

# REGIERUNG VON UNTERFRANKEN



## **Planfeststellungsbeschluss für den Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach B 469 / St 2310 / St 2441**

**B 469 Abschnitt 440 Station 3,257 - 4,235**

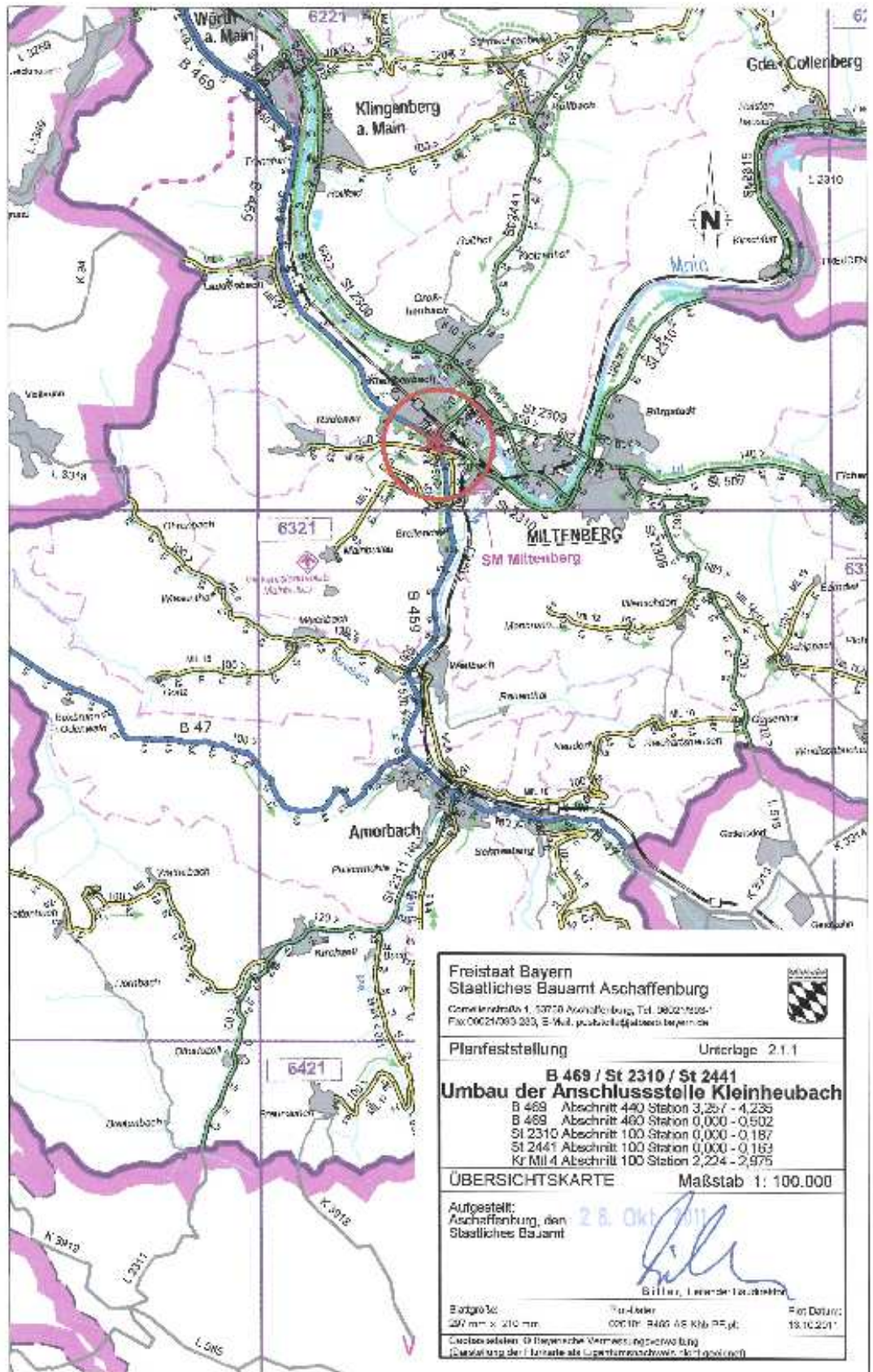
**B 469 Abschnitt 460 Station 0,000 - 0,502**

**St 2310 Abschnitt 100 Station 0,000 - 0,187**

**St 2441 Abschnitt 100 Station 0,000 - 0163**

**Kr Mil 4 Abschnitt 100 Station 2,224 - 2,975**

Würzburg, den 22.12.2015



## Inhaltsverzeichnis

	<b>Seite</b>
Deckblatt	1
Übersichtsskizze	2
Inhaltsverzeichnis	3
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	6
<b>A</b>	
<b>Tenor</b>	
	7
1. Feststellung des Plans	7
2. Festgestellte Planunterlagen	8
3. Nebenbestimmungen	11
3.1 Zusagen	11
3.2 Unterrichtungspflichten	11
3.3 Immissionsschutz	12
3.4 Belange der Bundeswehr	12
3.5 Naturschutz und Landschaftspflege	12
3.6 Landwirtschaft und Wege	12
3.7 Denkmalpflege	13
3.8 Träger von Versorgungsleitungen	13
3.9 Brand- und Katastrophenschutz	14
3.10 Belange des Eisenbahnbundesamts	14
3.11 Mittelbar enteignende Planfestsetzungen	15
4. Gehobene Erlaubnis für Gewässerbenutzung	15
5. Straßenrechtliche Verfügungen	15
6. Sondernutzungen	16
7. Entscheidung über Einwendungen	16
8. Entscheidung über verfahrensrechtliche Anträge	16
9. Ausnahmen und Befreiungen	16
10. Kosten des Verfahrens	16
<b>B</b>	
<b>Sachverhalt</b>	
	17
1. Beschreibung des Vorhabens	17
1.1 Planerische Beschreibung	17
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	17
2. Vorgängige Planungsstufen	17
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	18
3.1 Antrag	18
3.2 Auslegung	18
3.3 Beteiligung Träger öffentlicher Belange und anerkannter Vereine	18
3.4 Planänderung	19
3.5 Erörterungstermin	20
<b>C</b>	
<b>Entscheidungsgründe</b>	
	20
1. Verfahrensrechtliche Beurteilung	20
1.1 Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken	20
1.2 Erforderlichkeit der Planfeststellung	20

1.3	Kein Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	21
1.4	Kein Raumordnungsverfahren	21
1.5	Keine Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutz-Richtlinie	21
1.6	Weitere verfahrensrechtliche Fragen	22
2.	Materiell-rechtliche Würdigung	22
2.1	Rechtsgrundlage, Rechtmäßigkeit der Planung, Ermessensentscheidung	22
2.2	Planrechtfertigung	22
2.2.1	Bedarfsplan	22
2.2.2	Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen	23
2.2.2.1	Notwendigkeit der Maßnahme	23
2.2.2.2	Funktion im Straßennetz, Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung	24
2.2.2.3	Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit	24
2.2.3	Projektalternativen zur Erreichung des Planziels	25
2.2.4	Zusammenfassung	25
2.3	Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze	26
2.4	Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange	26
2.4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	26
2.4.2	Planungsvarianten	27
2.4.2.1	Grundsätzliches	27
2.4.2.2	„Null-Variante“	28
2.4.2.3	Vom Vorhabensträger untersuchte Trassenvarianten	28
2.4.2.4	Zusammenfassende Bewertung der Varianten	33
2.4.3	Ausbaustandard, Trassierung und Querschnitt	33
2.4.3.1	Trassierung und Querschnitt	34
2.4.3.2	Anschlussstellen, Einmündungen und Änderungen im Wegenetz	34
2.4.4	Immissionsschutz	34
2.4.4.1	Trassierung (§ 50 BImSchG)	35
2.4.4.2	Lärmschutz	36
2.4.4.3	Schadstoffeintrag in die Luft	39
2.4.4.4	Immissionsschutzrechtliche Abwägung	40
2.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege	40
2.4.5.1	Rechtsgrundlagen	40
2.4.5.2	Eingriffsregelung	41
2.4.5.2.1	Vermeidungsgebot	42
2.4.5.2.2	Beschreibung des betroffenen Gebietes	42
2.4.5.2.3	Beschreibung der Beeinträchtigungen	43
2.4.5.2.4	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen	44
2.4.5.2.5	Ausgleichsmaßnahmen	44
2.4.5.2.5.1	Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen	45
2.4.5.2.5.2	Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen	47
2.4.5.2.5.3	Zuordnung und gegenüberstellende Bilanzierung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen	48
2.4.5.2.5.4	Beschreibung, Lage und Umfang der Ausgleichsmaßnahmen	49
2.4.5.2.5.5	Funktion und Eignung der Ausgleichsmaßnahmen	49
2.4.5.2.6	Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen; Enteignungsmöglichkeit	51
2.4.5.2.7	Zwischenergebnis	51
2.4.5.3	Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft	52
2.4.5.4	Artenschutz	52
2.4.5.5	Abwägung	54
2.4.6	Bodenschutz	54
2.4.7	Gewässerschutz/Wasserwirtschaft	56
2.4.7.1	Gewässerschutz	56
2.4.7.1.1	Schutz des Grundwassers	56
2.4.7.1.2	Schutz der Oberflächengewässer	56
2.4.7.2	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	57
2.4.7.3	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis	58

2.4.7.4	Abwägung	60
2.4.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	60
2.4.9	Denkmalpflege	61
2.4.10	Träger von Versorgungsleitungen	62
2.4.11	Belange des Brand- und Katastrophenschutzes	63
2.4.12	Kommunale Belange	63
2.4.12.1	Landkreis Miltenberg	63
2.4.12.2	Markt Großheubach	64
2.4.12.3	Verwaltungsgemeinschaft Kleinheubach	65
2.4.12.4	Stadt Miltenberg	67
2.4.12.5	Abwägung	70
2.4.13	Sonstige Belange	70
2.4.13.1	Belange des Tourismus	70
2.4.13.2	Belange der Eisenbahn	70
2.4.13.3	Belange der Bundeswehr	72
2.4.13.4	Weitere Belange	72
2.5	Würdigung und Abwägung privater Belange	72
2.5.1	Private Belange von allgemeiner Bedeutung	73
2.5.1.1	Entzug von privatem Eigentum	73
2.5.1.1.1	Flächenverlust bzw. -inanspruchnahme	73
2.5.1.1.2	Übernahme von Restflächen	74
2.5.1.1.3	Ersatzlandgestellung	74
2.5.1.2	Abwägung	75
2.5.2	Einzelne Einwendungen	75
2.5.2.1	Einwendung Nr. 1	76
2.5.2.2	Einwendung Nr. 2	77
2.5.2.3	Einwendung Nr. 3	78
2.5.2.4	Einwendung Nr. 4	78
2.5.2.5	Einwendung Nr. 5	79
2.5.2.6	Einwendung Nr. 6	80
2.5.2.7	Einwendung Nr. 7	81
2.5.2.8	Einwendung Nr. 8	82
2.5.2.9	Einwendung Nr. 9	83
2.5.2.10	Einwendung Nr. 10	84
2.5.2.11	Einwendung Nr. 11	86
2.5.2.12	Einwendung Nr. 12	87
2.5.2.13	Einwendung Nr. 13	87
2.5.2.14	Einwendung Nr. 14	87
2.5.2.15	Einwendung Nr. 15	88
2.5.2.16	Einwendung Nr. 16	88
2.5.2.17	Einwendung Nr. 17	90
2.5.2.18	Einwendung Nr. 18	91
2.6	Gesamtergebnis der Abwägung	92
3.	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	93
4.	Kostenentscheidung	93

**D**

<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>	94
-------------------------------	----

**E**

<b>Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans</b>	94
--	----

## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AIIMBI	Allgemeines Ministerialblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBI	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BMVI	Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
lit.	litera, Buchstabe
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Nr. 32-4354.2-1/08

**Planfeststellungsverfahren gem. § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und Art. 36 ff. des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) i.V.m. Art. 72 ff. des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) für den Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach;  
B 469 / St 2310/ St 2441**

Die Regierung von Unterfranken, Würzburg, erlässt folgenden

### **Planfeststellungsbeschluss:**

**A**

**Tenor**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach im Zuge der B 469 wird mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss sowie aus den Roteintragungen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

## 2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab
	<b>Erläuterung zur Tektur 1 vom 30.04.2013</b>	
<b>1</b>	<b>Erläuterungsbericht</b>	
<b>2</b>	<b>Übersichtskarte</b>	
2.1.0	Legende	
2.1.1	Übersichtskarte	1 : 100.000
2.2.1	Übersichtskarte	1 : 25.000
<b>3</b>	<b>Übersichtslageplan</b>	
3.1.0	Legende	
3.1.1 T1	Übersichtslageplan <i>ersetzt</i>	1 : 2.500
3.1.1	<i>Übersichtslageplan</i>	1 : 2.500
<b>6</b>	<b>Straßenquerschnitt</b>	
6.1.1	B 469 Richtung Aschaffenburg, Q 1A und Q 1B	1 : 100
6.1.2	B 469 Kreisfahrbahn, Q 2A und Q 2B	1 : 100
6.1.3	St 2441 alt Richtung Großheubach, Q 3	1 : 100
6.1.4 T1	B 469 Richtung Großheubach mit Rampen, Q 4A und Q 4B <i>ersetzt</i>	1 : 100
6.1.4	<i>B 469 Richtung Großheubach mit Rampen, Q 4A und Q 4B</i>	1 : 100
6.1.5 T1	B 469 Richtung Amorbach mit Rampen, Q 5 <i>ersetzt</i>	1 : 100
6.1.5	<i>B 469 Richtung Großheubach mit Rampen, Q 5</i>	1 : 100
6.1.6 T1	St 2310 alt Richtung Miltenberg, Q 6 <i>ersetzt</i>	1 : 100
6.1.6	<i>St 2310 alt Richtung Miltenberg, Q 6</i>	1 : 100
6.1.7 T1	Kreisstraße neu (Anbindung Rüdenu), Q 7A und Q 7B <i>ersetzt</i>	1 : 100
6.1.7	<i>Kreisstraße neu (Anbindung Rüdenu), Q 7A und Q 7B</i>	1 : 100
6.1.8 T1	Ortsstraße Am Hundsrück (Anbindung Kleinheubach), Q 8 <i>ersetzt</i>	1 : 100
6.1.8	<i>Ortsstraße Am Hundsrück (Anbindung Kleinheubach), Q 8</i>	1 : 100
6.1.9	Rampe 12, Q 9	1 : 100
6.2.1	Bestimmung der Bauklasse nach RStO 01	
<b>7</b>	<b>Lageplan, Bauwerksverzeichnis und Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen</b>	
7.1.0 T1	Legende <i>ersetzt</i>	
7.1.0	<i>Legende</i>	



<b>Unterlage</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßstab</b>
7.1.1 T1	Lageplan <i>ersetzt</i>	1 : 1.000
7.1.1	<i>Lageplan</i>	1 : 1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis	
7.3.0 T 1	Legende <i>ersetzt</i>	
7.3.0	<i>Legende</i>	
7.3.1 T1	Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen <i>ersetzt</i>	1 : 5.000
7.3.1	<i>Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen</i>	1 : 5.000
<b>8</b>	<b>Höhenplan</b>	
8.1.0	Legende	
8.1.1	B 469 Richtung Aschaffenburg	1 : 1.000/100
8.1.2	B 469 Kreisfahrbahn	1 : 1.000/100
8.1.3 T1	St 2441 alt / B 469 Großheubach - Amorbach <i>ersetzt</i>	1 : 1.000/100
8.1.3	<i>St 2441 alt / B 469 Großheubach - Amorbach</i>	1 : 1.000/100
8.1.4	B 469 Rampe 1K und Rampe K4	1 : 1.000/100
8.1.5	B 469 Rampe 4K und Rampe K1	1 : 1.000/100
8.1.6 T1	St 2310 alt Richtung Miltenberg <i>ersetzt</i>	1 : 1.000/100
8.1.6	<i>St 2310 alt Richtung Miltenberg</i>	1 : 1.000/100
8.1.7	Kreisstraße neu (Anbindung Rüdenau)	1 : 1.000/100
8.1.8	Kreisstraße neu und Ortsstraße Am Hundsrück (Anbindung Kleinheubach)	1 : 1.000/100
8.1.9 T1	Rampen K 2, K 3, K 5 und 12 <i>ersetzt</i>	1 : 1.000/100
8.1.9	<i>Rampen K 2, K 3, K 5 und 12</i>	1 : 1.000/100
8.1.10	Anschluss Fa. Erbacher / Friedhof	1 : 1.000/100
<b>10</b>	<b>Ingenieurbauwerke</b>	
10.1 T1	Erläuterungen zu den Ingenieurbauwerken	
10.2.1	<i>Bauwerksplan BW 1 Brücke über die Ortsstraße Am Hundsrück</i>	1 : 100/200
10.2.2	<i>Bauwerksplan BW 2 Trogbauwerk Nord</i>	
	<i>Blatt 1</i>	1 : 200
	<i>Blatt 2</i>	1 : 100
10.2.3	<i>Bauwerksplan BW 3 Trogbauwerk Süd</i>	
	<i>Blatt 1</i>	1 : 200
	<i>Blatt 2</i>	1 : 100
10.2.4	<i>Bauwerksplan BW 4 Geh- und Radwegunterführung unter DB-Strecke Aschaffenburg-Miltenberg</i>	1 : 100/50

<b>Unterlage</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßstab</b>
<b>11</b>	<b>Untersuchungen zu den Immissionen</b>	
11.1.1	Erläuterungsbericht zu den schalltechnischen Untersuchungen	
11.1.2	Eingangsdaten zu den schalltechnischen Berechnungen	
11.1.3	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen	
11.2.0	Legende	
11.2.1 T1	Schalltechnischer Lageplan <i>ersetzt</i>	1 : 1.000
11.2.1	<i>Schalltechnischer Lageplan</i>	1 : 1.000
11.3 T1	Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen	
<b>12</b>	<b>Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung</b>	
12.1	Erläuterungen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung	
12.2.0	Legende	
12.2.1 T1	Landschaftspflegerischer Bestandsplan und Konfliktplan <i>ersetzt</i>	1 : 2.500
12.2.1	<i>Landschaftspflegerischer Bestandsplan und Konfliktplan</i>	1 : 2.500
12.3.0	Legende	
12.3.1 T1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan <i>ersetzt</i>	1 : 1.000
12.3.1	<i>Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan</i>	1 : 1.000
<b>13</b>	<b>Wasserrechtliche Tatbestände</b>	
13.1 T1	Erläuterungen zu den wasserrechtlichen Tatbeständen	
13.2.0 T1	Legende <i>ersetzt</i>	
13.2.0	<i>Legende</i>	
13.2.1 T1	Übersichtsplan der Straßenentwässerungsflächen <i>ersetzt</i>	1 : 2.500
13.2.1	<i>Übersichtsplan der Straßenentwässerungsflächen</i>	1 : 2.500
13.3.0 T1	Legende <i>ersetzt</i>	
13.3.0	<i>Legende</i>	
13.3.1 T1	Lageplan der Straßenentwässerungseinrichtungen <i>ersetzt</i>	1 : 1.000
13.3.1	<i>Lageplan der Straßenentwässerungseinrichtungen</i>	1 : 1.000
13.4 T1	Verzeichnis der Straßenentwässerungseinrichtungen	
<b>14</b>	<b>Grunderwerb</b>	
14.1.0	Legende	
14.1.1 T1	Grunderwerbsplan <i>ersetzt</i>	1 : 1.000
14.1.1	<i>Grunderwerbsplan</i>	1 : 1.000
14.2 T1	Grunderwerbsverzeichnis	

<b>Unterlage</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßstab</b>
<b>15</b>	<b>Sonstige Unterlagen</b>	
15.1.0 T1	Legende <i>ersetzt</i>	
15.1.0	<i>Legende</i>	
15.1.1 T1	<i>Lageplan der Versorgungsleitungen</i> <i>ersetzt</i>	1 : 1.000
15.1.1	<i>Lageplan der Versorgungsleitungen</i>	1 : 1.000
15.2.1	<i>Bestandsplan</i>	1 : 2.500
15.3.1 T1	<i>Radwegenetzkarte</i> <i>ersetzt</i>	1 : 10.000
15.3.1	<i>Radwegenetzkarte</i>	1 : 10.000

Die *kursiv* gedruckten Unterlagen sind nur nachrichtlich enthalten

### **3. Nebenbestimmungen**

#### **3.1 Zusagen**

Regelungen bzw. Maßnahmen, über die im Laufe des Verfahrens eine Zusage vonseiten des Vorhabensträgers bindend abgegeben wurde bzw. über die mit Dritten eine Vereinbarung geschlossen wurde, sind zu beachten bzw. durchzuführen. Sie sind jedoch nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Unterlagen, dem verfahrensgegenständlichen Schriftverkehr oder der Niederschrift zum Erörterungstermin gefunden haben und sich aus dem Planfeststellungsbeschluss nichts anderes ergibt.

#### **3.2 Unterrichtungspflichten (vgl. auch A 3.8)**

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

3.2.1 Dem Landratsamt Miltenberg, Brückenstraße 2, 63897 Miltenberg, dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Cornelianstraße 1, 63739 Aschaffenburg und der Regierung von Unterfranken, Peterplatz 9, 97070 Würzburg. Diesen Stellen ist darüber hinaus rechtzeitig auch die Vollendung der Bauarbeiten anzuzeigen. Wird das Vorhaben in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.

3.2.2 Der Beginn von Erdarbeiten ist unverzüglich, spätestens zwei Monate vorher dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München (Stabsstelle, Lineare Projekte), anzuzeigen.

### 3.3 Immissionsschutz

3.3.1 Für die Fahrbahndecken ist im in der Unterlage 7.2 näher beschriebenen Umfang ein Belag zu verwenden, der den Ansatz eines Korrekturwertes von - 2,0 dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen (DStrO) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt.

3.3.2 Die Bestimmungen der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) und der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärm-schutzverordnung) sind während der Baumaßnahmen zu beachten.

### 3.4 Belange der Bundeswehr

Soweit die Baumaßnahme das Militär-Straßen-Grund-Netz [B 469 (Kleinheubach – Amorbach), St 2310 (Kleinheubach – Miltenberg)] berührt, ist die Richtlinie für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge zu beachten.

### 3.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Die festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sind baldmöglichst, spätestens jedoch ein Jahr nach Beendigung der Straßenbauarbeiten, fertigzustellen. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG iVm. Art. 9 BayNatSchG zu übermitteln.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind entsprechend den Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplans vom Vorhabensträger zu unterhalten, solange die Straßen im plangegegenständlichen Bereich bestehen.

Aufgrund der Planung ist nicht mit der Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zu rechnen. Nichtsdestotrotz hat der Vorhabensträger während der Bauausführung die artenschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Sollte wider Erwarten in der Bauausführung die Verwirklichung von Verbotstatbeständen möglich sein, so ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde oder eine artenschutzrechtliche Ausnahme bei der höheren Naturschutzbehörde einzuholen.

### 3.6 Landwirtschaft und Wege

Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

- 3.7 Denkmalpflege
- 3.7.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.7.2 Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.
- 3.7.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 3.8 Träger von Versorgungsleitungen
- 3.8.1 Sofern eine Umverlegung der Telekommunikationsanlagen erforderlich sein sollte, ist die Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH, Garmischer Straße 19-21, 81373 München und die Deutsche Telekom AG, Technische Infrastruktur Niederlassung Süd, Schürerstr. 9a, 97080 Würzburg, mindestens 3 Monate vor Baubeginn zu informieren.
- 3.8.2 Der Baubeginn ist der Bayernwerk AG, Netzcenter Marktheidenfeld, Dillberg 10, 97828 Marktheidenfeld (Tel. 0180 / 2 19 20 71) anzuzeigen.
- 3.8.3 Das Merkblatt der Bayernwerk AG „Zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ – übersandt mit Schreiben vom 21.02.2014 – ist zu beachten.

- 3.8.4 Die Kabelschutzanweisung der Kabel Deutschland („Anweisung zum Schutze unterirdischer Anlagen der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH bei Arbeiten Dritter“) – übersandt mit Schreiben vom 06.03.2014 – ist zu beachten.
- 3.8.5 Die Deutsche Bahn AG ist rechtzeitig über den Baubeginn zu informieren, damit insbesondere ein Termin für die örtliche Kabeleinweisung abgestimmt werden kann.
- 3.8.6 Das Kabelmerkblatt der DB Kommunikationstechnik GmbH und das Merkblatt der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft „Erarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel“ - beides übersandt mit Schreiben vom 09.01.2012 - sind einzuhalten.
- 3.8.7 Beim Neubau der Eisenbahnüberführung in ca. Bahn-km 34,505 sind die Detailplanungen mit der Westfrankenbahn insbesondere durch Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung nach § 5 EKrG abzustimmen.
- 3.9 Brand- und Katastrophenschutz
- 3.9.1 Die Zufahrt zu den Baustellen muss sowohl während der Bauzeit als auch nach Abschluss der Bauarbeiten für Feuerwehrfahrzeuge mit mindestens 10 t Achslast, einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 3,50 m möglich sein.
- 3.9.2 Die Brand- und Unfallmeldung muss auch für die Bauzeit sichergestellt sein.
- 3.9.3 Falls im Zuge der Baumaßnahmen bestehende Übergänge, Auffahrten oder auch andere Straßen und Verkehrswege gesperrt werden und nicht benutzt werden können, sind die Kreisbrandinspektion des Landkreises Miltenberg, die betroffenen Feuerwehren und die für die Feuerwehralarmierung zuständige Stelle (Integrierte Leitstelle, ILS Bayerischer Untermain) rechtzeitig zu informieren.
- 3.9.4 Eine ausreichende Löschwasserversorgung ist sicherzustellen. Falls Wasserleitungen und damit zusammenhängend auch Hydranten abgesperrt, abgebaut oder verlegt werden, sind dafür Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Die Kreisbrandinspektion des Landkreises Miltenberg und die alarmierende Stelle (ILS Bayerischer Untermain) sind über solche Maßnahmen zu informieren bzw. zu beteiligen.
- 3.10 Belange des Eisenbahnbundesamtes
- Für die Inbetriebnahme des Bauwerks 4 (Bauwerksverzeichnisnummer 77) ist eine Genehmigung nach § 6 der Verordnung über die Interoperabilität des trans-europäischen Eisenbahnsystems (Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung – TEIV) beim Eisenbahnbundesamt zu beantragen.

3.11 Mittelbar enteignende Planfestsetzungen

Bei der Bepflanzung der Straßen- und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

**4. Gehobene Erlaubnis für Gewässerbenutzung**

4.1 Dem Vorhabensträger wird gemäß §§ 10 Abs. 1, 15, 18 Abs. 1 WHG die widerrufliche gehobene Erlaubnis erteilt, Oberflächenwasser aus der Straßenentwässerung der verfahrensgegenständlichen B 469, St 2310 und St 2441 sowie der anzupassenden Straßen des nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes über Regenrückhalteeinrichtungen, Absetzeinrichtungen, Absetzschächte, Mulden in weiterführende Gräben, den Kriegsgraben und den Main einzuleiten und von Straßenflächen abfließendes Oberflächenwasser in Wegseitengräben, in Mulden, auf Böschungen oder den anliegenden Flächen zu versickern.

4.2 Den Benutzungen liegen die unter A 2 aufgeführten Planfeststellungsunterlagen, insbesondere die Unterlagen zu den wasserrechtlichen Tatbeständen (Unterlage 13.1 T1) sowie zu den Straßenentwässerungseinrichtungen (Unterlagen 13.3.1 T1 und 13.4 T1) zugrunde, sofern in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist.

4.3 Die Anlagen der Straßenentwässerung sind in den planfestgestellten Unterlagen, insbesondere in den Unterlagen 1, 7 und 13, dargestellt und beschrieben, worauf hier Bezug genommen wird.

4.4 Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt.

**5. Straßenrechtliche Verfügungen**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## **6. Sondernutzungen**

Das im Bereich des planfestgestellten Bauvorhabens gelegene öffentliche Straßen- und Wegenetz - mit Ausnahme der öffentlichen Feld- und Waldwege (dafür bedarf es einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung) - darf, soweit und solange es für die Realisierung des Vorhabens erforderlich ist, durch Baufahrzeuge auch insoweit in Anspruch genommen werden, als diese Benutzung über den Gemeingebrauch hinausgeht.

Rechtzeitig vor Baubeginn hat der Vorhabensträger den jeweils betroffenen Bau-  
lastträgern mitzuteilen, welche Straßen und Wege von dieser Sondernutzung betroffen sind. Gleichzeitig hat der Vorhabensträger den Zustand der betroffenen Straße und Wege zum Zweck der Beweissicherung - unter Beteiligung des jeweiligen Straßenbaulastträgers - festzuhalten.

Die betroffenen Straßen und Wege sind vom Vorhabensträger auf dessen Kosten nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand zu versetzen, der im Zuge der Beweissicherung festgehalten worden ist.

## **7. Entscheidung über Einwendungen**

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Roteintragungen oder durch Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

## **8. Entscheidung über verfahrensrechtliche Anträge**

Die im Laufe des Verfahrens gestellten und noch nicht verbeschiedenen Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

## **9. Ausnahmen und Befreiungen**

Die erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen von den Verboten und Geboten des BNatSchG und des BayNatSchG sowie der aufgrund dieser Gesetze erlassenen Rechtsverordnungen werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt.

## **10. Kosten des Verfahrens**

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine Gebühren und Auslagen erhoben.



## **B**

### **Sachverhalt**

#### **1. Beschreibung des Vorhabens**

##### **1.1 Planerische Beschreibung**

Die vorliegende Planung beinhaltet den Umbau des teilplanfreien Knotenpunktes der B 469 Anschlussstelle Kleinheubach, den Ausbau der B 469 Richtung Aschaffenburg auf einer Länge von 785 m, die Auflösung der Kreuzung Mittelgewann an der St 2441, die Verlegung der Kreisstraße Mil 4 sowie die Herstellung von Geh- und Radwegunterführungen an der Bahnlinie Aschaffenburg-Miltenberg, an der St 2441 Verbindungsrampe und an der St 2310 alt.

##### **1.2 Straßenbauliche Beschreibung**

Die Baumaßnahme liegt außerhalb der geschlossenen Ortslage und erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung (St 2441alt / B 469) auf einer Gesamtlänge von ca. 600 m und in West-Ost-Richtung (B 469 / St 2310alt) auf einer Länge von ca. 1.000 m. Sie erfolgt größtenteils auf bestehenden Verkehrsflächen bzw. deren Nebenflächen.

Weitere planerische Einzelheiten, insbesondere zu den jeweiligen Ausbauquerschnitten, sind aus den einschlägigen Planunterlagen ersichtlich, auf die hier ergänzend verwiesen wird.

#### **2. Vorgängige Planungsstufen**

Es wurden bereits vor Bau der Ortsumgehung Miltenberg im Jahr 2004 Überlegungen angestellt, den zunehmenden Defiziten hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit an den beiden benachbarten Knotenpunkten B 469 AS Kleinheubach und St 2441 Mittelgewann entgegenzuwirken. So wurde geprüft, ob bauliche Anpassungen am Knoten B 469 AS Kleinheubach oder die Anlage einer Lichtsignalanlage bzw. eines Kreisverkehrs am Knoten St 2441 Mittelgewann die Situation verbessern könnten. Aufgrund der Verkehrsverlagerungen durch den Bau der Ortsumgehung Miltenberg mussten diese Überlegungen aufgegeben werden, da sie aufgrund der geänderten Verkehrsbeziehungen nicht mehr zielführend waren. Daher wurden weitere planerische Überlegungen angestellt, welche jedoch am Widerstand der Gemeinden bzw. betroffener Firmen und Gewerbebetriebe gescheitert sind.

So kam es zum Entschluss, die beiden Knotenpunkte zu verschmelzen. Für diese Zusammenlegung wurden mehrere Optionen geprüft, welche in Unterlage 1, Kapitel 1.2 dargestellt sind.

Aufgrund der sich durch die Verkehrsfreigabe der Ortsumgebung Miltenberg im Jahr 2008 stark verändernden Verkehrsströme wurde ein provisorischer Kreislauf an der St 2310 angelegt, um die Situation der Linksabbieger zu verbessern.

### **3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

#### **3.1 Antrag**

Mit Schreiben vom 27.10.2011 beantragte das Staatliche Bauamt Aschaffenburg (Vorhabensträger) den Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach im Bereich der B 469, St 2310 und St 2441 das Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

#### **3.2 Auslegung**

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 28.11.2011 bis 27.12.2011 bei der Verwaltungsgemeinschaft Kleinheubach, dem Markt Großheubach sowie der Stadt Miltenberg nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Verwaltungsgemeinschaft Kleinheubach, dem Markt Großheubach, der Stadt Miltenberg oder der Regierung von Unterfranken bis spätestens zwei Wochen nach der Auslegungsfrist, konkret bis zum 10.01.2012, schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Die namentlich bekannten nicht ortsansässigen Betroffenen wurden, soweit geboten, durch die auslegenden Stellen vom Anhörungsverfahren benachrichtigt.

#### **3.3 Beteiligung Träger öffentlicher Belange und anerkannter Vereine**

Die Regierung von Unterfranken bat nachfolgend genannte Behörden, naturschutzrechtlich anerkannte Vereine und sonstige Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zu dem Vorhaben:

1. Verwaltungsgemeinschaft Kleinheubach
2. Markt Großheubach
3. Stadt Miltenberg
4. Landratsamt Miltenberg
5. Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg
6. Eisenbahnbundesamt (Außenstelle Nürnberg)
7. DB Services Immobilien GmbH
8. DB Regio Netz Westfrankenbahn
9. Bayerisches Landesamt für Umwelt
10. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (Referat Z III)
11. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (Außenstelle Schloss Seehof)
12. Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken

13. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg
14. Vermessungsamt Klingenberg
15. Bayerischer Bauernverband (Hauptgeschäftsstelle Unterfranken)
16. Bund Naturschutz in Bayern e.V.
17. Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
18. IHK Aschaffenburg
19. Polizeipräsidium Unterfranken
20. Regionaler Planungsverband Bayerischer Untermain
21. Landesjagdverband Bayern e.V.
22. Tourismusverband Franken e.V.
23. Wehrbereichsverwaltung Süd
24. Deutsche Telekom AG; T-Com
25. E.ON Bayern AG
26. Kabel Deutschland
27. Gasversorgung Unterfranken GmbH

Außerdem wurden die Sachgebiete 10 (Sicherheit und Ordnung, Prozessvertretung), 12 (Kommunale Angelegenheiten), 20 (Wirtschaftsförderung, Beschäftigung), 21 (Handel und Gewerbe, Straßen- und Schienenverkehr), 24 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung), 30.1 (Hochbau), 31 (Straßenbau), 34 (Städtebau, Wohnungswesen), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz), 52 (Wasserwirtschaft) und 55.1 (Rechtsfragen Umwelt) der Regierung von Unterfranken beteiligt bzw. von der Planung in Kenntnis gesetzt.

### 3.4

#### Planänderung

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen hat der Vorhabensträger mit Datum vom 30.04.2013 eine Planänderung (Tektur) vorgenommen und mit Schreiben vom 19.12.2013 in das Verfahren eingebracht.

Diese Planänderung bezieht sich im Wesentlichen auf die Führung des Radverkehrs und den Gewässerausbau Kriegsgraben und Pfalzgraben. Die Details der Tektur sind in der Unterlage „Erläuterung zur Tektur 1 vom 30.04.2013“ erläutert. Diese ist den Planunterlagen vorgeheftet. Die Tekturen der förmlichen Planänderungen vom 30.04.2013 sind in den Planunterlagen in roter Schrift bzw. roter Farbe kenntlich gemacht.

Zu der mit Schreiben vom 19.12.2013 vorgelegten Planänderung hörte die Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 14.01.2014 die jeweils betroffenen Träger öffentlicher Belange und gab ihnen Gelegenheit, bis zum 10.03.2014 zu der Änderung Stellung zu nehmen. Die Planänderungsunterlagen wurden außerdem nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Verwaltungsgemeinschaft Kleinheubach, dem Markt Großeubach und bei der Stadt Miltenberg öffentlich ausgelegt.

### 3.5 Erörterungstermin

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 17.03.2015 im Kulturzentrum Hofgarten in Kleinheubach erörtert.

Der Vorhabensträger, die Träger öffentlicher Belange und die anerkannten Vereine sowie die privaten Einwendungsführer wurden jeweils mit Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 20.02.2015 von dem Erörterungstermin benachrichtigt; im Übrigen erfolgte die vorgeschriebene ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis dieses Termins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Im Einzelnen wird zum Verfahrensablauf auf die einschlägigen Verfahrensakten Bezug genommen sowie ferner auf weitere Ausführungen zum Verfahren in diesem Beschluss im jeweiligen systematischen Zusammenhang verwiesen.

## C

### Entscheidungsgründe

Der Plan wird entsprechend dem Antrag des Vorhabensträgers, jedoch mit verschiedenen Nebenbestimmungen festgestellt, da das Projekt im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung. Sie ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote bzw. kann auf der Grundlage entsprechender Ausnahmen oder Befreiungen zugelassen werden. Die Planung entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes. Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

#### 1. **Verfahrensrechtliche Beurteilung**

##### 1.1 **Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken**

Die Regierung von Unterfranken ist sachlich (§ 17b Abs. 1 Nr. 2, § 22 Abs. 4 Satz 2 FStrG i.V.m. Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG) und örtlich (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG) zuständig, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

##### 1.2 **Erforderlichkeit der Planfeststellung**

Bundesstraßen (§ 17 Satz 1 FStrG) sowie Staatsstraßen (Art. 36 Abs. 1 BayStrWG) dürfen nur dann neu gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn vorher der Plan festgestellt ist. Gemäß Art. 36 Abs. 5 BayStrWG wird auch der

Bau/die Änderung der Staats- bzw. Kreisstraßen im Rahmen dieser Planfeststellung behandelt.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 10, 15 WHG. Die Regierung kann jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden (§ 19 WHG). Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

#### 1.3 Kein Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für die Änderung von Bundesfernstraßen ist gemäß § 3 und § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG i.V.m. Anlage 1 Nr. 14.3 eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn die Vorprüfung des Einzelfalls ergibt, dass die Maßnahme erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Diese Vorprüfung hat im konkreten Fall ergeben, dass die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung aufgrund der vergleichsweise geringen Eingriffsschwere nicht notwendig war. Gleichwohl sind alle entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Planunterlagen dargestellt und in die Abwägungsentscheidung eingeflossen. Es ist festzustellen, dass übergeordnete ökologische Zusammenhänge nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Soweit Einflüsse nicht vermeidbar sind, werden sie durch die vom Vorhabens-träger vorgesehenen Ausgleichs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen im naturschutzrechtlichen Sinn ausgeglichen.

#### 1.4 Kein Raumordnungsverfahren

Die Regierung von Unterfranken (Sachgebiet 24, Höhere Landesplanungsbehörde) wurde im Verfahren beteiligt. Ein Raumordnungsverfahren wurde nicht für erforderlich erklärt. Das Vorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung.

#### 1.5 Keine Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutz-Richtlinie

Einer förmlichen Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG bedarf es nicht. Das Vorhaben ist weder für sich alleine noch im Zusammenwirken

mit anderen Projekten geeignet, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein Europäisches Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen.

#### 1.6 Weitere verfahrensrechtliche Fragen

Einzelne weitere verfahrensrechtliche Fragen sind gegebenenfalls im systematischen Zusammenhang an anderer Stelle dieses Beschlusses behandelt. Darauf wird Bezug genommen.

## **2. Materiell-rechtliche Würdigung**

### 2.1 Rechtsgrundlage, Rechtmäßigkeit der Planung, Ermessensentscheidung

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 17 Satz 1 FStrG. Planungsentscheidungen haben naturgemäß das Problem zum Inhalt, dass sie sowohl mit verschiedenen privaten Belangen kollidieren als auch dass die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange mit anderen öffentlichen Belangen nicht vereinbar sind. Aus diesem Grunde muss sich die planende Verwaltung für die Bevorzugung des einen und für die Zurückstellung der anderen Belange entscheiden. Dabei darf von vornherein keinem Belang besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffene Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden. Daher stellt sich der Planfeststellungsbeschluss als Ermessensentscheidung dar. Er legt Art und Ausmaß des Vorhabens sowie die zu beachtenden Nebenbestimmungen fest.

### 2.2 Planrechtfertigung

Voraussetzung einer jeden planerischen Entscheidung ist die Rechtfertigung des Vorhabens, da es in die individuellen Rechtspositionen Dritter eingreift und Grundlage der zur Ausführung des Planes etwa notwendig werdenden Enteignungen ist. In diesem Sinne ist eine Straßenplanung gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach Maßgabe der allgemeinen Ziele der jeweiligen Straßengesetze ein Bedürfnis besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall, sondern, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04, NVwZ-Beilage I 8/2006, S. 15).

#### 2.2.1 Bedarfsplan

Die Baumaßnahme ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG dem FStrAbG als Anlage beigefügt ist, nicht enthalten. Die Baumaßnahme ist jedoch im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern in der Dringlichkeit 1 eingeordnet.

## 2.2.2 Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen

Eine straßenrechtliche Planfeststellung findet - unabhängig von den vorstehenden Ausführungen - ihre Rechtfertigung aus allgemeinen verkehrlichen Überlegungen darin, dass sie mit den von dem einschlägigen Straßengesetz allgemein verfolgten öffentlichen Belangen im Einklang steht und dass die geplante Maßnahme zur Verfolgung dieser Belange objektiv erforderlich ist (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, Az. 4 C 15.83, DVBl. 1985, S. 900).

### 2.2.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme

Der Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, da Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 1 Abs. 1 FStrG). Sie sind in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern (§ 3 Abs. 1 FStrG). Staatsstraßen bilden zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und dienen dem Durchgangsverkehr. Hierzu sind sie in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Dabei wäre es grundsätzlich ein planerischer Missgriff, wenn die Straße nur so dimensioniert würde, dass sie für den zu erwartenden Verkehrsbedarf gerade noch ausreicht (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 A 10.95, NVwZ 1996, S. 1006).

Daneben ist die Rechtfertigung des konkreten Vorhabens erforderlich. Dies bedeutet zwar nicht, dass die Maßnahme unabdingbar oder unausweichlich notwendig sein muss; jedoch ist Voraussetzung, dass die Planung - bezogen auf das konkrete Planungsvorhaben - erforderlich, d. h., vernünftigerweise geboten ist. Da eine planerische Entscheidung notwendigerweise immer in die Zukunft gerichtet ist, sind bei Beantwortung der Frage, ob das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist, auch Prognosen einzubeziehen, die bezüglich künftiger Verkehrsentwicklungen aufgestellt werden.

Unter Zugrundelegung dieser Voraussetzungen ist die Planung für den Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach gerechtfertigt. Gemessen an den o.g. Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes begegnet sie keinen Bedenken. Auch im Lichte der konkreten Situation ist die vorliegende Planung vernünftigerweise geboten. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden. Darauf wird jedoch näher erst im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

### 2.2.2.2 Funktion im Straßennetz, Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung

Die Anschlussstelle Kleinheubach an der B 469 ist ein zentraler, hoch belasteter Verkehrsknotenpunkt, über den die wichtigen überregionalen Hauptverkehrsachsen des Landkreises Miltenberg miteinander verknüpft sind. Richtung Aschaffenburg stellt die B 469 die bedeutendste Hauptverkehrsverbindung zur BAB A 3 und zur BAB A 45 dar, d.h. zum Großraum Rhein-Main und den drei Oberzentren Aschaffenburg, Darmstadt und Hanau. Richtung Amorbach führt die B 469 zur B 47 in Richtung BAB A 6 und somit in den Großraum Stuttgart-Heilbronn. Die St 2441 erschließt die rechtsmainischen Spessartgemeinden, die St 2310 die Stadt Miltenberg.

Um die bestehenden Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsdefizite am Knotenpunkt zu beseitigen, ist der Umbau der Anschlussstelle dringend notwendig.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr hat sich insbesondere durch die Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung Miltenberg im Jahre 2008 deutlich erhöht und beträgt auf das Prognosejahr 2025 hochgerechnet

B 469 Richtung Aschaffenburg:	18.126 Kfz/24 h
B 469 Richtung Amorbach:	18.844 Kfz/24 h
St 2310alt Richtung Miltenberg:	10.577 Kfz/24 h
St 2441 Richtung Großheubach:	23.571 Kfz/24 h
Mil 4 Richtung Rüdenua:	1.578 Kfz/24 h

Die Einzelheiten zu den Verkehrsdaten sind in Unterlage 1, Kapitel 2.3 zusammengestellt.

Bei der Verkehrsprognose gilt es zu beachten, dass dem Wesen einer jeglichen Prognose zwingend ein gewisser Grad an Unsicherheit immanent ist. Exakte Maßstäbe für Zukunftsprognosen sind regelmäßig nicht vorhanden. Nach Überprüfung des Verkehrsgutachtens anhand der im Planfeststellungsverfahren zugrunde zu legenden Maßstäbe und unter Berücksichtigung der im Laufe des Verfahrens dazu gewonnen Erkenntnisse begegnet die aufgestellte Prognose im Ergebnis keinen Bedenken. Sie bildet eine taugliche Entscheidungsgrundlage.

Die Verkehrsverhältnisse sind gekennzeichnet durch häufige Staus und Behinderungen. Auch ein provisorisch angelegter kleiner Kreisverkehrsplatz an der St 2310 konnte die Lage nicht dauerhaft verbessern.

### 2.2.2.3 Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit

Bei vorausschauender Beurteilung sind der Realisierung des geplanten Bauvorhabens entgegenstehende unüberwindliche finanzielle Schranken nicht ersicht-



lich (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 200).

### 2.2.3 Projektalternativen zur Erreichung des Planziels

Gleichermaßen geeignete Projektalternativen zur Erreichung des Planziels sind nicht ersichtlich. Der ersatzlose Verzicht auf die Baumaßnahme ist keine sachgerechte und sinnvolle Projektalternative, da aufgrund der unzureichenden Verkehrsverhältnisse am Knotenpunkt ein verkehrsgerechter Umbau geboten ist.

Schließlich ist die Notwendigkeit des Vorhabens auch nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen. Bei alternativen Verkehrskonzepten (wie Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau des Schienennetzes und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene) geht es vorrangig um Verkehrspolitik. Demgegenüber ist jedoch der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach) zu betonen. Innerhalb dieses Verfahrens ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige und künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 Abs. 2 und 3 GG) zu beachten.

Eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenbetrachtung ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung spielen auch eventuelle Planungsvarianten keine Rolle. Mit diesen hat sich die Planfeststellungsbehörde erst im Rahmen der Abwägung auseinanderzusetzen (vgl. Zeitler, BayStrWG, Rd.Nr. 129 zu Art. 38 m.w.N. zur Rechtsprechung). Auf Abschnitt C 2.4.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

### 2.2.4 Zusammenfassung

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Vorhaben erforderlich ist, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. In dieser Aussage sind auch sämtliche am nachgeordneten Straßennetz oder sonstigen Anlagen erforderlich werdenden Anpassungs- und/oder Verlegungsmaßnahmen (so genannte notwendige Folgemaßnahmen) einbezogen.

Der Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach entspricht somit den allgemeinen Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes sowie des Bayerischen Straßen- und Wegegesetz und ist aus den vorstehend genannten Gründen vernünftigerweise geboten.

## 2.3 Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze

Im Rahmen der Planung eines Straßenbauvorhabens bzw. einer Änderung sind weiterhin verschiedene gesetzliche Planungsleitsätze zu beachten. Diese ergeben sich aus dem Fernstraßengesetz und anderen für die straßenrechtliche Planung einschlägigen Vorschriften. Hierbei handelt es sich z.B. um die bereits im Rahmen der Planrechtfertigung angesprochenen Vorschriften des FStrG und des BayStrWG; hinzu kommt insbesondere das naturschutzrechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe zu unterlassen, sowie das Gebot, unvermeidbare Eingriffe zu kompensieren (§ 15 BNatSchG).

Im vorliegenden Fall beachtet die Planung die vorliegenden Planungsleitsätze. Insbesondere werden die sich aus dem FStrG und dem BayStrWG ergebenden Planungsleitsätze eingehalten, ebenso wie diejenigen nach den Naturschutzgesetzen. Wie noch ausgeführt wird, kommt die vorliegende Planung mit der geringstmöglichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft aus und schafft im Übrigen die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen. Dies ergibt sich aus dem Erläuterungsbericht und der landschaftspflegerischen Begleitplanung, auf welche insoweit Bezug genommen wird (Unterlagen 1 und 12). Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung wird auch auf die Ausführungen zu den einzelnen Themenbereichen im jeweiligen systematischen Zusammenhang unter C 2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

## 2.4 Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange

### 2.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Den in den Raumordnungsplänen (Landesentwicklungsprogramm, Regionalplan) konkretisierten Belangen der Raumordnung und Landesplanung (vgl. Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Nrn. 2, 3 und 7 i.V.m. Art. 14, Art. 19 und Art. 21 BayLplG) wird durch den Umbau der Anschlussstelle voll Rechnung getragen. Leitziel der Landesplanung ist die Schaffung und Erhaltung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen (vgl. Art. 5 Abs. 1 BayLplG). Hierfür wird eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile benötigt. Dieses Ziel lässt sich im weiträumigen Flächenstaat Bayern mit einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur erreichen, die auch die Verkehrserschließung im ländlichen Raum einbezieht und verbessert.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern - LEP - vom 22.08.2013, GVBl. S. 550) sind in Kapitel 4 die das Verkehrswesen im Allgemeinen und den Straßenbau im Besonderen betreffenden fachlichen Ziele und Grundsätze definiert. Danach soll das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen (Kapitel 4.2).

Gemäß den Grundsätzen des Regionalplans der Region Untermain (1) soll das Straßennetz in der Region Würzburg u.a. so verbessert und ergänzt werden, dass es dem angemessenen Verkehrsanschluss aller Gemeinden, dem besseren Verkehrsaustausch zwischen den zentralen Orten und ihren Verflechtungsbereichen sowie der Beseitigung von Engstellen und Unfallschwerpunkten dient. Zudem soll auch der Schwerverkehr angemessen bewältigt werden (vgl. zum Ganzen Kapitel B IX Nr. 3.1 des Regionalplans). Nicht zuletzt ist die Errichtung der plangegenständlichen Maßnahme ein ausdrückliches Ziel des Regionalplans (B IX Nr. 3.5). Das Vorhaben steht damit im Einklang mit den einschlägigen Grundsätzen des Regionalplans der Region Würzburg, was durch die Stellungnahmen der höheren Landesplanungsbehörde und des Regionalen Planungsverbands Würzburg bestätigt wird.

Insgesamt lässt sich also festhalten, dass der geplante Umbau der AS Kleinheubach in Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und der Landesplanung steht.

## 2.4.2 Planungsvarianten

### 2.4.2.1 Grundsätzliches

Im Rahmen der Abwägung ist auch zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen als gegen die beantragte Lösung. Aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergibt sich das Abwägungsgebot, nämlich das Gebot, die von einer Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Dies schließt auch die Prüfung ein, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt. Hieraus folgt die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, NVwZ 1997, 914; Zeitler, Rd.Nr. 139 zu Art. 38 BayStrWG).

In Bezug auf die möglichen Planungsalternativen reicht die Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde zur Sachverhaltsaufklärung jedoch nur so weit, wie dies für eine sachgerechte Trassenwahl und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Varianten, die ihr auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, kann sie bereits in einem frühen Verfahrensstadium ausschließen, sofern sich ihr die Alternative nicht als vorzugswürdigere hätte aufdrängen müssen (vgl. hierzu insgesamt BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329 und Beschluss vom 24.09.1997, Az. 4 VR 21.96, NVwZ-RR 1998, 297; OVG Münster, Urteil vom 11.09.2000, Az. 11 D 1/98, NuR 2001, 297). Kommen Alternativlösungen ernsthaft in Betracht, so muss sie die Planfeststellungsbehörde als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss

des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einbeziehen (BVerwG, Beschluss vom 24.09.1997, Az. 4 VR 21.96, NuR 1998, 95). Einer derartigen Planungsalternative muss der Vorzug gegeben werden, d.h. das beantragte Projekt ist abzulehnen, wenn die Planungsvariante bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange beeinträchtigt. Schneidet hingegen eine Planungsalternative unter bestimmten Gesichtspunkten deutlich besser, unter anderen Gesichtspunkten deutlich schlechter ab als die beantragte Trasse, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, sich im Rahmen der Abwägung für oder gegen die beantragte Trasse zu entscheiden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies die Prüfung, ob sich eine Alternative aufdrängt, die bei gleicher Verkehrswirksamkeit das vom Vorhabensträger gesteckte Planungsziel auch auf andere Weise mit geringerer Eingriffsintensität und deutlich weniger Beeinträchtigungen für andere Belange als beim beantragten Bauvorhaben erreichen kann.

#### 2.4.2.2 "Null-Variante"

Die Planfeststellungsbehörde hat auch zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung insgesamt Abstand zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5.96, NVwZ 1998, 508).

Gemessen an dieser Vorgabe sind die - zweifelsohne vorhandenen - negativen Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme auf verschiedene Belange (insbesondere Bodenversiegelung, Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Privateigentum) jedoch nicht in der Lage, die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte zu überwiegen. Die so genannte "Null-Variante" scheidet schon als Planungsalternative aus, da aufgrund der unzureichenden Verkehrsverhältnisse in der Region ein Umbau der Anschlussstelle mit den verfahrensgegenständlichen Folgemaßnahmen geboten ist. Diese Verbesserung der Verkehrssituation lässt sich durch die "Nullvariante" nicht verwirklichen.

Auch durch das zwischenzeitlich angelegte Provisorium (kleiner Kreisell an der St 2310) wird keine für alle Fahrbeziehungen nachhaltig verbesserte Leistungsfähigkeit erreicht.

#### 2.4.2.3 Vom Vorhabensträger untersuchte Trassenvarianten

Im Vorfeld der Planung hat der Vorhabensträger zur Erreichung des Planungsziels eine Vielzahl verschiedener Lösungsmöglichkeiten untersucht. Insgesamt wurden 12 (Unter-)Varianten ausführlich untersucht und mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen gegenübergestellt.

Im Einzelnen handelt es sich im Wesentlichen um folgende Varianten:

##### **Varianten A - F:**

- Ertüchtigung der Anschlussstelle

- Verlegung der Anbindung Kleinheubachs an die St 2310 bzw. Mil 4

**Variante G:**

- integrierter Ansatz zur Lösung der Verkehrsprobleme in einem plangleichen Gesamtknoten

**Varianten 1 - 3:**

- integrierter Ansatz zur Lösung der Verkehrsprobleme in einem teilplanfreien Gesamtknoten mit „Underfly/Overfly“ einer Fahrbeziehung

**Variante R 1:**

- Geh- und Radweg an der St 2441 zwischen Mainbrücke und dem Knoten Mittelgewann

**Variante R 2:**

- Geh- und Radwegunterführung an der Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg.

Durch die Planänderung vom 30.04.2013 sieht die Variante R 2 nun eine Wegeverbindung zwischen der Ortsstraße „Alte Miltenberger Straße“ und der Ortsstraße „Im Mittelgewann“ vor. Zur verkehrssicheren Querung der Auf- und Abfahrtsrampen als auch der Bahnlinie wird jeweils eine höhenfreie Kreuzung gebaut.

Die einzelnen Varianten werden im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) unter Kapitel 3.1 ausführlich beschrieben. Insofern kann bezüglich der Einzelheiten auf diese Ausführungen verwiesen werden. Die jeweiligen Varianten wurden im Hinblick auf den Trassenverlauf, die Streckenlänge, die Auswirkungen in Bezug auf Raumordnung, Städtebau, Verkehrsverhältnisse und Straßeninfrastruktur sowie auf Wirtschaftlichkeit, aber auch hinsichtlich der Umweltauswirkungen untersucht.

Das Polizeipräsidium Unterfranken hat in ihren Schreiben vom 19.12.2011 und 21.02.2014 erklärt, dass die plangegegenständliche Maßnahme für alle Verkehrsteilnehmer eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit darstellt. So stelle zwar die Variante R 1 die kürzeste überörtliche Verbindung für Radfahrer vor allem in Richtung Amorbach dar, doch sei nach Abwägung der Vor- und Nachteile der beiden R-Varianten der Variante R 2 aus Gründen der Verkehrssicherheit der Vorzug zu geben.

Die Planfeststellungsbehörde hat die jeweiligen Vor- und Nachteile der betreffenden Varianten geprüft und abwägend gewürdigt. Insbesondere drängt sich keine der Alternativen als eindeutig vorzugswürdig auf. Insbesondere hat der Vorhabensträger seine Planung durch die Tektur optimiert.

Der Einwendungsführer Nr. 15 hat in seinem Schreiben vom 10.01.2012 u.a. zusätzlich zu prüfende Varianten und Kritik an der vorliegenden Radverkehrsplanung vorgebracht. So fehle insbesondere eine Variante wie Variante 2 (plangegegenständliche Variante), aber ohne Underfly und somit anders als Variante 3 mit Bypass für die Verbindung Großheubach - Aschaffenburg anstatt mit Overfly. Auch werde die Anzahl der Fahrstreifen nicht in den Varianten diskutiert. Es sei davon auszugehen, dass der große Kreis mit einer statt zwei Fahrspuren wesentlich kostengünstiger in Bau und Unterhalt wäre.

Der Radweg Miltenberg - Kleinheubach westlich der St 2310 sei unbedingt zu erhalten. Dafür sei bei Variante 3 eine Querung dieser Straße als Unterführung der Rampen zum Kreisel zu bauen. Wenn die Zufahrt nach Miltenberg über die Kreisstraße MIL 4 oder in vergleichbarer Weise erfolge, sei auch ein höhengleicher Übergang mit geeigneter Querungshilfe denkbar. Ideal wäre eine Querung der St 2441 mit einer Unterführung nur für Rad- und Fußverkehr. Eine Führung über den bestehenden Fußgängerweg unter der Brücke St 2441 über die Bahnlinie sei wegen des großen Umwegs zum Gewerbegebiet Seehecke nicht ausreichend. Der Bau der Unterführung unter der Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg sei für den innerörtlichen nichtmotorisierten Verkehr in Kleinheubach sehr wichtig. Für den Radverkehr von Miltenberg-Nord und Großheubach nach Kleinheubach westlich der Bahn, besonders ins Gewerbegebiet Seehecke, sei er jedoch auch als Notlösung nicht geeignet, da der streckenmäßige Umweg nicht akzeptabel sei, die Höhenunterschiede und Steigungen zu groß seien und die Kurvenradien in der Unterführung zu eng seien. Bei der Prüfung der vom Einwendungsführer gewünschten Variante R 1 sei nicht ergebnisoffen vorgegangen worden. Dies zeige auch die Tatsache, dass der Vorhabensträger die Tragkraft der Brücken, die dazu verbreitert werden müssten, nicht geprüft habe.

Sowohl im Erörterungstermin vom 17.03.2015 als auch in seinem Schreiben gleichen Datums kritisierte der Einwendungsführer Nr. 15 nochmals, dass naheliegende Planungsvarianten nicht geprüft worden seien, so insbesondere die gewählte Variante, aber ohne Underfly. Die Variante G unterscheide sich davon deutlich dadurch, dass die Anbindung des Gewerbegebiets Seehecke über das Betriebsgelände der Firma Josera und eine Unterführung an der derzeitigen Seehecke-Kreuzung erfolge. Die Frage, ob der Underfly wirklich notwendig sei, sei bei der Variantenprüfung nicht geklärt worden.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Miltenberg, hat Bedenken gegen die plangegenständliche Maßnahme vorgebracht, insbesondere wegen der Einschränkungen, die die Maßnahme für den Radverkehr zur Folge habe. Er forderte dazu auf, Varianten ohne Underfly intensiv zu prüfen. Im Erörterungstermin habe sich herausgestellt, dass eine sachgerechte und sichere Verkehrsführung für den Radverkehr nur dadurch verhindert werde, dass der Vorhabensträger auf dem Underfly bestehe. Die Variante 3 verzichte auf den Underfly und erschließe das Gewerbegebiet „Im Mittelgewann“ (Seehecke) genauso wie die gewählte Variante 2. Die Variante 3 werde vom Vorhabensträger als nicht ausreichend leistungsfähig bezeichnet. Die dafür verwendeten Verkehrsprognosen seien nicht plausibel gemacht worden. Auf die Frage, wie die prognostizierte Verkehrszunahme auf der Achse Amorbach – Umgebung Miltenberg zu erklären sei, sei vom Vorhabensträger keine schlüssige Antwort gegeben worden. Auch wirtschaftliche Überlegungen sollten berücksichtigt werden. Die gewählte Variante 2 erfordere zwei Brückenbauwerke mehr als die nicht geprüfte Variante, bei der der Underfly weggelassen und der Bypass wie in Variante 2 geführt wird. Die Kosten einer solchen Variante seien deshalb sicher niedriger. Ohne den Underfly wäre ausreichend Platz, um für den Radverkehr die Variante R 1 umzusetzen. Die Rad- und Fußgängerführung in der vorgesehenen Variante 2 erscheine als Zugeständnis

an den Markt Kleinheubach, denn durch die Bahnunterführung entfalle für Kleinheubacher Fußgänger und Radfahrer die illegale und gefährliche Überquerung der Bahnschienen, wenn sie in das Einkaufszentrum Seehecke gelangen möchten. Für den nichtmotorisierten Verkehr aus Großheubach bzw. überörtlicher Verkehr (Main-Radweg als touristischer „Premium-Radweg“) sei die Variante R 2 unzumutbar (Gefälle/Steigung 6% im Zweirichtungsverkehr, Fußgänger und Radfahrer auf viel zu engem Weg, weitere Stressfaktoren durch die Bahnunterführung). Eine zufriedenstellende Lösung könne die Trasse der Variante R 1 entlang der St 2441 darstellen, für die ohne Underfly ausreichend Platz wäre.

Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin vom 18.03.2015 ausgeführt, dass die Leistungsfähigkeitsberechnungen in den vorgelegten Unterlagen enthalten seien; es sei auf das Prognosejahr 2025 abgestellt worden. Eine Verkehrsmodellberechnung sei durchgeführt worden, in der auch die Verkehrsströme zur Berechnung und Simulierung der Kreisel herangezogen worden seien. Ein Rückgang sowohl im Güterverkehr als auch im Pkw-Aufkommen sei nicht zu erwarten, da Großheubach auf eine Ortsumgehung verzichtet habe und die Verkehre auf der rechtsmainischen Seite blieben. Der Verkehr habe die Wahl zwischen der Klingenberger Mainbrücke Richtung Aschaffenburg oder dem kurzen Weg über die B 469. Beim Verkehrsmodell Bayerischer Unterrhein betrachte man nicht nur den Regionalbereich, sondern auch das Umfeld des Rhein-Main-Gebietes und auch den Odenwaldbereich bis Stuttgart. Zum Thema Radverkehr hat der Vorhabensträger erläutert, dass die Radwegführung von Großheubach nach Kleinheubach das Nadelöhr Mainbrücke habe. Dieses Defizit sei aber nicht durch die Planung entstanden, sondern ein bestehendes Defizit. Neben der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes sei auch das Ziel der Maßnahme, die bestehenden Radwegverbindungen nach Möglichkeit bestmöglich zu erhalten und anzuschließen. Dies sei mit der Planung erreicht worden. Der Vorhabensträger stellt zu Recht fest, dass eine sinnvolle Radwegführung (im Sinne eines Gesamtkonzeptes für die drei betroffenen Gemeinden) darüber hinaus nicht Gegenstand der plangegenständlichen Maßnahme sein kann.

Weiterhin führte der Vorhabensträger aus, dass ein Kreisverkehr ohne den Underfly nicht leistungsfähig sei, da 30.000 Fahrzeuge zusätzlich durch den Kreisel fahren müssten.

Der Vorhabensträger wies in seinem Schreiben vom 15.12.2015 zum Vorbringen des Bund Naturschutz in Bayern e. V. bzgl. der angesprochenen Variante 3 darauf hin, dass die Variante 3 einen Overfly für die Fahrbeziehung Aschaffenburg - Großheubach beinhaltet. Zur Herstellung der Fahrbeziehungen sind ebenfalls Verbindungsrampen erforderlich, was eine deutliche Verbreiterung des bestehenden Straßenquerschnitts bedeutet. Ein „Einordnen nach links um nach rechts Richtung Aschaffenburg zu gelangen“ ist bei Variante 3 nicht erforderlich, da die Fahrbeziehung Großheubach - Aschaffenburg über die Hauptachse des nach rechts abschwinkenden Overflys erfolgt. Mit der Standardlösung „Ausfädeln von der Hauptachse nach rechts“ sind über den Kreisel als Verteiler alle weiteren Zie-

le zu erreichen. Für die Variante 3 sind wegen des Overfly, wie bei der gewählten Variante 2 mit Underfly, ebenfalls zwei Kreuzungsbauwerke erforderlich.

Die Verkehrsuntersuchung vom April 2006 basiert auf den seinerzeit aktuellen Daten der amtlichen Verkehrszählung 2000. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass die Variante 3 stark überlastet ist. Die Verkehrsentwicklung auf der B 469, der St 2310 und der St 2441 lässt bei einer Nachberechnung mit aktuelleren Daten keine entscheidend bessere Verkehrsqualitätsstufe erwarten.

Weiter führte der Vorhabensträger überzeugend aus, dass die Verkehrszunahme auf der Achse Amorbach - Umgehung Miltenberg in der Verkehrsverlagerung, die sich infolge der Eröffnung der OU Miltenberg 2008 eingestellt hat (s. auch Unterlage 1 Ziffer 1.2, letzter Absatz und Ziffer 2.3 „B 469 Richtung Amorbach“), begründet ist.

Die Verkehrsuntersuchung für den Knotenpunkt ist mit einem mikroskopischen Modell erfolgt. Darin sind die auf den Knotenpunkt zufließenden Verkehre und deren Verteilung innerhalb der Verkehrsanlage erfasst. Die plangegenständliche Maßnahme sieht lediglich den Umbau einer bereits bestehenden Anschlussstelle vor. Im Straßennetz werden weder neue Verknüpfungen geschaffen noch bestehende getrennt werden. Auch werden sich durch den Umbau der Anschlussstelle weder kürzere noch schnellere Fahrtrouten ergeben, die eine Verlagerung von Verkehrsströmen im regionalen oder überregionalen Straßennetz bewirken könnten. Deshalb ist eine makroskopische Verkehrsuntersuchung, die auch überregionalen Verkehr erfasst hätte, nicht angezeigt gewesen.

Zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrs stellte der Vorhabensträger abermals überzeugend fest, dass diese wesentlich abhängig von der Stärke der Verkehre auf der bevorrechtigten Kreisfahrbahn und der jeweils wartepflichtigen Zufahrt ist. Ein Weglassen des Underfly bedeutet einerseits erheblich mehr Verkehr auf den Kreiszufahrten Großheubach und Amorbach, bewirkt gleichzeitig aber auch an den übrigen Zufahrten eine wesentlich höhere Verkehrsmenge auf der bevorrechtigten Kreisfahrbahn. Im Ergebnis ergibt sich dadurch eine Überlastung des Knotenpunktes (Verkehrsqualitätsstufe F). Die beiden Kreuzungsbauwerke zur Unterführung des Underfly sind daher für die Herstellung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage erforderlich und in wirtschaftlicher Hinsicht gerechtfertigt.

Durch die verkehrliche Notwendigkeit des Underfly und die daraus resultierende Breite des künftigen Straßenkörpers besteht nicht ausreichend Platz, um ohne erhebliche Beeinträchtigung des angrenzenden Gewerbebetriebs die Variante R1 umzusetzen. Zur Kritik des Bund Naturschutz in Bayern e. V. an der gewählten Variante R2 stellte der Vorhabensträger zutreffend fest, dass die kritisierte Rampe Bestandteil des örtlichen, ausgewiesenen Radwegenetzes (ADFC, D-Route 5, Der Main-Radweg, Bayernnetz für Radler) ist und sich im Eigentum und damit im Zuständigkeitsbereich des Marktes Kleinheubach befindet. Durch die unmittelbar angrenzenden Zwangspunkte Mainbrücke und Ortsstraße ist die Rampe in ihrer Längsneigung mit durchschnittlich 6% leider nicht optimal und liegt über dem Richtwert der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) von 3% bis 4%. Auch liegt mit ca. 2,40 m die Breite unter dem Regellaß von 3,00 m. Da sie aber bereits seit langem nachweislich dem Radverkehr dient, hält es der Vorhabens-



träger zu recht für opportun, sie in das Radwegekonzept der plangegenständlichen Maßnahme einzubeziehen. Die Rampe wird durch die geplante Baumaßnahme weder baulich geändert noch verkehrlich wesentlich mehr belastet, so dass im Rahmen dieses Verfahrens nichts zu veranlassen ist. Diese Einschätzungen des Vorhabensträgers ist nicht zu beanstanden.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Variantenprüfung des Vorhabensträgers in Planunterlage 1 und im ergänzenden Schriftverkehr ausreichend und plausibel. Die Argumente des Vorhabensträgers sind nachvollziehbar. Dies gilt sowohl für die Varianten der Straßenführung selbst als auch für die der Radwegführung. Die von verschiedenen Seiten favorisierten und vorgeschlagenen Varianten bzw. Alternativlösungen vermögen insbesondere aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit die beantragte Planvariante nicht zu verdrängen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt hierbei nicht die mitunter entstehenden Nachteile, insbesondere die für einzelne Fahrbeziehungen verbundenen Mehr- oder Umwegigkeiten. Die Um- und Mehrwege bewegen sich jedoch in einem zumutbaren Umfang. Insbesondere in Bezug auf den Radverkehr schafft der Vorhabensträger eine verkehrssichere Lösung im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten. Der Vorhabensträger löst somit zusammenfassend die verkehrlichen Belange in umfassender und adäquater Form. Keine der von den Beteiligten angesprochenen Bedenken können aus Sicht der Planfeststellungsbehörde verfangen. Die angeführten Alternativplanungen drängen sich nicht im Sinne der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgericht als vorzugswürdig auf (vgl. unter vielen nur BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Dies gilt sowohl für die hier als auch für die an anderer Stelle in diesem Beschluss angesprochenen Alternativplanungen.

#### 2.4.2.4 Zusammenfassende Bewertung der Varianten

Der Planfeststellungsbehörde haben sich aus den vorgenannten Gründen unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile andere geeignete Varianten als die Planfeststellungslinie zur Erreichung der Planungsziele nicht als vorzugswürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Trassenvarianten, welche die vorgenannten Ziele mit geringerer Eingriffsintensität erreicht hätten, sind nicht ersichtlich und wurden im Anhörungsverfahren auch nicht vorgeschlagen. Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen stellt die Planfeststellungstrasse eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar.

#### 2.4.3 Ausbaustandard, Trassierung und Querschnitt

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den einschlägigen technischen Richtlinien. Die dort dargestellten

verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgesehenen technischen Ausbauparameter bringen jedoch die anerkannten Regeln für die Anlagen von Straßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich an deren Vorgaben orientiert, wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120). Solche besonderen Umstände sind weder ersichtlich noch geltend gemacht worden. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

#### 2.4.3.1 Trassierung und Querschnitt

Zur Trassierung der gegenständlichen Straßen kann auf die ausführliche Darstellung in Unterlage 1, Kapitel 4.1.1 bis 4.1.11 verwiesen werden. Gleiches gilt für die jeweiligen Querschnitte.

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit ergab, dass mit den gewählten Querschnitten die Verkehrsbelastung mit ausreichender Verkehrsqualität abgewickelt werden kann.

Soweit die Trasse innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A liegt, erfolgt der Ausbau nach RiStWag.

#### 2.4.3.2 Anschlussstellen, Einmündungen und Änderungen im Wegenetz

Die Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst auch die Anpassungen der Anschlussstellen, Einmündungen und die Änderungen im Wegenetz. Die einzelnen Kreuzungen und Einmündungen sind in Unterlage 1 Kapitel 4.2 beschrieben und im Lageplan (Unterlage 7.1) dargestellt.

Gesamtbetrachtend entspricht die festgestellte Planung auch im Hinblick auf den Ausbaustandard einer sachgerechten Abwägung.

#### 2.4.4 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen, die - über die in der Planung vorgesehenen Maßnahmen hinaus - noch auszugleichen wären (§§ 41 und 42 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG), sind nicht gegeben. Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG

(Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rd.Nrn. 114 ff. zu § 74). Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung i.S.d. § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Trotzdem sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rd.Nr. 116 zu § 74; vgl. auch § 50 Satz 2 BImSchG).

#### 2.4.4.1 Trassierung (§ 50 BImSchG)

Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch den Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach keine vermeidbaren Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Außerdem ist bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität zu berücksichtigen (§ 50 Satz 2 BImSchG).

§ 50 BImSchG gilt als objektivrechtliches Gebot für alle öffentlich-rechtlichen Stellen, die raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen vornehmen oder genehmigen, also für den Bund, die Länder und die Gemeinden und die von ihnen errichteten juristischen Personen des öffentlichen Rechts gleichermaßen.

Die Planung für den Ausbau einer Bundesstraße sowie einer Staatsstraße auf längerer Strecke ist grundsätzlich raumbedeutsam i.S.d. § 50 BImSchG. Es ist eine Linienführung anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen, z.B. Lärm, auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete (z.B. Kurgelände, Gebiete mit Krankenhäusern, Erholungsheime, Schulen) so weit wie möglich vermieden werden. Schutzbedürftige Gebiete sind nach Möglichkeit weiträumig zu umfahren oder durch andere planerische Maßnahmen zu schützen, z. B. durch Nutzung von Bodenerhebungen als Abschirmung oder durch Führung der Straße im Einschnitt. Soweit andere öffentliche oder private Belange nicht überwiegen, sind die planerischen Möglichkeiten und örtlichen Verhältnisse für eine lärmindernde Trassenführung auszuschöpfen.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie im Rahmen der Variantenprüfung ausgeführt (vgl. C 2.4.2 dieses Beschlusses), scheidet andere Trassenführungen wegen der damit verbundenen größeren Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange aus. Durch eine Änderung der

Maßnahme, den Verzicht auf Teile davon oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht entscheidend weiter verbessert werden.

#### 2.4.4.2

#### Lärmschutz

Den Belangen des Lärmschutzes wird durch die Planung Rechnung getragen. Bereits bei der Planung von Verkehrswegen ist darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden (§ 50 Satz 1 BImSchG). Dies gilt zunächst unabhängig von den Grenzwerten nach der 16. BImSchV. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, hervorgerufen werden (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Als erheblich sind die Einwirkungen anzusehen, die - unabhängig davon, ob der Gewährleistungsgehalt der Art. 2 und 14 GG berührt ist - die Grenzen des Zumutbaren überschreiten. Die danach maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle wird durch die in der 16. BImSchV bestimmten Grenzwerte normiert, die nach der Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der durch Verkehrslärm betroffenen Anlagen und Gebiete variieren (§ 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG; vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 CN 5/98, BauR 1999, 867). Die Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Regelfall abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, Az. 5 S 1743/95, VBIBW 1996, 423).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)

- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte legen verbindlich fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist nach § 1 Abs. 1 der Verordnung nur eröffnet, wenn es sich um den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen handelt. Wann eine Änderung als wesentlich zu betrachten ist, wird in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV abschließend aufgeführt.

Eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV liegt beim Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach nicht vor, da die Erweiterung der bestehenden Verkehrstrassen nicht durchgehend zwischen zwei Verknüpfungen (Anschlussstellen) erfolgt (Teil V. Nr. 10.1 VLärmSchR 97).

Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV ist zudem von einer wesentlichen Änderung auszugehen, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Schließlich ist eine Änderung auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV). Kennzeichnend für einen „erheblichen baulichen Eingriff“ sind solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Der Eingriff muss auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielen. Als erhebliche bauliche Eingriffe werden daher beispielsweise eine deutliche Fahrbahnverlegung oder der Bau von Ein- und Ausfädelungstreifen sowie von Abbiegestreifen angesehen (vgl. Nr. 10.1 Abs. 2 der VLärmSchR 97). Vorliegend muss von einem erheblichen baulichen Eingriff in diesem Sinne ausgegangen werden. Allerdings setzt der Tatbestand des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV kumulativ voraus, dass der erhebliche bauliche Eingriff auch zu einer Erhöhung der jeweiligen Beurteilungspegel führt. Die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel ist in § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung und den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode für das Prognosejahr 2025 ermittelt. Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen

von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind in Unterlage 11.1.1 dargestellt, auf die an dieser Stelle Bezug genommen wird.

Die unter Beachtung der vorstehenden Gesichtspunkte durchgeführten schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass an den Immissionsorten 19.5 EG, 36.5 EG und 37.2 EG der bisher vorhandene Beurteilungspegel um mindestens 2,1 dB(A) erhöht wird (Rundungsregel nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV). Somit liegt zwar grundsätzlich eine wesentliche Änderung des Beurteilungspegels im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV an den genannten Immissionsorten vor. Jedoch werden die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV an diesen Immissionsorten unterschritten, so dass im Ergebnis kein Anspruch auf Lärmschutz besteht.

Am Immissionsort 87 A1 (Mischgebiet, Außenwohnbereich) wird durch die plangegenständliche Maßnahme der Beurteilungspegel am Tag von 70,7 dB(A) auf 70,9 dB(A) erhöht, so dass hier eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV vorliegt. An diesem Immissionsort besteht wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes am Tag ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Auf dem Grundstück befindet sich keine Wohnbebauung, so dass ein dauernder Aufenthalt dort nicht stattfindet. Die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Hinblick auf die geringe Größe des zu schützenden Gebietes, dessen deutliche Vorbelastung und des nicht dauerhaften Aufenthaltes einer geringen Anzahl von Personen die Mehraufwendungen für einen aktiven Lärmschutz als nicht gerechtfertigt anzusehen und stattdessen den Eigentümer des Grundstücks für die Beeinträchtigung in Geld zu entschädigen, ist nicht zu beanstanden. Für eine noch weitergehende Entschädigung (wegen Verkehrswertminderung bis hin zur Übernahme des Grundstücks) ist kein Anspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG geltend gemacht worden (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.09.2004, Az. 4 B 42/04, juris PraxisReport 3/2004 vom 06.12.2004, Anm. 6; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 376, 400 ff.). Auch bei einer wertenden Betrachtung im Einzelfall ergibt sich insbesondere aufgrund der Vorbelastungen kein anderes Ergebnis. Dem Betroffenen bleibt es jedoch unbenommen, einen solchen Anspruch noch im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren geltend zu machen.

Anzumerken ist, dass sich aus der Unterlage 11 weitere Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte ergeben, die jedoch ebenfalls keinen Anspruch auf Lärmschutz bedingen. Für die überwiegende Zahl der Überschreitungen ist die plangegenständliche Maßnahme nicht kausal, da die Baumaßnahme zu einer Reduzierung der Lärmbelastung führt, auch wenn die Lärmbelastung insgesamt über den Grenzwerten liegt. Im Übrigen fehlt es an den oben dargelegten Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung nach § 1 der 16. BImSchV, da - sofern es zu Pegelerhöhungen kommt - diese die Zielwerte des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, Satz 2 der 16. BImSchV nicht erreichen.

Der Vorhabensträger hat in seinen lärmtechnischen Berechnungen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überprüft. Im Einzelnen kann auf die planfestgestellten Unterlagen 11 verwiesen werden. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Lärmberechnungen und auch die zugrundeliegende Verkehrsprognose sind von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Insbesondere die Immissionsschutzbehörden haben keine Bedenken gegen die Berechnung vorgetragen. Für die Fahrbahndecke im plangeordneten Bereich ist eine Deckschicht vorgesehen, die den Ansatz eines Korrekturwertes von  $-2,0$  dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen ( $D_{\text{StrO}}$ ) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt.

Die verbliebenen Beeinträchtigungen sind in der Abwägung als zumutbar hinzunehmen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt hierbei nicht, dass im Umgriff der Baumaßnahme eine deutliche Lärmbelastung zu verzeichnen ist, auch wenn ein Anspruch auf Lärmschutz weit überwiegend nicht besteht. Dem Belang des Lärmschutzes kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erhebliches Gewicht zu. Dennoch müssen sich die immissionsschutzrechtlichen Belange den Zielsetzungen der Planung unterordnen. Die Planfeststellungsbehörde misst den Belangen des Lärmschutzes letztlich angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe auch unter Berücksichtigung der Gesamtlärmsituation kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

#### 2.4.4.3

##### Schadstoffeintrag in die Luft

Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung und des Schutzes vor Schadstoffbelastungen zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

Die verbindlichen, immissionsquellenunabhängigen Grenzwerte für Luftschadstoffe der 39. BImSchV sind eingehalten. Weitere Orientierungswerte finden sich in der „Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft – TA Luft“ und in der VDI-Richtlinie 2310.

Bezieht man die durch den Straßenverkehr verursachten Immissionen auf ihren jeweiligen Grenzwert, dann stellen sich der  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwert und der  $\text{PM}_{10}$ -Tagesmittelwert als diejenigen Schadstoffparameter dar, deren Immissionen dem jeweils zugehörigen Immissionsgrenzwert am nächsten kommen.

Der Vorhabensträger hat für den geplanten Umbau der Anschlussstelle Kleinhuebach eine Schadstoffuntersuchung nach dem MLuS 02 (geänderte Fassung 2005) durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Unterlage 11.3 T1 der festgestellten Planunterlagen enthalten, worauf Bezug genommen wird. Danach liegt die Gesamtbelastung überall deutlich unter den Grenz- bzw. Beurteilungswerten. Als Prognosejahr wurde das Jahr 2020 gewählt. Die Untersuchungen haben ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden.

Gleichwohl ist die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 Satz 2 BImSchG. Sollten wider Erwarten künftig Umstände eintreten, die ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen, könnte dem noch durch Luftreinhaltepläne und Pläne für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen oder sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47 BImSchG bzw. §§ 27 der 39. BImSchV). Die getroffene Abschätzung der Schadstoffbelastung schlägt sich in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellt aber auch angesichts der Vorbelastung weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung in Frage. Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die genannten Immissionsgrenzwerte im Jahr 2020 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z.B. bei der Abgastechnik, und weitergehende Abgasnormen lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten.

#### 2.4.4.4 Immissionsschutzrechtliche Abwägung

Im Hinblick auf die vorangegangenen Ausführungen lässt sich gesamtbetrach- tend festhalten, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissi- onsschutz (Schutz vor Lärm und Schadstoffbelastungen) als ausgewogen er- scheint. So haben auch die beteiligten Fachbehörden (Landesamt für Umwelt und Sachgebiet 50 der Regierung von Unterfranken) keine durchgreifenden Be- denken gegen die Planung vorgetragen. Es ist nicht zu verkennen, dass den Be- langen des Lärmschutzes sowie der Vermeidung von Schadstoffbelastungen (Luftreinhaltung/Bodeneintrag/Gewässerschutz) ein sehr hohes Gewicht beizu- messen ist. Dabei sind auch solche Auswirkungen auf vom Straßenbau betroffe- ne Gebiete zu berücksichtigen, die unterhalb bestehender Grenz- bzw. Orientie- rungswerte liegen. Mit Rücksicht auf die vorangegangenen Ausführungen, auf- grund der in der Planung vorgesehenen allgemeinen Schutzmaßnahmen sowie eingedenk der starken bestehenden Vorbelastung verlieren die Belange des Im- missionsschutzes jedoch derart an Gewicht, dass die für den Plan sprechenden Argumente insgesamt gesehen schwerer wiegen.

#### 2.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

##### 2.4.5.1 Rechtsgrundlagen

Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 17 S. 2 FStrG). Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Natur- schutzes und der Landschaftspflege. Die sich hieraus ergebenden Anforderun- gen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemein- heit an Natur und Landschaft abzuwägen. Besondere Bedeutung kommt in die- sem Zusammenhang der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG zu. Weiter sind



der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine und besondere Artenschutz zu beachten.

#### 2.4.5.2 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG).

Der Vorhabensträger, der einen Eingriff in Natur und Landschaft vornimmt, ist verpflichtet,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) und
- unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Beeinträchtigungen sind dabei vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen (§ 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Sind die Beeinträchtigungen weder zu vermeiden noch in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range nicht vor, hat der Verursacher eine Ersatzzahlung zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG).

Dieses Entscheidungsprogramm des Bundesnaturschutzgesetzes steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzu-

halten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

#### 2.4.5.2.1 Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Falle eines Eingriffs (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) zu unterlassen, striktes Recht dar (so BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpft die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierte Verpflichtung an die gewählte Variante an, d.h., der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante.

Bei Modifizierungen an der vom Vorhabensträger gewählten Trasse hängt es weitgehend von den konkreten Umständen des Einzelfalles ab, ob es sich um Planungsalternativen oder bloße Vermeidungsmaßnahmen handelt. Die Unterscheidung hat im Wesentlichen danach zu erfolgen, ob eine in Erwägung gezogene Vermeidungsmaßnahme eine so erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätte, dass sie bei objektiver Betrachtung nicht mehr als vom Antrag des Vorhabensträgers umfasst angesehen werden kann. Dann stellt sie sich als eine nicht vom Vermeidungsgebot erfasste Alternativmaßnahme dar. Aber selbst bei der Qualifizierung als naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme ist weiter der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, DVBl. 2003, 1069).

#### 2.4.5.2.2 Beschreibung des betroffenen Gebietes

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich in den festgestellten Planunterlagen (insbesondere Unterlage 12.1, Nr. 3 und Unterlage 12.2), auf die hinsichtlich der Einzelheiten verwiesen wird.

#### 2.4.5.2.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Durch das Vorhaben werden verschiedene Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes hervorgerufen. Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft lassen sich wie folgt skizzieren:

Durch die verfahrensgegenständliche Maßnahme werden Lebensräume von Tieren und Pflanzen dauerhaft oder vorübergehend beansprucht. Insgesamt kommt es zu einer Netto-Neuversiegelung von 0,6164 ha.

Durch die Baumaßnahme erfolgt eine Gesamt-Flächenversiegelung von insgesamt 3,6646 ha, davon werden 0,6164 ha neu versiegelt. Bisher sind im Planfeststellungsabschnitt 3,0500 ha versiegelt. Zusätzlich werden im Bereich des Straßenkörpers durch Straßennebenflächen wie Bankette, Dämme, Böschungen sowie Dreiecksinseln im Bereich der Einmündungen 5,9570 ha in Anspruch genommen bzw. umgewandelt. Einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen beträgt der gesamte Flächenbedarf für das Bauvorhaben 9,6216 ha, davon werden 2,7663 ha erstmals benötigt. 1,3058 ha Fläche werden entsiegelt.

Folge der flächenhaften Versiegelung sind Veränderungen der Bodenstruktur mit Beeinträchtigungen des Bodenlebens und des Lebensraumpotenzials mit dem vollständigen und dauerhaften Verlust der ökologischen Bodenfunktionen und der Funktion des Bodens als Produktions- und Ertragsfläche.

Es erfolgen außerdem nachhaltige Veränderungen und Beeinträchtigungen durch vorübergehende Flächeninanspruchnahme, Bodenbewegungen und Bodenverdichtungen im Bereich des Baufeldes und der Baustelleneinrichtung während des Baubetriebes. Zu den baubedingten Wirkungen zählen aber auch Lärm- und Schadstoffemissionen durch Baufahrzeuge sowie Verdichtungen durch Fahrbetrieb oder Zwischenlagerflächen. Die baubedingten Wirkungen sind in der Regel vorübergehend. Die Maßnahme bringt zudem Beeinträchtigungen von Vegetation und Tierwelt, von Schutzgebieten sowie geschützten und schützenswerten Flächen, von Boden und Geländeform, des Wasserhaushaltes, des Lokal- und Kleinklimas bzw. der Luft, des Landschaftsbildes und der landwirtschaftlichen Nutzung mit sich.

Durch den Betrieb der Straße entstehen dauerhafte Benachbarungs- und Immissionswirkungen wie z. B. Lärm und Schadstoffe mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Lebensräume, den Wasserhaushalt, die Erholungsräume, den Boden usw.

Wegen weiterer Einzelheiten zum betroffenen Gebiet sowie zu den vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird insbesondere auf den Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1) Bezug genommen. In diesen Unterlagen ist eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme enthalten. Eine zeichnerische Darstellung einschließ-

lich der genauen Lage im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2.1 T1).

#### 2.4.5.2.4 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Zur Minimierung der durch die Ausbaumaßnahme bedingten Eingriffe in den Naturhaushalt sind insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen (vgl. auch Unterlage 12.1 Kapitel 4.2):

- Beschränkung der Umbauten überwiegend auf den Umgriff des bestehenden Knotens und anderer bestehender Verkehrsflächen.
- Entsiegelung der Kreisstraße MIL 4 auf einer Fläche von 1,3058 ha.
- Versickerung anfallender Straßenwässer größtenteils auf Böschungen und in Sickermulden.
- Schutzmaßnahmen nach RiStWag im Bereich der Wasserschutzzone.
- Schutz der im Umfeld stehenden Gehölze während der Bauausführung.

Angesichts der vorgesehenen Maßnahmen lässt sich festhalten, dass das Vorhaben dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, gerecht wird. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Einzelnen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1) beschrieben.

Unter Würdigung und Abwägung aller bekannten Aspekte sind die vorgesehenen bzw. dem Vorhabensträger in diesem Planfeststellungsbeschluss auferlegten Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen ausreichend. Weitergehende Forderungen wurden nicht erhoben.

Die durch die Planung verursachten Beeinträchtigungen wurden von vorneherein auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind daher als unvermeidbar anzusehen, da zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG) zu erreichen, nicht gegeben sind.

#### 2.4.5.2.5 Ausgleichsmaßnahme

Die vom Vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG).

Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565; Urteil vom 01.09.1997, Az. 4 A 36.96, NuR 1998, 41).

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG statt (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung), wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen (§ 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG). Im vorliegenden Fall war der Unterhaltungszeitraum auf unbestimmte Zeit festzulegen. Die plangegenständliche Maßnahme führt zu dauerhafter Versiegelung der Eingriffsfläche und dauerhaftem Verlust ökologischer Strukturen. Das Kompensationsziel kann hier also nicht nach Ablauf einer bestimmten Zeitspanne erreicht werden, da der Eingriff fort dauert, solange die Anschlussstelle und die daraus resultierenden Beeinträchtigungen bestehen. Der dauerhaft wirkende Eingriff aus dem Bau und dem Betrieb der Anschlussstelle und der damit verbundene dauerhafte Flächen- und Strukturverlust können nur durch eine dauerhafte Bereitstellung der Ausgleichsfläche kompensiert werden.

Als Ausgleichsmaßnahme A 1 wird die alte Überführung der Kreisstraße MIL 4 über die B 469 stillgelegt und renaturiert. Auf der Fläche von 0,9740 ha wird eine Obstwiese angelegt. Zu den Einzelheiten wird auf Unterlage 12.1, Kapitel 5.2 sowie das der Unterlage 12.1 beigefügte Maßnahmenblatt zu A 1 verwiesen.

Des Weiteren sind wegen der Schäden am Landschaftsbild konkret die Gestaltungsmaßnahmen G 1 bis G 4, die auf den neu angelegten Böschungen und anderen Straßennebenflächen durchgeführt werden, vorgesehen. Zu den Einzelheiten vgl. Unterlage 12.1 Kapitel 5.3.

Ziel der Gestaltungsmaßnahmen ist die Einbindung des Knotens in die Landschaft.

#### 2.4.5.2.5.1 Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen

Die weitere Prüfung setzt die konkrete Klärung voraus, in welchem Umfang das Vorhaben ausgleichbare bzw. nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen hervorruft (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386). Ausgehend von der Konfliktsituation bzw. Eingriffssituation wird eine Beurteilung der Ausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen vorgenommen. Die Prüfung und Beurteilung der Ausgleichbarkeit erfolgt auf der Grundlage der Wertigkeit/Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Flächen und Funktionen, wobei als Wertmaßstab bzw. Indikator Art und Größe der betroffenen Grundfläche herangezogen werden, mit denen die Funktionen verbunden sind. Dabei prägen sich die Funktionen in erster Linie im Biotoptyp mit seinen jeweiligen Entwicklungs- und Erhaltungszustand aus. Außerdem sind die weiteren konkreten örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten im Landschaftsraum, z. B. das Vorhandensein geeigneter Ausgleichsflächen, zu berücksichtigen. Bei der Einstufung in "ausgleichbar" oder "nicht ausgleichbar" werden

- Beeinträchtigungen überbauter und versiegelter, intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen bzw. "wiederherstellbarer Biotop" am ehesten als ausgleichbar und
- Beeinträchtigungen überbauter "nicht wiederherstellbarer Biotop" am ehesten als nicht ausgleichbar erachtet und
- funktionale Beeinträchtigungen dementsprechend für den Einzelfall betrachtet.

Basierend auf den Erhebungen des Vorhabensträgers, die insbesondere in den landschaftspflegerischen Begleitplan eingeflossen sind (Unterlage 12), werden die in ihrer Betroffenheit als einheitlich zu bewertenden Elemente des Naturhaushalts (in Flächen und Funktionen) und ihre Beeinträchtigungen beurteilt. Das Landschaftsbild bleibt bei dieser Betrachtung zunächst außen vor, da eine sachgerechte Aufarbeitung eine Differenzierung zwischen den Kategorien Naturhaushalt und Landschaftsbild erforderlich macht, insbesondere um im Teilbereich Naturhaushalt eine nachvollziehbare Zuordnung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen zu treffen.

Auf die Tabelle "Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation" (Tabelle 1 T1 der Unterlage 12.1) wird im Einzelnen Bezug genommen. Dort wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts unterteilt, kurz beschrieben und zu den Konfliktbereichen (K 1 - K 5) in Beziehung gesetzt. Dem folgt die Angabe der jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus den Beeinträchtigungen des Naturhaushalts resultiert. Abschließend wird für die jeweilige eingriffsbedingte Beeinträchtigung - bezogen auf die davon jeweils beeinträchtigte Fläche - nach den genannten Kriterien die Ausgleichbarkeit ermittelt.

Danach bedingt eine insgesamt betroffene Fläche des Naturhaushalts von 1,0036 ha einen Flächenbedarf für die Kompensation von 0,4051 ha. Dieser wird durch die Ausgleichsmaßnahme mit einer anrechenbaren Fläche von insgesamt 0,8260 ha ausgeglichen.

Die konkreten Beeinträchtigungen und ihre Lage lassen sich dem festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan (insbesondere dem Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 12.2.1 T1) hinreichend bestimmt entnehmen. Hier ist nachvollziehbar, welche Beeinträchtigungen bei welchem Konflikt für die jeweilige Nutzung auftreten. Im Ergebnis sind aufgrund der Bedeutung und der Wiederherstellbarkeit der gestörten Lebensraumelemente und ihrer Funktion alle Beeinträchtigungen ausgleichbar (vgl. Unterlage 12.1).

Daneben ist zu prüfen, inwieweit auch das Landschaftsbild durch die gegenständliche Maßnahme beeinträchtigt wird. Aufgrund des nur geringen Umfangs der Maßnahme ist daher nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes auszugehen. Gesonderte Maßnahmen zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes bzw. zur landschaftsgerechten Neugestaltung sind deshalb nicht erforderlich. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Ausgleichsmaßnahme neben ihrer Funktion für den Naturhaushalt auch die Beeinträchtigungen

für das Landschaftsbild in landschaftsgerechter Weise auffangen soll. Im Ergebnis lässt sich daher festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft vollständig ausgleichbar ist.

#### 2.4.5.2.5.2 Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen

Die Ermittlung des Flächenbedarfs für die Ausgleichsflächen erfolgt auf der Basis der "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993 (künftig: "Grundsätze"), welche die Staatsministerien des Innern sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen zur Erleichterung des Gesetzesvollzugs erarbeitet haben. Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft.

Nach diesen "Grundsätzen" sind für bestimmte, dort näher umschriebene Eingriffsarten je nach Intensität des Eingriffs Flächen für den Ausgleich oder Ersatz vorgesehen, deren Umfang nach bestimmten Faktoren zu bemessen ist. Die "Grundsätze" ermöglichen die Ermittlung für den Ausgleichsumfang im Einzelfall auf der Grundlage vereinfachter standardisierter fachlicher Gesichtspunkte und gewährleisten im Regelfall einen flächenmäßig ausreichenden Ausgleich. Für die Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass, die genannten Grundsätze und Richtwerte in Frage zu stellen, zumal in besonderen Einzelfällen von den Grundsätzen und Richtwerten abgewichen werden kann, sofern hierfür eine stichhaltige und individuelle Begründung vorgelegt wird. Die Heranziehung dieser "Grundsätze" wird in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ausdrücklich nicht beanstandet (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154; Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, DVBl. 2004, 642). Die am 01.09.2013 in Kraft getretene Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (BayKompV) ist auf das gegenständliche Verfahren nicht anzuwenden, da der Antrag auf Planfeststellung vor dem Inkrafttreten der Verordnung gestellt wurde und der Vorhabensträger die Anwendung der Verordnung nicht beantragt hat (§ 23 Abs. 1 BayKompV).

Die erforderlichen Bestandsaufnahmen und Bewertungen hat der Vorhabensträger im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt.

Die im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung anzustellenden Ermittlungen sind in einem Umfang durchzuführen, durch den eine sachgerechte Planungsentscheidung möglich ist. Eine vollständige Erfassung aller betroffenen Tier- und Pflanzenarten ist regelmäßig nicht erforderlich. Es reicht vielmehr aus, wenn für den Untersuchungsraum besonders bedeutsame Repräsentanten an Tier- und Pflanzengruppen festgestellt werden und für die Bewertung des Eingriffs auf bestimmte Indikationsgruppen abgestellt wird (BVerwG, Beschluss vom 21.02.1997, Az. 4 B 177/96, UPR 1997, 295; vgl. auch BVerwG, Urteil vom

15.01.2004, Az. 4 A 11.02, DVBl. 2004, 642). Diesen Anforderungen wird die durchgeführte Bestandserhebung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gerecht.

Auf der Grundlage der bewerteten Bestandserhebung und der ebenfalls bewerteten konkreten eingriffsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erfolgt in einem weiteren Schritt die Bestimmung des quantitativen Umfangs der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen auf der Basis der oben zitierten "Grundsätze". Auf die Unterlage 12.1 in der Fassung der Planänderung vom 30.04.2013 wird diesbezüglich verwiesen. In den genannten Unterlagen ist das Kompensationserfordernis konkret ermittelt. Unter Berücksichtigung der Planänderung vom 30.04.2013 wird durch den Eingriff insgesamt eine Fläche von 1,0036 ha betroffen. Der flächenmäßige Kompensationsbedarf für den Eingriff beträgt 0,4051 ha. Die höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Unterfranken hat mit Schreiben vom 30.12.2011 und 21.02.2014 der landschaftspflegerischen Begleitplanung unter Berücksichtigung der Planänderung auch im Hinblick auf den flächenmäßigen Umfang zugestimmt.

#### 2.4.5.2.5.3

Zuordnung und gegenüberstellende Bilanzierung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen

Um ausgehend von den gesetzlichen Vorgaben Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen differenziert anhand einer konkret gegenüberstellenden Bilanzierung zutreffend zu beurteilen, sind die geplanten Maßnahmen, die den Eingriff in Natur und Landschaft ausgleichen sollen, konkret zu den eingriffsbedingten Beeinträchtigungen in Beziehung zu setzen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386).

Die in Unterlage 12.1, Tabelle 1 T1, in der Fassung der Planänderung vom 30.04.2013 enthaltene tabellarische "Gegenüberstellung Eingriff/Ausgleich und Ersatz" geht von den einzelnen Beeinträchtigungen und der beeinträchtigten Fläche aus. Sie enthält Angaben zu deren Ausgleichbarkeit sowie zu dem auf der Basis der "Grundsätze" ermittelten flächenmäßigen Ausgleichsbedarf und ordnet den eingriffsbedingten Beeinträchtigungen die Ausgleichsmaßnahme zu. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist es nicht zu beanstanden, dass vorliegend den verschiedenen Beeinträchtigungen eine einheitliche Ausgleichsmaßnahme gegenübergestellt wird, weil eine Verengung des Blicks auf den punktuellen Ausgleich von Einzelfunktionen statt der Verfolgung eines einheitlichen Ausgleichskonzepts für den Eingriff in seiner Gesamtheit dem Ausgleichsgedanken nicht hinreichend Rechnung trägt. Rechtlich genügt eine Beschränkung auf die prägenden Eigenschaften und Elemente des Naturraums und eine schwerpunktmäßige Ausrichtung des Ausgleichs auf das Typische (vgl. OVG Münster, Urteil vom 10.11.1993, Az. 23 D 52/92.AK, NVwZ-RR 1995, 10; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 530).



#### 2.4.5.2.5.4 Beschreibung, Lage und Umfang der Ausgleichsmaßnahmen

Die erforderliche Ausgleichsmaßnahme wird im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan im Einzelnen beschrieben (vgl. Unterlage 12.1 in der Fassung der Planänderung vom 30.04.2013, Kapitel 5). Eine zeichnerische Darstellung der Ausgleichsmaßnahme sowie ihre genaue Lage und Abgrenzung ist im Lageplan der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahme zu finden (vgl. Unterlage 12.3.1 T1).

Für den vorgesehenen Eingriff ergibt sich unter Berücksichtigung der Planänderung vom 30.04.2013 ein Kompensationsbedarf von insgesamt 0,4051 ha. Als Ausgleichsmaßnahme A 1 ist geplant, bei MIL 4 - Bau-km 0+000 bis 0+450 die alte Überführung der Kreisstraße MIL 4 über die B 469 einschließlich Brückenbauwerk und Dammschüttungen abzubauen, eine Tiefenlockerung des Untergrundes und eine Oberbodendeckung von 10 cm durchzuführen und autochthone Gräser anzusäen. Um eine extensiv gepflegte Wiesenfläche zu erreichen, wird ein- bis zweimal jährlich gemäht. Entlang der Grundstücksgrenzen werden Strauchgruppen gepflanzt, auf den Innenflächen werden ca. 17 Obstbaumhochstämme gesetzt. Die Maßnahme erstreckt sich auf einer Gesamtfläche von 0,9470 ha. Darüber hinaus werden zum Ausgleich für vorübergehende Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes Gestaltungsmaßnahmen (G 1 bis G 4) durchgeführt.

#### 2.4.5.2.5.5 Funktion und Eignung der Ausgleichsmaßnahmen

Die oben zitierten "Grundsätze" sind in erster Linie ein Hilfsmittel für die Bestimmung des quantitativen Umfangs von Ausgleichsmaßnahmen. Deren Qualität, das heißt ihre Eignung, den Eingriff in adäquater Weise funktional gleichartig im Sinne eines Ausgleichs zu kompensieren, muss in einem besonderen Schritt überprüft werden.

Die Ausgleichsmaßnahme ist, bezogen auf die jeweiligen ausgleichbaren Beeinträchtigungen, nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zum Ausgleich geeignet. Der Vorhabensträger hat die Ausgleichsmaßnahme und die damit verbundenen Ziele nachvollziehbar und umfassend erläutert (vgl. Unterlage 12.1). Auch die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass die Eignung der Ausgleichsmaßnahme und das Ausgleichskonzept in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden sind. Die Gestaltung der Ausgleichsmaßnahme für die verfahrensgegenständliche und die bereits durchgeführte Ausbaumaßnahme erfolgte in detaillierter Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde. Das Konzept der landschaftspflegerischen Begleitplanung orientiert sich am vorhandenen Bestand und den raumspezifischen Erfordernissen. Es berücksichtigt die Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für Natur und Landschaft im Planungsgebiet in ihrer Gesamtheit.

Ziel des Ausgleichskonzepts ist es, die mit der Baumaßnahme verbundenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt zu kompensieren. Dies bedeutet einerseits, dass die betroffenen Lebensräume - soweit aufgrund der standortörtlichen Gege-

benheiten des Naturraumes möglich - möglichst nahe wiederhergestellt oder geschaffen werden, und andererseits aber auch, betroffene Flächenfunktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wieder herzustellen oder neu zu schaffen.

Die Ausgleichsfläche ist nach der landschaftspflegerischen Zielsetzung sowohl nach Größe und Standort als auch qualitativ im zeitlichen Zusammenhang zur Funktionsübernahme im ökologischen Wirkungsgefüge geeignet. Dabei übernehmen die jeweiligen Flächen i.d.R. mehrere Ausgleichsfunktionen. Wie sich eingriffsbedingte Beeinträchtigungen nicht nur punktuell und isoliert auf einzelne Funktionen oder Flächen auswirken, sondern gleichzeitig unterschiedliche Funktionen tangieren, können Ausgleichsmaßnahmen ebenfalls zugleich etwa biotische (für Tiere und Pflanzen) und abiotische (für Boden, Wasser, Luft und Kleinklima) Ausgleichsfunktionen erfüllen oder neben der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts auch der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 530). Im Ergebnis werden alle gestörten Funktionen des Naturhaushalts kompensiert.

Bei der Beurteilung der Ausgleichbarkeit einer Beeinträchtigung und der Eignung der darauf bezogenen Ausgleichsmaßnahmen wird nach den Umständen des Einzelfalls vom tatsächlichen Entwicklungs- und Erhaltungszustand der betroffenen Fläche und von der konkreten Ausprägung der beeinträchtigten Funktionen innerhalb eines Biotoptyps vor Ort ausgegangen.

Die Ausgleichsmaßnahme dient insbesondere auch dem Ausgleich für Beeinträchtigungen des Naturhaushalts durch (neue) Flächenversiegelungen. Erreicht wird ein Ausgleich im vorliegenden Fall durch eine Überführung von geeigneten Flächen in einen - bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen (Verluste der Bodenfunktionen: Lebensraum, Pflanzen und Tiere, Grundwasserneubildung, Filter-, Speicher- und Reglerfunktion einschließlich Luftaustauschfunktion) - höherwertigen Zustand, sodass die Ausgleichsfläche in erhöhtem Maße die Funktionen der versiegelten Flächen übernimmt. Die Gestaltung der Ausgleichsfläche stärkt die durch die Versiegelung beeinträchtigten Funktionen des Boden- und Wasserhaushalts. Die vorgenommene Bepflanzung erhöht dabei die Aufnahme- und Speicherfähigkeit der Ausgleichsfläche; zugleich können sich verstärkt Bodenorganismen und eine den betreffenden Naturraum bereichernde Vegetation entfalten, sodass sich die Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen verbessert (vgl. OVG Münster, Urteil vom 10.11.1993, Az. 23 D 52/92.AK, NVwZ-RR 1995, S. 10).

Die zuständigen Naturschutzbehörden haben ihr Einvernehmen zu der Planung erteilt bzw. keine Einwendungen dagegen erhoben. Weder aus den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen noch aus sonstigen Erkenntnissen ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde begründete Zweifel an der Funktion und Eignung der landschaftspflegerischen Maßnahmen.

#### 2.4.5.2.6 Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit

Die Erforderlichkeit der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sowie der Gestaltungsmaßnahmen wird von den Beteiligten nicht grundsätzlich in Zweifel gezogen.

Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind integrierter Bestandteil der Planfeststellung und daher fachlich und rechtlich notwendig. Sie sollen die Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes im betroffenen Natur- und Landschaftsraum, die durch den Eingriff gestört wurden, gleichartig bzw. gleichwertig gewährleisten. Da ein räumlich-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden. Die vom Vorhabensträger vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind zur Verwirklichung des Kompensationskonzepts, das der landschaftspflegerischen Begleitplanung zugrunde liegt, sowohl nach ihrer Art als auch nach ihrem Umfang und Standort erforderlich.

Da das Vorhaben in der Regel nur zugelassen werden darf, wenn die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen rechtlich sichergestellt ist, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Möglichkeit bzw. Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Beschluss vom 17.09.1997, Az. 4 VR 17.96, LKV 1997, 328; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, S. 52). Was für Ausgleichsmaßnahmen gilt, beansprucht gleichermaßen Geltung für Vermeidungsmaßnahmen, die als erste Stufe ein integraler Bestandteil der Eingriffsregelung sind (BVerwG Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, S. 52), und genauso für Gestaltungsmaßnahmen.

Die von dieser Enteignungsmöglichkeit im Einzelnen betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 14) aufgeführt.

Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (vgl. z.B. Art. 76 BayVwVfG).

Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wird dabei Rücksicht genommen.

#### 2.4.5.2.7 Zwischenergebnis

Insgesamt ist als Zwischenergebnis festzuhalten, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen die durch die Baumaßnahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG bereits vollständig ausgeglichen sind. Demnach ist der Eingriff in Natur und Landschaft im Ergebnis naturschutzrechtlich zulässig.

### 2.4.5.3 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft

Der Untersuchungsraum liegt innerhalb des Naturparks „Bayerischer Odenwald“; die Baumaßnahme selbst tangiert dessen Schutzzone jedoch nicht. Es gibt ein amtlich kartiertes Biotop: B 6221 – 127, Streuobst, Magerwiesen am Galgenrain. Weitere Schutzgebiete sind von der Planung nicht betroffen. Es liegen weder FFH- noch Vogelschutzgebiete der EU im Untersuchungsraum.

Im Hinblick auf den Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft bestehen somit keine rechtlichen Bedenken gegen die Zulässigkeit der Maßnahme. Dass bestimmte Teile von Natur und Landschaft einem besonderen Schutz unterfallen und durch die gegenständliche Maßnahme beeinträchtigt werden, ist mit hohem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Trotzdem überwiegt das öffentliche Interesse an der Durchführung der Maßnahme die entsprechenden Belange des Naturschutzes.

### 2.4.5.4 Artenschutz

Zentrale Vorschriften des besonderen Artenschutzes für das verfahrensgegenständliche Vorhaben sind die Verbotsbestimmungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote). Hiernach ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt dabei vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) und
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben:

Sind in Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Be-

reichs darf im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte keine Verschlechterung eintreten. Dazu kann es erforderlich sein, funktionserhaltende oder konfliktminimierende Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich-funktional verbunden sind und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchst. b der FFH-RL aufgeführten Arten gilt dies entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG). Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines (zulässigen) Eingriffs ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

Beeinträchtigungshandlungen, die unvermeidlich im unmittelbaren Zusammenhang mit den zulässigen Einwirkungen auf Fortpflanzungs- oder Ruhestätten erfolgen, erfüllen gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG auch nicht die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass das BVerwG nunmehr diese Regelung insoweit für europarechtswidrig hält, als die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätte auch dazu führt, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für unvermeidbar mit der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Lebensstätten verbundenen Beeinträchtigung der europarechtlich geschützten Tierarten als nicht erfüllt anzusehen ist (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, 9 A 12.10, Rn. 119; vgl. aber auch die „Lockerungen“ durch BVerwG vom 08.01.2014, 9 A 4-13, Rn. 99 <juris>). Für derartige Beeinträchtigungen ist daher unabhängig vom Wortlaut des Gesetzes der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG individuell zu prüfen.

Werden durch die Ausführung des plangegenständlichen Vorhabens die so modifizierten Zugriffsverbote verwirklicht, muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

Vor dem Hintergrund der vorstehend dargestellten Rechtslage hat der Vorhabensträger festgestellt (Unterlage 12.1), dass keine streng oder besonders geschützten Arten im Untersuchungsgebiet vorkommen. Die höhere Naturschutzbehörde hat ursprünglich dieser Sichtweise vorbehaltlos zugestimmt und keinerlei Bedenken gegen die Maßnahme vorgebracht. Zuletzt wies sie jedoch ergänzend darauf hin, dass auch eine nur geringfügige Beeinträchtigung nicht bedeute, dass durch das Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG ausgelöst werden. Festzuhalten bleibt jedoch, dass aufgrund der Planung nicht mit der Erfüllung von Verbotstatbeständen zu rechnen ist. Nichtsdestotrotz hat der Vorhabensträger während der Bauausführung die artenschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Sollte wider Erwarten in der Bauausführung die Verwirklichung von Verbotstatbeständen möglich sein, so wäre eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde oder eine artenschutzrechtliche Ausnahme bei der höheren Naturschutzbehörde einzuholen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme unter keinem Gesichtspunkt zwingende Normen des europäischen Naturschutzrechts bzw. deren nationale Umsetzungsvorschriften entgegenstehen.

#### 2.4.5.5 Abwägung

Abschließend lässt sich feststellen, dass die durch das Bauvorhaben beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege nur ein vergleichsweise geringes Gewicht entfalten, welches die positiven Aspekte der Planung weder aufzuwiegen noch deren Ausgewogenheit als Ganzes in Frage zu stellen vermag.

#### 2.4.6 Bodenschutz

Belange des Bodenschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Nach § 1 BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens nachhaltig gesichert und wiederhergestellt werden. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (§ 1 Satz 2 BBodSchG). Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für Verkehr genannt.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Bei der Abschätzung der vorhabensbedingten Schadstoffeinträge lässt sich festhalten, dass vor allem in einem schmalen Korridor im Bereich des eigentlichen Straßenbandes, etwa in einem Streifen von etwa 10 m beidseits der Trasse, mit nicht unerheblichen Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen ist. Diese Belastungen nehmen jedoch mit zunehmender Entfernung von der Trasse sowie zunehmender Bodentiefe ab. In welcher Größenordnung darüber hinaus künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens aufgrund des betriebsbedingten Schadstoffaustrags eintreten werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Jedenfalls könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Soweit es durch den künftigen Betrieb der verfahrensgegenständlichen Straße wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2

Nr. 4.1 oder Nr. 4.2 der Bundes-Bodenschutzverordnung kommen sollte, würde insoweit grundsätzlich die Vorsorgepflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Anhaltspunkte für das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger eventuell zu treffenden Vorkehrungen gehören solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde aus.

Die Planung trägt auch dem generellen Minimierungsgebot des § 1 Satz 3 BBodSchG Rechnung, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen soweit wie möglich vermieden werden sollen. Die Bodenversiegelung wird auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf den Naturhaushalt können durch die Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Auf die Ausführungen zum Naturschutz (vgl. C 2.4.5 dieses Beschlusses) wird insoweit verwiesen.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die vorgelegte Planung, soweit dies, ohne das Vorhaben gänzlich aufgeben zu wollen, möglich ist, Rechnung getragen. Weitere Verbesserungen der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht ersichtlich. Dabei kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist und im konkreten Fall auch den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen entspricht. Der Zweck des BBodSchG erstreckt sich nämlich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens; vielmehr wird als geschützte Nutzungsfunktion in § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für Verkehr genannt.

Hinsichtlich des Vorhandenseins von Altlasten oder entsprechender Verdachtsflächen wurde im Planfeststellungsverfahren nichts vorgebracht.

Im Ergebnis vermag daher der mit nicht unerheblichem Gewicht gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Schadstoffbelastung des Bodens die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung durch die bestehenden Straßen nicht zu überwiegen. Bei Realisierung des Vorhabens verbleiben demnach zwar erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens. Der Belang Bodenschutz ist infolgedessen insgesamt gesehen mit ganz erheblichem, gegen die Verwirklichung der Baumaßnahme sprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Er hat jedoch hinter die Belange zurückzutreten, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

## 2.4.7 Gewässerschutz/Wasserwirtschaft

Dem Gewässerschutz ist sowohl im Hinblick auf das Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die vorliegende Planung Genüge getan.

### 2.4.7.1 Gewässerschutz

#### 2.4.7.1.1 Schutz des Grundwassers

Eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffe ist nicht zu besorgen (§ 48 WHG). Soweit Teile des Straßenabwassers bzw. unbelastetes Flurwasser breitflächig versickern, ist dies wasserwirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung und stellt keinen Benutzungstatbestand i.S.d. § 9 WHG dar (vgl. Drost, Das neue Wasserrecht in Bayern, Rd.Nr. 29 zu § 9 WHG). Die vorgesehene breitflächige Versickerung ist neben der Behandlung in Regenrückhalte- und Klärsystemen die fachbehördlich empfohlene Art der Beseitigung des auf Straßen anfallenden Niederschlagswassers. Soweit das von der Straßenfläche abfließende Oberflächenwasser planmäßig teilweise in den Entwässerungsgräben (Wegseitengräben) gezielt ins Grundwasser versickert, ist dies ebenfalls unbedenklich.

Die Baumaßnahme befindet sich zum Teil im Geltungsbereich des Wasserschutzgebietes Zone III A. In diesem Bereich werden entsprechende Schutzmaßnahmen nach RiStWag durchgeführt.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg hat den Maßnahmen im Wasserschutzgebiet mit Schreiben vom 23.10.2015 zustimmen können, nachdem der Vorhabensträger die Pläne überarbeitet hat. Den Belangen des Trinkwasserschutzes wird folglich Rechnung getragen.

#### 2.4.7.1.2 Schutz der Oberflächengewässer

Neben dem Schutz des Grundwassers findet auch der Schutz der Oberflächengewässer Eingang in die Planung.

Die Entwässerung ist in drei Entwässerungsbereiche eingeteilt, die in der Unterlage 13.2.1 T1 in den drei Farben „Blau“, „Gelb“ und „Orange“ dargestellt sind. Das im Bereich der Baumaßnahme anfallende Oberflächenwasser aus dem Entwässerungsbereich „Blau“ wird in ein Regenrückhaltebecken eingeleitet und dort behandelt. Der Ablauf aus dem Becken erfolgt über eine Mulde in den Kanal des Kriegsgrabens. Das anfallende Oberflächenwasser aus dem Entwässerungsbereich „Gelb“ wird über eine Mulde am Böschungsfuß in den Kanal des Kriegsgrabens eingeleitet. Das anfallende Oberflächenwasser aus dem Entwässerungsbereich „Orange“ wird in zwei Absetzschächte bzw. ein Absetzbecken eingeleitet und dort behandelt. Der Ablauf aus den Absetzanlagen erfolgt in den Kanal des Kriegsgrabens. Mit dem Kanal des Kriegsgrabens wird dann das Oberflächenwasser in den Main bei Fluss-km 121,7 geleitet.



Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg hat in seinen Stellungnahmen vom 23.12.2011 und 12.02.2014 bzgl. der Straßenentwässerung noch verschiedene Darstellungen und Nachweise gefordert. Diesen Forderungen ist der Vorhabens-träger zum Teil bereits mit der Planänderung vom 30.04.2013 bzw. dann nach dem Erörterungstermin nachgekommen. Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg hat der Baumaßnahme mit Schreiben vom 23.10.2015 zustimmen können. Auch die in diesem Schreiben aufgestellten Forderungen hat der Vorhabensträger noch in die Planunterlagen aufgenommen. Den Belangen der Wasserwirtschaft wird folglich Rechnung getragen.

#### 2.4.7.2 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Im Rahmen dieses Bauvorhabens sind Ausbaumaßnahmen nach § 67 Abs. 2 WHG vorgesehen, für die der Plan mit dem Beschluss nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG gleichfalls festgestellt wird.

Der Kriegsgraben, der ein Gewässer III. Ordnung ist, muss verlegt werden (vgl. Unterlage 7.1.1 T1). Er verläuft aus Richtung des Bullauer Berges kommend seitlich der Ortsstraße „Am Hundsrück“ in einem offenen Graben. An kreuzenden Straßen, Wegen und Zufahrten bestehen Durchlässe. Ab dem Knoten St 2441 / Ortsstraße „Im Mittelgewann“ verläuft er durchgehend verrohrt bis zur Einmündung in den Main. In der Verlegungsstrecke zwischen der Kreisstraße MIL 4 alt und dem Knoten St 2441 Ortsstraße „Mittelgewann“ wird der Kriegsgraben als offener Graben geführt, an den Kreuzungen mit bestehenden oder geplanten Straßen, Wegen und Zufahrten sind Durchlässe vorgesehen.

Der Pfalzgraben, ebenfalls ein Gewässer III. Ordnung, muss durch die Baumaßnahme an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Er verläuft aus Richtung des Bullauer Berges kommend zum Werksgelände der Fa. Erbacher. An kreuzenden Straßen, Wegen und Zufahrten bestehen Durchlässe. Im Bereich der Kreisstraße MIL 4 alt wird der bestehende Durchlass durch einen offenen Graben ersetzt. Die Anpassungsmaßnahmen am Pfalzgraben sind ebenfalls in Unterlage 7.1.1 T1 dargestellt.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg hat in seiner Stellungnahme vom 23.12.2011 ausgeführt, dass mit dem unmittelbaren Heranrücken des Kriegsgrabens an den Straßenquerschnitt im Bereich der Anbindung der Kreisstraße MIL 4 an die Anbindung Kleinheubachs und dem der Straße folgenden technischen Verlauf kein Einverständnis bestehe. Der Kriegsgraben sei mindestens 3 m von der Straße abzurücken und in seinem Verlauf naturnäher zu gestalten. Das Abrücken sei insbesondere im Hinblick auf mögliche Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen (Ölunfälle) erforderlich, da damit eine unmittelbare Gefährdung des Gewässers vermieden werden könne. Dazu seien noch geänderte Planunterlagen vorzulegen. Außerdem solle der Kriegsgraben unmittelbar nach der geplanten Aufnahme des Oberflächenwassers des Geh- und Radweges komplett verfüllt und dafür an die Entwässerungsleitung angeschlossen werden. Damit bestehe kein Einverständnis. Die in diesem Bereich derzeit noch offenen Gewässerabschnitt sollten auch weiterhin offen gehalten werden, auch wenn dies wegen der

beengten Platzverhältnisse nur unmittelbar entlang der Straße möglich sei. Auch hierzu seien noch geänderte Planunterlagen vorzulegen.

Der Vorhabensträger kam diesen Forderungen mit der Planänderung vom 30.04.2014 weitgehend nach, wie auch das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg in seinem Schreiben vom 12.02.2014 darlegt. Allerdings sei zur Gestaltung des Gerinnes, insbesondere auch zu dem „naturnah“ zu gestaltenden Abschnitt südwestlich der B 469 keine Aussage gemacht. Nachdem der Graben über lange Zeiträume im Jahr trocken fällt, seien sicherlich die gewässerökologischen Aspekte von untergeordneter Bedeutung, dennoch solle eine weitgehend naturnahe Gestaltung angestrebt werden. Dies sei u.a. durch wechselnde Sohlbreiten und Uferneigungen zu erreichen. Dieser Forderung ist der Vorhabensträger nachgekommen.

Für den Pfalzgraben forderte das Wasserwirtschaftsamt in seinen Schreiben vom 23.12.2011 und 12.02.2014 ebenfalls verschiedene Ergänzungen und Aussagen in den Unterlagen nach. Dem ist der Vorhabensträger nachgekommen. Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg hat der Planung mit Schreiben vom 23.10.2015 zugestimmt. Die verbliebenen Forderungen wurden vom Vorhabensträger erfüllt. Insbesondere beugt die Planung der Gefahr, die von Ölunfällen ausgeht, hinreichend vor.

#### 2.4.7.3

#### Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis

Eine Ausnahme von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung bilden gemäß § 19 Abs. 1 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen. Die im Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben erforderliche Erlaubnis wird daher unter A 4 des Tenors dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen.

Der Vorhabensträger beabsichtigt die planmäßige Einleitung von Straßenabwässern in das Grundwasser oder in oberirdische Gewässer. Die entwässerungstechnischen Einzelheiten können den Planunterlagen entnommen werden (insbesondere Unterlage 13). Sowohl das Einleiten von Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer als auch das Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser im Falle notwendiger Bauwasserhaltungen als auch das zweckgerichtete Einleiten von Oberflächenwasser in das Grundwasser durch Versickern stellen Gewässerbenutzungen dar (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5 sowie Abs. 2 Nr. 1 WHG). Derartige Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung i.S.d. § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG).

Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG). Besteht hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers, kann die Erlaubnis als gehobene Erlaubnis erteilt werden, für die § 11 Abs. 2 WHG und § 14 Abs. 3 bis 5 entsprechend gelten (§ 15 WHG).

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu er-

warten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus auf Grund des WHG erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist hier sehr weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als intaktes Trinkwasserreservoir auch für die Zukunft erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2000, Rd.Nr. 471). Ist zu erwarten, dass die Gewässerbenutzung auf das Recht eines anderen nachteilig einwirkt und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf die gehobene Erlaubnis nur erteilt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Inhalts- oder Nebenbestimmungen vermieden oder ausgeglichen werden. Ist dies nicht möglich, so darf die gehobene Erlaubnis gleichwohl erteilt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern; der Betroffene ist zu entschädigen (§ 14 Abs. 3 i.V.m. § 15 Abs. 2 WHG).

Bei Beachtung der unter A 4 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 14 Abs. 3 und 4 i.V.m. § 15 Abs. 2 WHG) nicht zu erwarten. Die festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Danach kann die gehobene Erlaubnis unter Festsetzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen erteilt werden, die auch dazu dienen können, nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen.

Die verfahrensgegenständlichen Einleitungen in oberirdische Gewässer sowie die vorgesehene Versickerung von Straßenabwasser in Wegseitengräben sowie die Bauwasserhaltungen sind erlaubnispflichtig und erlaubnisfähig. Die Einleitungen (vgl. auch Unterlage 13.1) sind notwendig, weil die Errichtung und Unterhaltung der Straßenentwässerungsanlagen grundsätzlich Aufgabe des Straßenbaulastträgers ist (vgl. § 3 Abs. 1 und § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) und das anfallende Niederschlagswasser mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nur durch Einleitung in oberirdische Gewässer bzw. die breitflächige Versickerung auf den Straßenböschungen beseitigt werden kann.

Die Entscheidung über die gehobene Erlaubnis wurde im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde beim Landratsamt Miltenberg getroffen (§ 19 Abs. 3 WHG, Art. 63 Abs. 1 BayWG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG). Die Erteilung der gehobenen Erlaubnis entspricht daher pflichtgemäßer Ermessensausübung.

#### 2.4.7.4 Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die angeordneten Nebenbestimmungen und die von Seiten des Vorhabensträgers erteilten Zusagen hinreichend Rechnung getragen. Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragte Straßenbaumaßnahme, um die Belange, die für den Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach sprechen, zu überwiegen.

#### 2.4.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Belange der Landwirtschaft stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg führte in seiner Stellungnahme vom 13.03.2014 aus, dass für zwei landwirtschaftliche Betriebe die Zufahrt zu Nutzflächen durch die Sperrung der Abzweigung von der St 2441 zur Nebenstraße „Am alten Friedhof“ im Zuge der Erweiterung der Firma Josera erheblich behindert werde.

Hierzu ist anzumerken, dass die Sperrung und der Einzug der Straße nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind. So führt der Vorhabensträger zu diesem Vorbringen aus, dass die Betriebsflächen derzeit von der Staatsstraße 2310 aus über die Zuwegung zum Friedhof und den daran anschließenden öffentlichen Feldweg zu erreichen seien. Im Zuge der plangegegenständlichen Maßnahme werde die Zuwegung im Einmündungsbereich zur Staatsstraße leicht angehoben und an deren künftiges Höhenniveau angeglichen. Die bestehende Erschließungssituation wird hierdurch nicht geändert. Die geschilderten Probleme wurden jedoch letztlich durch die Erweiterung eines Gewerbebetriebes und die von der zuständigen Kommune vorgenommene Einziehung eines Weges verursacht. All dies ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg trägt weiter vor, dass durch den Rückbau der Kreisstraße MIL 4 einschließlich der Brücke über die B 469 südlich des neuen Kreisels die Erreichbarkeit der dort gelegenen Felder erschwert werde. Es sei sicherzustellen, dass alle Felder westlich der B 469 auch nach dem Rückbau der Kreisstraße mit der Brücke über die B 469 von Miltenberg aus mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen angefahren werden könnten.

Dazu teilte der Vorhabensträger mit, dass sich durch den Rückbau der Kreisstraße MIL 4 für den Betrieb Umwege ergeben würden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind diese Nachteile jedoch zumutbar und die landwirtschaftlichen Belange müssen hinter den Belangen des Straßenbaus zurückstehen. In diesem Zusammenhang gilt es ferner zu beachten, dass es grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege gibt und Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zusteht (vgl.

Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). § 8a Abs. 4 FStrG schützt als Rechtsposition in diesem Sinne nur allgemein Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, Az. 4 C 18.88, NVwZ 1990, 1165). § 8a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Zuständen zumutbare Erreichbarkeit. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition in diesem Sinne dar. Allerdings sind Anliegerinteressen auch unterhalb der Schwelle des § 8a FStrG, sofern sie nicht als geringfügig ausnahmsweise außer Betracht zu bleiben haben, in die Abwägung einzustellen; sie können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, Az. 4 VR 7.99, BayVBl. 1999, 634). Auch deshalb müssen sich die verbliebenen Nachteile für die Bewirtschafter den verkehrlichen Zielen der Maßnahme unterordnen.

Nach alledem entfalten die Belange der Landwirtschaft auch unter Berücksichtigung der Auflage unter A 3.6 im Ergebnis kein Gewicht, das geeignet wäre, die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

#### 2.4.9

#### Denkmalpflege

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. C 2.2) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. So hat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilt, dass durch die Straßenbaumaßnahme keine Belange der Bau- und Kunstdenkmalpfleger berührt werden. Jedoch befinden sich in der Umgebung der Planungsfläche zwei bekannte Bodendenkmäler. Ferner könnten sich hier aufgrund der Nähe zum römischen Kastell von Miltenberg Spuren von römischen Straßentrassen und Siedlungen erhalten haben. Auch aufgrund der siedlungsgünstigen Lage auf dem überschwemmungssicheren Terrassenrand und der sehr hohen Fruchtbarkeit der Böden (Lössfläche) könne mit vor- und frühgeschichtlichen Siedlungen gerechnet werden.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat keine grundsätzlichen Einwände gegen die Maßnahme vorgebracht, bat aber um die Einhaltung verschiedener Auflagen.

Dieser Planfeststellungsbeschluss umfasst wegen der Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG auch die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach

Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (A 3.7) vorgesehenen Maßgaben. Die Auflagen decken sich mit den vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege erbetenen.

Die unter A 3.7 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

#### 2.4.10

#### Träger von Versorgungsleitungen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel o.ä. betreiben, zu berücksichtigen. Dabei wird hier grundsätzlich nur auf das "Ob" und das "Wie" der Leitungsänderungen eingegangen, nicht jedoch z.B. über die Kostentragung entschieden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet (vgl. Art. 22 BayStrWG). Et-

was anderes gilt für die Kostentragung bei Änderungen an Fernmeldeleitungen, die sich nach dem TKG bestimmt.

Die beteiligten Träger der betroffenen Leitungen (Deutsche Telekom Technik GmbH, Bayernwerk AG, Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH sowie Deutsche Bahn) haben keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung vorgebracht, sondern vielmehr Ausführungsmodalitäten angesprochen. Den Belangen der Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen - soweit sie überhaupt Gegenstand der Planfeststellung sind - wird durch die festgestellte Planung Rechnung getragen. Den Forderungen, die im Wesentlichen Informationspflichten betreffen, hat der Vorhabensträger umfassend zugestimmt (vgl. A 3.2 und A 3.8). Im Rahmen der Gesamtabwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange entwickeln die Belange der Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen daher kein entscheidendes Gewicht zulasten der Baumaßnahme.

#### 2.4.11 Belange des Brand- und Katastrophenschutzes

Seitens des Fachbereichs Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken (Sachgebiet 10) bestehen gegen das gegenständliche Vorhaben keine Einwendungen. Mit Schreiben vom 16.11.2011 wurden jedoch einige Forderungen gestellt, welche in den Auflagen unter A 3.9 ihren Niederschlag gefunden haben.

#### 2.4.12 Kommunale Belange

##### 2.4.12.1 Landkreis Miltenberg

Das Landratsamt Miltenberg hat mit Schreiben vom 11.01.2012 seine Stellungnahme zum gegenständlichen Verfahren vorgelegt. Als Kreisbehörde hat es hinsichtlich der vorgesehenen Abstufung der St 2310 zur Kreisstraße auf verschiedene Voraussetzungen und Modalitäten der Umstufung hingewiesen. Diese sind jedoch Gegenstand einer zwischen den beteiligten Baulastträgern zu schließenden Umstufungsvereinbarung.

Weiterhin monierte der Landkreis, dass die Baulast des neuen Geh- und Radweges entlang der neuen MIL 4 entgegen der Darstellung unter lfd. Nr. 31 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 7.2) nicht dem Landkreis, sondern der jeweiligen Gemeinden als Baulastträger obliege.

Der Vorhabensträger holte dazu eine Stellungnahme des Marktes Kleinheubach ein, der der zutreffenden Ansicht ist, dass die Zuordnung der Geh- und Radwege analog der Qualifizierung der Straßen erfolgen solle, an deren Verlauf sich die Geh- und Radwege befinden. Da es sich um einen unselbständigen Geh- und Radweg handelt, verbleibt die Straßenbaulast beim künftigen Eigentümer, also dem Landkreis Miltenberg, so dass die Darstellung in Nr. 31 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 7.2) nicht zu ändern war.

Insgesamt ist festzuhalten, dass das in die Abwägung einzustellende Vorbringen des Landkreises Miltenberg die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage

stellt. Die kommunalen Belange des Landkreises Miltenberg werden in die Abwägung eingestellt, ohne dass ihnen entscheidendes Gewicht gegen die Planung zukommt.

Die Einwendungen sind, soweit ihnen nicht ohnehin entsprochen worden ist oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben, zurückzuweisen.

#### 2.4.12.2 Markt Großheubach

Der Markt Großheubach hat sich mit Schreiben vom 03.01.2012 zu der gegenständlichen Planung geäußert und insbesondere zwei Aspekte angesprochen.

So sei zum ersten das geplante Radwegekonzept ungenügend, da viele Großheubacher Bürger sowohl zum Arbeiten als auch zum Einkaufen mit dem Fahrrad in das Gewerbegebiet fahren würden. Der Markt Großheubach befürchtet, dass die neue Radwegeverbindung nicht angenommen werde und sich die Radfahrer künftig den kürzesten und bequemsten Weg suchen würden. Problematisch an der geplanten Wegeführung sei insbesondere, dass der neue Radweg in einer relativ steilen und sehr engen Rampe auf der Brücke ende, welche keinen ungefährdeten Begegnungsverkehr ermöglichen würden. Erschwerend komme hinzu, dass diese Auffahrt auch von Fußgängern benutzt werde. Des Weiteren gebe es am Ende der Rampe in Kleinheubach keine vernünftige Weiterführung des Radweges.

Problematisch sei auch die Unterführung, die mit ihren engen Kurven für Radfahrer wenig attraktiv sei. Daher hat der Markt Großheubach gefordert, den Radweg parallel zur St 2441 über die Bahnüberführung bis zum Anschluss an die Seehecke weiterzuführen.

Neben dem Radwegkonzept hat der Markt Großheubach noch kritisiert, dass die Planfeststellungsgrenzen unmittelbar vor der Bahnüberführung enden. Nach Auffassung des Marktes sei das Plangebiet bis an die Umgehung Bürgstadt - Miltenberg - Großheubach - Kleinheubach auszudehnen. Grund hierfür sei die Tatsache, dass die Mainbrücke zwischen Kleinheubach und Großheubach sanierungsbedürftig sei und diese Maßnahme im Rahmen des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens gleich mit einbezogen werden sollte. Zudem könnten auf dieser Weise ordnungsgemäße Geh- und Radwege parallel zur St 2441 angelegt werden.

Der Vorhabensträger hat zu den Einwänden des Marktes Großheubach mit Schreiben vom 23.01.2012 Stellung genommen. Zur Radwegführung von Großheubach zu den Einkaufsmärkten in Kleinheubach führte der Vorhabensträger aus, dass am Ende der Mainbrücke Groß-/Kleinheubach zwei Möglichkeiten bestünden, um zum Einkaufszentrum Seehecke zu gelangen. Entweder könne bis zum Knoten Mittelgewann der kurze und direkte Weg über die Staatsstraße St 2441 gewählt werden oder der weitere, verkehrlich erheblich weniger belastete Weg über die Brückenrampenabfahrt, das Ortsstraßennetz und den Bahnübergang in der Ortsmitte. Da durch den Ausbau der Anschlussstelle Kleinheubach



der Knoten Mittelgewann entfallende, sei vorgesehen, den Radverkehr mit dem Ziel Einkaufszentrum ab der Mainbrücke über die Brückenrampenabfahrt und durch eine neu herzustellende Unterführung zur Ortsstraße Im Mittelgewann zu leiten. Eine vom Markt Großheubach gewünschte direkte Weiterführung des Geh- und Radweges ab der Mainbrücke bis zum jetzigen Knoten Mittelgewann sei u. a. deshalb verworfen worden, weil die für Weg und ein aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderliches Schutzsystem erforderliche Gesamtbreite deutlich in den Servicebereich und somit in die Betriebsstruktur des Autohauses Dörr eingreifen würde. Im Rahmen der Planänderung vom 30.04.2013 wurde vom Vorhabens-träger ein überarbeitetes Radwegekonzept vorgelegt.

In seinem Schreiben vom 10.03.2014 lehnte der Markt Großheubach die Radwegführung ab, da sie für den Alltagsradverkehr nicht akzeptabel sei; er forderte eine straßenbegleitende Radwegführung beginnend auf der linksmainischen Seite der Mainbrücke über die Eisenbahnbrücke und dann einen direkten Zugang in das Gewerbegebiet Seehecke. Dazu äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 30.06.2014. Die neue Verbindung für den Geh- und Radverkehr sei zwar weniger direkt, aber deutlich verkehrssicherer als das Befahren der Staatsstraße und außerdem kürzer als der Umweg über den Bahnübergang. Die kritisierte Rampe sei durch die angrenzenden Zwangspunkte Mainbrücke und Ortsstraße nicht optimal. Sie diene jedoch bereits seit langem dem Radverkehr und sei deshalb in das Radwegekonzept mit einbezogen worden. Der Vorhabensträger stellte zutreffend fest, dass die Rampe durch die plangegegenständliche Maßnahme weder baulich noch verkehrlich geändert werde. Im Übrigen ist sie Bestandteil des örtlichen, ausgewiesenen Radwegenetzes und befindet sich im Eigentum und damit im Zuständigkeitsbereich des Marktes Kleinheubach.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist den Ausführungen des Vorhabens-trägers beizupflichten. Die Planung ist nicht zu beanstanden, da sie eine aufgrund der Verkehrszahlen gebotene Entflechtung des motorisierten und des nicht motorisierten Verkehrs vornimmt. Dem überragenden Belang der Verkehrssicherheit wird durch die Planung Rechnung getragen. Die Planfeststellungsbehörde erkennt hierbei nicht, dass es sicherlich für einzelne Radwegebeziehungen zu Mehr- und Umwegen in Vergleich zum Bestand kommt. Diese sind aber zur Herstellung der Verkehrssicherheit nötig und den Betroffenen zumutbar.

#### 2.4.12.3 Verwaltungsgemeinschaft Kleinheubach

Die einzelnen Mitgliedsgemeinden der Verwaltungsgemeinschaft begrüßen grundsätzlich die vorliegende Planung, haben jedoch einige Forderungen bzw. Anregungen vorgebracht.

So hat der Gemeinderat des Marktes Kleinheubach in seiner Sitzung vom 13.12.2011 angeregt, im Innenbereich des Anschlussarmes nach Kleinheubach einen Pendlerparkplatz einzurichten. Auch sei zu prüfen, ob die Rampe von der Mainbrücke zu geplanten Bahnunterführung z.B. durch einen trompetenartigen Ausbau im unteren Bereich ertüchtigt werden könne und ob die bestehende

Wegeverbindung am ehemaligen Gleisanschluss Josera ausgebaut werden könne. Zudem wurde der Vorhabensträger gebeten, eine Querungshilfe in Höhe der Einmündung der Kr MIL 4 in die St 2310 anzulegen.

Zu den Forderungen des Marktes Kleinheubach hat der Vorhabensträger im Schreiben vom 22.02.2012 zutreffend festgestellt, dass ein Pendlerparkplatz im Bereich des umzubauenden Knotens derzeit nicht besteht. Er sicherte aber zu, mit der Gemeinde außerhalb des Planfeststellungsverfahrens eine geeignete Lösung zu finden. Entsprechendes gilt für die Querungshilfe. Auch diese besteht derzeit nicht und ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zwingend erforderlich.

In seiner Sitzung vom 10.01.2012 hat der Gemeinderat von Rüdenua gefordert, im Bereich der alten MIL 4/B 469 zumindest für landwirtschaftliche Fahrzeuge, Fahrräder und Mofas eine Brücke mit Anbindung an das landwirtschaftliche Wegenetz zu schaffen, da es sonst im Frühjahr und in der Erntezeit zu erheblichen Verkehrsbehinderungen im Kreisel kommen würde. Die Gemeinde hat weiter ausgeführt, dass die Kreuzungssituation im Abfahrtsbereich Kleinheubach/Rüdenua denkbar ungünstig sei, da die bestehende Problematik an der jetzigen Kreuzung Seehecke-Mittelgewann nur an diese Stelle verlagert würde. Um diese Probleme zu vermeiden, solle statt der vorgesehenen Kreuzung ein kleiner Kreisel errichtet werden. Dieses Vorbringen bekräftigte die Gemeinde nochmals in ihrer Stellungnahme vom 25.02.2014 zur Planänderung. Eine Linksabbiegespur solle vorgesehen werden. Falls ein Kreisel nicht möglich sein sollte, solle eine Ampel eingerichtet werden. Des Weiteren sei vom Vorhabensträger ein Pendlerparkplatz zu planen und die alte MIL 4 solle - zumindest bis zur Abfahrt „Rüdenuaer Straße“ in der Breite angepasst und mit einem Mittelstreifen versehen werden.

Der Vorhabensträger hat zum Beschluss des Rüdenuaer Gemeinderats in seinem Schreiben vom 22.02.2012 überzeugend ausgeführt, dass im Zuge der geplanten Baumaßnahme die B 469 Richtung Amorbach durch die Anlage von Ein- und Ausfädelungstreifen verbreitert wird. Das Überführungsbauwerk der Kreisstraße muss deshalb abgebrochen werden. An Stelle des Ersatzes der bestehenden Brücke durch eine neue Brücke wird die Kreisstraße MIL 4 an die Anschlussstelle Kleinheubach angeschlossen. Dabei wird die verkehrliche Anbindung der Gemeinde Rüdenua als auch der Gewerbebetriebe an der Kleinheubacher Ortsstraße Am Hundsrück deutlich verbessert, da über die Anschlussstelle alle Fahrrichtungen direkt erreichbar sind. Der landwirtschaftliche Verkehr kann künftig über die Anschlussstelle Kleinheubach die B 469 Richtung Amorbach queren. Aufgrund der reduzierten Fahrgeschwindigkeit des allgemeinen Verkehrs im Kreisel und dessen zweistreifiger Befahrbarkeit besteht kein nachteiliger Einfluss auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Für den Radverkehr besteht die Möglichkeit, auf andere Wege auszuweichen, um von Rüdenua nach Miltenberg zu gelangen, wobei sich kleinere Umwegigkeiten ergeben werden. Eine neue Brücke zur Querung der Bundesstraße für das geringe Radverkehrsauf-

kommen zwischen Rüdenu und Miltenberg wird vom Vorhabensträger mit Recht als unwirtschaftlich und damit nicht vertretbar angesehen.

Weiter führt der Vorhabensträger zum Vorbringen der Gemeinde Rüdenu aus, dass die Verkehrsmengen am bestehenden Knoten St 2441/Mittelgewann bei weitem über denen am künftigen Knoten in der Abfahrtsrampe Kleinheubach/Rüdenu liegen. Es ist daher nicht zu erwarten, dass sich hier ähnlich defizitäre Verhältnisse einstellen würden.

Die im Schreiben vom 30.06.2014 nochmals geäußerte Einschätzung des Vorhabensträgers, dass die alternative Herstellung eines Kreisverkehrs oder die Aufstellung einer Lichtsignalanlage aus verkehrlicher Sicht nicht als erforderlich erachtet werden, ist nicht zu beanstanden. Die Anbindung der Kreisstraße nach Rüdenu als auch der Seehecke an den Mittelgewann erfolgt in ausreichender Form.

Ein Pendlerparkplatz besteht im Bereich des umzubauenden Knotens derzeit nicht. Hier gilt das oben zur Stellungnahme des Marktes Kleinheubach Gesagte. Der Vorhabensträger stellte überzeugend fest, dass der Umbau der B 469 Anschlussstelle Kleinheubach als auch die direkte Anbindung der Kreisstraße MIL 4 an diesem Knotenpunkt nicht eine Zunahme des Verkehrs auf der Kreisstraße nach Rüdenu bedingen wird, so dass der Ausbau der Kreisstraße nicht in dieses Planfeststellungsverfahren zu integrieren ist.

Die Einwendungen sind, soweit ihnen nicht ohnehin entsprochen worden ist oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben, zurückzuweisen.

#### 2.4.12.4

#### Stadt Miltenberg

Die Stadt Miltenberg hat mit Schreiben vom 11.01.2012 umfangreiche Einwendungen gegen die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme vorgetragen. Im Einzelnen wurde Folgendes vorgetragen:

Die Umstufung der bisherigen St 2309 vom Knoten „Möbel-Sand“ bis einschließlich der Alten Mainbrücke und der damit verbundene erhebliche Kostenaufwand für die Stadt sei unzulässig und zudem unbegründet. Die Stadt lehne die Übernahme der Straße daher ab. Auch habe die Stadt erhebliche Zweifel, ob die vorgesehene Umstufung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgen dürfe, da sich die gegenständliche Umbaumaßnahme nicht auf die Verkehrsbedeutung der umzustufenden Straße auswirke. Zudem lägen der Stadt aktuelle Belastungszahlen der neuen Umgehungsstraße aus dem Jahr 2010 vor, welche vielmehr eine Aufstufung der Umgehungsstraße zur Bundesstraße und die Beibehaltung der St 2309 bzw. St 2310 rechtfertigen würden. Sofern eine Umstufung wider Erwarten doch rechtlich zulässig sei, hat die Stadt darauf hingewiesen, dass in diesem Fall die abzustufenden Straßen und insbesondere die Alte Mainbrücke in technisch einwandfreiem Zustand übergeben werden müssten. Im Erörterungstermin am 17.03.2015 bekräftigte die Stadt Miltenberg nochmals ihre Ablehnung gegen die Umstufung.

Hinsichtlich des vorgesehenen Rückbaus der bisherigen Rüdener Straße hat die Stadt gefordert, die Strecke inklusive der Brücke beizubehalten und als ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldweg zu widmen. Der geplante Rückbau hätte unzumutbare Umwege für ortsansässige Firmen zur Folge, zudem bestünden größere Verkehrsgefährdungen durch landwirtschaftliche Fahrzeuge auf der Bundes- bzw. Staatsstraße. Auch führe der Rückbau zu einem Umweg für den Radverkehr von Rüdener nach Miltenberg, zudem würde die Strecke bedeutend unübersichtlicher. Aus diesem Grund sei diese Quermöglichkeit weiterhin beizubehalten.

Das vorgesehene Radwegekonzept wurde von der Stadt auch grundsätzlich in Frage gestellt, da sich die Situation für den nichtmotorisierten Individualverkehr durch den Umbau der Anschlussstelle deutlich verschlechtere, insbesondere durch Umwege und den Einbau von Barrieren. Auch seien die Ausführungen zum Thema „Verbesserung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr“ unter Kapitel 3.1.12 des Erläuterungsberichtes teilweise falsch. Im Ergebnis hat die Stadt angemahnt, dass ein gemeindeübergreifendes Radwegekonzept erforderlich sei und bei der Straßenplanung alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen berücksichtigt werden müssten.

Des Weiteren hat die Stadt die Befürchtung geäußert, dass der Hauptverkehrsstrom aus Richtung Aschaffenburg nicht automatisch über die Großheubacher Brücke auf die Umgehungsstraße bzw. alternativ die B 469 gerichtet werde, sondern aufgrund der vorliegenden Planung auch weiterhin ein erheblicher Teil der Verkehrsteilnehmer durch das Miltenberger Stadtgebiet fahren würden, um z.B. nach Freudenberg zu gelangen.

Abschließend hat die Stadt dem Markt Kleinheubach vorgeworfen, unter Missachtung landesplanerischer Vorgaben seit dem Jahr 2005 ein Einkaufszentrum auf einer Fläche von 25.000 m<sup>2</sup> geschaffen und damit die Verkehrsverhältnisse vor Ort verschlechtert zu haben. Insofern sei die vorliegende Straßenplanung eine Lösung dieser selbstverschuldeten Verkehrsproblematik, deren Lösung jedoch nicht Aufgabe der Allgemeinheit sein dürfe.

Die Einwendungen der Stadt Miltenberg sind in der Sache zurückzuweisen, sofern ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht auf andere Art und Weise erledigt haben. Dies ergibt sich aus Folgendem:

Der Vorhabensträger hat sich mit Schreiben vom 03.04.2012 zu dem Vorbringen der Stadt Miltenberg geäußert. Zum ersten Punkt der Stadt, der Umstufung, erklärt er zustimmungswürdig, dass die straßenrechtlichen Verfügungen auch die Staatsstraßen St 2310 und 2309 in Miltenberg und Großheubach erfassen, da durch die vorliegende Maßnahme der „Schlussstein“ der Gesamtmaßnahmen der Neuordnung durch die OU Miltenberg gesetzt werde. Durch die plangegenständliche Maßnahme entfaltet die OU Miltenberg erst ihre volle verkehrliche Wirksamkeit, so dass die beiden Staatsstraßen ihre Bedeutung als Straßen für den

Durchgangsverkehr verlieren. Eine Aufstufung der neuen Umgehung Miltenberg zur Bundesfernstraße ist nicht veranlasst, da die Strecke nicht dem weiträumigen Verkehr i.S.d. § 1 Abs. 1 FStrG diene. Diese Begründung bekräftigte der Vorhabensträger auch im Erörterungstermin am 17.03.2015. Die abzustufenden Straßenabschnitte werden dem künftigen Baulastträger in einem ordnungsgemäßen Zustand übergeben.

Da im Zuge der Baumaßnahme die B 469 Richtung Amorbach verbreitert wird, muss das Überführungsbauwerk der Kreisstraße ohnehin abgebrochen werden. Die Kreisstraße MIL 4 wird an die Anschlussstelle Kleinheubach angeschlossen, wobei die verkehrliche Anbindung der Gemeinde Rüdenau als auch der Gewerbetriebe an der Kleinheubacher Ortsstraße Am Hundsrück deutlich verbessert wird, da über die Anschlussstelle alle Fahrrichtungen künftig direkt erreichbar sind. Für den Radverkehr besteht die Möglichkeit, auf andere Wege auszuweichen, um nach Miltenberg zu gelangen, wobei sich kleinere Umwegigkeiten ergeben. Für das geringe Radverkehrsaufkommen ist die Herstellung einer neuen Brücke aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht vertretbar. Der landwirtschaftliche Verkehr kann künftig über die Anschlussstelle Kleinheubach die B 469 Richtung Amorbach queren. Dem Radverkehr aus Richtung Laudenbach steht das Ortsstraßen- und nachgeordnete Wegenetz zur Verfügung, um nach Miltenberg zu gelangen.

Der Vorhabensträger stellt in seinem Schreiben weiter überzeugend fest, dass neben der Streckenlänge die wegweisende Beschilderung und auch die Streckenwiderstände (Linienführung, Straßenquerschnitt, Geschwindigkeitsbeschränkungen, innerörtliche Widerstände) starken Einfluss auf die Wahl der Fahrtroute für den Durchgangsverkehr nehmen. Er sieht zutreffend dadurch deutliche Vorteile für den Verkehrsfluss über die Ortsumfahrung Miltenberg.

Im Anhörungsverfahren nach der erfolgten Planänderung äußerte sich die Stadt Miltenberg mit Schreiben vom 05.03.2014 dahingehend, dass mit dem geplanten Wegfall der direkten Verbindung zwischen Miltenberg und Rüdenau für den Fuß- und Radwegeverkehr sowie für den landwirtschaftlichen Verkehr nach wie vor kein Einverständnis bestehe. Für die Radfahrer ergebe sich ein ca. 1 km langer Umweg mit komplizierter Wegführung. Die Stadt Miltenberg schlägt vor, im Bereich am Tierheim eine Überführung für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Radfahrer sowie Fußgänger zu schaffen oder - falls möglich - eine Unterführung.

Der Vorhabensträger führt in seinem Schreiben vom 02.06.2014 dazu zu Recht an, dass außer einem Gartenbaubetrieb keine weiteren landwirtschaftlichen Betriebe bekannt sind, die durch den Wegfall der direkten Verbindung zwischen Miltenberg und Rüdenau benachteiligt wären. Bezüglich des Radverkehrs hat eine Querschnittszählung an drei Tagen ergeben, dass im Zeitraum von 7.00 Uhr – 8.00 Uhr insgesamt zehn und im Zeitraum von 8.00 Uhr – 9.00 Uhr insgesamt zwei Radfahrer erfasst worden seien. Die Auffassung des Vorhabensträgers, dass im Hinblick auf den offensichtlich geringen Bedarf einer direkten Verbindung eine Unter- oder Überführung nicht zu rechtfertigen ist, ist nicht zu beanstanden. Eventuelle Umwegigkeiten für einzelne Verkehrsteilnehmer rechtfertigen nicht die

Errichtung bzw. Aufrechterhaltung der MIL 4 und eines Brückenbauwerks. Bezüglich der Variantenprüfung wird ergänzend auf Ziffer C 2.4.2.3 verwiesen.

Die Einwendungen sind, soweit ihnen nicht ohnehin entsprochen worden ist oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben, zurückzuweisen.

#### 2.4.12.5 Abwägung

Den Belangen der durch das Straßenbauvorhaben betroffenen Kommunen trägt die Planung soweit wie möglich Rechnung. Positiv ist insbesondere, dass die derzeit bestehenden ungenügenden Verkehrsverhältnisse beseitigt werden und ein Unfall-/ Gefahrenschwerpunkt beseitigt werden kann. Demgegenüber sind jedoch zulasten der Baumaßnahme zahlreiche Beeinträchtigungen der Kommunen durch das Vorhaben gegeben, die mit unterschiedlichem Gewicht in die Abwägung einzustellen sind. Insgesamt gesehen entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen kommunaler Belange kein solches Gewicht, dass sie die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen vermögen.

#### 2.4.13 Sonstige Belange

##### 2.4.13.1 Belange des Tourismus

Der Tourismusverband Franken e.V. hat mit Schreiben vom 30.11.2011 mitgeteilt, dass nach Rücksprache mit der zuständigen Tourist Information „Spessart-Mainland“ keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme bestehen. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass keine Beeinträchtigungen für den durch das Plangebiet führenden Main-Radweg entstehen dürften, insbesondere auch während der Bauzeit. Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 15.12.2011 zugesagt, die Wegweisung für die Radfahrer sowohl während der Bauzeit als auch nach der Fertigstellung der Maßnahme sicherzustellen. Insofern wurde den Belangen des Tourismus Rechnung getragen. Nach der Planänderung vom 30.04.2013 wurden vom Tourismusverband Franken e.V. keine Einwände erhoben.

##### 2.4.13.2 Belange der Eisenbahn

Den Belangen und Forderungen des Eisenbahnbundesamtes wird durch die Auflage A 3.10 vollumfänglich Rechnung getragen.

In ihrem Schreiben vom 09.01.2012 teilte die DB Services Immobilien GmbH mit, dass die Westfrankenbahn den Streckenabschnitt 5220 Aschaffenburg Hbf - Miltenberg betrieblich und infrastrukturell nutzt. Dem Planfeststellungsverfahren werde seitens der Westfrankenbahn nur zugestimmt, wenn die im Verfahren genannte Eisenbahnüberführung in Bahn-km 34,505 vom Vorhabensträger mit geplant und ausgeführt werde. Zur weiteren Planung und Ausführung sei der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung zwischen dem Vorhabensträger, dem

Markt Kleinheubach und der DB Netz AG, vertreten durch die Westfrankenbahn, zwingend erforderlich.

Beim Neubau der Eisenbahnüberführung in Bahn-km 34,505 seien die Richtlinien der DB einzuhalten und die Detailplanungen mit der Westfrankenbahn abzustimmen. Die im Zusammenhang mit den Anlagen der Westfrankenbahn erforderlichen Arbeiten würden zur Aufstellung einer Kreuzungsvereinbarung ermittelt und seien kostenmäßig zu berücksichtigen. Das Planen, Errichten und Betreiben der baulichen Anlagen habe nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften und technischen Bedingungen zu erfolgen. Insbesondere seien Übernahmen von Baulasten nach EKrG oder andere Verpflichtungen wegen des Bauvorhabens und zu Lasten der Bahngrundstücke auszuschließen. Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, die aus der Vorbereitung und Ausführung der Bauarbeiten in Bezug auf das Bahngrundstück abgeleitet werden könnten, hafte der Bauherr. Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen in der Nähe der Bahn sei darauf zu achten, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer und eine Verwechslung mit Signalbegriffen der Bahn ausgeschlossen blieben.

Auf die Forderungen der Bahn ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu erwidern, dass die Kreuzungsbeteiligten eine Duldungspflicht in Bezug auf die geplante Maßnahme zur Änderung der Kreuzung trifft, § 4 Abs. 2 EKrG. Diese Duldungspflicht ändert auch nichts an der grundsätzlichen Baulast, so dass die Bahn für ihren Verkehrsweg auch bau- und unterhaltungspflichtig bleibt. Eine Planung und Ausführung der kompletten Kreuzungsmaßnahme durch den Vorhabensträger ist im EKrG nicht vorgesehen. Die Einzelheiten sind jedoch in einer Kreuzungsvereinbarung nach § 5 EKrG zu regeln. Der Vorhabensträger stimmte dem Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung deshalb auch in seinem Schreiben vom 24.01.2012 zu. Sollte eine solche Vereinbarung wider Erwarten nicht zustande kommen, wäre ein Kreuzungsrechtsverfahren nach § 6 EKrG durchzuführen.

In seiner Stellungnahme vom 06.03.2014 nach der Tektur vom 30.04.2013 hat die Deutsche Bahn AG nochmals die Anwendung des EKrG angesprochen. Außerdem befinden sich im Planungsbereich Fernmeldekabel und Telekommunikationsanlagen der Deutschen Bahn AG (DB AG). Bei Kreuzungen seien die Fernmeldekabel grundsätzlich zu unterkreuzen. Aufträge für Maßnahmen an F-Kabeln und TK-Anlagen der DB AG seien grundsätzlich bei der DB Kommunikationstechnik zu beauftragen. Der gewöhnliche Betrieb dieser Kabelanlagen dürfe keinesfalls behindert oder beeinträchtigt werden. Eine örtliche Kabeleinweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH sei vor Baubeginn zwingend durchzuführen. Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel“ seien strikt einzuhalten. Falls unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auftreten würden, sei die DB Kommunikationstechnik GmbH umgehend zu informieren.

Der Vorhabensträger sagte in seinem Schreiben vom 02.06.2014 zu, dass er die Bauleitung rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten die Bauleitung um Abstimmung mit der DB AG bitten werde, damit während der Bauzeit die Sicherheit und der Betrieb der jeweiligen Anlagen gewährleistet werden kann.

Den Belangen der Eisenbahn wurde mit der Planung und den Zusagen des Vorhabensträgers sowie den Auflagen unter A 3.8.4 bis A 3.8.7 in vollem Umfang Rechnung getragen.

#### 2.4.13.3 Belange der Bundeswehr

Die Bundeswehr machte darauf aufmerksam, dass die B 469 und die St 2310 Bestandteil des Militär-Straßen-Grund-Netzes sind, und forderte deshalb die Einhaltung der RABS sichert. Den Belangen der Bundeswehr wird durch die Auflage unter A 3.4 Rechnung getragen.

#### 2.4.13.4 Weitere Belange

Weitere Träger öffentlicher Belange haben sich nicht geäußert oder haben mitgeteilt, dass Einwendungen nicht veranlasst bzw. ihre Belange nicht beeinträchtigt oder von ihnen wahrzunehmende Aufgaben überhaupt nicht berührt sind. Insbesondere das Landratsamt Miltenberg hat aus den Bereichen Wasserrecht, Bodenschutz, Immissionsschutz, Straßenverkehr, Bauplanungs- und Bauordnungsrecht sowie Naturschutz explizit keine Einwände gegen die Maßnahme erhoben. Der Umstand, dass diese sonstigen öffentlichen Belange durch die Planung nicht beeinträchtigt werden, spricht für die Ausgewogenheit der Planung.

#### 2.5 Würdigung und Abwägung privater Belange

Das im Rechtsstaatsprinzip verwurzelte planerische Abwägungsgebot verlangt von der Planfeststellungsbehörde, neben den vom Vorhaben berührten öffentlichen auch die privaten Belange mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Herausragende Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) im Hinblick auf den Schutz der Gesundheit (z. B. vor Lärm oder Abgasen) sowie dem verfassungsrechtlich garantierten Schutz des Eigentums (Art. 14 GG) zu.

Im Planfeststellungsbeschluss können neben Auflagen zum Wohl der Allgemeinheit auch solche Schutzvorkehrungen und Schutzauflagen festgesetzt werden, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer, das heißt, zum Schutz privater Belange, erforderlich sind (vgl. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Sind solche Vorkehrungen oder die Festsetzung von Schutzauflagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (vgl. Art. 75 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).



Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, das heißt, eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 voraus (Surrogat-Prinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az. 4 A 39.95, NJW 1997, 142).

2.5.1 Private Belange von allgemeiner Bedeutung

2.5.1.1 Entzug von privatem Eigentum

2.5.1.1.1 Flächenverlust bzw. -inanspruchnahme

Bei Realisierung der geplanten Maßnahme werden einige Grundstücke verschiedener privater Eigentümer dauernd oder vorübergehend beansprucht. Im Einzelnen wird hierzu auf den Grunderwerbsplan (Unterlage 14.1.1 T1) und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2 T1) Bezug genommen.

Der Schutz des Eigentums ist mit diesen direkt auf den Entzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und deshalb als privater Belang in die zu treffende Abwägung im Planfeststellungsverfahren einzustellen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Privateigentum in diesem Zusammenhang vor Eingriffen überhaupt geschützt wäre. Vielmehr ist auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG der Abwägung unterworfen. Das heißt, die Belange der Eigentümer können bei der Abwägung gegebenenfalls zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Es ist nicht zu verkennen, dass die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen sowie gegebenenfalls von Pachtflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung aufgrund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des Bauvorhabens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum bzw. die Bewirtschaftung von Pachtflächen zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen. Dies gilt sowohl für die Inanspruchnahme der Flächen für die Entwässerungsanlagen als auch für die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen. Denn auch für Letztere besitzt der Vorhabensträger aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich ein Enteignungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, Az. 4 A 35.97, RdL 1999, 20; vgl. schon unter C 2.6.4.2.5.6).

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG i.V.m. Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Belang der Grundstücksinanspruchnahme im Rahmen der Abwägung sehr schwer wiegt, jedoch nicht dazu führt, dass diesem Belang angesichts der überwiegenden Vorteile der Planung Vorrang eingeräumt wird.

#### 2.5.1.1.2 Übernahme von Restflächen

Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass im Einzelfall unwirtschaftliche Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs. Eine Anordnung der Übernahme der verbleibenden Restfläche des Grundstücks durch den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss kommt daher auch im Hinblick auf die Folgewirkungen nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, Az. 4 C 9.89, UPR 1992, 346; BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, Az. 9 A 21.03, BayVBl. 2005, 120). Auch diese Entscheidung ist gemäß § 19 FStrG i.V.m. Art. 6 Abs. 3 BayEG dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

#### 2.5.1.1.3 Ersatzlandgestellung

Über die Frage der Ersatzlandgestellung für Flächenverluste hat die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich ebenfalls nicht zu entscheiden, da Art. 14 BayEG in-

soweit eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung enthält (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1980, Az. 4 C 34.79, NJW 1981, 241, und Urteil vom 05.11.1997, Az. 11 A 54.96, UPR 1998, 149). Wird durch den Flächenentzug die betriebliche Existenz eines Eigentümers weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, diesen hinsichtlich seiner Forderung nach Ersatzland auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanerischen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Allerdings ist diese enteignungsrechtliche Vorschrift so ausgestaltet, dass eine Enteignung selbst dann nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nrn. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

Bei möglichen Existenzgefährdungen hat die Frage von Ersatzland im Rahmen der Abwägung bei der Gewichtung des betreffenden privaten Belangs eine erhebliche Bedeutung. Aber auch hier ist zu beachten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust bedeutet, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und letztlich auch erst dort zu lösen ist. Das Bereitstellen von Ersatzland ist eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung auch unter dem Blickwinkel der Existenzgefährdung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und beschieden werden muss (BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154).

#### 2.5.1.2 Abwägung

Insgesamt sind die angesprochenen privaten Belange - vor allem aber der private Belang des Eigentumsschutzes, der durch die Flächeninanspruchnahme unmittelbar und erheblich beeinträchtigt wird - mit sehr hohem Gewicht auf Seiten der gegen das Vorhaben streitenden Belange in die Abwägung einzustellen, ohne jedoch angesichts der überwiegenden für das Vorhaben sprechenden Belange die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage zu stellen.

#### 2.5.2 Einzelne Einwendungen

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Einwendungen (und die gegebenenfalls dazu gestellten Anträge) derer, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden und über die keine Einigung erzielt worden ist. Die von Privatpersonen erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form - unter einer bestimmten Einwendungsnummer - abgehandelt. Den Einwendungsführern wird der Beschluss schriftlich zugestellt und Ihnen wird mitgeteilt, unter welchem Gliederungspunkt des Planfeststellungsbeschlusses ihre Einwendung abgehandelt ist. Hinsichtlich der Betroffenen, die keine (schriftlichen) Einwendungen erhoben haben, sondern sich nur im Erörterungstermin am

17.03.2015 zu Wort gemeldet haben, kann auf die Niederschrift Bezug genommen werden, zumal insoweit keine relevanten Aspekte angesprochen wurden, die Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind bzw. die nicht ohnehin in diesem Planfeststellungsbeschluss abgehandelt sind.

#### 2.5.2.1

#### Einwendung Nr. 1

Der Einwendungsführer besitzt mehrere Grundstücke im Umfeld der geplanten Maßnahme. Bei zwei Grundstücken kommt es durch den Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach zu vorübergehenden Grundinanspruchnahmen (Ifd. Nrn. 63.1 und 64.1 des Grunderwerbsverzeichnisses). Der Einwendungsführer hat mit Schreiben vom 03.12.2011 mitgeteilt, dass die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme, insbesondere eine Entfernung der Rüdenuer Brücke, aufgrund der daraus entstehenden Umwege zu unzumutbaren Kosten für seinen Betrieb führen würde. Zudem sei aus den Planunterlagen nicht erkennbar, wie seine Grundstücke nach Bau der Maßnahme erreichbar wären. Zudem hat der Einwendungsführer darauf hingewiesen, dass ihm bereits beim Bau der B 469 nach Amorbach zugesagt worden sei, Grundstücke im Rahmen einer Umlegung/Flurbereinigung zu tauschen.

Der Vorhabensträger hat sich zu den vorgebrachten Punkten in seinem Schreiben vom 15.12.2011 geäußert und plausibel dargelegt, dass aufgrund der Verbreiterung der B 469 Richtung Amorbach das Überführungsbauwerk der Kreisstraße abgebrochen werden muss. Durch die neue Anbindung der Kreisstraße direkt an die Anschlussstelle Kleinheubach kann die Kreisstraße zum Schutz der Trinkwasserversorgung nach RiStWag ausgebaut werden und zudem sowohl die Anbindung von Rüdenu als auch die Anbindung des Gewerbegebietes „Am Hundsrück“ deutlich verbessert werden. Diese Vorteile haben, wie der Vorhabensträger nachvollziehbar erläutert hat, dazu geführt, die plangegegenständliche Variante ohne Ersatz der Brücke zu wählen. Die Grundstücke westlich der B 469 sind vom Einwendungsführer auch nach Umbau der Anschlussstelle erreichbar, wenn auch mit einem Umweg von ca. 400 m. Die Erreichbarkeit der Grundstücke östlich der B 469 bleibt im Vergleich zur jetzigen Situation unverändert. Der Vorhabensträger hat zu Recht darauf hingewiesen, dass die durch die Umbaumaßnahme ergebenden Veränderungen ohne Anspruch auf Entschädigung hinzunehmen sind, da die Grundstücke weiterhin erreichbar sind und darüber hinaus kein rechtlicher Anspruch auf ein unverändertes Straßennetz besteht. Hinsichtlich der Forderungen aus dem ursprünglichen Verfahren zum Bau der B 469 hat der Vorhabensträger zutreffend angemerkt, dass diese nicht Teil des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens sind.

Mit Schreiben vom 28.12.2011 hat der Einwendungsführer auf die Erwiderung des Vorhabensträgers vom 15.12.2011 reagiert und dargelegt, dass er mit den Aussagen nicht zufrieden sei. So sei der angesprochene Umweg von ca. 400 m eine bewusste Irreführung und zudem falsch. Der Einwendungsführer hat daraufhin beantragt, dass ihm zur Wahrung seiner Rechte die Kosten für einen Rechts-

anwalt und Fachgutachter übernommen werden sollten. Zudem hat er die Überlassung eines detaillierten Lageplans gefordert, auf dem die künftigen Mehrwege korrekt dargestellt seien.

Der Vorhabensträger hat der letztgenannten Forderung des Einwendungsführers entsprochen und mit Schreiben vom 12.01.2012 einen Lageplan (Maßstab 1:2.500) übersandt, anhand dessen die Wegebeziehung vor und nach dem Umbau des Knotenpunktes nachgemessen werden können. Im Ergebnis hat der Vorhabensträger plausibel nachgewiesen, dass der derzeitige Weg vom Unternehmen des Einwendungsführers zu seinen Grundstücken westlich der B 469 eine Länge von ca. 1.330 m hat, während es durch den Umbau zu einer Gesamtlänge von 1.750 m bzw. 1.670 m kommen wird, sodass die Angaben vom 15.12.2011 durchaus nachvollziehbar sind.

Der Forderung nach Kostenübernahme für einen Rechtsanwalt bzw. für einen Fachgutachter kann nicht entsprochen werden, da es hierfür keine gesetzliche Grundlage gibt. Durch Einsichtnahme in die ausgelegten Unterlagen, durch Äußerungen oder Erhebung von Einwendungen und durch Teilnahme am Erörterungstermin oder Vertreterbestellung entstehende Aufwendungen können grundsätzlich nicht erstattet werden. Hierzu kann auch auf die geltende Rechtsprechung verwiesen werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 01.09.1989, Az. 4 B 17/89, NVwZ 1990, 59 und VGH BW, Beschluss vom 27.06.2006, Az. 11 S 2613/05, NJW 2006, 2937).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

#### 2.5.2.2 Einwendung Nr. 2

Der Einwender ist Inhaber eines Gewerbebetriebes und wandte sich gegen die Planung. Im Wesentlichen begründete er seine Einwendung mit der Befürchtung erheblicher wirtschaftlicher Nachteile bis hin zur Existenzgefährdung. Insbesondere erschwere die Planung die Erreichbarkeit des Betriebs und Expansionsmöglichkeiten werden genommen. Im Erörterungstermin wurden diese Bedenken noch vertieft.

Daraufhin nahm der Vorhabensträger eine Planänderung dahingehend vor, dass ein Teil der Straßenböschung durch eine Stützkonstruktion (Stützwand/Gabionenwand) ersetzt wird, so dass kein Grunderwerb an den Betriebsgrundstücken erforderlich ist. Damit wird die derzeitige Gewerbefläche als Grundlage für den Fortbestand des Betriebes erhalten.

Dies ist u.a. auch in einem Entwurf einer Vereinbarung zwischen dem Einwendungsführer und dem Vorhabensträger enthalten, der dem Einwendungsführer unterschriftsreif vorliegt. Wie der Vorhabensträger der Planfeststellungsbehörde in einem Schreiben vom 23.09.2015 mitgeteilt hat, ist vom Einverständnis des

Einwendungsführers auszugehen. Die Einwendungen haben sich somit einvernehmlich erledigt.

#### 2.5.2.3 Einwendung Nr. 3

Der Einwender ist Inhaber eines Gewerbebetriebes und hat umfangreiche Einwendungen geltend gemacht. Der Einwender und der Vorhabensträger haben zur Erledigung der Einwendungen eine Vereinbarung geschlossen. Die Vertreterin des Einwenders hat auf ausdrückliche Nachfrage der Planfeststellungsbehörde die vorgebrachten Einwendungen aufgrund der geschlossenen Vereinbarung für erledigt erklärt. Den Forderungen ist folglich Genüge getan und für die Planfeststellungsbehörde besteht keine Veranlassung mehr, über einzelne Punkte eine Entscheidung zu treffen.

#### 2.5.2.4 Einwendung Nr. 4

Die Einwendungsführer haben sich zur gegenständlichen Maßnahme geäußert und mehrere Wünsche bzw. Anregungen vorgetragen. Die Einwände richteten sich insbesondere gegen die Radwegführung, den geplanten Underfly sowie den zweispurigen Kreisel und den dreispurigen Ausbau der B 469 in Richtung Aschaffenburg.

Hinsichtlich der Radwegverbindung wurde allgemein beklagt, dass bei den Planungszielen eine Verbesserung der Durchgängigkeit und Erreichbarkeit für den Fahrradverkehr nicht ausreichend berücksichtigt werde. So seien die Verbindungen Großheubach - Breitendiel, Großheubach - Seehecke, Seehecke - Miltenberg/West, Mittelgewann - Miltenberg sowie Rüdenu - Miltenberg jeweils nur über unzumutbare Umwege möglich. Die gesamte Planung solle daher im Hinblick auf den Radverkehr noch mal überarbeitet werden und auch an das gemeindeübergreifende Radwegekonzept angepasst werden.

Bezüglich des geplanten Underflys haben die Einwendungsführer dargelegt, dass sich ihnen die vorliegende Verkehrsprognose nicht erschließe. Die der Planung zugrunde liegenden Verkehrszahlen würden bestritten. Ziel müsse es sein, die Ortsdurchfahrt von Miltenberg größtmöglich zu entlasten. Insofern müsste eine direkte Verbindung von Aschaffenburg auf die neue Umgehungsstraße geschaffen werden. Bei der gegenständlichen Planung würden hingegen nach wie vor viele Verkehrsteilnehmer die kürzere Strecke durch Miltenberg wählen.

Beim zweispurigen Kreisel und beim dreispurigen Ausbau der B 469 Richtung Aschaffenburg haben die Einwendungsführer Bedenken geäußert, dass hierdurch (zukünftig) ein weiterer Ausbau der B 469 zwischen Miltenberg und Trennfurt ermöglicht werden könne, welcher wiederum zusätzlichen Verkehr anziehen würde. Der Ausbau dürfe sich daher nur auf die Verbesserung der Verkehrsführung im Kreuzungsbereich beschränken.

Zu den vorgebrachten Argumenten der Einwendungsführer hat sich der Vorhabensträger zutreffend darauf hingewiesen, dass die gewünschte Variante R 1 im Variantenvergleich (s. Unterlage 1) untersucht wurde. Die Gesamtbreite würde deutlich in die Betriebsstruktur eines seitlich gelegenen Gewerbebetriebs eingreifen, die beiden Überführungsbauwerke der St 2441 wären baulich für die notwendigen Erweiterungen nicht geeignet und außerdem würden die Sicherheitsdefizite nur unzureichend beseitigt.

Die Prognoseverkehrsmenge ist zu recht hergeleitet aus den zur Verfügung stehenden Verkehrserhebungen der vergangenen Jahre. Aus der jährlichen Verkehrszunahme auf der B 469 Richtung Aschaffenburg ergibt sich eine Gesamtzunahme bis 2025 von 16%. Die Gesamtzunahme auf der B 469 Richtung Amorbach beträgt bis 2025 51%. Der Annahme, dass nach dem Umbau der Anschlussstelle weiterhin viele Verkehrsteilnehmer durch Miltenberg fahren anstatt die Ortsumfahrung Miltenberg zu nehmen, widerspricht der Vorhabensträger mit überzeugenden Ausführungen. Neben der Streckenlänge, die zwischen der Anschlussstelle Kleinheubach und der Anschlussstelle Miltenberg/Bürgstadt jeweils etwa 4 km beträgt, nehmen die wegweisende Beschilderung und die Streckenwiderstände (Linienführung, Straßenquerschnitt, Geschwindigkeitsbeschränkungen, innerörtliche Widerstände) starken Einfluss auf die Wahl der Fahrtroute, so dass deutliche Vorteile für den Verkehrsfluss über die Ortsumfahrung Miltenberg bestehen werden. Bezüglich des Variantenvergleichs und der Verkehrsprognose wird ergänzend auf Ziffer C 2.4.2.3 verwiesen.

Der Vorhabensträger führte weiter richtig aus, dass neben dem Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach, die einen wichtigen Verkehrsknoten in der Region darstelle, auch der dreistreifige Ausbau eines Teilstücks der B 469 Richtung Aschaffenburg als ergänzende Maßnahme durchgeführt wird, weil sie der Verflechtung der starken Verkehrsströme Amorbach-Aschaffenburg und Ortsumfahrung Miltenberg-Aschaffenburg dient und damit der leistungsfähigen und sicheren Verkehrsabwicklung der abfließenden Ströme. Da die beiden Maßnahmen somit in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen, werden sie in dem plangegenständlichen Verfahren zusammengefasst.

Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen.

#### 2.5.2.5

#### Einwendung Nr. 5

Die Einwendungsführer sind Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 4045 und 4046 der Gemarkung Kleinheubach. Mit Schreiben vom 28.12.2011 haben sie gemeinsam Einwendungen gegen den ihrer Meinung nach unverhältnismäßig hohen Flächenverbrauch der Maßnahme erhoben. Die Einwendungsführer haben gefordert, den Straßenradius der Abfahrt Richtung Seehecke, die Straßenbreite der neuen Straße nach Rüdenau (auf max. 6,00 m) sowie den Geh- und Radweg Richtung Rüdenau (auf max. 2,60 m) zu verringern. Zudem solle der vorhandene „Kriegsgraben“ unter die neue Straße Richtung Rüdenau bzw. den Geh- und Radweg verlegt werden. Die Erfüllung dieser Forderungen sei Voraussetzung für den Verkauf ihrer Grundstücke.

Der Vorhabensträger hat zu den Einwendungen mit Schreiben vom 12.01.2012 Stellung genommen. Es wurde zu Recht darauf hingewiesen, dass die Trassierungsparameter für die Straßenradien sowie für die Straßenbreite und die Breite der Rad- und Gehwege durch technische Regelwerke vorgegeben sind. Bezüglich des Straßenradius hat der Vorhabensträger erläutert, dass im vorliegenden Fall die Mindestparameter aufgrund von örtlichen Zwangspunkten bereits unterschritten werden. Jede weitere Verringerung hätte weiteren nachteiligen Einfluss auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Zudem würde die Straßen dann den verkehrlichen Anforderungen nicht mehr genügen. Gründe der Verkehrssicherheit sprechen - wie der Vorhabensträger weiter korrekt ausgeführt hat - auch gegen die geforderte Verringerung der Straßenbreite bzw. der Rad- und Gehwege.

Zur geforderten Verlegung des „Kriegsgrabens“ unter die Straßenfläche hat der Vorhabensträger nachvollziehbar erläutert, dass es sich hierbei um ein Gewässer 3. Ordnung handelt und die geforderte Verlegung im Widerspruch zu den Vorgaben aus § 6 Abs. 2 WHG steht. Dieser Forderung kann im Ergebnis daher ebenfalls nicht entsprochen werden.

Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

#### 2.5.2.6

#### Einwendung Nr. 6

Der Einwendungsführer ist Anlieger an der B 469 und hat bemängelt, dass das Planfeststellungsgebiet zu eng bemessen sei und zumindest das Gebiet bis einschließlich Odenwaldstraße in die Planung mit einbezogen werden müsse. Dies habe den Hintergrund, dass durch den Umbau eine höhere Verkehrsbelastung zu erwarten sei und auch die gefahrenen Geschwindigkeiten zunehmen würden, was insgesamt zu höheren Immissionsbelastungen führen werde. Daher seien die Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Odenwaldstraße bis zur Gutenbergstraße zu verlängern. Zudem komme es auf der Ostseite im Bereich der Steinmauer zu Schallreflexionen. Der Einwendungsführer bittet in seinem Schreiben um Errichtung des fehlenden Schallschutzes im Bereich Unterführung „Am Felsenkeller - Odenwaldstraße“.

Dem hat der Vorhabensträger richtiger Weise entgegnet, dass der Einwendungsführer als Anlieger der Ortsstraße „Am Felsenkeller“ in Kleinheubach von der geplanten Maßnahme hinsichtlich Grunderwerb nicht unmittelbar betroffen ist. Weiter legte der Vorhabensträger überzeugend dar, dass die Anschlussstelle Kleinheubach einen wichtigen Verkehrsknoten in der Region darstellt. Neben dem Umbau der Anschlussstelle ist auch der dreistreifige Ausbau eines Teilstücks der B 469 Richtung Aschaffenburg vorgesehen. Diese ergänzende Maßnahme dient der Verflechtung der starken Verkehrsströme Amorbach - Aschaffenburg und Ortsumfahrung Miltenberg - Aschaffenburg und damit der leistungsfähigen und



sicheren Verkehrsabwicklung der abfließenden Ströme. Beide Maßnahmen stehen folglich in unmittelbarem Zusammenhang und sind dementsprechend in einem Planfeststellungsverfahren zusammengefasst. Die Länge der Ausbaustrecke ist für die ihr zugeordnete Aufgabe der Verflechtung ausreichend, so dass es einer Ausdehnung der Planfeststellungsgrenze nicht bedarf. Der Vorhabensträger führt weiter aus, dass im Rahmen der vorgesehenen Maßnahme auch schalltechnische Untersuchungen durchgeführt wurden. Diese haben ergeben, dass es zu keiner wesentlichen Änderungen des Beurteilungspegels durch die Maßnahme kommen wird und Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind. Zu den Einzelheiten des Immissionsschutzrechts wird auch C 2.4.4 verwiesen.

Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

#### 2.5.2.7 Einwendung Nr. 7

Die beiden Einwendungsführer äußerten die Meinung, dass die vorliegende Planung, um den „Schlussstein“ der Ortsumgehung Miltenberg zu setzen, bis zur Mainbrücke Heubach hätte gehen müssen und nicht ab dem Kreisel lediglich 163 m auf der St 2441 Richtung Großheubach bis vor die Bahnüberführung. Auf den fehlenden ca. 220 m wäre dann auch die Variante R 1 zu realisieren gewesen. Die Einwendungsführer setzen sich für die Variante R 1 ein, da die Variante R 2 zum einen für den nichtmotorisierten Verkehr einen Umweg von 375 m vorsehe, der nach der Erfahrung nicht akzeptiert werden wird, und zum anderen eine viel zu steile und schmale Rampe im Anschluss an die Mainbrücke hinunter zur Ortseingangsstraße Kleinheubach beinhaltet.

Später stellten die Einwendungsführer fest, dass die in der Planänderung vom 30.04.2013 erfolgte Überarbeitung des Radwegekonzeptes besonders im Hinblick auf die neue Planfeststellungsgrenze des Tekturbereiches 1 im Nadelöhr der Verbindungsrampe im Bereich der Anschlussstelle St 2441 eine nicht hinnehmbare und inakzeptable Maßnahme zur Anbindung des überörtlichen Rad- und Fußgängerverkehrs an die Heubach-Brücke sei. Mit der Planänderung werde lediglich weiteres Geld für eine zusätzliche Unterführung verplant und die Planfeststellungsgrenze des Tekturbereiches 1 von der Heubach-Brücke aus weit weg verlegt. Dies sei ein Trick, um die steile Abfahrtsrampe mit über 6 % Gefälle nach der Heubach-Brücke aus der Planung herauszunehmen. Die Rampe sei von Kindern und Senioren nicht ohne Unfallgefahr nutzbar. Die Variante R 1 des straßenbegleitenden Rad- und Fußgängerverkehrs sollte u.a. wegen der Kostenersparnis, wegen des Wegfalls des enormen Unfallgefahrenpotentials an der steilen Abfahrtsrampe nach der Heubach-Brücke und zur Sicherstellung des überörtlichen Charakters des Umbaus nochmals geprüft werden.

Der Vorhabensträger erwiderte überzeugend bezüglich der bestehenden Abfahrtsrampe zwischen der Mainbrücke und der Alten Miltenberger Straße, dass für den Radverkehr derzeit am Ende der Mainbrücke die Möglichkeit besteht, entweder auf direktem Weg die stark frequentierte Staatsstraße zu befahren und

sich so einem hohen Verkehrssicherheitsrisiko auszusetzen oder der Radwegbeschilderung folgend die o.g. Rampe herunter zur Ortsstraße zu nehmen, um von dort aus über den Bahnübergang in Ortsmitte Kleinheubachs sein Ziel zu erreichen. Da durch den Umbau der Anschlussstelle die direkte Verbindung entfällt, ist vorgesehen, an der Bahnlinie eine Unterführung für den Fußgänger- und Radverkehr herzustellen. Diese neue Verbindung ist zwar weniger direkt, jedoch - wie der Vorhabensträger zu Recht feststellt - deutlich verkehrssicherer als das Befahren der Staatsstraße und außerdem erheblich kürzer als der Umweg über den Bahnübergang. Die Rampe ist Bestandteil des örtlichen, ausgewiesenen Radwegenetzes und wird durch die plangegenständliche Baumaßnahme weder baulich noch verkehrlich geändert, so dass im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nichts zu veranlassen ist. Bezüglich der Radwegeführung wird ergänzend auf Ziffer C 2.4.2.3 verwiesen.

Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

#### 2.5.2.8

#### Einwendung Nr. 8

Der Einwendungsführer erklärt im Wesentlichen, dass er vom Verkehrslärm von der B 469 im Bereich „Scheuerbusch“ stark betroffen sei. Er forderte eine Fortsetzung des dreispurigen Ausbaus der B 469 in Richtung Laudenschbach bis zu den Häusern am „Scheuerbusch“ und erhofft sich dadurch wohl die Errichtung von Lärmschutzeinrichtungen.

Der Vorhabensträger legte hierzu überzeugend dar, dass die Anschlussstelle Kleinheubach einen wichtigen Verkehrsknoten in der Region darstellt. Neben dem Umbau der Anschlussstelle ist auch der dreistreifige Ausbau eines Teilstücks der B 469 Richtung Aschaffenburg vorgesehen. Diese ergänzende Maßnahme dient der Verflechtung der starken Verkehrsströme Amorbach - Aschaffenburg und Ortsumfahrung Miltenberg - Aschaffenburg und damit der leistungsfähigen und sicheren Verkehrsabwicklung der abfließenden Ströme. Beide Maßnahmen stehen folglich in unmittelbarem Zusammenhang und sind dementsprechend in einem Planfeststellungsverfahren zusammengefasst. Die Länge der Ausbaustrecke ist für die ihr zugedachte Aufgabe der Verflechtung ausreichend, so dass es einer Ausdehnung der Planfeststellungsgrenze nicht bedarf. Der Vorhabensträger führt weiter aus, dass im Rahmen der vorgesehenen Maßnahme auch schalltechnische Untersuchungen durchgeführt wurden. Diese haben ergeben, dass es zu keiner wesentlichen Änderungen des Beurteilungspegels durch die Maßnahme kommen wird und Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind. Zu den Einzelheiten des Immissionsschutzrechts wird auch C 2.4.4 verwiesen.

Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen.

#### 2.5.2.9

#### Einwendung Nr. 9

Der Einwendungsführer setzte sich für den nichtmotorisierten Verkehr, insbesondere den Radverkehr, ein. Die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel in der Seehecke habe immer eine enorme Verkehrssteigerung zur Folge. Durch den Ausbau dürfe sich die Situation für den nicht motorisierten Verkehr nicht verschlechtern. Daher gelte es, den Radverkehrsanteil gerade im starken Freizeitradverkehr weiter voranzubringen, zum anderen aber auch die Bedingungen für den Alltagsradverkehr zu verbessern. Der Einwendungsführer forderte deshalb, die Errichtung von sicheren und leistungsfähigen Radverkehrsverbindungen in alle Richtungen und das Schließen aller Netzlücken mit Aufnahme in dieses Planfeststellungsverfahren. Da die Brücke zwischen Kleinheubach und Großheubach die einzige, alternativlose Verbindung zwischen den beiden Gemeinden sei, müsse die Integration eines sicheren Radverkehrs von Kleinheubach nach Großheubach und umgekehrt in das vorliegende Verfahren mit aufgenommen werden. Weiterhin fordert der Einwendungsführer, beim Umbau am Knotenpunkt St 2441 / Seehecke für den Fuß- und Radverkehr eine Unterführung vorzusehen, um unattraktive Umwege für den nicht motorisierten Verkehr zu vermeiden. Eine Unterführung sei zudem wichtig, um die richtungsbezogene Führung für den Radverkehr zu ermöglichen. Dies wäre ein wesentlicher Vorteil für alle Radfahrer und Fußgänger zum „Alten Friedhof“ oder auch auf dem Weg nach Miltenberg bzw. Kleinheubach.

Der Vorhabensträger stellte zutreffend fest, dass die planfestzustellende Maßnahme den Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach sowie die hierdurch bedingten Folge- und Ergänzungsmaßnahmen aus den im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) genannten Gründen beinhaltet. Sie ist Bestandteil des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen in Bayern und des Regionalplans der Region 1 Bayerischer Untermain. Der Vorhabensträger stellte weiterhin zutreffend fest, dass es nicht Aufgabe und Ziel der Maßnahme sei, das örtliche Radwegenetz generell zu verbessern. Die Straßenbaumaßnahme berühre die Belange des Fußgänger- und Radverkehrs in verschiedenen Punkten. Soweit der Vorhabensträger in die Radwegeführung eingreift, stellt er adäquaten Ersatz zur Verfügung. Trotz der mitunter für einzelne Fahrbeziehungen verbundenen Mehr- oder Umwegigkeit ist die Radwegeführung von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die Um- und Mehrwege bewegen sich in einem zumutbaren Umfang. Bezüglich der Radwegeführung wird ergänzend auf Ziffer C 2.4.2.3 verwiesen.

Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

#### 2.5.2.10

#### Einwendung Nr. 10

Der Einwendungsführer bemängelt, dass die Planung nur Stückwerk sei. Es werde nur ein kleiner Teil geplant, dabei sei der Neubau der Mainbrücke abzusehen. Der Einwendungsführer bemängelt hauptsächlich die Planungen für den Radver-

kehr. Es seien falsche Angaben zugrunde gelegt worden, da derzeit sehr wohl die rechtlich zulässige Möglichkeit für den Rad- und Fußgängerverkehr bestehe, von Großheubach nach Amorbach über die Einmündung „Mittelgewann“ hinaus auf der Staatsstraße St 2441 in die B 469 zu fahren. Bis zum ersten Brückenbauwerk sei dies sogar straßenverkehrsrechtlich erforderlich, da ansonsten der derzeitige Radweg Richtung Miltenberg entlang der St 2310 nicht angebunden werden könnte. Ein Bedarf sei vorhanden und es sei mit erhöhtem Verkehr zu rechnen, insbesondere da die Gemeinden Bürgstadt, Großheubach, Kleinheubach und Miltenberg in einem Pilotprojekt des Bundes den Alltagsverkehr fördern wollen. Ziele seien die Märkte im „Mittelgewann“, die Arbeitsplätze bei den Kleinheubacher Firmen, aber auch in Großheubach und selbst in Miltenberg-Nord. Hier sei insbesondere auch der Radverkehr aus Richtung Miltenberg-West, Breitendiel und Rüdenu zu berücksichtigen. Das Schicksal des derzeitigen Radweges ab Brücke B 469 Ende entlang der St 2310 nach Miltenberg-West sei überhaupt nicht beschrieben. So führe dieser Radweg Richtung Miltenberg-West direkt auf den Kreisverkehr bzw. ende in einer Sackgasse.

Der Einwendungsführer äußerte sich zu den Planungs-Varianten und stellte als Fazit fest, dass die Firma Josera, der dortige Friedhof und vor allem Miltenberg-West und somit umgekehrt die „Seehecke“ und Großheubach nur über den zu schmalen, mit engen Kurvenradien versehenen und unübersichtlichen Umweg unterhalb der St 2441 entlang der Bahn zu erreichen. Zudem stünde dies dann der Entwicklung der Bahnstrecke Miltenberg-Aschaffenburg im Wege bzw. verhindere einen zweigleisigen Ausbau. Der Radverkehr werde diese komplizierten, engen Umfahrungen mit entsprechenden Höhenunterschieden nur bedingt annehmen. Die Benachteiligung des Rad- und Fußgängerverkehrs bei der reinen Kfz-Planung sei unverhältnismäßig.

Außerdem führte der Einwendungsführer aus, dass keine Abstufung zu einer Staats- und Kreisstraße zulässig sei, sondern es müsse die Staatsstraße St 2441 und in Fortsetzung die St 2309 von der Verkehrsbelastung und Bedeutung für den überörtlichen Verkehr her gesehen, aufgestuft werden. Es könne nicht angehen, dass der Verkehr einer vorgesehenen vierstufigen Bundesstraße, auf der bis zu 20.000 Kfz am Tag rollen, auf eine Staatsstraße und Ortsstraße, eventuell Kreisstraße, verteilt werde. Sowohl die alte Mainbrücke in Miltenberg als auch die Mainstraße würden weiterhin vom überörtlichen Verkehr benutzt und seien somit keine Kommunalstraßen. Die Planung sei letztendlich nur eine Vergrößerung des jetzt schon vorhandenen Behelfskreisels. Der größere Kreisell bedeute sogar eine Rückwärtsbewegung bzw. weitere Fahrwege. Letztendlich würden die meisten Fahrzeuge die nahe Alternative, nämlich die Straße rechts des Mains durch Miltenberg wählen.

Zur mit der Planänderung vom 30.04.2013 veränderten Radwegeführung stellte der Einwendungsführer fest, dass sich durch die Planänderungen nur geringfügige Verbesserungen für den Radverkehr ergeben würden, so dass auch diese Planung weiterhin nicht akzeptiert werden könne.

Während ein Radfahrer derzeit von Großheubach direkt nach Breitendiel, Rüdenu und Kleinheubach fahren könne, solle er zukünftig viele Höhenmeter in

dunklen Unterführungen überwinden und vor allem auch mit engen 180°-Kurven zurechtkommen. Die zu überwindenden Höhenmeter wären mindestens 30 m, die von vielen Radfahrern nicht zu bewältigen wären bzw. nicht angenommen würden. Für die Verlängerung dürfe nicht nur die Zufahrt zur Kleinheubacher „Seehecke“, sondern auch der Umweg nach Breitendiel/Amorbach berücksichtigt werden. Der Weg für Radfahrer und Fußgänger würde um mehrere Hundert Meter verlängert und auch mit der neuen Planung noch unattraktiver. Zudem werde der Radfahrer über eine nun noch höher mit Pkw belasteten Ortsstraße „Mittelgewann“ beziehungsweise Richtung Rüdenu mit Auf- und Abfahrtsverkehr der B 469 belastet. Außerdem wäre zusätzlich die Ab- und Auffahrt im Bereich Alter Miltenberger Straße zu überqueren, was eine zusätzliche Gefährdung bedeute. Außerdem führte der Einwendungsführer aus, dass letztendlich nur eine Verbesserung des innerörtlichen Verkehrs in Kleinheubach zu erwarten sei. Die Planung sei zu kleinräumig ausgelegt. Sinnvoll wäre eine Planung nur durch Einbeziehung der Brücke über die Bahnstrecke und der Mainquerung bis an die Umgehung von Großheubach.

Der Vorhabensträger stellte überzeugend fest, dass für den Radverkehr derzeit am Ende der Mainbrücke die Möglichkeit bestehe, entweder auf direktem Weg die stark frequentierte Staatsstraße zu befahren oder der Radwegbeschilderung folgend die Rampe von der Mainbrücke herunter zur Alten Miltenberger Straße zu nehmen, um von dort aus über den Bahnübergang in der Ortsmitte Kleinheubachs sein Ziel zu erreichen. Infolge des Umbaus der Anschlussstelle entfällt die direkte Verbindung. Es ist daher vorgesehen, an der Bahnlinie eine Unterführung für den Fußgänger- und Radverkehr herzustellen. Diese neue Verbindung ist, je nach Ziel im Einkaufszentrum „Seehecke“, ca. 190 m kürzer bzw. 190 m länger als der direkte Weg entlang der Staatsstraße. Somit ergeben sich gegenüber dem Bestand im Mittel keine nennenswerten Umwege.

Die Rampe überwindet einen Höhenunterschied von 7,20 m auf ca. 120 m Länge, die neue Unterführung an der Bahnlinie einen Höhenunterschied von 3,80 m. Zudem ist die Unterführung mit einer Wegbreite von 3,00 m deutlich breiter als die vom Einwendungsführer angesprochene Unterführung in Großheubach (Wegbreite 2,00 m) und nördlich der Bahn durch die Bauweise mit Böschung deutlich offener und heller gestaltet. Zu Recht stellt der Vorhabensträger fest, dass eventuelle Absichten zum zweigleisigen Ausbau der Bahnlinie bei der geplanten Unterführung nicht zu berücksichtigen waren. Darüber hinaus sind die Radverkehrsführung über den Main und die Brückenabfahrtsrampe Bestand und Teil des örtlichen, ausgewiesenen Radwegenetzes und werden weder baulich noch verkehrlich geändert. Der Vorhabensträger erklärt seine Bereitschaft, außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens gemeinsam mit dem Markt Kleinheubach auf eine Verbesserung hinzuwirken. Soweit der Vorhabensträger in die Radwegeführung eingreift, stellt er adäquaten Ersatz zur Verfügung. Trotz der mitunter für einzelne Fahrbeziehungen verbundenen Mehr- oder Umwegigkeit ist die Radwegeführung von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die Um- und Mehrwege bewegen sich in einem zumutbaren Umfang. Bezüglich

der Variantenprüfung und der Radwegeführung wird ergänzend auf Ziffer C 2.4.2 verwiesen.

Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

#### 2.5.2.11 Einwendung Nr. 11

Die Einwendungsführer haben sich gegen das ihrer Meinung nach ungenügende Radwegekonzept des Vorhabensträgers gewandt. Die Planung werde den Belangen des Radverkehrs - ebenso wie den Belangen der Fußgänger und der landwirtschaftlichen Verkehrsmittel - nicht gerecht. Zudem sei bei der Planung nicht drauf geachtet worden, den Verkehr aus Richtung Aschaffenburg über die Großheubacher Brücke auf die Umgehungsstraße zu lenken, sodass auch künftig ein Großteil der nicht ortsansässigen Verkehrsteilnehmer durch das Miltenberger Stadtgebiet fahren werde. Aus diesem Grund haben die Einwendungsführer eine veränderte Verkehrsführung mit einer Abbiegespur nach Miltenberg vorgeschlagen. Abschließend wurde kritisiert, dass der Kreisel überdimensioniert und zu teuer sei.

Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 29.02.2012 zutreffend festgestellt, dass die vorliegende Maßnahme den Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach sowie die hierdurch bedingten Folge- und Ergänzungsmaßnahmen beinhaltet und dass es nicht Aufgabe und Ziel der Maßnahme sei, das örtliche Radwegnetz generell zu verbessern. Im Rahmen des Variantenvergleichs ist die von den Einwendungsführern angesprochene Linienführung aufgrund ihrer unzureichenden verkehrlichen Leistungsfähigkeit ausgeschieden. Der Knoten ist dem hohen Verkehrsaufkommen angemessen dimensioniert und die benötigte Fläche entspricht in etwa der des bestehenden Knotenpunktes.

Zur Planänderung vom 30.04.2013, die auch eine Änderung des Radwegekonzeptes beinhaltete, äußerten sich die Einwendungsführer nicht.

Soweit der Vorhabensträger in die Radwegeführung eingreift, stellt er adäquaten Ersatz zur Verfügung. Trotz der mitunter für einzelne Fahrbeziehungen verbundenen Mehr- oder Umwegigkeit ist die Radwegeführung von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die Um- und Mehrwege bewegen sich in einem zumutbaren Umfang. Bezüglich der Radwegeführung wird ergänzend auf Ziffer C 2.4.2.3 verwiesen. Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen.

#### 2.5.2.12 Einwendung Nr. 12

Mit Schreiben vom 17.12.2011 hat sich der Einwendungsführer zur gegenständlichen Maßnahme geäußert und seine Kritik vorgetragen. Da die vorgebrachten Punkte inhaltsgleich zu den Einwendungsführern zu Nr. 11 sind, kann an dieser

Stelle auf die Ausführungen unter C 2.5.2.11 verwiesen werden. Im Ergebnis waren die Einwendungen ebenfalls zurückzuweisen.

#### 2.5.2.13 Einwendung Nr. 13

Mit Schreiben vom 08.12.2011 hat sich der Eigentümer des Grundstückes Fl.-Nr. 4072/1 der Gemarkung Kleinheubach zur geplanten Baumaßnahme geäußert und darauf hingewiesen, dass die beiden Zufahrten zu seinem Betriebsgelände sowohl während der Bauphase, als auch nach dem Umbau uneingeschränkt nutzbar seien müssten. Auch müssten die notwendigen Anpassungsmaßnahmen für seine Firma kostenneutral sein. Hinsichtlich der Grundinanspruchnahme hat der Einwendungsführer angeboten, seinen Grund gegen adäquate Tauschflächen abzugeben.

Der Vorhabensträger hat ausgeführt, dass das Grundstück des Einwendungsführers dauerhaft durch Erwerb mit 380 m<sup>2</sup> und während der Bauzeit vorübergehend mit 250 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen wird. Zutreffend hat der Vorhabensträger festgestellt, dass ein Entschädigungsanspruch in Geld besteht, jedoch kein Anspruch auf eine Tauschfläche. Die Entschädigungsverhandlungen werden außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geführt. Der Vorhabensträger sichert zu, dass die Erschließung über die Zufahrten während der gesamten Bauzeit jederzeit und ggf. über eine Baustraße möglich ist und diese an die auszubauende Ortsstraße angebunden werden.

Im Ergebnis waren die Einwendungen somit zurückzuweisen.

#### 2.5.2.14 Einwendung Nr. 14

Mit Schreiben vom 08.01.2012 erhebt der Einwendungsführer umfassende Einwendungen. Sie betreffen die Verkehrszahlen, den Verzicht auf Planungen zur Verkehrslenkung, ein fehlendes Konzept für den nichtmotorisierten Verkehr und ÖPNV, zusätzlich zu prüfende Varianten und die Radverkehrsplanung.

U.a. auch wegen dieser und ähnlicher Einwendungen wurde die Planänderung vom 30.04.2013 vorgenommen. Die Führung des Radverkehrs im Knotenpunktbereich, insbesondere durch die Errichtung zweier Unterführungen, wurde optimiert. Der Radweg von der Mainbrücke Heubach zum Gewerbegebiet in Kleinheubach wird durch die Verbindungsrampe im Bereich der Anschlussstelle St 2441 und der Alten Miltenberger Straße geführt, um so eine direktere Führung des dortigen Radverkehrs zu erreichen. Die Radwegebeziehung zwischen Kleinheubach und Miltenberg wird verbessert, indem der Radweg im südlichen Bereich des Knotenpunktes die St 2310 unterfährt. Bezüglich der Variantenprüfung und der Radwegeführung wird ergänzend auf Ziffer C 2.4.2 verwiesen.

2.5.2.15 Einwendung Nr. 15

Der Einwendungsführer erhebt in seinem Schreiben vom 11.01.2012 dieselben Einwendungen wie sie in Einwendung Nr. 14 vorgebracht wurden. Deshalb wird auf die Ziffer 2.5.2.14 verwiesen. Bezüglich der Variantenprüfung und der Rade-  
wegeführung wird ergänzend auf Ziffer C 2.4.2 verwiesen.

2.5.2.16 Einwendung Nr. 16

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks mit der Fl.Nr. 4024/1 der Gemarkung Kleinheubach und hat in seinem Schreiben vom 10.03.2014 gefordert, dass die Umlegung der Ein- und Ausfahrt so erfolgen muss, dass auch Schwertransporte bis 42 m Länge gesichert auf die Bundesstraße gelangen können. Die Höhenquoten und seitlichen Gefälle seien dabei zu beachten.

In der Planung fehle ein öffentlich zugänglicher Parkplatz für Lkw und Schwertransporte. Man werde auf einen Tausch der Fläche mit einer Größe von ca. 785 m<sup>2</sup> gegen die Flächen mit einer Größe von ca. 2.482 m<sup>2</sup> entlang der B 469 bestehen. Diese Stelle sei die einzige Möglichkeit, ohne auf Grundflächen Dritter zurückzugreifen, einen zugänglichen Lkw-Parkplatz zwischen der Einfahrt zum Grundstück und der Auffahrt zum Kreisel anzulegen. Der Kriegsgraben müssen dann auch hier, wie auch im restlichen Bereich, unterirdisch verlegt werden.

Da das Grundstück aus versicherungstechnischen Gründen eingezäunt und das Tor nach Geschäftsschluss abgeschlossen sein muss, seien Speditionen, die außerhalb dieser Zeiten eintreffen, gezwungen, ihren Lkw außerhalb des Grundstückes zu parken. Durch den Wegfall der derzeit zugänglichen privaten Parkfläche werde nach dem Umbau keine frei zugängliche Lkw-Parkfläche mehr vorhanden sein. Aus verkehrsrechtlichen Gründen dürfen Schwertransporte erst gegen Abend auf den öffentlichen Straßen fahren, so dass die Schwertransporte bis zur genehmigten Abfahrtszeit vor dem Grundstück parken müssen.

Die Zu- und Abfahrten zum zweispurigen Kreisel müssten für Schwertransporte bis 42 m ausgelegt werden. Es würde die Existenz des Einwendungsführers bedrohen, wenn durch den Umbau der Anschlussstelle keine Schwertransporte mehr durchgeführt werden könnten. Es sei ebenfalls nicht mehr zumutbar, dass für jeden Schwertransport eine Polizeibegleitung nur für die Durchfahrt des Kreisels notwendig werde, so wie es derzeit beim provisorischen Kreisel der Fall sei. Die Durchführung von Schwertransporten müsse auch während der gesamten Bauzeit sichergestellt sein.

In seinem Schreiben vom 21.09.2015 bekräftigt der Einwendungsführer nochmals die Forderung nach einer Parkmöglichkeit für Lkw mit Anhänger, da diese sonst in der Nacht auf der Straße parken müssten.

Im Hinblick auf die Einwendung bzgl. der Zufahrt zum Grundstück wurde die Planung vom Vorhabensträger geändert. Der rechte Fahrbahnrand der Einmündungsbereiche Kreisstraße MIL 4 wurde neu aufgeweitet, so dass eine problemlose Zufahrt auch für Schwertransporte möglich ist.



Dazu äußerte sich der Einwendungsführer mit Schreiben vom 23.10.2015 dahingehend, dass die Änderung der Zufahrt zwar begrüßt werde, dass sie aber nicht ausreichend sei, um das Abstellen von Lkw-Zügen, insbesondere von mehreren überlangen Schwertransporten bis 42 m Länge, im erforderlichen Umfang zu gewährleisten. Es werde angeregt, dass die dreieckige Rückbaufäche auf dem derzeitigen Straßengrundstück mit der Fl.Nr. 4039, südlich des Grundstücks des Einwendungsführers, im Tausch bzw. unter Verrechnung mit den vom Einwendungsführer entlang der B 469 abzugebenden Flächen zur Errichtung eines privaten Parkplatzes für Lkw-Züge bzw. Schwerlasttransporte außerhalb des eigentlichen Grundstückes des Einwendungsführers zur Verfügung gestellt werde. Außerdem hat sich der Einwendungsführer in seinem Schreiben gegen die Führung des Kriegsgrabens auf der nordwestlichen Seite der Straße „Am Hundsrück“ gewandt. Es werde angeregt, dass der Kriegsgraben ausschließlich auf der südöstlichen Seite verbleibe, so dass auf die beiden Durchlässe auf der Seite der Straße, an der das Grundstück des Einwendungsführers liegt, verzichtet werden könne.

Der Vorhabensträger erläuterte hierzu zutreffend, dass der Einwendungsführer von der geplanten Straßenbaumaßnahme durch Grunderwerb am Grundstück Fl.-Nr. 4024/1 Gemarkung Kleinheubach in seinem Eigentum betroffen ist. Die benötigten Flächen sind als Grünfläche gestaltet und befinden sich randlich zum Grundstück wesentlich entlang der B 469 innerhalb der Anbauverbotszone. Folglich sind von der Maßnahme keine Bereiche berührt, die direkt oder indirekt für betriebliche Abläufe unabdingbar sind, auch keine Abstellplätze für Lkw-Züge oder Schwertransporte. Die Forderung nach Ersatz derartiger Abstellflächen wird zurückgewiesen.

Den Kriegsgraben künftig wie vom Einwender gefordert zu führen, hieße, zum Wohle und Vorteil des Einwenders stärker in das Privateigentum Dritter einzugreifen, obwohl geeignete Flächen (Fl.-Nr. 4040, Gemarkung Kleinheubach, Nutzungsart Wasserfläche) auch nach dem Straßenausbau noch zur Verfügung stünden. Dies wäre allenfalls dann eine denkbare Option, wenn der Privateigentümer sich hiermit freiwillig einverstanden erkläre und die vorgeschlagene Verlegung zumindest kostenneutral und aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht nachteilig zu bewerten wäre. Der Vorhabensträger teilte mit, dass diesbezüglich mit dem Eigentümer geführte Verhandlungsgespräche nicht zielführend waren. Im Übrigen gehen die Herstellungskosten für die notwendigen Änderungen und Ergänzungen an Zufahrt, Zaun und Toranlage zu Lasten des Vorhabensträgers der Straßenbaumaßnahme.

Zur Führung des Kriegsgrabens wird zudem auf die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft und die entsprechende Abwägung verwiesen (s. Ziffer 2.5.7 dieses Beschlusses). Die Verlegung des Kriegsgrabens begründet sich u.a. mit Forderungen der Wasserwirtschaft.

Zum Parkplatz für Schwerlasttransporte hat sich der Vorhabensträger im Erörterungstermin am 17.03.2015 überzeugend geäußert. Derzeit wird eine Fläche, die im Eigentum eines privaten Dritten steht, als Lkw-Parkplatz genutzt. Da der Dritte diese Fläche nicht mehr zur Verfügung stellen kann, weil sie überplant wird, entfällt diese Abstellmöglichkeit. Da es sich jedoch um eine private Fläche handelt, besteht immer die Möglichkeit, dass sie nicht mehr zur Verfügung gestellt werden kann. Im Bestand gibt es keinen öffentlichen Parkplatz für Lkw. Eine rechtliche Verpflichtung, einen Parkplatz für Lkw-Züge bzw. Schwerlasttransporte zu schaffen, besteht für den Vorhabensträger somit nicht.

Im Ergebnis waren die Einwendungen somit zurückzuweisen.

#### 2.5.2.17

#### Einwendung Nr. 17

In ihrem Schreiben vom 04.02.2014 sprechen die Einwendungsführer das neue Verkehrskonzept am Knotenpunkt Kleinheubach an. Sie beantragen einen Fuß- und Radweg von Rüdenu nach Miltenberg entlang der Staatsstraße St 2310, da für Radfahrer die Fahrt von Rüdenu nach Miltenberg teilweise lebensgefährlich sei und auch keine direkte Verbindung zu Fuß auf dieser Strecke zur Verfügung stehe. Zunehmend werde diese Strecke auch von Pendlern und Schülern genutzt.

Der Vorhabensträger erwiderte überzeugend, dass die plangegenständliche Maßnahme den Umbau des Knotenpunktes B 469 Anschlussstelle Kleinheubach beinhaltet, wobei neben der Beseitigung bestehender Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsdefizite am Knoten auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr ein Planungsziel der Maßnahme ist. Dies bezieht sich auf den umzubauenden Knotenpunktbereich. Der Vorhabensträger stellt weiterhin zutreffend fest, dass die Beseitigung weiterer etwaiger Defizite auf den anschließenden Streckenabschnitten nicht Bestandteil der Maßnahme ist. Bei der allgemeinen Straßenverkehrszählung im Jahr 2010 sind an der Kreisstraße MIL 4 werktäglich 1.616 Kfz/Tag sowie 46 Fahrräder/Tag erfasst worden. Entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ist bei Verkehrsbelastungen in dieser Größenordnung der Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Belastungsbereich I) durchaus zulässig. An der deutlich stärker belasteten Staatsstraße St 2310 in Richtung Miltenberg besteht bereits ein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Im Bereich der Anschlussstelle Kleinheubach sind hier ergänzende Maßnahmen für den Radverkehr vorgesehen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Planung des Vorhabensträgers nicht zu beanstanden, da sie auf die zu lösenden verkehrlichen Konflikte adäquat reagiert. Bezüglich der Radwegeführung wird ergänzend auf Ziffer C 2.4.2.3 verwiesen.

Im Ergebnis waren die Einwendungen somit zurückzuweisen.

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4024 der Gemarkung Kleinheubach und Inhaber eines Unternehmens mit ca. 100 Mitarbeitern. Er legte dar, dass die Führung der Trasse und des anliegenden Rad- und Fußgängerweges sein Unternehmen vor sehr große Probleme stelle, da die Trasse so nahe am erst vor zwei Jahren neu errichteten Showroom vorbeiführe, dass existenznotwendige Gespräche und Meetings mit den Kunden empfindlich gestört würden. Würde der Verlauf der Trasse bestehen bleiben, wären umfangreiche Umbauten an einem neuen und modernen Gebäude vorzunehmen, um dessen Funktion beizubehalten. Dies sei im Hinblick auf die bestehenden Freiflächen und Möglichkeiten links der Straße (von Kleinheubach kommend) unverhältnismäßig. Außerdem würden für die geplanten Expansionspläne erhebliche Hindernisse bestehen. Es sei ein existenznotwendiger Neubau einer Lagerhalle und daran anschließend der Neubau von Verwaltungsgebäuden im vorderen Bereich des Grundstücks geplant. Die geplante Trasse würde diese Pläne und damit den Bestand des erfolgreichen Geschäfts gefährden. Deshalb werde gebeten, für die Trasse Grundstücke links der Straße in Anspruch zu nehmen.

Der Vorhabensträger führte hierzu aus, dass die Inanspruchnahme des Grundstückes der Firma den der Ortsstraße zugewandten Bereich in einer Tiefe von etwa drei bis vier Metern betrifft. In diesem Bereich befindet sich eine Grünfläche bzw. die Grundstückszufahrt. Der geplante Geh- und Radweg grenzt punktuell an die südliche Ecke des nahe der Ortsstraße gelegenen Verwaltungsgebäudes, in dem sich der eingerichtete Showroom befindet. Die bestehende Betriebsstruktur wird, zumindest was die in Anspruch zu nehmende Fläche betrifft, nicht nachteilig beeinflusst. Die Inanspruchnahme im vorderen Bereich des Grundstückes steht offenbar in Konflikt mit den Expansionsplänen der Firma, die nach eigener Aussage über eine Bauvoranfrage insoweit abgestimmt sind. Nach Rückfrage bei der Gemeinde besteht noch kein genehmigter Bauantrag. Ein Plan, der Art und Umfang der anvisierten Erweiterung erkennen lässt, lag dem Schreiben leider nicht bei. Derzeit befindet sich der Fahrbahnrand der Ortsstraße unmittelbar auf der Grenze zum Firmengrundstück. Im Hinblick auf den notwendigen Verkehrssicherheitsraum steht der Bereich zwischen Verwaltungsgebäude, Zufahrt und Ortsstraße für bauliche Erweiterungen ohnehin nur eingeschränkt zur Verfügung. Die Möglichkeit, von der Ortsstraße her durch die Fenster Einblick zu nehmen besteht bereits. Bei der Einrichtung des Showrooms bestand Gelegenheit, dies durch eine andere Ausrichtung der Fenster, durch Bepflanzung oder Einzäunung des Grundstückes zu unterbinden, was nicht geschehen ist. Die Alternative, auch innerhalb des Showrooms Veränderungen zum Blickschutz oder gegen akustische Störungen vorzunehmen, ist mit einfachen Mitteln erreichbar und bleibt der Firma auch mit dem geplanten Geh- und Radweg unbenommen. Eine Verschiebung der Trasse oder Verlegung des Geh- und Radweges auf die andere Straßenseite hätte eine größere Inanspruchnahme der gegenüber liegenden, landwirtschaftlich genutzten Grundstücke und damit eine Benachteiligung der dortigen Eigentümer zur Folge, die sich im laufenden Planfeststellungsverfahren be-

reits gegen die Inanspruchnahme ihrer Flächen gewandt haben. Auch kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht auf den geplanten Geh- und Radweg verzichtet werden. Ein Abgleich älterer und aktueller fotografischer Aufnahmen hat ergeben, dass das Verwaltungsgebäude - wohl im Zusammenhang mit der Einrichtung des Showrooms - zwischenzeitlich baulich durch einer Außenverkleidung erweitert wurde. Um dem neuen Gebäudeumgriff Rechnung zu tragen werden wir den Geh- und Radweg in diesem Teilbereich etwas verschmälern.

Die verbleibenden Nachteile bewegen sich nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde folglich in einem zumutbaren Bereich. Im Ergebnis waren die Einwendungen somit zurückzuweisen.

## 2.6 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum durch Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt, denn die beschriebenen positiven Auswirkungen der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme in ihrer Gesamtheit scheinen für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für den Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach in der geplanten Form sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung unter Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen. Diese können durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabensträger aufzuerlegen waren, und durch diverse Zusagen des Vorhabensträgers derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind. Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet.

Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der gegenständlichen Lösung als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

## 3. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 6 S. 2 FStrG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG eingreift. Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung nach BayStrWG folgen aus Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen. Auf

die Ausführungen in den Planunterlagen (vgl. Unterlage 7.2) sowie die Bestimmungen unter A 8 wird ergänzend verwiesen.

Die Erschließung des Baufeldes ist über das vorhandene Straßen- und Wegenetz gesichert. Dieses wird auch über den Gemeingebrauch hinaus genutzt (Sondernutzung). Die für die Sondernutzungen nach öffentlichem Recht erforderliche Sondernutzungserlaubnis (vgl. Art. 18 BayStrWG, § 8 FStrG) wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt (vgl. Zeitler, BayStrWG, Rd.Nr. 182 zu Art. 38 BayStrWG). Zum Schutze der Baulastträger wurden zudem Nebenbestimmungen unter A 9 festgelegt. Die Sondernutzung an öffentlichen Feld- und Waldwegen richtet sich allerdings ausschließlich nach bürgerlichem Recht (Art. 56 Abs. 1 i.V.m. Art. 53 Nr. 1 BayStrWG); ihre Regelung erfolgt daher außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen dem Vorhabensträger und dem zuständigen Straßenbaulastträger.

Auf die Ausführungen in den Planunterlagen wird ergänzend verwiesen.

#### 4. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Der Freistaat Bayern ist nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG von der Zahlung einer Gebühr befreit. Die Regelung bezüglich der Auslagen ergibt sich aus Art. 10 KG. Im Übrigen wird auf die VV zu Art. 61 Abs. 2 BayHO verwiesen.

## **D** **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats** nach seiner Zustellung (Bekanntgabe) **schriftlich** Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof  
Ludwigstraße 23, 80539 München

erhoben werden. **Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreites verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 FStrG i.V.m. § 87b Abs. 3 VwGO). Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden. Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten durch einen Prozessbevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Die Einzelheiten regelt § 67 Abs. 4 VwGO.

### Hinweis:

Die Erhebung der Klage in elektronischer Form (z.B. durch E-Mail) ist unzulässig.

## **E** **Hinweise zur Auslegung des Plans**

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Ausfertigung der festgestellten Planunterlagen in der Verwaltungsgemeinschaft Kleinheubach, im Markt Großheubach und in der Stadt Miltenberg zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter A 2 dieses Beschlusses genannten Planunterlagen auch beim Staatlichen Bauamt Würzburg und bei der Regierung von Unterfranken eingesehen werden. Im Übrigen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss, die Planunterlagen und die Bekanntmachung auf den Internetseiten der Regierung von Unterfranken ([www.regierung.unterfranken.bayern.de](http://www.regierung.unterfranken.bayern.de) → Planung + Bau) abzurufen.

Würzburg, den 22.12.2015  
Regierung von Unterfranken  
- Sachgebiet 32 -

Heuschmann  
Oberregierungsrat