

**Planfeststellungsverfahren für den Anbau eines dritten Fahrstreifens südlich der AS Hirschaid an die Bundesstraße B 505 (AS Pommersfelden A 3 - AS Bamberg-Süd A 73) von Abschnitt 260, Station 1,795, bis Abschnitt 280, Station 0,057, im Gebiet des Marktes Hirschaid und der Gemeinde Pommersfelden (Landkreis Bamberg) gemäß §§ 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) i.V.m. Art. 72 ff. des Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG);**

**Bekanntgabe gemäß § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)**

Das Staatliche Bauamt Bamberg plant den Anbau eines dritten Fahrstreifens südlich der AS Hirschaid an die Bundesstraße B 505. Für dieses Bauvorhaben hat der Vorhabenträger mit Schreiben vom 28.03.2024 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Gegenstand des Verfahrens ist im Wesentlichen der Anbau eines dritten Fahrstreifens an der einbahnig, zweistreifigen Bundesstraße B 505 (AS Pommersfelden A 3 - AS Bamberg-Süd A 73) im Bundesfernstraßennetz von Abschnitt 260, Station 1,795, bis Abschnitt 280, Station 0,057, südlich der Anschlussstelle (AS) Hirschaid auf einer Länge von 1,660 km. Die Länge des Überholfahrstreifens als gesicherter Überholbereich in Fahrtrichtung Pommersfelden (A 3) beträgt 1.325 m. Der Übergang zum dreistreifigen Abschnitt erfolgt am Baubeginn (Bau-km 0+000) mit einer einseitigen Verziehung (L = 120,00 m) in Richtung Norden. An der Einfahrt am Bauende (AS Hirschaid) wird der Einfädelsstreifen zum Überholfahrstreifen durch Fahrstreifenaddition entwickelt. Die Teilstrecke wird grundsätzlich mit einem dreistreifigen Straßenquerschnitt RQ 11,5+ nach RAL 2012 ausgebaut, der an die bestehenden und bereits ausgebauten Abschnitte angepasst wird (1., 2. und 3. Bauabschnitt). Die Fahrbahnbreite beträgt 11,50 m. Die Bankettbreite beträgt neben der einstreifigen Fahrtrichtung 2,50 m (zum Abstellen von liegengelassenen Fahrzeugen), neben der zweistreifigen Fahrtrichtung 1,50 m. Die Bankette werden standfest (befahrbar) ausgebildet. Die Einmündungen der AS Hirschaid in die Staatsstraße St 2260 Schlüsselfeld - Hirschaid werden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit signalisiert und der Linksabbiegestreifen der St 2260 an der östlichen Anschlussrampe verlängert. Im Zuge des Ausbaus werden zwei Brückenbauwerke erneuert und verbreitert: BW 01 – 6131-513 (Brücke im Zuge der B 505 über einen öffentlichen Feld- und Waldweg bei Bau-km 0+858) und BW 02 – 6131-514 (Brücke im Zuge der B 505 über die St 2260 bei Sassanfahrt Bau-km 1+597). Die Entwässerungseinrichtungen der B 505 und der St 2260 werden im Ausbaubereich erneuert bzw. neu errichtet. Die nicht mehr verkehrsgerechten Rastplätze „Ebrachtal“ und „Weiherfeld“ an der B 505 werden aufgelassen und zurückgebaut. Im Bereich des rückgebauten Rastplatzes „Weiherfeld“ wird im einstreifigen Bereich eine Nothaltebucht angelegt. Als Folgemaßnahmen des Anbaus werden erforderlich: Änderungen am Fahrbahnrand der St 2260 und am Geh- und Radweg im Bauwerksbereich, Änderungen am nicht klassifizierten Straßennetz (insbesondere an verschiedenen öffentlichen Feld- und Waldwegen) und Änderungen bei Kreuzungen mit Gewässern dritter Ordnung. Das Straßennetz wird durch den Ausbau nicht grundsätzlich verändert.

Gemäß § 9 Abs. 3, Abs. 4 UVPG i.V.m. § 7 UVPG i.V.m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG ist für dieses Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Die Vorprüfung wurde auf der Grundlage folgender der Regierung von Oberfranken vorliegender Unterlagen durchgeführt:

- Erläuterungsbericht (Unterlage 1)
- Übersichtskarte (Unterlage 2)
- Übersichtslageplan (Unterlage 3)
- Lagepläne (Unterlage 5)
- Höhenpläne (Unterlage 6)
- Landschaftspflegerische Maßnahmen (Unterlage 9)

- Regelungsverzeichnis (Unterlage 11)
- Straßenquerschnitte (Unterlage 14)
- Immissionstechnische Untersuchungen (Unterlage 17)
- Wassertechnische Untersuchungen (Unterlage 18)
- Umweltfachliche Untersuchungen (Unterlage 19)
- Prüfkatalog zur Prüfung der UVP-Pflicht im Einzelfall für Bauvorhaben an Bundesfernstraßen gemäß § 7 Abs. 1 Satz 2 UVPG (Unterlage 19)
- Stellungnahme des SG 51 - Höhere Naturschutzbehörde - vom 07.02.2024
- Stellungnahme des SG 52 – Wasserwirtschaft – vom 15.02.2024

Die Vorprüfung des Einzelfalles hat ergeben, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG für das o.g. 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:

Das Vorhaben führt nur zu einer geringen Verkehrssteigerung auf der B 505 aufgrund der unwesentlichen Netzänderungen. Unter Berücksichtigung des dreistreifigen Ausbaus der B 505 nördlich von Zentbechhofen, die Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen der Zählstelle Nr. 62319200 für den Zeitraum 2000 bis 2022, der Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik "Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose" des BMDV und dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen Würzburg und Nürnberg kann für das Prognosejahr 2035 mit der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von 11.900 Kfz/24h ausgegangen werden. An der Zählstelle Nr. 62319200 wurden 7.764 Kfz/24h im Jahr 2022 erfasst. Im Prognosejahr 2035 wird ein Schwerverkehr (SV) von 2.800 Kfz/24h angenommen. Durch den Anbau des dritten Fahrstreifens entstehen nur ganz geringfügige Veränderungen in der Lärmbelastung der umliegenden Siedlungen. Im Rahmen des Vorhabens an der AS Hirschaid werden die Knotenpunkte der Westrampe und der Ostrampe mit der Staatstraße St 2260 jeweils signalisiert. Die Signalisierung der Knotenpunkte und der Anbau des Fahrstreifens an die B 505 hat auch einen Einfluss auf die Verkehrsbelastung der St 2260. Für das Prognosejahr 2035 beträgt DTV für St 2260 westliche Richtung 6.275 Kfz/24h (SV 284 Kfz/24h), zwischen den Rampen 9.720 Kfz/24h (SV 403 Kfz/24h), St 2260 östliche Richtung 11.033 Kfz/24h (SV 494 Kfz/24h), Westrampe in eine Richtung 2.186 Kfz/24h (SV 159 Kfz/24h) und Ostrampe in eine Richtung 2.717 Kfz/24h (SV 182 Kfz/24h). Durch den Anbau des dritten Fahrstreifens entstehen nur ganz geringfügige Veränderungen in der Lärmbelastung der umliegenden Siedlungen. Es liegt kein wesentlicher Eingriff für die Gesamtmaßnahme nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vor und somit entstehen keine Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmvorsorge.

Im Hinblick auf die Belastung der Luft mit durch den Straßenverkehr emittierten Schadstoffen bewirkt der Zusatzfahrstreifen an den Wohnhäusern entlang der Bundesstraßentrasse keine merkliche Veränderung der lufthygienischen Situation. Grenzwertüberschreitungen, Belastungen oder Einwirkungen, die für die Anlieger Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen bedeuten würden, sind auszuschließen. Besondere Schutzmaßnahmen sind deshalb nicht erforderlich.

Mit dem Ausbau geht eine umfassende Rodung der an die Trasse angrenzenden Gehölze einher. Gut zwei Drittel der Ausbaustrecke werden von Wald und (Baum-)Hecken gesäumt. Hierdurch wird Lebensraumpotential gebüschbrütender bzw. gebüschbewohnender Arten entfernt, welches mittelfristig entlang der Trasse sowie auf den naheliegenden Ausgleichsflächen wiedergestellt wird. Ebenso verhält es sich mit bestehenden trockenwarmen Böschungen, welche teilweise als nachgewiesener Zauneidechsenlebensraum zu betrachten sind. Diese Lebensraumflächen wurden teilweise zum Eingriff zeitlich vorgezogen im Nahbereich ersetzt. Mit dem Eingriff in den Gehölzbestand nahe der Bestandsbrücke über

den „Wildbach“ kommt es zu einer baubedingten Beeinträchtigung der Leitstruktur für Fledermäuse, welche im Zuge der Ersatzgehölzpflanzungen wiederhergestellt werden. Mit der Pflanzung von großen Gehölzen (Landschaftsgerechte Gestaltung des Trassenausbaus, Herstellung eines gestuften Waldmantels mittels punktueller Initialpflanzung) kann die Beeinträchtigung kurz- bis mittelfristig beseitigt werden. Insoweit hält sich der Eingriff aber insgesamt innerhalb eines überschaubaren Rahmens und führt zu keiner unwiederbringlichen Entwertung der betroffenen Flächen.

Der die B 505 und St 2260 umgebende Raum ist auch nur mäßig mit besonders schutzwürdigen Tierarten ausgestattet. Einen Schwerpunkt des Vorkommens besonders bzw. streng geschützter Arten bilden Waldränder und Straßenböschungen entlang der B 505. In diese wird im Rahmen des Vorhabens zwar in einigem Umfang eingegriffen. Unter Berücksichtigung der verschiedenen, in der Planung vorgesehenen begleitenden Maßnahmen (Errichtung von Biotopschutzzäunen, Vermeidungsmaßnahme Zauneidechsen, Unterführung "Wildbach" mit Kleintier-/Amphibiendurchlass, Optimierungsmaßnahmen zu Errichtung eines Zauneidechsenlebensraums), stellen sich die Eingriffe insoweit aber nicht als von besonderer Tragweite dar. Auch für die Artgruppe der Fledermäuse sieht die Planung des Vorhabenträgers Vorkehrungen zum Ausschluss erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen vor (Zeitliche Beschränkungen der Holzung von Habitatbäumen, Großbaumpflanzungen im Querungsbereich der Fledermausflugroute, Optimierung der Baumhabitatausstattung für Fledermäuse). Für die im Bereich des Baufeldes vorkommenden Vogelarten sind auch Maßnahmen (Zeitliche Beschränkung von Holzungsarbeiten und Baufeldräumung, zeitliche Beschränkungen der Holzung von Habitatbäumen, Optimierung der Baumhabitatausstattung für baumbewohnende Vogelarten) vorgesehen. Mit dem erbrachten Nachweis des Bibervorkommens (2024) anhand von Fraßspuren im Bereich der nördlich der Trasse gelegenen Stillgewässer werden keine ergänzenden Maßnahmen notwendig. Mit Errichtung der vorgesehenen Biotopschutzzäune wird einem Eingriff in den von der Bestandstrasse vorbelasteten (Teil)Habitat vorgebeugt. Die bekannten Vorkommen der Haselmaus sowie des Laubfroschs liegen einiges vom Baufeld des Vorhabens entfernt. Unter Berücksichtigung der Umsetzung geeigneter Maßnahmen ist daher nicht von Verstößen gegen Verbote gemäß § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG auszugehen.

Die Flächenbeanspruchung für das Vorhaben ist insgesamt zwar erheblich. Berücksichtigt man dabei allerdings, dass beinahe 4,8 ha für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie waldbauliche Maßnahmen herangezogen werden, die dadurch eine naturschutzfachliche Aufwertung gegenüber dem bestehenden Zustand erfahren, relativiert sich jedoch das Maß der Flächeninanspruchnahme. Vollständig gehen die Bodenfunktionen nur auf etwa 2,14 ha Fläche verloren, die (netto) neu versiegelt werden. Die übrigen Flächen, die im Zuge des Straßenbaus überschüttet bzw. überbaut werden, büßen ihre derzeitigen Funktionen zwar auch erheblich ein, ihnen kommt aber weiterhin noch eine gewisse Bedeutung bei der Erfüllung der Bodenfunktionen zu. Die Flächen, die im Rahmen des Baubetriebs vorübergehend in Anspruch genommen werden, werden nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert. In Bezug auf diese entstehen durch das Vorhaben damit keine nachhaltigen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen. Die Netto-Neuversiegelung ist gut ein Fünftel 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.

Mit dem Verlust von Bodenfunktionen durch die Neuversiegelung von ca. 2,14 ha ist auch ein dauerhafter Verlust von Grundwasserfunktionen verbunden, der jedoch nicht über die Beeinträchtigung der Bodenfunktionen hinausgeht. Durch die mit dem Straßenausbau verbundenen Schadstoffeinträge im Trassenumfeld kommt es zu Beeinträchtigungen der Grundwasserfunktion. Diese werden durch die regelkonforme Anlage von versickerungsfähigen Böschungen und Mulden im direkten Anschluss an die Fahrbahn minimiert. Der Neubau der Brückenanlage wird einen vergleichbaren Einschnitt in die Grundwasserverhältnisse, wie durch die Bestandsbauten verursacht, beibehalten. Das

Oberflächengewässer „Wildbach“ erfährt mit dem Brückenneubau eine strukturelle Aufwertung, da die Brückendurchführung eine naturnahe Gestaltung erfährt.

Auf das regionale Klima hat das Vorhaben keinen nachhaltigen negativen Einfluss. Durch das Vorhaben werden keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Frisch- oder Kaltluftproduktion erwartet, es sind darüber hinaus keine Frisch- oder Kaltluftströmungen betroffen. Der Verlust straßenbegleitender Gehölzbestände ist für die lufthygienische Situation und somit als klimarelevante Biotopstruktur im Nahbereich der Straße vernachlässigbar, da ihre Funktion mittelfristig durch Neupflanzungen ersetzt wird. Mit dem Trassenausbau kommt es zu keiner signifikanten Änderung der Topografie oder zu relevanten flächenhaften Eingriffen.

Die Auswirkungen auf das globale Klima wird in den Sektoren „Industrie“ (Bauwirtschaft, Betrieb, Unterhaltung), „Verkehr“ (Verkehrsleistung / Transport) und „Landnutzung, Landnutzungsänderung“ (Eingriff / Kompensation) ermittelt. Während des Lebenszyklus der Straßeninfrastruktur ergeben sich THG-Emissionen von  $\text{THG}_{\text{ges}} = 124.180 \text{ kg CO}_2\text{-eq/a}$ . Diese beinhalten die Emissionen, die beim Bau, der Erneuerung und der Unterhaltung der Verkehrsanlage entstehen. Bei dem Vorhaben handelt es sich um einen bestandsnahen Anbau eines Überhohlfahrestreifens innerhalb des intakten Verkehrswegenetzes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Verstetigung des Verkehrsflusses. Dies bedeutet für den Sektor "Verkehr", dass durch den Überhohlfahrestreifen keine signifikante Zunahme der Verkehrsbelastung verbunden ist, da sowohl im Vorfeld als auch im Nachlauf der Maßnahme weiterhin ein zweistreifiger Querschnitt vorliegt, der die Kapazität der B 505 bestimmt. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand verursacht das Vorhaben im entsprechenden Streckenabschnitt keine signifikante vorhabenbedingte Verkehrszunahme. Somit ist insgesamt keine Steigerung des Ausstoßes von Treibhausgasen aus dem Verkehr zu erwarten. Bei dem Sektor "Landnutzungsänderung" wird der Eingriff (bau-/ anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme) mit der Kompensation (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) gegenübergestellt. Es werden rd. 1,57 ha Böden mit klimaschutzrelevanten Funktionen und rd. 5,25 ha von klimaschutzrelevanten Biotopen / Vegetationskomplexen in Anspruch genommen. Dieser Eingriff wird mit ca. 3,50 ha Flächenextensivierung durch Grünlandnutzung und Kraut-/Staudensäume, 97 Baumpflanzungen und ca. 0,78 ha flächige Gehölzpflanzungen kompensiert. Weitere Gehölzpflanzungen und Baumreihen mit klimarelevanter Funktion entstehen im Rahmen von artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen (8 Baumpflanzungen - Säulenpappeln) und Gestaltungsmaßnahmen (flächige Gehölzpflanzungen ca. 0,51 ha, Einzelbaumpflanzungen 53 Stück, Waldrandunterpflanzungen: ca. 0,05 ha) im Nahbereich bzw. den Böschungsbereichen des Trassenausbaus. Für den Sektor "Landnutzungsänderung" ergibt sich für klimaschutzrelevante Biotope / Vegetationskomplexe eine positive Gesamtbilanz.

Für das Landschaftsbild sind unter Berücksichtigung der Vorbelastungen mit dem Ausbau der Trasse keine zusätzlichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Das Landschaftsbild im Umfeld der B 505 ist vergleichsweise wenig ansprechend, vor allem da es insgesamt wenig strukturiert ist und kaum optisch belebende Elemente aufweist. Daher ist für die die B 505 umgebenden Flächen auch keine besondere Eignung für Zwecke der Naherholung anzuerkennen, insbesondere sind die Waldflächen wegen ihrer eintönigen Zusammensetzung hierfür nur bedingt attraktiv. Zudem wirkt die von der B 505 ausgehende Immissionsbelastung schon jetzt Attraktivitätsmindernd. In dieser Hinsicht tritt durch das Vorhaben keine merkliche Veränderung ein.

In Stätten des kulturellen Erbes oder sonstige erhebliche Sachgüter greift das Vorhaben nicht ein.

Die während der Bauzeit zusätzlich entstehenden stofflichen und nichtstofflichen Einwirkungen sind nicht zuletzt wegen ihres begrenzten Wirkungsbereichs sowie der Immissionsvorbelastung, die vom Verkehr auf der B 505 herrührt, nicht von entscheidender Bedeutung und daneben auch nur vorübergehender Natur.

Daneben wurden standortbezogene Vorprüfungen nach § 7 Abs. 2 UVPG durchgeführt, die wegen Nrn. 17.2.3 der Anlage 1 zum UVPG notwendig wurden. Dies betrifft die im Zuge des Vorhabens vorgesehene Rodung von Waldflächen im Umfang von insgesamt 1,22 ha. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass besondere örtliche Gegebenheiten im Sinn von § 7 Abs. 2 Sätze 3 und 4 UVPG nicht vorliegen, da sich keine der unter Nr. 2.3 der Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Schutzgebiete oder sonstigen Gebiete sowie keine geschützten bzw. sonstigen dort genannten Objekte innerhalb des Bereiches befinden, auf das sich das Vorhaben auswirkt. Auf Grund dessen besteht auch keine (isolierte) Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die vorgesehenen Waldrodungen.

Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern von besonderer Bedeutung oder erhebliche nachteilige Umwelteinwirkungen durch Zusammenwirken dieses Vorhabens mit einem anderen Vorhaben sind darüber hinaus auszuschließen.

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 0921/604-1333 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, 03.06.2024  
Regierung von Oberfranken

gez.

Uebelhoer  
Ltd. Regierungsdirektor