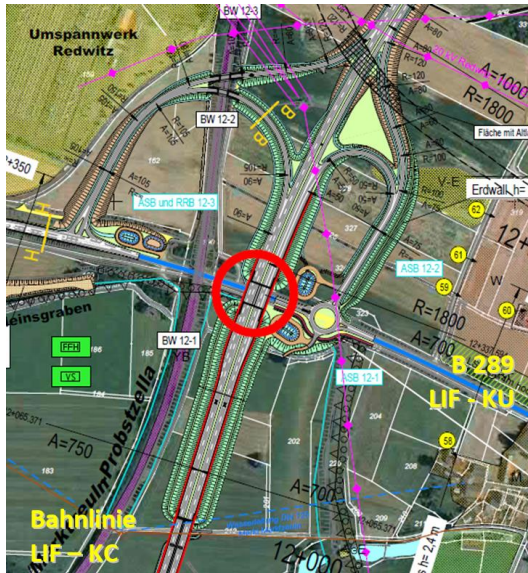


Startschuss für den Bau der Bundesstraße B 173 zwischen Michelau und Redwitz; Bau der Unterführung der B 289 zwischen Horb am Main und Zettlitz

Im Landkreis Lichtenfels haben am vergangenen Montag die Bauarbeiten für eine Maßnahme begonnen, welche seit mehr als 35 Jahren intensiv geplant und von mehreren Generationen zur Schaffung des Baurechts und Durchführung eines Spatenstichs bearbeitet wurde. Östlich der bestehenden Eisenbahnbrücke über die Bundesstraße B 289 wird auf der Westseite von Horb das erste Brückenbauwerk zur Unterführung der B 289 im Bereich einer dort geplanten Anschlussstelle errichtet.



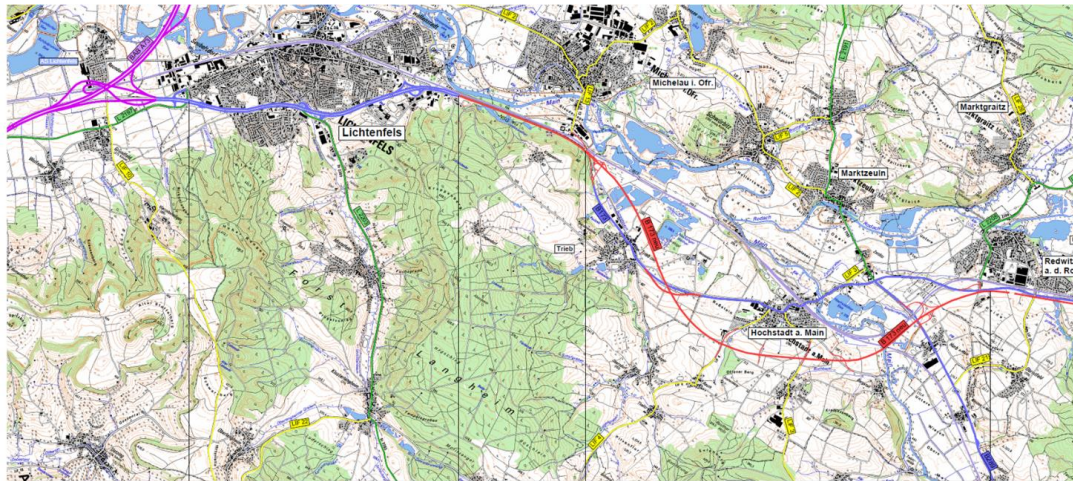
Zu Zeiten der Corona Krise findet derzeit jedoch kein Spatenstich für den Auftakt dieser wichtigsten Baumaßnahmen im Fernverkehrsstraßennetz des Landkreises Lichtenfels statt.

Dennoch stellt die Errichtung dieses Brückenbauwerks den Auftakt für den Bau des 8 km langen und 143 Mio € teuren, vier-streifigen Bundesstraßen-Bauabschnittes dar und ist somit eines der bedeutsamsten Baumaßnahmen in der Region.

Entlastet werden durch den Bau der neuen B 173 und den zugehörigen 22 Brücken- und Stützbauwerken, die Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt und gleichzeitig wird das Mittelzentrum Kronach „enger“ an die BAB A73 angebunden.

Historie und Fakten zum „3. Bauabschnitt“

Die „Ortsumgehung“ von Lichtenfels (sog. „1. Bauabschnitt“) wurde in den Jahren 1992 ff. geplant, in den Folgejahren errichtet und befindet sich seit 2001 unter Verkehr.



	„1. BA“	„2. BA“	„3. BA“	
--	---------	---------	---------	--

Der nachfolgende 2. Bauabschnitt – beginnend ab dem vier-streifigen Bauende nach der Anschlussstelle Lichtenfels Ost, zwischen der Bahntrasse und dem Bereich der „Gaabsweiher“ – wurde aufgrund der überschaubaren Linienvariantendiskussion planerisch zurückgestellt, um zunächst das Baurecht für die nachfolgenden Ortsumgehungen von Trieb und Hochstadt zu erwirken.

Historisch betrachtet fanden erste Planungsschritte für den 3. Bauabschnitt mittels eines Raumordnungsverfahrens im Jahr 1986 statt, welches mit der „Linienbestimmung“ im August 1991 endete. Ein hierzu haushaltsrechtlich und bautechnisch erforderlicher Vorentwurf der damaligen "Bahnparallelen Trasse" wurde seitens des zuständigen Straßenbauamtes Bamberg im September 1994 vorgelegt und kurz vor Weihnachten 1995 genehmigt zurückgegeben. Zur Erlangung des Baurechts wurde 4 Tage später, im Dezember 1995 ein Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberfranken beantragt. Im Juli 2000 erließ die Regierung den Planfeststellungsbeschluss mit Ergänzungen aus dem Mai 2002.

Die gegen diesen Beschluss vorgebrachten Klagen führten zu einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 14. November 2002, worin das Gericht die Verletzung der europäischen Vogelschutz-Richtlinie ("SPA") feststellte. Zudem wurden fachplanerische Abwägungsmängel konstatiert (unzureichende Untersuchung von Alternativen zur Südumgehung des Naßanger-Gebiets, Lärmschutz für Trieb und hinreichende Beachtung des Wasserschutzgebiets Hochstadt). Nachfolgend durchgeführte Verträglichkeitsuntersuchungen ergaben eine Unverträglichkeit mit dem Vogelschutzgebiet und somit das "Aus" für die sogenannte "Bahntrasse". Zur Diskussion standen deshalb nur noch die Varianten „Mitte“ und „Süd“.

Unter Berücksichtigung des gesetzlichen Minimierungsgebotes war aus Sicht des Flora-Fauna-Habitat-Schutzes die Variante Süd den Varianten Nord und Mitte vorzuziehen. Diese Südlinie durchquert - wie auch alle anderen untersuchten Varianten - ein FFH- sowie ein

Amtssitz
Staatliches Bauamt Bamberg
Postfach 10 02 63 96054 Bamberg
Kasernstraße 4 96049 Bamberg
☎ 0951-9530-0
☎ 0951-9530-2999

Dienstgebäude
Bereich Straßenbau
Franz-Ludwig-Straße 21
96047 Bamberg
☎ 0951-9530-0
☎ 0951-9530-1900

Servicestelle
Kronach
Kulmbacher Straße 15
96317 Kronach
☎ 09261-502-0
☎ 09261-502-160

Abteilung L 3
Allee 3
96450 Coburg
☎ 09561-887-0
☎ 09561-887-200

E-Mail und Internet

poststelle@stbaba.bayern.de
www.stbaba.bayern.de



Vogelschutzgebiet (europarechtlich geschützte Natura 2000-Gebiete) und führt trotz umfangreicher Schadensbegrenzungsmaßnahmen zu erheblichen Beeinträchtigungen der beiden Schutzgebiete.

Damit wäre das Vorhaben nach dem Bundesnaturschutzgesetz eigentlich unzulässig gewesen.

Die Zulassung des Vorhabens wurde durch eine sog. „FFH-Ausnahmeprüfung“ erreicht.

Werden innerhalb eines FFH-Gebiets sogenannte prioritäre Lebensraumtypen erheblich beeinträchtigt, so ist - als weitere zwingende Ausnahmevoraussetzung - vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eine Stellungnahme der EU-Kommission einzuholen.

Ein neuerlicher Vorentwurf wurde somit Ende November 2006 mit geänderten Planunterlagen zur Genehmigung vorgelegt. Die Genehmigung hierfür erfolgte gut zwei Jahre später, Mitte Januar 2009.

Ein erneut notwendiges Planfeststellungsverfahren wurde rd. 3 Monate später, im Mai 2009 beantragt.

Infolge planerischer Ergänzungen wegen Umplanungen der Anschlussstelle Michelau (Wegfall der Kreisstraße LIF 13neu) wurde ein neuer Antrag auf Planfeststellung Ende April 2012 gestellt.

Der vorstehend erwähnte „Antrag auf Ausnahmegenehmigung“ bei der EU Kommission wurde Anfang November 2013 eingereicht, wofür die EU Kommission ihre Zustimmung nach zwei Jahren am 18. Dezember 2015 gab.

Somit konnte der maßgebliche Planfeststellungsbeschluss am 27. Januar 2017 erlassen werden.

Gegen diesen Beschluss wurden 5 Klagen vorgebracht.

In einer abschließenden Verhandlung am Bay. Verwaltungsgerichtshof (VGH) am 14. Dezember 2018 konnte das Baurecht erwirkt werden, welches am 30. April 2019 Rechtskraft erlangte.

Haushalt

Der erforderlich werdende „Antrag auf Kostenfortschreibung“ beim Bundesverkehrsministerium und der Antrag auf „Einstellung in den Straßenbauplan“ beim Bundesfinanzministerium nach Vorliegen des Baurechts, wurde am 25.02.2019 gestellt.

Bauvorbereitung

Bereits in den Jahren 2018/2019 – nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses - wurden bauvorbereitende Maßnahmen in Angriff genommen. Hierunter fielen: Beweissicherungen, Kampfmittelvorerkundungen, archäologische Vorerkundungen, Grunderwerbsverhandlungen, sowie Spartenplanungen.

Im 3. Quartal 2018 wurde zudem als bauvorbereitende Maßnahme der Bau einer Erkundungszufahrt im Bereich der Anschlussstelle Michelau durchgeführt.

Start mit dem Brückenbauwerk „12-1“ bei Horb [Bild 3]



Um mit dem Bau der Brücke nahe Horb beginnen zu können, musste zuvor ein Schutzzaun errichtet werden, der das Baufeld zur Herstellung der Brücke abgrenzt.

Diese Schutzeinrichtungen sind nun fertiggestellt, sodass die Bauarbeiten für die Behelfsumfahrung seit dieser Woche laufen.





Die Behelfsumfahrung reduziert die Beeinträchtigungen für die Verkehrsteilnehmer auf ein Minimum und ermöglicht es, die Baustelle verkehrssicher zu betreiben.

Der eigentliche Brückenbau beginnt dann sobald die Behelfsumfahrung fertig gestellt und für den Verkehr freigegeben wird. Die Erstellung der Brücke zwischen Horb am Main und Zettlitz wird voraussichtlich bis Ende des Jahres andauern.

Die Arbeiten werden von der Firma Angermüller aus Untersiemau ausgeführt.

Der Baubeginn von zwei weiteren Teilmaßnahmen im Zuge des Baus des 3. Bauabschnittes der B 173 sind für Mitte Mai und Anfang Juni 2020 geplant. Hierbei handelt es sich um den Bau der Gemeindestraßenüberführung zwischen Hochstadt a. M. und Burgstall einschließlich der Verlegung der Gemeindestraße, sowie den Bau der Kreisstraßenüberführung zwischen Hochstadt a. M. und Reuth einschließlich der Verlegung der Kreisstraße LIF 4 mit Herstellung eines parallelen Geh- und Radweges.

gez.

BD Norbert Schmitt
Stv. Bereichsleiter Straßenbau