selbitz ist durch die Realisierung des neuen Entwässerungssystems und RRB sogar langfristig eine Verbesserung des ökologischen Zustandes zu erwarten.

Im Zuge des Vorhabens kommt es durch die Neuversiegelung von ca. 1,24 ha zwar zu einem dauerhaften Verlust von Bodenfunktionen. Zur Vermeidung von baubedingten Bodenverdichtungen oder Beeinträchtigungen des Bodenwasserhaushaltes werden jedoch auf den empfindlichen Feuchtstandorten südlich der B 173 im östlichen Trassenabschnitt entsprechende Schutzmaßnahmen vorgenommen. Darüber hinaus bestehen aufgrund der Siedlungsrandlage und der vorhandenen Verkehrsstrassen diverse Vorbelastungen durch

Bodenversiegelung, -umlagerung und -verdichtung. Die nicht mehr benötigten Straßen- und Wegeflächen werden weiterhin in einem Umfang von insgesamt ca. 0,3 ha entsiegelt. Die größeren Entsiegelungsbereiche am ehemaligen Anschluss der Frankenwaldstraße und der St 2158 werden anschließend als extensive Wiesenflächen gestaltet. Die Netto-Neuversiegelung nach Abzug der Entsiegelungsflächen beläuft sich damit letztlich auf lediglich ca. 0,94 ha, dies ist nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu betrachten.

Nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen (insbesondere die menschliche Gesundheit) sowie Luft- und Klima sind nicht zu prognostizieren, da die Verkehrsintensitäten auf der B 173, der St 2158 und der Frankenwaldstraße durch das Bauvorhaben nicht beeinflusst werden und sich die verkehrsbedingten Wirkzonen durch den Neuanschluss von St 2158 und Frankenwaldstraße lediglich kleinräumig verschieben. Für das Prognosejahr 2035 ist zwar infolge der Verkehrsbedeutung der B 173 mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Für das Prognosejahr 2035 beträgt DTV für die B 173 9.653 Kfz/24h, für die St 2158 2.050 Kfz/24h und für die Frankenwaldstraße 3.329 Kfz/24h. Durch die Baumaßnahme ist jedoch keine Verkehrsverlagerung zu erwarten. Die Berechnungen haben ergeben, dass die Beurteilungspegel an den jeweiligen Immissionsorten nach dem Umbau des Knotenpunktes weder um mindestens 3 dB, noch auf mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts und auch nicht von mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts weiter erhöht werden. Der Umbau des Knotenpunktes der B 173 mit der St 2158 und der Frankenwaldstraße stellt somit zwar einen erheblichen baulichen Eingriff dar, es liegt jedoch keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vor. Es besteht daher kein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Im Hinblick auf die Belastung der Luft mit durch den Straßenverkehr emittierten Schadstoffen bewirkt der Knotenpunktumbau keine merkliche Veränderung der lufthygienischen Situation. Durch das Bauvorhaben werden die Verkehrsintensitäten auf Staats- und Bundesstraße nicht beeinflusst, eine Relevanz ist somit nicht gegeben. Grenzwertüberschreitungen, Belastungen oder Einwirkungen, die für die Anlieger Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen bedeuten würden, sind auszuschließen. Besondere Schutzmaßnahmen sind deshalb nicht erforderlich.

Auf das regionale Klima hat das Vorhaben keinen nachhaltigen negativen Einfluss. Durch das Vorhaben kommt es zu keinen Verlusten von Frischluft produzierenden Waldflächen. Der Verlust einzelner straßennaher Gehölzstrukturen ist für die lufthygienische Situation unerheblich. Mittelfristig wird ihre Funktion durch die Neupflanzungen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen ersetzt. Im Bereich der offenen Flurlagen kommt es zwar durch die Neuversiegelung in einem Umfang von ca. 1,24 ha zu einer etwas verminderten Kaltluftproduktion. Ein Siedlungsbezug dieser Kaltluftproduktionsflächen ist jedoch aufgrund der topographischen Verhältnisse nicht gegeben. Es sind keine Bereiche mit sehr hoher Kaltluftproduktionsfunktion betroffen. Vorhandene Frisch- oder Kaltluftströmungen werden durch den Knotenumbau in ihrer Fließrichtung und Intensität nicht verändert. Die durch den Straßendamm der B 173 verursachten Staueffekte bleiben unverändert bestehen. Empfindliche Nutzungen sind hier nicht betroffen, zudem stehen den kleinflächigen Neubelastungen entsprechende Entlastungsbereiche gegenüber.

Die Planfeststellungsvariante mit Lichtsignalanlage begründet tendenziell Vorteile für das globale Klima, die mit geringeren Brems- und Anfahrvorgängen im Zuge der Bundesstraße begründet werden können. Bezogen auf den festgelegten Reduktionspfad bis zum Jahr 2030 auf 118 Millionen t/a CO<sub>2</sub>-Äquivalent macht die Veränderung der Abgasemissionen von 69 t/a CO<sub>2</sub>-Äquivalent, die dem Ausbau des Knotens in Naila zurechenbar ist, einen Anteil von lediglich ca. 0,0006 Promille (bzw. 0,00006 %) aus. Insgesamt stehen einer Eingriffsfläche in klimarelevante Vegetation von 2,18 ha eine Kompensationsfläche mit Neuanlage klimarelevante Vegetation von 4,99 ha gegenüber, so dass nach Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Sektor Landnutzungsänderung keine erheblichen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das globale Klima verbleiben.

Das Schutzgut Fläche ist durch eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme von ca. 1,58 ha (ohne bereits befestigte Flächen) gekennzeichnet, dies ist jedoch weniger als 1/3 des in den "Hinweisen zur Beurteilung der Erheblichkeit der Umweltauswirkungen" (Anlage 1 des Schreibens des Staatsministeriums des Inneren, für Bau und Verkehr vom 25.08.2017) genannten maximalen Größenwertes von 10 ha.

Zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes kommt es durch den Verlust von Straßenbegleitgehölzen auf dem Straßendamm der Bundesstraße. Durch die Neutrassierung eines Geh- und Radweges im ehemaligen Bahneinschnitt werden darüber hinaus vorhandene prägende Landschaftselemente wie Gehölze, Felsanrisse und Natursteinmauern beansprucht. Die visuellen Auswirkungen bleiben im Einschnitt jedoch auf den Nahbereich beschränkt, zudem ist hier eine Neumodellierung von Felswänden vorgesehen. Die Neuanlage eines Regenrückhaltebeckens in einer Wiesenlage nördlich der B 173 führt zu weiteren landschaftlichen Veränderungen, die in ihrer Dimension jedoch ebenfalls nur gering sind. Der Vorhabenträger hat darüber hinaus Maßnahmen zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Straßenkörpers vorgesehen. Durch diese Maßnahmen werden die Beeinträchtigungen so weit minimiert, dass keine Erheblichkeit mehr anzunehmen ist.

Kulturgüter wie Bau- und Bodendenkmäler oder sonstige Sachgüter sind durch das Bauvorhaben nicht betroffen.

Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern von besonderer Bedeutung oder erhebliche nachteilige Umwelteinwirkungen durch Zusammenwirken dieses Vorhabens mit einem anderen Vorhaben sind darüber hinaus auszuschließen. Ebenfalls geplant ist der Umbau des östlich benachbarten Knotenpunktes der B 173 mit der St 2195 (Planfeststellungsentwurf von 2015). Dieser Knotenpunkt befindet sich ca. 650 m östlich des Knotens der B 173 mit der St 2158. Eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls der UVP-Pflicht ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt, die Durchführung einer UVP war im Ergebnis nicht erforderlich. Mit dem Vorhaben ist ebenfalls keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Bundesstraße verbunden. Aufgrund des Abstandes der beiden Vorhaben, der geringen Reichweite der zu prognostizierenden Wirkfaktoren sowie der Art und der Ausprägung der jeweils betroffenen Nutzungs-, Schutz- und Qualitätskriterien kann insgesamt ausgeschlossen werden, dass es durch das Zusammenwirken beider Vorhaben zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen kommt, die eine UVP-Pflicht auslösen können.

Zusammenfassend betrachtet sind daher unter Heranziehung der Kriterien nach Anlage 3 zum UVPG erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG zu berücksichtigen wären, auszuschließen. Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht deshalb nicht. Diese Feststellung wird hiermit gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG öffentlich bekannt gegeben. Auskünfte zu dem Vorhaben können bei der Regierung von Oberfranken, Sachgebiet 32, Ludwigstraße 20, 95444 Bayreuth unter der Telefonnummer 0921/604-1981 eingeholt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Feststellung gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbstständig anfechtbar ist.

Die Planunterlagen sind unter [www.reg-ofr.de/pfs](http://www.reg-ofr.de/pfs) veröffentlicht.

Bayreuth, 23.01.2025  
Regierung von Oberfranken

Uebelhoer  
Ltd. Regierungsdirektor