

B 279, Gersfeld – Bad Neustadt a. d. S.

Ortsumgehung Wegfurt

**Die Änderungen und Ergänzungen
sind rot und fett geschrieben 06.03.2017**

von: Bau- km 0+000 = Abschnitt 220: Station 1,601

bis: Bau- km 1+500 = Abschnitt 240: Station 0,717

Nächster Ort: Bischofsheim, Schönau an der Brend

Baulänge: 1,500 km

Straßenbauverwaltung:

Länge der

Freistaat Bayern

Anschlüsse: 0,528 km

Planfeststellung

für eine Bundesfernstraßenmaßnahme

Erläuterungsbericht

Schweinfurt, den 01.12.2015 Staatliches Bauamt	
gez. Bothe, Ltd. Baudirektor	

Inhaltsverzeichnis zum Erläuterungsbericht

	Seite:
0. Vorbemerkungen	4
1. Darstellung der Baumaßnahme	5
1.1 Planerische Beschreibung	5
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	6
2 Notwendigkeit der Maßnahme	8
2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorangegangene Untersuchungen und Verfahren	8
2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen	10
2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele	11
2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	13
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	13
3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme	15
3.1 Trassenbeschreibung	15
3.1.1 Trassenbeschreibung der Wahllinie	15
3.1.2 Weitere Trassen	16
3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum	21
3.3 Aussagen Dritter	23
3.4 Gewählte Linie	23
3.5 Verkehrssicherheit der gewählten Lösung	23
4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme	25
4.1 Trassierung	25
4.1.1 Gewählte Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente	25
4.1.2 Zwangspunkte um Grund- und Aufriss	26
4.1.3 Berücksichtigung von Umwelt und Umfeld bei der Trassierung	26
4.1.4 Unter- und Überschreitungen von Trassierungsgrenzwerten	27
4.1.5 Ergebnis der Sichtweitenanalyse	29
4.1.6 Räumliche Linienführung	29
4.2 Querschnitt	30
4.2.1 Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung	30
4.2.2 Begründung der gewählten Regelquerschnitte	30
4.2.3 Befestigung der Fahrbahn	31
4.2.4 Gestaltung der Böschungen	32

4.2.5	Einordnung der Lärmschutz- und sonstigen Immissionsschutzanlagen in den Querschnitt	33
4.2.6	Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	33
4.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	34
4.3.1	Ortsanschlüsse Wegfurt West, Wegfurt Ost und Kreisstraße NES 16	34
4.3.2	Wirtschaftswege Bauanfang, Bauende	34
4.3.3	Wirtschafts- und Feldwege parallel zur B 279 und Kr. NES 16	35
4.4	Baugrund / Erdarbeiten	35
4.4.1	Bodenarten, Zustand und Witterungsempfindlichkeit	35
4.4.2	Grundwasser	37
4.4.3	Bodengewinnung, Ablagerung, Erdmassenbilanz	37
4.4.4	Kampfmittel	38
4.4.5	Denkmalgeschützte Flächen	38
4.5	Entwässerung	39
4.6	Ingenieurbauwerke	40
4.7	Straßenausstattung	41
4.8	Besondere Anlagen	41
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	41
4.10	Leitungen	41
5	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	42
5.1	Lärmschutzmaßnahmen	42
5.1.1	Rechtsgrundlagen	42
5.1.2	Immissionsgrenzwerte	42
5.1.3	Einstufung der durch den Verkehrslärm betroffenen Gebiete	42
5.1.4	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung	42
5.1.5	Lärmschutzmaßnahmen	43
5.2	Schadstoffuntersuchungen	43
5.3	Wassergewinnungsgebiete	43
5.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	43
5.4.1	Eingriffssituation	44
5.4.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt	44
5.4.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild	46
5.4.4	Schutzmaßnahmen	46
5.4.5	Artenschutzrechtliche Maßnahmen/ CEF-Maßnahmen	47

6	Kostenträger	49
7	Widmungen, Umstufungen, Einziehungen	50
8	Inanspruchnahme von Grunderwerb	51
9	Durchführung der Baumaßnahme	52

0. Vorbemerkungen

Für die Baumaßnahme „B 279, Ortsumgehung Wegfurt“ wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Rechtsgrundlage bilden die § 17ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in Verbindung mit Art 72 ff. des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG).

Die Planfeststellung hat den Zweck, die durch das Bauvorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Straßenbaulastträger und anderen Behörden, sowie Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - umfassend und rechtsgestaltend zu regeln.

Das Verfahren erstreckt sich auf die in den Planfeststellungsunterlagen im Einzelnen dargestellten und beschriebenen Maßnahmenbestandteile, insbesondere auf

- die Straßenbestandteile (Straßenkörper, Luftraum über dem Straßenkörper, Straßenzubehör)
- die Flächen, deren vorübergehende Inanspruchnahme zur Baudurchführung erforderlich sind (Ablagerungsflächen für Baumaterial und Bodenaushub, Arbeitsstreifen, Anlage von Baustraßen, Umfahrungsstrecken)
- die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufgrund des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG), des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) und des Bayerischen Waldgesetzes (BayWaldG)
- die Vorkehrungen und Anlagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer (z. B. Lärmschutzanlagen), den Bau oder die Änderung anderer öffentlicher Straßen
- sonstige Folgemaßnahmen (z. B. Verlegung von Wegen und Gewässern).

Den Planunterlagen liegt der Vorentwurf des Staatlichen Bauamtes Schweinfurt vom 31.07.2014 - genehmigt mit Schreiben vom 22.01.2015 durch die Regierung von Unterfranken - zugrunde.

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Bei der gepl. Maßnahme handelt es sich um die Umgehung der letzten, noch verbliebenen Ortsdurchfahrt der B 279 zwischen Bad Neustadt a. d. Saale und der Landesgrenze Bayern/Hessen für die Ortschaft Wegfurt.

Die B 279 stellt eine zentrale Verbindung der bevorzugt zu entwickelnden Stadt Bischofsheim (Grundzentrum) an das Mittelzentrum Bad Neustadt a. d. Saale dar. Die B 279 verbindet zudem die Autobahnen A 7 / A 71 / A 73 untereinander und übernimmt eine Autobahnzubringerfunktion.

Die Gemeinde Wegfurt wird vom Durchgangsverkehr entlastet. Eine Zunahme der Verkehrsbelegung durch den Neubau der Ortsumgehung wird nicht erwartet.

Die Gemeinde Wegfurt wird mit zwei Ortsanschlüssen am Baubeginn und Bauende an die Ortsumgehung der B 279 angebunden. Die Kreisstraße NES 16 wird an die Ortsumgehung Wegfurt neu angebunden. Die Zufahrt zur Gemeinde erfolgt dann über die Ortsanschlüsse West und Ost.

Die Ortsumgehung Wegfurt war im BVWP 1993 dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet. Bei der Fortschreibung des BVWP 2003 wurde das Projekt mit sehr hohem ökologischen Risiko in den weiteren Bedarf eingestuft.

Die Linienführung der B 279 wurde gemäß Auftrag der Bayerischen Staatsregierung vom 18.10.2006 im Rahmen einer Voruntersuchung und Raumempfindlichkeitsanalyse vom 08.02.2009 untersucht und einvernehmlich mit der Stadt Bischofsheim und den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Das im Rahmen der Bedarfsplanfortschreibung 2003 festgestellte hohe ökologische Risiko ist durch die Voruntersuchung widerlegt worden. Durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen sind die Eingriffe beherrschbar.

Wegfurt wird durch eine überdurchschnittliche Zunahme des Schwerverkehrs insbesondere in dem Zeitraum 2000 bis 2010 belastet. Westlich von Wegfurt beträgt die Zunahme des Schwerverkehrs in dem genannten Zeitraum 37,2 Prozent und östlich von Wegfurt 20 Prozent.

Der Neubau der Ortsumgehung wurde zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 angemeldet. Im Entwurf (März 2016) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 ist das Projekt dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Baumaßnahme beginnt am westlichen Ortsrand von Wegfurt im Abschnitt 220 bei Station 1,601 und endet westlich von Wegfurt im Abschnitt 240 bei Station 0,717 der B 279. Die Baulänge beträgt 1,5 km. Gegenüber der bestehenden B 279 ergibt sich eine Mehrlänge von 0,1 km.

Die Längen der Anschlüsse stellen sich wie folgt dar:

- Ortsanschluss West: 139,30 m
- Ortsanschluss Ost: 129 m
- Kreisstraße NES 16: 259,50 m

Der aufzulassende Einschnitt der Kreisstraße NES 16 wird vom Beginn der Verschwenkung bis zum öffentlichen Feldweg (s. lfd. Nr. 20 BWV) zurückgebaut, geländegleich aufgefüllt und rekultiviert. Südlich der Sichtschutzwand dient die ehemalige Kreisstraße, die in diesem Bereich zur GVS abgestuft wird, als Zufahrt zum Friedhof und zur gepl. Feldwegunterführung bei Bau-km 0+944 (s. lfd. Nr. 33 BWV).

Mit dem Neubau der Ortsumgehung wird das bestehende Feld- und Wirtschaftswegesystem zerschnitten. Im Zuge des Neubaus der Ortsumgehung werden neue Wege nördlich und südlich der Bundesstraße jeweils am Dammfuß sowie oberhalb der Einschnittböschungen neu errichtet und an das bestehenden Wegesystem angebunden.

Um auch zukünftig fußläufig oder mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen planfrei zu den außerörtlich angrenzenden, landwirtschaftlich genutzten Ackerflächen und Waldgebieten zu gelangen, ist eine Feldwegunterführung (BW 0-1, s. lfd. Nr. 33 BWV u. Unterlage 10) mit einer lichten Weite von 7,00 m vorgesehen. Mit Verlegung der B 279 ist der Ersatzneubau der Weisbachbrücke (BW 1-1, s. lfd. Nr. 42 BWV u. Unterlage 10) mit einer lichten Weite von 7,00 m erforderlich. Die bestehende Weisbachbrücke wird abgebrochen.

Für den Streckenabschnitt von Fulda (Oberzentrum) über Bad Neustadt a. d. Saale (Mittelzentrum) bis zur Verknüpfung mit der B 303 bei Pfaffendorf (Oberzentrum Coburg) ist die B 279 entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung gemäß RIN 2008 der Verbindungsfunktionsstufe VFS II zuzuordnen.

Aufgrund der vorhandenen Streckencharakteristik und des DTV ~ 8.000 Kfz / 24h wird für **die B 279** anstatt der EKL 2 die EKL 3 für diesen Streckenabschnitt als angemessen erachtet. Für die Trassierung wurde eine Planungsgeschwindigkeit von 90 km/h zugrunde

gelegt. Die B 279 erhält als Straßenquerschnitt nach RAL einen RQ 11,0 mit 8,00 m Fahrbahnbreite.

Die **Ortsanschlüsse Ost und West** werden adäquat zur Bundesstraße B 279 ausgebildet.

Die Kreisstraße NES 16 ist der Verbindungsstufe IV - nahräumige Verbindung zuzuordnen. Nach RAL entspricht diese der Straßenkategorie LS IV und Entwurfsklasse EKL 4. Für die Trassierung wurde die Planungsgeschwindigkeit von 70 km/h zugrunde gelegt. Die Kreisstraße erhält einen Regelquerschnitt RQ 9 mit 6,00 m Fahrbahnbreite.

2 Notwendigkeit der Maßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorangegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Ortsumgehung Wegfurt war im BVWP 1993 dem vordringlichen Bedarf zugeordnet. Im Zuge der Gebietsmeldung für FFH- und Vogelschutzgebiete in den Jahren 2000 ff. wurden auch das Tal der Brend und der Weisbach an die EU gemeldet. Gleichzeitig wurde der Bundesverkehrswegeplan fortgeschrieben und es kam zur Überlagerung beider Vorgänge. Aufgrund der damaligen noch vorherrschenden Rechtsunsicherheit wurde das Projekt „mit hohem ökologischen Risiko“ und aufgrund der relativ geringen Verkehrsbelastung dem weiteren Bedarf zugeordnet. Zwischenzeitlich haben sich aufgrund der rechtlichen Entwicklungen und der gestiegenen Verkehrsmengen, auch durch den Neubau der BAB A 71 deutlich andere Rahmenbedingungen ergeben.

Im Jahr 2006 wurde das Staatliche Bauamt Schweinfurt durch das Bayerische Staatsministerium des Innern beauftragt, die in der kommunalen Bauleitplanung (Flächennutzungsplan) eingetragene Trasse einer möglichen Ortsumgehung im Norden von Wegfurt dahingehend zu untersuchen, ob das im Rahmen der Bedarfsfortschreibung 2003 „festgestellte hohe ökologische Risiko“ tatsächlich vorhanden sei.

Mit der im Jahr 2009 vorgelegten Voruntersuchung wurden zwei Varianten in Bezug auf mögliche artenschutzrechtliche Hindernisse untersucht, um mögliche Alternativen im Hinblick auf die Eingriffe in die Natur und Landschaft aufzuzeigen und miteinander vergleichen zu können. Verglichen wurden:

- eine südliche Variante und
- die vorliegende nördliche Variante (Flächennutzungsplantrasse).

Mit einer **Südfahrt von Wegfurt** sind gravierende Eingriffe in die Umwelt mit zwei Querungen der regional bedeutsamen Biotopverbundachse im Brendtal mit ausgedehnten Vorkommen seltener und regional bedeutsamer Tierarten (z.B. Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Fledermäuse etc.) durch Flächeninanspruchnahme, Beeinträchtigung und Zerschneidung von Lebensräumen verbunden. Das Brendtal ist als FFH-Gebiet von Europäischer Bedeutung ausgewiesen.

Durch die Talquerungen mit ihren Dammbauwerken sind weitreichende und nachhaltige Veränderungen des Oberflächenwasserabflusses mit möglicher Hochwassergefahr für Wegfurt und die beiden Kläranlagen, aber auch des Kaltluftabflusses verbunden.

Das Schutzgut Landschaftsbild wird durch die umfangreichen Bodenbewegungen erheblich verändert. Die technischen Bauwerke (einschl. Damm- und Einschnittsböschungen), die bei der Südvariante erforderlich werden, stellen erhebliche landschaftsoptische Beeinträchtigungen dar, vor allem die Dammstrecken im Brendtal.

Weiterhin hat eine Südumfahrung die Zerschneidung eines zusammenhängenden, derzeit von Verkehrswegen unzerschnittenen ruhigen Landschaftsausschnittes zur Folge, der ein wichtiges Naherholungsgebiet darstellt. Zugleich ist die Verkehrswirksamkeit geringer, weil weiterhin der gesamte Durchgangsverkehr der Kreisstraße NES 16 durch die Ortslage Wegfurt geführt werden müsste.

Bei der **vorgelegten Nordvariante** ist eine Querung des Weisbachtals als Teil des FFH-Gebietes DE 5626.371 „Tal der Brend“ unvermeidbar. Der Weisbach mit seinem Gewässerbegleitgehölz und den angrenzenden Feuchtlebensräumen der Aue stellt eine naturschutzfachlich empfindliche lokale Biotopverbundachse dar, die aber durch die Querung der bestehenden Bundesstraße vorbelastet ist.

Durch die siedlungsnahen Trassenführung und Lage, überwiegend im Einschnitt, kann die Reichweite der Lärm- und Schadstoffmissionen sowie die landschaftsoptische Beeinträchtigung in erheblichem Ausmaß reduziert werden. Diese Einbindung in das Landschaftsbild ist aufgrund der Lage des Untersuchungsgebietes im Naturpark „Bayerische Rhön“ für die Erholung bzw. den Tourismus von erheblicher Bedeutung.

Die Nordvariante wird etwa an der gleichen Stelle den Weisbach queren, so dass zwar Lebensraumverluste auftreten, eine Neuzerschneidung im Biotopverbund aber vermieden werden kann. Durch ein ausreichend groß dimensioniertes Querungsbauwerk und weitere Maßnahmen zur Reduzierung des Kollisionsrisikos für querende Tierarten (Fledermäuse, Eisvogel) ist sogar eine Verbesserung/ Entlastung gegenüber dem Ist-Zustand zu erwarten. Schutzmaßnahmen für die wertvollen Lebensräume während der Bauzeit sind vorgesehen.

Das westlich der Ortsumgehung gelegene Wasserschutzgebiet wird durch die geplante Trassierung nicht berührt, so dass keine Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Wasser in diesem Bereich zu erwarten sind.

Eine nördlich der Ortsumgehung liegende rekultivierte Lagerfläche von Bodenaushub und Bauschutt wird von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+092 durch die Ortsumgehung tangiert.

Das Überschwemmungsgebiet der Brend ist durch die Maßnahme nicht betroffen.

Aus der Sicht der Kulturgüter werden vorhandene Bau- und Flurdenkmäler am nördlichen Ortsrand durch die geplante Trasse betroffen. Hier ist eine sensible Neugestaltung des Umfeldes um die Kapelle, ein Versetzen des Bildstockes (s. lfd. Nr. 23 BWV) und der beiden Steinkreuze (s. lfd. Nr. 32 BWV) an geeigneter Stelle erforderlich. Die neuen Standorte wurden im Einvernehmen mit der Stadt Bischofsheim festgelegt.

Durch die ortsnahe Trassenführung mit den landschaftsbezogenen Zwangspunkten im Osten (Weisbachtal) und Westen (Wasserschutzgebiet, rekultivierte Lagerfläche von Bodenaushub und Bauschutt) ergibt sich auch eine vergleichsweise geringe Inanspruchnahme hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzflächen und eine deutliche Reduzierung der Zerschneidung dieser Nutzflächen.

In der folgenden Tabelle sind Verkehrsbelastungen der B 279 und der Kreisstraße NES 16 für den Prognosehorizont 2030 und die Schwerverkehrsanteile für die einzelnen Straßenäste angeführt.

Tabelle 1: Verkehrsprognose 2030

Verkehrsprognose 2030			
Straßenast	Kfz – Verkehr	Schwerverkehrsanteil	Schwerverkehrsanteil
	(Kfz / 24h)	(Kfz / 24h)	(%)
B 279	8076	1345	16,7
NES 16	901	27	3,0

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Die Ortsdurchfahrt von Wegfurt stellt die letzte verbleibende Ortsdurchfahrt im Zuge der B 279 zwischen der BAB A 71 Anschlussstelle Bad Neustadt a. d. Saale und der Landesgrenze Bayern / Hessen dar. Seit Fertigstellung der BAB A 71 hat sich die Verkehrssituation in der Ortsdurchfahrt erheblich verschlechtert. Der Schwerverkehr hat auf dieser Strecke überdurchschnittlich zugenommen, so dass die Aufenthalts- und Erschließungsfunktion in der Ortschaft nur noch bedingt gegeben ist.

Die Verkehrsuntersuchung durch Prof.-Dr. Ing. Kurzak im Jahr 2007 im Umkreis von Bad Neustadt zeigte, dass fast 40% des Schwerverkehrs auf der B 279 überörtlichen Charakter aufweist. Dies belegt auch die Zählung aus der SVZ im Jahr 2010 westlich (6.271 Kfz/24h) und östlich (7.841 Kfz/24h) von Wegfurt. Der Anteil des Schwerverkehrs beträgt dabei westlich von Wegfurt 937 (14,9%) und östlich 1.073 Kfz/24h (13,7%).

Die Anwohner sind darüber hinaus durch den Schwerverkehr täglich einer hohen Lärm- und Schadstoffbelastung ausgesetzt. Zudem hat das Gefährdungspotential für Fußgänger und Radfahrer zugenommen.

Diese Verkehrsverhältnisse sind nur durch Verlagerung des Verkehrs außerhalb des Ortes zu lösen. Dafür ist es notwendig, die B 279 im Zuge einer Ortsumgehung in der vorliegenden Nordvariante neu zu trassieren.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Nach der raumstrukturellen Gliederung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) vom 22. August 2013 liegt das Straßenbauvorhaben in der Region 3 - Main-Rhön - im Raum mit besonderem Handlungsbedarf.

Hinsichtlich der Straßeninfrastruktur (Kapitel 4.2) wurden folgende Grundsätze definiert:

- Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.
- Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen.

Die plante Ortsumgehung folgt den Grundsätzen, dass Bundesfernstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden sollen.

Nach dem Regionalplan Main-Rhön vom 18. Januar 2011 liegt das Straßenbauvorhaben im ländlichen Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll. Zur Erfüllung der künftigen Aufgaben der Region im Rahmen der internationalen Verkehrsbeziehungen, zur Herstellung vollwertiger Verkehrsbeziehungen mit Thüringen, zur Stärkung der Entwicklungsachsen von überregionaler und regionaler Bedeutung und zur weiteren Entlastung vor allem der Ortsdurchfahrten vom Fern- und Durchgangsverkehr soll unteren anderen Maßnahmen auch die B 279 insbesondere durch den Bau weiterer Ortsumgehungen, weiter ausgebaut werden. Es soll darauf hingewirkt werden, dass die B 279 einen besseren Anschluß an die A 7 erhält (Kapitel B VI 3.2 Z).

Dabei bestehen folgende maßgebliche Ziele:

- Die B 279 ist zwischen dem Autobahnzubringer Bad Neustadt an der Saale (A 71) und Landesgrenze Bayern / Hessen ortsdurchfahrtenfrei auszubauen. In den letzten Jahren wurden alle Voraussetzungen für eine leistungsfähige Verbindungsachse geschaffen (Autobahnzubringer Bad Neustadt, OU Brendlorenzen, OU Schönau, OU Bischofsheim, OU Oberweißbrunn, Ausbauten zwischen den Ortsumgehungen - z. T. als Kraftfahrstraße).
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Landkreises Rhön-Grabfeld (inkl. MZ Bad Neustadt), insbesondere im Hinblick auf die Anbindung an überregionalen Zugverbindungen (ICE / EC /IC -Bahnhof Fulda) und die Erreichbarkeit von internationalen Flughäfen (über BAB A 66 bei Fulda Eichenzell).
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität auf der B 279.
- Entlastung der Ortsdurchfahrt vom überdurchschnittlich und seit 2000 ständig steigenden Schwerverkehr (> 1000 SV/24h).
- Reduzierung der hohen Lärm- und Schadstoffbelastung für die Anwohner in der Ortsdurchfahrt.
- Aufwertung der Aufenthaltsfunktion mit erheblicher Qualitätsverbesserung des Wohnumfeldes in der Ortsdurchfahrt.
- Verbesserung der Autobahnzubringerfunktion zur A 7 (Hessen) bzw. A 71 (Bad Neustadt a.d. Saale).
- Verbindung des Mittelzentrums Bad Neustadt a. d. Saale mit dem bevorzugt zu entwickelnden Grundzentrum Bischofsheim gemäß Strukturkarte Landesentwicklungsprogramm.

2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Die B 279 ist im nordbayerischen Raum von Ost nach West mit der A 7, der A 71 und der A 73 über die B 303 /Coburg verknüpft und hat dadurch an überregionaler Verbindungsfunktion mehr Bedeutung bekommen.

Im Zuge der Verkehrserhebung wurde eine Kennzeichenverfolgung durchgeführt. Dabei wurde eine deutliche Verkehrsbeziehung von der Kreisstraße NES 16 in Richtung Bad Neustadt a. d. Saale aufgezeigt. Diese Verkehrsbeziehung wird nur mit dem Bau der vorliegenden Ortsumgehung aufgenommen.

Für die Gemeinde sind östlich und westlich von Wegfurt zwei Ortsanschlüsse vorgesehen. Von der Verlegung der B 279 sind eine Verbesserung der wirtschaftlichen Standortbedingungen, Zeit- und Betriebskostensparnisse für die Straßennutzer, eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Lärm- und Abgasimmissionen zu erwarten.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs werden die Belastungen für die Bewohner von Wegfurt durch Lärm, Schadstoffe und Erschütterungen in der Ortsdurchfahrt erheblich verringert.

Die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Ortslage eröffnet außerdem die Möglichkeit, die Straßenräume so umzugestalten, dass deren Aufenthaltsfunktion wieder an Bedeutung gewinnt. Dadurch wird die Qualität des Wohnumfeldes wesentlich verbessert.

Bei der vorliegenden Planung kann durch die siedlungsnahe Trassenführung und Lage überwiegend im Einschnitt die Reichweite der Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie die landschaftsoptische Beeinträchtigung in erheblichem Ausmaß reduziert werden. Diese Einbindung in das Landschaftsbild ist aufgrund der Lage des Untersuchungsgebietes im Naturpark „Bayerische Rhön“ und der Funktion für die Erholung bzw. des Tourismus von erheblicher Bedeutung.

Das Wasserschutzgebiet westlich der Ortsumgehung wird durch die geplante Trassierung nicht berührt, so dass keine Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Wasser in diesem Bereich zu erwarten sind. Das Überschwemmungsgebiet der Brend ist durch die Maßnahme nicht betroffen.

Bei der vorgelegten Planung ist eine Querung des Weisbachtals als Teil des FFH-Gebietes DE 5626-371 „Tal der Brend“ unvermeidbar. Der Weisbach mit seinem Gewässerbegleitgehölz und den angrenzenden Feuchtlebensräumen der Aue stellt eine naturschutzfachlich empfindliche lokale Biotopverbundachse dar, die bereits durch die Querung der bestehenden Bundesstraße vorbelastet ist.

Die Ortsumgehungsstraße wird etwa an der gleichen Stelle den Weisbach queren, so dass zwar Lebensraumverluste auftreten, eine Neuzerschneidung im Biotopverbund aber vermieden werden kann. Ein ausreichend groß dimensioniertes Querungsbauwerk und das Anbringen von Abweiseeinrichtungen als Überflughilfen beidseitig der Weisbachbrücke tragen zur Reduzierung des Kollisionsrisikos für querende Tierarten (Fledermäuse, Eisvogel) bei. Dadurch ist sogar eine Verbesserung/ Entlastung gegenüber dem Ist-Zustand zu erwarten. Schutzmaßnahmen für die wertvollen Lebensräume während der Bauzeit sind vorgesehen.

Durch die Trassenführung werden Hecken, Hohlwege und Einzelbäume als kennzeichnende Landschaftselemente der landwirtschaftlichen Flur nördlich von Wegfurt beseitigt. Diese werden aber u.a. durch geeignete Maßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes auch im Bereich der Straßennebenflächen als landschaftstypische Elemente zur Einbindung des Bauwerks in das Landschaftsbild wieder neu geschaffen. Die vor wenigen Jahren angelegte Ausgleichsfläche des Landkreises wird teilweise beansprucht und muss deshalb an anderer Stelle neu hergestellt werden.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

3.1 Trassenbeschreibung

3.1.1 Trassenbeschreibung der Wahllinie

Die Verlegung beginnt am westlichen Ortsrand von Wegfurt auf Höhe der ehemaligen Hausmülldeponie bei Station 1.601 des Abschnittes 220. Nach dem Baubeginn schwenkt die Trasse in nordöstlicher Richtung von der alten B 279 ab und kreuzt ca. 290 m nördlich vom bestehenden Kreuzungspunkt entfernt die Kreisstraße NES 16.

Dabei bilden der Friedhof und die Kapelle als nördlichste Bebauung der Gemeinde die Zwangspunkte für den Trassenverlauf in diesem Bereich der Ortsumgehung.

Im weiteren Verlauf schwenkt die B 279 in südwestliche Richtung ab. Ca. 110 m östlich der bestehenden Trasse mündet die Kreisstraße NES 16 plangleich in die B 279 ein. Im weiteren Verlauf wird mit einem Brückenbauwerk der nach Norden führende Wirtschaftsweg unterführt.

Im Bereich des Weisbachtals wird der Weisbach ca. 20 m nördlich des bestehenden Kreuzungsbauwerkes (alte B 279) überquert und bindet im Abschnitt 240 bei Station 0.717 (ca. 170 m östlich der Weisbachquerung) in die bestehende Bundesstraße ein. Die Gesamtlänge der Umgehung beträgt damit 1,5 km.

Die Einmündungen der beiden Ortsanschlüsse Wegfurt West und Ost, der Kreisstraße NES 16 und der beiden Wirtschaftswege östlich und westlich der Ortslage münden höhengleich in die neue Trasse der B 279 ein.

Die Ortsumgehung der B 279 verläuft im westlichen Abschnitt über eine Länge von ca. 840 m im Einschnitt bis zu einer Tiefe von 3,50 m unter Oberkante Gelände. Etwa in Höhe der Einmündung der Kreisstraße NES 16 wechselt die Trasse vom Einschnitt in eine Dammlage mit max. 6,60 m Überschüttungshöhe. Nach einer Länge von ca. 500 m läuft die Dammlage der B 279 im Bereich der Weisbachquerung aus und wird auf den verbleibenden 170 m geländegleich zum Anschluss an den Bestand fortgeführt.

Zwangspunkte für die Ortsumgehung bilden am Baubeginn der bestehende Trassenverlauf der B 279 und die rekultivierte Lagerfläche von Bodenaushub und Bauschutt. Im weiteren Verlauf wird die B 279 so geführt, dass der Friedhof und die Kapelle (Baudenkmal) vom Vorhaben nicht berührt werden. Im östlichen Bereich sind das FFH-

Gebiet „Tal der Brend“, die Weisbachquerung und die Anbindung an den bestehenden Verlauf der Bundesstraße maßgebend für den Verlauf der neuen B 279.

Bei der Trassierung in Grund- u. Aufriss wurde darauf geachtet, die Überschussmassen zu minimieren. Die unter Ziff. 4.1.2 angeführten, schwierigen Randbedingungen lassen jedoch keine ausgeglichene Massenbilanz zu.

Die Überschussmassen werden teilweise südlich der Verlegungstrasse, trassennah und damit kostensparend, als Seitendeponie in Form eines Sichtschutzwalles untergebracht. Die Restmassen werden von der Stadt Bischofsheim übernommen und außerhalb dieses Verfahrens als Sichtschutzwall von Bau-km 0+944 bis Bau-km 1+240 südlich der Ortsumgehung eingebaut.

Durch die vorgenommene Trassierung der Nordvariante wurde der Eingriff in die Lebensräume des Wiesenknopf-Ameisenbläulings und die Mageren Flachlandmähwiesen (LRT 6510) soweit als möglich vermieden. Ein Eingriff in das FFH-Gebiet ist jedoch unvermeidbar, weil sich das Schutzgebiet weitere 2 km bandartig (ca. 100 - 140 m breit) von der Brend im Süden entlang des Weisbachs nach Norden erstreckt.

Diese Bereiche sind darüber hinaus bereits durch die bestehende Trasse vorbelastet. Eine Verschiebung der Querung des FFH-Gebietes nach Norden hätte zwar den Lebensraum des Wiesenknopf-Ameisenbläulings möglicherweise geschont, aber dort größere Durchschneidungslängen hervorgerufen und weitere Flachlandmähwiesen (LRT 6510) und zusätzlich Auenwälder (LRT 91E0) in größeren Flächenanteilen beansprucht, so dass auch in diesem Fall immer eine Ausnahmeprüfung erforderlich wäre.

Bei einer Verschiebung der Trasse weiter Richtung Süden (auf der Bestandsstrecke) würde diese wesentlich näher an bzw. z. T. über die angrenzende Bebauung verlaufen. (Abbruch der ersten Häuser von Schönau kommend erforderlich) Der Friedhof und die Kapelle müssten verlegt werden. Die Grenzwerte der 16. BImSchV wären auf der gesamten Strecke überschritten, sodass umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen (Wände) entlang der Strecke hätten entstehen müssen.

3.1.2 Weitere Trassen

Mit der im Jahr 2009 vorgelegten Voruntersuchung wurden zwei Varianten untersucht, um mögliche Alternativen im Hinblick auf die Eingriffe in die Natur, Landschaft und artenschutzrechtliche Hindernisse aufzuzeigen und miteinander vergleichen zu können.

Verglichen wurden:

- eine südliche Variante und
- eine nördliche Variante (vorliegende Planung, Wahllinie s. Ziffer 3.1.1).



Abb. 1: Übersichtslageplan der Voruntersuchung mit Variante Nord und Variante Süd

Variantenvergleich		
Vergleichsmerkmale	Wahllinie (Variante Nord)	Variante Süd
Bautechnische Merkmale:		
Streckenlänge (km)	1,500 km	3,171 km
Einschnitt, Damm: tiefster Einschnitt höchster Damm	ca. 3,00 m ca. 6,50 m	ca. 6,40 m ca. 6,30 m
Ingenieurbauwerke	BW 0-1 FW Brücke (LW = 7,00 m) BW 1-1 Weisbach-Brücke (LW=7,00m)	BW 0-1 Brend-Brücke (LW ca. 20m) BW 0-2 FW Brücke (LW ca. 7m) BW 1-1 FW Brücke (LW ca. 15m) BW 2-1 FW Brücke (LW ca. 7m) BW 2-2 Brend-Brücke (LW ca. 20m)

Variantenvergleich		
Vergleichsmerkmale	Wahllinie (Variante Nord)	Variante Süd
Baukosten: Straßenbau Brückenbau (Grunderwerb) Gesamt	ca. 3,749 Mio. € ca. 0,837 Mio. € (ca. 0,23 Mio. €) ca. 4,816 Mio. €	ca. 5,596 Mio. € ca. 3,200 Mio. € (ca. 0,600 Mio. €) ca. 9,396 Mio. €
Beurteilung:	Aufgrund der relativ großen Steigungsstrecken (bis ca. 6,0%) und des Höhenunterschiedes der Südvariante gegenüber der Nordvariante (verlorene Steigung) sowie einer Mehrlänge von rd. 1,65 km zur Nordtrasse, wurde die Nordvariante weiterverfolgt. Die Nordvariante entlastet die Ortsdurchfahrt von Wegfurt vollständig vom Durchgangsverkehr. Bei der Südvariante bleibt der Durchgangsverkehr in Richtung Sondernau / Oberelsbach auch weiterhin auf der Hauptstraße in der Ortsmitte.	
Umweltverträglichkeit:		
Mensch:	Trasse auf einer Länge von 920 m Abstand zu den Mischgebieten mindestens ca. 69 m. Keine Beeinträchtigung des Brendtal-Radwegs, sowie des Radweges südlich der Brend.	Trasse auf einer Länge von 1.350 m Abstand zu den Wohngebieten mindestens ca. 50 m bzw. ca. 85 m, maximal 400 m entfernt. Entwertung der derzeitigen Qualität des annähernd kreuzungsfreien Brendtal-Radwegs
Durchschneidung bzw. Tangierung v. Schutzgebiete: FFH-Gebiet DE 5626.371 „Tal der Brend“ Landschaftsschutzgebiet „Bayerische Rhön“ nach § 30 BNatSchG geschützte Feucht- und Trockenflächen Lebensräume des Wiesenknopf-Ameisenbläulings Lebensräume der Zauneidechse Biotopverbund	250 m 932 m 100 m (Feuchtwiesen und Fließgewässerbegleitgehölze am Weisbach) 40 m 0 m Querung des Weisbachtals im vorbelasteten Bereich	965 m 2.775 m 95 m (Fließgewässerbegleitgehölze und Hochstaudenfluren an der Brend) 640 m 1.120 m Zweimalige Neuzerschneidung des Brendtals

Variantenvergleich		
Vergleichsmerkmale	Wahllinie (Variante Nord)	Variante Süd
Boden:		
Versiegelung allgemein	21.127 21.369 m ²	ca. 40.500 m ²
Inanspruchnahme allgemein	70.068 71.166 m ²	ca. 108.000 m ²
Wasser:		
Querung von naturnahen Auenbereichen mit sehr hoher Bedeutung	---	auf 1330 m Barrierewirkung für Hochwasserabfluss durch Dammführung mit einer Höhe von durchschnittlich 2,5 - 4,5 m; zudem Überflutungsgefährdung Kläranlagen
Verlust an Retentionsraum	Vernachlässigbar	Verlust von Retentionsraum in erheblichem Maß durch Straßendamm (im Westen ca. 1 ha Fläche, im Osten ca. 1,65 ha)
Wasserschutzgebiet	---	ca. 830 m in WSG Zone III
Beurteilung:	Für eine geplante Ortsumgehung von Wegfurt ergibt die Umweltverträglichkeitsuntersuchung keinen konfliktfreien Korridor. Mit der Nordvariante liegt jedoch ein „relativ konfliktarmer“ Korridor vor, bei dem durch Maßnahmen zur Eingriffsminimierung die Auswirkungen auf das Schutzgut „Menschen“ (Wohnfunktion und Lärmschutz), das Schutzgut „Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume“ und das Schutzgut „Wasser“ deutlich verringert werden können.	

Gründe für die Fortführung der Planung der nördlichen Variante sind, dass die Südvariante erhebliche Nachteile aufweist, wie:

- Mit einer Südumfahrung von Wegfurt sind gravierende Eingriffe in die Umwelt mit zwei Querungen der regional bedeutsamen Biotopverbundachse im Brendtal mit ausgedehnten Vorkommen seltener und regional bedeutsamer Tierarten (z.B. Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Fledermäuse etc.) durch Flächeninanspruchnahme, Beeinträchtigung und Zerschneidung von Lebensräumen verbunden. Das Brendtal ist als FFH-Gebiet von Europäischer Bedeutung ausgewiesen.
- Durch die Talquerungen mit ihren Dammbauwerken sind weitreichende und nachhaltige Veränderungen des Oberflächenwasserabflusses mit möglicher Hochwassergefahr für Wegfurt und die beiden Kläranlagen, aber auch des Kaltluftabflusses verbunden.

- Das Schutzgut Landschaftsbild wird durch die umfangreichen Bodenbewegungen erheblich verändert. Die technischen Bauwerke (einschl. Damm- und Einschnittsböschungen), die bei der Südvariante erforderlich werden, stellen erhebliche landschaftsoptische Beeinträchtigungen dar, vor allem die Dammstrecken im Brendtal).
- Weiterhin hat eine Südumfahrung die Zerschneidung eines zusammenhängenden, derzeit von Verkehrswegen unzerschnittenen ruhigen Landschaftsausschnittes zur Folge, der ein wichtiges Naherholungsgebiet darstellt.
- Bei der Südvariante ist die Verkehrswirksamkeit geringer, weil weiterhin der gesamte Durchgangsverkehr der Kreisstraße NES 16 durch die Ortslage Wegfurt geführt werden müsste.

3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet gehört zum Naturraum „Südrhön“ mit der Untereinheit „Brend-Elsbach-Südrhön“ (140-I) (siehe Arten- und Biotopschutzprogramm für den Landkreis Rhön-Grabfeld, 1991). Südlich (Richtung „Burgwallbacher Forst“) und nordöstlich (Richtung „Markberg“ und „Wechterswinkler Forst“) schließt sich die Untereinheit „Salzforst“ (Nr. 140-G) an.

Das Untersuchungsgebiet ist geprägt durch die Lage im Nordwest-Südost verlaufenden Brendtal am Fuße der Rhön. Westlich der Mündung des von Nordosten in das Brendtal einfließenden Weisbachs liegt die Ortslage Wegfurt. Während sich der Altort mit Kirche und Friedhof sowie der Straßenkreuzung der Bundesstraße B 279 („Hauptstraße“) mit der Kreisstraße NES 16 („Sondernauer Straße“) nördlich der Brend erstreckt, liegen südlich der Brend ausgedehnte Neubaugebiete sowie Sportflächen.

Am östlichen Ortsrand liegen in der Brendaue Gewerbeflächen und die Kläranlage.

Das Brendtal ist eines der größten Bachtäler in der Bayerischen Rhön und entwässert das gesamte Bischofsheimer Becken und einen Großteil der „Langen Rhön“ nach Südosten in Richtung Fränkische Saale. Von Norden fließen der Weisbach im Nordosten und der Retzbach im Nordwesten zu.

Die Brendaue wird außerhalb von Wegfurt durch breite Gewässerbegleitgehölze, Mühl- und Entwässerungsgräben, ausgedehnte Grünlandflächen sowie Feuchtwiesen und –brachen gekennzeichnet. Der nördliche Auenrand ist durch die ehemalige Bahnlinie Bad Neustadt -Bischofsheim (heute Brendtalradweg) und die Bundesstraße B 279 genau markiert.

Auch das Weisbachtal ist durch breite Gewässerbegleitgehölze, Grünlandflächen und Feuchtwiesen sowie Feuchtbrachen gekennzeichnet, allerdings ist dieses Tal sehr viel schmaler und steiler als das Brendtal.

Am „Markberg“ im Osten des Untersuchungsgebietes sind große zusammenhängende Waldflächen vorhanden, denen landwirtschaftliche Nutzflächen mit noch vorhandenen Heckenresten auf den relativ steilen südexponierten Hangflanken vorgelagert sind.

Die Hänge nordöstlich und nördlich von Wegfurt sind intensiv landwirtschaftlich genutzt und weisen ein nur mäßig dichtes Heckennetz auf. Hier verläuft die Kreisstraße NES 16 von Wegfurt nach Sondernau, die im Jahr 2008 ausgebaut wurde.

Im Westen dieser Flächen an der Gemarkungsgrenze zu Weisbach liegt das Retzbachtal, das auf seiner Ostflanke ein dichtes Heckennetz aufweist.

Die geplante Ortsumgehung Wegfurt der Bundesstraße B 279 verläuft in bzw. in unmittelbarer Nachbarschaft zum FFH-Gebiet DE 5626-371 „Tal der Brend“ mit einer Gesamtfläche von 424 ha. Dieses umfasst im Untersuchungsgebiet für die Ortsumgehung Wegfurt das Weisbachtal, das ein unterschiedlich ausgeprägtes Mosaik von Fließgewässer- und Feuchtlebensräumen aufweist.

Das Gebiet liegt im Naturpark „Bayerische Rhön“. Die ehemalige Schutzzone ist inzwischen als Landschaftsschutzgebiet „Bayerische Rhön“ ausgewiesen. Die Grenzen des Landschaftsschutzgebietes laufen dabei im Osten sehr nahe an der bestehenden Bebauung von Wegfurt, während die landwirtschaftlichen Nutzflächen im Norden überwiegend ausgespart sind. Zentrale Flächen des Landschaftsschutzgebietes sind die Talauen von Brend und Weisbach sowie die Wälder am Rande des Untersuchungsgebietes.

Das Biosphärenreservat Rhön umfasst das gesamte Untersuchungsgebiet.

Als geschützte Feucht- und Trockenflächen im Sinne des § 30 BNatSchG sind neben den naturnahen Fließgewässerbegleitgehölzen verschiedene seggen- und binsenreiche Bestände und Feuchtwiesen in der Brend- und Weisbachaue erfasst.

3.3 Aussagen Dritter

Die Maßnahme wurde mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Hierzu fand am 19.10.2012 im Rathaus der Stadt Bischofsheim a. d. Rhön ein Behördentermin statt. Mit der Höheren und Unteren Naturschutzbehörde wurde das Bauvorhaben abschließend am 15.10.2015 abgestimmt. Ebenfalls beteiligt wurde das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege.

3.4 Gewählte Linie

Die im Zuge der Voruntersuchung vom Februar 2009 positiv bewertete Wahllinie wurde entsprechend den dort gegebenen Maßgaben optimiert. Die Wahllinie findet die Zustimmung der Träger öffentlicher Belange.

3.5 Verkehrssicherheit der gewählten Lösung

Mit der Wahl einer der Verbindungsfunktionsstufe, der Entwurfsklasse, der entsprechenden Planungsgeschwindigkeit und der Einhaltung der Größt- bzw. Mindestwerte der Trassierungsparameter sind die Grundvoraussetzungen für den Entwurf einer verkehrssicheren Straße erfüllt.

Die Linienführung in Grund- und Aufriss wurde so aufeinander abgestimmt, dass auf der gesamten Strecke eine ausreichende Entwässerung der Fahrbahn gewährleistet ist. Der gewählte Straßenquerschnitt RQ 11 ist der Größe und Zusammensetzung des Verkehrs angemessen.

Auf Grund der schwierigen Geländeverhältnisse und der notwendigen Knotenpunkte ist ein Überholen nur an den Stellen möglich, an denen die erforderlichen Überholsichtweiten vorhanden sind. Eine Ausweitung der Überholmöglichkeiten scheitert an den Geländeverhältnissen und den notwendigen Knotenpunkten. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurde darauf geachtet, dass die Sichtweiten nicht durch randliche Bepflanzung eingeschränkt werden.

Die Knotenpunkte für die einmündenden Ortsanschlüsse Wegfurt-West und Wegfurt-Ost und die Kreisstraße werden plangleich mit 3,25 m breiten Linksabiegestreifen mit Verzögerungs- und Aufstellstreifen ausgebildet. Die Einleitung der Linksabiegestreifen erfolgt mit einer Sperrfläche. Die Knotenpunkte erhalten keine Lichtsignalanlage. Sie werden mit einem Kreisbogen, einer Dreiecksinsel und einem großen Tropfen ausgeführt.

Radfahrer und Fußgänger sind bei der Knotenpunktausbildung nicht relevant. Südlich der B 279 verläuft ein separater Geh- und Radweg (Brendtalradweg).

Für den landwirtschaftlichen Verkehr und nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer besteht an der Feldwegunterführung Bauwerk 0-1 bei Bau-km 0+944 die Möglichkeit, die B 279 höhenfrei zu queren.

Darüber hinaus sind zwei höhengleiche Anbindungen der Wirtschaftswege am Baubeginn und Bauende vorgesehen, um unzumutbar lange Umwege zu vermeiden und das durchschnittliche Wegesystem an die Planung anzubinden.

Im Ergebnis vorgenannter Ausführungen lässt sich feststellen, dass mit den gewählten Lösungen den Belangen der Verkehrssicherheit ausreichend Rechnung getragen wurde.

Die Ergebnisse aus dem Sicherheitsaudit zum Vorentwurf wurden in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

4.1.1 Gewählte Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente

Die B 279 stellt eine zentrale Verbindung der bevorzugt zu entwickelnden Stadt Bischofsheim (Grundzentrum) an das Mittelzentrum Bad Neustadt a. d. Saale dar. Die B 279 verbindet zudem die Autobahnen A 7 / A 71 / A 73 untereinander und übernimmt eine Autobahnzubringerfunktion.

Vorhaben prägende Bauwerke sind:

- Feldwegunterführung - Bauwerk 0-1 LW = ca. 7,00 m
- Weisbachbrücke - Bauwerk 1-1 LW = ca. 7,00 m

Angestrebte Entwurfs- und Betriebsmerkmale der B 279 nach RIN / RAL 2012

- Verbindungsfunktionsstufe VFS II (Begründung s. Ziff. 4.2.2)
- Entwurfsklasse EKL 3
- Betriebsform: allgemeiner Verkehr
- Regelquerschnitt nach RAL RQ 11 mit 8,00 m breiter befestigter Fahrbahn und 2 x 1,50 m breiten Banketten,
- Grundsätzliche Gestaltungsmerkmale:
 - Planungsgeschwindigkeit 90 km/h
 - angepasste Linienführung
 - keine gesicherten Überholabschnitte
 - Hk min = 7.000 m
 - max s = 5.88 %
 - min R = 525 m
 - Ein-/Abbiegen ohne Lichtsignalanlage
 - Plangleiche Knotenpunkte – Einmündungen –

Nach RIN / RAL 2012 ist die Kr. NES 16 wie folgt einzustufen:

- Verbindungsstufe IV – nahräumige Verbindung (Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion (Wegfurt - Sondernau))

- Straßenkategorie LS IV
- Entwurfsklasse EKL 4, Planungsgeschwindigkeit 70 km/h
- Regelquerschnitt RQ 9 mit 6,00 m breiter befestigter Fahrbahn und 2 x 1,50 m breiten Banketten.

4.1.2 Zwangspunkte um Grund- und Aufriss

B 279:

- bestehende B 279 am Baubeginn und Bauende
- bestehende Bebauung, Friedhof und Baudenkmal (Kapelle) nördlich von Wegfurt
- rekultivierte Lagerfläche von Bodenaushub und Bauschutt am Beginn der Baustrecke
- Umgehung Wasserschutzzone III nordwestlich der B 279
- topographisch schwieriges Gelände insbesondere im Einmündungsbereich der Kreisstraße NES 16.

Kr. NES 16:

- Zur Vermeidung der Durchschusswirkung wird die Kreisstraße auf einer Länge von 260 m zur Anbindung an die B 279 verschwenkt.
- Höhenanbindung an die B 279, maximale Längsneigung 8,00 %
- durchgehender Wirtschaftsweg am nördlichen Bauende der Kreisstraße.

4.1.3 Berücksichtigung von Umwelt und Umfeld bei der Trassierung

Der Verlauf der Trasse ist durch die unter Ziff. 4.1.2 beschriebenen Zwangspunkte und topografischen Gegebenheiten weitgehend festgelegt.

Bei der Planung wurde darauf geachtet, die Straße bestmöglich in die Landschaft einzubinden. Von sämtlichen untersuchten Untervarianten der Wahllinie greift die vorliegende Linienführung am wenigsten in das Gelände sowie in Biotop und Waldgebiete ein.

Die Feldwegunterführung (BW 0-1) wurde so eingeordnet, dass möglichst kurze Verbindungen zum bestehenden Wegsystem nördlich und südlich der B 279 hergestellt werden.

Der Bereich des Weisbachtals ist besonders sensibel, weil er Teil des Europäischen Schutzgebietes (FFH-Gebiet „Tal der Brend“) ist.

Die Weisbachbrücke (BW 1-1) wurde im Zuge der Linienführung der Bundesstraße 25 m nördlich des bestehenden Bauwerkes eingeordnet, das bestehende wird zurückgebaut.

Die Aufweitung der Weisbachbrücke trägt zu einer Verbesserung vor allem für die gewässergebundenen Arten wie Biber, Eisvogel, aber auch großräumig wandernde Arten wie die Wildkatze oder Fischotter bei.

Zur Verringerung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse, die entlang der Gehölzstrukturen des Weisbachs jagen und dabei die Bundesstraße B 279 queren, werden als „Überflughilfe“ für Fledermäuse auf beiden Seiten der Brücke Abweiseeinrichtungen mit einer Höhe von 4 m über Fahrbahnoberkante errichtet.

Die Planung entspricht den im Vorfeld formulierten Mindestanforderungen und Abstimmung mit den Behörden. Einzelheiten der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Unterlage 12 zu entnehmen. Nähere Angaben zu den Bauwerken s. Punkt 4.6.

4.1.4 Unter- und Überschreitungen von Trassierungsgrenzwerten

Die Entwurfsparameter der B 279 entsprechen den Vorgaben der RAL 2012 (s. nachfolgende Tabelle):

Tabelle 2: Entwurfselemente der B 279

Entwurfselemente für Fahrbahnen von anbau- freien Straßen der Entwurfsklasse EKL 3 Planungsgeschwindigkeit V = 90 km/h			Grenzwert	Planung B 279
Lageplan	Kurvenmindestradius (s. Punkt 4.1.1)	min R [m]	300	525
	Klothoidenmindestparameter	min A [m]	R / 3	180 (0,34·R) 270 (0,40·R)
	Fahrbahnbreite	b [m]	8,00	8,00
	Mindestlänge Kreisbogen	min L [m]	50	69
Höhenplan	Höchstlängsneigung (s. Punkt 4.1.1)	max. s [%]	6,50	5,88
	Mindestlängsneigung in Verwindungsstrecken	min s [%]	1,00	1,43
	Kuppenmindesthalbmesser (s. Punkt 4.1.1)	min Hk [m]	≥ 5.000	7.000
	Wannenmindesthalbmesser	min Hw [m]	≥ 3.000	3.000
	Tangentenlänge	min T [m]	70	82,4
	Differenz Längs- und Anrampungsneigung	s-Δs [%]	s - Δ s ≥ 0,2%	0,32

Querschnitt	Mindestquerneigung	min q [%]	2,5	2,5
	Höchstquerneigung in Kurven	max. qk [%]	7,0	5,5
	Anrampungshöchstneigung	max. Δs [%]	1,0	0,43
	Anrampungsmindestneigung	min Δs [%]	0,1·a	0,40
Sicht	Mindesthaltesichtweite für $s = 0\%$	min Sh [m]	135	135

Kreisstraße NES 16

Die Kreisstraße NES 16 mündet gemäß RAL 2012, Punkt 6.3, Tabelle 22 als untergeordnete Straße senkrecht in den dreiarmligen Knoten der B 279 ein (EKL 3 – übergeordnete Straße / EKL 4 untergeordnete Straße).

Eine direkte Zuführung (lange Gerade) der Kreisstraße NES 16 auf die B 279 wird aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht umgesetzt. Durch das Verschwenken der Kreisstraße auf einer Länge von rd. 260 m wird die Längsneigung von 9,1% auf 8,0 % reduziert und eine Durchschusswirkung auf die übergeordnete Straße (B 279 neu) verhindert. Nachdem die Längsneigung in den Knotenpunktzufahrten möglichst gering sein soll, wird am Knotenpunkt die Längsneigung vom Rand der übergeordneten Fahrbahn mit einer Längsneigung von 4,5 % u. 2,5 % ausgebildet. Die anschließende Steigungsstrecke von 2,5 % und 8,0 % wird mit dem maximal möglichen, großzügigen Halbmesser von rund 1.400 m ausgerundet.

Die Kreisstraße wurde im Grundriss mittels abgestufter Radien $R = 80$ m und $R = 50$ m trassiert. Gemäß RAL 2012 Punkt 5.6.3 muss bei Radien von $R < 200$ m die Fahrbahn um das Maß i verbreitert werden. Die Verbreiterung erfolgt auf der gesamten Länge des Kreisbogens am Kurveninnenrand. Die aufgeweiteten Fahrbahnränder sind gem. Tabelle 19 auf den durchgehenden Fahrstreifen zu verziehen. Dadurch ergeben sich folgende Werte:

$$NES\ 16 \quad \Rightarrow \quad EKL\ 4 \quad \Rightarrow \quad \text{Fahrbahnverbreiterung } i = 100 / R$$

$$- R = 50\ m \quad \Rightarrow \quad i = 2,00\ m \quad \Rightarrow \quad \text{Tabelle 19: } i > 1,50\ m \text{ bis } \leq 2,50\ m \quad \Rightarrow \quad l_z = 60\ m$$

$$- R = 80\ m \quad \Rightarrow \quad i = 1,25\ m \quad \Rightarrow \quad \text{Tabelle 19: } i < 1,50\ m \quad \Rightarrow \quad l_z = 50\ m$$

Die Fahrbahnverbreiterungen sind im Lageplan Unterlage 7 Blatt 2 **E** dargestellt.

4.1.5 Ergebnis der Sichtweitenanalyse

Die B 279 wurde gemäß RAL 2012 Punkt 5.4.3 für die Planungsgeschwindigkeit von 90 km/h auf Sichtschatten und verdeckte Kurvenbeginne untersucht. Dabei wurde eine Visualisierung vorgenommen, jeweils für die Hin- und Rückfahrt eine Perspektivbildfolge zusammengestellt.

Anhand der Perspektivbildfolgen wird für die Hin- und Rückfahrt nachgewiesen, dass der voraus liegende Trassenverlauf für den Kraftfahrer gut erkennbar ist. Darüber hinaus wird durch eine gezielte Bepflanzung der Fahrbahnverlauf und die Kurvenbeginne nochmals verdeutlicht. Die geplante Bepflanzung ist dem landschaftspflegerischen Maßnahmenplan, Unterlage 12.3 **Blatt 1 E und Blatt 2 E**, zu entnehmen.

Die erforderlichen **Sichtweiten an den Knotenpunkten** (Haltesicht und Anfahrtsicht) werden vollständig eingehalten.

An der Kreisstraße NES 16 wird aufgrund der Trassierung mittels abgestufter Radien $R = 80$ m bzw. $R = 50$ m zur Einhaltung der Haltesichtweite die westliche Einschnittböschung bis max. 18,00 m zurückversetzt. Dadurch wird insbesondere im Hinblick auf den steil verlaufenden Anschluss an die B 279 die rechtzeitige Erkennbarkeit des Knotens gewährleistet (s. Unterlage 7.1, Blatt Nr. 2 **E**).

Im Bereich der geplanten Weisbachbrücke werden auf den Brückenkappen Überflughilfen für Fledermäuse angebracht werden. Zur Einhaltung der erforderlichen Anfahrtsichtweite des gegenüberliegenden Feldweges am Ortsanschluss Wegfurt Ost ist es erforderlich dieses Bauwerk im Innenbogenbereich zu verbreitern. Auf dem Bauwerk wird der nördliche Randstreifen um 1,34 m von 0,50 m auf 1,84 m verbreitert. Weitere Angaben zum Bauwerk sind im Punkt 4.6 Ingenieurbauwerke enthalten.

4.1.6 Räumliche Linienführung

Die B 279 wurde so geplant, dass die Standarddraumelemente im Lageplan mit denen im Höhenplan möglichst zusammen treffen.

Die Zahl der Wendepunkte im Lageplan stimmen mit denen im Höhenplan überein.

Gemäß RAL 2012, Punkt 5.4.2 wird die Bedingung erfüllt, dass Standarddraumelemente auch dann eingehalten sind, wenn die Lage der Wendepunkte im Höhenplan innerhalb der 20% der Länge des Lageplanelementes liegt. Die Wendepunkte der Krümmungen im Lage- und Höhenplan liegen ungefähr an der gleichen Stelle.

4.2 Querschnitt

4.2.1 Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung

Die B 279 ist eine überregionale Verbindung und dient als Autobahnzubringer der A 7 / A 70 / A 71 und A 73. Kennzeichnend ist der hohe Schwerverkehrsanteil von derzeit rd. 14% bis 15% an beiden Zählstellen, östlich und westlich von Wegfurt.

Tabelle 3: Verkehrsbelastung

Verkehrsbelastung					
B 279 westlicher Teil :		B 279 östlicher Teil :		NES 16	
[Kfz/24h]		[Kfz/24h]		[Kfz/24h]	
DTV _{Kfz} (2010)	6.271	DTV _{Kfz} (2010)	7.841	DTV _{Kfz} (2005)	827
DTV _{SV} (2010)	937	DTV _{SV} (2010)	1.073	DTV _{SV} (2005)	20
(Prognose)		(Prognose)		(Prognose)	
DTV _{Kfz} (2030)	6.459	DTV _{Kfz} (2030)	8.076	DTV _{Kfz} (2030)	901
DTV _{SV} (2030)	1.174	DTV _{SV} (2030)	1.345	DTV _{SV} (2030)	27

4.2.2 Begründung der gewählten Regelquerschnitte

Um für den gesamten Streckenzug der B 279, zwischen Bad Neustadt a. d. Saale und der Landesgrenze Bayern/Hessen eine angemessene und kontinuierliche Verkehrsqualität zu gewährleisten, ist es unerlässlich, die letzte noch in diesem Streckenabschnitt verbliebene Ortsdurchfahrt zu umgehen.

Die gepl. Ortsumgehung i.Z.d. B 279 ist der Entwurfsklasse EKL 3 zuzuordnen und ist gemäß RAL 2012 mit dem Regelquerschnitt RQ 11 auszubauen.

Der gewählte Querschnitt der B 279 einschl. Entwurfsklasse wurde im Vorfeld der Entwurfsbearbeitung mit der Regierung von Unterfranken am 08.10.2012 und während der Aufstellung Unterlagen zur Bedarfsplanfortschreibung im August 2013 mit der Obersten Baubehörde abgestimmt.

Die Beurteilung der Netzfunktion der B 286 erfolgt nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008. Hierfür hat die Oberste Baubehörde mit Ministeri-

alschreiben (MS) IID2-43521-001/09 vom 19.05.2016 die Verbindungsfunktionsstufen im bayerischen Straßennetz bekanntgegeben.

Für den Streckenabschnitt von Fulda (Oberzentrum) über Bad Neustadt a. d. Saale (Mittelzentrum) bis zur Verknüpfung mit der B 303 bei Pfaffendorf bis zum Oberzentrum Coburg ist die B 279 gemäß funktionaler Gliederung des überörtlichen Straßennetzes nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008. der Verbindungsfunktionsstufe VFS II (überregional) zuzuordnen.

Aufgrund der vorhandenen Streckencharakteristik und des DTV ~ 8.000 Kfz / 24h wird für **die B 279** anstatt der EKL 2 die EKL 3 für diesen Streckenabschnitt als angemessen erachtet.

Die Markierung erfolgt mittels durchgehender Leitlinie auf beiden Seiten im Abstand von 0,50 m vom Fahrbahnrand und einfacher Linie in der Mitte, dort wo das Überholen durch Mitbenutzen der Gegenfahrbahn möglich sein soll.

Der Querschnitt **der Kreisstraße NES 16** mit der Entwurfsklasse EKL 4 hat einen Regelquerschnitt RQ 9. Dieser kommt bei Verkehrsstärken bis 3.000 Kfz/24 h und einer Schwerverkehrsstärke bis 150 Fz/24 h zum Einsatz.

Die Kreisstraße wurde zwischen Wegfurt und Sondernau im Jahre 2010 neu ausgebaut. Der geplante Regegelquerschnitt entspricht dem bestehenden Querschnitt mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 6,00 m. Die Kurvenbereiche mit abgestuften Radien von $R = 50$ m bzw. $R = 80$ m sind – wie in Punkt 4.1.5 beschrieben – an den Fahrbahninnerändern aufzuweiten.

4.2.3 Befestigung der Fahrbahn

Der geplante Fahrbahnaufbau und die Belastungsklasse wurde entsprechend den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012 (RStO 12) ermittelt.

Für **die B 279** ergibt sich aufgrund des Schwerverkehrsanteiles die Belastungsklasse Bk 32.

Die Dicke des frostsicheren Oberbaues der B 279 beträgt 70 cm.

Aufgrund des geringen Schwerverkehrsanteiles ist **die Kreisstraße NES 16** gemäß RStO 12 gemäß Belastungsklasse 0,3 mit einer Aufbaustärke von 55 cm auszubauen.

Der Kreuzungsbereich zur B 279 wird aufgrund der höheren Belastung durch An- und Abfahren und Kurvenfahrten adäquat dem Aufbau der B 279 ausgebaut.

Im Zuge der Wegeplanung werden die geplanten Wirtschafts- und Feldwege in Abstimmung mit den Vertretern der Landwirtschaft in drei Arten befestigt und ausgebildet:

- Wirtschaftsweg asphaltbefestigt:
Breite 5,50 m, davon 3,0 m asphaltbefestigt, 2 x 1,25 m Bankett
- Wirtschaftsweg schotterbefestigt:
Breite 4,50 m, davon 3,0 m schotterbefestigt
- Feldweg unbefestigt:
Erdweg 4,00 m breit

Die Ausbildung und Bemessung des Fahrbahnoberbaues ist der Unterlage 6 - Straßenquerschnitte zu entnehmen.

4.2.4 Gestaltung der Böschungen

Zum Schutz gegen Erosion werden Böschungen gemäß Baugrundgutachten vom 02.05.2012, mit einer Böschungsneigung von 1 : 1,5 ausgebildet. Im Bereich von Bau-km 1+200 bis Bau-km 1+500 sind die Dammböschungen aufgrund der hohen Grundwasserstände und der anstehenden, weichen Böden mit einer Neigung von 1 : 3 auszubilden.

Die Gestaltungen der Einschnitts- und Dammböschungen werden gemäß Unterlage 12.1, Anlage 3, Ziffer 2.3 vorgenommen.

Die ortsnahe Trassenführung der hier vorliegenden nördlichen Variante der Ortsumgehung Wegfurt ergibt eine vergleichsweise geringe Inanspruchnahme hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzflächen und eine deutliche Reduzierung der Zerschneidung dieser Nutzflächen.

Durch die Trassenführung werden Hecken, Hohlwege und Einzelbäume als kennzeichnende Landschaftselemente der landwirtschaftlichen Flur nördlich von Wegfurt beseitigt. Diese werden aber u. a. durch geeignete Maßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes auch im Bereich der Straßennebenflächen als landschaftstypische Elemente zur Einbindung der Strecke und Bauwerke in das Landschaftsbild wieder neu ge-

schaffen. Die Bepflanzung der Seitenbereiche wird in Unterlage 12 - Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung umfassend erläutert.

4.2.5 Einordnung der Lärmschutz- und sonstigen Immissionsschutzanlagen in den Querschnitt

In der vorliegenden Planung wird die B 279 nördlich von Wegfurt, in Abstimmung mit der **Stadt Bischofsheim**, als Sichtschutz und zur Lärminderung teilweise im Einschnitt bzw. Anschnitt geführt. Die geplante Trasse weist einen Mindestabstand zur bestehenden Wohnbebauung (Mischgebiet) von ≥ 85 m auf. Im Ergebnis der lärmschutztechnischen Berechnungen werden die geforderten Grenzwerte eingehalten (s. Unterlage Nr. 11.1). Der Bebauungsplan „An der alten Mühle“ wurde mit Beschluss der Stadt Bischofsheim vom 14.06.2012 aufgehoben. Ein bis dahin vorgesehener Lärmschutz für dieses Gebiet (Abstand zur Umgehungsstrasse ca. 55m) kommt daher nicht zur Ausführung. Für dieses Gebiet und für den Bereich des Friedhofes sieht die Stadt Bischofsheim jedoch trotz Einhaltung der Grenzwerte, die Notwendigkeit eines Lärmschutzes bzw. Sichtschutzes. Aufgrund vorhandener Überschussmassen wurde daher beim Behördentermin am 19.10.2012 festgelegt, mit ca. 10.250 m³, von Bau-km 0+318 bis Bau-km 0+660 und von Bau-km 0+707 bis Bau-km 0+938 einen Sichtschutzwall mit einer Höhe von 4,00 m bezogen auf den rechten Fahrbahnrand auszuführen. Den hierfür erforderlichen Grunderwerb stellt die Stadt Bischofsheim zur Verfügung. Im Bereich der vorhandenen Kapelle (Baudenkmal) muss der Sichtschutzwall durch die Trassennähe unterbrochen werden. Hier wird zum Schutz der Kapelle und zum Schutz der Anwohner vor Lästigkeiten in Form von Pegelsprüngen durch die Lücke im Sichtschutzwall, anstelle des Walles, eine Sichtschutzwand in gleicher Höhe von Bau-km 0+660 bis 0+707 vorgesehen. Nachdem sich der Baulastträger durch die trassennahe Unterbringung von Überschussmassen Kosten erspart und die Massen nicht entsorgen muss, werden die Herstellungskosten der Sichtschutzwand als Kompensationsmaßnahme vom Baulastträger der Bundesstraße übernommen.

Es besteht für diese Sichtschutzanlage (Wall-, Wand-, Wallkombination) von Bau-km 0+318 bis Bau-km 0+938 kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz gemäß BImSchG. Dieser kann auch nicht durch den Bau dieser Anlage hergeleitet werden.

4.2.6 Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

- entfällt-

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

4.3.1 Ortsanschlüsse Wegfurt West, Wegfurt Ost und Kreisstraße NES 16

Die **Ortsanschlüsse** der B 279 östlich und westlich von Wegfurt und **der Anschluss der Kr. NES 16** werden gemäß RAL 2012, Punkt 6.3, Tabelle 22 und EKL 3 als plangleiche Einmündungen ohne Lichtsignalanlage vorgesehen.

Gemäß RAL 2012, Tabelle 28 ist entsprechend der Entwurfsklasse EKL 3, der Linksabbiegetyp LA 2 vorgesehen. Aufgrund der vorhandenen Streckencharakteristik (Linksabbiegestreifen mit Verzögerungs- und Aufstellstrecke) werden die vorgesehenen Linksabbiegespuren im Bereich der Ortsanschlüsse Ost und West sowie an der Kreisstraße NES 16 entsprechend Linksabbiegetyp LA 2, ohne LSA ausgeführt.

Die Einleitung der Linksabbiegestreifen erfolgt mit einer Sperrfläche. Die Länge der Verzögerungsstrecke und der Aufstellstrecke sind mit jeweils 20 m vorgesehen.

Die Linksabbiegestreifen werden in einer Breite von 3,25 m ausgeführt.

Gemäß Punkt 6.4.6 der RAL 2012 kommt an den Knotenpunkten Ortsanschluss Ost und West sowie an der Kreisstraße NES 16 für die Entwurfsklasse EKL 3 der Rechtsabbiegetyp RA 3 (Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage) zur Anwendung. Dieser wird mit dem Zufahrtstyp KE 3 kombiniert.

Radfahrer und Fußgänger sind bei der Knotenpunktausbildung nicht relevant. Südlich der B 279 verläuft ein separater Geh- und Radweg (Brendtalradweg).

Die Knoten werden mit einem Kreisbogen, einer Dreiecksinsel und einem großen Tropfen ausgeführt. Der Kreisbogenradius der Eckausrundung beträgt 25 m. Die Fahrbahnbreite zwischen Dreiecksinsel und Eckausrundung beträgt mindestens 5,50 m.

Die Fahrbahnbreite zwischen Tropfen und Fahrbahnrand des Rechtseinbiegers beträgt mindestens 4,50 m. Der Fahrbahnrand der Rechtseinbieger wird mit dreiteiligem Korbogen mit einem Radius von $R_2 = 12$ m ausgebildet.

Die Befahrbarkeit der Knotenpunkte wurde mit Schleppkurven geprüft.

4.3.2 Wirtschaftswege Bauanfang, Bauende

Die beiden Einmündungen der Wirtschaftswege am Baubeginn und Bauende der B 279 werden mit Eckausrundungen von $R \geq 8$ m (Baubeginn) sowie $R = 8$ m bzw. $R = 10$ m

(Bauende) vorgesehen. Im Einmündungsbereich der Feldwege wurden die Schleppkurven für einen Traktor mit Anhänger geprüft.

Aufgrund der Langholztransporte wurde für den Wirtschaftsweg am Bauende, bei Bau-km 1+366, die Linienführung anhand von Schleppkurven für den Sattelzug ermittelt und nachgewiesen.

Die Linksabbiegespuren für die Wirtschaftswege auf der B 279 werden nach RAL 2012, Tabelle 27 mit dem Linksabbiegetyp LA 3 (ohne Verzögerungsstrecke) mit einer Aufstelllänge vorgesehen:

- Aufstelllänge $l_A = 20$ m am Knoten bei Bau-km 0+210 sowie von
- Aufstelllänge $l_A = 20$ m am Knoten bei Bau-km 1+366.

4.3.3 Wirtschafts- und Feldwege parallel zur B 279 und Kr. NES 16

Die Wirtschafts- und Feldwege werden gemäß Richtlinie für den Ländlichen Wegebau, DWA-A-904 im Einmündungsbereich auf die Bundesstraße B 279 und Kreisstraße NES 16 auf einer Länge von 20 m in einer Breite von 4,75 m asphaltbefestigt ausgeführt. Diese Breite wird anschließend auf einer Länge von 10 m auf die befestigte Breite von 3,0 m verzogen. Die Radien der Eckausrundungen werden mit $R = 8$ m ausgebildet.

4.4 Baugrund/ Erdarbeiten

4.4.1 Bodenarten, Zustand und Witterungsempfindlichkeit

Gemäß Baugrund- und Gründungsgutachten nach DIN 4020 vom 02.05.2012, erstellt durch BIGUS GmbH, wurden im vorliegenden Baubereich 5 verschiedene Bodenschichten erkundet.

Bodenarten:

- Schicht 1: Oberboden in einer Mächtigkeit von 10 cm bis 60 cm
- im Bereich der Felder i. M. 0,40 m
 - in übrigen Bereichen i. M. 0,30 m
- Schicht 2: Auffüllung im Bereich der B 279 bestehend aus Frostschutz (Kies-Sand-Gemisch) sowie künstlichem Auffüllmaterial mit Bauschuttresten bis 2,40 m tief
- Schicht 3: Decklehm
Feinkörniger, bindiger Boden der Bodenklasse 3 bis 5,
Baubeginn bis Einmündung Kreisstraße halbfeste bis steife Konsistenz,

- Einmündung Kreisstraße bis Bauende, steife bis weiche Konsistenz.
- Schicht 4: Bach- und Flussanschwemmungen am Baubeginn und Bauende im Bereich der Vorfluter Brend und Weisbach
- Schicht 4.1: Aueton, sandiger Ton, weiche Konsistenz, darunter
- Schicht 4.2: Fluss- und Bachkies, schluffiger, sandiger Kies
- Schicht 5: Böden und Festgesteine der Formation des Mittleren Buntsandsteins
- Schicht 5.1: Sandsteinersatz, halbfeste Konsistenz, hohe Dichte
- Schicht 5.2: Sandstein entfestigt, angewittert 4 m unter UK Gelände, grobkörniges Sediment-Gestein, stark klüftig
- Schicht 5.3: Sandstein angewittert bis unverwittert im Bereich Friedhof

Zustand:

Die Böden entsprechen der Frostepfindlichkeitsklasse F 3 – sehr frostepfindlich. Die Wasserverhältnisse sind in den Bereichen Bau-km 0+000 bis 0+800 sowie 1+200 bis 1+500 ungünstig. Die Böden (Schicht 2 bis 5.3) sind für den Wiedereinbau geeignet. Jedoch sind Bodenverbesserungsmaßnahmen für die Dammschüttungen im Bereich der Fahrbahnen ~~nicht jedoch für den Sichtschutzwall~~ erforderlich.

Die Bereiche der Dammschüttung liegen auf Decklehm und sind als Dammaufstandsflächen gut geeignet. Dabei sind bodenverbessernde Maßnahmen mit hydraulischen Bindemitteln erforderlich. Bei Dammschütthöhen bis 6 m sind Setzungen von ca. 6 cm bis 10 cm zu erwarten. Die Setzungen werden ca. $\frac{3}{4}$ mit Beendigung der Dammschüttung beendet sein.

Böschungen können in der Regel mit einer Neigung von 1:1,5 ausgebildet werden. Im Bereich von Bau-km 1+200 bis Bau-km 1+500 sind die Böschungen auf 1:3 abzuflachen. Die Böschungen sind durch Ingenieurbiologische Maßnahmen gegen Erosion zu schützen.

4.4.2 Grundwasser

Grundwasser steht in folgenden Bereichen der B 279 an:

- | | |
|---------------------------------------|--|
| - Bau-km 0+000 bis 0+300 | - Grundwasser 1,80 m - 2,20 m unter OK Gelände
max. bis 0,50 m unter OK Gelände |
| - Bau-km 0+944
Feldwegunterführung | - Grundwasser 1,60 m unter OK Gelände |
| - Bau-km 1+230 bis 1+500 | - Grundwasser 0,60 m – 1,00 m unter OK Gelände
max. bis OK Gelände je nach Witterung. |

Das untersuchte Wasser ist nicht betonangreifend.

4.4.3 Bodengewinnung, Ablagerung, Erdmassenbilanz

Im Vorfeld der Erdarbeiten ist im Bereich der Dämme, Einschnitte und Feldwege der Oberboden abzutragen. In der Planung wurde seitlich neben den geplanten Damm-/Einschnittböschungen und Feldwegen für das Ablagern von Oberboden ein Seitenstreifen von 10 m als Baufeld vorgesehen. Der Oberboden wird im Zuge der Baumaßnahme teilweise wieder angedeckt.

Die Dammschüttungen können nach Vorbereitung des Untergrundes durch Bodenverbesserungsmaßnahmen (s. Punkt 4.4.1) mit den Böden aus den Einschnitten vor Ort hergestellt werden. Das Dammschüttgut ist im Bereich der Straßenflächen ebenfalls zu verbessern.

Der im Zuge der Baumaßnahme entstehende Erdmassenüberschuss (Böden der Bodenklasse 3 bis 6) wird teilweise in einer Seitendeponie der Stadt Bischofsheim, die südlich der Baumaßnahme von Bau-km 0+300 bis 0+657 und Bau-km 0+709 bis 0+895 gleichzeitig als Sichtschutzwall dient, untergebracht. Die Stadt übernimmt im Zuge der Baumaßnahme hierfür die entsprechenden Grunderwerbskosten. Im Bereich des Sichtschutzwalles sind keine Bodenverbesserungsmaßnahmen des wieder einzubauenden Aushubmaterials erforderlich.

Die restlichen Überschussmassen (ca. 34.000 m³) werden von der Stadt Bischofsheim übernommen und zwischengelagert. Die hierfür benötigten Lagerflächen werden von der Stadt Bischofsheim, in Baufeldnähe, zur Verfügung gestellt.

Bei der Trassierung in Grund- u. Aufriss wurde darauf geachtet, die Überschussmassen zu minimieren. Die unter Ziff. 4.1.2 angeführten, schwierigen Randbedingungen lassen jedoch keine ausgeglichene Massenbilanz zu. Wie oben beschrieben werden diese Überschussmassen teilweise südlich der Verlegungstrasse, trassennah und damit kostensparend, als Seitendeponie in Form eines Sichtschutzwalles untergebracht.

Der überschüssige Boden wird nach den gesetzlichen Vorschriften behandelt.

Die durch den Ausbau anfallenden Reststoffe werden im Zuge der Bauausführung nach erfolgter Haufwerksbeprobung einer Deponie oder der Wiederverwertung zugeführt. Es wird somit sichergestellt, dass die Anforderungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallrechts erfüllt werden.

4.4.4 Kampfmittel

Zur Absicherung der vorgesehenen Erkundungs- und Bauarbeiten im Zuge der gepl. Ortsumgehung, wurde mit Hilfe von Luftbildauswertungen sowie Archiv- bzw. Aktenrecherche das Planungsgebiet auf das mögliche Vorhandensein von Kampfmittel (Sprengbomben-Blindgängern) hin untersucht.

Gemäß Untersuchungsbericht von Herrn Dr. K. Hinkelbein vom 10.02.2012 haben die Luftbildauswertung und weitere Recherchen keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Sprengbomben-Blindgängern innerhalb des Untersuchungsgebietes (Planungsgebietes) und in der näheren Umgebung ergeben.

Demnach können die Erkundungs- und Bauarbeiten, in Bezug auf Kampfmittel, ohne weitere Auflagen durchgeführt werden.

4.4.5 Denkmalgeschützte Flächen

Das Planungsvorhaben ist mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege gemäß Schreiben vom 22.01.2013 abgestimmt worden. Im Baubereich befinden sich verschiedene zu schützende Baudenkmäler und Verdachtsflächen zu Bodendenkmälern (s. Punkt 4.1.4). Die Vorgaben des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege werden bei der weiteren Planung u. Bauausführung beachtet.

4.5 Entwässerung

Die vorliegende Planung liegt gemäß Stellungnahme des **Wasserwirtschaftsamtes Bad Kissingen** (WWA KG) vom 04.11.2008 außerhalb von Wasserschutz- und Überschwemmungsgebieten der Brend. Die Brend ist ein Gewässer III. Ordnung. Eingriffe am Gewässer sind nur am Weisbach durch das Kreuzungsbauwerk vorgesehen. Das neue Bauwerk wird in seinen Abmessungen größer als das bestehende und mit naturnaher Sohle ausgebildet. Nähere Details sind in Punkt 4.6 Ingenieurbauwerke beschrieben.

Das Entwässerungskonzept wurde im Vorfeld mit dem Wasserwirtschaftsamt Bad Kissingen abgestimmt.

Die Fahrbahnen der B 279 und der Kr. NES 16 werden mit Asphalt befestigt und in

- den Dammlagen über Bankette und Mulden/Gräben
- in den Einschnittslagen über Bankette, Mulden, Einlaufschächte, Sammelleitungen

entwässert.

Anschließend wird das Straßenoberflächenwasser in Regenbehandlungsanlagen geklärt und in die bestehenden Vorfluter eingeleitet (siehe Unterlage 7.1 Blatt 1 **E** - 2 **E** und Unterlage 13).

Das anfallende Niederschlagswasser aus der nördlich zur Ortsumgehung B 279 angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flur (Außeneinzugsgebiete) wird über Abfanggräben oberhalb der Ortsumgehung (nördliche Seite der Umgehung, Einschnittsoberkanten, Dammfußpunkte) gesammelt und über neue bzw. bestehende Vorflutssysteme in die Brend und den Weisbach eingeleitet.

Die Hochwassersituation von Wegfurt wird infolge des Straßenbaues nicht verschärft. Die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) werden beachtet (s. Unterlagen 13.1, Ziffer 8).

Die für das Einleiten von Straßenoberflächenwasser in oberirdische Gewässer sowie die Grundwasserbenutzung nach § 10 WHG i.V.m. § 15 WHG erforderliche Erlaubnis wird im Rahmen dieses Verfahrens beantragt.

4.6 Ingenieurbauwerke

Im Vorhaben sind zwei Bauwerke vorgesehen:

Feldwegunterführung bei Bau-km 0+944 Bauwerk 0-1 LW = ca. 7,00 m, LH \geq 4,50

Weisbachbrücke bei Bau-km 1+330 Bauwerk 1-1 LW = ca. 7,00 m, LH \geq 1,85

Die Weisbachbrücke ist insgesamt um ca. 25 m nach Norden abgerückt, das bestehende Bauwerk wird abgebrochen. Es hat gemäß Vor-Ort-Aufnahme und Brückenbuch folgende Abmessungen:

- Lichte Weite L = 3,00 m
- Breite der Fließsohle B = 1,70 m
- Breite der Bermen beidseitig B = 0,65 m
- Lichte Höhe H = 1,50 m – Fließsohle bis UK Brücke
- Lichte Höhe H = 1,15 m – OK Berme bis UK Brücke

Die Abmessungen der geplanten Weisbachquerung entsprechen den Vorgaben des Wasserwirtschaftsamtes Bad Kissingen vom 30.07.2015:

- Lichte Weite L = 7,00 m
- Breite der Fließsohle B = 3,00 m
- Niedrigwassergerinne B = 0,80 m,
 T = 0,15 m
- Mittelwassergerinne B = 3,00 m an der Bachsohle
 B = 5,50 m an der Böschungsoberkante
- Breite der Bermen beidseitig B = 0,75 m
- Lichte Höhe H \geq 1,85 m in Bachmitte (Niedrigwassergerinne)
 H \geq 1,70 m zur Bachsohle (Mittelwassergerinne)
 H \geq 1,20 m an den Bermen (Brückenwiderlagen)

Zu berücksichtigen ist dabei, dass das Niedrig- und das Mittelwassergerinne zuerst 0,15 m tiefer angelegt und dann mit natürlichem Sohlsubstrat 0,15 m erhöht werden muss.

Zur Einhaltung der erforderlichen Anfahrtsichtweite des gegenüberliegenden Feldweges am Ortsanschluss Wegfurt Ost ist es erforderlich das Weisbachbauwerk im Innenbogenbereich zu verbreitern. Auf dem Bauwerk wird der nördliche Randstreifen um 1,34 m von 0,50 m auf 1,84 m verbreitert. Auf den Kappen werden Überflughilfen für Fledermäuse anbracht. Diese bestehen aus 4 m hohen Stahlpfosten, an denen ein Geflecht mit einer Maschenweite von 2-3 cm befestigt wird. Die Stahlkonstruktion wird beidseitig der B 279

auf den Brückenkappen befestigt. Die Konstruktion wurde mit der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung Unterfranken und der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Rhön-Grabfeld abgestimmt.

4.7 Straßenausstattung

Die geplante Ortsumgehung im Zuge der B 279 enthält die Ausstattung mit Markierung, Leiteinrichtung und Beschilderung gemäß den derzeit gültigen Richtlinien.

4.8 Besondere Anlagen

Die neue Trasse der B 279 wird als Sichtschutz und zur Lärminderung überwiegend im Einschnitt geführt. Von Bau-km 0+318 bis Bau-km 0+660 und von Bau-km 0+707 bis Bau-km 0+938 wird ein Sichtschutzwall mit einer Höhe von 4,00 m bezogen auf den rechten Fahrbahnrand vorgesehen. Dieser wird mit Überschussmassen aus der Maßnahme hergestellt. Den hierfür erforderlichen Grunderwerb stellt die Stadt Bischofsheim zur Verfügung.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

- entfällt -

4.10 Leitungen

Die Stellungnahmen der Versorgungsträger wurden eingeholt. Im Baubereich queren Kabeltrasse der Deutschen Telekom und zwei Trinkwasserversorgungsleitungen der Stadt Bischofsheim das Baufeld.

Für beide Leitungen sind Umverlegungsmaßnahmen erforderlich.

5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

5.1.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 41 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist beim Bau öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt jedoch nur, so weit die Kosten einer Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

5.1.2 Immissionsgrenzwerte

Die Immissionsgrenzwerte betragen nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für

- reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete 59/49 dB (A) (Tag/Nacht)
- Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete 64/54 dB (A) (Tag/Nacht)
- Gewerbegebiete 69/59 dB (A) (Tag/Nacht)
- Außenbereich 64/54 dB (A) (Tag/Nacht)

Es wird der Nachweis geführt, dass für die am ungünstigsten gelegenen Wohnhäuser und dem Kindergarten die nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) maßgeblichen Immissionsgrenzwerte (IGW) nicht überschritten werden.

5.1.3 Einstufung der durch den Verkehrslärm betroffenen Gebiete

Die zulässigen Immissionsgrenzwerte für die der verlegten B 279 zugewandten und daher für die Lärmberechnung maßgeblichen Gebiete richten sich, da keine rechtsverbindlichen Bebauungspläne vorliegen nach der tatsächlichen Nutzung. Dies entspricht im vorliegenden Fall auch den Darstellungen im Flächennutzungsplan. Demzufolge handelt es sich im angrenzenden Bereich südlich der B 279 um Mischgebiete (s. Unterlage 3 E).

5.1.4 Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung

Die schalltechnischen Berechnungen für die geplante Baumaßnahme „B 279, Ortsumgehung Wegfurt“ wurde nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Abschnitt 4.4.2“ mit dem EDV-Programm „SoundPLAN“ Version 7.1 Lärmberechnungen nach dem Teilstück-Verfahren durchgeführt (s. Unterlage 11.1).

Die Berechnungen wurden von dem Büro LS : AS aus München durchgeführt.

Die abschirmende Wirkung des Sichtschutzwalles von Bau-km 0+318 bis Bau-km 0+660, Bau-km 0+707 bis Bau-km 0+938 und der Sichtschutzwand von Bau-km 0+660 bis Bau-km 0+707 wurde bei den Lärmberechnungen im Planfall mit Sichtschutzwall / - wand berücksichtigt.

Es wird der Nachweis erbracht, dass für die am ungünstigsten gelegenen Wohnhäuser und dem Kindergarten die nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) maßgeblichen Immissionsgrenzwerte (IGW) weder für den Planfall ohne Sichtschutzwall / - wand noch für den Planfall mit Sichtschutzwall / - wand überschritten werden.

5.1.5 Lärmschutzmaßnahmen

Es sind keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind der Unterlage 11.1 zu entnehmen.

5.2 Schadstoffuntersuchungen

Gemäß Unterlage 11.2 wurde die Planung der Ortsumgebung Wegfurt hinsichtlich der zu erwartenden Luftschadstoffbelastungen im Nahbereich der Straße untersucht. Im Ergebnis der Schadstoffuntersuchungen werden alle Grenzwerte eingehalten.

5.3 Wassergewinnungsgebiete

In der vorliegenden Planung werden keine Wasserschutzgebiete berührt.

5.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Die vollständige Beschreibung der landschaftspflegerischen Erhebungen und der daraus abgeleiteten Maßnahmen ist in Unterlage 12 wiedergegeben. Nachfolgend sind daraus die Maßnahmen dargestellt, die im Rahmen der Konfliktvermeidung bzw. – minimierung sowie als Ausgleichsmaßnahmen mit den Schwerpunkten Naturhaushalt und Landschaftsbild in die Planung Eingang gefunden haben. Darüber hinaus erfolgt eine Gegenüberstellung Eingriff / Ausgleich und Ersatz bezogen auf den Naturhaushalt.

5.4.1 Eingriffssituation

Mit der geplanten Baumaßnahme werden landwirtschaftliche Nutzflächen, Offenlandbiotop (Altgrasfluren und wegbegleitende Gräben), Gehölzstrukturen (v.a. Obstbäume einschl. einer vorhandenen Ausgleichsfläche) sowie Extensivwiesen, Feuchtwiesen und Gewässerbegleitgehölze beansprucht.

Die vom Ausbau betroffenen Offenlandbiotopflächen, v.a. Altgrasfluren und Gräben, sind aufgrund ihrer Vegetationsausstattung als kurzfristig wiederherstellbar einzustufen, die betroffenen Gehölzstrukturen, Feucht- und Extensivwiesen sowie Gewässerbegleitgehölze (teilweise aufgrund der Nähe zur Straße als vorbelastet), mittelfristig wiederherstellbar.

5.4.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt

Wesentliche Grundlage des Ausgleichs- und Ersatzkonzeptes ist es, die vom Eingriff besonders betroffenen Lebensräume und Biotopkomplexe neu anzulegen oder durch geeignete Erweiterungsmaßnahmen aufzuwerten.

Mit der Wahl der Ausgleichsflächen soll die Erweiterung bzw. Optimierung und dauerhafte Sicherung vorhandener wertvoller Lebensräume, v.a. im FFH-Gebiet „Tal der Brend“ sowie unmittelbar benachbart angestrebt werden, um mit den neu zu schaffenden bzw. durch Pflegemaßnahmen optimierte Ausgleichsflächen auch eine Stärkung des Biotopverbundes zu erreichen. Die Schaffung von völlig isoliert liegenden Teilflächen würde dagegen kaum eine Verbesserung des Lebensraumverbundes nach sich ziehen.

Dabei sollen vor allem Maßnahmen zur Entwicklung von

- Pufferstreifen und extensiv genutzten Lebensräumen entlang von wertvollen Biotopstrukturen und -leitlinien und
- Trittsteinbiotopen bzw. Verbundstrukturen

angestrebt werden, weil diese von der Straßenbaumaßnahme besonders betroffen sind und in dem eher strukturarmen Landschaftsbereichen als Mangelbiotop anzusehen sind.

Für das Ausgleichserfordernis von **211.638 213.187** Wertpunkten werden auf einer Fläche von 4,1979 ha Ausgleichsflächen vorgesehen, bei der **218.539 229.190** Wertpunkte neu geschaffen werden.

Ausgleichsfläche 4.1.1 A und 4.1.2 A

Als Kompensationsfläche für die in Anspruch genommene Ausgleichsfläche (Bedarf ca. 0,57 ha) für den Ausbau der Kreisstraße NES 16 (Obstwiese auf Fl.Nr. 701) wird in Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde die Wiederherstellung der Ausgleichsfläche im Bereich des Baufeldes (4.1.1 A) auf 1.065 m² und eine Verlegung der Obstwiese auf das anschließende Ackergrundstück nach Osten (Ausgleichsmaßnahme 4.1.2 A) auf 5.709 m² angestrebt.

Dazu ist die Neupflanzung von Obstbäumen (Apfel, Birne, Kirsche, Walnuss, Speierling) in regionaltypischen Sorten sowie Wildobst als Hochstämme bzw. zeitnahe Verpflanzung der vorhandenen Obstbäume von der bestehenden Ausgleichsfläche und eine Landschaftsrasenansaat mit einer artenreichen Wiesenmischung regionaler Herkunft (Regio-Saatgut) und extensive Pflege mit ein- bis zweimaliger Mahd mit Entfernen des Mähguts sowie Verzicht auf Düngung und Pflanzenschutz geplant.

Ausgleichsfläche 4.2 A-FFH und 4.3 A-FFH

Westlich von Wegfurt wird unmittelbar nördlich des Brendufers auf derzeit als Acker (A11) mit 2 Wertpunkten ~~bzw. Intensivgrünland (G11) mit 3 Wertpunkten~~ genutzten Fläche eine Grünlandeinsaat und Grünlandextensivierung auf 2,1175 ha (4.2 A-FFH) bzw. 0,5408 ha (4.3 A-FFH) vorgesehen. Auf den Ackerstandorten erfolgt die Einsaat einer krautreichen Wiesenmischung (Regio-Saatgut) regionaler Herkunft, für die Extensivierung der Wiesennutzung ist eine ein- bis zweimaliger Mahd mit Entfernung des Mähguts und Verzicht auf Düngung und Pflanzenschutz geplant.

Ausgleichsfläche 4.4 A-FFH

Östlich von Wegfurt wird nördlich des Brendufers auf einer derzeit als Ackerbrache (A2) mit 4 Wertpunkten genutzten Fläche eine Grünlandeinsaat und Grünlandextensivierung auf 0,2077 ha vorgesehen. Auf der Ackerbrache erfolgt die Einsaat einer krautreichen Wiesenmischung (Regio-Saatgut) regionaler Herkunft, für die Extensivierung der Wiesennutzung ist eine ein- bis zweimaliger Mahd mit Entfernung des Mähguts und Verzicht auf Düngung und Pflanzenschutz geplant.

Ausgleichsfläche 4.5 A-FFH

Nordöstlich von Wegfurt und westlich des Weisbachs wird auf einer derzeit als Acker (A11) mit 2 Wertpunkten genutzten Fläche eine Grünlandeinsaat und Grünlandextensivierung so wie die Pflanzung einer Obstbaumreihe auf 0,5095 ha vorgesehen. Dort ist

die Neupflanzung von Obstbäumen (Apfel, Birne, Kirsche, Walnuss, Speierling) in regionaltypischen Sorten sowie Wildobst als Hochstämme, die Einsaat einer krautreichen Wiesenmischung regionaler Herkunft (Regio-Saatgut) und die Extensivierung der Wiesenutzung mit ein- bis zweimaliger Mahd mit Entfernung des Mähguts und Verzicht auf Düngung und Pflanzenschutz geplant.

5.4.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild

Eingriffe in das Landschaftsbild werden soweit möglich durch eine landschaftsgerechte Gestaltung und eine zurückhaltende Eingrünung von Straßenkörper und Nebenanlagen vermindert bzw. ausgeglichen. In Bezug auf das Landschaftsbild ist deshalb festzustellen, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen eine Neugestaltung des Landschaftsbildes erreicht werden kann.

Die **Gestaltungsmaßnahmen** sind in den landschaftspflegerischen Maßnahmenplänen (Unterlage 12.3) im Maßstab 1:1 000 dargestellt. Vorgesehen ist:

- die Pflanzung von Hecken- und Gebüschriegeln mit autochthonem Pflanzmaterial, soweit verfügbar (5.1 G),
- die Pflanzung von Obstbäumen als Hochstämme in regionaltypischen Sorten und Wildobst und von Laubbäumen (v.a. Feld-Ahorn, Spitz-Ahorn, Berg-Ahorn, Vogel-Kirsche, Winter-Linde, Eberesche und Elsbeere) (5.2 G) mit autochthonem Pflanzmaterial, soweit verfügbar sowie
- die Landschaftsrasenansaat (Regio-Saatgut) mit Oberbodenandeckung (5.3 G) und ohne Oberbodenandeckung (5.4 G).

5.4.4 Schutzmaßnahmen

Geltende Vorschriften und Regelwerke werden beachtet. Dies betrifft:

- Rodung der Gehölze
- Bauarbeiten in der Talaue bzw. in Gewässernähe
- Anlage von Baustelleneinrichtungen und Materialdeponien

Notwendige Biotopschutzzäune (Vermeidungsmaßnahme 2.1 V) sind ebenso wie die Tabuzonen während des Baubetriebes (Vermeidungsmaßnahme 2.2 V), sind in den Maßnahmenplänen (Unterlage 12.3) gekennzeichnet.

Als artenschutzrechtliche Minimierungsmaßnahme wird eine sogenannte „Überflughilfe“ für Fledermäuse gemäß Abstimmungstermin mit der Unteren und der Höheren Naturschutzbehörde am 24.04.2014 in Anlehnung an das Merkblatt M AQ, „Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“ auf beiden Seiten der Brücke als Abweiseeinrichtungen mit einer Höhe von 4,00 m über Fahrbahnoberkante errichtet (Vermeidungsmaßnahme 3.1 V). Diese wird zeitlich unbegrenzt vorgehalten. Diese Maßnahme stellt im Vergleich zum derzeitigen Bestand eine wesentliche Verbesserung dar.

Durch das mit 7,00 m lichter Weite (gegenüber 3,0 m im Ist-Zustand) größere Querungsbauwerk des Weisbachs sind hinsichtlich Höhe und Länge keine negative Veränderung des überbrückten Gewässerabschnitts des Weisbachs und der Durchlässigkeit des Biotopverbundes zu erwarten (Vermeidungsmaßnahme 3.1 V).

Die beiden niedrigen Steinkreuze am Feldweg oberhalb des Friedhofs liegen im Baufeld der Ortsumgehung. Für die beiden Baudenkmäler wurde in Abstimmung mit der Stadt Bischofsheim im unmittelbaren Umfeld nördlich der Ortsumgehung ein neuer Standort an der Wegegabelung Fl.Nr. 687 / 694 vorgesehen (s. Unterlage 7.2 lfd. Nr. 32).

5.4.5 Artenschutzrechtliche Maßnahmen/ CEF-Maßnahmen

Durch eine Mahd der extensiv genutzten Wiesen (erstmalig Anfang Juli und danach sobald und sooft eine Mahd wieder erforderlich ist, um die Blüte des Großen Wiesenknopfs bis zum Ende der Flugzeit (max. Anfang September)) westlich des Weisbachs im Bereich des Baufeldes (1570 und 1570/1) in beiden Jahren vor Baubeginn kann für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling vermieden werden, dass Individuen während der Bauzeit zu Tode kommen (Vermeidungsmaßnahme 1.2V).

Zu diesem Zeitpunkt werden als CEF-Maßnahmen

- eine Sicherung der Flächen mit Vorkommen des Wiesenknopf-Ameisenbläulings neben dem Baufeld vorgenommen: Durch eine Frühmahd der extensiv genutzten Wiesen (Anfang bis Mitte Juni) und anschließende Bewirtschaftungsruhe vom 15.06. bis einschl. 31.08. auf Fl.Nr. 1570 und 1570/1 mit 6.535 m² wird gezielt die Blüte des Wiesenknopfs zur Flugzeit der Falter gefördert, so dass neben der Vermeidungsmaßnahme 1.2 V außerhalb des Baufeldes in den beiden Jahren vor Baubeginn die notwendigen Lebensraumrequisiten des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings gefördert werden, damit die Population insgesamt keine erhebliche Beeinträchtigung erfährt (Maßnahme 1.5. V-CEF-FFH). Diese Maß-

nahme wird solange vorgehalten bis die Vermeidungsmaßnahme 3.3 V-CEFFH wirksam ist.

- rechtzeitig vor Baubeginn eine ca. 1.273 m² große Fläche im unmittelbaren Umfeld der betroffenen Population (auf Fl.Nr. 1571,1572 und 1572/1) als Grünlandlebensraum mit der Ansaat einer Wiesenmischung mit Großem Wiesenknopf als Raupenfutterpflanze zur Verfügung gestellt (Vermeidungsmaßnahme 3.3 V-CEFFH)

6 Kostenträger

Kostenträger für alle im Zusammenhang mit diesem Bauvorhaben veranlassten Maßnahmen ist gem. § 5 FStrG die Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung -, soweit nicht im Einzelnen auf der Grundlage sonstiger gesetzlicher Vorschriften und Verpflichtungen durch die Regelungen im Bauwerksverzeichnis (Unterlage Nr. 7.2) etwas anderes ausgesagt wird.

7 Widmungen, Umstufungen, Einziehungen

siehe Unterlage 7.2 „Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis“

8 Inanspruchnahme von Grunderwerb

Für die mit der Verlegung der B 279 zusammenhängenden Maßnahmen wird privates Eigentum in Anspruch genommen. Die betroffenen Grundstücke und die im Einzelnen benötigten Flächen sind den Grunderwerbsverzeichnissen und Grunderwerbsplänen (Unterlage Nr. 14) zu entnehmen.

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

Die Grunderwerbsverhandlungen werden unabhängig vom Planfeststellungsverfahren durchgeführt, wobei eine gütige Einigung mit den betroffenen Grundstückseigentümern angestrebt wird.

Sofern nicht alle betroffenen Grundstücke freihändig erworben werden können, ist die Beantragung einer Unternehmensflurbereinigung nach § 87 FlurbG beabsichtigt.

Zur Herstellung des gepl. Sichtschutzwalles (südlich, v. Bau-km 0+318 bis 0+660 u. Bau-km 0+707 bis 0+938) bzw. der gepl. Sichtschutzwand (südlich, von Bau-km 0+660 bis 0+707) wird die Stadt Bischofsheim den erforderlichen Grunderwerb zur Verfügung stellen.

9 Durchführung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme kann nach Vorliegen der planungsrechtlichen Voraussetzungen frühestens ab 2017 in einem Zuge durchgeführt werden.

Die Bauzeit wird auf ca. 1 ½ Jahre veranschlagt.

Der Grunderwerb soll in unmittelbaren Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern durchgeführt werden.

Die Bauarbeiten können nicht ohne Behinderung für die bestehenden Verkehrsbeziehungen durchgeführt werden. Vor allem im Einmündungsbereich der Kreisstraße NES 16 in die Ortsumgehung sind örtliche Umleitungen notwendig.

Die von der Umleitung betroffenen Ortschaften Sondernau und Weisbach sind westlich über die St 2289 und östlich über die NES 24 und die St 2286 an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden.

Besondere technische Schwierigkeiten sind bei der Bauausführung nicht zu erwarten.