

Stadt Lichtenberg



ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANS MIT LANDSCHAFTSPLAN

in einem Teilbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans
„Frankenwaldbrücke“
des Planungsverbandes „Frankenwaldbrücke“

Begründung – Feststellung

Plandatum: 22.07.2024

Aufgestellt
Hermaringen,

Anerkannt und ausgefertigt
Lichtenberg,

.....
Martin Todtenhaupt B.Sc.
Fachbereichsleiter
Freiraum-, Stadt- und Landschaftsplanung

.....
Kristan von Waldenfels
Erster Bürgermeister



GANSLOSER
Ingenieure | Planer | Architekten

Ingenieurbüro Gansloser
GmbH & Co. KG
Robert-Bosch-Straße 1
89568 Hermaringen
Telefon: 07322 - 9622-0
Telefax: 07322 - 9622-50



GANSLOSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 2

Projektnummer 221.10547.00

Bearbeitung:

Martin Todtenhaupt

B.Sc. Geographie



INHALTSVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS 4

TABELLENVERZEICHNIS 4

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS 5

A BEGRÜNDUNG 9

1.	Planungsanlass, Vorgehensweise, Planerfordernis sowie Ziele und Zwecke der Planung..	9
2.	Verfahrensablauf.....	14
3.	Änderung des Geltungsbereichs	15
4.	Planfeststellungs- und Raumordnungsverfahren.....	16
5.	Alternativenprüfung.....	16
6.	Einordnung in übergeordnete Planung.....	20
7.	Schutzzonen und -gebiete	26
8.	Einordnung in bestehende Rechtsverhältnisse und Umfeld.....	30
9.	Grenze des räumlichen Geltungsbereichs.....	30
10.	Lage und Angabe zur Gemeinde.....	33
11.	Bestand innerhalb und ausserhalb des räumlichen Geltungsbereichs.....	34
12.	Konzepte zur Planung des Projekts „Frankenwaldbrücke“	36
13.	Berücksichtigung der Planungsgrundsätze im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung	43
14.	Berücksichtigung der Belange aus den Beteiligungen nach § 3 und § 4 BauGB	62
15.	Kosten und Finanzierung	62
16.	Flächenveränderung im Flächennutzungsplan	62
17.	Umweltbericht.....	64

B NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN UND HINWEISE 66

C ZUSAMMENFASSENDE ERKLÄRUNG 67

D ANHANG 68

E QUELLEN..... 71



GANSLOSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 4

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Ausschnitt gültiger Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan Stadt Lichtenberg.	13
Abbildung 2:	Ausschnitt digitalisierter, nicht wirksamer Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan Stadt Lichtenberg aus dem Jahr 2011.	13

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Auflistung der Flurstücke im Geltungsbereich	32
Tabelle 2:	Auflistung von Flurstücken als Ausgleichsflächen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“	32
Tabelle 3:	<i>Flächenanteile gültiger Flächennutzungsplan Stadt Lichtenberg und künftige Flächenverteilung. (Quelle: Eigene Darstellung).</i>	64



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Art.	Artikel
Abs.	Absatz
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BayBodSchVwV	Verwaltungsvorschrift zum Vollzug des Bodenschutz- und Altlastenrechts in Bayern
BayDSchG	Bayrisches Denkmalschutzgesetz
BayLplG	Bayrisches Landesplanungsgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BLfD	Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
C	Celius
CEF	continous ecological functionality-measures / Dauerhafte ökologische Funktion
DSchG	Denkmalschutzgesetz
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.
FFH	Fauna-Flora-Habitat (FFH-Gebiet, FFH-Verträglichkeitsprüfung)
GRZ	Grundflächenzahl
Ha	Hektar
HQ	Hochwasser
Km	Kilometer
KV	Kilovolt
LEP	Landesentwicklungsplan
LRT	Lebensraumtyp
NN.	Normal Null
Nr.	Nummer
NWFreiV	Niederschlagswasser-Freistellungsverordnung
OFrABI	Oberfränkisches Amtsblatt
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
S.	Seite
saP	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatstraße
StMUV	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz



GANSLOSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 6

TA Lärm	technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TF	Teilfläche
TRENGW	Technischen Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser
TRENOG	Technischen Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer
udglm.	und dergleichen mehr
vgl.	vergleiche
z. B.	zum Beispiel



GANSLÖSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 7

ERNEUTE BETEILIGUNG GEM. §§ 3 ABS. 2 & 4 ABS. 2 BAUGB

Als Darstellungsgrundlage des gültigen Flächennutzungsplans der Stadt Lichtenberg zur Beteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB wurde ein nicht genehmigter digitalisierter Planungsstand aus dem Jahr 2011 verwendet.

Dieser Plan wurde durch den gültigen Flächennutzungsplan (genehmigt mit Bescheid vom 26.09.2001) in analoger Form als Plangrundlage ersetzt.

Da die vorliegende Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Lichtenberg einen Teilbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“ umfasst, dessen Geltungsbereich sich wiederum nochmals geändert hat, ist auch eine Änderung des Geltungsbereichs der Flächennutzungsplanänderung notwendig.

Unter anderem wurde im Bereich der Zuwegungen zu den Brücken der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans an vorhandene Wege gemäß ALKIS[®] angepasst. Darüber hinaus wurde der Geltungsbereich teilweise im Bereich der Brückenköpfe an den ermittelten Umgriff der Kontrollbereiche des Baumbestandes gemäß Anhang 21 angepasst.

Weiter wurde in Anbetracht der zusätzlichen umweltrelevanten Informationen der Umweltbericht zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Frankenwaldbrücke“ fortgeschrieben, auf welchen in der durchgeführten FNP-Änderung im Parallelverfahren verwiesen wird.

Insbesondere wurden die Gutachten zum Thema Artenschutz an vorgebrachte Einwände angepasst und die Verkehrsuntersuchung um konkrete Betrachtungen im Bereich der Gemeinde Berg ergänzt. In der Folge wurde auch die Schalltechnische Untersuchung fortgeschrieben.

Des Weiteren wurde ein Luftschadstoffgutachten, ein Niederschlagswasserbeseitigungskonzept für den Besucherparkplatz sowie eine Übersicht zu Lage, Sicherung und Umsetzung der Maßnahmevorschläge gemäß des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags zur Durchführung einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung erstellt. Zum Besucherlenkungskonzept wurde ein Monitoringkonzept erarbeitet.

Alle nach Abwägung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen in Summe betrachtet, zogen eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gem. §§ 4a Abs. 3, 3 Abs. 2 BauGB sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. §§ 4a Abs. 3, 4 Abs. 2 BauGB nach sich.



GANSLÖSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 8

PLANUNGSSTÄNDE

Es wird darauf hingewiesen, dass die Anhänge zur vorliegenden Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Lichtenberg im Rahmen des Projekts „Frankenwaldbrücke“ in einem Teilbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“ sowie die Anhänge zu den Abwägungen im Rahmen der Beteiligungen gemäß § 3 BauGB und § 4 BauGB aufgrund des andauernden Planungsprozesses mittlerweile überholte Planungsstände aufweisen können. Aus Gründen der Transparenz wurde auf eine Aktualisierung verzichtet soweit nicht erforderlich. Die Unterlagen zeigen so lückenlos den fortwährenden Prozess des Projekts „Frankenwaldbrücke“ auf.

Bauplanungsrechtliche Grundlage zur Umsetzung des Projekts „Frankenwaldbrücke“ bildet als verbindlicher Bauleitplan der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Frankenwaldbrücke“ mit Stand vom 24.07.2024 mit seinen Vorhaben- und Erschließungsplänen. Bebauungspläne sind, sofern vorhanden, aus dem Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) zu entwickeln. Damit der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Frankenwaldbrücke“ aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Lichtenberg entwickelt werden kann, wird dieser im Parallelverfahren geändert.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass die im Rahmen des Projektverlaufs erstellten Gutachten und Untersuchungen weiterhin ihre Gültigkeit behalten und, sofern nötig, an geänderte Rahmenbedingungen angepasst bzw. konkretisiert, aktualisiert und fortgeschrieben worden sind.



A BEGRÜNDUNG

1. PLANUNGSANLASS, VORGEHENSWEISE, PLANERFORDERNIS SOWIE ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG

1.1. Planungsanlass

Der Vorhabenträger, der Landkreis Hof, beabsichtigt mit dem Bau der längsten Hängebrücke der Welt über das Höllental im Frankenwald in Kombination mit einer weiteren Hängebrücke im Lohbachtal zur Burgruine von Lichtenberg einen starken Impuls für die Tourismusregion Frankenwald zu setzen. Sie sollen ein neues Highlight in der Wander- und Tourismuslandschaft werden, die touristische Infrastruktur stärken und damit langfristig die Lebensqualität und -perspektiven der Einwohner der Region steigern.

So hat eine vorab durchgeführte SWOT-Analyse ergeben:

„Die Tourismusdestination Höllental mit ihrem attraktiven naturräumlichen und landschaftlichen Potential ist geschaffen für grenzenlose Outdoor-Erlebnisse wie Wandern, Nordic Walking, Biken, E-Biken, und vieles andere mehr. Zahlreiche Wander- und Radwege bilden ein engmaschiges Netz um die Region. Die Tourismusstruktur der Region als Teil des Frankenwald Tourismus Service Center kann mit solide bezeichnet werden. [...]

Trotz des vielfältigen Angebots wird aber ohne eine Erweiterung und Optimierung der touristischen Infrastruktur der Anschluss an andere sich stetig fortentwickelnde Destinationen verpasst werden.

Gründe dafür sind die bislang wenig zielgerichtete Zusammenarbeit der umliegenden Gebietskörperschaften, um die Attraktivität der Region zu steigern.

In der Region fehlt es zudem an hochwertigen Übernachtungsmöglichkeiten. Sei es im Hotel-, Gaststätten- oder im FeWo-Bereich.

Dazu kommt ein erheblicher Investitionsstau im bestehenden Gastgewerbe, mit der Gefahr, dass Gäste nicht mehr oder überhaupt nicht in die Region kommen. Bezeichnend ist aber auch das Imageproblem, insb. die Diskrepanz zwischen Eigen- und Fremdwahrnehmung.

Chancen bieten deshalb die Nutzung bereits vorhandener Potentiale. Insbesondere können die einzigartige Schönheit der Natur und die bereits existierenden Wanderwege zur Steigerung der Attraktivität wesentlich beitragen.“ (vgl. Anhang 1: „Projekt Frankenwaldbrücke“, Landkreis Hof, Stand: 13.06.2022, Ergänzt 08.09.2023, Ergänzt: 24.07.2024, S. 16 f.)

Nach dieser Analyse wird in der Projektbeschreibung sodann festgestellt, dass die Region zwar über eine gute infrastrukturelle Grundausstattung verfüge, es fehle aber das „Highlight“, das die Region zu einer touristischen Destination mache, die sie innerhalb des Frankenwaldes und überregional herausragen lasse.



GANSLOSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 10

„Durch die Weiterentwicklung mit dem Bau zweier Hängebrücken mit touristischen Besucherzentrum samt dazu gehöriger Infrastruktur im Raum Lichtenberg / Issigau hat dieser Mikrokosmos zusammen mit den ihn umgebenden Städten das Potenzial nicht nur als eigene Destination im Frankenwald den Tourismus als Wirtschaftsfaktor in der Region auf eine neue Ebene zu heben, sondern auch gemeinsam mit den anderen Tourismuszentren der Region den Frankenwald als Destination, als Marke insgesamt zu stärken und weiter zu entwickeln.

Insgesamt orientiert sich die Attraktivitätssteigerung und Qualitätsverbesserung an den Zielen des Tourismuspolitischen Konzepts der Bayerischen Staatsregierung. Es wird

- *die Wettbewerbsposition der Tourismuswirtschaft insbesondere gegenüber klimatisch begünstigteren Urlaubsländern gestärkt,*
- *der Erholungswert in den Tourismusregionen in Bayern erhöht,*
- *innovative Ansätze und neue Tendenzen im Tourismusbereich unterstützt,*
- *eine ökologisch nachhaltige Ausrichtung öffentlicher Tourismuseinrichtungen gestärkt,*
- *zur Saisonverlängerung mit dem Ziel eines soweit wie möglich über das ganze Jahr verteilten Tourismusaufkommens beigetragen sowie die Auslastung und Rentabilität der gewerblichen Tourismuswirtschaft verbessert und*
- *damit letztlich die Wirtschaftskraft in den Tourismusregionen gesteigert. (vgl. Tourismuspolitisches Konzept der Bayerischen Staatsregierung, Okt. 2010, Nr. 5.3)“ (vgl. Anhang 1: „Projekt Frankenwaldbücke“, Landkreis Hof, Stand: 13.06.2022, Ergänzt 08.09.2023, Ergänzt: 24.07.2024, S. 30f.).*

1.2. Vorgehensweise

Im Vorfeld wurden bereits alternative Planungen untersucht. So wurde sowohl eine Prüfung von über das Höllen- und Lohbachtal hinausgehenden alternativen Standorten und Tälern als auch eine Prüfung von alternativen Attraktionen und Lösungen durchgeführt (siehe Punkt 5 dieser Begründung). Vor allem wegen ihrer unzureichenden Infrastruktur der Umgebung schieden die alternativen Standorte aus dem Verfahren aus.

Nachdem sich der Bereich Höllental als beste Lösung erwiesen hat, entschied sich der Landkreis Hof Mitte 2017 aufgrund des großen Einflusses, den die geplanten Hängebrücken auf die Region haben werden, die Planungen von einem zweigleisigen Beteiligungsverfahren begleiten zu lassen. Ziele der Beteiligung waren, die Information und Einbindung der Bevölkerung, Transparenz der Planungen, die gemeinsame Vertiefung von Umsetzungsmöglichkeiten und thematischen Herausforderungen sowie die Stärkung der regionalen Entwicklung.

In einem ersten Strang wurden die Inhalte der Brückenplanung vertieft und gemeinsam weiterentwickelt. Den Auftakt bildete eine breite Informationsveranstaltung mit 600 Besuchern. Hier wurde zum ersten Mal öffentlich über das geplante Brückenprojekt informiert. Einen Monat später wurde eine öffentliche Planungswerkstatt durchgeführt, an der etwa 160 Personen teilnahmen. Die auf den Ergebnissen der Planungswerkstatt aufbauenden Überarbeitungen und Vertiefungen der Planung wurden zwei Monate später in einer öffentlichen Veranstaltung präsentiert und diskutiert.

Der zweite Strang der Beteiligung schloss gleich an den ersten an. Sein Fokus war die regionale Entwicklung und hier insbesondere der Stadt Lichtenberg, da sie vom Brückenbau in vielfacher Hinsicht betroffen ist. Dazu fand im Dezember 2017 im Freizeitzentrum ein erstes



GANSLÖSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 11

„Ideenlabor“ zum Thema Freizeitgelände am Frankenwaldsee statt. Dabei wurden von unterschiedlichen Arbeitsgruppen verschiedene Themenbereiche untersucht. Ein zweites Ideenlabor zur Entwicklung der historischen Altstadt fand im Februar 2018 in der Turnhalle von Lichtenberg statt.

Der Beteiligungsprozess ging seither weiter mit Informationen durch das Internet und die Presse, öffentliche Präsentationen sowie Bürgersprechstunden beim Landkreis und den Kommunen.

Im Rahmen eines am 16.09.2018 in der Stadt Lichtenberg durchgeführten Bürgerentscheids sprachen sich, bei einer Wahlbeteiligung von 75 %, 64,5 % der Stimmberechtigten für das Brückenprojekt aus. Auch in der Gemeinde Issigau wurde im Rahmen eines Bürgerentscheids ein Bürgerbegehren gegen die Errichtung einer Fußgängerbrücke über das Höllental mit 56,8 % der Stimmen bei einer Wahlbeteiligung von 71 % mehrheitlich abgelehnt. Für ein gleichzeitig von der Gemeinde eingebrachtes Ratsbegehren, dass die Gemeinde keine rechtlichen Schritte gegen die Verwirklichung des Projektes unternimmt, sprachen sich 68,1 % der Stimmberechtigten aus (vgl. Anhang 4: „Das Projekt "Frankenwaldbrücke" in der Tourismusregion Höllental/Naturpark Frankenwald“, April 2019).

1.3. Planerfordernis

Bebauungspläne sind als verbindliche Bauleitpläne aus dem Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) zu entwickeln. Damit der im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB städtebaulich erforderliche vorhabenbezogene Bebauungsplan „Frankenwaldbrücke“ aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Lichtenberg entwickelt werden kann, wird der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren geändert.

Mit dem parallel zur Flächennutzungsplanänderung in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Frankenwaldbrücke“ sollen die rechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Höllen- und Lohbachtalbrücke sowie der Parkplätze und des Besucherzentrums geschaffen werden.

Die Höllentalbrücke spannt sich auf 1.030 m Länge über das Naturschutzgebiet Höllental. Sie endet in der Nähe von Eichenstein. Dort markiert eine Aussichtsplattform (Höllentalerrassen) den Umkehrpunkt. Die Lohbachtalbrücke erstreckt sich auf 386 m Länge über den Lohbach und endet an der Burgruine von Lichtenberg. Verbunden sind die beiden Brücken über einen Fußweg am Bergrücken zwischen Kesselfels und Schwedenstein. Der Zustieg zu den Brücken erfolgt von einem zentralen Parkplatz mit Besucherzentrum am Frankenwaldsee, südlich von Lichtenberg, über die Angerleite zur Höllentalbrücke.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Flächennutzungsplan als vorbereitender Bauleitplan mit seinem im Vergleich zum Bebauungsplan kleinen Maßstab einer stärkeren Generalisierung, also einer geringeren Darstellungsschärfe, unterliegt. Die Darstellung ist gemeinhin nicht parzellenscharf, die Art der Bodennutzung wird in den Grundzügen dargestellt.

Der aktuell gültige Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan der Stadt Lichtenberg, genehmigt mit Bescheid vom 26.09.2001, stellt im Bereich der vorliegenden Änderung aufgrund der umfassenden Größe des Geltungsbereichs zum einen unterschiedliche Arten der baulichen Nutzung und zum anderen auch Grün- und Wasserflächen, Wald, Landwirtschaft (Grünland) und Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrswege dar.



GANSLÖSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 12

So werden etwa im Bereich des künftigen Besucherzentrums sowie des geplanten Parkplatzes 1 Grünland (mit Überlagerung Bereiche, die von Erstaufforstungen freizuhalten sind) und Feuchtflächen dargestellt. Der Bereich des Parkplatzes 2 wird teilweise bereits als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung (öffentliche Parkfläche) dargestellt, ein weiterer Teilbereich als Sonderbaufläche und Feuchtfläche. Parkplatz 3 sowie die im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“ südlich davon festgesetzten öffentlichen Grünflächen werden derzeit noch als Sonderbauflächen und Feuchtflächen dargestellt. Im Bereich des Parkplatzes 4 werden öffentliche Grünflächen und Feuchtflächen dargestellt. Die öffentliche Grünfläche wird durch die Umgrenzung der Flächen, die für den Bergbau bestimmt sind gekreuzt.

Die als Erschließung vorgesehene Seestraße ist bereits im Flächennutzungsplan als sonstige Erschließungsstraße dargestellt.

Die Zuwegung zu den Brücken sowie die Brücken selbst liegen im Bereich von Flächen, welche derzeit als Wald (überwiegend Nadelwald) dargestellt werden. Hier kreuzen Hauptwanderwege sowie überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen den Geltungsbereich. Im Osten überspannt die geplante Höllentalbrücke zudem eine Fläche für Bahnanlagen sowie gemischte Baufläche im Bereich des Wasserkraftwerks Höllental. Der westliche Brückenkopf der Lohbachtalbrücke kommt auf der Burgruine Lichtenberg zu liegen. Dieser Bereich ist im Flächennutzungsplan derzeit als Waldfläche (überwiegend Nadelwald) dargestellt. Um die Ruine herum verläuft ein Hauptwanderweg.

Weitere Darstellungen im Geltungsbereich sind z. B. Wasserflächen als Fließgewässer (Lohbach und Selbitz). Die Flächen am Lohbach entsprechen auch der künftigen Darstellung und werden teilweise dem aktuellen Ist-Zustand in ihrem Ausmaß angepasst.

Auch werden unterschiedliche Landschaftsstrukturen (z.B. Hecke, Feldgehölze, Gebüsch an St 2195 und Ufergehölze entlang des Lohbachs) im Geltungsbereich dargestellt. Dieser liegt zudem teilweise innerhalb der Umgrenzung von Schutzgebieten (siehe hierzu insbesondere Punkt 7 dieser Begründung).



GANSLOSER

Ingenieure | Planer | Architekten

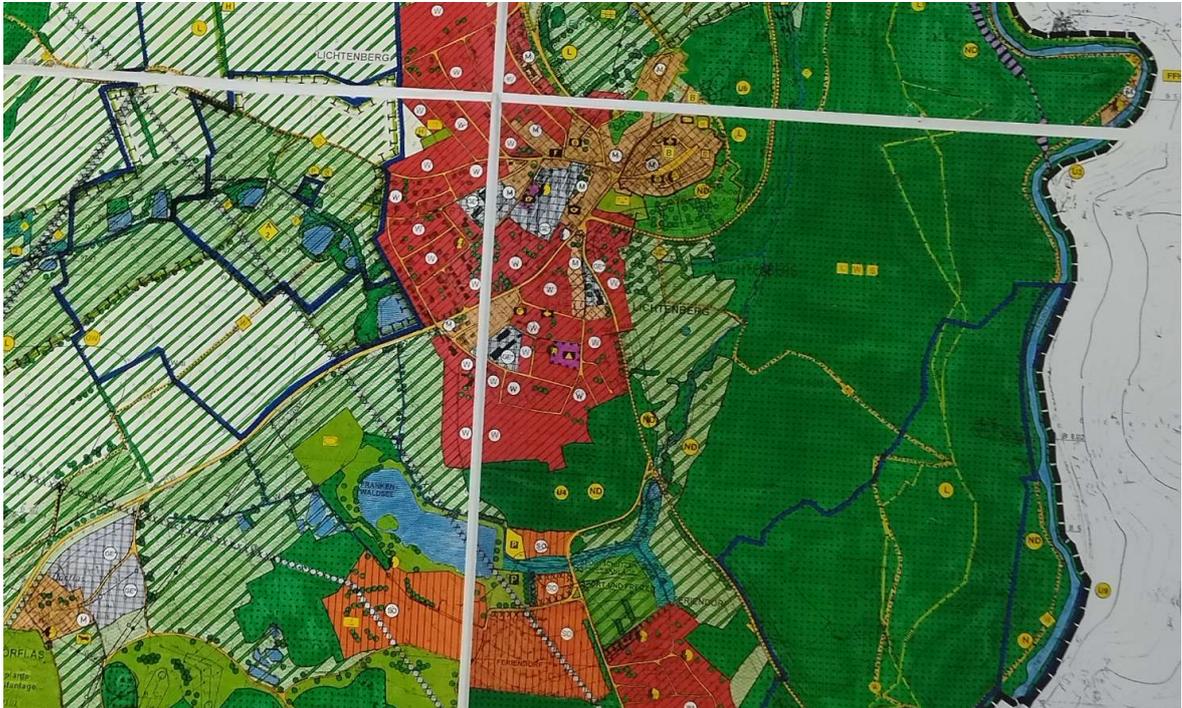


Abbildung 1: Ausschnitt gültiger Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan Stadt Lichtenberg.
(Quelle: Stadt Lichtenberg).

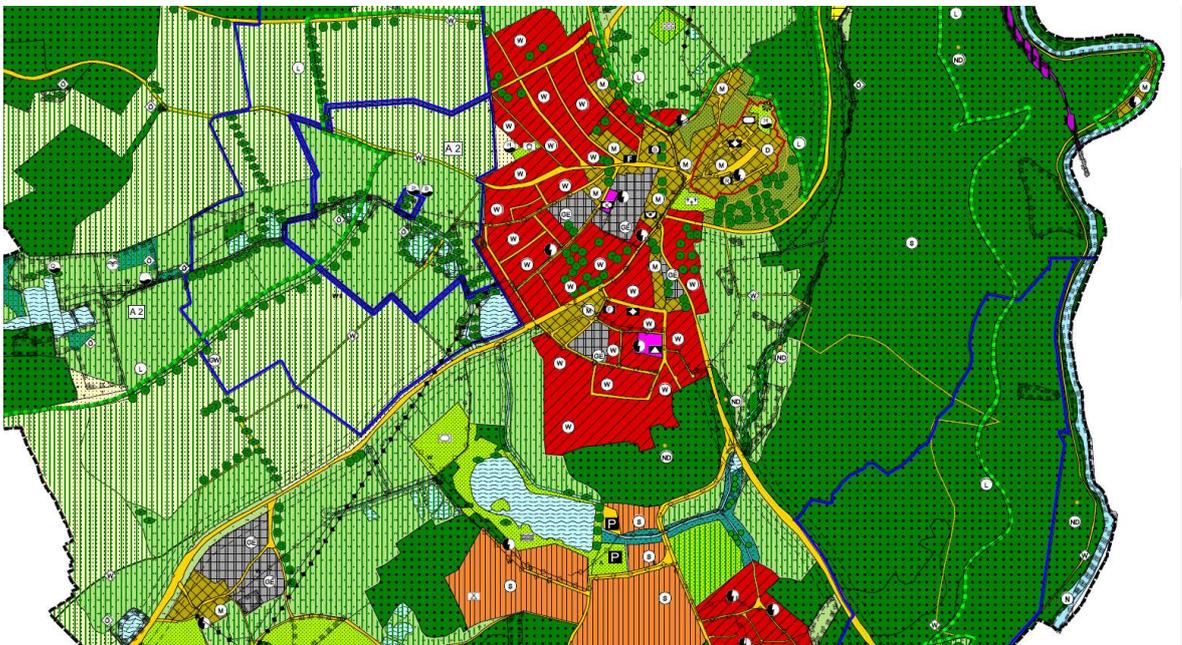


Abbildung 2: Ausschnitt digitalisierter, nicht wirksamer Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan Stadt Lichtenberg aus dem Jahr 2011.
(Quelle: Stadt Lichtenberg).



1.4. Ziele und Zwecke der Planung

Die Flächennutzungsplanänderung ist städtebaulich erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB. Danach haben die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Dies gilt auch für die Änderung von Bauleitplänen (vgl. § 1 Abs. 8 BauGB). Welche städtebaulichen Ziele sich die Gemeinde setzt, liegt in ihrem planerischen Ermessen. Der Gesetzgeber ermächtigt Gemeinden die "Städtebaupolitik" zu betreiben, die ihren städtebaulichen Ordnungsvorstellungen entspricht. Mit der Flächennutzungsplanänderung sollen die Voraussetzungen für die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans "Frankenwaldbrücke" geschaffen werden, weil dieser aus dem bislang gültigen Flächennutzungsplan heraus nicht entwickelt werden kann.

Mit dem Bau der Höllen- und Lohbachtalbrücke soll ein starker Impuls für die Tourismusregion Frankenwald gesetzt werden. Sie sollen ein neues Highlight in der Wander- und Tourismuslandschaft darstellen, die touristische Infrastruktur stärken und damit langfristig die Lebensqualität und -perspektiven der Einwohner der Region steigern.

Damit dient der beabsichtigte vorhabenbezogene Bebauungsplan zum einen den Belangen der Wirtschaft im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 8 lit. a) BauGB. Zum anderen trägt die Planung dem Belang der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 8 lit. c) BauGB Rechnung. Des Weiteren dient der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Frankenwaldbrücke“ den Belangen von Sport, Freizeit und Erholung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB.

2. VERFAHRENSABLAUF

2.1. Beginn der Bauleitplanverfahren im Rahmen des Projekts „Frankenwaldbrücke“

Da sich ein Teil des Vorhabens des Projekts „Frankenwaldbrücke“ auf das Gebiet der Gemeinde Issigau erstreckt, wurde es zunächst für notwendig erachtet, dass sowohl in der Stadt Lichtenberg der Flächennutzungsplan geändert und ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt, als auch in der Gemeinde Issigau ein vorhabenbezogenes Bebauungsplanverfahren eingeleitet wird (vgl. Anhang 3: „Planungs- und Beteiligungsprozess Frankenwaldbrücke“, Hüttner/Schelle/Heyse/Frech, April 2018).

Aus diesem Grunde beschloss der Gemeinderat der Gemeinde Issigau in seiner Sitzung am 01.07.2019 die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für das Gebiet „Frankenwaldbrücke“. Der Stadtrat der Stadt Lichtenberg hat die Beschlüsse zur Änderung des Flächennutzungsplanes und zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes in seiner Sitzung am 08.07.2019 getroffen.

2.2. Fortführung des Bebauungsplanverfahrens durch den Planungsverband „Frankenwaldbrücke“

Da es sich bei dem Vorhaben des Projekts „Frankenwaldbrücke“ im Allgemeinen und dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan im Besonderen aber um ein einheitliches und zusammenhängendes Vorhaben auf dem Gebiet zweier Gemeinden handelt, welches den Ausgleich der verschiedenen Belange erfordert, wurde im Laufe des Verfahrens – auch infolge



von Einwendungen - die Gründung eines Planungsverbandes für erforderlich erachtet (vgl. § 205 Abs. 1 BauGB). Nach Gründung des Planungsverbands „Frankenwaldbrücke“ durch die Stadt Lichtenberg und die Gemeinde Issigau im Jahr 2020 wird daher durch den Planungsverband ein gemeinsamer vorhabenbezogener Bebauungsplan „Frankenwaldbrücke“ aufgestellt und die Bauleitplanung fortgeführt.

2.3. Fortführung der Flächennutzungsplanänderung durch die Stadt Lichtenberg

Das parallel zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“ laufende Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Lichtenberg wird weiterhin im Rahmen der gemeindlichen Planungshoheit lediglich durch die Stadt Lichtenberg durchgeführt.

3. ÄNDERUNG DES GELTUNGSBEREICHS

Im Rahmen des Vorentwurfs der Flächennutzungsplanänderung als auch der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“ waren die Bereiche des geplanten Freizeitentrums am Frankenwaldsee sowie der See selbst und das Schützenhaus mit Schießbahnen (Flurstück 541 Gemarkung Lichtenberg) in den Geltungsbereichen enthalten. Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurde zum Entwurfsstand hin verkleinert und endet nun mit den Parkplätzen westlich des neu geplanten Besucherzentrums direkt westlich der Nailaer Straße.

Der Umfang bzw. der Geltungsbereich der Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Lichtenberg wurde gemäß vorangegangenen Ausführungen zur Anpassung des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“ ebenfalls angepasst.

Somit ist das ursprünglich betrachtete Freizeitzentrum sowie der Frankenwaldsee nicht mehr Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung und des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“. Auch das Schützenhaus wurde aus dem Geltungsbereich entfernt.

Daneben wurde festgestellt, dass das Flurstück 543 Gemarkung Lichtenberg als Parkplatzafläche nicht benötigt wird und daher ebenfalls aus dem Geltungsbereich genommen.

Die im Vorentwurf als Waldfläche festgesetzte Fläche (ca. 60.000 m²) nördlich des westlichen Brückenkopfes der Höllentalbrücke wurde ebenfalls aus dem Geltungsbereich genommen. Eine zum damaligen Stand angedachte Nutzung im Bereich der Waldfläche für einen Walderlebnisparcours, Naturspielplatz etc. wird nicht weiterverfolgt.

Zwischenzeitlich wurden durch weitere Konkretisierungen des Vorhaben- und Erschließungsplans die Standorte für die geplanten interaktiven Themenstationen mit Sitzgelegenheiten festgelegt. Hierbei ergab sich, dass die Standorte auf kleinen Flächen entlang der bestehenden Waldwege zu den Brücken hergestellt werden. Diese Bereiche werden daher in den Geltungsbereich einbezogen.

Des Weiteren wurde der Geltungsbereich im Bereich der Burgruine Lichtenberg abgeändert. Aufgrund voraussichtlicher Veränderungen der Eigentumsverhältnisse des Burghotels noch während des laufenden Bauleitplanverfahrens können hier im Rahmen möglicher künftiger



Planungen positive Effekte im Bereich des Burgplatzes durch die Stadt Lichtenberg über eigenständige Planungen, losgelöst von den Planungen des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans, angestrebt werden (z. B. Bau eines Infozentrums), welche so aufgrund der gegenwärtigen Situation nicht abschließend geklärt werden können.

Um die Abspannungen und Fundamente wurde der Geltungsbereich vergrößert, um ausreichend Spielraum unterhalb der Erdoberfläche zu haben.

Im Rahmen der erneuten Entwurfserarbeitung wurden vorhandene Wege im Bereich der festgesetzten Zuwegungen zu bzw. zwischen den Brücken, um die Wegeführung und die Flächeninanspruchnahme zu deren Zwecke zu konkretisieren, gemäß dem Amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem dargestellt. Zudem wurde der Geltungsbereich an den ermittelten Umgriff der Kontrollbereiche des Baumbestandes im Gebiet der Brückenköpfe gemäß Anhang 21 angepasst.

Somit wird ausschließlich der für die Planung der Brücken und Zuwegungen, des Besucherzentrums und der vorgesehenen Parkplätze notwendige Bereich überplant.

4. PLANFESTSTELLUNGS- UND RAUMORDNUNGSVERFAHREN

Bei der Flächennutzungsplanänderung handelt es sich um die vorbereitende Bauleitplanung. In dem betreffenden Geltungsbereich wird allein die beabsichtigte Art der baulichen Nutzung in ihren Grundzügen dargestellt. Ein konkretes Vorhaben wird hierdurch noch nicht zugelassen. Die Notwendigkeit eines Planfeststellungs- und/oder Raumordnungsverfahrens wird erst auf der Ebene des konkreten Vorhabens geprüft. Unabhängig davon müssen im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung die Ziele der Raumordnung berücksichtigt werden (§ 1 Abs. 4 BauGB). Dies ist erfolgt (vgl. Punkt 6. dieser Begründung).

5. ALTERNATIVENPRÜFUNG

5.1. Alternativstandorte

Der Frankenwald bietet eine Vielzahl von möglichen Kerbtälern, die mit einer Hängebrücke überspannt werden können. Die Kreisentwicklung des Landkreises Hof hat deshalb bereits frühzeitig neben dem Höllental auch das Thiemitztal, das Rodachtal, das Zegasttal, das Lamitztal und das Langenautal nicht nur hinsichtlich des Standorts, sondern auch wegen ihres touristischen und wirtschaftlichen Nutzens untersucht und unter verkehrlichen Gesichtspunkten sowie Natur-, Umwelt- und Denkmalschutzaspekten untersucht. Umfangreiche Ausführungen können dem Anhang 1, Punkt 6, entnommen werden.

5.2. Zusammenfassung der Alternativenprüfung

5.2.1. Verkehrsinfrastruktur

Das Höllental bei Lichtenberg weist grundlegend die geringste Entfernung von der Bundesautobahn 9 auf und verfügt über mindestens zwei Zufahrtsvarianten, während die Alternativtäler primär über die Bundesstraße 173 ab der Anschlussstelle 32 Naila/Selbitz erreichbar wären. Ein nahegelegener Autobahnanschluss ist jeweils nicht gegeben. Ab der B 173 bis in die Nähe zu den jeweiligen alternativen Tälern bzw. potentiellen Brückenstandorten stehen



für den Verkehr Staats-, Kreis- und Ortsstraßen zur Verfügung, welche durch die Eigenart des Frankenwaldes oft in einem schlechten Zustand bzw. nur schmal ausgebaut sind.

Möglichkeiten zur Erweiterung bestehender bzw. Herstellung weiterer Parkplätze in wohl notwendigem Umfang offenbarten sich insbesondere lediglich für den Standort Höllental im Bereich des Frankenwaldsees, wo bereits mögliche Flächen durch die Stadt Lichtenberg im Bereich eines bisher nicht verwirklichten Bebauungsplans in Aussicht gestellt werden können.

5.2.2. ÖPNV

Aus Sicht des ÖPNV ist das Höllental das geeignete Tal und verfügt als einziger Standort über fünf Bahnanschlüsse in der Nähe (Bad Steben, Hölle, Marxgrün, Naila, Blankenstein), sowie bereits vorhandene Buslinien nach Lichtenberg sowie den Hofer Landbus.

5.2.3. Touristische Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten

Die Nähe zu Übernachtungsmöglichkeiten ist nur teilweise bzw. vereinzelt für die einzelnen alternativen Täler gegeben und unterscheidet sich je nach Standort stark. Hinsichtlich der Alternativstandorte sind die Übernachtungsmöglichkeiten in jedem Fall nicht so ausgeprägt und vielfältig, wie sie in Lichtenberg in Verbindung mit Bad Steben vorhanden sind. Gleiches gilt auch für Einkehrmöglichkeiten bzw. gastronomische Einrichtungen.

Für das Höllental als Projektstandort spricht zudem, dass ein Großteil der Brückenbesucher nicht nur über die Brücke gehen will, sondern auch das direkte Umfeld für ihren Ausflug einbindet. So sind zwar überall weitreichende Wanderwegenetze in der Umgebung vorhanden, nur das Wandergebiet Höllental mit dem „Drehkreuz des Wanderns“ in Blankenstein und die Burgruine Lichtenberg bindet jedoch konkrete Ziele direkt an und bietet somit ideale Voraussetzungen für die weiteren Nutzungsmöglichkeiten.

Bad Steben mit seiner Therme und Spielbank wäre von den Alternativtälern problemlos erreichbar, ist jedoch wiederum deutlich näher am Vorhabenstandort in Lichtenberg gelegen.

5.2.4. Natur und Umwelt

Allen Standorten gemein ist die Lage im Naturpark Frankenwald, auch wären wohl überall, insbesondere in den jeweiligen Talsohlen, Biotope betroffen bzw. würden überspannt. Das Langenautal liegt darüber hinaus fast vollständig in einem FFH-Gebiet, der Standort Höllental teilweise in einem solchen und zusätzlich teilweise in einem Naturschutzgebiet, was eine Bebauung jedoch nicht per se ausschließt, sofern Befreiungen beantragt und in Aussicht gestellt werden. Auch muss eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erstellt werden, um die Verträglichkeit aufzuzeigen. Nur dann wäre im Langenautal oder Höllental die Projektumsetzung möglich.

Tatsächliche Schutzgebietzwecke leiten sich zudem aus den Kernzonen des Naturparks Frankenwald ab, die im Wesentlichen das Landschaftsschutzgebiet „Frankenwald“ ausmachen. Bis auf den gewählten Standort des Höllentals würden alle alternativen Täler vollständig im Landschaftsschutzgebiet „Frankenwald“ liegen. Im weiteren Planungsverlauf wäre daher für konkrete Ausführungsplanungen in den Alternativtälern für die jeweiligen Brücken selbst und gegebenenfalls auch Infrastrukturmaßnahmen (Besucherzentrum, Parkplätze) zu prüfen gewesen, ob durch das Vorhaben den Schutzzwecken zuwidergehandelt würde. Für den Projektstandort im bzw. um das Höllental ist dies lediglich für die Lohbachtalbrücke zur



Burgruine Lichtenberg im äußersten Randbereich des Landschaftsschutzgebietes notwendig, wobei hier bereits anthropogene Beeinflussungen durch die Burgruine selbst, die Stadt Lichtenberg sowie die in der Talsohle des Lohbachtals verlaufende Staatsstraße bestehen. Der Bereich des Heilquellenschutzgebietes im Höllental ist durch das Projekt nicht betroffen.

Bei den Biotopen handelt es sich zumeist um naturnahe Bäche und Flüsse, artenreiche Wiesen oder Hochstaudenfluren. Eine erhebliche Beeinträchtigung für die eigentlichen Biotope ergäbe sich durch eine Überspannung nicht, allerdings kann die Lebensraumfunktion durchaus eingeschränkt werden.

5.2.5. Denkmaldaten (Bau-, Boden-, Naturdenkmäler; Ensemble)

Bis auf das Zegasttal befinden sich an bzw. um alle möglichen Standorte und Täler Boden- und/oder Baudenkmäler sowie Naturdenkmäler, welche, je nach Ausführung, durch Brücken überspannt werden oder im Nahbereich möglicher Brückenköpfe liegen könnten.

5.2.6. Sonstige Aspekte zur Wahl des Vorhabensstandort

Bei der Konkretisierung der Planungen im Höllental hat sich auch insbesondere der topographische Reiz heraus gestellt. So kann von den Brücken und den möglichen Brückenköpfen aus sowohl das jeweilige Tal, mit Flusslauf, Waldhängen und die Stadt Lichtenberg mit der Burgruine eingesehen werden, als auch offene Felsstrukturen bis zum „König David“ und die Weite in Richtung Norden bewundert werden. Eine Vielseitigkeit, die in dieser Breite in den Alternativtälern nicht vorhanden ist.

Im Bereich des gewählten Vorhabenstandortes sind zwar Biotope, ein FFH-Gebiet sowie das Naturschutzgebiet „Höllental“. Für den Eingriff in Biotope hat die untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Hof bereits die Erteilung einer Ausnahme in Aussicht gestellt. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung ist zu dem Ergebnis gekommen, dass unter der Voraussetzung, dass alle Maßnahmen, die in dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zur artenschutzrechtlichen Prüfung vorgeschlagen sind, auch umgesetzt werden, das Projekt „Frankenwaldbrücke“ FFH-verträglich ist. Die Regierung von Oberfranken hat außerdem die Erteilung einer Befreiung von den Verboten der Verordnung über das Naturschutzgebiet „Höllental“ nach § 67 Ab. 1 S. 1 Nr. 1 BNatSchG in Aussicht gestellt.

Auch die übrigen notwendigen Gutachten sind zu dem Ergebnis gekommen, dass mit Einhaltung der umfangreichen Maßnahmenvorschläge, um den Eingriff zu minimieren oder auszugleichen, aus natur- und artenschutzrechtlicher Sicht gegen das Projekt keine Bedenken bestehen.

Die Entscheidung für das Höllental wird auch im Rahmen des Umweltberichts als sinnvoll und nachvollziehbar erachtet.

5.3. Alternative Projekte

Darüber hinaus wurden auch alternative Projektmöglichkeiten, wie ein Skywalk und ein Baumwipfel-Pfad geprüft.

Ein Skywalk oder ähnliche Bauwerke, wie ein Baumwipfel-Pfad im Bereich Kesselfels/Schwedenstein sind jedoch nicht mit der Attraktion einer Hängebrücke vergleichbar. Skywalks bieten zwar spektakuläre Aussichten. Diese sind jedoch bereits von der Burg in



Lichtenberg gegeben. Ein Baumwipfel-Pfad existiert bereits an mehreren Orten in Deutschland, darunter im nahegelegenen Hainich in Thüringen, im Bayerischen Wald und im Steigerwald. Dabei bildet das Erleben eines besonderen Waldes die Attraktion. Auf dem Kesselfels sind nur begrenzt derartige Waldbestände vorhanden. Eine Hängebrücke würde das Höllental überspannen und eine direkte Verbindung zur Burg von Lichtenberg schaffen. Das Erlebnis über dem Tal zu schweben und die Natur von oben zu betrachten, ist einmalig und geht weit über das eines Baumwipfel-Pfades oder Skywalks hinaus.

Daher ist ein Skywalk oder ein Baumwipfel-Pfad weder touristisch noch ökonomisch interessant. Es fehlt das „Alleinstellungsmerkmal“. Der bauliche Eingriff in die Natur wäre zudem durch die erforderlichen großen Fundamente und mehrere Träger weit größer, als bei den geplanten Hängebrücken (vgl. Anhang 3: „Planungs- und Beteiligungsprozess Frankenwaldbrücke“, Hüttner/Schelle/Heyse/Frech, April 2018).

5.4. Alternative Ausführung der Brücken

Um eine möglichst naturverträgliche Umsetzung der Brückenbauwerke zu gewährleisten, wurden im Rahmen der Ausführungsplanung der Brücken Umplanungen getätigt.

So wurde der westliche Brückenkopf der Höllentalbrücke versetzt, damit dieser nicht mehr im FFH-Gebiet liegt. Weiter wurden die Abspannfundamente so gelegt, dass sie möglichst außerhalb oder am Rand des Schutzgebietes „Höllental“ liegen.

Auch eines der Mastfundamente des östlichen Brückenwiderlagers der Höllentalbrücke konnte außerhalb des FFH-Gebietes angeordnet werden, sodass nur ein Mastfundament und das Widerlager des Überbaus sowie die Seilschneisen im Bereich der Abspannseile im FFH-Gebiet liegen.

Durch den Verzicht auf Unterspannung bei der Brückenkonstruktion soll eine möglichst geringe Seitenansichtsfläche entstehen. Unten liegende Bauteile wie z. B. Stabilisierungsseile, sollen vermieden werden, sodass der Querschnitt für den Vogelflug minimiert wird. Durch die Tragwerksgestaltung wird, trotz der Größe des Bauwerks, ein sehr transparentes und leichtes und damit das Landschaftsbild möglichst wenig tangierendes Erscheinungsbild erreicht.

Eine Reduzierung der Länge der Brücken oder gar der Verzicht auf eine Brücke stünde nicht im Einklang mit dem Ziel des Projektes als Impulswirkung mit großer Reichweite zur Verbesserung der Tourismussituation.

Beide Brücken sind so konzipiert, dass sie in einen Rundweg eingebunden sind, um die Besucher zum, aber nicht in das FFH- und Naturschutzgebiet zu führen. Bei einem Verzicht etwa auf die Höllentalbrücke bestünde die Gefahr, dass die Besucher in das Naturschutzgebiet „Höllental“ und/oder das FFH-Gebiet hinein- bzw. durch diese durchwandern, um so einerseits die Sicht auf die Burgruine etc. zu erhalten und andererseits die Gebiete zu erkundigen, die sie ohne die Höllentalbrücke bzw. den erweiterten Rundweg nicht kennenlernen würden.

Auch der Umweltbericht geht davon aus, dass unter Berücksichtigung der Ziele und des räumlichen Geltungsbereichs Planungsalternativen kaum denkbar sind.



6. EINORDNUNG IN ÜBERGEORDNETE PLANUNG

6.1. Landesentwicklungsprogramm Bayern 2020 (LEP 2020 und 2023)

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Der Landkreis Hof gehört nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018 (LEP 2018) zu den Räumen mit besonderem Handlungsbedarf. Dies hat sich durch die Teilfortschreibungen des LEP, die zwischenzeitlich am 01.01.2020 sowie am 01.06.2023 in Kraft getreten sind, nicht geändert.

Teilräume mit besonderem Handlungsbedarf sind vorrangig zu entwickeln. Dies gilt bei Planungen und Maßnahmen zur Versorgung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge, der Ausweisung räumlicher Förderschwerpunkte sowie diesbezüglicher Fördermaßnahmen und der Verteilung der Finanzmittel, soweit die vorgenannten Aktivitäten zur Gewährung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen einschlägig sind (vgl. Ziel 2.2.4 des LEP 2020).

Folgend werden die Ziele und Grundsätze des LEP 2020 und 2023 in Bezug auf die Flächennutzungsplanänderung und deren Beachtung bzw. Berücksichtigung näher dargelegt:

Gemäß Grundsatz 7.1.1 des LEP 2020 sollen Natur und Landschaft als unverzichtbare Lebensgrundlage und Erholungsraum des Menschen erhalten und entwickelt werden. Nach der Begründung dieses Grundsatzes sind Natur und Landschaft unverzichtbare Lebensgrundlagen und dienen darüber hinaus der Erholung des Menschen. Der Schutz von Natur und Landschaft einschließlich regionaltypischer Landschaftsbilder sowie deren nachhaltige Nutzungsfähigkeit sind von öffentlichem Interesse. Kommenden Generationen sollen die natürlichen Lebensgrundlagen in insgesamt mindestens gleichwertiger Qualität erhalten bleiben. Dazu gehört auch, beeinträchtigte Natur- und Landschaftsräume so zu entwickeln, dass sie ihre Funktion als Lebensgrundlage und als Erholungsraum wieder erfüllen können. Ein besonderes Interesse gilt dem Erhalt der Landschaften von regionaltypischer Eigenart und Schönheit. Diese bestimmen die Identifikation des Menschen mit seiner Region. Sie sind darüber hinaus wichtig für die Erholung, eine wesentliche Grundlage für die Tourismuswirtschaft und können auch Standortentscheidungen von Unternehmen beeinflussen.

Um diesem Grundsatz des LEP zu entsprechen, ist es wichtig, die Planungen so auszuführen, dass die Auswirkungen auf das Landschaftsbild gering bleiben. Aus diesem Grunde wurden filigrane, dem Landschaftsbild angemessene Gestaltung und Konstruktionen der Brücken gewählt. Auch die übrigen Eingriffe in wertvolle Landschaftsbestandteile werden minimiert. Bau und Betrieb der Brücken sollen zudem im Einklang mit der Natur erfolgen. Dem Naturschutz und der Landschaftspflege wird daher durch Erarbeitung diverser Gutachten (u.a. FFH-Verträglichkeitsprüfung, spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, Umweltbericht) und einhergehender Festsetzung von Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen Rechnung getragen. Die Erholungsfunktion soll damit gewahrt und erhalten bleiben.

Mit dem Vorhaben soll nicht nur der Tagestourismus gefördert werden, sondern es sollen der Naturraum Frankenwald und die angrenzenden Bereiche ins Bewusstsein von Urlaubern und Erholungssuchenden dringen. Zum einen soll so der Fremdenverkehr als wichtiger Wirtschaftsfaktor der Region gestärkt werden, zum anderen im Sinne eines nachhaltigen und klimafreundlichen Tourismus Urlaub und Erholung im eigenen Land gefördert werden, um so eine Alternative zu klimaschädigenden Flug- und Fernreisen aufzuzeigen.



Gemäß Ziel 7.1.2. des LEP sind Gebiete mit besonderer Bedeutung für Naturschutz und Landschaftspflege in den Regionalplänen als landschaftliche Vorbehaltsgebiete festzulegen. Die Beanspruchung von Natur und Landschaft durch verschiedene Nutzungen erfordert ein wirksames Konzept zu deren Erhalt. Da das naturschutzrechtliche Sicherungsinstrumentarium allein nicht ausreicht, sollen Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege ergänzend über die Regionalpläne gesichert werden. Außerhalb der naturschutzrechtlich ausgewiesenen Gebiete tragen die landschaftlichen Vorbehaltsgebiete in den Regionalplänen zum Schutz empfindlicher Landschaften und des Naturhaushaltes bei. Damit wird der Umfang hoheitlicher Schutzgebietsanforderungen nach Fläche und Inhalt auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt. Als landschaftliche Vorbehaltsgebiete werden insbesondere Gebiete und Teilgebiete festgelegt, die wegen

- ihrer wertvollen Naturlandschaft einschließlich eines entwicklungsfähigen wertvollen Standortpotenzials,
- ihrer besonderen Bedeutung für die Erholung oder den Arten- und Lebensraumschutz,
- ihrer besonderen Bedeutung für den Schutz der Kulturlandschaft oder
- ihrer ökologischen Ausgleichsfunktionen

und der daraus abzuleitenden Bedeutung für angrenzende Räume erhalten oder entwickelt werden sollen. Naturschutzrechtlich bereits gesicherte Gebiete werden nicht als landschaftliche Vorbehaltsgebiete festgelegt, sondern als bestehende Nutzungen und Festsetzungen in den Regionalplan dargestellt.

Das Planungsgebiet wurde im Regionalplan Oberfranken-Ost im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet „Teile des Gebiets des Naturparks Frankenwald (29)“ festgelegt. Dieser Festlegung widerspricht die vorliegende Planung nicht. Insoweit wird vollständig auf Punkt 6.2. dieser Begründung verwiesen.

Weiter wird auch auf die Ausführungen insbesondere unter den Punkten 14. dieser Begründung zur Berücksichtigung der Planungsgrundsätze verwiesen.

6.2. Regionalplan Planungsregion Oberfranken-Ost (5)

Für die Region Oberfranken-Ost existiert darüber hinaus der entsprechende Regionalplan Oberfranken-Ost (5) als ein langfristiges Entwicklungskonzept, das die anzustrebende räumliche Ordnung und Entwicklung dieser Region als Ziele der Raumordnung und Landesplanung festlegt und regelmäßig fortschreibt. Er ergänzt und konkretisiert die im Landesentwicklungsprogramm Bayern nach Art. 21 BayLplG festgelegten staatlichen Planungsziele. Darin ist die Stadt Lichtenberg als Grundzentrum (Kleinzentrum) ausgewiesen.

Der Regionalplan kann auf der Homepage des Regionalen Planungsverbands eingesehen werden (<https://www.planungsverband-oberfranken-ost.de/>). Der Regionale Planungsverband Oberfranken-Ost hat zudem am 07.12.2020 die Fortschreibung des Kapitels B III Wirtschaft, Land- und Forstwirtschaft (neu) beschlossen. Mit Fortschreibung wird künftig auch eine eindeutigere Trennung der Ziele und Grundsätze mit Kennzeichnung nach aktuellem Ansatz, deren Bindungswirkung sich aus Art. 3 BayLplG ergibt, verfolgt.

In der 5. Sitzung des Planungsausschusses des Regionalen Planungsverbandes Oberfranken-Ost am 13.11.2023 wurde u.a. die Verordnung zur Änderung des Regionalplans Oberfranken-Ost, Kapitel B III Wirtschaft, Land- und Forstwirtschaft sowie dessen Begründung und



Umweltbericht beschlossen und der Verbandsvorsitzende beauftragt, diese der Regierung von Oberfranken zur Verbindlicherklärung vorzulegen.

Folgend werden die (überfachlichen und fachlichen) Ziele und Grundsätze des Regionalplans der Planungsregion Oberfranken-Ost (5) in Bezug auf das Planvorhaben und deren Beachtung bzw. Berücksichtigung näher dargelegt:

6.2.1. Regionale Wettbewerbsfähigkeit, Wirtschaft und Arbeitsplätze

Gemäß der Zielformulierung Kapitel A 5 der überfachlichen Ziele des Regionalplans sollen die Wirtschaftskraft und die Wirtschaftsstruktur gestärkt werden, das Arbeitsplatz- und Berufsausbildungsangebot insgesamt erhöht, breiter gefächert und qualitativ verbessert werden. Die Notwendigkeit einer Stärkung der Wirtschaftskraft in der Region und ihren Teilräumen wird besonders deutlich aus dem Vergleich einwohnerbezogener Indikatoren mit dem Landes- und dem Bundesdurchschnitt. So liegen Lohn- und Gehaltssumme je Beschäftigtem sowie der Anteil der Arbeitsplätze im tertiären Sektor unter dem Landesdurchschnitt. Verbesserungen können sich vor allem aus einer Erhöhung der Zahl der Arbeitsplätze ergeben.

Auch gemäß der fachlichen Ziele B III 1, 2 und 2.1 des Regionalplankapitels B „Gewerbliche Wirtschaft“ in der bisher geltenden Fassung, soll die Wirtschaftskraft der Region verbessert werden und in allen Teilen der Region eine Ausweitung des Arbeitsangebotes angestrebt werden. Insbesondere soll auf eine weitere qualitative Verbesserung der Arbeitsplätze, vor allem im Dienstleistungsbereich, hingewirkt werden.

Mit diesen (überfachlichen) Zielen des Regionalplans steht die vorliegende Planung im Einklang. Auch wenn eine Erhöhung des Arbeitsplatzangebotes derzeit noch nicht tatsächlich belegt werden kann, so wird dies durch eine in Auftrag gegebene Studie prognostiziert und von der Regierung von Oberfranken bestätigt (vgl. Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB, Schreiben vom 22.10.2020, Anhang 28). So kann von der Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich ausgegangen werden. Abgesehen von den neuen Arbeitsplätzen, die unmittelbar im Zusammenhang mit dem Projekt „Frankenwaldbrücke“ entstehen werden (Besucherzentrum, Besucherlenkung), kann davon ausgegangen werden, dass neue Einrichtungen im Bereich von Gastronomie und Beherbergungsgewerbe entstehen bzw. dass bestehende Einrichtungen entsprechend aufgewertet werden und somit neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Dies geht zunächst aus der Tourismusgeografischen Analyse der KlimaKom eG (Anhang 4) hervor, die der Vorhabenträger im Jahr 2019 eingeholt hat und eine Basisanalyse zu statistischen Kennzahlen, Einschätzungen der Projekt-Chancen und -Risiken sowie zu möglichen touristischen Auswirkungen enthält. Darin wird von einer Steigerung der Übernachtungen ausgegangen, wovon insbesondere die Hotellerie profitieren kann. Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt auch die Regierung von Oberfranken (vgl. Regierung von Oberfranken, Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB, Schreiben vom 22.10.2020, Anhang 28). Mittelfristig wird mit der Schaffung von mindestens einer dreistelligen Anzahl zusätzlicher sozialversicherungspflichtiger Vollzeitarbeitsplätze gerechnet. So wird auch davon ausgegangen, dass die geplanten Brücken kurz- und mittelfristig Chancen für das Beherbergungsgewerbe und die Gastronomie bieten wird und sich Chancen für die Nachnutzung leerstehender innerörtlicher Immobilien bieten. Weiter heißt es: Es wird mit der Schaffung von Arbeitsplätzen in vielfältigen Bereichen gerechnet. Neben dem Erhalt und



Ausbau der bestehenden Arbeitsplätze im Bereich Nahversorgung, Gastronomie und Gesundheit wird von einem klaren Arbeitsplatzeffekt im Bereich Tourismus ausgegangen. Bereits der Landkreis Hof als Brückenbetreiber wird zusätzliches Personal, angefangen von Servicekräften, Hausmeister und Ranger benötigen. Die erwarteten Hotelprojekte (Baumhaushotel) und die derzeit entstehenden Qualitätsferienwohnungen müssen entsprechendes Personal vorhalten. Gleichzeitig wird auch von Impulsen für die regionalen Handwerker ausgegangen. Der Landkreis Hof hat weiter ein Interesse daran, örtliche Firmen – unter Berücksichtigung der vergaberechtlichen Vorgaben – beim Bau der Brücken zu berücksichtigen. Der Brückenbau an sich ist ein Spezialbau, der vorwiegend durch Spezialfirmen erbracht werden muss. Projektbegleitende Bauvorhaben wie Parkplätze, Wegeführungen, Kassen- /Tickethäuschen sowie die damit verbundenen Grünflächengestaltungen könnten aber an regionale Planer und Baufirmen vergeben werden.

6.2.2. Fremdenverkehr

Gemäß dem fachlichen Ziel B IV 3.5.1 des Regionalplans soll auf die Belange des Fremdenverkehrs in der Region bei allen raumbedeutsamen Maßnahmen Rücksicht genommen werden. Gemäß dem fachlichen Ziel B IV 3.5.2 soll der Fremdenverkehr unter anderem im Frankenwald gesichert und seine Wettbewerbsfähigkeit gestärkt werden. Insbesondere soll angestrebt werden, dass im Frankenwald Anzahl und Qualität der gastronomischen Einrichtungen verbessert und auf saisonverlängernde Maßnahmen hingewirkt wird. Dies wird künftig mit Fortschreibung des Regionalplans Oberfranken-Ost durch die Grundsätze 2.7.1, 2.7.2, 2.7.9 formuliert und verfolgt. Insbesondere soll danach die Wettbewerbsfähigkeit der Tourismusgebiete Fichtelgebirge, Fränkische Schweiz und Frankenwald soll unter Wahrung ihrer natur- und kulturräumlichen Eigenarten gestärkt und weiterentwickelt werden. Es sollen saisonverlängernde Maßnahmen ergriffen und im Hinblick auf die Folgen des Klimawandels saisonunabhängige Alternativangebote geschaffen werden.

Auch diese fachlichen Ziele und künftigen Grundsätze stehen im Einklang mit der Planung, da durch das Vorhaben mehr Erholungs- und Erlebnissuchende in die Region geführt werden sollen und somit Impulse für Gastronomie und Beherbergungsgewerbe entstehen. Auch soll mit dem Projekt ein saisonverlängerndes und -unabhängiges Angebot in der Tourismuswirtschaft verfolgt werden. Zudem wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

6.2.3. Naturschutz und Landschaftspflege

Gemäß dem Grundsatz B I 2.2.1 des Regionalplankapitels Natur, Landschaft und Erholung den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege in landschaftlichen Vorbehaltsgebieten besonderes Gewicht zukommen. Ein Teil des Vorhabengebiets im Frankenwald ist als landschaftliches Vorbehaltsgebiet ausgewiesen. Nach der Begründung dieses Grundsatzes sind landschaftliche Vorbehaltsgebiete keine Schutzgebiete im Sinne des Naturschutzrechts. Ihre Bedeutung soll insbesondere bei der Abwägung mit anderen Ansprüchen an den Raum gewürdigt werden, d. h. bei der Abwägung müssen die Belange von Natur und Landschaft durch den jeweiligen öffentlichen Planungsträger besonders gewichtet werden. Landschaftsschäden sollen vorrangig in den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten beseitigt werden.

Dem Naturschutz und der Landschaftspflege werden durch Erarbeitung diverser Gutachten (vgl. saP nebst Maßnahmenvorschlägen, FFH-VP, Umweltbericht) und einhergehender Festsetzung von Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen Rechnung getragen. Auch wurden die Brücken selbst so geplant und teilweise umgeplant, dass potentielle Eingriffe in die



GANSLÖSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 24

Landschaft minimiert werden und sich diese bestmöglich in die Landschaft einfügen (siehe hierzu Punkt 5.3). Weiterhin steht der Grundsatz den vorstehend bezeichneten Zielen einer Erhöhung des Arbeitsplatzangebotes sowie der Rücksicht auf die Belange des Fremdenverkehrs in der Region bei raumbedeutsamen Vorhaben zur Abwägung gegenüber, denen vorliegend erhebliches Gewicht zukommt (vgl. Punkte 6.2.1 und 6.2.2 der Begründung).

In Anbetracht dessen besteht auch kein Konflikt mit dem überfachlichen Ziel A I 6, nach dessen Begründung die Belange der Ökologie nach A I 4 des LEP Vorrang haben, soweit durch einzelne Vorhaben oder durch das Zusammenwirken verschiedener Belastungen wesentliche und langfristige Gefährdungen der natürlichen Lebensgrundlagen zu befürchten sind und ein Ausgleich nicht möglich ist. Zu berücksichtigen ist darüber hinaus, dass nach dem überfachlichen Ziel A 6 auch die Attraktivität der Region als vielfältiger eigenständiger Lebens- und Wirtschaftsraum gesichert und insbesondere im nördlichen und östlichen Teil weiter erhöht werden soll. Dabei soll in der Region vor allem die Leistungsfähigkeit der Oberzentren Bayreuth und Hof sowie der zentralen Orte in den Mittelbereichen Hof, Kulmbach, Marktrechwitz/Wunsiedel, Münchberg, Naila, Pegnitz und Selb gestärkt werden. Gerade dies - die Stärkung der Region durch Tourismus - ist das Ziel des Projekts „Frankenwaldbrücke“ mit dem parallel zur Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Lichtenberg in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“.

Gemäß dem Grundsatz B I 1.3 des Regionalplankapitels Natur, Landschaft und Erholung sollen Landschaften mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild mit ihren charakteristischen Strukturen und in ihrer Vielfalt erhalten und, soweit möglich, wiederhergestellt werden. In der Begründungskarte 4 „Landschaftsbildbewertung“ sind die landschaftlichen Höhepunkte der Region Oberfranken-Ost dargestellt. In dieser Karte ist das Höllental als Landschaft mit sehr hoher Bedeutung für das Landschaftsbild eingeordnet. Gemäß dem Grundsatz B I 3.2.1 des Regionalplankapitels Natur, Landschaft und Erholung sollen ökologisch wertvolle und erhaltenswerte Flächen, insbesondere in den Naturparks und Fremdenverkehrsgebieten, von weithin sichtbaren Infrastruktureinrichtungen freigehalten werden. In der Begründung dieses Grundsatzes heißt es unter anderem, dass das Relief, insbesondere exponierte Hänge und Kuppen, Terrassenkanten sowie ökologisch wertvolle und erhaltenswerte Flächen, Fluss- und Bachauen als landschaftsprägende Faktoren von großer Bedeutung sind. Für die Erhaltung des Landschaftscharakters und der Erholungseignung sollen deshalb diese Bereiche von weithin sichtbaren Infrastruktureinrichtungen freigehalten werden. In den Naturparks Fichtelgebirge, Frankenwald, Fränkische Schweiz-Frankenjura und Steinwald ist die Erhaltung weitgehend unbeeinträchtigter Landschaftsräume eine wesentliche Voraussetzung für die Erholungseignung.

Mit diesen Grundsätzen steht das gegenständliche Projekt nicht im Widerspruch. Zweifelhafte ist bereits, ob die Fußgängerbrücken als Freizeitanlage überhaupt eine Infrastruktureinrichtung im Sinne des Regionalplans sind. Unabhängig davon werden die Brücken zwar insbesondere vom Talgrund aus sichtbar sein, und auch von manchen höhergelegenen Aussichtspunkten, aber von vielen Bereichen aus werden die Brücken nicht zu sehen sein. Aus der Perspektive der Wanderbesucher wird die Sichtbarkeit der baulichen Anlagen aufgrund der Lage im Wald durch Verdeckung von Bäumen in den jeweiligen Sichtachsen, wenn überhaupt nur eingeschränkt möglich sein. Das Kleinteilige, "Wildromantische" sorgt nebenbei auch dafür, dass meist nicht das ganze Tal oder der ganze Himmel sichtbar sind, sondern nur Ausschnitte. Auch werden die Brücken im Regelfall nicht von weither sichtbar sein, da die Brücken - anders als Windkraftanlagen mit einer Höhe bis zu 130 m oder Aussichtstürme



- keine in die Höhe ragenden Bauwerke darstellen. Insoweit ist nicht zu erwarten, dass die Brücken das Höllental regelrecht "dominieren" werden. Hierzu trägt maßgeblich auch die äußerst filigrane Bauweise der Brücken bei. Nicht zu vergleichen sind die aus der Ferne eher als zartes Geflecht wahrnehmbaren Fußgängerbrücken mit massiven, stählernen oder aus Beton gefertigten Straßen- oder Eisenbahnbrücken. Die Erholungsfunktion soll ebenfalls gewahrt und erhalten bleiben. Etwaige subjektive Störempfindungen werden sich, wenn überhaupt, auf den Nahbereich der Höllental- und Lohbachtalbrücke beschränken. Es wird weiterhin genügend abgelegene Plätze für Stille- und Einsamkeitssuchende, auch im nahen Umkreis, abseits des explizit für Brückentouristen angefertigten Besucherlenkungskonzeptes geben. Weiterwanderern kann durchaus attestiert werden, dass diese sich nicht nur im unmittelbaren Nahbereich der Brücken aufhalten. Außerdem kommt den Zielen einer Erhöhung des Arbeitsplatzangebotes sowie der Rücksicht auf die Belange des Fremdenverkehrs ein hohes Gewicht zu (vgl. Punkt 6.2.1 der Begründung).

6.2.4. Wanderwegenetz und Wandertourismus

Gemäß dem Grundsatz B I 3.2.8 des Regionalplankapitels Natur, Landschaft und Erholung sind unter anderem Wanderwegenetze wesentliche Strukturen der Besucherlenkung und sollen erhalten bleiben und/oder qualitativ weiter verbessert werden. Ein dichtes Wanderwegenetz durchzieht die Region, insbesondere die Waldgebiete. Neben der Erhaltung und Verbesserung dieser Wege wird ein überörtliches, zusammenhängendes Wanderwegenetz angestrebt, wobei die Einrichtungspläne der Naturparke Berücksichtigung finden. Dieses Wegenetz stellt neben den Aussichtspunkten und Aussichtstürmen ein wesentliches Instrument der Besucherlenkung dar und trägt dazu bei, den unterschiedlichen Ansprüchen von Schutz und Erholungsnutzung gerecht zu werden. Dies wird künftig mit Fortschreibung des Regionalplans Oberfranken-Ost auch durch den Grundsatz B III 2.7.9 verfolgt, nach welchem der Wandertourismus in der gesamten Region ausgebaut und in seiner Qualität fortlaufend verbessert werden soll.

Die gegenständliche Planung widerspricht weder dem Grundsatz B I 3.2.8 noch dem Grundsatz B III 2.7.9 der künftigen Fortschreibung des Regionalplans Oberfranken-Ost. Zwar sieht die FFH-Verträglichkeitsprüfung vor, dass am „König David“ verlaufende Wanderwege verlegt werden sollen. Der „König David“ bleibt weiterhin über aufgeständerte Wege erreichbar. Sensible Bereiche werden jedoch abgesperrt. Weiter wird durch die Gestaltung der Höllentalterrassen die Aussicht vom "König David" sowie dem noch weiter entfernten „Hirschsprung“ für Besucher obsolet. Die Rundwanderwege als bestehende Naherholungseinrichtungen werden somit nicht beeinträchtigt, sondern zum Zwecke der Besucherlenkung zum Schutz des „König David“ verlegt. Dies erlaubt auch der Grundsatz Nr. B I 3.2.8 zum Zwecke der Besucherlenkung ausdrücklich.

Der Regionale Planungsverband Oberfranken-Ost erhob in seinem Schreiben vom 21.02.2020 ebenfalls keine Einwände.

6.3. Landschaftsentwicklungskonzept der Region Oberfranken-Ost (LEK 5)

Auch das Landschaftsentwicklungskonzept (LEK 5) führt das Höllental als „Gebiet mit hervorragender Bedeutung für ruhige und naturbezogene Erholung, für die Sicherung des Landschaftsbildes und Landschaftserlebens sowie für die Sicherung und Entwicklung von Lebensräumen und Arten“, zu deren Absicherung das Höllental als landschaftliches Vorranggebiet für Arten- und Biotopschutz vorgeschlagen wird.



Im Punkt Leitbild der Landschaftsentwicklung wird das Höllental außerdem als ein Naturraum definiert, innerhalb dessen Naturschutz und Landschaftspflege grundsätzlich gegenüber anderen Nutzungsansprüchen Vorrang haben und Störungen durch Erholungssuchende minimiert werden sollen.

Zu berücksichtigen ist dabei zunächst, dass das LEK 5 nicht rechtsverbindlich ist und die Planungshoheit der Gemeinden unberührt lässt. Soweit das LEK 5 das Höllental als landschaftliches Vorranggebiet für Arten- und Biotopschutz führt, handelt es sich dabei um eine Empfehlung zur Ausweisung. Erst nach einer regionalplanerischen Umsetzung haben in einem solchen Vorranggebiet Naturschutz und Landschaftspflege Vorrang gegenüber anderen Raumansprüchen. Eine regionalplanerische Umsetzung ist bislang nicht erfolgt. Auch das Leitbild wurde nicht in den Regionalplan Oberfranken-Ost übernommen.

Dem Naturschutz und der Landschaftspflege werden unabhängig davon durch Erarbeitung diverser Gutachten (vgl. saP nebst Maßnahmenvorschlägen, FFH-VP, Umweltbericht) und einhergehender Festsetzung von Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen Rechnung getragen. Hinsichtlich der Ausführung des Projektes wird auf eine möglichst naturverträgliche Lösung gesetzt, die zugleich das Landschaftsbild schont. Klar ist auch, dass das Landschaftsbild nicht unangetastet bleiben wird, wenngleich die Auswirkungen im Wesentlichen von der subjektiven Einschätzung eines jeden abhängen. Das Vorhaben zielt gerade darauf ab, die Eigenart des Gebietes erlebbar zu machen, sodass es darauf angewiesen ist, den Zustand zu erhalten.

Der Regionale Planungsverband Oberfranken-Ost erhob in seinem Schreiben vom 21.02.2020 insoweit auch keine Einwände.

7. SCHUTZZONEN UND -GEBIETE

7.1. Bauverbots- und Beschränkungszone der Staatsstraßen

Innerhalb der Bauverbotszone der Staatsstraße (St) 2195 sowie der St 2196 (20 Meter vom Fahrbahnrand, gemäß Art. 23 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) dürfen bauliche Anlagen aller Art – mit Ausnahme von Aufschüttungen und Abgrabungen geringen Umfangs – grundsätzlich nicht errichtet werden. Diese wurde im Vorentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zur frühzeitigen Beteiligung im Bereich der St 2195 dargestellt. Der Flächennutzungsplan der Stadt Lichtenberg stellt die Bauverbotszone weiterhin dar.

Im Rahmen des Planungsprozesses und der Einbindung des Staatlichen Bauamts Bayreuth, hat dieses sein grundlegendes Einverständnis zur Zulässigkeit der Planung einer Brücke zur Querung der St 2195 im Bereich des Besucherzentrums und innerhalb der Bauverbotszone mit Schreiben vom 22.06.2022 gegeben, wenn erteilte Auflagen aus dem Bebauungsverfahren sowie der schriftlichen Rückmeldung Berücksichtigung in der Planung finden (Anhang 26). Dies gilt mit Schreiben vom 14.09.2023 gleichermaßen für eine Reduzierung der Bauverbotszone im Bereich des Besucherzentrums für die Verortung von baulichen Anlagen (Kuben) (Anhang 26). Eine laufende weitere Beteiligung des Staatlichen Bauamts findet statt. Die straßenrechtliche Regelung tritt insoweit zurück (vgl. Art. 23 Abs. 3 BayStrWG). Daher wird die Bauverbotszone im Rahmen des parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans künftig nicht mehr dargestellt.

Für die geplanten Brücken über der St 2195 und 2196 ist zwischen dem Vorhabenträger und dem Staatlichen Bauamt Bayreuth vor Baubeginn eine Kreuzungsvereinbarung gemäß



BayStrWG abzuschließen. Die Bau- und Unterhaltungslast für die Brücken und die dazugehörigen erforderlichen Bauteile und Einrichtungen trägt der Vorhabenträger.

7.2. Naturschutzgebiet

Das Höllental ist als Naturschutzgebiet geschützt (Verordnung über das Naturschutzgebiet „Höllental“ vom 26.06.1997, geändert durch Verordnung vom 22.10.2001 (OFRABI S. 209)).

7.3. FFH-Gebiet

Das Höllental ist als FFH-Gebiet „Selbitz, Muschwitz und Höllental“ geschützt. Die Grenzen des FFH-Gebiets verlaufen im Planungsbereich ähnlich den Grenzen des Naturschutzgebiets „Höllental“.

7.4. Biotopschutz

Im Bereich des Besucherzentrums und des geplanten Besucherparkplatzes befand sich eine in der Bayerischen Biotopkartierung erfasste Feuchtwiese, deren Bestand bei den Erhebungen im Jahr 2022 nicht mehr bestätigt werden konnte.

Demgegenüber haben sich gesetzlich geschützte Mähwiesen in diesem Bereich (auf den Flurstücken 537, 542, 533 und 532 der Gemarkung Lichtenberg) zwischenzeitlich entwickelt, die berücksichtigt werden müssen.

7.5. Geotopschutz

Im Höllental befindet sich ein im Geotopkataster Bayern erfasstes Geotop (Geotop Nr. 475R004, „Höllental E von Lichtenberg“).

7.6. Landschaftsschutzgebiet

Zwischen der Burgruine Lichtenberg und der St 2196 überspannt die Lohbachtalbrücke das Landschaftsschutzgebiet „Frankenwald“ teilweise.

7.7. Naturpark

Das Planungsgebiet liegt im Naturpark „Frankenwald“.

7.8. Naturdenkmäler

Im Bereich der Burgruine Lichtenberg überspannt die Lohbachtalbrücke teilweise das Naturdenkmal „Stadthag mit Schloßberg und Burgruine“. Auch das Brückenwiderlager am westlichen Ende der Brücke liegt im Bereich des Naturdenkmals. Das Naturdenkmal selbst umfasst auch Teilflächen des umliegenden Laubwaldbestandes.

In der näheren Umgebung des östlichen Brückenwiderlagers der Lohbachtalbrücke liegt das Naturdenkmal „Kesselfels“, darüber hinaus zudem noch weiter entfernt die Naturdenkmäler „Teufelsfelsen“ und „Drachenfels“.

7.9. Überschwemmungsgebiet

Bereiche im Selbitztal sind als Überschwemmungsgebiet vorläufig gesichert.

Nach den hydraulischen Berechnungen des Büros Stadt-Land-Fluss Ingenieurdienste befindet sich der geplante Besucherparkplatz P1 teilweise in einem Überschwemmungsgebiet



(HQ100) des Lohbachs, welches bislang noch nicht durch Rechtsverordnung (§ 76 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 WHG) festgesetzt wurde (vgl. Anhang 37).

7.10. Wassersensibler Bereich

Tiefliegende Teile des Gebiets liegen im wassersensiblen Bereich der Selbitz (im Höllental unter der Höllentalbrücke) und des Lohbaches (im Bereich des geplanten Besucherzentrums mit Parkplatz), sodass zumindest in den gewässernahen Bereichen mit Überschwemmungen gerechnet werden muss. Im abflusswirksamen Bereich des Gewässers dürfen keine Abflusshindernisse errichtet und damit die Abflusssituation zum Nachteil Dritter verändert werden. Natürliche Hochwasserrückhalteflächen und bestehende Ufergehölze sind zu erhalten.

7.11. Heilquellenschutzgebiet

Im Südosten des sogenannten Serpentinweges grenzt ein mit Rechtsverordnung vom 24.07.1933 des Bayerischen Staatsministeriums des Innern festgesetztes Heilquellenschutzgebiet an (Gebietskennzahl: 2220563600054; Gebietsname: Naila, St). Die nördliche Grenze des Heilquellenschutzgebietes verläuft etwa 150 – 200 m vom Weg zwischen geplantem Besucherzentrum hin zur Höllental- bzw. Lohbachtalbrücke.

7.12. Gewässerrandstreifen Lohbach

Im Bereich des Besucherzentrums und des geplanten Besucherparkplatzes verläuft der Lohbach, ein Gewässer III. Ordnung sowie ein seitlicher Zufluss. § 38 Abs. 3 WHG sieht für Gewässer im Außenbereich beidseitig einen Gewässerrandstreifen von jeweils 5 m ab Böschungsoberkante vor.

7.13. Denkmalschutz

7.13.1. Baudenkmäler

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich Teile der denkmalgeschützten Burgruine Lichtenberg, eine Ganerben (von mehreren Familienzweigen bewohnt) und Abschnittsburg (in befestigte Abschnitte unterteilt) auf nach drei Seiten steil abfallendem Sporn. Ebenfalls geschützt ist der ehemalige obere Schlosshof mit Rest des Treppenturmes mit darauf 1936 neu errichtetem Aussichtsturm sowie östlich geringe Reste des abgegangenen Palas des inneren Wohnschlosses und nördlich des abgegangenen Kemenatenbaus der 1555-1562 neu erbauten Burg, darunter erhaltene Keller; auf dem vorderen Bergsporn befindet sich eine überwiegend verfüllte kasemattierte Bastion, von Nordwesten bis Osten in acht Läufen ein- und ausknickend geführt, außenseitig bis zu 15 Meter hohe Bruchsteinmauern; im Westen Mauerreste, Fundamente und Kellersystem der ehemaligen Neuen Festung mit weit über die Bergkuppe ausgreifendem Kasemattenbau, wohl überwiegend vom Wiederaufbau 1560/62; im Weiteren Fundament- und verbaute Mauerreste des ehemaligen unteren Schlosshofs im 19. und 20. Jahrhundert modern überbaut; zugehörig die Turnhalle des TSV Lichtenberg 1898 e.V., Saalbau mit Lisenengliederung und Krüppelwalmdach, in Norden pultdachgedecktes Bühnenhaus und Turm mit Pyramidendach aus dem Jahr 1909.

Ebenfalls denkmalgeschützt ist die ehemalige Eisenbahnbrücke über die Selbitz, dreijochig, mit Quadermauerwerk, 1897 bis 1901 von der Preußischen Eisenbahnverwaltung Erfurt im



Höllental errichtet. Diese liegt südlich der Höllentalbrücke und nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans.

7.13.2. Bodendenkmäler

Als Bodendenkmal geschützt sind Befunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit im Bereich der befestigten Kernstadt von Lichtenberg. Hierzu zählt auch der Bereich der Burgruine.

Auf der Gemarkung Lichtenberg liegen somit folgende bekannte Bodendenkmäler:

D-4-5636-0002: Vorgängerbauten sowie Befunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit im Bereich der Burgruine Lichtenberg.

D-4-5636-0068: Befunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit im Bereich der befestigten Kernstadt von Lichtenberg.

7.13.3. Ensemble

Das Ensemble umfasst die Stadt Lichtenberg in ihren mittelalterlichen Grenzen, auch hierzu zählt die Burgruine Lichtenberg als prägender Bestandteil.

7.14. Altbergbau

Weiterhin befinden sich im bzw. um das Planungsgebiet zahlreiche Relikte von Altbergbau, wie Pingen, Grabstellen, Senken, Gräben oder Halden. Diese sind von Beschädigungen durch Bauarbeiten zu sichern.

Grundsätzlich wird vom Bergamt empfohlen, den Altbergbau im geplanten Bebauungs- bzw. Nutzungsbereich ausreichend zu erkunden und entsprechend den Ergebnissen zu verwahren bzw. dauerhaft zu sichern, um einen ausreichend standsicheren Untergrund nachzuweisen bzw. herstellen zu können. Bei der Bauausführung sollten die vollständig ausgehobenen Baugruben durch einen Sachverständigen auf Hinweise alten Bergbaus abgenommen werden. Die Erkundung und Bewertung wie auch eventuell erforderliche Verwahrungs- und Sicherungsarbeiten an den altbergbaulichen Anlagen sind mit dem Bergamt Nordbayern als zuständiger Behörde abzustimmen.

7.15. Eisenbahnrechtliche Belange

Die Höllentalbrücke überspannt das Flurstück 1473/3, Gemarkung Lichtenberg. Bei diesem handelt es sich um eine Bahnanlage der Eisenbahnen des Bundes, Eigentümer ist die DB Netz Aktiengesellschaft.

Der Bereich ist Bestandteil der derzeit nicht betriebenen Höllentalbahn, eine dem Eisenbahnbetriebszweck dienende Bahnanlage, die dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie dem Fachplanungsvorrang nach § 38 Baugesetzbuch (BauGB) unterfällt. Die Bahnanlagen sind daher nachrichtlich aufgenommen.

Eine Überplanung bzw. Änderung der bestehenden Nutzung findet nicht statt, da die Planung (hier Höllentalbrücke) in der Ebene über den Bahnflächen im Luftraum stattfindet.



8. EINORDNUNG IN BESTEHENDE RECHTSVERHÄLTNISSE UND UMFELD

Innerhalb des Geltungsbereichs des im Parallelverfahren in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“ liegt im Westen, südlich des Schießzentrums, ein Teil des Bebauungsplans „Hohes Rad“ vom 01.02.1980. Dies betrifft das Flurstück 537 sowie Teilflächen der Flurstücke 507, 527/1, 540, 541 und 406/1, jeweils Gemarkung Lichtenberg. Der Bebauungsplan „Hohes Rad“ wurde in diesem Bereich bislang nicht realisiert. Im Bereich dieser Überlagerung wird der Bebauungsplan „Hohes Rad“ daher in einem weiteren parallellaufenden, vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB geändert.

Die geplanten Gebäude und Anlagen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“ können teilweise an bestehende Kanäle zur Abwasserbeseitigung sowie die öffentliche Wasserversorgung angeschlossen werden.

Durch das Gebiet verlaufen mehrere Leitungen (Glasfaser (i.d.R. nicht eingesandet) und Coax-Leitungen (keine genaue Lage vorhanden) der Thüga SmartService GmbH, Kabel der Telekom, Strom der Bayernwerk Netz GmbH), die entsprechend mit Dienstbarkeiten gesichert sind. Bestand, Sicherheit und Betrieb der Anlagen darf nicht beeinträchtigt werden.

Diese sind teilweise im Flächennutzungsplan dargestellt.

9. GRENZE DES RÄUMLICHEN GELTUNGSBEREICHS

Das Planungsgebiet liegt südlich sowie östlich der Stadt Lichtenberg, zwischen Lichtenberg und dem Issigauer Gemeindeteil Eichenstein.

Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung umfasst die geplanten Parkplätze sowie das Gebiet für das geplante Besucherzentrum östlich des Frankenwaldsees und die umliegenden öffentlichen Verkehrsflächen. Weiterhin sind die bestehenden Wirtschafts- bzw. Waldwege als geplante Zuwegungen zu den Brücken, die Brücken selbst sowie ein Bereich der Burgruine Lichtenberg Teil des Bebauungsplanes.



Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung gleicht den Grenzen des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“ auf der Gemarkung Lichtenberg und umfasst dadurch Flurstücke bzw. Teilflächen (TF) von Flurstücken folgender Flurstücksnummern:

Gemarkung Lichtenberg			
Flurstück	Erläuterung	Flurstück	Erläuterung
14	TF, Burgruine Lichtenberg	174/2	TF, westlich der Burgruine Lichtenberg
174/3	TF, westlich der Burgruine Lichtenberg	392/1	Bereich geplante Bushaltstelle
406/1	TF, Seestraße	427/1	TF, Lohbach
506	TF, geplanter Parkplatz P4	507	TF, Seestraße
532	TF, geplanter Parkplatz P1 und Besucherzentrum, Flurstück besteht aus 2 Teilflächen die durch Flurstück 427/1 getrennt sind	533	TF, Geplanter Parkplatz P1
537	Geplanter Parkplatz P3	538	Graben Zufluss Lohbach zwischen Parkplätzen P3 und P4
540	Geplanter Parkplatz P2	542	Geplanter Parkplatz P1
545	TF, nördlich Besucherzentrum, Flurstück besteht aus zwei Teilflächen	546/1	TF, St 2195
553	TF, nördlich St 2195, Flurstück besteht zudem aus 2 Teilflächen die durch Flurstück 553/2 getrennt sind	555/2	TF, zwischen Höllentalbrücke und Lohbachtalbrücke
620	TF, nördlich und westlich der Burgruine Lichtenberg, Flurstück besteht aus zwei Teilflächen die durch die St 2196 (Flurstück 620/2) getrennt werden, wird durch Lohbachtalbrücke teilweise überspannt	620/2	TF, St 2196
1458	TF, nördlich St 2195 umfasst es die Zuwegung ab dem Besucherzentrum und den Bereich des westlichen Brückenkopfes der Höllentalbrücke, Flurstück besteht zudem aus 3 Teilflächen	1460	TF, Weg im Höllental westlich der Selbitz, durch Höllentalbrücke überspannt, Flurstück besteht aus zwei Teilflächen
1471	TF, beinhaltet östlichen Brückenkopf der Lohbachtalbrücke sowie die Wegeverbindung zwischen Lohbachtal- und Höllentalbrücke	1473	TF, nordwestlich bzw. westlich des westlichen Brückenkopfes Höllentalbrücke, wird primär auf ca. 2/3 der Länge der Höllentalbrücke



	und wird durch Lohbachtalbrücke teilweise überspannt		überspannt, Flurstück besteht zudem aus mehreren Teilflächen
1473/2	TF, Höllental und Wasserkraftwerk, durch Höllentalbrücke überspannt, Flurstück besteht aus zwei Teilflächen	1473/3	TF, Höllentalbahn, durch Höllentalbrücke überspannt, Flurstück besteht aus zwei Teilflächen
1490	TF, Selbitz, durch Höllentalbrücke überspannt, Flurstück besteht aus zwei Teilflächen		

Tabelle 1: Auflistung der Flurstücke im Geltungsbereich

Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“ wurde ein Umweltbericht einschließlich Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung erarbeitet. Hierzu wird auf Punkt 19 dieser Begründung sowie für den konkreten Kompensationsbedarf und die Kompensationsflächen auf den Umweltbericht zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan selbst (Kap. 5) verwiesen. Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans umfasst dadurch zudem Grundstücke bzw. Teilflächen (TF) von Grundstücken folgender Flurnummern und Gemarkungen als Ausgleichsflächen, welche zur Vollständigkeit auch hier folgend aufgelistet werden:

Gemarkung Lichtenberg			
Flurstück	Erläuterung	Flurstück	Erläuterung
991	TF, Fläche für naturschutz-rechtlichen Ausgleich, Flurstück besteht aus zwei Teilflächen, die durch das Flurstück 799 getrennt werden	991/1	Fläche für naturschutz-rechtlichen Ausgleich
Gemarkung Issigau			
Flurstück	Erläuterung	Flurstück	Erläuterung
723	Fläche für walddrechtlichen Ausgleich	724/2	Fläche für walddrechtlichen Ausgleich
Gemarkung Reitzenstein			
Flur-Nr.	Erläuterung	Flur-Nr.	Erläuterung
332	Fläche für Ausgleich gesetzlich geschützter Biotope	333	Fläche für Ausgleich gesetzlich geschützter Biotope
336	Fläche für Ausgleich gesetzlich geschützter Biotope		

Tabelle 2: Auflistung von Flurstücken als Ausgleichsflächen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“



10. LAGE UND ANGABE ZUR GEMEINDE

Nachbargemeinden sind die Gemeinde Berg, die Städte Selbitz, Naila sowie der Markt Bad Steben im Landkreis Hof, Bayern, sowie die Gemeinde Rosenthal im Saale-Orla-Kreis, Thüringen.

10.1. Lage im Raum

Die Stadt Lichtenberg liegt im Nordwesten des Landkreises Hof, etwa 20 Kilometer von der kreisfreien Stadt Hof entfernt. Höchste Erhebung des Stadtgebietes ist die Höhe 630,7 m ü. NN im Nordwesten, tiefste Stelle die Selbitz bei Blechschmidtenhammer mit 425,3 m ü. NN. Die Kommune besteht aus dem Hauptort, den Weilern Blechschmidtenhammer und Dörflas sowie den Einzeln Dorschenmühle, Friedensgrube, Friedrich-Wilhelm-Stollen, Höllenthal und Selbitzmühle.

10.2. Touristische Infrastruktur

Lichtenberg liegt im Nordosten der Tourismusregion Frankenwald. Die Übernachtungszahlen im Frankenwald liegen bayernweit im unteren Drittel.

Die Region setzt auf Kurz- und Wanderurlauber. Dafür steht eine Reihe von Fernwanderwegen zur Verfügung, die am „Drehkreuz des Wanderns“ in Blankenstein zusammentreffen. Daneben sind zahlreiche Rundwanderwege und Radtouren ausgewiesen. Die zweite wichtige Rolle im Tourismuskonzept spielen Sehenswürdigkeiten und Altstädte, hier vorrangig Kulmbach, Kronach und eben die Stadt Lichtenberg. Den dritten Schwerpunkt bildet die „Genusregion Oberfranken“ (vgl. Anhang 4: „Das Projekt "Frankenwaldbrücke" in der Tourismusregion Höllental/Naturpark Frankenwald“, KlimaKom eG, April 2019).

10.3. Einwohnerzahl, Gemarkungsfläche

Die Fläche der Stadt Lichtenberg umfasst 9,47 km², die Bevölkerungszahl liegt bei 1.051 am 31.12.2018.

Die Einwohnerzahlen fielen von der Mitte des 19. Jahrhunderts auf den Tiefstand von 832 zur Reichsgründung. Ab diesem Zeitpunkt stieg die Bevölkerungszahl mit kriegsbedingten Rückschlägen auf den Höchststand von 1.481 im Jahr 1950. Zwischen 1960 und 2010 bewegten sich die Einwohnerzahlen zwischen 1.300 und 1.100 mit leichtem Abwärtstrend. Erst ab 2011 fiel die Bevölkerungszahl unter die Grenze von 1.100 und ist seither tendenziell rückläufig. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Bevölkerungsdichte von 111 Einwohnern pro km² (Landkreis Hof 107, Regierungsbezirk Oberfranken 148, Freistaat Bayern 185).

Die Stadt versucht, in den nächsten Jahren die Bevölkerungszahlen zu stabilisieren, und mit aktiver Wohnbaupolitik einem weiteren Rückgang entgegenzuwirken, sofern dies die Mittel der Stadt zulassen; mittelfristig wird eine stabile Einwohnerzahl von etwa 1.100 angestrebt.

Handlungsbedarf besteht vor allem in der Altstadt, in der derzeit nur noch 120 Personen wohnen. Eine Reihe der Immobilien am Marktplatz ist sanierungsbedürftig. Früher als Handels- oder Dienstleistungseinrichtungen genutzte Erdgeschossflächen stehen teilweise leer (vgl. Anhang 4: „Das Projekt "Frankenwaldbrücke" in der Tourismusregion Höllental/Naturpark Frankenwald“, KlimaKom eG, April 2019).



10.4. Standort für Gewerbe und Dienstleistung, Infrastruktur

In Lichtenberg waren zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans 18 Betriebe aus Handel, Gewerbe, Handwerk und dem Dienstleistungssektor ansässig. Großflächige Einzelhandelseinrichtungen finden sich in Bad Steben, Naila und Bad Lobenstein.

In der Stadt finden sich ein Kindergarten, eine Arztpraxis sowie sieben Gastronomiebetriebe, davon drei mit Übernachtungsmöglichkeiten.

11. BESTAND INNERHALB UND AUSSERHALB DES RÄUMLICHEN GELTUNGSBEREICHS

11.1. Topographie

Das Gelände fällt von rund 558 m ü. NN im Bereich des Frankenwaldsees auf etwa 540 m ü. NN an der Staatsstraße. Von dort steigt es auf rund 555 m ü. NN im Bereich des Brückenzugangs auf rund 595 m ü. NN auf den Höllentalterrassen. Im weiteren Verlauf am Einstieg zur Lohbachtalbrücke wird eine Höhe von rund 565 m ü. NN erreicht, bei der Burgruine Lichtenberg rund 550 m ü. NN.

11.2. Klimatische Verhältnisse

Das Klima im Frankenwald ist kontinental geprägt, die Temperaturextreme sind ausgeprägter und die Niederschläge geringer als in stärker ozeanisch beeinflussten Gebieten. Die Jahresmittel der Lufttemperatur liegen zwischen 6° und 7° C. Die Vegetationsperiode ist wegen der geringeren Durchschnittstemperaturen mit 200 Tagen relativ kurz.

11.3. Nutzung und Vegetation

Das Planungsgebiet wird, mit Ausnahme von Gebäuden, befestigten Flächen, Straßen und Wegen derzeit als Grünland landwirtschaftlich genutzt oder besteht aus Waldflächen.

Im Höllental hat sich die Selbitz tief in das harte Diabasgestein eingeschnitten. Bachbegleitende Auwälder gehen dort direkt in edellaubholzreiche Hang- und Schluchtwälder über. Auf markanten Felsen wie dem „Hirschsprung“ oder dem „König David“ treten bunte Felsheiden sowie wärmeliebende Säume und Gebüsche in Erscheinung.

Als ehemalige Grenzbäche haben die Fränkische und die Thüringische Muschwitz einen sehr naturnahen, unverbauten Bachlauf. Hochstauden- und Altgrasfluren sowie Feuchtwiesen- und Auwaldbereiche wechseln sich ab.

11.4. Untergrundverhältnisse, Böden und Bodenwerte

Das Planungsgebiet liegt naturräumlich im Grenzbereich zwischen Thüringer Schiefergebirge (392) im Westen und Münchberger Hochfläche (393) im Osten.

Die Bodenart im Planungsgebiet ist Lehm; die Ertragsfähigkeit ist schlecht, die Ackerzahlen liegen zwischen 30 und 39, was für den Landkreis Hof durchschnittliche Erzeugungsbedingungen darstellen.

Bei den Gesteinsformationen im Höllental handelt es sich um Diabase und Diabastuffbrekzien, teilweise auch um Diabastuffe. Außerdem sind auch schalenförmige Absonderungen aus weicheren Gesteinen anzutreffen. Die Hangböden sind sehr skeletthaltig und besitzen



einen mäßigen bis hohen Basengehalt. Die Böden treten in allen Entwicklungsstadien der Braunerderreihe auf. In der Selbitztaue sind auch Braunerde-Gleye und Gleye zu finden. Zwischen den großen Felsformationen befinden sich großflächige Schutthalden aus Grob- und Blockschutt, die im Zuge von Verwitterungsprozessen entstanden sind, die auch heute noch stattfinden. Physikalische Verwitterung durch Temperatur (Insolationsverwitterung) und Frost (Frostverwitterung) sorgen für eine fortwährende Abwitterung von Gesteinsfragmenten, vor allem im Xerothermkomplex um „Hirschsprung“ und „König David“. Des Weiteren kommt es zu Untergrabungen des Haldenfußes durch die Selbitz und zu daraus resultierenden Rutschungen. Zudem gibt es Blockhalden, die glazialen Ursprungs sind (vgl. Anhang 9: „FFH-Verträglichkeitsprüfung“ Büro für ökologische Studien Schlumprecht GmbH, 08.07.2024).

11.5. Altlasten

Altlastverdachtsflächen im Planungsgebiet sind nicht bekannt.

Gemäß der Verwaltungsvorschrift zum Vollzug des Bodenschutz- und Altlastenrechts in Bayern (BayBodSchVwV), Ziffer 4.1.1.4, sind Altlastenuntersuchungen, die im Rahmen der Bauleitplanung der Gemeinde notwendig sind um die Eignung der für eine Bebauung vorgesehenen Flächen festzustellen, nicht vom Wasserwirtschaftsamt, sondern von der Gemeinde durchzuführen.

Auf den Mustererlass zur Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren vom 26.09.2001 wird hingewiesen.

Gemäß Art. 12 des Bayerischen Bodenschutzgesetzes haben die Gemeinden ihre Erkenntnisse über die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung sowie Anhaltspunkte dafür, dass eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast vorliegt, der Kreisverwaltungsbehörde mitzuteilen. In der Bayerischen Bodenschutz-Verwaltungsverordnung ist geregelt, dass sich die Pflichten des Bodenschutzrechts zur Gefahrenabwehr und zur Vorsorge nicht unmittelbar an die Gemeinde als Trägerin der Bauleitplanung richten. Die Vorschriften des Bodenschutzrechts enthalten jedoch Vorgaben für die Bewertung von Bodenbelastungen, welche die Gemeinde bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen hat.

Bei der Erfüllung der boden- und altlastenbezogenen Pflichten zur Gefahrenabwehr ist das konkrete Schutzbedürfnis maßgeblich, das sich aus der jeweils planungsrechtlich zulässigen Nutzung und damit auch aus den Festsetzungen eines Bebauungsplanes ergibt.

11.6. Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücke im Geltungsbereich befinden sich in privatem Eigentum, im Eigentum der Stadt Lichtenberg, im Eigentum des Landkreises Hof, im Eigentum des Freistaates Bayern, der Bayerischen Staatsforste oder im Eigentum der DB Netz Aktiengesellschaft.

11.7. Verkehrserschließung

11.7.1. Stadt Lichtenberg

Die Stadt ist nicht an das Schienennetz für Personenverkehr der Deutschen Bahn angeschlossen; der nächstgelegene Bahnhof mit Personenbeförderung befindet sich in Bad Steben, etwa drei Kilometer entfernt, der nächste Bedarfshaltepunkt in Hölle (Höllenthal), etwa



2,5 Kilometer entfernt (5021, Nebenbahn Hof-Bad Steben). Öffentliche Bushaltestellen befinden sich in allen größeren Ortsteilen.

Lichtenberg liegt an der Kreuzung der Staatsstraßen St 2195 (Landesgrenze nach Thüringen – Lichtenberg – Naila – Selbitz – Schauenstein – Helmbrechts – Presseck – Unterzaubach) und St 2196 (Landesgrenze nach Thüringen – Lichtenberg – Bad Steben – Thierbach).

Der nächste Verkehrsflughafen befindet sich in Hof-Pirk (Flughafen Hof-Plauen) in einer Entfernung von etwa 20 Kilometern.

11.7.2. Plangebiet und Besucherzentrum

Das Besucherzentrum mit Besucherparkplatz liegt direkt an der St 2195 (Nailaer Straße) und ist somit bereits sehr gut an den regionalen und überregionalen Verkehr angeschlossen. Ausbauarbeiten am Knotenpunkt sind nicht notwendig (vgl. Anhang 5: „Verkehrsuntersuchung zur Frankenwaldbrücke“, Projekta – Ingenieurgesellschaft für Tiefbautechnik Auerbach mbH, 17.10.2019) und auch nicht vorgesehen.

Bereits jetzt verkehren Busse des ÖPNV zum Frankenwaldsee. Das Angebot wird im Rahmen des Projekts „Frankenwaldbrücke“ angepasst und ausgebaut. Mit Blick auf die Planung wurde zudem ein Konzeptbericht durch die DB Regio Bus (vgl. Anhang 30: „Nachhaltiges Mobilitätskonzept für die touristische Erschließung der Region Höllental“, DB Regio Bus, Februar 2021) erstellt, aus welchem Handlungsempfehlungen für den touristisch geprägten ÖPNV in der Region Höllental abgeleitet werden und sich mit möglichen Shuttlelinien zur Anbindung z. B. des Besucherzentrums mit den umliegenden Bahnhöfen auseinandergesetzt wird.

Die Straße Seestraße vom Knotenpunkt St 2195/Seestraße hin zum Frankenwaldsee soll entsprechend ausgebaut und für eine bessere Anbindung an den ÖPNV in Anknüpfung mit dem Besucherparkplatz vorbereitet werden (vgl. hierzu z. B. Vorhaben- und Erschließungsplan zum Besucherzentrum mit Besucherparkplatz).

Außerdem soll der Hofer Landbus, der im Jahr 2019 als Pilotprojekt auf dem Gebiet der Kommunen Rehau und Regnitzlosau gestartet ist und zunächst für ein Jahr erprobt wurde, im Landkreis Hof ausgeweitet werden. Dies wurde einstimmig im Ausschuss für Umwelt und Tourismus beschlossen. Der Ausbau soll in drei Stufen erfolgen, wobei insbesondere die Kommunen Issigau und Lichtenberg im Rahmen der Ausbaustufe 1 kurzfristig angeschlossen werden sollen. Der Hofer Landbus ermöglicht einen bedarfsorientierten öffentlichen Nahverkehr ganz ohne Fahrplan. Das heißt, mittels App oder auch per Anruf kann der Hofer Landbus individuell, an sieben Tagen die Woche, jeweils zwischen 06:00 und 23:00 Uhr, angefordert werden.

12. KONZEPTE ZUR PLANUNG DES PROJEKTS „FRANKENWALDBRÜCKE“

12.1. Bauliches und infrastrukturelles Konzept

Das Planungskonzept beinhaltet im Wesentlichen den Bau von zwei Hängebrücken – die Höllentalbrücke und die Lohbachtalbrücke –, wobei Letztere barrierefrei zugänglich sein wird. Insoweit wird auf das Konzept zur Barrierefreiheit verwiesen (vgl. Anhang 20).



GANSLÖSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 37

Die Höllentalbrücke soll ca. 1,00 Meter breit und ca. 1030 Meter lang werden und eine maximale Höhe über Grund von 136 Meter aufweisen. Im Regelbetrieb können bis zu 500 Personen die Brücke betreten. Durch die Tragwerksgestaltung wird, trotz der Größe des Bauwerks, ein sehr transparentes und leichtes Erscheinungsbild erreicht. Das Deck der Brücke wird in einem leichten Schwung über das Tal geführt, sodass die Besucher über das Tal „gelenkt“ werden. Hierdurch wirkt die sehr lange Brücke für die Besucher nicht wie ein enger schlauchartiger Weg, sondern soll ein angenehmes Gefühl zur Zielführung weisend geben (vgl. Anhang 1: „Projekt Frankenwaldbrücke“, Landkreis Hof, Stand: 13.06.2022, Ergänzt 08.09.2023, Ergänzt 24.07.2024).

Die Lohbachtalbrücke soll ca. 1,20 Meter breit und ca. 386 Meter lang werden. Die maximale Höhe über Grund beträgt 87,6 m. Im Regelbetrieb können bis zu 600 Personen die Brücke betreten (vgl. Anhang 17). Das westliche Widerlager der Lohbachbrücke wird im Bereich der Burgruine in Lichtenberg angesiedelt. Das Brückendeck wird hierbei auf die vorhandene Burgmauer geführt, sodass die Besucher vom Widerlager Ost direkt an bzw. in der Ruine ankommen. Da die Burgmauer unter Denkmalschutz gestellt ist, werden die Eingriffe in die Burgmauer weitestgehend minimiert und mit der Denkmalschutzbehörde stets detailliert abgestimmt (vgl. Anhang 1: „Projekt Frankenwaldbrücke“, Landkreis Hof, Stand: 13.06.2022, Ergänzt 08.09.2023, Ergänzt 24.07.2024).

Hinsichtlich der weiteren detaillierten Beschreibung der Brücken wird auf die Projektbeschreibung Frankenwaldbrücke des Landkreises Hof verwiesen (vgl. Anhang 1: „Projekt Frankenwaldbrücke“, Landkreis Hof, Stand: 13.06.2022, Ergänzt 08.09.2023, Ergänzt 24.07.2024).

Um einer Belastung der Altstadt von Lichtenberg und des Issigauer Ortsteils Eichenstein durch Parksuchverkehr oder illegales Parken möglichst nahe den Brückenköpfen entgegenzuwirken, ist der Einstieg zu den Brücken ausschließlich über den westlichen Brückenkopf der Höllentalbrücke sowie den östlichen Brückenkopf der Lohbachtalbrücke vorgesehen.

Etwas anderes gilt nur für den barrierefreien Zugang, der beginnend im Bereich der Burgruine Lichtenberg über den westlichen Brückenkopf der Lohbachtalbrücke vorgesehen ist.

Es bestehen ferner Bestrebungen von Zugangsbeschränkungen, insbesondere von Eichensteiner Seite, die den erstmaligen Eintritt von dieser Seite regeln (vgl. Anhang 1). So könnten Fernwanderer z.B. über die Höllentalterrassen erstmaligen Eintritt erlangen. Das Frankenwald Tourismus Servicecenter, die Touristinfo Selbitztal/Döbraberg und Hotels könnten die Tickets an Ihre Gäste ausgeben. Vor diesem Hintergrund wird die Möglichkeit einer Personalisierung der Tickets geprüft. Eine endgültige Lösung wird noch erarbeitet.

Zudem sollen die weiterführenden Forstwege zu den Brücken und zum Wanderdrehkreuz gesperrt und teilweise mit Schranken versehen werden (vgl. Anhang 4: „Das Projekt "Frankenwaldbrücke" in der Tourismusregion Höllental / Naturpark Frankenwald“, KlimaKom eG, April 2019, S. 86). Einem Wildparken in möglichst geringer Entfernung zu den Brücken wird so entgegengewirkt. Die Einhaltung der Verkehrsregelung soll polizeilich überwacht werden.

So werden die mit dem Pkw anreisenden Besucher zu einem zu errichtenden Großparkplatz südlich der Stadt Lichtenberg in der Nähe des Lichtenberger Freizeitzentrums am Frankenwaldsee geleitet, auf dem für Spitzenzeiten insgesamt 400 bis 600 Stellplätze zur Verfügung stehen. Von den umliegenden Autobahnen werden die Besucher ausschließlich zu diesem Parkplatz gelenkt. Die Zufahrt erfolgt über die St 2195.



GANSLÖSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 38

Zur Stellplatzdimensionierung am Frankenwaldsee wurden vom Planungsbüro Projekta – Ingenieurgesellschaft für Tiefbautechnik Auerbach mbH Verkehrsuntersuchungen vorgenommen (vgl. Anhang 6: „Frankenwaldbrücke Verkehrsuntersuchung zur Stellplatzdimensionierung am Frankenwaldsee“, 22.11.2021). Nach deren Ergebnis empfiehlt sich bei einer Verweildauer von bis zu vier Stunden für die ersten Jahre eine Stellplatzanzahl von rund 400 Stellplätzen für Pkw, die als vollwertig befestigte Stellplätze ausgebildet sind. Nach den ersten Jahren wird ein gewisser Rückgang der Besucherzahlen prognostiziert, sodass dann auch Spitzentage mit dieser Stellplatzanzahl voraussichtlich hinreichend abgedeckt sind.

Zusätzlich zu den etwa 400 befestigten Stellplätzen sollten etwa 200 Stellplätze für den weiteren Bedarf vorgehalten werden. Diese dienen insbesondere in den Anfangsjahren nach Eröffnung der Frankenwaldbrücke als Kapazitätsreserve. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass auch der Frankenwaldsee mittelfristig eine Aufwertung erhalten wird und damit ein zusätzlicher Stellplatzbedarf entstehen kann. Durch die zusätzlichen etwa 200 temporär vorgehaltenen Stellplätze ist somit auch für mögliche andere Veranstaltungen eine entsprechende Kapazitätsreserve vorhanden.

Am Parkplatz soll zudem ein Besucherzentrum als „Frankenwaldvillage“ entstehen, in dem die notwendigen Tickets für die Brückenpassage erhältlich sind. Neben der üblichen Erstversorgung (Toiletten, Brückeninformation, Kiosk/Gastronomie) soll es erste Ausblicke auf die Lohbachtalbrücke und die Altstadt von Lichtenberg bieten und darüber hinaus touristische sowie vor allem naturschutzbezogene Informationen zum Höllental und zum Frankenwald vermitteln. Das Besucherzentrum wird zum Startpunkt für alle Besucher der Frankenwaldbrücke (vgl. Anhang 1: „Projekt Frankenwaldbrücke“, Landkreis Hof, Stand: 13.06.2022, Ergänzt 08.09.2023, Ergänzt 24.07.2024).

Der Weg zu den Brücken erfolgt vom Besucherzentrum über eine noch zu errichtende Fußgängerbrücke über die Staatsstraße 2195 (Nailaer Straße) und dann weiter über einen bestehenden, etwa 900 m langen Forstweg (Angerleite) zum Einstieg zu den Brücken. Entlang der Wegführung sind Informationen etwa zur Geschichte des Höllentals, dessen Geologie, zum angrenzenden Naturschutz-/FFH-Gebiet und zum Verhalten in der Natur in Form von Informations-Stelen und interaktiven Themenstationen angedacht. Neben der Sensibilisierung und Bildung der Besucher hinsichtlich des Naturschutz- und FFH-Gebiets soll dies vor allem dazu dienen, die Besucher auf dem Rundweg der „Frankenwaldbrücke“ zu halten (vgl. Anhang 1: „Projekt Frankenwaldbrücke“, Landkreis Hof, Stand: 13.06.2022, Ergänzt 08.09.2023, Ergänzt 24.07.2024).

Die weitere Wegführung leitet die Besucher zuerst über die Höllentalbrücke.

Die Brücke endet an einer auf der Issigauer Seite projektierten Aufenthalts- und Aussichtsplattform (Höllentalterrasse inklusive nahegelegener Toilettenanlagen) mit Ausblick über die Brücke und das Höllental bis nach Lichtenberg. Die Höllentalterrasse wird so attraktiv gestaltet, dass für die Besucher ein Umweg zum weiter entfernten Aussichtspunkt „König David“ mit seiner hochsensiblen Vegetation sowie zum „Hirschsprung“ überflüssig erscheint.

Die Besucher werden anschließend wieder zurück über die Höllentalbrücke gelenkt, um dann vom Einstiegsbereich entweder über die Lohbachtalbrücke zur Lichtenberger Altstadt zu gelangen oder zum Besucherparkplatz zurück zu kehren. Der Weg zwischen dem westlichen Brückenkopf der Höllentalbrücke und dem östlichen der Lohbachtalbrücke soll ebenfalls – zum Zwecke der Besucherlenkung – mit Informations-Stelen, interaktiven Themenstationen



und Fotopunkten gestaltet werden (vgl. Anhang 1: „Projekt Frankenwaldbrücke“, Landkreis Hof, Stand: 13.06.2022, Ergänzt 08.09.2023, Ergänzt 24.07.2024).

Die Lohbachtalbrücke endet in Lichtenberg unmittelbar an der denkmalgeschützten Burgruine. Vom Burgplatz aus kann der Besucher dann entweder über den Marktplatz oder wieder über die Lohbachtalbrücke zurück zum Parkplatz gelangen. Für den Weg in die Altstadt wird im Bereich der Burgruine durch einen Aufzug von der Lohbachtalbrücke hoch zum Burgplatz ein barrierefreier Zugang gewährleistet. Der durch Lichtenberg führende Rückweg soll, auch um die Altstadtbewohner in den Straßen hinter dem Markt nicht übermäßig zu belästigen, direkt über den zentralen Marktplatz führen und im Anschluss daran durch die Stadt mit ihren Einkehrmöglichkeiten und über einen bestehenden Weg zurück zum Besucherzentrum verlaufen (vgl. Anhang 1: „Projekt Frankenwaldbrücke“, Landkreis Hof, Stand: 13.06.2022, Ergänzt 08.09.2023, Ergänzt 24.07.2024).

Die gesamte Weglänge vom Parkplatz über das Besucherzentrum zum Einstieg, zweimal über die Höllentalbrücke, über die Lohbachtalbrücke zur Lichtenberger Burgruine und über die Altstadt zurück zum Parkplatz summiert sich auf 5.800 m.

Weitere Ausführungen zu diesem Thema finden sich in der Projektbeschreibung Frankenwaldbrücke des Landkreis Hof (vgl. Anhang 1: „Projekt Frankenwaldbrücke“, Landkreis Hof, Stand: 13.06.2022, Ergänzt 08.09.2023, Ergänzt 24.07.2024).

12.2. Verkehrskonzeption

Für das Vorhaben wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt (vgl. Anhang 5: „Verkehrsuntersuchung zur Frankenwaldbrücke“, Projekta – Ingenieurgesellschaft für Tiefbau-technik Auerbach mbH, 17.10.2019).

Im Vorfeld der Untersuchung wurden entsprechende Verkehrsanalysen (insbesondere Zählungen) durchgeführt, um eine fundierte Ausgangsbasis für die Verkehrsuntersuchung zu erhalten. Für die Region wurden mittels eines Verkehrsmodells die bestehenden und zukünftig zu erwartenden Verkehrsströme abgebildet. Die Verkehrsprognosen zeigen insbesondere den Mehrverkehr im Straßennetz auf.

Erste Schätzungen gehen für die ersten beiden Jahre von etwa 400.000 Besuchern pro Jahr aus, für die Folgejahre von etwa 200.000 Besuchern pro Jahr. Es ist davon auszugehen, dass Touristen nicht ausschließlich mit eigenem Pkw anreisen, sondern auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. organisierten Tagesfahrten mit Reisebussen. Damit hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen die Ergebnisse auf der sicheren Seite liegen, ging das Gutachten von einem relativ hohen Anteil motorisierten Individualverkehrs von 90 % aus.

Auf dieser Grundlage werden in den ersten zwei Jahren 720 Pkw-Fahrten täglich (jeweils Hin- und Rückfahrt) an Werktagen und 1.200 Pkw-Fahrten an Wochenendtagen prognostiziert. Ab dem dritten Jahr nach Eröffnung wird sich dieses Aufkommen auf 360 Pkw-Fahrten werktags und 600 Pkw-Fahrten an Wochenendtagen reduzieren.

Bei einem Werktag in den ersten zwei Jahren nach Eröffnung der Brücken ergeben sich daraus Verkehrszunahmen von rund 9 % in Issigau, 7 % in Hölle und 5 % in Lichtenberg. An Wochenendtagen Zunahmen von rund 19 % in Issigau, 16 % in Hölle und 10 % in Lichtenberg.

Ab dem dritten Jahr reduzieren sich diese Zunahmen auf 5 % in Issigau, 4 % in Hölle und im Mittel 3 % in Lichtenberg an einem Werktag. An Wochenendtagen werden Mehrbelastungen von 11 % in Issigau, 9 % in Hölle und etwa 7 % in Lichtenberg erwartet.



GANSLÖSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 40

Für den fließenden Verkehr kommt das Verkehrsgutachten letztlich zu dem Ergebnis, dass die vorhandenen Verkehrsanlagen ausreichend sind.

Für den ruhenden Verkehr kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die bestehenden Parkplätze im Bereich der Altstadt dem derzeitigen Bedarf entsprechen. Die Schaffung zusätzlicher Stellplätze im Bereich der Altstadt und des Burghotels ist möglich. Zufahrtsbeschränkungen für die Altstadt Lichtenberg hält das Konzept ebenso wenig für zielführend wie die Ausweisung der Altstadt als verkehrsberuhigte Zone. Sofern sich dennoch nach Realisierung des Vorhabens Zufahrtsbeschränkungen als erforderlich erweisen, werden diese entsprechend festgesetzt. Des Weiteren ist die Schaffung von weiteren Stellflächen für Anwohner im Bereich der Altstadt Gegenstand gesonderter gemeindlicher Planungen.

Hinsichtlich des Fußgängerverkehrs von der Altstadt in Richtung Besucherzentrum kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass der Gehsteig entlang der Nailaer Straße zwischen Henri-Marteau-Platz und südlichem Ortseingang durchgängig zu schmal ist.

Das Gutachten spricht folgende Empfehlungen aus:

- Schaffung zusätzlicher Stellplätze in der Altstadt
- Gehwegverbreiterung in der Nailaer Straße
- Markierung der Fahrbahnüberquerung Bahnhofstraße als Fußgängerüberweg
- Markierung der Fahrbahnüberquerung Bahnhofstraße/Kirchsteig als Fußgängerüberweg
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in Hölle/Brand/Einsiedel
- Anlage eines einseitigen Gehwegs im östlichen Bereich der St 2198 in Issigau.

Da sich im Rahmen des Planungsprozesses zahlreiche Änderungen ergeben haben, die in der Verkehrsuntersuchung zum Zeitpunkt der Erstellung noch nicht berücksichtigt werden konnten, wurde eine ergänzende Stellungnahme zum Verkehr eingeholt (vgl. Anhang 7: „Ergänzungen zur Verkehrsuntersuchung Frankenwaldbrücke“, Schlothauer & Wauer GmbH, 06.07.2022,).

Zur ursprünglichen Empfehlung der Schaffung zusätzlicher Stellplätze in der Altstadt führt diese Stellungnahme aus, dass die einstige Befürchtung, die Brückenbesucher würden die Altstadt von Lichtenberg zu parken, aufgrund ausreichend kostenloser Parkplätze am geplanten Besucherzentrum, nun nicht mehr bestehe. Außerdem werde die Altstadt durch das Verkehrslenkungskonzept nicht ausgewiesen.

Hinsichtlich der ursprünglich empfohlenen Gehwegverbreiterung in der Nailaer Straße führt die Stellungnahme vom 06.07.2022 aus, dass die bestehenden Gehwege die zu erwartenden Besucherströme aufnehmen können, wenngleich die tendenziell schmalen Gehwegbreiten die Angebotsqualität der Verkehrsinfrastruktur ungünstig beeinflussen. Es sei jedoch zu berücksichtigen, dass der Rückweg von der Lohbachtalbrücke zum Besucherzentrum nicht mehr ausschließlich durch die Altstadt von Lichtenberg und über die Nailaer Straße vorgesehen ist, sondern auch durch den Wald möglich ist. Außerdem sei eine weitere Gehwegverbindung zwischen Nailauer Straße und Sportplatzweg geplant, sodass ein Teil der schmalen Gehwege in Höhe Sonnenbräu entlang der Nailaer Straße umgangen werden könne. Der empfohlene Gehwegausbau sei nicht an das Vorhaben gekoppelt.

Soweit es um die empfohlene Markierung der Fahrbahnüberquerung Bahnhofstraße/Kirchsteig geht, gab es in einer früheren Planungsstufe Überlegungen, die Besucherströme auf dem Rückweg über den Kirchsteig zu leiten, die jedoch verworfen wurden.



Hinsichtlich der empfohlenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in Hölle/Brand/Einsiedel weist die Stellungnahme vom 06.07.2022 darauf hin, dass der Bedarf nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben bestehe. Außerdem liege die Straßenbaulast beim Staatlichen Bauamt Bayreuth.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Empfehlungen des Verkehrsgutachtens sich auch unabhängig des gegenständlichen Vorhabens ergeben würden. Die Verkehrssituation werde durch das Projekt nicht weiter derart verschlechtert, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes gefährdet wären.

Sollte es nach Realisierung des gegenständlichen Vorhabens gleichwohl zu etwaigen Problemen kommen, wird die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen nochmals geprüft und ggf. entsprechend ergriffen.

Aus den Untersuchungen sich ergebende Maßnahmenvorschläge mit Bezug zum Projekt „Frankenwaldbrücke“ wurden im Rahmen des Bebauungsplans berücksichtigt (z. B. Stellplatzdimensionierung).

Weitere, die Planung nicht direkt betreffende Empfehlungen, wie z. B. die Schaffung von weiteren Stellflächen für Anwohner im Bereich der Altstadt, sind Gegenstand gesonderter gemeindlicher Planungen.

Des Weiteren wurden im Rahmen der Ergänzungen Nr. 2 zur Verkehrsuntersuchung Frankenwaldbrücke von Schlothauer & Wauer GmbH, 02.08.2023, (Anhang 34) Bedenken zur Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit des signalisierten Knotenpunktes Issigauer Straße (St 2198) / Hirschberger Straße (St 2198) / Hofer Straße (St 2692) / Rothleitener Weg und Auswirkungen auf die Gemeinde Berg und die Zuwegung zum Bahn-Haltepunkt Höllenthal betrachtet.

Insgesamt wird gutachterlich ermittelt, dass die Leistungsfähigkeit des signalisierten Knotenpunktes gleichbleibend ist und sich keine maßgebenden Störungen im Verkehrsablauf durch das Projekt „Frankenwaldbrücke“ ergeben. Auch unter zusätzlicher Betrachtung eines Verbrauchermarkts in einem neu neuentstehenden Gewerbegebiet Bergs sind ausreichende Kapazitätsreserven vorhanden. Für Berg kann so z. B. davon ausgegangen werden, dass auch bei Annahme von 400.000 Besuchern im Jahr insbesondere am Wochenende die Verkehrsbelastungen niedriger sind als an Werktagen und jene an Normalwerktagen. Maßnahmen, um einer Verschlechterung der Verkehrssituation entgegen zu wirken sind nicht notwendig.

Die im Rahmen der Ergänzungen Nr. 2 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit am Bahnhaltepunkt werden mit dem Straßenbaulastträger geprüft und abgestimmt.

12.3. Entwässerung

Schmutzwasser fällt ausschließlich in Form von Abwasser aus den geplanten Toiletten an. Toiletten sind am Besucherzentrum und an den Höllentalterrassen im Bereich des Wanderparkplatzes Eichenstein geplant.

Das anfallende Schmutzwasser von den Toiletten am Besucherzentrum wird an bestehende Kanäle angeschlossen und in der Kläranlage Lichtenberg ordnungsgemäß gereinigt.



An den Höllentalterrassen sind in erster Linie mobile Toiletten- und Sanitäranlagen vorgesehen, deren Abwasser regelmäßig geleert wird. Im Vorentwurf war hier zunächst vorgesehen, für die Toilettenanlage eine Kleinkläranlage zu errichten. Aufgrund zahlreicher Einwendungen wurde weiter entschieden, die Toilettenanlage an die öffentliche Kanalisation anzuschließen. In Vorbereitung auf die zweite Auslegung wurde nun aber die Entscheidung getroffen, zunächst mobile Toiletten- und Sanitäranlagen aufzustellen. Hintergrund ist, dass derzeit noch nicht absehbar ist, wie groß überhaupt der Bedarf für Toiletten am Wanderparkplatz Eichenstein ist, weil die Besucher bis zur Höllentalterrasse gerade einmal 2,75 km vom Besucherzentrum aus zurückgelegt haben, wo sich ebenfalls Toiletten befinden. Der Wanderparkplatz Eichenstein ist außerdem ca. 300 m von der Höllentalterrasse entfernt. Damit kann auch eine Flächenversiegelung in dem Bereich vermieden werden, die möglicherweise gar nicht notwendig wäre. Gleichermaßen verhält es sich mit etwaig notwendigen Kanalarbeiten zum Anschluss dieser Toilettenanlage an die öffentliche Kanalisation, welche somit unterbleiben können. Sollte sich im Laufe des Betriebs herausstellen, dass der Bedarf gegeben ist, ermöglicht es der Bebauungsplan, auch entsprechende bauliche Anlagen für Toiletten zu errichten.

Niederschlagswasser von Dächern und befestigten Flächen fällt im Bereich des Besucherzentrums und bei den Toilettenanlagen am Wanderparkplatz Eichenstein an.

Ein Niederschlagswasserbeseitigungskonzept wurde hierzu von der Köhler Ingenieurgesellschaft GmbH & Co. KG erstellt (vgl. Anhang 36), auf dieses wird verwiesen. Dieses sieht vor, Regenwasser der Parkplätze P1, P2 und P3 getrennt zu sammeln, zu reinigen und abschließend gedrosselt in den Lohbach einzuleiten. Die Erweiterung des bestehenden Parkplatzes P4 wird, wie im Bestand, über Böschung und Fläche versickert. Für die Umsetzung der Entwässerung ist voraussichtlich eine Aufschüttung im Bereich des Parkplatzes P1 notwendig. Die bei Aufschüttung überflutete Fläche ist in der hydraulischen Berechnung des Büros Stadt-Land-Fluss Ingenieurdienste ersichtlich (vgl. Anhang 37). Eine Fläche für den notwendigen Retentionsraumverlustausgleich wurde im Bebauungsplan festgesetzt. Die geplante Maßnahme wurde dem Wasserwirtschaftsamt Hof vorgelegt und wird gemäß Rückmeldung vom 24.08.2023 von diesem mitgetragen.

Sollten im Zuge der Durchführung vorhandene Wegseitengräben oder auch nur zeitweilige wasserführende Kleingewässer gekreuzt werden, sind diese von Ablagerungen freizuhalten und nach Möglichkeit zu überbrücken. Sofern dies nicht möglich ist und stattdessen eine Verrohrung vorgesehen werden muss, ist diese zur Sicherstellung eines schadlosen Wasserabflusses in Abstimmung mit der Stadt Lichtenberg bzw. der Gemeinde Issigau als Unterhaltungsverpflichtetem ausreichend groß zu dimensionieren, sohlgleich einzubringen, so kurz wie möglich zu halten und regelmäßig zu unterhalten.

12.4. Versorgung mit Wasser, Strom, Gas und Telefon

Das Gebiet wird an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossen. Zuständige Versorgungsträger sind die Stadt Lichtenberg und die Gemeinde Issigau. Es herrschen druck- und mengenmäßig ausreichende Versorgungsverhältnisse vor.

Die Wasserversorgung für das Besucherzentrum erfolgt durch Anschluss an das bestehende Versorgungsnetz der Stadt Lichtenberg.

Besucherzentrum und die dortigen Toilettenanlagen werden an die Stromversorgung der Bayernwerk Netz GmbH angeschlossen.



Ein Anschluss des Besucherzentrums an das Erdgasversorgungsnetz der Licht- und Kraftwerke Helmbrechts ist grundsätzlich möglich.

Das Besucherzentrum wird an die Anlagen der Deutschen Telekom angeschlossen.

12.5. Müllentsorgung

Das Gebiet ist an die Abfallentsorgung und Wertstoffeffassung des Landkreises Hof angeschlossen.

12.6. Bodenordnung

Bodenordnende Maßnahmen im Bereich der Zuwegungen und Brückenfundamente sind erforderlich.

12.7. Brandschutz

Brandgefahr besteht hauptsächlich für den Bereich des Besucherzentrums. Hier kann die Wassermenge für den Brandschutz aus dem öffentlichen Netz gedeckt werden. Als zusätzliche Löschwasserquelle steht in einer Entfernung von rund 400 Meter der Frankenwaldsee zur Verfügung.

Eine geringe Brandgefahr ist auch bei den Brückenköpfen bzw. den Toilettenanlagen auf dem Wanderparkplatz Eichenstein anzunehmen. Löschwasser unmittelbar vor Ort steht nicht zur Verfügung. Im Löschbereich um das Widerlager West der Lohbachtalbrücke steht im Bereich der Burgruine Lichtenberg neben Hydranten der öffentlichen Wasserversorgung (DN 80, Unterflurhydrant) ein unterirdischer Löschwasserbehälter mit einem Nutzinhalt von ca. 140 m³ zur Verfügung. Mit Überschreitung der Löschbereichs um ca. 150 m zum Widerlager Ost der Höllentalbrücke steht im Bereich des Gebäudes Eichenstein 18 (Gaststätte Hirschsprung) ein Hydrant der öffentlichen Wasserversorgung (DN 80, Unterflurhydrant) zur Verfügung.

Die Gemeinden unterhalten nach dem Bayerischen Feuerwehrgesetz leistungsfähige Feuerwehren.

Beim Landkreis Hof (Brandschutzdienststelle) liegt ein Waldbrandkonzept vor.

Es wurde ein Brandschutznachweis erstellt. Dieser stellt abschließend fest, dass die Vorgaben der §§ 3, 12 BayBO eingehalten werden, insbesondere auch die Sicherstellung wirksamer Löscharbeiten durch die Feuerwehr.

Auf den Brandschutznachweis wird verwiesen (vgl. Anhang 17: „Brandschutznachweis“, Brandschutz D-I-L GmbH, 01/22).

13. BERÜCKSICHTIGUNG DER PLANUNGSGRUNDSÄTZE IM RAHMEN DER FLÄCHENNUTZUNGSPLANÄNDERUNG

13.1. Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege (Bau- und Bodendenkmäler sowie Ensembles)

Die Belange des Denkmalschutzes bzw. der Denkmalpflege gem. § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB und gem. Art. 3 BayDSchG wurden berücksichtigt.



Diese sind durch den Bau der Lohbachtalbrücke und deren westlichen Brückenkopf betroffen, da dieser auf der Burgruine Lichtenberg zu liegen kommt. Zudem wird im Bereich der Burgruine ein Aufzug errichtet, um die Brücke barrierefrei zugänglich zu machen.

Die Burgruine ist als Bau- und Bodendenkmal sowie als Bestandteil des Ensembles gelistet (vgl. 6.4.11 der Begründung).

Daher fand die Planung der Brücke sowie der Aufzugsanlage im Bereich der Burgruine Lichtenberg von Beginn an in enger Zusammenarbeit mit den Denkmalbehörden inklusive Orts-termin zur Abstimmung statt.

Ein Aufliegen des Brückenkopfes sowie die Verankerung der Pylone nach aktueller Planung wird aus denkmalfachlicher Sicht bei Einhaltung der gegebenen Vorgaben akzeptiert.

Auch hinsichtlich der barrierefreien Erschließung mittels Aufzugs bestehen durch das BLfD keine Bedenken bei Einhaltung der Vorgaben. In der vorgeschlagenen Variante wird eine realisierbare Option gesehen, die insbesondere aufgrund des Standortes, der Höhenreduktion und Wahl des Materials überzeuge.

Die jeweiligen geplanten und abgesprochenen Ausführungen der baulichen Anlagen können dem Vorhaben- und Erschließungsplan entnommen werden.

Eine erneute Beteiligung des BLfD wird im Baugenehmigungsverfahren sowie im denkmalrechtlichrechtlichen Erlaubnisverfahren gem. Art. 7 Abs. 1 BayDSchG erfolgen.

Ein direkter Eingriff in das Baudenkmal der ehemaligen Eisenbahnbrücke über die Selbitz findet nicht statt. Sie liegt außerhalb des Geltungsbereichs und ist im Tal lediglich von der Höllentalbrücke aus zu sehen. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege erhob insoweit auch keine Einwände.

13.2. Belange des Umweltschutzes

Die Belange des Umweltschutzes gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB wurden ebenfalls berücksichtigt.

13.2.1. Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

13.2.1.1. Artenschutz

Es wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt (vgl. Anhang 11: „Artenschutzrechtliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) für Projekt Frankenwaldbrücke im Höllental und Lohbachtal“, Büro für ökologische Studien Schlumprecht GmbH, 08.07.2024, Anhang 12).

Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände dem Planungsvorhaben bei vollständiger, fachgerechter und rechtzeitiger Durchführung der in der saP vorgeschlagenen Maßnahmen nicht entgegenstehen.

Im Übrigen sieht die naturschutzfachliche- und rechtliche Stellungnahme des Sachgebiet 55.1 der Regierung von Oberfranken als höhere Landesplanungsbehörde die gegenständliche Planung mit Blick auf den Naturschutz insgesamt als vernünftig, d.h. verhältnismäßig an.

Im Zuge der weiteren Planungen wurde vom Vorhabenträger eine „Übersicht zu Lage, Sicherung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge Projekt „Frankenwaldbrücke“ erstellt, welche die Umsetzung der Vorschläge aus der saP beinhaltet (Anhang 35).



13.2.1.2. Biotopschutz

Eine Teilfläche des Grundstücks Fl.-Nr. 532 ist biotopkartiert (Biotop-Nummer 5636-1155). Dieser Bereich liegt im Sondergebiet 1 „Besucherzentrum“. Nach Begehung durch die untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Hof konnte festgestellt werden, dass die ehemalige Feuchtwiese durch die anhaltende Trockenheit der letzten Jahre ihren im Rahmen der Kartierung zugesprochenen Charakter weitestgehend verloren hat. Auch der Magerwiesencharakter ist nicht mehr gegeben, weil die Fläche in der Vergangenheit wohl aufgedüngt wurde. Infolgedessen besteht insoweit kein Biotopschutz mehr, da es allein auf den tatsächlichen Zustand in der Natur ankommt; der Schutz der Biotope erfolgt durch das Gesetz selbst, nicht durch Registrierung nach § 30 Abs. 7 BNatSchG, die allein deklaratorischer Natur ist (vgl. BayVGH, Beschluss vom 09.08.2012 – 14 C 12.308).

Stattdessen wurden im Bereich des künftigen Besucherzentrums und der künftigen Parkplätze die auf den Flurstücken 537, 542, 533 und 532 der Gemarkung Lichtenberg befindlichen Mähwiesen bei einer gemeinsamen Aufnahme 2022 durch die untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Hof und dem Ingenieurbüro IGS (Weimar) als gesetzlich geschützte Biotope klassifiziert (Arten- und strukturreiches Dauergrünland bzw. Artenreiche Flachland-Mähwiesen (Code GU651E).

Eine genaue Beschreibung und Auseinandersetzung mit den Flächen findet sich im Umweltbericht zum vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan, auf welchen verwiesen wird (dort Nrn. 2.3.1.2 und 4.3).

Nach § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope führen können, verboten. Von diesem Verbot kann nach Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Der Ausgleich für eine Beeinträchtigung erfordert daher zunächst die Schaffung eines gleichartigen Biotops. Darunter ist ein Biotop vom selben Typ zu verstehen, der in den standörtlichen Gegebenheiten und der Flächenausdehnung mit dem zerstörten oder beeinträchtigten Biotop im Wesentlichen übereinstimmt.

Der Planungsverband hat mit Schreiben vom 17.08.2022 die Inaussichtstellung einer Ausnahmegenehmigung zur Errichtung von Parkplatzflächen und dem Besucherzentrum im Bereich der gesetzlich geschützten Biotopflächen bei der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Hof beantragt. Darin wurde dargelegt, dass intensiv genutzte strukturarme Äcker in der Gemarkung Reitzenstein zur Kompensation optioniert wurden. Es handelt sich dabei um die Grundstücke mit den Fl.Nr. 226,332,333,335, 336, 337, 338, 339, 339/2, 442, 445 und 446 der Gemarkung Reitzenstein mit einer Fläche von ca. 74.000 m², von denen die Flurstücke 332, 333 und 336 der Gemarkung Reitzenstein mit einer Fläche von 2,17 ha mittlerweile konkretisiert wurden. Sie sollen als arten- und strukturreiches Dauergrünland (Magere Flachland-Mähwiese) entwickelt werden. Mit Schreiben der unteren Naturschutzbehörde vom 20.09.2022 sowie 02.12.2022 wurde eine Ausnahmeerteilung in Aussicht gestellt. Auf die Schreiben wird verwiesen (vgl. Anhang 24 und Anhang 31).

Mit der Übernahme in den parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan wird die Ausgleichsmaßnahme verbindlich. Die entsprechenden Flächen sind im sonstigen Geltungsbereich des Bebauungsplans enthalten.

Im Übrigen wird hierzu auf den Umweltbericht verwiesen (vgl. dort Nr. 4.3).



13.2.1.3. Geotopschutz

Das Höllental wird im Geotopkataster Bayern als Geotop (Geotop Nr. 475R004, „Höllental E von Lichtenberg“) geführt.

Durch das Projekt wird das Geotop gemäß Stellungnahme des Bayerischen Landesamt für Umwelt im Rahmen der Beteiligung nach § 4 Abs. 2. BauGB weder in seinem Bestand noch hinsichtlich seines erheblichen geowissenschaftlichen Wertes beeinträchtigt.

Einwände seitens des Geotopschutzes wurden nicht erhoben.

13.2.1.4. Auswirkungen auf den Naturraum

Im Vorfeld des Bauleitplanverfahrens wurden vor allem Bedenken bezüglich der befürchteten Belastungen des sensiblen Naturschutzgebiets Höllental geäußert: Durch Brückenbesucher, die anschließend eine Wanderung durch das Höllental unternehmen, könne die Belastbarkeit des Wandergebiets überschritten werden und es damit seine Attraktivität einbüßen. Der östliche Brückenkopf werde nur wenige Gehminuten von den Aussichtsfelsen „König David“ sowie „Hirschsprung“ entfernt sein, so dass sich ein Teil der Besucher zu diesem begeben könne, was zu einem unangenehmen Gedränge und zu einer massiven Gefährdung der unter Naturschutz stehenden, besonders sensiblen Flora führen könne. Durch die geplante Ertüchtigung der Absturzsicherung und gegebenenfalls weiteren notwendigen Sicherungsmaßnahmen würden bauliche Eingriffe in das Naturschutzgebiet vorgenommen. Nicht zuletzt könne es durch die große Anzahl von Menschen zu einer Landschaftsbeeinträchtigung durch Müll und andere „Hinterlassenschaften“ kommen.

Es ist zwar nicht auszuschließen, dass es an manchen Tagen punktuell zu Belastungen im Bereich der Brückenköpfe und des Besucherzentrums kommen kann, was jedoch nicht mit einem Attraktivitätsverlust für das gesamte Höllental verbunden ist. Nicht zuletzt ist das Tal seit Jahrhunderten von anthropogenen Eingriffen wie Bergbau, Holzwirtschaft, Energiegewinnung und Eisenbahnverkehr geprägt. Die derzeitige Frequentierung des Tales liegt nach Schätzungen bei etwa 200 Besuchern in der Hochsaison. Angesichts der Gesamtwegstrecke über die beiden Brücken von rund 5,8 km wird davon ausgegangen, dass nicht mehr als 10 bis 20 % der Brückenbesucher anschließend die rund 7 km durch das Höllental und wieder zurückwandern. Somit würden an Spitzentagen rund 300 bis 600 Menschen mehr als heute durch das Höllental gehen, eine Menge, die nach Einschätzung von Naturpark-Akteuren unbedenklich ist.

Besuchern, die die Höllentalterrasse verlassen, stehen als Schnittstellen zu den bestehenden Lehrpfaden bzw. Wanderwegen in Richtung Norden der Seenweg, Rundweg „König David“, US 21 und Kanzel-Weg, US 12 sowie in Richtung Süden der Rosenthal-Weg, US 13 und die sog. Eichensteiner Treppe zur Verfügung. Hier verläuft zudem der FrankenwaldSteig. Die Eichensteiner Treppe zeichnet sich dadurch aus, dass das Gelände bzw. die Wegeführung an den Besucher extrem hohe Anforderungen stellt. Der Wanderweg ist deshalb nur für geübte Wanderer mit entsprechender Ausrüstung geeignet. Eine verstärkte Frequentierung dieser Wege ist damit nicht zu erwarten, da auch eine entsprechende Beschilderung angebracht wird.

Im Bereich des Aussichtspunktes „König David“ werden neue Schutzmaßnahmen nötig: Mit einer neuen Aussichtsplattform direkt am Ende der Höllentalbrücke wird ein Bereich geschaffen, der als Aussichts- und Fotoplattform dient und damit den Weg zum Aussichtspunkt „König David“ für die meisten Besucher obsolet werden lässt. Wegweiser werden Be-



GANSLÖSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 47

sucher, die ins Höllental oder zum Friedrich-Wilhelm-Stollen und nach Blechschmidtenhammer absteigen wollen, nicht wie bisher über den „König David“, sondern über den südlichen Steig hinunter zum Jungfernsteg sowie über den Seenweg und Kanzel-Weg, US 12 leiten. Auch zum „Drehkreuz des Wanderns“ in Blankenstein wird nun der Forstweg am Parkplatz in Eichenstein nach Norden hin ausgeschildert. Höchst sensible Bereiche können zusätzlich mit Absperrungen versehen werden. Wege führen dort mit Geländer oder als Steg zum Aussichtspunkt. Am „König David“ selbst wird die Absturzsicherung ertüchtigt und so positioniert, dass die sensiblen Bereiche auf dem Felsen unzugänglich werden. Weiterhin sollen die Besucher verstärkt durch Vermittlung von Umweltwissen derart ausgebildet werden, dass diese die außergewöhnliche landschaftliche Beschaffenheit der dortigen Lebensbereiche mit ihren „Bewohnern“ erkennen und verstehen und sich somit von sich aus rücksichtsvoll verhalten. Diese Bildung soll sowohl im Besucherzentrum als auch entlang der Wege erfolgen.

Bauliche Maßnahmen im Bereich des „Hirschsprung“ bzw. in dessen Zustieg sind aufgrund der noch größeren Entfernung zur Höllentalterrasse im Vergleich zum „König David“ sowie die schwierige Zuwegung derzeit nicht vorgesehen.

Die befürchtete Geräuschkulisse auf der Brücke und in ihrem Umfeld würde das Höllental lediglich in einem Bereich von wenigen hundert Meter betreffen und nicht in seiner ganzen Länge. Der Besucherlärm selbst stellt keine erhebliche Störung der geschützten Vogelarten dar. Beeinträchtigungen durch Lärm sind somit nicht zu erwarten (vgl. Anhang 11: „Artenschutzrechtliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) für Projekt Frankenwaldbrücke im Höllental und Lohbachtal“, Büro für ökologische Studien Schlumprecht GmbH, 08.07.2024). Nähere Ausführungen finden sich zudem unter dem Punkt 13.2.1.1 Artenschutz dieser Begründung.

Hierzu wird zudem auf die Schalltechnische Untersuchung zur Geräuscentwicklung in der Nachbarschaft von IBAS Ingenieurgesellschaft mbH (2021) (Anhang 15) sowie zusammenfassend auf Punkt 13.2.6 dieser Begründung verwiesen.

Falls im Rahmen des geplanten Monitorings eine Überbelastung des Höllentals oder des „König David“ sowie dem noch weiter von der Höllentalterrasse entfernten „Hirschsprung“ festgestellt werden sollte, wird es technisch möglich sein, den Besucherstrom durch Restriktionen der Ticketausgabe zu begrenzen. An Spitzentagen kann die Ausgabe von Tickets kontingiert oder nach Erreichen einer maximal tragfähigen Besucherzahl beendet werden. Weiter wären das Anbringen von Geländern oder andere bauliche Sicherungsmaßnahmen denkbar (vgl. Anhang 38).

Um kein Müllproblem entstehen zu lassen, ist die flächendeckende Versorgung mit Mülleimern, die regelmäßig geleert werden, erforderlich. Für Hundehalter sind Tüten für Hundekot vorzusehen. Das Wegwerfen von Gegenständen wird geahndet. Saubere Toilettenanlagen in regelmäßigen Abständen sind unerlässlich. Toiletten sind am Besucherzentrum und an den Höllentalterrassen im Bereich des Wanderparkplatzes Eichenstein geplant. Infotafeln sollen die Besucher hinsichtlich des Verhaltens gegenüber Pflanzen und Müll zudem sensibilisieren. Auf das Rauchverbot im Bereich der Brücken und im Wald wird explizit hingewiesen. Durch eine besondere Beschilderung soll auf die Waldbrandgefahr in diesem Gebiet hingewiesen werden. Mindestens zwei Ranger werden sich im Gelände um die Verhaltensweise der Besucher kümmern. Zudem übernehmen sie die Kontrolle der Zustände von We-



gen und Aufenthaltsorten (vgl. Anhang 4: „Das Projekt "Frankenwaldbrücke" in der Tourismusregion Höllental / Naturpark Frankenwald“, KlimaKom eG, April 2019). Die Anzahl der Ranger kann im Rahmen der Erfordernisse des künftigen Betriebs entsprechend angepasst werden.

13.2.1.5. Zuwegungen und resultierende Eingriffe in Natur

Die Bauwerksenden sind so angeordnet, dass die Brückenwiderlager direkt an vorhandenen oder in unmittelbarer Nähe bestehender Wirtschafts- bzw. Waldwege liegen. Daher sind lediglich für den Bau der Brückenwiderlager der Lohbachtalbrücke sowie des westlichen Brückenwiderlagers der Höllentalbrücke kurze Wegetrassen notwendig. Für den Ausbau und auch für die temporäre Nutzung neu hergestellter Wege im Rahmen notwendiger Bautätigkeiten für Vorabmaßnahmen bzw. Probebohrungen lagen Genehmigungen der Regierung von Oberfranken sowie der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Hof (Bereich Stadthag mit Schloßberg und Burgruine) vor, die bei Realisierung des Vorhabens erneuert werden müssen. Diese Wege werden jedoch nach Beendigung des Baues, wenn nötig, rückgebaut und renaturiert.

Die Zuwegung zu den Brücken befindet sich jeweils außerhalb von Schutzgebieten und verläuft auf bestehenden Forststraßen. Auch der Fußweg zwischen den beiden Brücken auf dem Schwedenstein folgt der Linienführung eines alten Forstwegs.

Das westliche Widerlager der Höllentalbrücke liegt bergseitig eines Wirtschaftsweges. Im Bereich einer Felsnase könnte man den Brückenkopf so hoch anordnen, dass über dem Wirtschaftsweg die erforderliche Durchfahrtshöhe vorhanden ist und die Brücke anschließend nur den Kronenraum des Lebensraumtypus Waldmeister-Buchenwald tangiert.

Das östliche Widerlager wurde etwa 300 Meter entfernt vom Wanderparkplatz Eichenstein an einem Wirtschaftsweg angeordnet. Direkt am Brückenkopf soll eine Plattform (Höllentalterrasse) geschaffen werden, die den Besuchern Ausblick und Aufenthaltsmöglichkeit bietet und den Aussichtspunkt „König David“ mit sensiblen Pionierrasen sowie den weiter entfernt liegenden Aussichtspunkt „Hirschsprung“ entlastet. Für die Plattform ist ein größerer Eingriff nötig. Sie kann ohne Erschließungsaufwand von dem bestehenden Wirtschaftsweg ebenerdig erreicht werden. Durch die Steilhanglage erreicht man bereits nach wenigen Metern eine beachtliche Höhe über dem Tal, so dass die Brücke nur noch die Kronenräume der Bäume tangiert.

Die Widerlager der Brücken werden mit Fundamenten und Pylonen erbaut. Auch die an den Pylonen umgelenkten Tragseile der Brücken werden nach hinten in Fundamente verankert. Die wirtschaftliche Abtragung der hohen Zugkräfte erfolgt über Zuganker im Fels.

Die Andienung für den Bau erfolgt mit kleinem Gerät unter weitgehendem Schutz der Vegetation. In den Hanglagen werden kleine Schreitbagger und mittels Seilwinden betriebene Schlitten eingesetzt. Klassische Baustraßen sind nicht erforderlich. Eine ökologische Baubegleitung kann Eingriffe bzw. Störungen im Naturhaushalt minimieren (vgl. Anhang 3: „Planungs- und Beteiligungsprozess Frankenwaldbrücke“, Hüttner/Schelle/Heyse/Frech, April 2018).

Es wird zudem auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung verwiesen (Anhang 9), in welcher neben den direkten permanenten Flächenverlusten durch Mastfußflächen, Eingangsbereiche und Höllentalterrasse auch vorübergehende Flächenverluste durch Baustelleneinrichtung und



Erschließung sowie indirekte Flächenverluste durch Bewuchskontrolle bewertet und als FFH-verträglich eingeordnet werden.

13.2.1.6. Naturschutzgebiet

Die östliche Brücke (Höllentalbrücke) überspannt teilweise das Naturschutzgebiet „Höllental“. Im Rahmen von mehreren Begehungen wurde die Brücke so situiert, dass die Bauwerke kaum sensible Vegetationsbereiche des Schutzgebiets beanspruchen. Die Brückenden liegen jeweils am Rand des Schutzgebiets. Durch die sehr geringen Auflagebereiche der Brücken werden Flora und Fauna so wenig wie möglich beansprucht. Der Großteil des Schutzgebiets, das sich im Brückenkorridor befindet, wird weit oberhalb der Baumkronen überspannt.

Nach § 4 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung über das Naturschutzgebiet „Höllental“ vom 26.06.1997, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 22.10.2001 (NSG-VO „Höllental“) sind alle Handlungen verboten, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Naturschutzgebietes oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können. Von diesem Verbot kann im Einzelfall eine Befreiung gem. § 6 Abs. 1 NSG-VO „Höllental“ i.V.m. Art. 56 BayNatSchG, § 67 Abs. 1 BNatSchG erteilt werden, wofür gem. § 6 Abs. 2 NSG-VO „Höllental“ die Regierung von Oberfranken zuständig ist.

Der Vorhabenträger hat daher bei der Regierung von Oberfranken die Inaussichtstellung einer Befreiung für den Bau der „Höllentalbrücke“ im Naturschutzgebiet "Höllental" beantragt. Mit Stellungnahme vom 22.10.2020 hat die Regierung von Oberfranken die Erteilung einer Befreiung von den Verboten der Verordnung über das Naturschutzgebiet „Höllental“ nach § 67 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BNatSchG in Aussicht gestellt. (vgl. Anhang 28). Die Beteiligung der anerkannten Naturschutzvereinigungen gem. § 63 Abs. 2 Nr. 5 BNatSchG wurde durchgeführt. Der Beirat lehnte das Vorhaben mehrheitlich ab. Daher bedurfte es der Zustimmung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) gemäß Art. 48 Abs. 2 BayNatSchG. Das StMUV hat mit Schreiben vom 07.08.2020 die Zustimmung gem. Art. 48 Abs. 2 BayNatSchG erteilt (vgl. Anhang 31).

Der Bau der Höllentalbrücke ist somit im Naturschutzgebiet durchführbar.

13.2.1.7. Naturpark

Das Vorhaben befindet sich im Naturpark Frankenwald. Im Zuge einer Gesetzesänderung wurde die Verordnung über den Naturpark durch Verordnung vom 23.11.1998 aufgehoben und der Schutz durch die Landschaftsschutzgebietsverordnung ersetzt. Wie unter dem vorstehenden Punkt 14.2.2. beschrieben, wurde von den Verboten dieser Verordnung eine Befreiung in Aussicht gestellt.

Im Übrigen enthielt die Verordnung über den Naturpark keine Verbotstatbestände. Gesetzliche Verbotstatbestände existieren ebenfalls nicht (vgl. Art. 15 BayNatSchG).

Auch vom Verein Naturpark Frankenwald e.V. werden für das Projekt keine alternativen Möglichkeiten im Naturpark Frankenwald gesehen.

13.2.1.8. Naturdenkmäler

Im Bereich der Burgruine Lichtenberg überspannt die Lohbachtalbrücke teilweise das Naturdenkmal „Stadthag mit Schloßberg und Burgruine“. Auch das Brückenwiderlager am westlichen Ende der Brücke liegt im Bereich dieses Naturdenkmals. Das Naturdenkmal selbst umfasst auch Teilflächen des umliegenden Laubwaldbestands.



Laut „Verordnung über die Naturdenkmäler im Gebiet des Landkreises Hof“ (Sammelverordnung) vom 25.05.2012 ist auch ein Umgebungsschutz von 5 m zur Sicherung und Erhalt der Naturdenkmäler zu berücksichtigen. Die Verbote nach § 4 der Verordnung beinhalten insbesondere jegliche Veränderung der Bodengestaltung und die Errichtung baulicher Anlagen.

Daher wurde vom Planungsverband bei der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Hof die Inaussichtstellung einer Befreiung von der Verordnung über die Naturdenkmäler im Gebiet des Landkreises Hof gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG i.V.m. Art. 56 Satz 1 BayNatSchG beantragt. Deren Erteilung wurde mit Schreiben vom 20.09.2022 – unter Berücksichtigung aller denkmalschutzrechtlichen Belange und größtmöglicher Vermeidung von Beeinträchtigungen - in Aussicht gestellt, weil das Projekt der Naherholung und der touristischen Wertschöpfung des Frankenwaldes dienen soll (vgl. Anhang 24).

Auswirkungen auf das Naturdenkmal „Kesselfels“, welches sich nördlich des östlichen Brückenwiderlagers der Lohbachtalbrücke befindet, sind durch den Bau der Lohbachtalbrücke im Rahmen des Vorhabens nicht zu erwarten. Dies wurde von der unteren Naturschutzbehörde ebenfalls bestätigt (vgl. Anhang 24). Daher ist eine Befreiung von der Verordnung über die Naturdenkmäler Hof nach aktueller Einschätzung durch die untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Hof nicht notwendig. Eine bereits erteilte Befreiung galt für die Probebohrungen und die geschotterten Wege, die nur temporär gewesen sind, im Rahmen der Baugrunduntersuchungen.

Durch den Rundweg entsteht keine Wegebeziehung zwischen den Naturdenkmälern Kesselfels den Brücken, sodass auch betriebsbedingt keine Auswirkungen auf die genannten Naturdenkmäler zu erwarten sind.

Dies gilt insoweit auch für die noch weiter entfernten Naturdenkmäler „Teufelsfelsen“ und „Drachenfels“.

13.2.2. Auswirkungen auf die Landschaft

Die Lohbachtalbrücke überspannt das Lohbachtal und liegt dabei teilweise im Landschaftsschutzgebiet „Frankenwald“. Nach § 4 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Frankenwald“ im Gebiet der Landkreise Hof, Kronach und Kulmbach vom 27.07.1984, zuletzt geändert durch Verordnung vom 10.09.2001 (LSG-VO „Frankenwald“) sind alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebiets verändern oder dem besonderen Schutzzweck des § 3 der LSG-VO „Frankenwald“ zuwiderlaufen. Von diesem Verbot kann im Einzelfall eine Befreiung gem. § 7 Abs. 1 LSG-VO „Frankenwald“ i.V.m. Art. 56 Satz BayNatSchG, § 67 Abs. 1 BNatSchG erteilt werden.

Für eine solche Befreiung von der LSG-VO „Frankenwald“ zur Errichtung der Lohbachtalbrücke ist die untere Naturschutzbehörde im Landratsamt Hof zuständig.

Daher wurde vom Planungsverband die Inaussichtstellung einer entsprechenden Befreiung beantragt.

Da das Projekt „Frankenwaldbrücke“ der Naherholung und der touristischen Wertschöpfung des Frankenwaldes dient, wurde von der unteren Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 20.09.2022 die Erteilung einer Befreiung von der Schutzgebietsverordnung mit der Begründung eines überwiegenden öffentlichen Interesses nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG i.V.m. Art. 56 Satz 1 BayNatSchG in Aussicht gestellt (vgl. Anhang 24).



13.2.3. Auswirkungen auf Fläche und Boden, insbesondere Wald

Alle Schutzgüter sind über Wechselwirkungen miteinander verbunden. In der ländlichen und waldreichen Umgebung von Lichtenberg liegen Fläche und Boden noch vergleichsweise intakt vor. Dennoch oder gerade deshalb ist mit Boden und Fläche sparsam umzugehen. Im Übrigen wird hierzu auf den Umweltbericht verwiesen (dort Nr. 2.4).

Die Waldflächeninanspruchnahme durch die baulichen Anlagen im Rahmen der Errichtung der Höllental- und Lohbachtalbrücke wurde in Kategorien von Flächen, die dauerhaft bestockungsfrei gehalten werden müssen, solche die einer Bewuchshöhenbeschränkung unterliegen sowie Kontrollbereiche unterteilt (vgl. Anhang 21).

Durch das Vorhaben werden somit Waldflächen von insgesamt ca. 27.389 m² in Anspruch genommen, von denen ca. 14.717 m² dauerhaft bestockungsfrei gehalten werden.

In der Gesamtrodungsfläche enthalten ist eine Fläche von 10.992 m², welche zugunsten der geplanten Parkplätze im Bereich des künftigen Besucherzentrums entfernt und dauerhaft bestockungsfrei gehalten werden muss. Für die geplante Fußgängerbrücke über die St 2195 wird eine Fläche von 1.296,5 m² berücksichtigt, die dauerhaft bestockungsfrei gehalten wird. Darüber hinaus werden Waldflächen durch die Errichtung baulicher Anlagen, wie die Höllentalterrassen, die Widerlager und Spannwerke an den Brückenköpfen beider Brücken, Aufenthalts- und Wartebereiche an den Brücken und die Flächen für die vier Themenstationen entlang der Zuwegungen zu den Brücken von insgesamt 2.429 m² in Anspruch genommen, die dauerhaft bestockungsfrei gehalten werden müssen.

Zudem werden Waldflächen von 8.636 m² in Anspruch genommen, indem sie betriebsbedingt einer Aufwuchsbeschränkung unterliegen. Auch dies erfüllt zwar den walddrechtlichen Tatbestand einer Rodung i.S.d. Art. 9 Abs. 2 Bayerisches Waldgesetz (BayWaldG). Gleichwohl ist die Aufwuchsbeschränkung nicht gleichzusetzen mit dem vollständigen Entfernen der Bäume. Unterhalb und im Umgriff der Brücken wird kein „Kahlschlag“ durchgeführt, es wird sich vielmehr eingestuftes Bestandsbild mit mehreren Wuchsstadien in den Bereichen, die einer Aufwuchsbeschränkung unterliegen, einstellen. Die Rodungsflächen werden im Wesentlichen weiterhin „grün“ bleiben, d.h. insbesondere mit Waldbäumen bestockt bleiben bzw. in Zukunft bleiben können, wenn auch unter Einschränkungen bei der Bewirtschaftung.

Ferner werden die Wege zum westlichen Brückenkopf der Höllentalbrücke und zwischen diesem und dem östlichen Brückenkopf der Lohbachtalbrücke sowie vom Parkplatz Eichenstein zum östlichen Brückenkopf der Höllentalbrücke als Rodungsfläche eingeordnet (insgesamt 4.036,5 m²). Hierbei handelt es sich zwar um bestehende Forstwege, die unverändert bleiben. Gleichwohl wird eine Änderung der Nutzungsart angenommen, weil diese Wege aufgrund der zu erwartenden Besucherzahlen und der darauf vorgesehenen Themenstationen, Informationstafeln und Sitzgelegenheiten nicht mehr ausschließlich als Forstwege genutzt werden.

Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Münchberg (AELF Münchberg) im Laufe des Verfahrens eine Gesamtrodungsfläche von 6,23 ha festgestellt hat (vgl. Schreiben vom 26.08.2022 in: Abwägung - Träger öffentlicher Belange, Beteiligung gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB, Nr. 17), ist dem entgegenzuhalten, dass dies insbesondere daraus resultiert, dass sämtliche Flächen, auf denen eine Bewuchskontrolle vorgesehen ist, als Rodungsfläche eingeordnet wurden (insgesamt 46.030 m²). Hinsichtlich der Bereiche, auf denen eine Bewuchskontrolle vorgesehen ist, wird jedoch Wald nicht zugunsten einer anderen Bodennutzungsart beseitigt. Diese Bereiche werden lediglich regelmäßig kontrolliert, um



Baumstürze in die Brücke, etwa durch kranke Bäume, zu verhindern. Dabei geht es jedoch in erster Linie um die Entfernung einzelner ungesunder Bäume, was im Rahmen der forstwirtschaftlichen Nutzung vorausschauend erfolgen kann. Die Waldbewirtschaftung bleibt hierdurch weiterhin möglich. Eine verringerte biologische Vielfalt des Waldes ist damit auch nicht verbunden. So kann Totholz z. B. im jeweiligen Bereich verbleiben. Zudem ist eine vollständige Entnahme von Bäumen nicht zwangsläufig induziert, da bspw. Stämme unabhängig von ihrer Stärke als Habitatbäume belassen werden können. Außerdem liegen in diesem Umgriff auch die Flächen, welche als Rodungsflächen definiert sind und bei denen eine Aufwuchsbeschränkung besteht und somit bereits anderweitig belegt sind und die Bewuchskontrolle obsolet machen. Rechnerisch ergibt sich demnach eine reale Fläche von 34.723 m² bei denen eine Bewuchskontrolle vorgenommen werden muss.

Ferner wurde ein Bereich von 5.000 m² zwischen den Brücken als Rodungsfläche eingeordnet, weil dort nur einzelne Bäume infolge baulicher Anlagen (Ruhebänke) belassen werden würden sowie Wuchshöhenbeschränkungen aufgrund von Foto- und Aussichtspunkten angenommen wurden. Zum einen werden jedoch die Sitzgelegenheiten, Themenstationen und Informationentafeln in diesem Bereich entlang der bestehenden Forstwege und so angeordnet, dass möglichst kein Baum entfernt werden muss; wenn überhaupt, werden nur einzelne Bäume entnommen. Zum anderen sind aufgrund von Foto- und Aussichtspunkten derzeit keine Wuchshöhenbeschränkungen vorgesehen.

Hinsichtlich der genauen Bilanzierung wird außerdem auf den Umweltbericht verwiesen (dort Kap. 5.2 und 5.3).

Das Bayerische Waldgesetz (BayWaldG) sieht in Art. 9 Abs. 8 Satz 1 zwar vor, dass es keiner Rodungserlaubnis bedarf, soweit insbesondere in Satzungen, wie dem gegenständlichen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan, die Änderung der Bodennutzungsart festgelegt oder zugelassen ist. Gleichwohl sind die Anforderungen der Absätze 4 bis 7 des Art. 9 BayWaldG in diesem Verfahren zu beachten. Außerdem hat das AELF Münchberg mit Schreiben vom 03.03.2020 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB sowie im weiteren Verlauf mit Schreiben vom 26.08.2022 Stellung genommen.

Darin hat es unter anderem darauf hingewiesen, dass die Waldfunktionsplanung für das Hölental drei zentrale Waldfunktionen darstellt: Bodenschutz, Erholung (Intensitätsstufe II) und Wald mit besonderer Bedeutung für Lebensraum und für die biologische Vielfalt.

Soweit sich das östliche Widerlager der Lohbachtalbrücke nach der Waldfunktionsplanung im Wald mit besonderer Bedeutung für den Bodenschutz befindet, wäre nach Art. 9 Abs. 4 Nr. 1 BayWaldG eine Rodung grundsätzlich unzulässig, es sei denn, Nachteile für die Schutzfunktion des Waldes sind nicht zu befürchten. Nach Art. 9 Abs. 5 Nr. 1 BayWaldG soll die Erlaubnis außerdem versagt werden, wenn die Rodung Plänen im Sinn des Art. 6 BayWaldG widersprechen oder deren Ziele gefährden würde. Das AELF Münchberg begründet eine Gefährdung der besonderen Bedeutung für den Bodenschutz damit, dass im Zuge der Baumaßnahme und für den dauerhaften Betrieb (Wuchshöhenbegrenzung, Verkehrssicherung) die jeweils höchsten bzw. ältesten Bäume entnommen werden müssten, die jedoch den Boden maximal stabilisieren würden. Insoweit wird auf den Umweltbericht verwiesen (Kap. 5.2), der solche Nachteile und damit auch eine Zielgefährdung ausschließt. So findet im Wesentlichen eine Bebauung von Bereichen ohne Bestockung statt, sodass keine schützenswerten Bodenareale offenliegen. In den angrenzenden Bereichen gelten dann lediglich Aufwuchs-



beschränkungen und Bewuchskontrollen, sodass sich Wald mit der Funktion des Bodenschutzes durchaus weiter etablieren kann. Außerdem ist im Rahmen der Bewuchskontrolle nicht beabsichtigt, stets die jeweils höchsten bzw. ältesten Bäume zu entnehmen. Im Falle der Wuchshöhenbegrenzung kommt es bereits nicht zu einer Entnahme, sondern lediglich zu einer Einkürzung der Bäume. Eine Entnahme erfolgt nur, um einen Baumsturz auf die Brücke zu verhindern. Dies betrifft aber überwiegend kranke Bäume, bei denen eine Umsturzgefahr besteht und die ohnehin keinen wesentlichen Beitrag mehr zur Bodenstabilisierung leisten. Unabhängig davon wird der Waldverlust kompensiert (vgl. Kap. 5 des Umweltberichts).

Alle geplanten Maßnahmen, mit Ausnahme von Teilbereichen des Besucherparkplatzes, befinden sich gemäß Waldfunktionsplanung außerdem im Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung (Intensitätsstufe II). Art. 9 Abs. 4 Nr. 1 BayWaldG ist hier nicht einschlägig, weil der Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung nicht durch Rechtsverordnung zum Erholungswald erklärt wurde. Eine Zielgefährdung oder ein Widerspruch im Sinne von Art. 9 Abs. 5 Nr. 1 BayWaldG ist ebenfalls nicht festzustellen. Durch die Rodung selbst ist keine erhebliche Beeinträchtigung der ruhebezogenen Erholungsfunktion des Waldgebietes zu erwarten. Gleiches gilt für Bau und Betrieb der Höllentalbrücke mit den zu erwartenden Besuchern, denn bei der Beurteilung ist auch die künftige Nutzung der Rodungsfläche zu berücksichtigen. So soll die im Wald mit Erholungsfunktion liegende Höllentalterrasse selbst der Erholung nach einer bereits 2,3 km langen Wegstrecke dienen. Zwar kann die Höllentalterrasse verlassen werden. Allerdings sind die sich daran anschließenden Wanderwege nur erfahrenen Wanderern vorbehalten, sodass es sich um Einzelfälle handeln wird. Es werden entsprechende Hinweisschilder angebracht. Durch das Besucherlenkungskonzept soll auch im Übrigen sichergestellt werden, dass die Besucher auf einem vorgegebenen Rundweg bleiben, welcher auf einer Gesamtstrecke von 5,8 km nur teilweise unmittelbar durch den Wald mit Erholungsfunktion verläuft. Dies sind nur der bereits vorhandene 1 km lange Waldbewirtschaftungsweg zur Höllentalbrücke, die Höllentalterrasse sowie der Weg zwischen dem westlichen Brückenkopf der Höllentalbrücke und dem östlichen Brückenkopf der Lohbachtalbrücke, der zu Letzterer führt. Die Brücken selbst befinden sich mit Ausnahme der Brückenköpfe oberhalb des Waldes und führen nicht durch den Wald. Somit kann es zu Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion des Waldgebietes nur an vereinzelt Stellen des 5,8 km langen Rundweges kommen. Das übrige Waldgebiet bleibt unangetastet. Außerdem wird das Vorhaben nicht als Eventtourismus verstanden, sondern als Verbindung in das Naturerlebnis unter Einbeziehung der Wanderwege. Unabhängig davon wird der Waldverlust kompensiert (vgl. Kap. 5 des Umweltberichts).

Nach der Waldfunktionsplanung liegen Teilbereiche des westlichen Widerlagers der Höllentalbrücke (inkl. dem wuchshöhenbeschränkten Bereich) sowie das gesamte östliche Widerlager der Höllentalbrücke (inkl. dem wuchshöhenbeschränkten Bereich) im Wald mit besonderer Bedeutung als Lebensraum und für die biologische Vielfalt. Eine Zielgefährdung oder ein Widerspruch im Sinne von Art. 9 Abs. 5 Nr. 1 BayWaldG ist ebenfalls nicht festzustellen. Eine verringerte biologische Vielfalt ist mit Aufwuchsbeschränkungen und Maßnahmen der Bewuchskontrolle nicht verbunden. So kann Totholz z. B. im jeweiligen Bereich verbleiben. Zudem ist eine vollständige Entnahme von Bäumen nicht zwangsläufig induziert, da bspw. Stämme unabhängig von ihrer Stärke als Habitatbäume belassen werden. Waldverlust durch Baumaßnahmen wird kompensiert (vgl. Kap. 5 des Umweltberichts). Ferner wurden eine spe-



zielle artenschutzrechtliche Prüfung nebst Maßnahmenvorschlägen und eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. Darüber hinaus wurde ein Umweltbericht erstellt. Durch entsprechende Vermeidungs-, Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen werden Beeinträchtigungen des Natur- und Artenschutzes entgegengewirkt. Hinsichtlich der Ausführung des Projektes wird auf eine möglichst naturverträgliche Lösung gesetzt, die zugleich das Landschaftsbild schont (vgl. Punkt 5.3 der Begründung).

Rechtsvorschriften außerhalb des Bayerischen Waldgesetzes stehen der Rodung auch nicht entgegen (Art. 9 Abs. 4 Nr. 2 BayWaldG). Insbesondere stehen weder der Regionalplan Oberfranken-Ost, der das Höllental als „landschaftliches Vorbehaltsgebiet“ einordnet (vgl. Punkt 6.2 der Begründung) noch das Landschaftsentwicklungskonzept LEK 5 entgegen, welches das Höllental als „Gebiet mit hervorragender Bedeutung für ruhige und naturbezogene Erholung, für die Sicherung des Landschaftsbildes und Landschaftserlebens sowie für die Sicherung und Entwicklung von Lebensräumen und Arten“ führt und zu deren Absicherung das Höllental als „Landschaftliches Vorranggebiet für Arten- und Biotopschutz erklärt“ wurde. Insoweit wird auf vorstehende Ausführungen zu Art. 9 Abs. 4 Nr. 1, Abs. 5 Nr. 1 BayWaldG und die Punkte 6.2 und 6.3 dieser Begründung verwiesen. Sofern mit der Waldflächeninanspruchnahme ein Eingriff in Natur und Landschaft verbunden ist, erfolgt ein naturschutzfachlicher Ausgleich (vgl. § 18 Abs. 1 BNatSchG). Auf den Umweltbericht wird insoweit verwiesen (dort Kap. 5.3).

Damit stehen dem Vorhaben die Anforderungen der Absätze 4 bis 7 des Art. 9 BayWaldG nicht entgegen. Eine ausdrückliche Regelung zum Ausgleich von Waldverlust durch Aufforstung an geeigneter Stelle ist im BayWaldG nur in Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG für den Bannwald vorgesehen, in welchem sich die Rodungsflächen im vorliegenden Fall jedoch nicht befinden. Eine weitere Vorschrift, aus welcher ein Ausgleich durch Aufforstung abgeleitet werden kann, ist Art. 9 Abs. 5 Nr. 2 BayWaldG. Daher erfolgt in Abstimmung mit dem AELF Münchberg zum einen ein walddirektlicher Ausgleich für Eingriffe in Waldflächen mit besonderer Waldfunktion (Erholung, Bodenschutz, Lebensraum und biologische Vielfalt) auf Grundlage des BayWaldG über eine im Flächenausmaß identische, neu angelegte Aufforstungsfläche. Der Erstaufforstung steht auch Art. 16 Abs. 2 BayWaldG nicht entgegen. Für Eingriffe in Waldflächen ohne besondere Waldfunktionen erfolgt ein naturschutzfachlicher Ausgleich i.R.d. baurechtlichen Eingriffsregelung durch Aufwertung strukturarmer Forsten. Für den konkreten Kompensationsbedarf und die Kompensationsflächen wird auf den Umweltbericht (Kap. 5) verwiesen

13.2.4. Auswirkungen auf Wasser

13.2.4.1. Gewässer

Das Planungsgebiet wird gequert von der Selbitz, einem Gewässer zweiter Ordnung und vom Lohbach.

Schadstoffeinträge im Bereich der Verkehrsflächen im Untersuchungsraum, die sich im Abfluss akkumulieren und in Oberflächengewässer getragen werden können, werden im Bereich des Parkplatzes gereinigt, bevor sie abfließen. Hierzu wird auf das Niederschlagswasserbeseitigungskonzept von der Köhler Ingenieurgesellschaft GmbH & Co. KG (vgl. Anhang 36) verwiesen.

Fließende oder stehende Gewässer werden durch das Vorhaben somit nicht beeinträchtigt. Retentionsraumverlust wird ausgeglichen.



13.2.4.2. Grundwasser

Angaben über Grundwasserstände liegen nicht vor.

Das Auftreten von oberflächennahem Schichtenwasser ist aufgrund der topographischen Verhältnisse nicht auszuschließen.

13.2.4.3. Gewässerrandstreifen

In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt im Dezember 2021 (vgl. Anhang 40) können, sofern nicht anders möglich, Wege und Stellplätze an einigen Stellen auch näher als 5 m, gemessen ab der Böschungsoberkante, an das Gewässer herangeführt sowie Wege zur Verbindung der Parkplätze sowie hin zum Besucherzentrum über den Lohbach hinweg hergestellt werden.

13.2.4.4. Hochwasserschutz

Bereiche im Selbitztal sind als Überschwemmungsgebiet vorläufig gesichert, die sich ausschließlich unterhalb der Höllentalbrücke befinden.

Tiefliegende Teile des Gebiets liegen im wassersensiblen Bereich der Selbitz (im Höllental unter der Höllentalbrücke) und des Lohbaches (im Bereich des geplanten Besucherzentrums mit Parkplatz), sodass zumindest in den gewässernahen Bereichen mit Überschwemmungen gerechnet werden muss. Im abflusswirksamen Bereich des Gewässers dürfen keine Abflusshindernisse errichtet und damit die Abflusssituation zum Nachteil Dritter verändert werden. Natürliche Hochwasserrückhalteflächen und bestehende Ufergehölze sind zu erhalten.

In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt können jedoch Fußgängerquerungen zwischen den Parkplätzen sowie zum Erreichen des Besucherzentrums errichtet werden.

Teilflächen des geplanten Parkplatzes am Besucherzentrum sowie die Zuwegung für die Besucher entlang des Lohbaches sind mit Bezug auf das Bestandsgelände bei einem HQ100 Ereignis betroffen.

Das Niederschlagswasserbeseitigungskonzept von der Köhler Ingenieurgesellschaft GmbH & Co. KG (vgl. Anhang 36) sieht im Rahmen der Umsetzung der Entwässerung eine mögliche Aufschüttung in diesem Bereich des Parkplatzes P1 vor. Die bei Aufschüttung überflutete Fläche ist in der ergänzenden hydraulischen Berechnung des Büros Stadt-Land-Fluss Ingenieurdienste (vgl. Anhang 37), dargestellt und berechnet. Eine Fläche für den notwendigen Retentionsraumverlustausgleich wurde im Bebauungsplan festgesetzt. Die geplante Maßnahme wurde dem Wasserwirtschaftsamt Hof vorgelegt und wird gemäß Rückmeldung vom 24.08.2023 von diesem mitgetragen.

13.2.4.5. Wasser- und Heilquellenschutzgebiete

Südöstlich des Planungsgebietes liegt das Heilquellenschutzgebiet „Höllental“, das mit Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 27.07.1933 festgesetzt wurde (Gebietskennzahl: 2220563600054; Gebietsname: Naila, St). Die nördliche Grenze des Heilquellenschutzgebietes verläuft etwa 150 – 200 m vom Weg zwischen geplantem Besucherzentrum hin zur Höllental- bzw. Lohbachtalbrücke.

Es wird darauf hingewiesen, dass bezüglich Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen innerhalb des Heilquellenschutzgebietes erhöhte Schutzanforderungen zu stellen sind.



Bei den Arbeiten zur Gründung der Brücken ist nach derzeitigen Einschätzungen des Wasserwirtschaftsamtes Hof nicht von einer Beeinträchtigung der Wassergewinnung auszugehen.

13.2.5. Auswirkungen auf Luft und Klima

Zu den abwägungsrelevanten Belangen des § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. a) BauGB zählen auch das Schutzgut Luft und Klima. Nach § 1a Abs. 5 Satz 1 BauGB soll dabei den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden. Dem Klimaschutz kommt damit kein Vorrang gegenüber den anderen abwägungsrelevanten Belangen zu, sondern ist, wie die übrigen Belange des § 1 Abs. 6 BauGB, in der Abwägung zu berücksichtigen.

Durch Flächenversiegelung in Verbindung mit dem Verlust von z. B. gesetzlich geschützten Biotopen und sonstigen Biotopen, Wald sowie dem Eingriff in Wald durch Aufwuchsbeschränkungen und Eingriffen in die Natur im Rahmen der Baumaßnahmen und deren Emissionen, ergeben sich voraussichtlich negative Auswirkungen auf das Klima. Auch führen der An- und Abreiseverkehr zu Schadstoffemissionen.

Die negativen Auswirkungen auf das Klima durch den Verlust von Grünstrukturen im Rahmen der Umsetzung werden jedoch durch z. B. Pflanzgebote und Pflanzbindungen so gering wie möglich gehalten. Flächenversiegelungen werden im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung durch Aufwertung anderer Flächen ausgeglichen. Vorgaben zur Beschränkung des Versiegelungsgrades erhalten die Verdunstungsleistung und Frischluftfunktion der Flächen im Geltungsbereich und stabilisieren so das Mikroklima (vgl. Umweltbericht zum vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan).

Darüber hinaus werden z. B. auch in Anspruch genommene Flächen mit Aufwuchsbeschränkungen durch 1zu1 Ersatzaufforstung ausgeglichen. Diese verlieren ihre Funktion außerdem nicht vollständig, da keine Gehölze/Bäume entfernt werden. Die Baumbestände gehen nicht verloren und dienen weiter der Frischluftherzeugung.

Negative Auswirkungen auf das Klima durch Baumaßnahmen, für z. B. notwendige zusätzliche Wege werden dadurch so gering wie möglich gehalten, dass die Wege, wenn möglich, rückgebaut und renaturiert werden.

Die Auswirkungen durch den An- und Abreiseverkehr wurden bereits im Vorfeld im Rahmen der Standortsuche abgewogen. Hier wurde bedacht, dass die Alternativtälern zu weiteren bzw. längeren Überland-Strecken der Besucher führen würden, was zu einem höheren Ausstoß von CO₂ führen würde. Letztlich würden aber auch alternative – zwar ggfls. schon bestehende – Ausflugsziele einen CO₂-Ausstoß generieren, wodurch der Aspekt des Besucherverkehrs nicht ausschließlich dem Vorhaben zugerechnet werden kann. Durch die günstige Lage hinsichtlich ÖPNV und dessen weiterem projektspezifischen Ausbau wird aber eine klimafreundliche Anreise der Besucher gefördert.

Hinsichtlich Luft wurde zudem ein Luftschadstoffgutachten erstellt (siehe Anhang 33). Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass es im Prognose-Planfall 2030 mit 400.000 Besuchern pro Jahr durch den Besucherverkehr zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit für die betrachteten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaubpartikel PM₁₀ kommt. Auch in der Bauphase kommt es zu



keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit für die Feinstaubpartikel PM10.

Diesen negativen Auswirkungen auf das Klima stehen ferner die Ziele und Zwecke der Planung gegenüber. Die Hängebrücken sollen einen Impuls für die Tourismusregion Frankenstein zu setzen. Sie sollen ein neues Highlight in der Wander- und Tourismuslandschaft werden, die touristische Infrastruktur stärken und damit langfristig die Lebensqualität und -perspektiven der Einwohner der Region steigern. Der beabsichtigte Bebauungsplan dient den Belangen der Wirtschaft im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 8 lit. a) BauGB und trägt dem Belang der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 8 lit. c) BauGB Rechnung. Des Weiteren dient er den Belangen von Sport, Freizeit und Erholung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB.

13.2.6. Erhaltungsziele und Schutzzwecke des Natura 2000-Gebietes (FFH-Gebiet)

Die östliche Brücke (Höllentalbrücke) überspannt zudem teilweise das FFH-Gebiet „Selbitz, Muschwitz und Höllental“. Daher wurde gem. § 34 Abs. 1 BNatSchG eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt (vgl. Anhang 9: „FFH-Verträglichkeitsprüfung“ Büro für ökologische Studien Schlumprecht GmbH, 08.07.2024).

Wesentliches Ergebnis ist, dass die projektbedingten direkten Flächenverluste von 566,7 m² am FFH-LRT 9110 Hainsimsen-Buchenwald als nicht erheblich bewertet werden – gemäß den Fachkonventionen des BfN (2007) –, da die projektbedingten absoluten und relativen Flächenverluste kleiner sind als der durch das BfN (2007) vorgegebene Schwellenwert.

Der direkte permanente Flächenverlust von 566,7 m² durch die Errichtung von Mastfußflächen und Aufsetzpunkt HENO P sowie Eingangsbereiche und Höllentalterrasse liegt mit 0,25215 % unter dem maßgeblichen Schwellenwert von 0,5 % (1250 m²) beim absoluten und relativen Flächen-Verlust im FFH-LRT 9110. Bei zusätzlicher Berücksichtigung der betriebsbedingten Aufwuchsbeschränkung (zweimal 90 m²) ergibt sich ein Flächenverlust von insgesamt 746,7 m² (=566,7 + 90 + 90), was 0,3416 % des FFH-LRT 9110 entspricht und somit ebenfalls unter dem Schwellenwert von 0,5 % liegt.

Des Weiteren werden nach dem Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung keine direkten Flächenverluste von Habitaten der FFH-Tierarten (2 Fischarten und Fischotter) durch das Planungsvorhaben bewirkt, da keine Eingriffe in Gewässerläufe stattfinden. Eine erhebliche Beeinträchtigung von Habitaten der FFH-Tierarten durch direkte Flächenverluste liegt daher durch das Projekt „Höllentalbrücke“ nicht vor.

Vorstellbar ist zwar, dass durch die erhöhte Zahl von Besuchern – trotz Wegekonzept – die Felsen als markante Wanderziele einer erhöhten Belastung durch Besucher unterliegen, daneben könnten sich auch Auswirkungen auf die Wald-LRT ergeben. Weiter relevant könnten mögliche Beunruhigungen von sensiblen FFH-Tierarten, v.a. Fischotter und Schlingnatter, durch eine erhöhte Besucherhäufigkeit sein. Zur Sicherstellung des Erhaltungszustandes der Schutzgüter, insbesondere die Fels-LRT, die Wald-LRT und Fischotter, soll daher ein „Risikomanagement“ dienen, das den Erhaltungszustand der Schutzgüter regelmäßig (d.h. jährlich) überprüft und ggf. durch zusätzliche Maßnahmen Beeinträchtigungen vermeidet oder rückgängig macht. Bereits vorsorglich werden zum Schutz der Felsvegetation am „König David“ entsprechende Maßnahmen ergriffen, wie etwa eine geänderte Wegführung, Absperrungen höchst sensibler Bereiche, Ertüchtigung und Versetzung der Absturzsicherung sowie die Aufständigung des Weges.



Unter der Voraussetzung, dass alle Maßnahmen, die in dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zur artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vorgeschlagen sind, auch umgesetzt werden, wird dem Projekt „Frankenwaldbrücke“ letztlich die FFH-Verträglichkeit bescheinigt.

13.2.7. Immissionsschutz (Lärm)

Es wurde durch das Büro IBAS Ingenieurgesellschaft für Bauphysik, Akustik und Schwingungstechnik mbH eine schalltechnische Untersuchung zur Geräuscheinwirkung in der Nachbarschaft (Bericht-Nr. 19.11214-b03b, vom 29.10.2021) erarbeitet sowie der Anlagebedingte Verkehrslärm auf öffentlichen Straßen (Bericht-Nr. 19.11214-b02c, vom 02.12.2021) untersucht. Beide Gutachten liegen als Anhang bei (vgl. Anhang 15 und Anhang 16).

Zusammenfassend wird festgestellt, dass trotz des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Zusammenhang mit dem Projekt ausreichender Schallschutz beim anlagenbezogenen Verkehrslärm im Sinne der TA Lärm gegeben ist. Auch die Geräuscheinwirkung in der Nachbarschaft (Wohnhäuser auf dem Waldenfelsplatz und Ferienhausgebiete sowie südliche Wohnhäuser Lichtenbergs) ist unproblematisch und ein ausreichender Schallschutz gegeben. Aktive Schallschutzmaßnahmen, wie z. B. ein Lärmschutzwall südlich des Besucherparkplatzes, sind nicht notwendig.

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens nach §§ 3 Abs. 2, 4 Abs. 2 BauGB wurde das Lärmgutachten in Bezug auf die Gemeinde Berg fortgeschrieben. Nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. c) BauGB sind bei der Bauleitplanung auch umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit zu berücksichtigen. Da die Besucher der „Frankenwaldbrücke“ unter anderem über die BAB Anschlussstelle Berg/Bad Steben zum Zentralparkplatz mit Besucherzentrum gelenkt werden sollen, sich der Verkehr demnach auch in der Gemeinde Berg entlang der St 2198 erhöhen wird, war eine Lärmuntersuchung auch in diesem Bereich geboten.

Die fortgeschriebene Schalluntersuchung zu anlagenbedingtem Verkehrslärm auf öffentlichen Straßen (Anhang 16) kommt dabei zu dem Ergebnis, dass die Erhöhung des Verkehrslärms im Bereich der Hofer Straße 0,2 dB betrage, was nach der Aufrunderegeln 1 dB ergebe. Bei dieser Ortsdurchfahrt werde aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im Bestand und der unmittelbaren Nähe einiger Gebäude zu den Straßen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung sowohl im Prognose-Nullfall als auch im Prognose-Planfall erreicht oder überschritten. Bei Berechnungen nach der „neueren“ RLS-19 werde die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nicht überschritten. Aus fachtechnischer Sicht sei die Erhöhung von 0,2 dB subjektiv nicht wahrnehmbar.

Die Berechnungen der Verkehrslärmimmissionen erfolgten dabei unter Berücksichtigung der TA Lärm und der 16. BImSchV in erster Linie nach der RLS-90, die bis zum 28.02.2021 Geltung beanspruchte und nach der Übergangsregelung des § 6 Nr. 2 der 16. BImSchV für Bebauungspläne, für die vor dem 01.03.2023 der Aufstellungsbeschluss gefasst und öffentlich bekannt gemacht wurden, nach wie vor anzuwenden ist. Die Berechnung erfolgte außerdem nach der am 01.03.2021 in Kraft getretenen RLS-19.

Das Interesse, von planbedingtem Verkehrslärm verschont zu bleiben, ist nur dann ein abwägungserheblicher Belang, wenn es über die Bagatellgrenze hinweg betroffen wird (BVerwG, Urteil vom 11.08.2015 – 4 BN 12.15). Wann das der Fall ist, lässt sich nur unter Einbeziehung der konkreten Gegebenheiten des Einzelfalls beurteilen (BVerwG, Urteil vom 11.08.2015 – 4 BN 12.15; Beschluss vom 19.02.1992 – 4 NB 11.91). Die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle wird grundsätzlich bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angenommen (vgl. BVerwG, Urteile vom 15.12.2011 – 7 A 11.10; vom



13.05.2009 – 9 A 72.07). In einem solchen löst eine Mehrbelastung, selbst wenn sie unterhalb der Schwelle der Wahrnehmbarkeit bleibt, nach teilweise oberverwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung die Frage nach kompensatorischen Maßnahmen zur Lärmvorsorge aus (vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 31.08.2004 – 8 C 10423/04; HessVGH, Beschluss vom 11.01.2022 – 4 B 1092/21.N).

Angesichts der Lage der betroffenen Gebäude deutlich außerhalb des Plangebietes und deren Entfernung zum Zentralparkplatz mit Besucherzentrum von etwa 10 km, ist bereits zu bezweifeln, dass das Interesse, von planbedingtem Verkehrslärm verschont zu bleiben, überhaupt ein abwägungserheblicher Belang ist. So liegt der TA Lärm die Wertentscheidung zugrunde, dass Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs zu bzw. von einem Betriebsgrundstück von bzw. auf öffentlichen Verkehrsflächen nur bis zu einem Abstand von bis zu 500 m noch dem Betriebsgrundstück zurechenbar sind.

Unabhängig davon ist nach der RLS-90 bereits im Bestand an 17 Gebäuden die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) erreicht. Von diesen Gebäuden kommt es durch die Planung zwar an 3 Gebäuden zu einer Erhöhung auf 71 dB(A). Dies ist aber allein auf die Aufrunderegeln zurückzuführen. Die tatsächliche Erhöhung liegt lediglich bei 0,2 dB, die nach gutachterlicher Einschätzung nicht wahrnehmbar ist. Zu einer Betroffenheit zusätzlicher Gebäude kommt es durch den planbedingten Mehrverkehr nicht.

Nach der neueren RLS-19 ist die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) im Bestand an 6 Gebäuden erreicht. Im Planfall kommt es zwar an einem zusätzlichen Gebäude an einem Fenster im Erdgeschoss zu einer Erhöhung von 69 dB(A) auf 70 dB(A). Aber auch dies ist wiederum auf die Aufrunderegeln zurückzuführen. Die tatsächliche Erhöhung liegt lediglich bei 0,2 dB, die nach gutachterlicher Einschätzung nicht wahrnehmbar ist.

Weder die RLS-90 noch die RLS-19 sind jedoch unmittelbar auf die gegenständliche Planung anwendbar, weil nach § 1 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 der 16. BImSchV die Anwendung der RLS nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen vorgeschrieben ist. Damit ist aber weder die Übergangsregel des § 6 Nr. 2 16. BImSchV noch die Aufrunderegeln unmittelbar anwendbar, sodass auch nicht zwingend die RLS-90, nach deren Berechnung der Grenzwert von 70 dB(A) und teilweise darüber hinaus an 17 Gebäuden im Planfall erreicht wird, heranzuziehen ist. Dieser liegen auch allein Erkenntnisse aus den 1980er Jahren zugrunde, sodass vorrangig auf die RLS-19 und deren aktuelle Wertentscheidung zurückgegriffen wird.

Der planbedingte Mehrverkehr auf der St 2198 führt demnach zwar zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels an den straßenseitigen Fassaden im Erdgeschoss von 0,2 dB, was jedoch unterhalb der in der Lärmakustik bei etwa 3 dB(A) verorteten Wahrnehmungsschwelle liegt, die auch der gesetzlichen Regelung in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV zugrunde liegt. Der planbedingte Verkehrslärm trägt damit nur unwesentlich zu der Gesamtlärmbelastung der Anwohner und einer etwaigen, daraus erwachsenen Gesundheitsgefährdung bei.

Betroffen sind dabei allein die straßenseitigen Fenster im Erdgeschoss. Außerdem ist der planbedingte Mehrverkehr aufgrund der Entfernung zum Plangebiet von etwa 10 km vom übrigen Verkehr nicht mehr unterscheidbar. Durch die unmittelbare Lage der Gemeinde Berg an der Autobahnanschlussstelle muss jeder, der nach Issigau, Hölle und Lichtenberg fahren möchte, durch Berg hindurchfahren. Es fehlt daher an einer für die Auslösung einer grundrechtlichen Schutzpflicht erforderlichen Kausalität zwischen dem planbedingt zu er-



wartenden Mehrverkehr auf der St 2198 und dem Eintritt einer Gesundheitsgefährdung. In-soweit ist auch zu berücksichtigen, dass der Berechnung der in den ersten beiden Jahren nach der Eröffnung zu erwartende Mehrverkehr zugrunde gelegt wurde, der sich anschließend prognostisch um die Hälfte reduzieren wird.

Kompensatorische Maßnahmen zur Lärmvorsorge werden daher seitens des Planungsverbands und des Vorhabenträgers nicht ergriffen. Unabhängig davon wird der Gemeinde Berg das Ergebnis der Berechnung übermittelt.

13.3. Belang der Wirtschaft

13.3.1. Stadt Lichtenberg

In der Stadt Lichtenberg werden mit dem Projekt erhebliche ökonomische und städtebauliche Entwicklungschancen verbunden. Der Brückenausstieg aus der Lohbachtalbrücke erfolgt unmittelbar am Lichtenberger Burgplatz, von dem aus der Besucher über den Marktplatz zum Besucherparkplatz zurückgeleitet werden. Die damit verbundene Frequentierung des Marktplatzes wird als große Chance zur Belebung und städtebaulichen Aufwertung dieses historischen Ensembles gesehen, besonders auch im Hinblick auf das Gastronomie- und Beherbergungsgewerbe.

Mit einer Reduzierung der Vielzahl der heutigen Leerstände ist zu rechnen. Entsprechende Investitionsvorhaben und Planungen liegen der Stadtverwaltung bereits vor. Im Bereich der Innenstadt gibt es bereits Vorhaben, leerstehende bzw. wenig genutzte Gebäude in Ferienwohnungen umzuwandeln. Denkbar ist, diese neu entstehenden Ferienwohnungen mit zentralen Angeboten und Serviceleistungen der Hotellerie oder Gastronomie zu verbinden.

Das Brückenprojekt gilt auch als Impuls für die von der Stadt geplanten Maßnahmen am Frankenwaldsee, die Ertüchtigung des Campingplatzes sowie die Anlage eines Wohnmobilstellplatzes.

13.3.2. Benachbarte Kommunen

Auch benachbarte Kommunen erwarten von dem Projekt wirtschaftliche Vorteile.

In Issigau erwartet man eine Stärkung des vorhandenen Campingplatzes und den Erhalt bzw. der Neuschaffung einzelner Ferienwohnungen sowie eine leichte Stärkung der ortsansässigen Nahversorger. Investitionen in neue Hotelanlagen sind nicht zu vermuten.

Die Gemeinde Rosenthal am Rennsteig in Thüringen (östlicher Endpunkt des Rennsteigs) etwa geht von einer Verlängerung der Aufenthaltsdauer eines Teiles ihrer Gäste aus und rechnet mit einer entsprechenden Steigerung der Übernachtungszahlen. Die Gemeinde möchte das Brückenprojekt mit anderen Projekten verknüpfen. So wurde im August 2018 in Blankenstein das künftige Museum „Rennsteig und Mee(h)r“ eröffnet (mit Mee(h)r wird auf das sogenannte Thüringer Meer verwiesen, die größte Stauseeregion Deutschlands).

Durch steigende Besucherzahlen wird auch eine Chance gesehen, die am Wanderdrehkreuz bestehende Gastronomie in Blankenstein nicht nur temporär zu öffnen, sondern dauerhaft zu erhalten. Auch könnten leerstehende Liegenschaften zu Beherbergungsbetrieben umgestaltet werden (vgl. Anhang 4: „Das Projekt "Frankenwaldbrücke" in der Tourismusregion Höllental / Naturpark Frankenwald“, KlimaKom eG, April 2019).



13.4. Belange des Verkehrs

Darüber hinaus wurden die Belange des Verkehrs gem. § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB berücksichtigt. Für das Vorhaben wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt (vgl. Anhang 5: „Verkehrsuntersuchung zur Frankenwaldbrücke“, Projekta – Ingenieurgesellschaft für Tiefbau-technik Auerbach mbH, 17.10.2019) sowie durch zwei Ergänzungen fortgeschrieben (Anhang 7 und Anhang 34). Zudem wurden zur Ermittlung der Stellplatzdimensionierung am Frankenwaldsee Untersuchungen vorgenommen (vgl. Anhang 6: „Frankenwaldbrücke Verkehrsuntersuchung zur Stellplatzdimensionierung am Frankenwaldsee“, 22.11.2021). Auf deren Ergebnisse wird verwiesen.

Für den fließenden Verkehr sind die vorhandenen Verkehrseinrichtungen ausreichend dimensioniert. Die empfohlene Anzahl von 600 Stellplätzen zu Spitzenzeiten werden vom Vorhabenträger geschaffen. Die weiteren Empfehlungen, wie z. B. die Schaffung von weiteren Stellflächen für Anwohner im Bereich der Altstadt sind Gegenstand separater Planungen. Im Übrigen sind die Empfehlungen unabhängig von dem gegenständlichen Vorhaben. Durch dieses wird die Bestandssituation nicht weiter verschlechtert; die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs werden weiterhin gewährleistet (vgl. Punkt 13.2 der Begründung).

Die Überplanung der St 2196 hat keine direkten Auswirkungen auf selbige, da die Planung (hier: Lohbachtalbrücke) in Ebene über der St 2196 liegt.

13.5. Belange des Luftverkehrs

Da die Höllentalbrücke die Höhe von 100 m über Grund überschreitet, ist nach den Vorschriften des Luftrechts die Zustimmung der Regierung von Mittelfranken – Luftamt Nordbayern gem. § 14 Abs. 1 LuftVG erforderlich. Mit Schreiben vom 15.11.2019 (Anhang 27) wurde diese Zustimmung erteilt, sofern in die spätere Baugenehmigung die in dem Schreiben aufgezählten Auflagen aufgenommen werden. Dazu zählen unter anderem eine Tageskennzeichnung in Form eines weiß blitzenden Tagesfeuers oder ein Anstrich gemäß AVV an der Brücke sowie eine Nachtkennzeichnung aus Hindernisfeuern.

Für die Lohbachtalbrücke, die niedriger als 100 m über Grund ist, ist eine luftrechtliche Zustimmung nicht erforderlich.

Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (vgl. Anhang 11: „Artenschutzrechtliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) für Projekt Frankenwaldbrücke im Höllental und Lohbachtal“, Büro für ökologische Studien Schlumprecht GmbH, 08.07.2024) wurde überdies die Tages- und Nachtkennzeichnung im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände geprüft. Diese ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Nachtkennzeichnung keine negativen Auswirkungen insbesondere auf Fledermäuse hat. Die Tageskennzeichnung führt sogar zu einer besseren Sichtbarkeit der Höllentalbrücke für Vögel.

13.6. Belange des Eisenbahnverkehrs

Die Höllentalbrücke überspannt einen Bestandteil der derzeit nicht betriebenen Höllentalbahn (Flurstück 1473/3, Gemarkung Lichtenberg), eine dem Eisenbahnbetriebszweck dienende Bahnanlage, die dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie dem Fachplanungsvorrang nach § 38 Baugesetzbuch (BauGB) unterfällt.



Eine Überplanung bzw. Änderung der bestehenden Nutzung findet nicht statt, da die Planung (hier Höllentalbrücke) in der Ebene über den Bahnflächen im Luftraum stattfindet. Eine Gefährdung der Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen und eines möglichen Eisenbahnverkehrs wird nicht erwartet. Der Vorhabenträger wird entsprechend sicherstellen, dass es zu keinerlei Beeinträchtigungen kommt. Mögliche Gefahren, wie z.B. Eisabwurf, werden durch eigenes Personal regelmäßig geprüft und geeignete Maßnahmen ergriffen.

14. BERÜCKSICHTIGUNG DER BELANGE AUS DEN BETEILIGUNGEN NACH § 3 UND § 4 BAUGB

Die Belange der Öffentlichkeit, der Behörden und der Träger öffentlicher Belange wurden nach § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen.

Die Abwägungsergebnisse sind den Abwägungstabellen zu entnehmen.

15. KOSTEN UND FINANZIERUNG

Die Finanzierung des Vorhabens erfolgt durch den Landkreis Hof.

16. FLÄCHENVERÄNDERUNG IM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 10,95 ha.

Die Flächenanteile im Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung ergeben sich aus den parzellengenauen Abgrenzungen auf Ebene des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“ des Planungsverband „Frankenwaldbrücke“. Grundlage hierfür stellt das Liegenschaftskataster dar.

Aufgrund der lediglich analog vorliegenden Fassung des gültigen Flächennutzungsplans ist eine eindeutige und flächengenaue Überlagerung durch die altersbedingte Unschärfe sowie Generalisierung zeichnerisch kaum darstellbar.

Die Flächenänderungen müssen in einer späteren Fortschreibung und Digitalisierung des Flächennutzungsplans mit Landschaftsplan entsprechend der vorliegenden Änderung und deren Flächengrößen übernommen werden.

Die künftig neu dargestellten Sonderbauflächen mit Zweckbestimmung umfassen das geplante Besucherzentrum im Rahmen des Projekts „Frankenwaldbrücke“ sowie die geplanten Hängebrücken „Lohbachtalbrücke“ sowie „Höllentalbrücke“ mit ihren notwendigen baulichen Anlagen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die im Flächennutzungsplan dargestellten Sonderbauflächen mit Zweckbestimmung im Bereich der Hängebrücken primär über dem bestehenden Wald sowie über den Straßen, den Bahnanlagen, Wasserflächen, der Mischgebietsfläche sowie den Wanderwegen verlaufen. Eine konkrete Überplanung und damit verbundene Nutzungsänderung dieser Bereiche findet durch die Änderung des Flächennutzungsplans nicht statt. Die entsprechenden Bereiche finden im parallel in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Frankenwaldbrücke“ Beachtung und werden hier sofern nötig nachrichtlich übernommen und dargestellt. Ausnahme bei der Darstellung bereits auf Ebene



GANSLOSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 63

des Flächennutzungsplans bildet hierbei die Fläche für Bahnanlagen, welche gemäß Forderung des Eisenbahn-Bundesamt auch hier zeichnerisch nachrichtlich im Bereich der Sonderbaufläche mit Zweckbestimmung aufgenommen wurde.

Die geplanten Parkplätze und Zuwegungen zum Besucherzentrum sowie die Bushaltestelle und die Seestraße werden als Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrswege gemäß gültigem Flächennutzungsplan dargestellt. Hierbei werden die Zuwegungen zu bzw. zwischen den Brücken künftig als Hauptwanderweg dargestellt.

Die dargestellten öffentlichen Grünflächen umfassen die zu sichernden Grünstrukturen am Lohbach und notwendige Parkplatzeingrünungen.

Weiter wird der Lohbach als Fließgewässer künftig konkreter abgegrenzt dargestellt. Auf Grund dessen sowie durch die Überlagerung der Selbitz durch die Sonderbaufläche mit Zweckbestimmung „Höllentalbrücke“, ergibt sich eine Reduzierung der Flächenanteile für Fließgewässer. Letzteres gilt auch für die gemischte Baufläche im östlichen Bereich der Flächennutzungsplanänderung.

Die dargestellten weiteren Flächen, insbesondere die Straßenverkehrsflächen gem. § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB, werden auf Ebene des Bebauungsplans konkretisiert.



Die Flächenveränderung kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Flächenanteile im Geltungsbereich gültiger Flächennutzungsplan		Flächenanteile im Geltungsbereich nach Änderung	
Fläche	ha	Fläche	ha
Gemischte Baufläche	0,07	-	-
Sonderbaufläche mit Zweckbestimmung - Sport und Freizeit (0,7 ha anteilig) - Sportschützen Schiessanlage (0,4 ha anteilig)	1,15	Sonderbaufläche mit Zweckbestimmung - (1) Höllentalbrücke (3,1 ha anteilig) - (2) Lohbachtalbrücke (1,8 ha anteilig) - (3) Besucherzentrum „Frankenwaldbrücke“ (0,5 ha anteilig)	5,42
Bahnanlagen	0,01	-	0,01
Sonstige Erschließungsstraßen (See- straße)	0,55	Sonstige Erschließungsstraßen (See- straße)	0,84
Hauptwanderwege	0,1	Hauptwanderwege	0,35
Überörtliche und örtliche Hauptver- kehrsstraßen (St 9195 und St 2196 mit darüberliegender Hauptwanderwegsiga- natur)	0,04	Überörtliche und örtliche Hauptver- kehrsstraßen (St. 2195 mit darüberlie- gender Hauptwanderwegsiga- natur)	0,09
Verkehrsflächen mit besonderer Zweck- bestimmung (Öffentliche Parkfläche)	0,27	Verkehrsflächen mit besonderer Zweck- bestimmung (Öffentliche Parkfläche)	2,51
Öffentliche Grünflächen	0,79	Öffentliche Grünflächen	1,62
Fließgewässer	0,46	Fließgewässer	0,11
Grünland	1,25	-	-
Wald (überwiegend Nadelwald)	5,14	-	-
Feuchtfelder	1,13	-	-

Tabelle 3: Flächenanteile gültiger Flächennutzungsplan Stadt Lichtenberg und künftige Flächenverteilung.
(Quelle: Eigene Darstellung).

17. UMWELTBERICHT

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB ist bei der Aufstellung von sämtlichen Bauleitplänen die Umweltprüfung durchzuführen. Dies gilt auch für die Änderung von Bauleitplänen.

Die vorliegende Flächennutzungsplanänderung erfolgt gemäß § 8 Abs. 3 BauGB im sogenannten „Parallelverfahren“. Der Umweltbericht zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Frankenwaldbrücke“ wurde zeitgleich ausgearbeitet.

Zur Vermeidung von Doppelprüfungen darf aus verfahrenswirtschaftlichen Gründen bei parallel durchgeführten Bauleitplanverfahren gem. § 2 Abs. 4 S.5 BauGB eine Beschränkung auf andere zusätzlich zu prüfende Umweltbelange erfolgen.



GANSLOSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 65

Im Falle von im Parallelverfahren durchgeführten FNP-Änderungen darf auf den im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erstellten Umweltbericht mit Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung und die Ergebnisse der Artenschutzprüfung sowie die weiteren angefertigten Gutachten (z. B. FFH-Verträglichkeitsprüfung, schalltechnische Untersuchungen) verwiesen werden.

Da der Änderungsbereich der Flächennutzungsplanänderung vom Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Frankenwaldbrücke“ im Bereich der Stadt Lichtenberg voll umfasst wird und keine anderen zusätzlich zu prüfenden Umweltbelange betroffen sind, erfolgt die Überprüfung der Belange der Umwelt und des Artenschutzes im Bebauungsplanverfahren. Es wird deshalb auf die Ausführungen des im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erstellten Umweltberichts mit Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung und die Ergebnisse der Artenschutzprüfung sowie der sonstigen weiteren Gutachten verwiesen.



GANSLÖSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 66

B NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN UND HINWEISE

Eisenbahnbetriebsanlagen

Das durch die „Höllentalbrücke“ (Sonstiges Sondergebiet 3) überspannte Flurstück 1473/3, Gemarkung Lichtenberg, ist Bestandteil der Höllentalbahn, eine dem Eisenbahnbetriebszweck dienende Bahnanlage, die dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie dem Fachplanungsvorrang nach § 38 Baugesetzbuch (BauGB) unterfällt.

Die Bahnanlagen dürfen in ihrer bestimmungsgemäßen Nutzung nicht beeinträchtigt werden.

Immissionen durch Betrieb der Eisenbahn

Ansprüche gegen die Deutsche Bahn AG aus dem gewöhnlichen Betrieb der Eisenbahn in seiner jeweiligen Form sind seitens des Antragstellers, Bauherrn, Grundstückseigentümers oder sonstiger Nutzungsberechtigter ausgeschlossen. Insbesondere sind Immissionen wie Erschütterung, Lärm, Funkenflug, elektromagnetische Beeinflussungen und dergleichen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen, entschädigungslos hinzunehmen.



GANSLOSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 67

C ZUSAMMENFASSENDE ERKLÄRUNG

- Wird als eigenständiges Dokument nach Satzungsbeschluss ergänzt -



D ANHANG

Die folgenden Anhänge sind Bestandteil der Begründung.

- Anhang 1: Projektbeschreibung mit Besucherlenkungskonzept, Projekt „Frankenwaldbrücke“, Landkreis Hof, 06/22, ergänzt 09/22, ergänzt 07/24
- Anhang 2: Anlage 2 zur Projektbeschreibung mit Besucherlenkungskonzept, Projekt Frankenwald, Infrastrukturkonzept Frankenwaldbrücke, Hüttner Architekten, 11/2022, Index G 07/24
- Anhang 3: Planungs- und Beteiligungsprozess Frankenwaldbrücke, Hüttner Architekten in Arbeitsgemeinschaft mit Schelle Heyse Landschaftsarchitektur, 04/18
- Anhang 4: Das Projekt "Frankenwaldbrücke" in der Tourismusregion Höllental / Naturpark Frankenwald, Popien & Partner Wirtschaftsgeographie, 04/19
- Anhang 5: Verkehrsuntersuchung zur Frankenwaldbrücke, Projekta Ingenieurgesellschaft für Tiefbautechnik, 10/19
- Anhang 6: Frankenwaldbrücke Verkehrsuntersuchung zur Stellplatzdimensionierung am Frankenwaldsee, Projekta Ingenieurgesellschaft für Tiefbautechnik, 11/21
- Anhang 7: Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung Frankenwaldbrücke, Schlothauer & Wauer, 07/22
- Anhang 8: Berücksichtigung der Summationswirkungen der bestehenden Eisenbahntrasse im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG, Böhm Mohr Kleiner & Partner, 01/20
- Anhang 9: FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) für das Projekt „Frankenwaldbrücke“ im Höllental und Lohbachtal, Büro für ökologische Studien Schlumprecht GmbH, 07/24
- Anhang 10: Monitoringkonzept im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Projekt „Frankenwaldbrücke“ im Höllental und Lohbachtal, Büro für ökologische Studien Schlumprecht GmbH, 07/24
- Anhang 11: Artenschutzrechtliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) für das Projekt „Frankenwaldbrücke“ im Höllental und Lohbachtal, Büro für ökologische Studien Schlumprecht GmbH, 07/24
- Anhang 12: Artenschutzrechtliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) für das Projekt „Frankenwaldbrücke“ im Höllental und Lohbachtal Konkretisierung der Maßnahmenvorschläge, Büro für ökologische Studien Schlumprecht GmbH, 07/24
- Anhang 13: Artenschutzrechtliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) für das Projekt „Frankenwaldbrücke“ im Höllental und Lohbachtal Konkretisierung der Maßnahmenvorschläge Teil 2, Büro für ökologische Studien Schlumprecht GmbH, 07/24
- Anhang 14: Monitoringkonzept im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) für das Projekt „Frankenwaldbrücke“ im Höllental und Lohbachtal, Büro für ökologische Studien Schlumprecht GmbH, 07/24
- Anhang 15: Schalltechnische Untersuchung zur Geräuscheinwirkung in der Nachbarschaft, IBAS Ingenieurgesellschaft mbH, 10/21



GANSLÖSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 69

- Anhang 16: Anlagebedingter Verkehrslärm auf öffentlichen Straßen, IBAS Ingenieurgesellschaft mbH, 12/21
- Anhang 17: Brandschutznachweis, Brandschutz D-I-L GmbH, 01/22
- Anhang 18: Windgutachten, Wacker Ingenieure GmbH, 09/19
- Anhang 19: Geotechnischer Bericht Baugrunduntersuchungen, Ingenieurbüro Dr. Ruppert und Felder GmbH, 05/22
- Anhang 20: Konzept Barrierefreiheit, Landratsamt Hof, Fachbereich Hochbau, 12/19, ergänzt 01/22; ergänzt 04.07.2023
- Anhang 21: Frankenwaldbrücken Waldinanspruchnahme, Schlaich Bergermann Partner, 08/22, 6.9.2023 rev 1
- Anhang 22: Höllentalbrücke - Einschätzung zum Risiko infolge herabfallender Gegenstände, Schlaich Bergermann Partner, 05/20
- Anhang 23: Nachhaltiges Mobilitätskonzept für die touristische Erschließung der Region Höllental unter besonderer Berücksichtigung des Höllentals und der Stadt Lichtenberg, DB Regio Bus, 02/21
- Anhang 24: Inaussichtstellung von Befreiungen (Landschaftsschutzgebiet „Frankenwald“ und Naturdenkmal „Stadthag mit Schloßberg und Burgruine“) und einer Ausnahme vom gesetzlichen Biotopschutz, Landratsamt Hof, Fachbereich Umwelt, 09/22
- Anhang 25: Stellungnahme zum grds. Einverständnis mit der Anbindung der Lohbachtalbrücke an die Burgruine und Anbringung der eines Aufzuges im Bereich der Burgmauer, Bayerisches Landratsamt für Denkmalpflege, 10/19
- Anhang 26: Stellungnahme zum grds. Einverständnis mit Bermen für Fischotter St2198 und Fußgängerbrücke über St2195 sowie zur Reduzierung Bauverbotszone, Staatliches Bauamt Bayreuth, 06/22 und 09/23
- Anhang 27: Luftrechtliche Zustimmung mit Kennzeichnungsmaßnahmen, Regierung von Mittelfranken Luftamt Nordbayern, 11/19
- Anhang 28: Inaussichtstellung einer Befreiung von der NSG-VO „Höllental“, Regierung von Oberfranken, 10/20
- Anhang 29: Stellungnahme aus regionalplanerischer Sicht, Regionaler Planungsverband Oberfranken-Ost, 02/20
- Anhang 30: Zustimmung gem. Art. 48 Abs. 2 BayNatSchG, Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz, 08/20
- Anhang 31: Klarstellung zur Inaussichtstellung von Befreiungen (Landschaftsschutzgebiet „Frankenwald“ und Naturdenkmal „Stadthag mit Schloßberg und Burgruine“) und einer Ausnahme vom gesetzlichen Biotopschutz, Landratsamt Hof, Fachbereich Umwelt, 12/22
- Anhang 32: Archäologische Dokumentation, Jochen Scherbaum M.A., 07/19
- Anhang 33: Luftschadstoffgutachte, Müller-BBM Industry Solutions GmbH, 07/23



GANSLOSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 70

- Anhang 34: Ergänzungen Nr. 2 zur Verkehrsuntersuchung Frankenwaldbrücke, Schlothauer & Wauer, 08/23
- Anhang 35: Übersicht zu Lage, Sicherung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge für das Projekt „Frankenwaldbrücke“, Landkreis Hof, 09/23, ergänzt 07/24
- Anhang 36: Erläuterungsbericht Niederschlagsbeseitigungskonzept, Köhler Ingenieurgesellschaft GmbH & Co. KG, 09/23
- Anhang 37: Ergebnisse der Modellrechnungen zum PLAN-Zustand (hochwasserfreie Parkflächen), Stadt-Land-Fluss, 08/23
- Anhang 38: Monitoringkonzept zum Besucherlenkungskonzept für das Projekt „Frankenwaldbrücke“, Kreisentwicklung, 09/23, ergänzt 07/24
- Anhang 39: Auswertung von Geländebefliegungsdaten zur Ermittlung von Gelände- und Baumhöhen im Bereich der Maststandorte von Lohbachtalbrücke und Höllentalbrücke, IGS Ingenieure GmbH & Co. KG, 09/23, ergänzt 07/24
- Anhang 40: Stellungnahme zum Einverständnis zu Maßnahmen innerhalb Gewässerrandstreifen, Wasserwirtschaftsamt Hof, 12/21



GANSLÖSER

Ingenieure | Planer | Architekten

Seite 71

E QUELLEN

BAUGESETZBUCH in der aktuell gültigen Fassung

BAUNUTZUNGSVERORDNUNG in der aktuell gültigen Fassung

BAY. STAATSREGIERUNG (2018): Landesentwicklungsprogramm Bayern

BAY. STAATSREGIERUNG (2020): Landesentwicklungsprogramm Bayern

BAYRISCHES LANDESPLANUNGSGESETZ (BayLplG) in der aktuell gültigen Fassung

BAYERISCHES STRABEN- UND WEGEGESETZ (BayStrWG) in der aktuell gültigen Fassung

REGIONALER PLANUNGSVERBAND OBERFRANKEN-OST: Regionalplan Planungsregion Oberfranken-Ost (5)

GESETZ ÜBER DEN SCHUTZ DER NATUR, DIE PFLEGE DER LANDSCHAFT UND DIE ERHOLUNG IN DER FREIEN NATUR (Bayerisches Naturschutzgesetz – BayNatSchG) in der aktuell gültigen Fassung

GESETZ ÜBER NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) in der aktuell gültigen Fassung

GESETZ ZUM SCHUTZ UND ZUR PFLEGE DER DENKMÄLER (Bayerisches Denkmalschutzgesetz – BayDSchG) in der aktuell gültigen Fassung

STADT LICHTENBERG: Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan

VERWALTUNGSVORSCHRIFT ZUM VOLLZUG DES BODENSCHUTZ- UND ALTLASTENRECHTS IN BAYERN (BayBodSchVwV) in der aktuell gültigen Fassung