Nr. 32-4354.3-1/13

REGIERUNG VON UNTERFRANKEN

Planfeststellungsbeschluss

für die Staatsstraße St 3308 –

Neubau der Ortsumgehung Karlstein

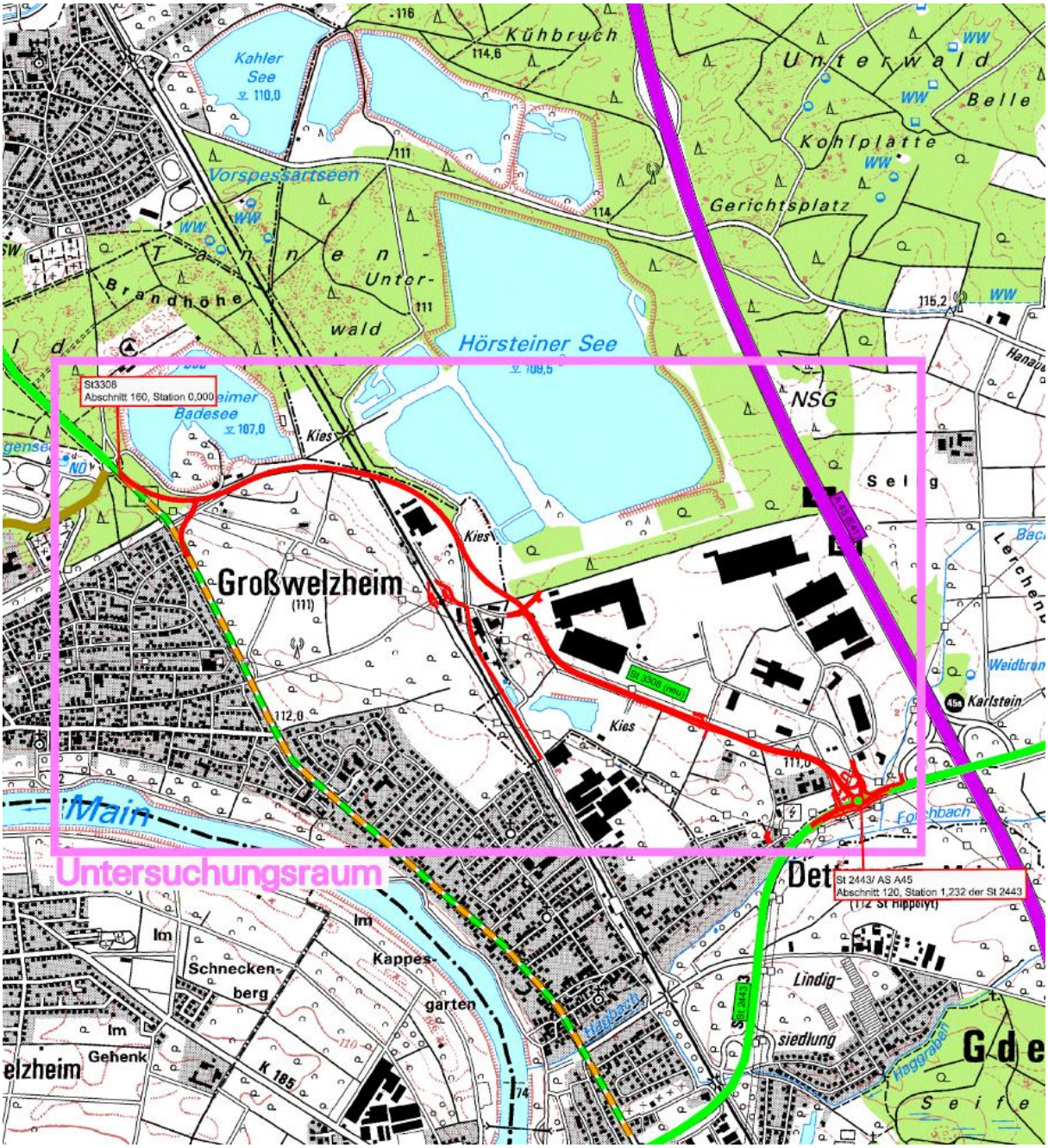
St 3308

Abschnitt 160, Station 0,000 (St 3308) bis

Abschnitt 120, Station 1,232 (St 2443)

Bau-km 0+000 – Bau-km 2+980

Würzburg, den 05.08.2016


Kühbruch
Kahler See
110,0
Unterwald
Belle
Kohlplatte
Gerichtsplatz
Vorspessartseen
Tannen-Unterwald
Brandhöhe
Hörsteiner See
109,5
St3308
Abschnitt 160, Station 0,000
Badesee
107,0
Kies
NSG
Selg
Großwelzheim
(111)
112,0
Karlstein
Main
Untersuchungsraum
St 2443/ AS A45
Abschnitt 120, Station 1,232 der St 2443
Im
Schnecken-
berg
Kappes-
garten
Lindig-
siedlung
Gehenk
K 185
Haggraben
Seife

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt 1
Übersichtskarte 2
Inhaltsverzeichnis 3
Abkürzungsverzeichnis 8

A

Tenor

1. Feststellung des Plans 13
2. Festgestellte Planunterlagen 14
3. Nebenbestimmungen 17
3.1 Zusagen 17
3.2 Unterrichtungspflichten 18
3.3 Immissionsschutz 18
3.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zur Erlaubnis) 19
3.5 Naturschutz und Landschaftspflege 19
3.6 Fischerei 21
3.7 Landwirtschaft und Wege 22
3.8 Denkmalpflege 22
3.9 Brand- und Katastrophenschutz 24
3.10 Träger von Versorgungsleitungen 24
3.11 Eigentumsrelevante Regelungen 27
4. Entscheidung über Einwendungen 28
5. Entscheidung über verfahrensrechtliche Anträge 28
6. Ausnahmen und Befreiungen 28
7. Erlaubnis für Gewässerbenutzung 28
8. Straßenrechtliche Verfügungen 32
9. Sondernutzungen 33
10. Kosten des Verfahrens 34

B

Sachverhalt

1. Antragstellung 35
2. Beschreibung des Vorhabens 35
3. Vorgängige Planungsstufen 36
4. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens 38

4.1 Auslegung 38
4.2 Beteiligung Träger öffentlicher Belange 39
4.3 Erörterungstermin 40
4.4 Planänderung 41

C

Entscheidungsgründe

1. Verfahrensrechtliche Beurteilung 42
1.1 Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken 42
1.2 Erforderlichkeit der Planfeststellung 42
1.3 Kein Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit und kein Raumordnungsverfahren 43
2. Materiell-rechtliche Würdigung 44
2.1 Rechtsgrundlage 44
2.2 Rechtswirkungen der Planfeststellung 45
2.3 Planungsermessen 46
2.4 Planrechtfertigung 47
2.4.1 Notwendigkeit der Maßnahme 48
2.4.2 Funktion im Straßennetz, Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung 49
2.4.3 Bestehende Situation, Ziele und Wirkungen 54
2.4.4 Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit 55
2.4.5 Projektalternativen zur Erreichung des Planziels 56
2.4.6 Zusammenfassung 57
2.5 Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze 58
2.6 Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange 58
2.6.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung 58
2.6.2 Planungsvarianten 61
2.6.2.1 Beschreibung der Varianten 62
2.6.2.2 Vergleich der Varianten 63
2.6.2.3 Variante unter Nutzung des Straßennetzes des Industriegebiets Alzenau-Süd 64
2.6.2.4 Nullvariante 65
2.6.2.5 Zusammenfassende Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes 66
2.6.3 Technische Gestaltung der Baumaßnahme 66
2.6.3.1 Ausbaustandard, Trassierung, Querschnitt 66
2.6.3.2 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz 70
2.6.4 Immissionsschutz 71
2.6.4.1 Trassierung (§ 50 BImSchG) 72
2.6.4.2 Lärmschutz 74

2.6.4.3 Immissionsschutzrechtliche Nebenbestimmungen 89
2.6.4.4 Schadstoffbelastung 91
2.6.4.5 Immissionsschutzrechtliche Abwägung 92
2.6.5 Naturschutz- und Landschaftspflege 92
2.6.5.1 Öffentlicher Belang und Rechtsgrundlagen 92
2.6.5.2 Verbote 94
2.6.5.3 Schutzgebiete, geschützte Flächen und allgemeiner Artenschutz 94
2.6.5.4 Besonderer Artenschutz 99
2.6.5.5 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) 112
2.6.5.6 Abwägung 125
2.6.6 Bodenschutz 125
2.6.7 Gewässerschutz/Wasserwirtschaft 128
2.6.7.1 Gewässerschutz 128
2.6.7.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse 131
2.6.7.3 Wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung in den Forchbach 136
2.6.7.4 Abwägung 137
2.6.8 Fischerei 137
2.6.9 Landwirtschaft als öffentlicher Belang 139
2.6.10 Forstwirtschaft 142
2.6.11 Denkmalpflege 145
2.6.12 Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht 148
2.6.13 Belange des Brand- und Katastrophenschutzes 149
2.6.14 Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen 149
2.6.15 Belange des Schienenverkehrs 153
2.6.16 Kommunale Belange 154
2.6.16.1 Stadt Alzenau 154
2.6.16.2 Landkreis Aschaffenburg 155
2.6.17 Staatliches Bauamt Aschaffenburg 156
2.6.18 Sonstige öffentliche Belange 156
2.7 Würdigung und Abwägung privater Belange 156
2.7.1 Private Belange von allgemeiner Bedeutung 157
2.7.1.1 Gesundheitsschutz, Immissionsschutz 157
2.7.1.2 Zugang zu Feldflur sowie Naherholungsflächen 159
2.7.1.3 Entzug von privatem Eigentum 160
2.7.1.4 Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen 164
2.7.1.5 Abwägung 169
2.7.2 Einzelne Einwendungen 169
2.7.2.1 Einwendung Nr. 1 170
2.7.2.2 Einwendung Nr. 2 173

2.7.2.3 Einwendung Nr. 3 173
2.7.2.4 Einwendung Nr. 4 175
2.7.2.5 Einwendung Nr. 5 176
2.7.2.6 Einwendung Nr. 6 177
2.7.2.7 Einwendung Nr. 7 180
2.7.2.8 Einwendung Nr. 8 187
2.7.2.9 Einwendung Nr. 9 188
2.7.2.10 Einwendung Nr. 10 191
2.7.2.11 Einwendung Nr. 11 192
2.7.2.12 Einwendung Nr. 12 194
2.7.2.13 Einwendung Nr. 13 194
2.7.2.14 Einwendung Nr. 14 195
2.7.2.15 Einwendung Nr. 15 196
2.7.2.16 Einwendung Nr. 16 197
2.7.2.17 Einwendung Nr. 17 198
2.7.2.18 Einwendung Nr. 18 201
2.7.2.19 Einwendung Nr. 19 204
2.7.2.20 Einwendung Nr. 20 208
2.7.2.21 Einwendung Nr. 21 209
2.7.2.22 Einwendung Nr. 22 209
2.7.2.23 Einwendung Nr. 23 211
2.7.2.24 Einwendung Nr. 24 217
2.7.2.25 Einwendung Nr. 25 218
2.7.2.26 Einwendung Nr. 26 219
2.7.2.27 Einwendung Nr. 27 222
2.7.2.28 Einwendung Nr. 28 226
2.7.2.29 Einwendung Nr. 29 227
2.7.2.30 Einwendung Nr. 30 230
2.7.2.31 Einwendung Nr. 31 231
2.7.2.32 Einwendung Nr. 32 232
2.7.2.33 Einwendung Nr. 33 233
2.7.2.34 Einwendung Nr. 34 242
2.7.2.35 Einwendung Nr. 35 243
2.7.2.36 Einwendung Nr. 36 244
2.7.2.37 Einwendung Nr. 37 245
2.7.2.38 Einwendung Nr. 38 246
2.7.2.39 Einwendung Nr. 39 249
2.7.2.40 Einwendung Nr. 40 251
2.7.2.41 Einwendung Nr. 41 251

2.7.2.42 Einwendung Nr. 42 251
2.7.2.43 Einwendung Nr. 43 252
2.7.2.44 Einwendung Nr. 44 254
2.7.2.45 Einwendung Nr. 45 260
2.7.2.46 Einwendung Nr. 46 270
2.7.2.47 Einwendung Nr. 47 273
2.7.2.48 Einwendung Nr. 48 273
2.8 Gesamtergebnis der Abwägung....277
3. Straßenrechtliche Entscheidungen 278
3.1 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen....278
3.2 Sondernutzungen 279
4. Kostenentscheidung 280

D

Rechtsbehelfsbelehrung 278

E

Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans 279

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
a.a.O.	am angegebenen Ort
ABl EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften
ABl EU	Amtsblatt der Europäischen Union
Abs.	Absatz
ABSP	Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern
AELF	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
ALE	Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken
AH-RAL-K-2	Aktuelle Hinweise zur Gestaltung planfreier Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete, Ergänzungen zu den RAL-K-2
AK	Autobahnkreuz
AllMBl	Allgemeines Ministerialblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV (BW bzw. jetzt: BS)
ASB	Absetzbecken
ATV-DVWK-A 117	Arbeitsblatt "Bemessung von Regenrückhalteräumen" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (jetzt: DWA-A 117)
ATV-DVWK-M 153	Merkblatt "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (jetzt: DWA-M 153)
a. U.	amtlicher Umdruck (bei gerichtlichen Entscheidungen)
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BauGB	Baugesetzbuch
BauR	baurecht (Zeitschrift)
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayJG	Bayerisches Jagdgesetz
BayLplG	Bayerisches Landesplanungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayNatSchG-E	Gesetzentwurf der Staatsregierung zum Bayerischen Naturschutzgesetz (LT-Drs. 16/5872)
BayStMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStMLF	Bayerisches Staatsministerium für Landwirtschaft und Forsten
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter (Zeitschrift)
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek.	Bekanntmachung
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutz-verordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BMV(BS)	Bundesministerium für Verkehr (Bau und Stadtentwicklung)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
dB(A)	Dezibel (Adjusted/Angepasst - Frequenzbewertung A nach DIN IEC 651, Ausgabe Dezember 1981)
DIN	Deutsche Industrie-Norm(en), Verbandszeichen des Deutschen Instituts für Normung e.V.
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz)
D_{StrO}	Korrekturfaktor für unterschiedliche Straßenoberflächen in dB(A)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
DWA-A 117	Arbeitsblatt "Bemessung von Regenrückhalteräumen" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (ehemals ATV-DVWK-A 117)
DWA-M 153	Merkblatt "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (ehemals: ATV-DVWK-M 153)

EKrG		Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)
1. EKrV		Verordnung über die Kosten und Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (1. Eisenbahnkreuzungsverordnung)
E/Z/B/K		Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Loseblatt-Kommentar
FFH		Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL		Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)
FiG		Fischereigesetz für Bayern
Fl.Nr.		Flurstücksnummer
FStrAbG		Fernstraßenausbaugesetz
FStrG		Bundesfernstraßengesetz
GemBek		Gemeinsame Bekanntmachung mehrerer Staatsministerien
GG		Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBl		Gemeinsames Ministerialblatt
GVBl		Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt
GVS		Gemeindeverbindungsstraße
HBS		Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
i.d.F.		in der Fassung
i.E.		im Ergebnis
IMS		Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern
i.S.v.		im Sinne von
i.Ü.		im Übrigen
i.V.m.		in Verbindung mit
KG		Bayerisches Kostengesetz
Kr.		Kreisstraße
LAGA		Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen – Technische Regeln - (Mitteilung 20)
LEP		Landesentwicklungsprogramm
LfU		Bayerisches Landesamt für Umwelt
lit.		litera
LT-Drs.		Landtagsdrucksache (Bayerischer Landtag)
LwG		Landwirtschaftsgesetz
MABl		Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS		Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, geänderte Fassung 2005
m. w. N.		mit weiteren Nachweisen
NJW		Neue Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
NN		Normalnull
Nr.		Nummer
NuR		Natur und Recht (Zeitschrift)
NVwZ		Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (Zeitschrift)
NVwZ-RR		NVwZ-Rechtsprechungs-Report (Zeitschrift)
OVG		Oberverwaltungsgericht

PlafeR		Planfeststellungsrichtlinien
PWC		Parkplatz mit WC-Gebäude
RAL		Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RAL-K-2		Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, Abschnitt 2: Planfreie Knotenpunkte
RAS-Ew		Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung, Ausgabe 2005
RAS-L		Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Linienführung
RAS-LG 4		Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftsgestaltung, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen
RAS-K-1		Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Plangleiche Knotenpunkte
RAS-K-2		Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Planfreie Knotenpunkte
RAS-Q 96		Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte, Stand 1996
RdL		Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
Rn.		Randnummer
RE		Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau
RIN		Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008
RiStWag		Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2002
RLS-90		Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RLW 1999		Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Stand: 1999
ROG		Raumordnungsgesetz
RQ		Regelquerschnitt
RRHB		Regenklär- und Regenrückhaltbecken (Regenrückhalte- und Absetzbecken)
RStO 01		Richtlinien zur Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001
S.		Satz/Siehe
SQ		Sonderquerschnitt
St		Staatsstraße
StMI		Bayerisches Staatsministerium des Innern
StMI-OBB		Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
StMLU		Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen
StraKR		Richtlinien über die Verhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesstraßen und anderen öffentlichen Straßen
StraWaKR		Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien
StVO		Straßenverkehrsordnung
TA Luft		Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TKG		Telekommunikationsgesetz
UPR		Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP		Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG		Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

UVP-RL		Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie), ABl. EG Nr. L 175 vom 05.07.1985, S. 40
UVP-ÄndRL		Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der UVP-Richtlinie, ABl. EG Nr. L 73 vom 14.03.1997, S. 5
UVPVwV		Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzesüber die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18.09.1995 (GMBl 1995, S. 671 ff.)
v.a.		vor allem
VAwS		Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Anlagenverordnung)
VDE		Verband Deutscher Elektrotechniker
VDI		Verein Deutscher Ingenieure
VGH		Verwaltungsgerichtshof
vgl.		vergleiche
VHRR		Vorläufige Hinweise zu den Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen
VLärmSchR 97		Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - (VkBl. 1997, S. 434 ff.)
VoGEV		Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie den Gebietsbegrenzungen und Erhaltungszielen (Vogelschutzverordnung)
V-RL		Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten(kodifizierte Fassung) (Vogelschutzrichtlinie)
VV		Verwaltungsvorschrift(en)
VwGO		Verwaltungsgerichtsordnung
WaStrG		Bundeswasserstraßengesetz
WHG		Wasserhaushaltsgesetz
ZTV LW 99/01		Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege, Ausgabe 1999/Fassung 2001
ZUR		Zeitschrift für Umweltrecht (Zeitschrift)

Nr. 32-4354.3-1/13

Vollzug des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes und des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes;

Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Ortsumgehung Karlstein (Staatsstraße 3308);

Abschnitt 160, Station 0,000 (St 3308) bis Abschnitt 120, Station 1,232 (St 2443), Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+980

Die Regierung von Unterfranken, Würzburg, erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A

Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der Ortsumgehung Karlstein (Staatsstraße 3308), Abschnitt 160, Station 0,000 (St 3308) bis Abschnitt 120, Station 1,232 (St 2443) wird mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarte	1 : 25.000
3	*Übersichtslageplan*	*1 : 2.500*
	wird ersetzt durch	
3 E	Übersichtslageplan	1 : 2.500
6	Straßenquerschnitte	
Blatt 1	Regelquerschnitt Bau-km 0+090	1 : 50
Blatt 2	Regelquerschnitt Bau-km 0+280	1 : 50
Blatt 3	Regelquerschnitt Bau-km 0+700	1 : 50
Blatt 4	Regelquerschnitt Bau-km 1+400	1 : 50
Blatt 5	Regelquerschnitt Bau-km 2+050	1 : 50
Blatt 6	Regelquerschnitt Bau-km 0+107 Herzberg	1 : 50
Blatt 7	Regelquerschnitt Bau-km 0+195 Herzberg	1 : 50
Blatt 8	Regelquerschnitt Bau-km 0+255 St 2443	1 : 50
Blatt 9	Regelquerschnitt Bau-km 0+050 Ortsstraße	1 : 50
Blatt 10	Regelquerschnitt Kreisverkehr	1 : 50
Blatt 11	Regelquerschnitt Bau-km 0+117 Hanauer Landstraße	1 : 50
7	Lagepläne und Bauwerksverzeichnis	
7.1	Lagepläne	
Blatt 1	*Lageplan 1 von Bau-km 0+020 bis Bau-km 0+600*	*1 : 1.000*
	wird ersetzt durch	
Blatt 1 E	Lageplan 1 von Bau-km 0+020 bis Bau-km 0+600	1 : 1.000
Blatt 2	*Lageplan 2 von Bau-km 0+400 bis Bau-km 1+400*	*1 : 1.000*
	wird ersetzt durch	
Blatt 2 E	Lageplan 2 von Bau-km 0+400 bis Bau-km 1+400	1 : 1.000
Blatt 3	*Lageplan 3 von Bau-km 1+400 bis Bau-km 2+200*	*1 : 1.000*
	wird ersetzt durch	
Blatt 3 E	Lageplan 3 von Bau-km 1+400 bis Bau-km 2+200	1 : 1.000
Blatt 4	*Lageplan 4 von Bau-km 2+200 bis Bau-km 2+990*	*1 : 1.000*
	wird ersetzt durch	
Blatt 4 E	Lageplan 4 von Bau-km 2+200 bis Bau-km 2+990	1 : 1.000
Blatt 5	Lageplan 5 Ausgleichsfläche Fl.-Nr. 2804	1 : 1.000
Blatt 6	*Lageplan 6 Ausgleichsfläche Fl.-Nr. 2087/2*	*1 : 1.000*

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab
	wird ersetzt durch	
Blatt 6 E	Lageplan 6 Ausgleichsfläche Fl.-Nr. 2087/2	1 : 1.000
Blatt 7 N	Lageplan 7	1 : 1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis	
7.3	Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen	1 : 10.000
8	Höhenpläne	
Blatt 1	Höhenplan 1 von Bau-km 0+020 bis Bau-km 0+700	1 : 1.000 / 100
Blatt 2	Höhenplan 2 von Bau-km 0+600 bis Bau-km 1+450	1 : 1.000 / 100
Blatt 3	Höhenplan 3 von Bau-km 1+400 bis Bau-km 2+250	1 : 1.000 / 100
Blatt 4	Höhenplan 4 von Bau-km 2+200 bis Bau-km 2+972	1 : 1.000 / 100
Blatt 5	Höhenplan 5 Anbindung Hanauer Landstraße	1 : 500 / 50
10	Ingenieurbauwerke	
Blatt 1	BW 1: Brücke St 3308 über Bahn bei Karlstein Bau-km 0+932.537/Bahn-km 30,160.7	1 : 100 / 1 : 50
Blatt 2	BW 2: Brücke Bahn über Geh- und Radweg in Karlstein Hörsteiner Weg Bahn-km 30,657	1 : 100
Blatt 3	BW 3: Brücke St 3308 über Geh- und Radweg in Hörstein Industriestraße Bau-km 2+385.140	1 : 100
Blatt 4	BW 4: Brücke St 3308 über Geh- und Radweg in Hörstein GE Alzenau Süd Bau-km 2+925.181	1 : 100 / 1 : 50
Blatt 5	BW 5: Brücke St 2443 über Geh- und Radweg in Hörstein GE Alzenau Süd Bau-km 0+119.285	1 : 100 / 1 : 50
11	Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen	
11.1	*Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen*	
	werden ersetzt durch	
11.1 E	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	
11.2	*Lageplan Schall*	*1 : 2.500*
	wird ersetzt durch	
11.2 E	Lageplan Schall	1 : 2.500
12	Unterlagen zum Naturschutzrecht	
12.1	*Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil –*	
	wird ersetzt durch	
12.1 E	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil –	
12.2	*Bestands- und Konfliktplan*	*1 : 5 000*
	wird ersetzt durch	
12.2 E	Bestands- und Konfliktplan	1 : 5 000

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab
12.3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	
Blatt 1	*Maßnahmenplan* *wird ersetzt durch*	*1 : 1.000*
Blatt 1 E	Maßnahmenplan	1 : 1.000
Blatt 2	*Maßnahmenplan* *wird ersetzt durch*	*1 : 1.000*
Blatt 2 E	Maßnahmenplan	1 : 1.000
Blatt 3	Maßnahmenplan	1 : 1.000
Blatt 4	Maßnahmenplan	1 : 1.000
Blatt 5	Maßnahmenplan	1 : 1.000
Blatt 6	Maßnahmenplan	1 : 1.000
Blatt 7	*Maßnahmenplan* *wird ersetzt durch*	*1 : 2.000*
Blatt 7 N	Maßnahmenplan	1 : 1.000
Blatt 8 N	Maßnahmenplan	1 : 2.000
12.4	*Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung werden ersetzt durch*	
12.4 E	Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung	
13	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
Blatt 1	Erläuterungsbericht	
Blatt 2	Übersichtslageplan Einzugsgebiete	1 : 2.500
Blatt 3	*Bewertungsverfahren und Berechnungen*	
14	Grunderwerb	
14.1	Lagepläne Grunderwerb	
Blatt 1	*Lageplan 1 zum Grunderwerb von Bau-km 0+020 bis Bau-km 0+600* *wird ersetzt durch*	*1 : 1.000*
Blatt 1 E	Lageplan 1 zum Grunderwerb von Bau-km 0+020 bis Bau-km 0+600	1 : 1.000
Blatt 2	Lageplan 2 zum Grunderwerb von Bau-km 0+400 bis Bau-km 1+400	1 : 1.000
Blatt 3	Lageplan 3 zum Grunderwerb von Bau-km 1+400 bis Bau-km 2+200	1 : 1.000
Blatt 4	Lageplan 4 zum Grunderwerb von Bau-km 2+200 bis Bau-km 2+990	1 : 1.000
Blatt 5	Lageplan 5 zum Grunderwerb, Ausgleichsfläche Fl.-Nr. 2804	1 : 1.000
Blatt 6	*Lageplan 6 zum Grunderwerb, Ausgleichsfläche Fl.-Nr. 2087/2* *wird ersetzt durch*	*1 : 1.000*
Blatt 6 E	Lageplan 6 zum Grunderwerb, Ausgleichsfläche Fl.-Nr. 2087/2	1 : 1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab
Blatt 7 N	Lageplan 7 zum Grunderwerb, Ausgleichsfläche Fl.-Nr. 9203/1	1 : 1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis	
15	Sonstige Unterlagen	
15.1 *15.1 E*	*Ergebnisse verkehrstechnischer Untersuchungen* *werden ersetzt durch* *Ergebnisse verkehrstechnischer Untersuchungen*	
15.2	Variantenuntersuchung	1 : 2.500
15.3 *Blatt 1* *Blatt 2*	Schalltechnischer Beitrag zum Variantenvergleich *Schalltechnischer Beitrag zum Variantenvergleich* *Lageplan Schall zum Variantenvergleich*	 *1 : 2.500*
15.4	*Dokumentation der CEF 1-Maßnahme:* *Herstellung eines Ersatzbrutplatzes für Uferschwalben*	
15.5	*Kreuzungsvereinbarung*	
15.6	Luftschadstoffuntersuchung	
16	Umweltverträglichkeitsprüfung	
16.1	*Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Variantenvergleich)*	
16.2 *16.2 E*	*UVS – Konfliktplan Variantenvergleich* *wird ersetzt durch* *UVS – Konfliktplan Variantenvergleich*	*1 : 5.000* *1 : 5.000*

Die *kursiv* gedruckten Unterlagen sind lediglich nachrichtlich enthalten.

3. Nebenbestimmungen

3.1 Zusagen

Regelungen bzw. Maßnahmen, über die im Laufe des Verfahrens eine Zusage von Seiten 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

3.2.1 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vorher, dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München (Abteilung B – Stabsstelle, Lineare Projekte), anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) festzulegen (vgl. auch A.3.8).

3.2.2 Der Regierung von Unterfranken, Peterplatz 9, 97070 Würzburg, sind rechtzeitig sowohl Beginn als auch Vollendung der Bauarbeiten anzuzeigen. Werden die Anlagen in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.

3.2.3 Das Technische Kundenmanagement von E.ON Bayern im Netzcenter Marktheidenfeld (Tel.-Nr.: 0941 – 2800 3311) ist zwei Wochen vor Baubeginn zwecks Unterweisung bzw. Begehung zu unterrichten.

3.2.4 Die Syna GmbH, RSDT-H-PS/KA Serviceteam Primärtechnik Karlstein, Zeche Gustav 8, 63791 Karlstein, ist frühestmöglich vom Beginn der Bauarbeiten zu unterrichten.

3.2.5 Der Beginn der Bau- bzw. Pflanzarbeiten ist der Westnetz GmbH (DRW-S-LK-TM, Florianstraße 15 - 21, 44139 Dortmund) mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen anzuzeigen.

3.3 Immissionsschutz

3.3.1 Für die Fahrbahndecke ist ein Belag zu verwenden, der den Ansatz eines Korrekturwertes von - 2,0 dB(A) für dauerhaft lärmmindernde Straßenoberflächen (D_{StrO}) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt. Der Vorhabensträger hat diese lärmmindernde Wirkung auf Dauer zu gewährleisten.

3.3.2 Während der Baumaßnahmen sind die Vorschriften der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 (Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01. September 1970) zu beachten.

3.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zur Erlaubnis)

3.4.1 Durch geeignete Vorkehrungen ist der Gefahr der flächenhaft erhöhten Stoffauswaschung mit der Folge von Eintrübungen von Gewässern in der Phase der Erdarbeiten bauseits soweit möglich entgegen zu wirken.

3.4.2 Die ordnungsgemäße Ableitung der Abwässer bestehender und von der Baumaßnahme betroffener Kanalisationsleitungen in Abschnitt Bau-km 1+419 bis 1+502 ist auch während der Bauzeit – ggf. mittels Provisorien – sicherzustellen.

3.4.3 Sollten mineralische oder Recycling-Baustoffe zum Einsatz kommen, müssen diese zertifiziert und entsprechend dem Einbauort geeignet sein.

3.4.4 Bei angetroffenen Auffüllungen können diese insbesondere nur dann wieder eingebaut werden, wenn sie unter Beachtung der Technischen LAGA-Richtlinie „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ geeignet sind. Die örtliche Hydrogeologie ist dabei zu berücksichtigen (geringer Grundwasserflurabstand, stark durchlässige Grundwasser-Deckschichten). Nicht einbaufähige Materialien, welche die Zuordnungswerte überschreiten, sind ordnungsgemäß zu entsorgen.

3.4.5 Die staatliche Grundwassermessstelle „Großwelzheim 129“ ist während der Bauphase zu sichern. Diese Sicherung ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abzustimmen.

3.4.6 Die dem Abwasserverband Untermain am 05.05.1997 (Az.: 41.3-641-1-11/96) mit Wirkung zum 01.01.1998 durch das Landratsamt Aschaffenburg erteilte gehobene Erlaubnis zur Einleitung gesammelter Abwässer in den Forchbach aus der Abwasserbeseitigung aus dem Industriegebiet Alzenau-Süd ist den durch die zusätzliche Einleitmenge von 29 l/s aus den Bauwerken 4 und 5 entstehenden neuen Verhältnissen in einem eigenen wasserrechtlichen Verfahren anzupassen bzw. fortzuschreiben.

3.5 Naturschutz und Landschaftspflege

3.5.1 Die festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sind baldmöglichst, spätestens jedoch ein Jahr nach Beendigung der Straßenbauarbeiten fertigzustellen. Die straßennahen Maßnahmen A 2, A 6 und A 7 sind

innerhall eines Jahres nach Ende der Inanspruchnahme anzulegen. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind entsprechend den Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplans vom Vorhabensträger zu unterhalten, solange die St 3308 im plangegenständlichen Bereich besteht.

3.5.2 Unverzüglich nach Erlass dieses Beschlusses ist der Regierung von Unterfranken ein Verzeichnis der landschaftspflegerischen Maßnahmen in für das Ökoflächenkataster aufbereitbarer Form zu übermitteln (§ 17 Abs. 6 BNatSchG, Art. 9 BayNatSchG). Auf den elektronischen Meldebogen (https://www.oefk.bayern.de/oeko/editMeldebogen.do?action=new) des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird hingewiesen.

3.5.3 Die Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist mittels einer ökologischen Bauüberwachung zu gewährleisten. Die entsprechend qualifizierte Person ist vor Baubeginn der unteren Naturschutzbehörde mit Name und Kontaktdaten zu nennen.

3.5.4 Die fachgerechte Durchführung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen ist nachzuweisen (ökologische Bauüberwachung).

3.5.5 Die Baufläche ist vor Baubeginn durch fachlich qualifizierte Personen hinsichtlich Zauneidechsen- und Schlingnattervorkommen abzusuchen. Eventuell vorhandene Tiere sind auf geeignete Fläche umzusiedeln.

3.5.6 Zum Schutz der Haselmaus sind bei der Rodung der Waldgebiete möglichst leichte Maschinen zu verwenden, um eine starke Bodenverdichtung zu vermeiden. Die Wurzelstockrodung darf nur im Zuge der Baufeldfreimachung von April bis Mai stattfinden. Dabei muss darauf geachtet werden, inwieweit sich die im Frühjahr erwachenden Haselmäuse in geeignete Habitate zurückziehen können. Falls hierzu größere Distanzen zurückgelegt werden müssen, muss ein kleiner Teil der Gehölze mit geeigneten Haselmauskästen stehenbleiben. Leere Höhlen sollten in der Vegetationsperiode (Juli) verschlossen werden. Alternativ kann auf diese Vermeidungsmethoden verzichtet werden, wenn eine Kartierung zuvor sicher ergeben hat, dass in dem Untersuchungsgebiet keine Haselmäuse vorkommen.

3.5.7 Vermeidungsmaßnahme V 1

3.5.7.1 Die Ausführung der Amphibienleitanlage für die Kreuzkröte etc. ist durch eine hierfür qualifizierte Person zu gewährleisten, sowohl hin-

sichtlich Ausführungsplanung als auch bei der Installation vor Ort (Baubegleitung).

3.5.7.2 Die Planung und Umsetzung der Amphibienleitanlage ist eng mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

3.5.8 Vermeidungsmaßnahme V 3

3.5.8.1 Die Fällung fledermausrelevanter Habitatbäume darf nur im Oktober erfolgen und muss von einer fachlich qualifizierten Person begleitet und kontrolliert werden (ökologische Baubegleitung).

3.5.8.2 Besetzte Baumabschnitte und Baumabschnitte, bei denen ein Besatz nicht sicher ausgeschlossen werden kann, sind ausreichend ober- und unterhalb des Quartiers abzusägen und mittels Greifwerkzeug vorsichtig herabzulassen und niederzulegen. Der Fledermausquartierabschnitt ist im räumlichen Umfeld so zu lagern, dass die Tiere das Quartier unbeschadet verlassen können.

3.5.9 Maßnahme CEF 1

3.5.9.1 Im Rahmen eines jährlichen Monitorings ist zu gewährleisten, dass die Funktionsfähigkeit der Ufersteilwand mit ihren Brutröhren für die Uferschwalbe optimal gegeben ist.

3.5.9.2 Die erforderlichen Maßnahmen wie Abgraben der Steilwand zur Sicherstellung parasitenfreier Brutmöglichkeiten oder eine Zaunversetzung sowie das Freistellen von Gehölzen sind mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

3.5.10 Gestaltungsmaßnahmen G 1 und G 2

Die Bepflanzung der Straßentrasse ist durch zusätzliche Gehölzstrukturen aufzulockern.

3.6 **Fischerei** (vgl. auch A.3.4)

3.6.1 Der Fischereirechtsinhaber bzw. Pächter des Fischereirechts im beanspruchten Gewässerabschnitt des Forchbachs ist gesondert mindestens 14

Tage vor Beginn der Bauarbeiten durch den Bauausführenden zu benachrichtigen.

3.6.2 Während der Schonzeit der Bachforelle (01.10. bis 28.02.) sind zum Schutz der Fließgewässer der Forellenregion und der darin lebenden Wasserorganismen keine Bauarbeiten oder Bauwassereinleitungen zulässig, die Einträge von Bodenmaterial, Feststoffen, wassergefährdenden Stoffen (z.B. Diesel, Öl, Schmierstoffe) und dergleichen ermöglichen und damit zu Gewässereintrübungen oder zu einer Verschlechterung der Wasserqualität im Vorfluter führen.

3.6.4 Im Falle eines Feuerwehreinsatzes oder einer Havarie (besondere Vorkommnisse) ist darauf zu achten, dass kein Löschwasser, Ölbindemittel oder andere wassergefährdende Stoffe über das Einleitungsbauwerk in den Forchbach gelangen. Sollte bei einem Unfall, einer Havarie oder anderen Vorkommnissen verunreinigtes Wasser in den Forchbach gelangen ist neben der Kreisverwaltungsbehörde oder der Polizei der Fischereiberechtigte sofort zu verständigen.

3.7 Landwirtschaft und Wege

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

3.8 Denkmalpflege

3.8.1 Alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass bei den Erdarbeiten auftretende Funde von Bodendenkmälern unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Schweinfurt) zu melden (Art. 8 Abs. 1 DSchG) und die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige untere

Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

3.8.2 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung 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.

3.8.3 Der Vorhabensträger 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.

3.8.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

3.8.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im vorgenannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

3.8.6 Innerhalb des Bodendenkmals D-6-5920-0076 sowie der Verdachtsfläche V-6-5920-0003 ist spätestens ein halbes Jahr vor Baubeginn mit archäologischen Sondagen und Untersuchungen zu beginnen, um rechtzeitig und

ohne Bauverzögerung die notwendigen Ausgrabungen durchführen zu können.

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 Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge mit mindestens 10 t Achslast, einer Breite von 2,5 m und einer Höhe von 3,5 m möglich sein.

3.9.2 Die Löschwasserversorgung muss sichergestellt sein. Falls Wasserleitungen und damit zusammenhängend auch Hydranten abgesperrt, abgebaut oder verlegt werden, sind dafür Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Die Kreisbrandinspektion des Landkreises Aschaffenburg und die alarmierende Stelle (Integrierte Leitstelle – ILS-Bayerischer Untermain) sind über solche Maßnahmen zu informieren und zu beteiligen.

3.9.3 Die Brand- und Unfallmeldung muss auch für die Bauzeit sichergestellt sein.

3.9.4 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 Aschaffenburg, die betroffenen Feuerwehren und die für die Feuerwehralarmierung zuständige Stelle (ILS) rechtzeitig zu informieren.

3.10 Träger von Versorgungsleitungen

3.10.1 Der Vorhabensträger hat sich zwei Wochen vor Beginn der Bauarbeiten mit dem Technischen Kundenmanagement der E.ON Bayern im Netzcenter Marktheidenfeld (Tel.-Nr.: 0941 – 2800 3311) zwecks Unterweisung bzw. Begehung in Verbindung zu setzen.

3.10.2 Der Vorhabensträger hat den Beginn der Bau- bzw. Pflanzarbeiten mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen der Westnetz GmbH anzuzeigen. Mit der Syna GmbH, Standort Karlstein, RSDT-H-PS/KA Serviceteam Primärtechnik Karlstein, ist ein Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren.

3.10.3 Vor Beginn der Erd- und Straßenbauarbeiten in der Nähe der Leitungstrassen der Syna GmbH sind von den beauftragten Firmen die nach dem neuesten Stand fortgeführten Bestandspläne bei der Planauskunft der Syna GmbH einzusehen.

3.10.4 Vor Baubeginn sind von der bauausführenden Firma aktuelle Planunterlagen bei der NRM Netzauskunft einzuholen und mindestens drei Tage vor Baubeginn ist mit der Fremdbaustellenkontrolle der NRM Kontakt aufzunehmen.

3.10.5 Im Schutzstreifen der 110-kV-Hochspannungsfreileitung Dettingen – Schönberg, Bl. 0275, der Westnetz GmbH dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von maximal

- 10 m zwischen den Masten 9 und 10, 12 bis 16, 18 und 19 sowie 21 und 22
- 5 m zwischen den Masten 16 und 17
- 4 m zwischen den Masten 10 und 11
- 3 m zwischen den Masten 19 bis 21

erreichen. Die Maste 20 und 21 müssen in einem Umkreis von 15,00 m Radius von sämtlichen Maßnahmen freigehalten werden.

3.10.6 Im Schutzstreifen der von der Westnetz GmbH betriebenen 110kV-Hochspannungsfreileitung Aschaffenburg – Dettingen, Bl. 0276, dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von maximal 4 m zwischen den Masten 56 und 57 sowie 51 und 53 erreichen.

3.10.7 Das von der Westnetz GmbH in der Stellungnahme vom 29.10.2014 jeweils unter den von ihr betriebenen 110kV-Hochspannungsfreileitungen Dettingen – Schönberg (Bl. 0275, Maste 9 bis 22) sowie Aschaffenburg – Dettingen (Bl. 0276, Maste 51 bis 53 bzw. 56 bis 57) angegebene Geländeniveau ist nicht zu überschreiten.

3.10.8 Die Leitungsschutzzone der von der Bayernwerk AG betriebenen 110-kV-Freileitung Aschaffenburg – Alzenau (Ltg. Nr. Ü21.0, Mast Nr. 49 bis 51, H1 – UW Hörstein) von 17 m im Mastbereich 50 – H1 sowie die Baubeschränkungszone von 15 m im Mastbereich 49 bis 50 und von 20 m im Mastbereich 50 bis 51 jeweils beidseits der Leitungsachse sind einzuhalten. Hinsichtlich eines ggf. an Mast 50 anzubringenden

Anfahrschutzes ist im Rahmen der Ausführungsplanung rechtzeitig Rücksprache mit der Bayernwerk AG zu halten. Im Planungsbereich der betriebenen 20-kV-Mittelspannungsfreileitungen ist ein Schutzzonenbereich von 10 m, bei 20-kV-Mittelspannungskabelleitungen ein Schutzzonenbereich von 1 m jeweils beidseits der Leitungsachse einzuhalten. Die Vorgaben der DIN EN 503141-1 sind zu beachten.

3.10.9 Die im Flurstück 4774 der Gemarkung Hörstein verlaufende Gas-Hochdruckleitung DN300 DP16 ist für deren Betrieb jederzeit frei zugänglich zu halten. Jegliche Überbauung oder Nutzung als Lagerfläche ist zu unterlassen.

3.10.10 Die sich im aufzulassenden Teil der bestehenden St 3308 befindliche Gasleitung HD8 PN16 ist in ihrem Bestand und Betrieb zu erhalten. Ein Schutzstreifen von 2,50 m beidseitig der Rohrachse ist frei von jeglicher Bebauung oder nachträglichen Anpflanzungen zu halten.

3.10.11 Die Regelungen der „Schutzanweisung Versorgungsanlagen für Baufachleute/Bauherren“ der Westnetz GmbH sind zu beachten. Zur Gewährleistung der Sicherheit der Stromversorgung und zum Ausschluss jeglicher Gefährdung auf der Baustelle im Bereich der Freileitung ist durchgängig ein ausreichender Abstand zu den Bauteilen der Freileitung einzuhalten. Der Vorhabensträger hat die von ihm Beauftragten sowie sonstige auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen entsprechend zu unterrichten

3.10.12 Die Merkblätter der Energieversorgung Alzenau sowie der Bayernwerk AG „Zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ mit den darin enthaltenen Hinweisen und Auflagen sind zu beachten.

3.10.13 Die Vorgaben des DVGW-Arbeitsblattes GW 125 „Baumpflanzungen im Bereich unterirdischer Versorgungsanlagen“ sowie die NRM-Norm „Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen, Armaturen, Mess- Signal- und Steuerkabel der Mainova“ sind zu beachten.

3.10.14 Bei Arbeiten im Bereich der Freileitungen sind die VDE-Bestimmungen 0105 und 0210 einzuhalten, die Merkblätter Nr. 55-4/88 und ZH 1/46 der BG-Bau sowie das Heft „Sicherheit stets griffbereit“, Abschnitt elektrische Freileitungen, „Einsatz von Hebzeugen“ der Tiefbaugenossenschaft zu beachten.

3.10.15 Das Sicherheits-Merkblatt für das Einrichten und den Betrieb von Baustellen in der Nähe von elektrischen Freileitungen der E.ON Netz GmbH bzw. der Bayernwerk AG ist zu beachten.

3.10.16 Leitungen und Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten. Krananlagen dürfen nur so errichtet werden, dass sie nicht in den Schutzzonenbereich der Freileitungen hineinragen. Im Schutzzonenbereich dürfen weder Erdaushub gelagert, noch sonstige Maßnahmen durchgeführt werden, die das bestehende Erdniveau unzulässig erhöhen. Sind derartige Geländeveränderungen unvermeidbar, ist die vorherige Zustimmung der jeweiligen Leitungsträger erforderlich.

3.10.17 Vor Bauausführung sind der Bayernwerk AG die angepassten Kreuzungshefte mit den angepassten numerischen Abstandsnachweisen vorzulegen.

3.11 Eigentumsrelevante Regelungen

3.11.1 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und im Zuge der Baumaßnahmen von ihren Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; gegebenenfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten. Unvermeidbare kurzzeitige Sperrungen sind rechtzeitig vorher bekanntzugeben.

3.11.2 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen 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. Entscheidung über Einwendungen

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

5. 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.

6. 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.

7. Erlaubnis für Gewässerbenutzung

7.1 Dem Vorhabensträger wird die gehobene, stets widerrufliche Erlaubnis nach §§ 10 Abs. 1, 15, 18 Abs. 1 WHG erteilt, gesammeltes Niederschlags- und Oberflächenwasser von den Straßenoberflächen der verfahrensgegenständlichen St 3308 den straßenbegleitenden Böschungen, Gräben und Mulden zuzuleiten und dort in das Grundwasser versickern zu lassen.

Daneben wird dem Vorhabensträger die beschränkte Erlaubnis gemäß Art. 15 BayWG i.V.m. Art. 70 Abs. 1 Nr. 3 BayWG erteilt, im Zuge der Baumaßnahmen Grundwasser zu entnehmen, zu Tage zu leiten bzw. zu fördern, abzuleiten und es durch Anlagen, die hierfür bestimmt oder geeignet sind, aufzustauen, abzusenken und umzuleiten.

Die erlaubten Gewässerbenutzungen dienen dem Zweck der Beseitigung des Niederschlagswassers von der Straßenoberfläche einschließlich Nebenflächen sowie der Sicherung der technischen Ausführung der Baumaßnahmen, die mit Eingriffen in das Grundwasser (sog. Bauwasserhaltung) verbunden sind.

7.2 Der Benutzung liegen die unter A.2 aufgeführten Planfeststellungsunterlagen, insbesondere die Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen (Unterlage 13.1) sowie der Übersichtslageplan zu den Einzugsgebieten der Entwässerungsanlagen (Unterlage 13.2) zugrunde, sofern in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist.

7.3 Die gehobene Erlaubnis ist bis 31.12.2036 befristet.

7.4 Nebenbestimmungen zur Erlaubnis

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes und des Bayerischen Wassergesetzes mit den dazu ergangenen Verordnungen gemäß den hiernach bestehenden Rechten, Verpflichtungen und Vorbehalten maßgebend.

Darüber hinaus gelten folgende Nebenbestimmungen:

7.4.1 Es darf ausschließlich das auf den in den Planunterlagen jeweils genannten Flächen anfallende Niederschlagswasser versickert werden.

7.4.2 Das zu versickernde Niederschlagswasser darf keine für das Grundwasser schädlichen Konzentrationen an Schadstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe und Ölschlieren aufweisen.

7.4.3 Der Grund und Boden, durch den versickert wird, darf nicht verunreinigt sein und muss eine ausreichende Durchlässigkeit, entsprechend den verwendeten Bemessungswerten, aufweisen. Sofern im Zuge der Aushubarbeiten Untergrundverunreinigungen bzw. undurchlässige Bodenschichten angetroffen werden, sind diese zu beseitigen und durch geeignetes Bodenmaterial zu ersetzen. Ein Nachweis über den vorgenommenen Bodenaustausch ist bei der Bauabnahme dem privaten Sachverständigen für Wasserwirtschaft vorzulegen.

7.4.4 Über den Rigolen muss das Auffüllmaterial auf der gesamten Länge in einem beidseitigen Überstand von 2 m den Zuordnungswerten Z0 nach LAGA entsprechen. Die Z0-Nachweise sind baubegleitend durch den

Bodengutachter abnehmen zu lassen und dem privaten Sachverständigen im Zuge der Bauabnahme vorzulegen.

7.4.5 Die für die Rigolen zur Verwendung kommenden Baustoffe müssen so beschaffen sein, dass durch sie keine nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser entstehen. Als Füllmaterial darf nur natürliches Gesteinsmaterial verwendet werden, von dem eine Eluierung von gewässerschädlichen Stoffen nicht zu besorgen ist. Der Vorhabensträger hat sich dies durch entsprechende Analysen seitens des Herstellers nachweisen zu lassen. Es ist darauf zu achten, dass es zu keinem unzulässigen Einbau von Fremdmaterialien (Bauschutt, Abfall) kommt.

7.4.6 Die Funktionsfähigkeit der Rigolen ist sicherzustellen. Im Bereich über den Rigolen bzw. in den Versickerungsmulden ist eine Bepflanzung mit Bäumen nicht zulässig. Es ist ein Mindestabstand des halben Kronendurchmessers zur Versickerungsanlage einzuhalten.

7.4.7 Da die Rigolen nach der Fertigstellung nicht mehr zugänglich bzw. einsehbar sind, ist rechtzeitig eine Teilabnahme von einem privaten Sachverständigen durchführen zu lassen.

7.4.8 Die Mächtigkeit der bewachsenen Oberbodenschicht in den Versickerungsmulden muss dauerhaft mindestens 30 cm betragen. Um eine ausreichende Reinigung zu gewährleisten, muss der Oberboden folgende Werte aufweisen: pH: 6-8, Humusgehalt: 1 % bis 3 % sowie Tongehalt: unter 10 %. Die Kennwerte des Oberbodens sind dem privaten Sachverständigen vorzulegen.

7.4.9 Die Sickermulden sind zum Schutz vor Verschlammung und Erosion unmittelbar nach der Herstellung mit einer Extensivrasensaatmischung einzusäen.

7.4.10 Im Bereich der Versickerungsflächen dürfen weder Pflanzenschutz- noch Schädlingsbekämpfungsmittel eingesetzt werden.

7.4.11 Bei Bedarf sind vorhandene Fremdstoffe und Ablagerungen aus den Mulden zu entfernen. Die Mulden sind durch jährliche Mahd gehölzfrei zu halten.

7.4.12 Auf den Flächen, die in die Versickerungsanlagen entwässern, dürfen keine Materialien, Geräte etc. gelagert bzw. abgestellt werden, von de-

nen durch Niederschlag Stoffe abgewaschen werden, die nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser haben können.

7.4.13 Der Straßenbaulastträger ist für den Betrieb, insbesondere für die Unterhaltung der Anlage verantwortlich. Der Betrieb, insbesondere die Arbeiten und Kontrollen, sind in einem Betriebstagebuch festzuhalten und auf Verlangen vorzulegen.

7.4.14 Wesentliche Änderungen der Größe der an die Entwässerungsanlagen angeschlossenen Flächen sind unverzüglich anzuzeigen. Werden Änderungen oder Erweiterungen an den Versickerungsanlagen vorgenommen, sind diese gesondert zu beantragen.

7.4.15 Beginn und Ende der Bauwasserhaltung sind dem Sachgebiet 82 (Wasser- und Bodenschutz) im Landratsamt Aschaffenburg mindestens eine Woche vorher bzw. eine Woche danach mitzuteilen.

7.4.16 Das zu Tage geförderte Grundwasser ist auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

7.4.17 Es darf nur unverschmutztes Wasser versickert bzw. in ein Gewässer eingeleitet werden. Bei Einleitung in ein Oberflächengewässer ist das geförderte Grundwasser über ausreichend dimensionierte Behälter bzw. Becken zu leiten, um eine Sedimentation von Feststoffen zu ermöglichen. Gegebenenfalls ist das Wasser zu filtern.

7.4.18 Die Einleitungsstellen in ein oberirdisches Gewässer sind konstruktiv so zu gestalten, dass keine Beeinträchtigungen des Gewässerbettes und der Ufer auftreten können.

7.4.19 Die Baugrubensicherung muss, sofern sie auf das Grundwasser einwirken kann, nach Beendigung der Baumaßnahme entfernt werden.

7.4.20 Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind alle Ableitungen und Entwässerungsvorrichtungen wieder außer Betrieb zu nehmen bzw. zu beseitigen.

7.4.21 Durch die Baumaßnahme dürfen die örtlichen Grundwasserverhältnisse nicht auf Dauer verändert werden; die ursprünglichen Grundwasserverhältnisse sind wieder herzustellen.

7.4.22 Eine Verfüllung der Baugrube darf nur mit gewässerunschädlichem Material erfolgen. Hierzu ist in der Regel der hier angefallene Bauaus-

hub zu verwenden. Bauschutt und Baustellenabfall bzw. Recyclingmaterial dürfen nicht verwendet werden.

7.4.23 Während der Bauwasserhaltung ist das einzuleitende Wasser bzw. deren Versickerung organoleptisch auf – z.B. durch den Baubetrieb bedingte – Verunreinigungen zu überwachen. Sobald eine Verunreinigung des Wassers festgestellt wird, ist unverzüglich die Einleitung in das Oberflächengewässer bzw. die Versickerung einzustellen und das Landratsamt Aschaffenburg sowie das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg zu verständigen. Der pH-Wert des zu versickernden bzw. in ein Oberflächengewässer einzuleitenden Wassers darf den Wert von 9,5 nicht übersteigen. Insbesondere ist der pH-Wert nach Betonarbeiten zu messen und durch Eintrag im Bautagebuch zu dokumentieren.

7.4.24 Eine Lagerung von wassergefährdenden Stoffen darf im Bereich der Bauwasserhaltung nicht erfolgen.

7.4.25 Materialien, aus denen wassergefährdende Stoffe ausgeschwemmt werden, dürfen nicht wieder eingebaut werden.

7.4.26 Alle Maßnahmen der Bauwasserhaltung sind im Bautagebuch zu dokumentieren, z.B. die Anzahl der laufenden Pumpen, wie lange gepumpt wird und welche Wassermengen versickert bzw. in ein Oberflächengewässer eingeleitet werden.

8. Straßenrechtliche Verfügungen

Hinsichtlich Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen wird verfügt – soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten –, dass

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen werden, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft werden, 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 werden, 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) sowie dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 7.3). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

9. 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 Baulastträgern 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.

Ungeachtet der Tatsache, dass es für die Sondernutzung an öffentlichen Feld- und Waldwegen einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung bedarf, werden die soeben genannten Maßnahmen zur rechtzeitigen Information, Beweissicherung und Wiederherstellung dem Vorhabensträger auch für diese Wege auferlegt, es sei denn, im Rahmen der bürgerlich-rechtlichen Gestattung der Sondernutzung wird abweichend hiervon ausdrücklich etwas anderes geregelt.

10. Kosten des Verfahrens

Die Gemeinde Karlstein am Main trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine Gebühren und Auslagen erhoben.

B

Sachverhalt

1. Antragstellung

Die Gemeinde Karlstein am Main, Am Oberborn 1, 63791 Karlstein am Main (Vorhabensträger), hat mit Schreiben vom 07.08.2014 die Planfeststellung gemäß Art. 36 ff. BayStrWG i.V.m. Art. 72 ff. BayVwVfG für den Neubau der Ortsumgehung Karlstein im Zuge der Staatsstraße St 3308 beantragt.

2. Beschreibung des Vorhabens

Die vorliegende Straßenplanung beinhaltet den Neubau der Ortsumgehung Karlstein im Zuge der Staatsstraße St 3308 mit den Anschlüssen an die Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östliche Auwanne“ sowie den Anschluss an die St 2443 im Bereich der Anschlussstelle Karlstein an die Bundesautobahn A 45 und eine Überführung der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg einschließlich der räumlich begrenzten Anpassung von Wegeverbindungen im unmittelbaren Umfeld der geplanten Umgehungsstraße. Die ca. 2,98 km lange Ortsumgehung beginnt am nördlichen Ortsrand von Großwelzheim am Kreisverkehr St 3308 / AB 17 und endet mit dem Anschluss an die St 2443 / AS A 45 durch den Kreisverkehrsplatz mit Bypässen bei Abschnitt 120, Station 1,232 der St 2443. Die Maßnahme liegt damit in der Gemeinde Karlstein am Main, Gemarkungen Dettingen und Großwelzheim sowie in der Stadt Alzenau, Gemarkung Hörstein.

Durch die geplante Ortsumgehung soll der Verkehr von den Unterzentren Kahl am Main und Karlstein am Main zum Oberzentrum Aschaffenburg auf die BAB A 45 geleitet werden. Die Zuordnung des Planungsabschnitts nach RAS-N erfolgt in die Straßenkategorie A III, was der Verkehrswegekategorie LS III nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) entspricht.

Mit der neuen Ortsumgehung wird gleichzeitig der im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße „Hörsteiner Weg“ bestehende Bahnübergang mit der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg beseitigt und durch eine Fuß- und Radwegunterführung

ersetzt. Zwei weitere Fuß- und Radwegunterführungen befinden sich am Kreisverkehrsplatz neue Ortsumgehung/St 2443 am Bauende.

Die bestehende Ortsdurchfahrt der St 3308 in Karlstein wird zur Gemeindeverbindungs- bzw. Ortsstraße abgestuft und im Osten sowie im Norden von Karlstein über die bestehenden Kreisverkehrsplätze an die St 3308 bzw. St 2443 angeschlossen.

Als Ausbauquerschnitt für die St 3308 ist gemäß RAL, Ausgabe 2012 (RAS-Q 96) in Verbindung mit dem nach DTV_{SV} (durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr) prognostizierten Wert von ca. 13.500 Kfz/24h ein RQ 10,5 mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 Metern vorgesehen.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Planfeststellungsunterlagen Bezug genommen.

3. Vorgängige Planungsstufen

Planerische Überlegungen zum Bau einer Ortsumgehung für Karlstein gibt es seit längerem. Bereits im April 2005 wurde eine Machbarkeitsstudie für die Ortsumgehung Karlstein erstellt. Die Abstufung der B 8 (Ortsdurchfahrt) zur Staatsstraße erfolgte erst Ende Juli 2013, weshalb die Maßnahme nicht im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern enthalten sein kann, der am 01.01.2011 in Kraft getreten ist. Die derzeitige hohe Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Karlstein von bis zu ca. 14.250 Kfz/24h macht das Vorhaben zum jetzigen Zeitpunkt notwendig.

Laut dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP vom 01.09.2013) soll das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden (Kapitel 4.2).

Nach dem Regionalplan für die Region Bayerischer Untermain (1) soll das Straßennetz grundsätzlich so verbessert werden, dass es der Beseitigung von Engstellen, Unfallschwerpunkten und Umweltbelästigungen insbesondere durch weitere Ortsumgehungen dient (Grundsatz B IX 3.1).

Die hinsichtlich der in der vorliegenden Planfeststellung enthaltenen Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG am 10.09.2008 geschlossene Kreuzungsvereinbarung wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Schreiben vom 23.09.2009 mit Auflagen genehmigt.

Mit Wirkung vom 13.02.2014 wurde zwischen dem Freistaat Bayern und der Gemeinde Karlstein am Main eine Sonderbaulastvereinbarung geschlossen, mit der die Straßenbaulast für die Planung und den Neubau der Ortsumgehung Karlstein gemäß Art. 44 BayStrWG von der Straßenbauverwaltung auf die Gemeinde übertragen wurde. Mit der Widmung als Staatsstraße liegt die Straßenbaulast im Übrigen allerdings – also insbesondere der Betrieb, die Unterhaltung sowie die Verkehrssicherungspflicht – bei der Straßenbauverwaltung. Ergänzt wurde diese Vereinbarung durch eine Zusatzvereinbarung vom 25.02.2015.

Mit Wirkung vom 24.07.2014 sowie vom 26.06.2015 wurden zwischen der Gemeinde Karlstein am Main als Vorhabensträger sowie der Stadt Alzenau, in deren Gemarkung Hörstein ein Teil der neuen Trasse verläuft, zwei Zweckvereinbarungen nach Art. 7 ff. KommZG geschlossen, in denen insbesondere die Kostenübernahme für den Bau der Ortsumgehung durch die Gemeinde Karlstein am Main auch auf Alzenauer Gemarkung und einzelne Erschließungsmodalitäten geregelt sowie Vereinbarungen zu den von der Stadt Alzenau im Rahmen des Anhörungsverfahrens aufgestellten Forderungen getroffen wurden. Der Gemeinderat von Karlstein hat den Vereinbarungen am 16.04.2014 bzw. 17.06.2015, der Stadtrat von Alzenau am 25.06.2014 bzw. 25.06.2015 zugestimmt. Außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens wurde bezüglich einer Leistungsfähigkeitsüberprüfung des Knotenpunktes St 2443/St 3308/Neue Hörsteiner Straße nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung bzw. der Kostenübernahme der sich daraus möglicherweise ergebenden Umbauarbeiten am genannten Knotenpunkt mit Wirkung vom 25.02.2015 eine Vereinbarung zwischen dem Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Aschaffenburg, und der Stadt Alzenau geschlossen.

Zwischen Bau-km 1+850 und 2+250 verläuft die geplante Trasse entlang eines Kiesabbaugebietes auf dem Grundstück mit der Flur-Nummer 4680 der Gemarkung Hörstein, Stadt Alzenau. Die Vorgaben des Anbauverbots nach Art. 23 Abs. 1 S.1 Nr. 1 BayStrWG infolge des Baus der geplanten Ortsumgehung wurden bereits bei der Genehmigung des Kiesabbaus sowie der anschließenden Rekultivierungsmaßnahmen berücksichtigt (vgl. zuletzt den Bescheid des Landratsamts Aschaffenburg vom 22.12.2014 (Az.: 82.1-641-4-16/79)). Die geplante Trasse tangiert daher weder den bestehenden Kiesabbau noch umgekehrt.

Im Rahmen der vorgezogenen Maßnahme CEF 1 wurde bereits in den Jahren 2010 und 2011 ein Alternativbrutplatz für Uferschwalben in der Kiesgrube Weiß geschaffen. Durch die geplante Ortsumgehung wäre die in der Kiesgrube Volz

nahe der geplanten Ortsumgehung brütende Uferschwalbenkolonie sonst einem erhöhten betriebsbedingten Kollisionsrisiko ausgesetzt und damit der artenschutzrechtliche Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt. Die genannte Maßnahme zur Erhaltung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang i.S.v. § 44 Abs. 5 S. 2 und 3 BNatSchG ist laut Monitoringbericht bereits funktionsfähig (vgl. Unterlage 1, Kapitel 7.1 sowie Unterlage 14.1).

4. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

4.1 Auslegung

Nach Beantragung der Planfeststellung durch den Vorhabensträger lagen die Planfeststellungsunterlagen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Gemeinde Karlstein am Main am Main, Am Oberborn 1, 63791 Karlstein am Main, und der Stadt Alzenau, Hanauer Straße 1, 63755 Alzenau während der Dienststunden zur allgemeinen Einsicht aus.

In der ortsüblichen Bekanntmachung wurde jeweils darauf hingewiesen, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist gegen den Plan Einwendungen erheben kann. Hingewiesen wurde des Weiteren darauf, dass Einwendungen und Äußerungen schriftlich oder zur Niederschrift bei der Gemeinde Karlstein am Main, der Stadt Alzenau oder bei der Regierung von Unterfranken zu erheben bzw. abzugeben sind, dass Einwendungen und Äußerungen, die ohne qualifizierte elektronische Signatur per E-Mail übermittelt werden, unzulässig sind und dass Einwendungen nach Ablauf der jeweiligen Einwendungsfrist ausgeschlossen sind.

Die namentlich bekannten, nicht ortsansässigen Betroffenen wurden, soweit geboten, durch die Gemeinde Karlstein am Main und die Stadt Alzenau vom Anhörungsverfahren benachrichtigt.

4.2 Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 23.09.2014 forderte die Regierung von Unterfranken die nachfolgend genannten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange auf, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen:

1. Stadt Alzenau
2. Landratsamt Aschaffenburg
3. Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg
4. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung B, Praktische Denkmalpflege: Bodendenkmäler, München
5. Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken
6. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg
7. Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Aschaffenburg
8. Bayerischer Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Unterfranken
9. Bund Naturschutz in Bayern e.V., Landesfachgeschäftsstelle Nürnberg
10. Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
11. Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg
12. Polizeipräsidium Unterfranken
13. Regionaler Planungsverband Bayerischer Untermain – Region 1 –
14. Landesjagdverband Bayern e.V.
15. E.ON Netz GmbH, Netzzentrum Bamberg
16. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
17. Deutsche Telekom AG T-Com
18. Bayernwerk AG
19. Regierung von Oberfranken – Bergamt Nordbayern –
20. Handwerkskammer für Unterfranken
21. Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e.V.
22. Bezirk Unterfranken – Fischereifachberatung –
23. Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Unterfranken
24. Regierung von Mittelfranken – Luftamt Nordbayern –
25. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
26. Deutsche Bahn AG DB Immobilien – Region Süd

27. Eisenbahn-Bundesamt
28. Abwasserverband Untermain
29. Energieversorgung Alzenau GmbH
30. Zweckverband Fernwasserversorgung Spessartgruppe
31. RWE, Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH
32. Mainova AG
33. SÜWAG Vertrieb AG & Co. KG
34. Arbeitsgemeinschaft Bayerischer Bergbau- und Mineralgewinnungs-Betriebe e.V.

Zusätzlich wurde mit Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 18.08.2014 das Staatliche Bauamt Aschaffenburg und mit Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 06.10.2014 auf dessen fernmündliche Bitte hin der Bayerische Industrieverband Steine und Erden e.V. sowie mit Schreiben vom 10.02.2016 die Autobahndirektion Nordbayern zur Stellungnahme aufgefordert.

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), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz), 52 (Wasserwirtschaft) und 55.1 (Rechtsfragen Umwelt) der Regierung von Unterfranken beteiligt bzw. von der Planung in Kenntnis gesetzt.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend.

4.3 Erörterungstermin

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 10.05.2016 im Rudolf-Wöhrl-Pavillon am Rathaus der Gemeinde Karlstein am Main erörtert. Der Vorhabensträger, die Träger öffentlicher Belange sowie die privaten Einwendungsführer wurden jeweils mit Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 30.03.2016 von dem Erörterungstermin benachrichtigt. Im Übrigen erfolgte die vorgeschriebene ortsübliche Bekanntmachung durch die Gemeinde Karlstein am Main und die Stadt Alzenau. Das Ergebnis dieses Termins ist in einer Niederschrift festgehalten.

4.4 Planänderung

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabensträger Planänderungen (Tekturen) vorgenommen und diese mit Datum vom 27.06.2016 sowie 15.07.2016 in das Verfahren eingebracht.

Die Planänderung hat im Wesentlichen eine Verlegung der Ausgleichsmaßnahme A 1 aufgrund der am geplanten Standort bestehenden Höhenwachstumsbeschränkung, eine Verlegung der Radwegeführung im Bereich der Ausgleichsmaßnahmen A 6 und A 7 zur Überdeckung einer bestehenden Gasleitung sowie die Ergänzung des Bauwerksverzeichnisses um bislang noch nicht berücksichtigte Versorgungsleitungen zum Inhalt. Die Einzelheiten der Planänderung können den festgestellten Unterlagen entnommen werden.

Darüber hinaus wurden vom Vorhabensträger an einzelnen Stellen notwendige Berichtigungen (Roteintragungen) vorgenommen.

Die zur Planänderung angehörten Betroffenen und Träger öffentlicher Belange haben keine Einwendungen vorgebracht.

C
Entscheidungsgründe

Der Plan wird entsprechend dem Antrag der Gemeinde Karlstein am Main, 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.

Dieses Ergebnis beruht auf folgenden Gegebenheiten und Überlegungen:

1. Verfahrensrechtliche Beurteilung

1.1 Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken

Die Regierung von Unterfranken ist sachlich (Art. 39 Abs. 1 BayStrWG) und örtlich (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG) zuständig, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

1.2 Erforderlichkeit der Planfeststellung

Staatsstraßen dürfen nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn vorher der Plan festgestellt ist (Art. 36 Abs. 1 BayStrWG).

Gegenstand der Planfeststellung ist der Neubau der Ortsumgehung Karlstein im Zuge der Staatsstraße St 3308. Hierbei handelt es sich um einen Neubau i.S.v. Art 36 Abs. 1 S. 1 BayStrWG, da mit der Ortsumgehung auf knapp 3 km Länge eine neue Trasse entsteht; die Zuteilung einer bisher nicht vorhandenen Straßennummer ist nicht notwendig (Zeitler, BayStrWG, Art. 36, Rn. 6 m.w.N.).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. 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 entscheiden (§ 19 WHG). Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.3 Kein Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit und kein Raumordnungsverfahren

Für den Neubau der Ortsumgehung besteht im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), da die Ausmaße des plangegenständlichen Vorhabens die Schwellenwerte des Art. 37 BayStrWG nicht erreichen. Bei der geplanten Ortsumgehung handelt es sich auch nicht um eine Schnellstraße i.S.v. Nr. 7 b des Anhangs 1 der UVP-Richtlinie (Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung) bzw. in deren Umsetzung nach Anl. 1 Nr. 14.3 UVPG. Eine entsprechende Widmung als Kraftfahrstraße ist vorliegend nicht vorgesehen, weshalb es daneben keiner vorsorglichen Durchführung einer UVP gemäß IMS IIB2-4382-002/16 vom 22.04.2016 bedarf. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen behandelt sowie in diesem Beschluss dargestellt und bewertet.

Ein Raumordnungsverfahren ist ebenfalls nicht erforderlich. Das Vorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung und der Landesplanung (vgl. auch B.3). Sowohl der Regionale Planungsverband Bayerischer Untermain – Region 1 – als auch die höhere Landesplanungsbehörde haben keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtsgrundlage

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf Art. 38 BayStrWG. Diese Regelung erschöpft sich nicht in ihrer verfahrensrechtlichen Bedeutung. Vielmehr ist darin – vornehmlich – auch die materielle Ermächtigung der Planfeststellungsbehörde zur straßenrechtlichen Fachplanung selbst enthalten. Zentrales Element dieser Ermächtigung ist die mit ihr verbundene Einräumung des Planungsermessens, das in seinem Wesen am zutreffendsten durch den Begriff der planerischen Gestaltungsfreiheit umschrieben ist. Der planerische Spielraum, welcher der Planfeststellungsbehörde bei ihren Entscheidungen zusteht, ist jedoch – anders als bei echten Planungen – beschränkt durch das Antragsrecht der Vorhabensträger und durch deren Anspruch auf fehlerfreie Ausübung des Planungsermessens (Zeitler, BayStrWG, Art. 38, Rn. 115 m.w.N.). Die der Gestaltungsfreiheit gesetzten Grenzen ergeben sich aus den rechtlichen Bindungen, denen die Planfeststellungsbehörde in vierfacher Hinsicht unterworfen ist (vgl. auch Zeitler, BayStrWG, Art. 38, Rn. 120 BayStrWG):

- erstens bestehen möglicherweise behördeninterne Bindungen der Planfeststellungsbehörde an eine eventuelle vorbereitende Planungsentscheidung (z.B. haushaltsrechtliche Gründe oder Weisungen der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern); derartige Bindungen besitzen jedoch keine Außenwirkung (Zeitler, BayStrWG, Art. 38, Rn. 121);
- zweitens bedarf die straßenrechtliche Planung einer – auch vor Art. 14 GG standhaltenden – Rechtfertigung;
- drittens muss sich die Planung an den im Bayerischen Straßen- und Wegegesetz und den in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden zwingenden materiellen Rechtssätzen (Planungsleitsätzen) ausrichten;
- viertens steht alles, was die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung dieser rechtlichen Anforderung entscheidet, unter jenen Beschränkungen, die sich aus den Anforderungen des Abwägungsgebotes ergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, DVBl. 1975, 713; Zeitler, BayStrWG, Art. 38, Rn. 120 BayStrWG).

2.2 Rechtswirkungen der Planfeststellung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 BayVwVfG). Weiter werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG). Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich nicht nur auf alle zum Vorhaben gehörenden baulichen und sonstigen Anlagen, sondern darüber hinaus auch auf alle notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Sie erfassen sämtliche Anlagen, die aus Anlass der Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens unumgänglich sind, also ausgeführt werden müssen. Notwendige Folgemaßnahmen werden auch dann von der Planfeststellung erfasst, wenn sie selbst planfeststellungsbedürftig sind. In derartigen Fällen ist dann Art. 78 BayVwVfG nicht anwendbar (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 75, Rn. 6 ff.). Der Zweck der Planfeststellung ist dabei eine Gesamtregelung grundsätzlich aller Probleme, die durch das Vorhaben aufgeworfen werden. Es soll eine für alle Betroffenen gerechte Lösung in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht herbeigeführt werden.

Soweit eine abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde noch nicht möglich ist, ist diese im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten; dem Träger des Vorhabens ist dabei aufzugeben, noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde bestimmte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen (Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt grundsätzlich alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 2 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG.

Im Planfeststellungsbeschluss wird der Plan festgestellt und über Einwendungen entschieden (Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Unter den Begriff des

Allgemeinwohls fallen alle öffentlichen Belange, die von der Rechtsordnung als schützenswerte Interessen anerkannt sind (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74, Rn. 113). Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen oder Rechte Dritter eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit usw. billigerweise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Ob ein solcher Nachteil erheblich ist, ist danach zu beurteilen, ob er angesichts der Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit der Rechte oder Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zugemutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden oder eine Entschädigung (Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) erfolgt. Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen der Güterabwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung der geplanten Anlage für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar sind. Soweit die Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen nähere Regelungen hinsichtlich der Zumutbarkeit von Auswirkungen, ist die Zumutbarkeitsgrenze im konkreten Fall nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

2.3 Planungsermessen

Planungsentscheidungen beinhalten naturgemäß das Problem, 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.

Das Abwägungsgebot verlangt, dass

- erstens überhaupt eine Abwägung stattfindet,

- zweitens, dass in die Abwägungen an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- drittens die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und
- viertens der Ausgleich zwischen den Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, BVerwGE 45, S. 309).

Daher stellt sich der Planfeststellungsbeschluss als Ermessensentscheidung dar. Er legt Art und Ausmaß des Vorhabens sowie die zu beachtenden Nebenbestimmungen fest.

2.4 Planrechtfertigung

Voraussetzung einer jeden planerischen Entscheidung ist die Rechtfertigung des Vorhabens, da es in individuelle 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 – wie dem BayStrWG – ein Bedürfnis besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04 <juris>). Da eine planerische Entscheidung notwendigerweise immer in die Zukunft gerichtet ist, sind bei der Beantwortung der Frage, ob das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist, auch Prognosen einzubeziehen, die bezüglich zukünftiger Verkehrsentwicklungen aufgestellt werden.

Eine straßenrechtliche Planfeststellung findet ihre Rechtfertigung also 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, 900).

Das planfestzustellende Vorhaben ist – wie im Folgenden dargestellt wird – erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden

Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. auch Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Kap. 2.3).

2.4.1 *Notwendigkeit der Maßnahme*

Die vorliegende Planung hat sich grundsätzlich an den Vorgaben der Art. 3 Abs. 1, 9 Abs. 1 und 10 Abs. 1 BayStrWG zu messen, wonach Staatsstraßen zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind. Hierzu sind sie vom Träger der Straßenbaulast (Art. 41 Satz 1 Nr. 1 BayStrWG) in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten (Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG). Hierzu gehört es insbesondere, dass Straßen angelegt, verlegt, dem Verkehrsbedürfnis entsprechend unterhalten oder verbessert und bauliche Verkehrshindernisse auf der Straße beseitigt werden. Dabei ist von dem "gewöhnlichen", also durchschnittlichen Verkehrsbedürfnis auszugehen. Ferner sind die Belange der öffentlichen Sicherheit – der Schutz von Leib, Leben und Eigentum vor Gefahren, die sich bei Ausübung des Gemeingebrauchs ergeben können – zu beachten (vgl. Zeitler, BayStrWG, Art. 9, Rn. 10).

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. Auch bei dieser konkreten Betrachtung sind wiederum Prognosen einzubeziehen, die bezüglich künftiger Verkehrsentwicklungen aufgestellt werden.

Unter Zugrundelegung der genannten Voraussetzungen ist der Bau der Ortsumgehung Karlstein im Zuge der St 3308 aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig und daher gerechtfertigt. Gemessen an den oben genannten Vorschriften des Bayer. Straßen- und Wegegesetzes begegnet sie keinen Bedenken. Auch im Licht der konkreten Situation ist die vorliegende Planung zur Erreichung des Planziels – wie nachfolgend näher ausgeführt wird – vernünftigerweise geboten. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

2.4.2 *Funktion im Straßennetz, Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung*

Die bestehende St 3308 verläuft von Norden nach Süden direkt durch die beiden Ortsteile Großwelzheim sowie Dettingen der Gemeinde Karlstein am Main und bildet die Hauptverkehrsstraße im Ortsnetz. Südlich des Ortsteils Dettingen bindet die St 3308 an die St 2443 an, über welche die BAB A 45 AS Karlstein angebunden ist. Damit werden die Unterzentren Kahl am Main und Karlstein über die BAB A 45 mit dem Oberzentrum Aschaffenburg verbunden.

In der Ortsdurchfahrt überlagern sich Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion, wodurch sich besondere Konfliktsituationen ergeben, da einerseits der Durchgangsverkehr reibungslos abgewickelt werden, andererseits aber auch die Nutzung für Einwohner beim Einkauf oder dem Besuch öffentlicher Einrichtungen gewährleistet werden soll.

Nach dem Ergebnis der Verkehrszählung aus dem Jahr 2011 lag der durchschnittliche tägliche Verkehr in der bestehenden Ortsdurchfahrt bei insgesamt ca. 14.250 Kfz/24h. Bezogen auf das Gesamtverkehrsaufkommen beträgt der Anteil des Schwerverkehrs ca. 4,11 %, also ca. 780 Kfz/24h. Für das Jahr 2030 wird eine Belastung von bis zu ca. 19.450 Kfz/24h prognostiziert. Einzelheiten zur Verkehrsbelastung, -entwicklung und -zusammensetzung können den planfestgestellten Unterlagen entnommen werden (insbesondere Unterlage 1, Ziff. 2.3 sowie Unterlage 15.1 E).

Anzumerken ist, dass dem Wesen einer jeglichen Prognose zwingend ein gewisser Grad an Unsicherheit immanent ist. Exakte Maßstäbe für Zukunftsprognosen sind regelmäßig nicht vorhanden. Es kann bei der Überprüfung der vom Vorhabensträger vorgelegten Verkehrsprognose daher nur darauf ankommen, ob der Sachverhalt zutreffend ermittelt worden ist, also die Daten zutreffend und vollständig erfasst worden sind, welche die Grundlage für die Prognose bilden, ob ein Prognoseverfahren angewandt worden ist, welches die Aussage vermitteln kann und ob dieses Verfahren zutreffend angewandt worden ist, sodass sich das Ergebnis als schlüssig darstellt (vgl. bereits BVerwG, Urteil vom 07.07.1978, Az. 4 C 79.76, DVBl. 1978, 845). Es kommt also darauf an, ob die Prognose methodisch einwandfrei erarbeitet worden ist, nicht auf unrealistischen Annahmen beruht sowie ob das Prognoseergebnis auch einleuchtend begründet worden ist (vgl. nur BVerwG, Beschluss vom 28.11.2013, Az. 9 B 14/13, Rn. 7 <juris> sowie Urteil vom 10.10.2012, Az. 9 A 18/11, Rn. 18 <juris>). Eine laufende Anpas-

sungspflicht der Planfeststellungsbehörde an neue Prognosen hinsichtlich des Prognosehorizonts besteht darüber hinaus nicht (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, Az. 9 A 20.08, Rn. 74; Beschluss vom 25.05.2005, Az. 9 B 43/04, Rn. 40 <juris>).

Unter Beachtung dieser Voraussetzungen begegnet die Verkehrsprognose auch unter Berücksichtigung der im Verfahren dazu vorgetragenen Argumente im Ergebnis keinen Bedenken. Sie bildet eine taugliche Entscheidungsgrundlage – auch hinsichtlich der immissionstechnischen Berechnungen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass sie nicht unter Berücksichtigung aller verfügbaren Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden ist. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig.

Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich der vorgebrachten Kritik bezüglich der Einbeziehung weiterer Einflussfaktoren für die Verkehrsentwicklung.

Einige Einwender beriefen sich – auch hinsichtlich möglicher durch den Bau der Ortsumgehung zu erwartender zusätzlicher Lärmimmissionen (vgl. hier zu noch C.2.6.4) – auf die fehlende Berücksichtigung einer Zunahme des Schwerverkehrs v.a. durch einen weiteren Ausbau des Industriegebiets Alzenau-Süd. Der Vorhabensträger hat mit seinen Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass zum einen die grundsätzliche Zunahme des allgemeinen Schwerverkehrs mit dem Faktor 1,24 eingestellt wurde und aus den zur Verfügung stehenden statistischen Datengrundlagen resultiert. Hierzu gehören u.a. der Gesamtverkehrsplan Bayern (ITP-Studie im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie, München), die Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2034 (Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, November 2015) sowie die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030 (Fe-Nr. 96.0981/2011), vgl. hierzu auch Unterlage 15.1 E, Kapitel 4. Zusätzlich erfolgte zum anderen eine getrennte Abschätzung des Schwerverkehrsaufkommens infolge einer 100-prozentigen Verdichtung des Industriegebiets Alzenau-Süd, welches mit dem allgemeinen Schwerverkehrszuwachs überlagert wurde. Hinsichtlich genauer Zahlen sowie der Berechnungsmethode wird auf Kapitel 4.4 „Abschätzung des Verkehrsaufkommens infolge des Industriegebietes Alzenau Süd“ der Unterlage 15.1 verwiesen. Hinzuweisen ist diesbezüglich noch darauf, dass sowohl keine Verbundeffekte der einzelnen Gewerbegebiete untereinander als auch keine gebrochenen Wegeketten angesetzt wurden, um eine großzügige,

aber auch möglichst sichere Schätzung zu erhalten. Zudem gehe die Prognoseberechnung von einem Gesamtverkehrsaufkommen aus dem Industriegebiet Alzenau-Süd von ca. 12.000 Kfz/24h aus, was einen Zuwachs von ca. 75 % gegenüber heute bedeute, welcher in den Umlegungsberechnungen zum Planfall Umgehungsstraße zugrunde gelegt wurde. Die im Verkehrsgutachten getroffene Annahme von 0,7 Lkw-Fahrten/Beschäftigten ergebe ein zusätzliches Schwerverkehrsaufkommen von ca. 980 SV/24h, was eine Zunahme des Schwerverkehrsaufkommens von ca. 90 % gegenüber 2014 bedeute. Dies führt zu einer großzügigen Berücksichtigung, wenn man bedenkt, dass 2014 bereits mehr als 60 % des Industriegebiets Alzenau-Süd bebaut sind. Unter Zugrundelegung der genannten Maßstäbe ist diese Vorgehensweise aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Gleiches gilt für die aus einem möglichen zukünftigen Ausbau des Gewerbegebiets an der Frankenstraße bzw. Lindigsiedlung sowie aus der Anlieferung zum südlich der geplanten Umgehungsstraße liegenden Kieswerk infolge zusätzlicher Auskiesung in Kleinostheim resultierende zusätzliche Verkehrsbelastung. Hierzu hat der Vorhabensträger mit Schreiben vom 14.08.2015 zutreffend darauf hingewiesen, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen im allgemeinen Zuwachs der Verkehrsprognose berücksichtigt wurde. Hinsichtlich der Kiesausbeutung habe die Prüfung ergeben, dass die Verkehrssteigerung durch die Ausbeutung im Vergleich zum Gesamtschwerlastverkehr sehr gering ausfällt. Ein Vergleich zwischen den in der Planfeststellung errechneten Immissionswerten und den Werten mit dem Zuwachs habe eine Steigerung der Immissionswerte um weniger als 0,1 dB(A) ergeben, weshalb eine Mehrbelastung durch den zusätzlichen Schwerverkehr ausgeschlossen werden könne.

Diese Vorgehens- bzw. Berechnungsweise begegnet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken. Soweit nicht – wie etwa beim Industriegebiet Alzenau-Süd – die Zahlen bereits separat und explizit berücksichtigt sind, genügt eine Berücksichtigung im allgemeinen Zuwachs der Verkehrsprognose. Auch die zusätzliche Auskiesung in Kleinostheim – so sie denn überhaupt zur Nutzung der Ortsumgehung oder deren direkten Umfelds als Transportweg führt – stellt kein Einzelvorhaben dar, das eine Einzelbetrachtung dieses Vorhabens erforderlich machte. Zulässig ist vielmehr eine um Zu- und Abgänge an Produktionsstätten und sonstigen gewerblichen Standorten saldierende Prognose, welche aufgrund der vorhandenen Daten die Wirtschaftsentwicklung für eine bestimmte Region prognostiziert und daraus das künftige Verkehrsaufkommen für die verschiede-

nen Verkehrsarten ableitet sowie dieses auf das vorhandene und geplante Verkehrsnetz umlegt. Bei einem derartigen, nicht auf einzelne Unternehmen bzw. Vorhaben, sondern die aus den genannten Strukturdaten ableitbare Gesamtentwicklung eines bestimmten Raums abstellenden Vorgehen stellt die Eröffnung oder Schließung einer Produktionsstätte an anderer Stelle ein bereits in die Strukturdaten eingerechnetes Ereignis dar, welches hinsichtlich des zu erwartenden Gesamtverkehrsaufkommens keine Neubetrachtung bezüglich einzelner Vorhaben erfordert. Diese ist erst bei ganz außergewöhnlichen, im Zeitpunkt der Strukturdatenerhebung nicht absehbaren neuen Entwicklungen erforderlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.2012, Az. 9 A 35.10, Rn. 26 <juris>).

Auch im Erörterungstermin hat der Vorhabensträger nochmals in nachvollziehbarer Weise darauf hingewiesen, dass die allgemeine Verkehrsprognose von einem Zuwachsfaktor von 13 % sowie bezüglich des Schwerverkehrs von sogar 24 % ausgeht. Dieser Zuwachs wird dann nochmals gesondert mit den oben dargestellten prognostizierten Zahlen hinsichtlich des Industriegebiets Alzenau-Süd überlagert, die wiederum von einer mindestens Verdopplung der Daten aus den mehrmals 2011, 2014 und 2015 durchgeführten Dauerquerschnittszählungen ausgehen. Angesichts des bereits weit vorangeschrittenen Ausbaus und den überhaupt noch zur Verfügung stehenden Restflächen im Industriegebiet ergibt sich dabei ein großzügiger Maßstab. Eine entsprechende Überlagerung fand auch für das Gewerbegebiet „Am Kieswerk“ bzw. Karlstein West statt.

Die Tatsache, dass die Verkehrsprognose eine mögliche Verkehrszunahme großzügig bewertet, ist auch bezüglich der zusätzlichen Auskiesung in Kleinostheim nachvollziehbar: Auf die hinsichtlich des Kieswerks im Rahmen der Verkehrszählung ermittelten 360 Fahrten wird ein Prognosefaktor von 25 % angelegt, was noch einmal etwa 90 Fahrten mehr am Tag entspricht. Im Zeitverlauf wären die bezüglich der Auskiesung im Raum stehenden und von einigen Einwendern vorgebrachten 32.000 zusätzlichen Fahrten damit bereits innerhalb von zwei Jahren mit diesem Prognoseelement abgedeckt.

Berücksichtigt wurden im Rahmen der Prognose auch die Folgen von Verkehrsverlagerungen für die umliegenden Anbindungsstraßen, insbesondere die Staatsstraße St 2443 zwischen der bestehenden Staatsstraße St 3308 (Ortsdurchfahrt) und der neuen Ortsumgehung. Wie der Vorhabensträger im Erörterungstermin zutreffend dargestellt hat, ergäbe sich im Prognosenullfall ohne Umgehung eine Querschnittsbelastung in der Ortsdurchfahrt von bis zu ca. 19.050 Kfz/24h, die sich gemäß der verkehrstechnischen Untersuchungen aus ca. 7.600

Kfz/24 im Durchgangsverkehr sowie 11.400 Kfz/24h im Ziel bzw. Quellverkehr (Ortsteile Großwelzheim, Dettingen und Industriegebiete Karlstein-West, Am Kieswerk und Alzenau-Süd) mit Ziel Aschaffenburg oder Richtung Hörstein, einschließlich AS BAB A 45 Karlstein, zusammensetzen. Im Planfall ist die St 3308 in der Ortsdurchfahrt verkehrsberuhigt mit Tempo 30 im Streckenabschnitt zwischen den Einmündungen Hauptstraße bis zur Frankenstraße einschließlich der Frankenstraße selbst, woraus eine niedrigere Verkehrsbelastung von ca. 4.000 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt resultiert, welche ausschließlich aus dem verbleibenden Quell- bzw. Zielverkehr des Ortsteils Großwelzheim und den beiden Industriegebieten Karlstein-West sowie Am Kieswerk besteht. Der gesamte Durchgangsverkehr (ca. 6.000 Kfz/24h) sowie der restliche Ziel- und Quellverkehr soll sich aufgrund der schnelleren Fahrtroute auf die geplante Umgehungsstraße verlagern. Der verbleibende Differenzbetrag vom 1.600 Kfz/24h im Durchgangsverkehr resultiert aus einer Verlagerung von Verkehren auf die Autobahn BAB A 45 im Bereich der AS Alzenau-Mitte, welcher aufgrund der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der St 3308 die schnellere Fahrtroute über die BAB A 45 wählen wird. Auch die Darstellungen der Verkehrsprognose (Unterlage 15.1) entsprechen diesem gesamträumigen Verkehrsmodell. Dieses Verlagerungspotential wurde – in von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstandender Weise – mittels entsprechender Verkehrsbefragungen ermittelt.

Im Bereich der St 2443 kommt es durch den Bau der Ortsumgehung daher nur zu einem Plus von ca. 1000 Kfz/24h (auch im Rahmen der allgemein prognostizierten Verkehrszunahme). Beim Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung handelt es sich jeweils knapp hälftig um Ziel- bzw. Quellverkehr – hauptsächlich aus den Bereichen Industriegebiet Alzenau-Süd sowie Am Kieswerk – und regionalem, teilweise überregionalem Durchgangsverkehr.

Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin in überzeugender Weise dargestellt, dass sich im Vergleich zwischen dem Prognosenullfall – also den prognostizierten Verkehrszahlen des Straßennetzes im Bestand ohne den Bau der Ortsumgehung – und dem Planfall – also den prognostizierten Verkehrszahlen mit dem Bau der Ortsumgehung – auf dem fraglichen Abschnitt der St 2443 eine Zunahme von lediglich ca. 1000 Kfz/24h ergibt. Den zeitlichen Bezugspunkt eines entsprechenden Vergleichs hinsichtlich der durch den Bau der Ortsumgehung im Bereich der St 2443 hervorgerufenen Verkehrszunahme stellen dabei jeweils der Zeitpunkt des Prognosehorizonts bzw. Prognosejahrs dar und nicht die aktuellen Verkehrszahlen im Vergleich zu den prognostizierten Werten. Allein auf diese

Weise lässt sich – angesichts der allgemeinen, auch von dem Bau der Ortsumgehung unabhängigen Verkehrsentwicklung und ggf. -zunahme – der tatsächliche Verursachungsbeitrag des Baus der Ortsumgehung hinsichtlich einer Verkehrszunahme auf der St 2443 ermitteln.

Auch die im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgebrachte Behauptung, die Annahmen, etwa dass Kahl a.M. und Kleinostheim jeweils ein Durchfahrtsverbot für den Lkw- bzw. Transitverkehr erlassen und am Autobahnanschluss B 469/BAB A 45 ein leistungsfähiger Kreisverkehr gebaut wird, seien hinsichtlich der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt worden, ziehen die dargestellte Verkehrsentwicklung nicht in Zweifel. Dabei handelt es sich lediglich um Hypothesen, da der Erlass eines durchgängigen LKW-Fahrverbots, wofür die Verkehrsbehörde des Landkreises Aschaffenburg zuständig wäre, in den beiden genannten Gemeinden in näherer Zukunft nicht zu erwarten ist. Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Verkehrsprognose nur tatsächlich geplante Maßnahmen berücksichtigt werden können. Unabhängig davon, ob eine derartige Entwicklung überhaupt zu einem Verkehrsrückgang im zu betrachtenden Straßenbereich führen würde, können und müssen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde fundierte Aussagen zu möglichen Verkehrsveränderungen außerhalb des Planungsraumes im Zuge des im Rahmen der Ortsumgehung zu erstellenden Verkehrsmodells nicht getroffen werden. Die räumlich begrenzten Auswirkungen sind im Rahmen der vorgelegten Verkehrsuntersuchung ausreichend dargestellt (vgl. Unterlage 15).

Wie im Erörterungstermin zugesichert hat der Vorhabensträger die den Planunterlagen zugrunde gelegte Verkehrsprognose nochmals mit der Verflechtungsprognose des aktuellen Bundesverkehrswegeplanentwurfs für 2030 verglichen. Auch hierdurch konnte die ursprünglich für 2025 vorgenommene Prognose für den Prognosehorizont 2030 mit leichter Zunahme der Verkehrszahlen, die auch in den immissionsschutztechnischen Berechnungen berücksichtigt wurde, bestätigt werden (vgl. Unterlage 15.1 E, Kapitel 4.3, sowie Unterlage 11.1 E).

2.4.3 *Bestehende Situation, Ziele und Wirkungen*

Aufgrund der beschriebenen Verkehrsbelastung werden sich die problematischen Verkehrsverhältnisse – wie Staus und Verkehrsbehinderungen gerade in den Spitzenstunden – und die daraus resultierende Belastung durch ansteigende Schall- und Abgasemissionen in der Ortsdurchfahrt weiter verschlechtern. Die

bestehende Ortsdurchfahrt kann den Bedürfnissen der motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer damit nur noch unzureichend gerecht werden. Durch den beschrankten Bahnübergang ist die Funktionalität der Straßenverbindung zwischen dem östlich der Bahnlinie gelegenen Gewerbegebiet „Am Kieswerk Herzberg“ und der Ortslage von Karlstein über den „Hörsteiner Weg“ zudem stark eingeschränkt. Durch die häufigen Schrankenschließungen mit langen Schrankenschließzeiten wird die Erreichbarkeit der dort angesiedelten Gewerbe- und Industrieunternehmen erheblich behindert. Die gleichen Erschwernisse gelten für Rettungskräfte, wodurch ein nicht nur unerhebliches Sicherheitsproblem entsteht. Durch die Ortslage von Karlstein und die dadurch bedingte Ausrichtung der St 3308 im Straßennetz ist zudem nur eine umwegige Anbindung über die St 2443 an die Bundesautobahn A 45 gegeben.

Die St 3308 in ihrer jetzigen Ausgestaltung als Ortsdurchfahrt genügt daher weder in verkehrlicher, noch in sicherheitstechnischer Hinsicht den Anforderungen, die an eine Staatsstraße zu stellen sind. Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit sind merklich eingeschränkt, die Bewohner der bestehenden Ortsdurchfahrt durch Lärm- und Schadstoffimmissionen stark belastet.

Diese unbefriedigende Verkehrssituation kann nur durch den Bau der Umgehungsstraße verbessert werden. Die damit verbundene Umleitung des Durchgangsverkehrs sowie die Trennung der Verkehrsarten durch das Angebot von Geh- und Radwegverbindungen führen zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit innerhalb des Ortes. Zu deren Erhöhung trägt auch die Beseitigung des Bahnübergangs im „Hörsteiner Weg“ bei. Neben den Zeitvorteilen und Betriebskosteneinsparungen führt der Bau der Ortsumgehung zu einem bis zu 73-prozentigem Rückgang der Verkehrsbelastung in der bestehenden Ortsdurchfahrt und damit verbundener Belastungen hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen (vgl. Unterlage 15.1).

2.4.4 *Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit*

Bei vorausschauender Beurteilung sind der Realisierung des geplanten Bauvorhabens entgegenstehende unüberwindliche finanzielle Schranken nicht ersichtlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04 <juris>).

Angesichts der volkswirtschaftlichen Einbußen durch Fahrzeitverluste und erhöhten Treibstoffverbrauch bei den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen sind die Aufwendungen im Verhältnis zu den reinen Erhaltungsmaßnahmen wirtschaftlich

sinnvoll und aus Kosten-Nutzen-Sicht gerechtfertigt. Ein volkswirtschaftlicher Nutzen wird auch durch die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der daraus resultierenden Reduzierung bzw. Vermeidung von Unfällen sowie einer Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation an der bestehenden Ortsdurchfahrt erreicht.

Substantiierte Zweifel an der Finanzierbarkeit bzw. daran, dass die Maßnahme auch unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll ist, wurden nicht vorgetragen und sind auch nicht ersichtlich.

2.4.5 *Projektalternativen zur Erreichung des Planziels*

Gleichermaßen geeignete Projektalternativen zur Erreichung des Planziels sind nicht ersichtlich. Der ersatzlose Verzicht auf den Bau der Ortsumgehung ist keine sachgerechte und sinnvolle Projektalternative, da dadurch dem angestrebten Planungsziel nicht, insbesondere weder der Beseitigung der unzureichenden Verkehrs- und Immissionsverhältnisse sowie der Verbesserung von Leistungsfähigkeit noch der Verkehrssicherheit der St 3308 in der bestehenden Ortsdurchfahrt, Genüge getan wird.

Die Entlastung der Ortsdurchfahrt kann insbesondere nicht im Bestand durch die rein straßenverkehrsrechtliche Maßnahme einer Sperrung der Ortsdurchfahrt für den Schwerverkehr erreicht werden. Der Anteil des Schwerverkehrs beträgt bezogen auf das Gesamtverkehrsaufkommen lediglich 4,11 % (vgl. Unterlage 15.1, S. 6), ein Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr hätte daher nur minimale Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsaufkommen und wäre auf Dauer zudem nur in den Grenzen des § 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 9 StVO sowie Art. 14 f. BayStrWG möglich. Auch werden dadurch die Projektziele weder hinsichtlich des Schutzes der Anlieger an der Ortsdurchfahrt vor Lärmimmissionen und Schadstoffbelastungen noch der Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer in der Ortsdurchfahrt erreicht, was nur durch die Umsetzung der Ortsumgehung und damit der Verlagerung der Verkehrsströme aus der Ortsdurchfahrt heraus erreicht werden kann. Ebenso kann die Ortsdurchfahrt erst durch den Bau der Ortsumgehung und die Widmung zur Staatsstraße St 3308 mit Verkehrsfreigabe zur Gemeindestraße abgestuft werden, wodurch die Voraussetzungen für ein innerörtliches Verkehrsberuhigungskonzept geschaffen werden, welches im Nachgang des Baus der Ortsumgehung durch die Gemeinde Karlstein am Main umgesetzt werden soll.

Die Notwendigkeit des Vorhabens ist indes ebenso nicht aus grundsätzlichen – auch im Anhörungsverfahren vorgebrachten – Erwägungen in Zweifel zu ziehen. Dabei geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und dem verstärkten Ausbau und der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten stattdessen gefördert werden. Gleiches gilt für eine mögliche Erhöhung der Kraftstoffpreise oder eine entsprechende Einführung einer Maut auf Bundes- und Staatsstraßen. Im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens können lediglich zumindest konkret geplante Maßnahmen (auch im Rahmen der Verkehrsprognose – vgl. hierzu C.2.4.2 –) Berücksichtigung finden, worauf der Vorhabensträger zu Recht auch im Erörterungstermin hingewiesen hat.

Demgegenüber ist daher der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme – hier dem Neubau der Ortsumgehung Karlstein – zu betonen. Innerhalb dieses Verfahrens ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die Gesetzesbindung der Verwaltung und das Prinzip der Gewaltenteilung (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 ebenso wie Fragen des Umfangs und der Lage des Vorhabens keine Rolle. Mit diesen hat sich die Planfeststellungsbehörde erst im Rahmen der Abwägung auseinanderzusetzen (vgl. Zeitler, BayStrWG, Art. 38, Rn. 129 m.w.N). Auf Abschnitt C.2.6.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

2.4.6 *Zusammenfassung*

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Vorhaben erforderlich ist, um den derzeitigen und künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können und damit eine Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt – v.a. hinsichtlich Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit und Immissionsbelastung – zu bewirken. In diese Aussage sind auch sämtliche am nachgeordneten Straßennetz erforderlich werdenden Anpassungs- und/oder Verlegungsmaßnahmen (sog. notwendige Folgemaßnahmen) einbezogen. Hierzu gehören u.a. auch der Bau der

Geh- und Radwegunterführungen, der Ausbau der Ortstraße parallel zur DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg sowie die Vergrößerung der Einmündung des Schiffwegs in die Hörsteiner Straße. Auf die Unterlagen 1, 7 und 10 wird insoweit Bezug genommen.

Der Bau der Ortsumgehung Karlstein entspricht somit den allgemeinen Zielsetzungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes und ist aus den vorstehend genannten Gründen vernünftigerweise geboten.

2.5 Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze

Im Rahmen der Planung eines Straßenbauvorhabens sind weiterhin verschiedene gesetzliche Planungsleitsätze zu beachten. Diese ergeben sich aus den Straßengesetzen und anderen für die straßenrechtliche Planung einschlägigen Vorschriften. Hierbei handelt es sich z.B. um die bereits im Rahmen der Planrechtfertigung angesprochenen Vorschriften des BayStrWG. Hinzu kommt insbesondere das naturschutzrechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe zu unterlassen, sowie das Gebot, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 BNatSchG).

Die vorliegende Planung beachtet die einschlägigen Planungsleitsätze. Insbesondere werden die sich aus 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 Kompensationsmaßnahmen. Dies ergibt sich aus dem Erläuterungsbericht und der landschaftspflegerischen Begleitplanung, auf welche insoweit Bezug genommen wird (Unterlagen 1 und 12). Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung i.Ü. wird auch auf die Ausführungen zu den einzelnen Themenbereichen im jeweiligen systematischen Zusammenhang unter C.2.6 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6 Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange

2.6.1 *Raumordnung, Landes- und Regionalplanung*

Den in den Raumordnungsplänen (Landesentwicklungsprogramm, Regionalplan) konkretisierten Belangen der Raumordnung und Landesplanung (vgl. § 3 Nr. 2, 3

und 7 i.V.m. §§ 7, 8 und 9 ROG; Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Nr. 2, 3 und 7 i.V.m. Art. 14, Art. 19 und Art. 21 BayLplG) wird durch den Bau der Ortsumgehung Karlstein Rechnung getragen. Insbesondere werden die einschlägigen Ziele der Raumordnung beachtet (Art. 3 Abs. 1 BayLplG). Leitziel der Landesplanung ist es, gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen zu schaffen und zu erhalten (vgl. Art. 5 Abs. 1 BayLplG). Leitmaßstab ist eine nachhaltige Raumentwicklung, welche die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Belange des Raumes in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung führt (Art. 5 Abs. 2 BayLPlG). Hierfür wird eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile benötigt. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur erreichen, die auch die Verkehrserschließung im ländlichen Raum einbezieht und verbessert.

Im Landesentwicklungsprogramm festgelegtes Ziel ist es, die Verkehrsinfrastruktur als Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (LEP 2013, Ziel 4.1.1). Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden (LEP 2013, Grundsatz 4.2). Andererseits stellt das Landesentwicklungsprogramm aber auch die Grundsätze auf, dass bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen soll (LEP 2013, 4.2) und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrserschließung der Personennahverkehr verbessert werden soll (LEP 2013, 4.1.3).

Daneben wird auch dem Regionalplan der Region Bayerischer Untermain (1) Rechnung getragen. Danach soll das Straßennetz grundsätzlich so verbessert werden, dass es der Beseitigung von Engstellen, Unfallschwerpunkten und Umweltbelästigungen insbesondere durch weitere Ortsumgehungen dient (Grundsatz, B IX 3.1, vgl. bereits oben B.3).

Nach der Begründung zu diesem Grundsatz liegt das Hauptaugenmerk auf dem Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, um es sicherer zu machen und Ortsdurchfahrten zu entlasten, wodurch auch die Auswirkungen des Verkehrs auf die Lebensbedingungen der Bevölkerung (Emissionen durch den Straßenverkehr) reduziert werden sollen. Zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr gehöre auch eine möglichst weitgehende Trennung der Radfahrer und Fußgänger vom übrigen Verkehr. Soweit es die örtlichen Verhältnisse zuließen und sofern ein

ausreichender Bedarf bestehe, sollten deshalb Rad- und Gehwege angelegt werden. Damit werde auch der zunehmenden Bedeutung des Fahrrads für Berufstätige und Schüler sowie für das Radwandern, die Naherholung und den Tourismus Rechnung getragen.

In der Begründung zu Ziel B IX 3.3 heißt es daneben: „Die Staatsstraßen sollen zusammen mit den Bundesfernstraßen ein geschlossenes Verkehrsnetz bilden, das den Durchgangsverkehr bewältigen, die Flächenerschließung verbessern, zur weiteren Ordnung des Verkehrs und außerdem zur Entlastung der Ortskerne vom Durchgangsverkehr beitragen soll. […]“

Durch den Bau der Ortsumgehung werden die genannten Grundsätze und Ziele eingehalten bzw. erreicht: Die Ortsdurchfahrt von Karlstein wird wesentlich entlastet und das geschlossene Verkehrsnetz (Staatsstraßen – Bundesstraßen/Autobahnen) verbessert. Die neue Ortsumgehung, welche die Leistungsfähigkeit der St 3308 insgesamt erhöht, übernimmt dabei auch die Verknüpfung mit der Bundesautobahn A 45. Die Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ sowie „Östlich der Auwanne“ werden direkt mit der St 2443 sowie der BAB A 45 verbunden. Ebenso wird das Entwicklungsziel zur Stärkung und Verbesserung des Schienenverkehrs (Grundsatz B IX 2) unterstützt, indem der Bahnübergang „Hörsteiner Weg“ durch eine Überführung der St 3308 über die Bahn und eine Unterführung eines Geh- und Radweges im Bereich des vorhandenen Bahnübergangs ersetzt wird. Daneben werden die Emissionen entsprechend stark zurückgehen und die Verkehrssicherheit in der Ortslage durch die starke Verkehrsreduzierung wesentlich erhöht. Der zunehmenden Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad wird in verschiedener Weise Rechnung getragen: Das Radwegenetz wird durch den parallel zur Umgehungsstraße verlaufenden Radweg erheblich verbessert, ebenso wird die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger durch die Anlage von Unterführungen gewährleistet, womit alle Querungen der St 3308 sowie der Bahnlinie Frankfurt-Aschaffenburg zukünftig höhenfrei ausgestaltet sind. Im Einzelnen wird hierzu auf Kapitel 2.2 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) verwiesen.

Entgegen entsprechenden Vorbringens im Anhörungsverfahren wird auch das Trenngrün in der Freifläche zwischen Großwelzheim und Dettingen (Verordnung zur Änderung des Regionalplans vom 9. September 2008, Kapitel B I, Natur und Landschaft, Ziel 3.1.1.2: Regionale Grünzüge und Trenngrün; in Kraft seit September 2007) nicht zerstört. Das Trenngrün dient dem Offenhalten der genannten Freifläche, um ein Zusammenwachsen beider Ortsteile zu verhindern. Der Vor-

habensträger hat in seinen Stellungnahmen vom 14.08.2015 nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zu Recht darauf hingewiesen, dass diese Funktion durch den Bau der Ortsumgehung nicht beeinträchtigt wird. Neue Baugebiete werden nicht ausgewiesen. Durch die Trassierung auf dem ehemaligen RWE-Gleis sowie dem bestehenden Wegenetz kommt es zudem zu keiner Zerschneidung.

Die vorliegende Planung entspricht daher den vorgenannten Zielen und Grundsätzen der Raumordnung.

Aufgrund der durch die Planung bewirkten raumbedeutsamen Vorteile sprechen die Belange der Raumordnung und Landesplanung somit für das Vorhaben. Dieses Ergebnis wird auch durch den Umstand bestätigt, dass der Regionale Planungsverband Bayerischer Untermain – Region 1 – mit Schreiben vom 08.12.2014 und die höhere Landesplanungsbehörde mit Datum vom 12.12.2014 keine Bedenken gegen die Maßnahme vorgetragen haben.

2.6.2 *Planungsvarianten*

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. Es ist ausreichend, wenn sich die Planfeststellungsbehörde bei der Variantenauswahl mit dem Für und Wider der widerstreitenden Belange hinreichend auseinandersetzt und tragfähige Gründe für die von ihr gewählte Lösung anführen kann (vgl. BVerwG, Entscheidung vom 12.01.2005, Az. 9 A 25/04 <juris>). Die Auswahl zwischen verschiedenen für ein Vorhaben in Frage kommenden Trassenvarianten ist dabei eine fachplanerische Abwägungsentscheidung ungeachtet hierbei zu berücksichtigender rechtlich zwingender Vorgaben.

Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden. Zu diesen in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den von Amts wegen ermittelten auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden. Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder

von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht sie den Sachverhalt nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist befugt, Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem früheren Verfahrensstadium auszuscheiden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, Az. 9 B 10/09 Rn. 5 <juris>).

Nach ständiger Rechtsprechung handelt eine Planfeststellungsbehörde nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Nach der insoweit gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich – mit anderen Worten – diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, Az. 9 A 11/03, NVwZ 2004, 1486; BVerwG, Beschluss vom 12.04.2005, Az. 9 VR 41/04, NVwZ 2005, 943).

2.6.2.1 Beschreibung der Varianten

Im Vorfeld der Planung hat der Vorhabensträger zur Erreichung der Planungsziele verschiedene Lösungsmöglichkeiten geprüft. Insgesamt wurden drei Varianten ausführlich untersucht und mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen gegenübergestellt.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Varianten:

- Variante 1: Trassenverlauf bevorzugt auf vorhandenen Feldwegen
- Variante 2/2a: Plantrasse (Variante 2 sah einen gegenüber der verfahrensgegenständlichen Trasse modifizierten Anschluss der bestehenden St 3308 über den Kreisverkehrsplatz am Baubeginn vor)
- Variante 3: Trassenverlauf westlich der Bahnlinie frei trassiert, östlich der Bahnlinie Frankfurt-Aschaffenburg Aufnahme der vorhandenen Feldwege

Detailliert sind die einzelnen Varianten in Unterlage 1, Kapitel 3.1, sowie in Unterlage 16.1, Kapitel 4.3 beschrieben, worauf hier verwiesen wird.

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 ihrer Umweltauswirkungen untersucht. Die Ergebnisse sind ausführlich im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kapitel 3.2) dargestellt, auf die hier im Einzelnen verwiesen wird (siehe ausführlich auch Unterlage 16.1). Die Trassenvarianten sind zudem in Unterlage 16.1 graphisch dargestellt.

2.6.2.2 Vergleich der Varianten

Die Aussagen des Vorhabensträgers sind im Ergebnis sowie in den wesentlichen Inhalten nachvollziehbar und überzeugend. Die Planfeststellungsbehörde hat die jeweiligen Vor- und Nachteile der betreffenden Varianten geprüft und abwägend gewürdigt. Im Ergebnis drängt sich keine der Alternativen als eindeutig vorzugswürdig auf. Insbesondere sei auf folgende Punkte hingewiesen:

2.6.2.2.1 Immissionsschutz

Variante 1 führt zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowohl in der Kleingartenanlage und den benachbarten Vereinshäusern als auch in der Siedlung „Am Kieswerk“. Bei Variante 2 bzw. 2a liegen in der Siedlung „Am Kieswerk“ die Beurteilungspegel deutlich unter denen der Varianten 1 und 3.

Bei Variante 1 und 3 wäre für die Siedlung „Am Kieswerk“ daher aus Lärmschutzgründen eine Lärmschutzwand erforderlich. Gleiches gilt im Bereich der Kleingartenanlage bei Variante 1. Diese verursacht zudem eine relativ hohe zusätzliche Verlärmung gegenüber der bestehenden Situation.

2.6.2.2.2 Natur- und Landschaftsschutz

Zwar schneidet Variante 2/2a hinsichtlich der absoluten Flächeninanspruchnahme am ungünstigsten ab. Hinsichtlich des Aspekts Naturschutz sind jedoch auch die mögliche Neuzerschneidung zusammenhängender Feldflur sowie artenschutzrechtliche Belange zu berücksichtigen. Variante 1 bzw. 3 würde dabei die relativ unzerschnittene Feldflur zwischen der bestehenden St 3308 und der Bahnlinie Frankfurt-Aschaffenburg mehr oder weniger mittig durchschneiden und dadurch die Lebensqualität für Pflanzen und Tiere beeinträchtigen. Variante 2 mit

der Trassierung im Bereich der ehemaligen RWE-Trasse führt dagegen zu keiner Neuzerschneidung der Feldflur. Sowohl Variante 1 als auch Variante 3 beeinträchtigen zudem die vorhandene Steinkauzpopulation. Insgesamt schneidet unter dem Aspekt des Naturschutzes trotz höherer Flächenverluste insbesondere aufgrund der günstigeren Schallimmissionen, der geringeren artenschutzrechtlichen Probleme, der geringsten Verluste kaltluftproduzierender Flächen sowie der günstigsten Massenbilanz Variante 2/2a am besten ab.

Hinsichtlich des Landschaftsbildes führt Variante 2/2a nur zu randlichen Verlusten landschaftsprägender Strukturen, die zudem durch die umliegenden Gewerbebauten sowie verbleibenden Waldflächen zu einem Großteil abgeschirmt werden. Durch diese randliche Lage wird die Trasse der Variante 2/2a auch weniger als neues technisches Element wahrgenommen als die beiden anderen Varianten, die inmitten der Feldflur verlaufen.

2.6.2.2.3 Wirtschaftlichkeit

Variante 2 bzw. 2a stellt auch die wirtschaftlichste Trasse dar: Bei den Varianten 1 und 3 wäre insbesondere ein doppelt so langes Brückenbauwerk als Straßenüberführung über die DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg notwendig. Auch eine mögliche Ausgestaltung als Unterführung hätte doppelte Bemessungen und erforderte zusätzlich eine die Baukosten weiter erhöhende Grundwasserwanne.

2.6.2.3 Variante unter Nutzung des Straßennetzes des Industriegebiets Alzenau-Süd

Von einigen Einwendern wurde im Anhörungsverfahren eine weitere alternative Planungsvariante vorgeschlagen. Dabei sollte die im Industriegebiet Alzenau-Süd bereits vorhandene und ausgebaute Zufahrtsstraße genutzt und entsprechend verlängert werden. Nach Ansicht der Einwender könnten hierüber Fläche bzw. Kosten gespart werden.

Der Vorhabensträger hat jedoch in seinen Stellungnahmen vom 14.08.2015 zutreffend darauf verwiesen, dass die plangegenständliche Ortsumgehung gemäß des technischen Regelwerks RAS-N 1988 (Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes) der Straßenkategorie A III zugeordnet ist, was auch der Verkehrswegekategorie LS III nach RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) entspricht, welche die RAS-N ersetzt. Die Kategoriengruppe LS (Landstraßen)

umfasst dabei anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete. Diese Straßen übernehmen nach Kapitel 3.4.1 der RIN im Wesentlichen Verbindungsfunktion und nur bei einzelnen, unmittelbar an die Straße angrenzenden Gebäuden in geringem Maße auch Erschließungsfunktion. Bei einer Führung der Trasse durch das Industriegebiet Alzenau-Süd würde jedoch eine Vielzahl von Anbindungen an die angesiedelten Gewerbebetriebe notwendig. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, für die Leichtigkeit des Verkehrs sowie zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der geplanten Straße sind unter Beachtung der genannten Vorgaben allerdings direkte Erschließungen von Grundstücken außerhalb von Knotenpunkten zu vermeiden. Eine Umplanung der Trassenführung durch das Industriegebiet Alzenau-Süd erweist sich daher als nicht zielführend.

2.6.2.4 Nullvariante

Die Planung einer Maßnahme, die – wie auch die planfestgestellte Lösung – zu einem nicht unerheblichen "Landschaftsverbrauch" führen wird, muss schließlich auch dafür offen sein, dass die sog. "Null-Variante" in Frage kommt, d.h. dass auf den Bau der Ortsumgehung Karlstein ganz verzichtet wird. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde 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). Gemessen an dieser Vorgabe sind die – zweifelsohne vorhandenen – negativen Auswirkungen auf verschiedene öffentliche und private Belange (insbesondere Bodenversiegelung, Inanspruchnahme von Eigentums- und Pachtflächen sowie Eingriffe in Natur und Landschaft) jedoch nicht in der Lage, die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte (vgl. C.2.4) zu überwiegen. Die „Null-Variante“ kommt somit mangels vergleichbarer Verkehrswirksamkeit nicht in Betracht, weil damit die Planungsziele, nämlich die Verbesserung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse (Staus und Verkehrsbehinderungen in der Ortsdurchfahrt sowie beschrankter Bahnübergang mit langen Haltezeiten), die Verringerung der Belastung der Anwohner und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer durch Lärm- und Schadstoffimmissionen in der Ortsdurchfahrt, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Staatsstraße sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht erreicht werden können (vgl. hierzu auch Punkt C.2.4).

2.6.2.5 Zusammenfassende Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Der Planfeststellungsbehörde haben sich aus den dargestellten 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.

Im Ergebnis sind keine Belange erkennbar, welche die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der verfahrensgegenständlichen Variante in Frage stellen könnten. Letztlich ist die Entscheidung des Vorhabensträgers für die Planfeststellungsvariante nach umfassender Abwägung aller relevanten Umstände nicht zu beanstanden.

2.6.3 *Technische Gestaltung der Baumaßnahme*

2.6.3.1 Ausbaustandard, Trassierung, Querschnitt

Die nach den Planunterlagen vorgesehene Dimensionierung der Ortsumgehung Karlstein sowie die vorgesehenen Angleichungs- und Neubaumaßnahmen im übrigen Straßennetz sind geeignet und erforderlich, um die zu erwartende Verkehrsbelastung aufzunehmen. Die Planung ist damit auch hinsichtlich des vorgesehenen Neubaustandards vernünftigerweise geboten und damit planerisch gerechtfertigt.

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. Zwar wurden die Feststellungsunterlagen nicht anhand der RAL 2012 („Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“) erstellt, sondern noch nach den RAS-Richtlinien. Wie das Sachgebiet 31 (Straßenbau) der Regierung von Unterfranken mit Mail vom 30.06.2016 bestätigt hat, entsprechen die Planungen jedoch dem aktuellen Stand der Tech-

nik. Die in den Richtlinien 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 zugrunde gelegten Richtlinien vorgesehenen technischen Ausbauparameter bringen jedoch die anerkannten Regeln für die Anlage 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).

Die Planung des Vorhabensträgers für die Ortsumgehung Karlstein richtet sich nach den einschlägigen technischen Regelwerken. Die Einzelheiten zur technischen Gestaltung der Maßnahme können den Planunterlagen, insbesondere Unterlage 1, Kapitel 4 entnommen werden.

Die Linienführung der Trasse orientiert sich am ehemaligem RWE-Gleis sowie den bestehenden Feldwegen. Zwangspunkte für die gegenständliche Trassierung waren insbesondere der notwendige Anschluss an den Bestand am Bauanfang und Bauende, die DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg, die vorhandene Bebauung der angrenzenden Industrie- und Gewerbegebiete, die bestehenden Baggerseen sowie die Masten der im Planbereich verlaufenden Hochspannungsfreileitungen.

Für die Wahl des Straßenquerschnitts sind Verkehrssicherheit, Qualität des Verkehrsablaufs sowie Kosten für den Bau und Unterhalt maßgebend. Der Regelquerschnitt muss bei den gegebenen Verkehrs- und Streckenverhältnissen leistungsfähig sein. Er entspricht den Vorgaben der einschlägigen technischen Regelwerke unter Einbeziehung des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens (vgl. hierzu bereits C.2.4.2).

Der gewählte RQ 10,5 mit einer Fahrstreifenbreite von 3,5 m ist aufgrund der künftig zu erwartenden Verkehrsbelastung ebenso notwendig wie der entsprechend leistungsfähige Ausbau der Knotenpunkte zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs (vgl. zu den einzelnen Knotenpunktbemessungen anhand der jeweiligen Prognoseverkehrsmengen Unterlage 15.1), Dabei wird auch die Kategorisierung der neuen Ortsumgehung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, Kapitel 3.4.1) als anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete berücksichtigt, die im Wesentlichen Verbindungsfunktion und nur

bei einzelnen unmittelbar an die Straße angrenzenden Gebäuden in geringem Maße auch Erschließungsfunktion übernehmen.

Nicht gefolgt werden konnte zudem der im Anhörungsverfahren erhobenen Forderung nach einer Gradientenabsenkung bzw. Tieferlegung der Trasse aus Gründen des Lärmschutzes unter Nutzung des Aushubmaterials für zusätzliche Lärmschutzeinrichtungen. Zwar lassen sich schädliche Umwelteinwirkungen im Straßenbau unter Ausnutzung der räumlichen Gegebenheiten gleichermaßen dadurch vermindern oder ganz vermeiden, dass die Trasse in horizontaler oder vertikaler Richtung von der schützenswerten Bebauung abgerückt wird. Das Grundkonzept der Planung erhält nicht nur durch den Trassenverlauf im Oberflächenbereich, sondern auch durch Gradientenabsenkungen, Tief- oder Troglagen seine Prägung, da die Linienführung einer Straße durch die Höhenlage wesentlich mitbestimmt wird.

Dieser Variante stehen jedoch – wie der Vorhabensträger aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend einwendet – die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit sowie Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entgegen, zu deren Berücksichtigung die jeweiligen Straßenbaulastträger durch die Haushaltsgesetze des Bundes und der Länder bzw. die Haushaltsgrundsätze des Art. 61 der Bayerischen Gemeindeordnung auch im Rahmen der Straßenplanung bei vorzunehmenden Investitionen gezwungen sind. Grundsätzlich wird daher bei der Projektierung von Straßen versucht, die Trasse aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in etwa geländegleich zu führen. Gegenüber Einschnitts- und Dammlagen erweist sich diese Lage – wie im vorliegenden Fall – erfahrungsgemäß als kostengünstiger. Dass bei der Entscheidung für die eine oder andere Planungsvariante auch Kostengesichtspunkte den Ausschlag geben dürfen, ist nach der Rechtsprechung des BVerwG nicht zweifelhaft (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 CN 5/98 <juris> sowie BVerwG, Urteil vom 28.02.1996, Az. 4 A 27/95, NVwZ 1996, S. 1011).

Eine entsprechende Tieferlegung der Trasse hätte zudem negative Auswirkungen auf die Straßenentwässerung sowie den Geländeverbrauch durch entsprechende Böschungen, was wiederum zu erheblich höheren Bau- und Grunderwerbskosten führen und letztendlich den genannten Haushaltsgrundsätzen widersprechen würde. Ebenso ist aus Gründen des Grundwasserschutzes eine geländegleiche Trassenführung einer Einschnittslage vorzuziehen. In den einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew, Kapitel 1.2.2) heißt es hierzu: „Die Gradiente ist so zu wählen, dass das Grundwasser

nach Möglichkeit nicht angeschnitten oder die Überdeckung nicht unnötig verringert wird. Das gilt auch außerhalb von Wasserschutzgebieten. Dieser Gesichtspunkt ist bei der Forderung nach einer Trassenabsenkung aus Gründen des Immissionsschutzes, der Landschaftsgestaltung und des Städtebaues in die Abwägung einzubeziehen."

Da bereits bei einer geländegleichen Trassenführung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (vgl. hierzu später noch unter C.2.6.4), kann eine Tieferlegung der Trasse zulasten des Grundwasserschutzes nicht als Alternative in Betracht gezogen werden. Eine derartige Trassierung erweist sich im Ergebnis aufgrund der dargestellten Nachteile v.a. in finanzieller sowie wasser- und bodenschutzrechtlicher Hinsicht nicht geeigneter als die vom Vorhabensträger gewählte.

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht daher einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Insbesondere kann nicht dem im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwand gefolgt werden, die großzügig ausgebaute Trasse lade Verkehrsteilnehmer gerade dazu ein, von der Umgehungsstraße zahlreich Gebrauch zu machen. Zum einen liegt darin ja gerade eines der rechtfertigenden Planungsziele (vgl. bereits oben C.2.4.3), zum anderen ist die plangegenständliche Ausbauweise aufgrund der Vorgaben der dargestellten Grundsätze sowie einschlägigen Regelwerke geboten.

Auch der im Anhörungsverfahren geforderten Verschiebung der Anbindung der bestehenden Ortsdurchfahrt (Flur-Nr. 2445 der Gemarkung Großwelzheim) an die geplante Trasse der St 3308 in Richtung des Bauanfangs zu Bau-km 0+090, wodurch die Zerschneidung einiger Grundstücke – wie der Flur-Nrn. 2239, 2240, 2241, 2242, 2443 oder 2444/2 der Gemarkung Großwelzheim – vermieden werden könne, konnte nicht gefolgt werden. Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2016 in überzeugender Weise darauf verwiesen, dass der Anschluss der Hanauer Landstraße – also der bestehenden Ortsdurchfahrt – als anbaufreie Hauptverkehrsstraße im Vorfeld bebauter Gebiete gemäß RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) der Kategorie VS III zugeordnet ist, womit die Grenzwerte der RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) Anwendung finden. Die Linienführung der Hanauer Landstraße wurde für die Pla-

nungen dabei anhand der Grenzwerte der Entwurfselemente für Fahrbahnen von anbaufreien Hauptverkehrsstraßen bei einer zulässigen Geschwindigkeit v_{zul}= 50 km/h gemäß RASt gewählt. Zudem stellen die im Kreuzungsbereich vorhandenen Freileitungsmasten entsprechende Zwangspunkte dar. Der Anschluss der Hanauer Landstraße an die geplante Ortsumgehung wurde bereits mit einem Kurvenmindestradius von R = 80 m trassiert. Eine Verschiebung nach Westen in Richtung des Bauanfangs ist aufgrund der genannten Zwangspunkte und der einzuhaltenden Kurvenmindestradien daher nicht möglich.

2.6.3.2 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Die Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst neben dem Vorhaben als solchem – d.h. allen zum Vorhaben gehörenden baulichen und sonstigen Anlagen – auch die Anpassung der Einmündungen und die Änderungen im Wegenetz als notwendige Folgemaßnahmen. Die einzelnen Kreuzungen und Einmündungen sowie die sonstigen Änderungen im Wegenetz werden in Unterlage 1, Kapitel 4.3 und Unterlage 7.2 (Bauwerksverzeichnis) beschrieben und in den Lageplänen (Unterlage 7.1) dargestellt.

Die vom Vorhabensträger geplanten Anpassungen der Einmündungen und die Änderungen im Wegenetz sind sachgerecht und ausgewogen. Sie begegnen daher keinen durchgreifenden Bedenken seitens der Planfeststellungsbehörde.

Insbesondere erfolgt die Anbindung der Hanauer Landstraße und damit der bestehenden Ortsdurchfahrt sowie des Kieswerks Weiß auf Höhe Bau-km 0+320 sachgerecht mittels Lichtsignalanlage. Einige Einwender hatten dagegen eine Ausgestaltung des Anschlusses als Kreisverkehrsplatz gefordert. Der Vorhabensträger hat aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedoch in zutreffender Weise darauf hingewiesen, dass durch den freien Zufluss innerhalb des Kreisverkehrs keine Steuerung der Verkehrsströme möglich ist. Eine gleichrangige Behandlung der Anbindungen stünde jedoch der Betonung der Ortsumgehung entgegen und würde zudem deren Akzeptanz senken. Mit einer lichtsignalgeregelten Kreuzung kann die Steuerung an die veränderten Verkehrsströme angepasst werden. Da auch die folgende Kreuzung „Am Kieswerk Herzberg“ bei Bau-km 1+646 aus Verkehrssicherheitsgründen mit einer LSA ausgestattet werden muss, ist eine Koordinierung der beiden Knotenpunkte möglich und ein zügiger Verkehrsfluss gewährleistet, um die Attraktivität der Ortsumgehung zu steigern.

Moderne Lichtsignalanlagen weisen zudem einen niedrigen Energiebedarf auf und sind erfahrungsgemäß sehr wartungsarm und wenig störanfällig.

Mittels des parallel zur geplanten Ortsumgehung von der Kreuzung „Am Kieswerk Herzberg“ bei Bau-Km 1+646 bis zur Anbindung an die St 2443 verlaufenden Geh- und Radwegs (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.19) sowie der Unterführung bei Bau-km 2+385,140 unter der geplanten Ortsumgehung (Bauwerk 3, Bauwerksverzeichnis Nr. 2.6) ist zudem die sichere Erreichbarkeit der Einkaufsmärkte im Industriegebiet Alzenau-Süd gewährleistet.

I.Ü. wird den Interessen der Betroffenen durch die Nebenbestimmung unter A.3.7 Rechnung getragen, welche sicherstellt, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke – auch während der Bauzeit – wieder eine ordnungsgemäße und dem bisherigen Umfang entsprechende Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten.

2.6.4 *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 §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 ff. BImSchG (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74, Rn. 114 ff.). 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, § 74, Rn. 116, vgl. auch § 50 Satz 2 BImSchG).

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung

bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen im Rahmen des Variantenvergleichs (vgl. hierzu bereits C.2.6.2) und nachfolgend dargelegt wird.

Die plangegenständliche Ortsumgehung von Karlstein entlastet die Anwohner des Ortskerns nachhaltig von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der durch die Verlegungsmaßnahme neu Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

2.6.4.1 Trassierung (§ 50 BImSchG)

Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch den Bau der Ortsumgehung Karlstein (S 3308) keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen (§ 50 BImSchG).

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen wie dem vorliegenden Verkehrsweg, 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 Bau einer Staatsstraße als Umgehungsstraße auf längerer Strecke ist grundsätzlich – auch als Ortsumgehung – raumbedeutsam i.S.d. § 50 BImSchG. Es ist daher 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. Kurgebiete, 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 lärmmindernde Trassenführung auszuschöpfen.

Für den Lärmschutz durch Planung gelten die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht. Aus § 50 BImSchG folgt, dass diese möglichst unterschritten werden sollen.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Das darin angeordnete Trennungsgebot wurde bei der vorliegenden Planung beachtet. Eine weitergehende Trennung von unverträglichen Nutzungen wie zwischen Verkehrswegen und Wohngebieten ist im Hinblick auf die Bindung an die bestehenden Zwangspunkte nicht möglich.

Wie im Rahmen der Variantenprüfung ausgeführt (vgl. C 2.6.2 dieses Beschlusses), scheiden andere Trassenführungen, soweit sie überhaupt nennenswerte Vorteile hinsichtlich des Immissionsschutzes gegenüber der planfestgestellten Lösung aufweisen, wegen der mit ihnen verbundenen, deutlich größeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und damit zusammenhängender Schutzgüter sowie aus Gründen der Wirtschaftlichkeit aus. Weder durch eine Änderung der Maßnahme, noch durch den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder eine Verlegung bestimmter Teile kann der Lärmschutz nennenswert verbessert oder dem Belang der Erhaltung einer bestmöglichen Luftqualität effektiver Rechnung getragen werden, ohne andere, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde überwiegende Belange, die für eine Realisierung des Ausbauvorhabens auf der vorgesehenen Trasse sprechen, sachwidrig hintanzustellen.

Der Variantenvergleich hat unter immissionsschutzrechtlichen Aspekten nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde in überzeugender Weise gezeigt, dass in allen drei untersuchten Varianten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Unterhalb der Immissionsgrenzwerte weisen die Varianten jedoch deutliche Unterschiede auf (vgl. hierzu Unterlage 15.3). Die gewählte und planfestgestellte Variante 2 führt generell in den Siedlungsbereichen zu den geringsten Belastungen, wobei kein aktiver Schallschutz erforderlich ist. Hier werden bis auf wenige Ausnahmen die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten. Variante 3 erweist sich aus schallschutztechnischer Sicht als am ungünstigsten, die Orientierungswerte der DIN 18005 sind sowohl im Außenbereich als auch am Rande der Wohngebiete von Dettingen überschritten. Dagegen ist Variante 1 für die Wohngebiete von Dettingen noch verträglich, erzeugt allerdings ei-

ne relativ hohe Belastung für die Kleingartenanlage „Heckengelände“ und die Siedlung „Am Kieswerk“. Für die Siedlung „Am Kieswerk“ wäre bei den Varianten 1 und 3 aus Lärmschutzgründen daher eine Lärmschutzwand zu errichten. Im Bereich der Kleingartenanlage wäre in der Variante 1 ebenfalls eine Lärmschutzwand erforderlich. Ausführlich zum Variantenvergleich siehe im Übrigen bereits oben unter C.2.6.2 dieses Beschlusses sowie unter Immissionsschutzgesichtspunkten Unterlage 15.3.

2.6.4.2 Lärmschutz

Grundsätzlich erfolgt der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm beim Straßenbau in verschiedenen Stufen:

Nach § 50 BImSchG (vgl. bereits C.2.6.4.1) ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

In einer zweiten Stufe ist sicherzustellen, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV).

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).

2.6.4.2.1 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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 schädlich sind die Einwirkungen anzusehen, die – unabhängig davon, ob der Gewährleistungs-

gehalt 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, VBlBW 1996, 423).

Der Beurteilungspegel bezieht sich dabei auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden, die auf den Immissionsort einwirken, sofern die Gesamtbelastung nicht die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreitet oder eine Gesundheitsgefährdung darstellt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95, NVwZ 1996, 1003; Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154).

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 Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich sind nach § 2 Abs. 1, Ziffern 1, 3 und 4 entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (vgl. § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV).

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

2.6.4.2.2 Verkehrslärmberechnung

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung gemäß der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 – RLS-90" zu erfolgen. Dabei werden u.a. Prognoseverkehrsbelastungen, LKW-Anteile, die Art des Straßenbelags, die Straßengeometrie in Lage und Höhe sowie die angrenzenden topographischen Gegebenheiten einbezogen und in der Berechnung berücksichtigt. Entgegen entsprechenden Vorbringens im Anhörungsverfahren wird dabei etwa auch die auf dem Teilstück einer Fußgängerunterführung verringerte Bodendämpfung berücksichtigt. Deren Einfluss ist jedoch vernachlässigbar gering, da sie nur ein kleines Stück der Straßentrasse betrifft.

Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode 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 wie z.B. eine lichtsignalgeregelte Kreuzung mit erhöhter Störwirkung wurden entsprechend berücksichtigt.

Im Anhörungsverfahren wurden die schalltechnischen Untersuchungen bzw. Berechnungen dahingehend kritisiert, dass hierbei für den Untersuchungsraum typische Inversionswetterlagen sowie eine Schallreflexion durch die Industriehallen im Industriegebiet Alzenau-Süd nicht berücksichtigt worden seien, die zu einer höheren Lärmbelastung führen würden.

Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf verwiesen, dass auch mögliche Inversionswetterlagen bei den schallimmissionsschutztechnischen Berechnungen bereits berücksichtigt wurden: Die danach berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Mitwind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, welche beide die Schallausbreitung fördern bzw. immissionsverstärkend wirken, vgl. Unterlage 11.1, Kapitel 2.3 sowie RLS-90, Kap. 4.0.

Wie der Vorhabensträger im Erörterungstermin klargestellt hat, finden im Rahmen des herangezogenen Berechnungsverfahrens RLS-90 auch mögliche Refle-

xionseffekte in Form der Spiegelreflexion bei allen im Berechnungsmodell enthaltenen Baukörpern Berücksichtigung. Allerdings sind die rechnerischen Auswirkungen auf einen Beurteilungspegel aufgrund der durch die Reflexion zusätzlich zurückzulegenden Wegstrecke sowie der – auch durch die Reflexion – abnehmenden Intensität nicht allzu hoch. Im Nahbereich zur Lärmquelle bei etwa 50 m Reflexion ist nur mit Erhöhungen in der Größenordnung von ca. 1 dB(A) zu rechnen.

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Hinsichtlich der genauen Prognosezahlen, die auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten beruhen, wird auf die Ausführungen bereits unter C.2.4.2 verwiesen. Die Erhöhung der Verkehrsbelastung wurde im Rahmen der den Lärmemissionsberechnungen zugrundeliegenden Verkehrsprognose berücksichtigt.

2.6.4.2.3 Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Der Vorhabensträger hat in seinen lärmtechnischen Berechnungen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überprüft. Die Grenzwerte der 16. BImSchV sind bei allen im Umfeld der Ortsumgehung gelegenen Immissionsorten eingehalten. Zu den einzelnen Immissionsorten und jeweiligen Beurteilungspegeln wird auf Unterlage 11.1, insbesondere Anhang 2, Bezug genommen.

Vorliegend basieren die immissionstechnischen Berechnungen auf der Verkehrsprognose Karlstein für das Prognosejahr 2030 (vgl. bereits C.2.4.2). Im Übrigen wird hinsichtlich des Berechnungsverfahrens sowie der detaillierten Untersuchung auf Unterlage 11 verwiesen. Im Ergebnis besteht danach an keinem Immissionsort ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist an den vorgenommenen Berechnungen sowie an der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln. Die Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken überprüft. Auch hierbei haben sich keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme, insbesondere nicht gegen die schalltechnischen Berechnungen ergeben. Das Sachgebiet 50 hat mit Schreiben vom 08.12.2014 zudem betont, dass wegen der Verlagerung der Verkehrsströme aus qualitativer Sicht eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation im Innerortsbereich von Karlstein zu erwarten ist, wodurch sich bei typisierender Betrachtungsweise insgesamt das Lärmkonfliktpotential verringere.

Besondere Maßnahmen zur Vermeidung von Schlag- und Störgeräuschen an Dehnungsfugen bei Fahrbahnübergängen von Brücken – gemeinhin auch als „Tackern“ oder sog. „Tock-Tock“-Geräusche bezeichnet – sind entgegen entsprechender Forderungen im Anhörungsverfahren nicht geboten, da die Voraussetzungen des Ministerialschreibens IID8-43425-003/01 vom 08.07.2009 bezüglich der Einsatzkriterien für lärmgeminderte Fahrbahnübergänge mit Regelprüfung nicht gegeben sind. Der Einsatz lärmgeminderter Fahrbahnübergänge käme zwar vorliegend für die Bahnüberführung (Bauwerk 1, Bauwerksverzeichnis-Nr. 2.3) auf Bau-km 0+932,537 in Betracht. Derartige Maßnahmen sind danach jedoch nur dann zu ergreifen, wenn diese beim Neubau sowie bei wesentlichen Änderungen gemäß der 16. BImSchV lärmschutztechnisch erforderlich sind. Aufgrund der Einhaltung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte sowie des großen Abstands des genannten Brückenbauwerks zur nächstgelegenen schutzwürdigen Bebauung ist dies vorliegend jedoch nicht der Fall.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Forderungen nach einer möglichen Gradientenabsenkung bzw. Tieferlegung der Trasse aus Gründen des Immissionsschutzes siehe bereits oben C.2.6.3.1.

Ein anderes Ergebnis ergibt sich auch nicht durch den im Anhörungsverfahren angeführten Verweis auf die DIN 18005. Zunächst ist zu unterscheiden: Immissionsgrenzwerte stellen Werte hinsichtlich des Beurteilungspegels dar, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und an bestehenden Straßen festgelegt sind. Davon zu unterscheiden sind die schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung nach DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau), die keine Grenzwerte sind und nach Kapitel 2.0 der RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) damit nicht in Genehmigungs- und Planfestfeststellungsverfahren Anwendung finden. Sie gelten nur für die städtebauliche Planung, nicht dagegen für die Zulassung von Einzelvorha-

ben. Lediglich für Fragen der Trassierung (§ 50 BImSchG) können sie als Anhaltspunkt dienen (vgl. hierzu bereits C.2.6.4.1). Maßgeblich bleiben für die Beurteilung der Lärmimmissionen und damit auch hinsichtlich des Anspruchs auf aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens die Grenzwerte der 16. BImSchV.

Das Landratsamt Aschaffenburg hat sich in seiner Stellungnahme vom 10.12.2014 als untere Immissionsschutzbehörde ebenfalls zu den Belangen des Immissionsschutzes geäußert. Es verneint – wie das fachlich zuständige Sachgebiet 50 der Regierung von Unterfranken als höhere Immissionsschutzbehörde – aufgrund der Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

2.6.4.2.4 Gesamtlärmbetrachtung

2.6.4.2.4.1 Rechtliche Grundlagen

Grundsätzlich sind nach § 3 bzw. § 4 der 16. BImSchV verschiedene Straßen bzw. Straßen- und Schienenverkehr getrennt zu bewerten. Bestehende Verkehrswege (Straßen und Eisenbahnen) dürfen bei der Anwendung der 16. BImSchV, insbesondere auch bei den Immissionsgrenzwerten und ihrer Berechnung nicht mit einbezogen, eine bereits bestehende Lärmvorbelastung durch andere Verkehrswege also nicht berücksichtigt werden (BVerwG, Urteil vom 17.3.2005, Az. 4 A 18.04, NVwZ 2005, S. 811; Urteil vom 21.3.1996, Az. 4 C 9.95, BVerwGE 101, 1 = NVwZ 1996, S. 1003; *Zeitler*, BayStrWG, Anhang IV.1, Rn. 19 m.w.N.). Es ist daher grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden, die auf den Immissionsort einwirken, sofern die Gesamtbelastung nicht die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreitet oder eine Gesundheitsgefährdung darstellt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95, NVwZ 1996, 1003; Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154).

Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigung im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung ("Summenpegel“) ist folglich nur geboten, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg – hier der Bau der Ortsumgehung – im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führen kann, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Dies gilt insbesondere bei Grundstücken, die dem Wohnen dienen. Denn der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrliche Maßnahme zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtferti-

gungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslöst. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 oder Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. Der Staat verstößt gegen die aus Art. 2 Abs. 2 GG folgende grundrechtliche Schutzpflicht, wenn er es zuließe, dass durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs eine die menschliche Gesundheit gefährdende Gesamtlärmbelastung entsteht, und sei es auch nur durch die Erhöhung einer bereits vorhandenen Vorbelastung. Die grundrechtliche Schutzpflicht greift somit ein, wenn die ihr widerstreitende Immissionssituation gerade durch das Planvorhaben entsteht oder verschärft wird. Anderenfalls leistet die Zulassungsentscheidung zu der kritischen Lärmbelastung keinen relevanten Ursachenbeitrag, der Grundlage des grundrechtlichen Schutzanspruchs gegenüber dieser Entscheidung sein könnte (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95, BVerwGE 101, 1; OVG Münster, Urteil vom 18.01.2001, Az. 20 D 75/98.AK, NWVBl. 2002, 105). Die Grenze, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung und der BGH übereinstimmend von einer "enteignenden Wirkung" bzw. Gesundheitsgefahr ausgehen. Sie ist für Mischgebiete im Bereich bei Werten von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts und für Wohngebiete bei Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts anzusetzen (vgl. VGH München, Beschluss vom 18.07.1996, Az. 8 CS 96.1612 <juris>; Urteil vom 05.03.1996, Az. 20 B 92.1055 <juris>; BGH, Urteil vom 25.03.1993, Az. III ZR 60/91, NJW 1993, 1700). Darin werden allgemein die Auslösewerte gesehen, ab denen eine potentielle Gesundheitsgefährdung nicht mehr ausgeschlossen werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, Az. 9 C 2.06, BVerwGE 128, 177; Urteil vom 13.05.2009, Az. 9 A 72.07, BVerwGE 134, 45; Urteil vom 15.12.2011, Az. 7 A 11.10, UPR 2012, S. 301).

Dementsprechend ist im Hinblick auf die Klärung der Frage des Vorliegens einer Gesundheitsgefährdung oder eines enteignungsrechtlich relevanten Eingriffs die Auswirkung der vorhabensbedingten Verlärmung auf die Gesamtlärmsituation zu beurteilen.

2.6.4.2.4.2 Gesamtlärmberechnung und -ergebnisse

In Unterlage 11, insbesondere 11.1, S. 12 ff. sowie deren Anhang 5 hat der Vorhabensträger geprüft, ob bzw. ggf. wo sich infolge des Baus der Ortsumgehung Karlstein aus der Vorbelastung durch Schiene und Straße in Verbindung mit den zusätzlichen Emissionen aus dem Bauvorhaben eine Gesamtlärmbelastung er-

geben kann, die ein kritisches Maß annimmt. Bezüglich der Methodik bzw. Ergebnisse einzelner Immissionsorte wird auf diese Unterlage verwiesen.

Im Rahmen dieser Gesamtlärmbetrachtung ist zunächst festzustellen, dass das Gemeindegebiet von Karlstein durch das Einwirken mehrerer Geräuschquellen des Typs „Straße“ wahrnehmbar geprägt ist.

Für die Beurteilung der schalltechnischen Gesamtlärmsituation wurden dabei einerseits Einzelpegelberechnungen jeweils für die Vorbelastung durch alle relevanten Lärmquellen, welche sich aus der DB-Fernstrecke Frankfurt-Aschaffenburg, der Bundesautobahn A 45, der Staatsstraße St 2443 sowie dem Industriegebiet Alzenau-Süd zusammensetzen und die Emissionen aus dem Bauvorhaben durchgeführt sowie andererseits Summenpegel aus beiden errechnet.

Im Ergebnis ist jedoch auch in dieser Gesamtlärmbetrachtung kein mittelbar enteignender bzw. gesundheitsschädigender Eingriff aufgrund der von der neuen Ortsumgehung ausgehenden Lärmimmissionen anzunehmen, da die von der Rechtsprechung vorgegebenen Schwellenwerte hinsichtlich einer möglichen enteignenden Wirkung eingehalten werden. Hinsichtlich der ausführlichen Einzelergebnisse der jeweiligen Immissionsorte wird auf Unterlage 11.1, Anhang 5, verwiesen. Die Lärmsituation verändert sich durch den Bau der Ortsumgehung an allen relevanten Immissionsorten im Vergleich zum Bestand nicht wesentlich und die von der Rechtsprechung anerkannten Schwellenwerte werden letztlich nicht überschritten.

Aufgrund der Stellungnahme des SG 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken vom 08.12.2014 sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Grund, an der rechnerischen Korrektheit der Ergebnisse zur Gesamtlärmsituation zu zweifeln. Einwände gegen die Berechnungsmethode wurden nicht vorgebracht. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht danach auch unter dem Blickwinkel einer Gesamtlärmbetrachtung nicht.

Im Bereich der Siedlung „Am Kieswerk“ (ca. Bau-km 1+500 bis 1+700) ergaben die Berechnungen für die dort befindlichen Immissionsorte 11 bis 15, dass – isoliert betrachtet – hinsichtlich des Baus der Ortsumgehung zwar die Immissionsgrenzwerte für Wohnen im Außenbereich nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 bzw. 4 i.V.m. Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV eingehalten sind (vgl. Unterlage 11.1, Anhang 2), hinsichtlich des Gesamtlärms kommt es an den der Bahnseite zugewandten Fassadenseiten aber an den Immissionsorten 12, 13 und 14 nachts zu Über-

schreitungen des von der Rechtsprechung angesetzten Wertes von 60 dB(A) um bis zu 2,3 dB(A), am Immissionsort 15 sogar um bis zu 4,8 dB(A). Dabei übersteigen die Pegel der Vorbelastung jedoch den durch das Vorhaben bedingten Pegel um jeweils 20 bis 25 dB(A) (vgl. Unterlage 11.1, Anhang 5), weshalb der Summenpegel durch das Vorhaben nicht erhöht wird und eine durch das plangegenständliche Vorhaben hervorgerufene kritische Gesamtlärmbelastung insoweit ausgeschlossen werden kann. Der bereits hohe Pegel aus dem Bahnlärm wird hier durch das Straßenbauvorhaben letztlich nicht verschärft.

Wie bereits dargestellt greift die grundrechtliche Schutzpflicht – als notwendige Voraussetzung für einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen – nur ein, wenn die ihr widerstreitende Immissionssituation gerade durch das Planvorhaben entsteht oder verschärft wird. Anderenfalls leistet die Zulassungsentscheidung zu der kritischen Lärmbelastung keinen relevanten Ursachenbeitrag, der Grundlage des grundrechtlichen Schutzanspruchs gegenüber dieser Entscheidung sein könnte. Voraussetzung ist daher, dass der Vorhabensträger durch das Bauvorhaben in tatsächlicher Hinsicht zu der gesundheitsgefährdenden Gesamtbelastung beiträgt. Eine in der Planfeststellung zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen zu treffen, setzt daher eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrsweges und der gesundheitsgefährdenden Immissionsbelastung voraus. Eine Pflicht, eventuell gesundheitlich bedenkliche Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, wird damit hingegen nicht zum Ausdruck gebracht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008, Az. 9 B 7.07, NVwZ 2008, 675, Rn. 9 m.w.N.). Die erforderliche Kausalität ist hier hinsichtlich der genannten Immissionsorte der Siedlung „Am Kieswerk“ nach alldem gerade nicht gegeben.

2.6.4.2.5 Lärmzuwachs außerhalb des Vorhabensbereichs

Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist der von einer vorhabensbedingten Verkehrszunahme auf einer anderen, bestehenden Straße ausgehende Lärmzuwachs zwar nicht von § 41 BImSchG erfasst, jedoch im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass der Lärmzuwachs mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht. Für die Abwägung bieten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Orientierung. Werden die darin genannten

Immissionsgrenzwerte eingehalten, sind in angrenzenden Wohngebieten regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse gewahrt und vermittelt das Abwägungsgebot keinen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, Az. 9 C 2.06, NVwZ 2007, S. 827; Urteil vom 17.03.2005, Az. 4 A 18.04 <juris>).

2.6.4.2.5.1 St 2443

Zunächst brachten einige Einwender im Rahmen des Anhörungsverfahrens vor, dass mit dem Bau der Ortsumgehung auch eine Nutzungsänderung der St 2443 im Bereich zwischen dem geplanten Kreisverkehrsplatz am Bauende sowie der Kreuzung St 2443/Frankenstraße bzw. Hanauer Landstraße einherginge, die den umliegenden Bereich von einem Lärmsanierungsgebiet zu einem Lärmvorsorgegebiet im Sinne der 16. BImSchV umqualifiziere. Anzumerken ist zum einen, dass die maßgeblichen Grenzwerte sowohl bezüglich Lärmsanierung als auch bezüglich Lärmvorsorge vorliegend eingehalten wären. Jedoch ist zum anderen bereits der Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht eröffnet, welche diesbezüglich maßgeblich wäre. Tatbestandlich fehlt es an der Voraussetzung einer wesentlichen Änderung i.S.d. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, insbesondere an einem erheblichen baulichen Eingriff i.S.v. § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV. Die baulichen Änderungen der St 2443 beschränken sich auf den Umbau des Knotenpunktes St 2443/Industriegebiet Alzenau-Süd in Verbindung mit der Anschlussstelle der Bundesautobahn A 45. Die mittels Lichtsignalanlage geregelte Einmündung St 2443/Industriegebiet Alzenau-Süd wird dabei zum Kreisverkehr mit Anschluss der geplanten Ortsumgehung umgebaut. Die Straße wird damit weder um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr verbreitert, noch wird 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 bzw. wird nicht ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht. Dieses Ergebnis korrespondiert auch mit Kapitel 10 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, Ausgabe 1997, (VLärmSchR 97, in Bayern eingeführt durch Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 14. Februar 2007, Az.: IID9-43813-003/97), wonach für einen „erheblichen baulichen Eingriff“ solche Maßnahmen

kennzeichnend sind, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Der Eingriff muss dabei auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielen (BVerwG, Urteil vom 09.02.1995, Az. 4 C 26.93, NVwZ 1995, 907).

Letztlich kann daher auch dahinstehen, ob eine mögliche Verkehrszunahme auf der Staatsstraße St 2443 im genannten Bereich seine eindeutige Ursache im Bau der Ortsumgehung findet. Zu bedenken ist dabei, dass die St 2443 bereits bei derzeitiger Führung der St 3308 als Ortsdurchfahrt als Zubringerstrecke für das Industriegebiet Alzenau-Süd und die Anschlussstelle Karlstein der BAB A 45 dient.

Der Vorhabensträger hat dennoch in den immissionsschutztechnischen Untersuchungsbereich auch mögliche Auswirkungen auf die Bebauung im Bereich der St 2443 einbezogen und in den lärmtechnischen Berechnungen berücksichtigt. Einige Immissionsorte befinden sich etwa im Bereich des Schiffwegs (Nrn. 17 bis 20 sowie 24 und 25) sowie der Hörsteiner Straße (Nrn. 26 bis 37) und sind ausdrücklich einbezogen (vgl. Unterlage 11.1, Anhang 3 und Unterlage 11.2).

Der Kreisverkehr als Umbaubereich wurde in der Lärmberechnung dabei zugunsten der Betroffenen dem Neubau der St 3308 zugeschrieben. In einzelnen wird hinsichtlich der sich diesbezüglich ergebenden Immissionswerte auf Unterlage 11.1, insbesondere Anhang 3 verwiesen. Die Emissionspegel der Knotenstrombelastung St 2443/Anschluss Industriegebiet Alzenau-Süd sind in Anhang 1 berücksichtigt. Das Verkehrsaufkommen infolge des Industriegebiets Alzenau-Süd wurde dabei in nachvollziehbarer Weise berücksichtigt (vgl. Unterlage 15.1, Kapitel 4.4 sowie bereits C.2.4.2 dieses Beschlusses), die Knotenstrombelastung des Anschlusses des Industriegebiets an die Staatsstraße St 2443 ist in Unterlage 15.1, Kapitel 6.5 sowie Anhang 5 dargestellt.

Auch die Zunahme des Verkehrs auf der St 2443 selbst – zwischen dem Anschluss der neuen Ortsumgehung und der Frankenstraße – findet in der Lärmprognose Berücksichtigung: Im Rahmen der Gesamtlärmbetrachtung sind die Schallimmissionen durch den im Rahmen des Verkehrsmodells prognostizierten Verkehr auf der St 2443 einbezogen. Für die oben genannten Immissionsorte im Bereich der Hörsteiner Straße kommt es dabei zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Auch wenn die 16. BImSchV aus den genannten Gründen nicht direkt anzuwenden ist, müssen die ge-

nannten Grenzwerte nach der Rechtsprechung dennoch im Rahmen der Abwägung bei einer Verkehrszunahme auf einer anderen, vorhandenen Straße als Folge des Straßenbauvorhabens berücksichtigt werden. Dabei wird der gesetzgeberischen Wertung Rechnung getragen, dass Dorf- und Mischgebiete neben der Unterbringung von (nicht wesentlich) störenden Gewerbebetrieben auch dem Wohnen dienen und die hierauf zugeschnittenen Immissionsgrenzwerte für den Regelfall gewährleisten, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind (BVerwGE 109, 314). Werden die genannten Grenzwerte dabei eingehalten, vermittelt das Abwägungsgebot dann auch keinen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnehmen (BVerwG, Urteil vom 17.03.2005, Az. 4 A 18.04 <juris>). Sind sogar im Rahmen der Gesamtlärmbetrachtung – also unter Berücksichtigung aller Lärmquellen – die geforderten Grenzwerte für Dorf- und Mischgebiete eingehalten, kann auch alleine von der Verkehrszunahme auf der St 2443 keine unzulässige, die Gesundheit gefährdende Lärmbelastung ausgehen. Auch im Rahmen der Gesamtlärmbetrachtung wurde damit die Verkehrszunahme auf der St 2443 entsprechend berücksichtigt, wie der Vorhabensträger in Erörterungstermin nochmals klargestellt hat.

Da für die genannten Immissionsorte im Bereich der Hörsteiner Straße sowie des Schiffwegs die genannten Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete eingehalten sind (vgl. auch Unterlage 11.1, Anhang 5), vermittelt unter Anwendung der von der Rechtsprechung angelegten Kriterien damit auch das Abwägungsgebot hinsichtlich der Verkehrszunahme auf der bestehenden St 2443 keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im genannten Bereich.

Somit lässt sich insgesamt für den Planfall zwar eine Zunahme der Verkehrszahlen auch auf der St 2443 feststellen, die jedoch weder zu einer i.S.d. Rechtsprechung kritischen Lärmbelastung noch zu einem Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen führt.

Die von der Gemeinde Karlstein am Main, die gleichzeitig auch Vorhabensträger für das plangegenständliche Vorhaben ist, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüften freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen sind unabhängig vom vorliegenden Planfeststellungsverfahren zu sehen.

2.6.4.2.5.2 Lärmzunahme durch Schwerverkehrszunahme infolge der zusätzlichen Kiesausbeutung in Kleinostheim

Berücksichtigung fand bei den Lärmimmissionsberechnungen auch die mögliche Zunahme des Schwerverkehrs durch die Kiesausbeutung in Kleinostheim. Zutreffend hat der Vorhabensträger auf die diesbezüglich im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen hin darauf hingewiesen, dass die Verkehrssteigerung des Schwerverkehrs durch die Ausbeutung im Vergleich zum Gesamtschwerlastverkehr sehr gering ausfällt. Ein Vergleich zwischen den in der Planfeststellung errechneten Immissionswerten und den Werten mit dem Zuwachs durch die Ausbeutung ergab – worauf der Vorhabensträger zutreffend hingewiesen hat – eine Steigerung der Immissionswerte um weniger als 0,1 dB(A). Neben dem eindeutigen Ursachenzusammenhang – die mögliche Lärmzunahme liegt nicht in dem Bau der Ortsumgehung, sondern der zusätzlichen Auskiesung begründet – fehlt es damit auch an der von der Rechtsprechung geforderten Erheblichkeit. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die vorliegend ermittelte Pegelerhöhung um weniger als 0,1 dB(A) derart geringfügig ist, dass sie wohl schon dem Bereich der allgemeinen Rechentoleranz zugeordnet werden kann und damit im Bereich der zufälligen Abweichung liegt. Außerdem ist davon auszugehen, dass – unabhängig von der Frage, ob die Wahrnehmbarkeitsschwelle für Pegeländerungen bei 3 dB(A) oder schon darunter angesetzt werden muss – eine Pegelerhöhung um weniger als 0,1 dB(A) jedenfalls für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar ist. Auch die Rechtsprechung verlangt eine Einstellung der Lärmbetroffenheit in den Abwägungsprozess lediglich bei einer mehr als nur geringfügigen Lärmzunahme (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1998, Az. 11 C 3.97). Eine immissionsschutzrechtlich relevante vorhabensevozierte Mehrbelastung durch den zusätzlichen Schwerverkehr kann daher ausgeschlossen werden. Zu einer entsprechenden Berücksichtigung im Rahmen der Verkehrsprognose siehe bereits C.2.4.2 dieses Beschlusses.

2.6.4.2.5.3 Gesamtlärmbetrachtung

Auch die Ergebnisse der diesbezüglichen Gesamtlärmberechnung (Unterlage 11) zeigen, dass die Schwelle zu Gesundheitsgefahren bezogen auf die Geräuschquelle „Straße“ für die maßgeblichen Immissionsorte weder im Baugebiet Hörsteiner Straße, noch für das Wohngebiet „Lindig“ nach Verwirklichung der Ortsumgehung erreicht wird. Hierfür gelten jedoch nicht die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern sowohl nach fachlichem Erkenntnisstand als auch

nach der Rechtsprechung betragen die Schwellenwerte – wie bereits dargestellt – hierfür als Summenwert 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

2.6.4.2.5.4 Abwägung

Auch eine mögliche Lärmzunahme außerhalb des Baubereichs ist mit erheblicher Gewichtung in die Abwägung einzustellen. Den diesbezüglichen Belangen kommt letztlich angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (siehe hierzu bereits C.2.4) jedoch kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu, welches die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellt.

2.6.4.2.6 Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Immissionsschutzes

Aufgrund der dargestellten Einhaltung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte sowie des daraus resultierenden fehlenden Anspruchs auf Lärmschutzmaßnahmen ist auch eine im Anhörungsverfahren geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Immissionsschutzes nicht angezeigt.

Zwar können nach der Straßenverkehrsordnung (StVO), etwa nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO, aus Gründen des Lärmschutzes theoretisch Verkehrsbeschränkungen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutze der Wohnbevölkerung ausgesprochen werden (vgl. Nr. 3.3 RLS-90; VG Würzburg, Urteil vom 26.03.2003, Az. W 6 K 02.805 <juris>). Über die Anordnung von verkehrsregelnden Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Ausstattung mit den notwendigen Verkehrszeichen als Zubehör der Straßen gemäß Art. 2 Nr. 3 BayStrWG kann aufgrund der Konzentrationswirkung auch in einem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000, Az. 4 B 94/99, Rn. 17 <juris> – zu LSA).

Vor Anordnung derartiger verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen (Nr. 3.3 RLS-90); dabei sind auch die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer sowie Grad und Ausmaß der Lärmbeeinträchtigung zu würdigen. Letztlich ist auf Grund einer Abwägung aller Umstände des Einzelfalles zu entscheiden (vgl. BayVGH, Urteil vom 18.02.2002, Az. 11 B 00.1769, BayVBl. 2003, 80 und Urteil vom 07.12.2006, Az. 11 CS 06.2450, BayVBl. 2007, 241).

Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgen jedoch üblicherweise nicht in Planfeststellungsbeschlüssen, die den Bau einer Straße zum Gegenstand haben, es

sei denn, dies wäre zur Konfliktbewältigung schon im Planfeststellungsbeschluss geboten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, Az. 5 S 1/98, NVwZ-RR 1999, 165). Da die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte – wie bereits dargestellt – vorliegend eingehalten werden, ist diese mögliche Ausnahme bezüglich des plangegenständlichen Neubaus der Ortsumgehung aber gerade nicht einschlägig.

Die Berechnung der Schallemissionen nach der RLS-90 erfolgte dabei mit der nach § 3 Abs. 3 Nr. 2c StVO zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften für Personenkraftwagen (Pkw) sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t von 100 km/h. Bei der geplanten Ortsumgehung handelt es sich um eine Straße der Kategorie III der RIN, für die sich eine derartige Entwurfsgeschwindigkeit anhand der einschlägigen Richtlinien ergibt.

Das tatsächliche Fahrverhalten wird dagegen durch die Geschwindigkeit V_{85} beschrieben, welche sich an derjenigen Geschwindigkeit orientiert, die 85 % der ungehindert fahrenden Pkw auf nasser Fahrbahn nicht überschreiten. Hierzu stehen in den Richtlinien für die Anlage von Straße, Teil: Linienführung (RAS-L, Ausgabe 1990) genaue Verfahren zur Schätzung der Geschwindigkeit zur Verfügung, die vorliegend beachtet wurden.

Die Entwurfsgeschwindigkeit als wirtschaftliche und technische Leitgröße bestimmt sich unter Beachtung umweltbezogener Belange anhand der vorgesehenen Netzfunktion der Straße, wobei die für diese Funktion angestrebte Qualität des Verkehrsablaufs berücksichtigt wird. Die Grenz- und Richtwerte wesentlicher Entwurfselemente wie Kurvenradien, Höchstlängsneigungen sowie Kuppen- und Wannenmindesthalbmesser werden dabei durch die Entwurfsgeschwindigkeit bestimmt. Dadurch wird entscheidend die Streckencharakteristik und damit die Sicherheit und Qualität des Verkehrsablaufs sowie die Wirtschaftlichkeit beeinflusst. Bereits mit der nach diesen Grundsätzen der Planung zugrunde gelegten Entwurfsgeschwindigkeit werden die einschlägigen Immissionsgrenzwerte eingehalten. Einer Begrenzung der Geschwindigkeit bedarf es daher bereits aus diesem Grund nicht.

Daneben bestimmen die Planfeststellungsrichtlinien ausdrücklich, dass im Planfeststellungsbeschluss verkehrsrechtliche Regelungen nicht zu treffen sind, sofern sie nicht als konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straßen anzusehen sind (Nr. 33 Abs. 6 PlafeR 15). Auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtli-

nien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007, VkBl. 2007, 767; in Bayern eingeführt durch MRS IC/IIB/IID-3611.28-7 vom 20.11.2008, Datenbank BAYERN-RECHT 9211-I) – welche direkt jedoch nur bei bestehenden Straßen und damit im Rahmen der Lärmsanierung gelten – betonen, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht isoliert zu betrachten, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung einzubinden sind. Vorliegend sind Geschwindigkeitsbeschränkungen aber gerade nicht als konzeptioneller Teil der Planung vorgesehen.

Des Weiteren sind Beschränkungen des fließenden Verkehrs gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nach dem Willen des Gesetzgebers restriktiv nur anzuordnen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z.B. des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung erheblich übersteigt und Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Anwohner vor unzumutbarem Straßenverkehrslärm erfordert, um einer im Hinblick auf Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG relevanten Gesundheitsgefährdung zu begegnen. Wie bereits unter C.2.6.4.2.3 bis C.2.6.4.2.5 dargestellt sind jedoch bereits die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, auch eine kritische Gesamtlärmbelastung ist nicht gegeben.

Unabhängig von der Erforderlichkeit entsprechender Maßnahmen verweist der Vorhabensträger in seinen Stellungnahmen vom 14.08.2015 zudem zurecht darauf, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen i.S.d. § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. der 24. BImSchV darstellen. Gegen die Einbeziehung von verkehrslenkenden bzw. betriebsregelnden Maßnahmen in den Anwendungsbereich des § 41 BImSchG spreche neben dem auf bauliche Maßnahmen bezogenen Wortlaut („bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung“) auch die Gesetzessystematik. Der Gesetzgeber habe die Verkehrslenkung in den verkehrsrechtlichen Vorschriften geregelt, § 41 BImSchG erfasse dagegen nur die aktiven Lärmschutzmaßnahmen an den Verkehrswegen. Lösungen mittels einer Geschwindigkeitsbeschränkung sind daher nachrangig und subsidiär Dieser Ansicht schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

2.6.4.3 Immissionsschutzrechtliche Nebenbestimmungen

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. Vorliegend sind die einschlägigen Immissionsgrenzwerte eingehalten, sodass wie dargelegt kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht.

Das SG 50 der Regierung von Unterfranken (Technischer Umweltschutz) schlug mit Stellungnahme vom 08.12.2014 bzw. 02.04.2015 die Auflage vor, dass unabhängig von der Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte nach der 16. BImSchV analog der Planungsgrundsätze nach BImSchG (Umgebungslärmplanung) zur Verringerung eines Lärmkonfliktpotentials im Bereich von Bau-km 2+400 bis Bauende anfallende Erdaushubmassen als etwa 2 m hoher Lärmschutzwall der Straße dimensioniert werden sollten. Der Vorhabensträger hat diesem Vorschlag jedoch mit Schreiben vom 14.08.2015 in überzeugender Weise entgegengehalten, dass sich eine derartige Errichtung eines Sicht- bzw. Lärmschutzwalls aus enteignungsrechtlicher Sicht als zweifelhaft darstellt. Denn soweit der Wall zur Führung der Trasse notwendig ist, ist dieser Straßenbestandteil und damit als solcher auch aus enteignungsrechtlicher Sicht erforderlich. Soweit er jedoch lediglich dem (zusätzlichen und damit freiwilligen) Sicht- oder Lärmschutz dient, ist dies nicht gegeben, da die einschlägigen Grenzwerte – wie bereits dargestellt und ausweislich Unterlage 11 – auch ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen deutlich eingehalten werden können. Bezüglich der Verhältnismäßigkeit einer Enteignung in einem derartigen Fall sind daher Zweifel angebracht. Die notwendige enteignungsrechtliche Vorwirkung einer ggf. durchzuführenden Enteignung könnte daher im Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen werden. Zudem fallen nach vorgelegter Planung beim Bau der Ortsumgehung keine Überschussmassen an. Vielmehr ergibt sich ein Massedefizit von ca. 20.000 m^2. Eine rechtliche Verpflichtung auf derartige Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich nach alldem daher nicht. Sie sind ggf. außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens vom Vorhabensträger auf freiwilliger Basis zu planen und durchzuführen.

Da der Vorhabensträger bei seiner immissionstechnischen Untersuchung aufgrund des im gesamten Planungsabschnitt zu verwendenden nicht abgesplitteten Splittmastixbelag einen Korrekturwert von D_{StrO} = - 2,0 dB(A) (VkBl 91,480) be-

rücksichtigt hat, hat er diese lärmmindernde Wirkung auf Dauer zu gewährleisten, was durch Nebenbestimmung A 3.3.1 sichergestellt wird.

Der Schutz vor Baulärm wird durch Nebenbestimmung A.3.3.2 gewährleistet. Die Einhaltung der maßgeblichen Verwaltungsvorschrift hat der Vorhabensträger zudem mit Schreiben vom 14.08.2015 zugesichert (vgl. A.3.1).

2.6.4.4 Schadstoffbelastung

Die zukünftige Schadstoffbelastung wird vorliegend maßgeblich von der Höhe der lokalen Vorbelastung mitbestimmt. Zutreffend hat der Vorhabensträger darauf verwiesen, dass diese Vorbelastungswerte für die einzelnen Schadstoffe im Planbereich bereits in einer Größenordnung von ca. 55 bis 60 % der Beurteilungswerte der 39. BImSchV liegen. Die höchsten Belastungswerte aus dem Bau der Ortsumgehung ergeben sich direkt am Fahrbahnrand, wobei mit zunehmendem Abstand auch die verkehrsbedingten einzelnen Zusatzbelastungen und damit auch die Gesamtbelastung abnimmt. Überschreitungen der Beurteilungswerte der 39. BimSchV können jedoch bereits am Fahrbahnrand mit hoher Sicherheit ausgeschlossen werden, mit Abstand von 200 m vom Fahrbahnrand liegen die Gesamtbelastungswerte nur unwesentlich über dem Niveau der lokalen Schadstoffvorbelastung.

Mit Schreiben vom 08.12.2014 bzw. 10.12.2014 haben sich das Sachgebiet 50 der Regierung von Unterfranken (Technischer Umweltschutz) sowie das Landratsamt Aschaffenburg als untere Immissionsschutzbehörde mit der in Unterlage 15.6 – auf die insoweit verwiesen wird – enthaltenen Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen nach den Richtlinien über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) einverstanden erklärt, Einwände wurden nicht vorgebracht. Nach dem Gutachten über die zu erwartende Luftschadstoffbelastung im näheren Umfeld der Trasse können Überschreitungen der Beurteilungswerte der 39. BImSchV ausgeschlossen werden.

Im Ergebnis werden relevante Fragen der Luftreinhaltung durch den Bau der Ortsumgehung daher nicht berührt. 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 o-

der sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47 BImSchG bzw. §§ 27 ff. 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 2030 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.

2.6.4.5 Immissionsschutzrechtliche Abwägung

Das planfestgestellte Vorhaben ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung vereinbar. Dies belegen auch die Stellungnahmen des Sachgebiets 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken vom 08.12.2014, das auch die Plausibilität sowie die rechnerische Korrektheit der Berechnungen des Vorhabensträgers bestätigt hat, und des Landratsamtes Aschaffenburg vom 10.12.2014, die beide aus immissionsschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken vorgetragen haben. Die von diesen vorgeschlagenen Auflagen finden sich – soweit sie berechtigt sind – unter A.3.3. Der Vorhabensträger sicherte die Einhaltung zusätzlich in seinen Schreiben vom 14.08.2015 verbindlich zu (vgl. A.3.1). Die Fachbehörden haben somit ihr Einverständnis mit der Planung zum Ausdruck gebracht. An der Ausgewogenheit der Planung in immissionsschutzrechtlicher Sicht besteht für die Planfeststellungsbehörde folglich kein Anlass zu zweifeln. Auch wenn den Belangen des Lärmschutzes und der Vermeidung von Schadstoffbelastungen bei Straßenplanungen immer im Rahmen der Abwägung ein entsprechendes Gewicht beizumessen ist, so kommt diesen Belangen im Rahmen der vorliegenden Planung jedenfalls kein entscheidendes Gewicht gegen das Vorhaben zu.

2.6.5 *Naturschutz- und Landschaftspflege*

2.6.5.1 Öffentlicher Belang und Rechtsgrundlagen

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Diese

Belange werden konkretisiert durch die in §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Besondere Bedeutung kommt in diesem 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. Mit Grund und Boden ist zudem sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z.B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das durch die plangegenständliche Maßnahme betroffene Gebiet und die damit einhergehenden Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 12.1, insbesondere Kapitel 7.2, sowie Unterlage 12.2 beschrieben. Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Der Bund Naturschutz – Landesverband Bayern des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. – bemängelte in seiner Stellungnahme vom 12.12.2014, der sich die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald – Landesverband Bayern e.V. – mit Stellungnahme vom 13.12.2014 angeschlossen hat, dass es sich bei den zur Verfügung gestellten Unterlagen nur um Zusammenfassungen durch den Vorhabensträger handele und entsprechende Originalgutachten etc. den Planunterlagen nicht beigefügt worden seien. Die Planfeststellungsbehörde kann dies insofern nicht nachvollziehen, als es sich bei den ausgelegten Unterlagen 15.4, 15.6, 16 sowie der landschaftspflegerischen Begleitplanung und speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 12) um die umfangreichen und umfassenden Original-Fachgutachten der beauftragten Planungsbüros handelt. I.Ü. wäre es der Initiative der Naturschutzvereinigungen überlassen gewesen, sich ggf. weitere Informationen zu verschaffen anstatt pauschal auf das angebliche Fehlen von Originalgutachten zu verweisen, falls sie die ihnen bekannten Unterlagen der Planauslegung zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nicht als aus-

reichend erachten. Das Vorbringen des Bund Naturschutz zeigt i.E. nicht mit substantieller Begründung auf, dass er durch die ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen als anerkannte Naturschutzvereinigung an einer sachgerechten Stellungnahme gehindert gewesen wäre. Hinsichtlich der beispielhaft vom Bund Naturschutz angeführten Frage des forstrechtlichen Ausgleichs bzw. der Notwendigkeit entsprechender Waldrodungen sowie notwendiger Kompensationsmaßnahmen lassen sich die nötigen Angaben etwa dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1), insbesondere Kapitel 8.8 sowie dem Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2) entnehmen. Es wurde damit Einsicht in alle relevanten Unterlagen gewährt (zum Ganzen Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 73, Rn. 30a). Hinsichtlich des Vorbringens des Bund Naturschutzes bezüglich einer Auslegung der Bauwerke 1 und 2 für einen dreigleisigen Ausbau der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg wird auf die Ausführungen unter C.2.6.15 dieses Beschlusses verwiesen.

Im Anhörungsverfahren hat auch der Umweltbeirat der Stadt Karlstein zum Vorhaben Stellung genommen, ohne grundsätzliche Einwände vorzubringen. Vielmehr wurden Hinweise zur Auffüllung des Ökokontos der Gemeinde Karlstein am Main gegeben, von dem durch das planfestgestellte Vorhaben entsprechende Ausgleichsflächen abgezogen werden (siehe unter Punkt C.2.6.5.5). Der Gemeinde Karlstein am Main als Vorhabensträger obliegt die Berücksichtigung der Anregungen dieses von ihr selbst eingesetzten beratenden Gremiums außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens nach eigenem Ermessen.

2.6.5.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.6.5.3 Schutzgebiete, geschützte Flächen und allgemeiner Artenschutz

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine Gebiete nach FFH- oder Vogelschutz-Richtlinie sowie keine Naturschutzgebiete.

2.6.5.3.1 Landschaftsschutzgebiet nach der Verordnung zum Schutze von Landschaftsräumen im Landkreis Aschaffenburg

Die geplante Trasse verläuft teilweise randlich im bzw. am Landschaftsschutzgebiet in den Gemarkungen Kahl am Main und Alzenau (Verordnung zum Schutze von Landschaftsräumen im Landkreis Aschaffenburg vom 24.08.1978, genehmigt durch die Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 17.08.1978 Nr. 820-8623.00 - 7/76). Der genaue Verlauf der Grenzen des Landschaftsschutzgebiets kann dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2) entnommen werden.

Im Landschaftsschutzgebiet ist es verboten, Veränderungen vorzunehmen, die Natur zu schädigen, den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder die Landschaft zu verunstalten (§ 3 Abs. 1 LSG-VO), insbesondere ist es verboten, Kraftfahrzeuge außerhalb der öffentlichen Wege und Plätze oder außerhalb von ausgewiesenen Parkplätzen abzustellen und Vogelschutzgehölze, Windschutzpflanzungen und Pflanzungen, die der Landschaftspflege dienen, zu beseitigen oder zu beschädigen (§ 3 Abs. 2 Nr. 2 bzw. 5 LSG-VO). Der naturschutzrechtlichen Erlaubnis bedarf, wer in dem Landschaftsschutzgebiet eine Veränderung herbeiführen will, die geeignet ist, eine der in § 3 Abs. 1 genannten Wirkungen herbeizuführen (§ 4 Abs. 1 LSG-VO), insbesondere, wer beabsichtigt, im Landschaftsschutzgebiet bauliche Anlagen zu errichten oder zu ändern (§ 4 Abs. 2 Nr. 1 LSG-VO) oder Abgrabungen und Aufschüttungen größeren Umfangs sowie sonstige wesentliche Veränderungen der Bodengestaltung vorzunehmen (§ 4 Abs. 2 Nr. 2 LSG-VO). Erlaubnispflichtig ist ebenso die Beseitigung von Bäumen, Hecken oder Gehölzen außerhalb des Waldes (§ 4 Abs. 1 Nr. 10 LSG-VO) sowie die wesentliche Änderungen in der Bepflanzung, insbesondere Rodungen und Aufforstungen, soweit diese nicht in behördlich genehmigten Plänen festgelegt sind (§ 4 Abs. 1 Nr. 12 LSG-VO).

Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn das Vorhaben keine der in § 3 Abs. 1 LSG-VO genannten Wirkungen hervorrufen kann oder diese Wirkungen durch Nebenbestimmungen verhindert werden können (§ 4 Abs. 3 LSG-VO). Schließlich kann von den Verboten nach § 3 der LSG-VO im Einzelfall nach Anhörung des Naturschutzbeirates eine Befreiung erteilt werden (§ 6 der LSG-VO).

Im vorliegenden Fall berührt das plangegenständliche Vorhaben die vorgenannten Erlaubnistatbestände insbesondere durch die Baumaßnahmen zum Straßenbau sowie durch die sonstigen Änderungen bzw. Anpassungen im nachgeordne-

ten Wegenetz. Außerdem wird es im Rahmen der Bauausführung notwendig sein, außerhalb der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen mit Kraftfahrzeugen aller Art zu fahren oder diese dort abzustellen.

Die verfahrensgegenständliche Maßnahme kann jedoch unter Berücksichtigung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie der Zusagen und Auflagen keine der in § 3 Abs. 1 der LSG-VO genannten Wirkungen hervorrufen bzw. können diese ausgeglichen werden. Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes wird insofern nicht (dauerhaft) vermindert, da die Eingriffe ausgeglichen werden (vgl. C.2.6.5.5). Schließlich können die neue Ortsumgehung selbst ebenso wie die Anpassungsstrecken nicht errichtet werden, ohne dass Kraftfahrzeuge außerhalb der dafür vorgesehenen öffentlichen Straßen und Wege fahren bzw. Baustelleneinrichtungen auf bisher anderweitig genutzten Flächen vorübergehend eingerichtet werden. Dies führt jedoch nicht zu dauerhaften Minderungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, da die entsprechenden Flächen nach Inanspruchnahme wieder rekultiviert werden. Aufgrund der Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist nicht damit zu rechnen, dass die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts in erheblichem Umfang vermindert wird, der Naturgenuss beeinträchtigt werden könnte oder das Landschaftsbild verunstaltet wird. Nach alledem sind die Tatbestandsvoraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis nach § 4 Abs. 3 LSG-VO gegeben.

Das erforderliche Einvernehmen der unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Aschaffenburg) gemäß Art. 18 Abs. 1 Halbsatz 2 BayNatSchG liegt vor. Das Landratsamt Aschaffenburg hat mit Schreiben vom 10.12.2014 nach Anhörung des Naturschutzbeirates keine grundsätzlichen Einwände vorgebracht und die Voraussetzungen einer naturschutzrechtlichen Erlaubnis als gegeben angesehen, da die landschaftspflegerische Begleitplanung grundsätzlich geeignet sei, die Wirkungen der Straße zu mindern bzw. auszugleichen.

Im Übrigen wären auch die Voraussetzungen für eine Befreiung von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung erfüllt, insbesondere weil überwiegende Gründe des Allgemeinwohls die Befreiung erfordern (§ 6 Abs. 1 LSG-VO, § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG).

2.6.5.3.2 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Untersuchungsgebiet finden sich verschiedene Biotoptypen, die dem Schutz des § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG unterliegen. Hinsichtlich Lage

und Beschreibung der gesetzlich geschützten Biotope wird auf Unterlage 12.1, insbesondere Kap. 3, 4 und 11, die beigefügte Biotoptypenkartierung sowie Unterlage 12.2 verwiesen.

Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung solcher Biotope führen können, sind nach § 30 Abs. 2 BNatSchG verboten. Von diesem Verbot kann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG).

Die im Untersuchungsraum vorhandenen gesetzlich geschützten Biotope werden durch die geplanten Maßnahmen unmittelbar bzw. mittelbar betroffen. Wegen der Einzelheiten wird auf Unterlage 12.1 (insbesondere Kapitel 5 und 7) Bezug genommen. Die stattfindenden Beeinträchtigungen können aber ausnahmsweise zugelassen werden, da sie vollständig ausgeglichen werden können (vgl. C.2.6.5.5). Im Übrigen ergibt eine Abwägung, dass Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für das Vorhaben sprechen (vgl. bereits C.2.4). Diese Argumente sind so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotope einschließlich ihrer Zerstörung rechtfertigen. Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG liegen damit vor. Die naturschutzrechtliche Ausnahmeentscheidung wird von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst (Art. 23 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 1 BayNatSchG). Das nach Art. 23 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 2 BayNatSchG erforderliche Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde wurde dadurch hergestellt, dass diese im Verfahren ordnungsgemäß beteiligt wurde. Grundsätzliche Einwände wurden dabei nicht vorgebracht (vgl. Schreiben vom 10.12.2014).

2.6.5.3.3 Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile

Gemäß Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG ist es verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise erheblich zu beeinträchtigen.

Von den Verboten des Art. 16 BayNatSchG kann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist,

wobei diese Entscheidung durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird (Art. 16 Abs. 2 i.V.m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG und Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

Die Beeinträchtigungen dieser Landschaftsbestandteile wurden bei der Eingriffsregelung berücksichtigt (vgl. Planunterlage 12 und Kapitel C.2.6.5.5 dieses Beschlusses) und werden im Ergebnis vollständig ausgeglichen. Im Übrigen ergäbe auch eine Abwägung, dass überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses für das Vorhaben sprechen. Die Belange, aus denen heraus die gegenständliche Maßnahme notwendig ist, sind so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch einen Eingriff in geschützte Landschaftsbestandteile rechtfertigen würden.

Für die Überbauung, Beseitigung und mittelbare Beeinträchtigung von im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12.1) angegebenen Feldgehölzen, naturnahen Hecken, mesophilen Gebüschen sowie feuchten und nassen Hochstaudenfluren sowie sonstigen geschützten Landschaftsbestandteilen lässt die Planfeststellungsbehörde daher wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe nach § 16 Abs. 2 BayNatSchG eine Ausnahme zu (Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich auch aus der Planrechtfertigung unter C.2.4 dieses Beschlusses. Das erforderliche Benehmen mit dem Landratsamt Aschaffenburg als untere Naturschutzbehörde, wurde hergestellt, Bedenken wurden nicht vorgebracht. Die Ausnahmen sind ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst, Art. 23 Abs. 3 S. 2 Halbsatz 1 BayNatSchG.

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.

2.6.5.3.4 Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen

Im Rahmen der allgemeinen Artenschutzbestimmungen sind bestimmte Lebensstätten zu schützen. Dabei überschneiden sich diese Vorschriften teilweise mit den bereits behandelten landesrechtlichen Vorschriften zum Schutz bestimmter

Landschaftsbestandteile (Art. 16 BayNatSchG) und zu gesetzlich geschützten Biotopen (Art. 23 BayNatSchG).

Im Rahmen dieser Bestimmungen zum allgemeinen Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen ist es u.a. verboten, nicht land- bzw. forstwirtschaftlich genutzte Flächen so zu behandeln, dass die Tier- oder Pflanzenwelt erheblich beeinträchtigt wird (§ 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG), Bäume, die außerhalb des Waldes stehen, oder Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen, wobei schonende Form- und Pflegeschnitte zur Beseitigung des Zuwachses der Pflanzen oder zur Gesunderhaltung von Bäumen zulässig sind (§ 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG).

Diese Verbote gelten jedoch nicht, soweit es sich um zulässige Eingriffe i.S.d. § 15 BNatSchG handelt (§ 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430). Das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben ist ein nach § 15 BNatSchG zulässiger Eingriff (vgl. C.2.6.5.5).

Zudem lägen die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor. Die Maßnahme ist aufgrund der mit ihr verbundenen positiven Auswirkungen aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt. Die vorliegende Planung enthält bereits Maßnahmen (vgl. Unterlage 12.1, Kapitel 6), die einen Mindestschutz in Anlehnung an § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG sicher zu stellen. Zudem wird der mit der Baumaßnahme verbundene Eingriff in vollem Umfang kompensiert (vgl. C.2.6.5.5.3).

2.6.5.4 Besonderer Artenschutz

2.6.5.4.1 Rechtsgrundlagen

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 oder 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 betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Schädigungsverbot) und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass das BVerwG die in § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG enthaltene 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 <juris>; 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 individuenbezogen zu prüfen.

Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b 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 kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

2.6.5.4.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Vorhaben mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutz-rechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr. Die Datengrundlagen für die saP sind in Unterlage 12.4 dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen.

Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06, Rn. 20 <juris>; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az 9 VR 9/07, Rn. 31 <juris>).

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Beanstandungen bezüglich der grundsätzlichen Prüfmethodik wurden nicht vorgetragen.

2.6.5.4.3 Betroffenheiten der Arten und Maßnahmen zum Artenschutz

Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. potentiell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird auf Unterlage 12.4 (Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung – saP) Bezug genommen.

Wie aus diesen Unterlagen hervorgeht, ist außer bei der Zauneidechse und der Schlingnatter bei keiner der dort genannten Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL sowie der Vogelschutz-RL durch die Verwirklichung der plangegenständlichen Maßnahme ein Verstoß gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG zu erwarten. Bezüglich der Situation bei diesen beiden Arten wird auf die Ausführungen unter C.2.6.5.4.4 verwiesen.

Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände wurden folgende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung berücksichtigt (vgl. ausführlich hierzu auch Unterlage 1, Kapitel 5; Unterlage 12.1, insbesondere Kapitel 8.6; Unterlagen 12.2, 12.3 und 12.4, Kapitel 3 sowie 15.4):

- Errichtung temporärer und dauerhafter Amphibienleiteinrichtungen auf einer Länge von 1085 m mit Durchlässen zur Verhinderung der Tötung von Individuen der Kreuzkröte v.a. während der Wanderung zwischen Laichplatz und Landlebensraum sowie beim Austausch zwischen den Teilpopulationen in der Kiesgrube Weiß, dem Hörsteiner See und der Kiesgrube Volz gemäß MAmS (Vermeidungsmaßnahme V 1)
- Beschränkung des Zeitraums für die Baufeldfreimachung zur Reduzierung der Tötungswahrscheinlichkeit für einzelne Exemplare der Zauneidechse während ihrer Ruhezeit (Vermeidungsmaßnahme V 2)
- Beschränkung des Rodungszeitraums zum Schutz möglicher Fledermausquartiere und damit zur Reduzierung der Tötungswahrscheinlichkeit für einzelne Exemplare von Fledermäusen bzw. Abhängen potentieller Fledermausquartiere mittels Lappen vor Beginn der Fällarbeiten; schonendes Umlegen der potentiellen Quartierbäume (Vermeidungsmaßnahme V 3)
- Beschränkung des Zeitraums für die Baufeldfreimachung auf Äckern, Grünländern, Randstreifen oder ruderalen Standorten sowie an Waldrändern zum Schutz der Bruten von Bodenbrütern wie der Feldlerche (Vermeidungsmaßnahme V 4)

- Aufhängung von zwei Niströhren für den Steinkauz sowie von fünf Nistkästen für Fledermäuse in einem Gehölzriegel (Vermeidungsmaßnahme V 5)
- Schaffung eines Alternativbrutplatzes für Uferschwalben in der Kiesgrube Weiß (Maßnahme CEF 1)
- Anbringung von Absperrbändern als bauzeitliche Schutzvorrichtung zur Vermeidung von Beschädigungen im Wurzel-, Stamm- und Kronenbereich von Gehölzen im Umfeld von Bauarbeiten (Maßnahme S)
- Bauzeitbeschränkungen zur Baufeldfreimachung; Beschränkung der Bauzeit auf das Tageslicht

Die hinsichtlich der vorhandenen Uferschwalbenkolonie vorgezogene Maßnahme CEF 1 zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität wurde bereits in den Jahren 2010 und 2011 realisiert, laut Monitoringbericht (Unterlage 15.4) ist sie bereits funktionsfähig. Die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang ist damit erfüllt. Die vorgezogene CEF-Maßnahme vermeidet damit die Erfüllung des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 BNatSchG insbesondere hinsichtlich der möglichen Tötung von unerfahrenen Jungvögeln.

Hinsichtlich Vermeidungsmaßnahme V 3 hat die höhere Naturschutzbehörde mit Stellungnahme vom 14.11.2014 die Einhaltung weitergehender technischer Vorgaben bezüglich der Rodungsart zur Sicherstellung eines umfassenden Schutzes möglicher Fledermausquartiere gefordert, da nicht nur – wie in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehen – Bäume mit einem Brustdurchmesser größer als 50 cm Fledermausquartiere darstellen können. Sie forderte daher, dass bei allen Bäumen, bei denen nicht sicher nachgewiesen wurde, dass es sich um kein Quartier einer Fledermaus handelt, eine sehr vorsichtige Fällung im Oktober stattfinden müsse, die zudem von einer fachlich qualifizierten Person begleitet und kontrolliert werden müsse (ökologische Baubegleitung), welche ggf. betroffene Tiere versorgen kann. Besetzte Baumabschnitte, bzw. diejenigen, bei denen ein Besatz nicht sicher ausgeschlossen werden könne, seien zudem ausreichend ober- und unterhalb des Quartiers abzusägen und mittels Greifwerkzeug vorsichtig herabzulassen und niederzulegen. Der Fledermausquartierabschnitt müsse im räumlichen Umfeld so gelagert werden, dass die Tiere das Quartier verlassen könnten. Diesen Forderungen wird durch Nebenbestimmung

A.3.5.8 Rechnung getragen. Der Vorhabensträger hat die Beachtung zudem mit Schreiben vom 14.8.2015 zugesichert (vgl. A.3.1).

Daneben regte die höhere Naturschutzbehörde als weitere Vermeidungsmaßnahme für die Haselmaus als besonders geschützter Art gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 b, aa BNatSchG und zusätzlich streng geschützter Art gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 b BNatSchG i.V.m. Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG eine Verwendung möglichst leichter Maschinen bei der Rodung der Waldgebiete an, um eine starke Bodenverdichtung, infolge dessen im Boden vergrabene Haselmäuse sterben, zu vermeiden. Die Wurzelstockrodung dürfe nur im Zuge der Baufeldfreimachung im April bis Mai stattfinden, wenn die Haselmäuse aus dem Winterschlaf erwacht seien. Zudem müsse darauf geachtet werden, inwieweit sich die im Frühjahr erwachenden Haselmäuse in geeignete Habitate zurückziehen können. Haselmäuse seien sehr ortstreu, weshalb sie nur in Ausnahmefällen Distanzen bis zu 250 m ohne Gehölzbewuchs überwinden könnten. Falls größere Distanzen zurückgelegt werden müssten, müsse ein kleiner Teil der Gehölze mit geeigneten Haselmauskästen stehenbleiben, damit sich im Frühjahr erwachende Haselmäuse zurückziehen könnten. Dadurch hätten aus dem Winterschlaf erwachende Individuen Rückzugsmöglichkeiten und könnten dann umgesiedelt werden. Gehölze mit entsprechenden Höhlen könnten auch als Winterschlafquartiere für Haselmäuse fungieren, weshalb in der Vegetationsperiode (Juli) leere Höhlen verschlossen werden sollten. Alternativ könne auf diese Vermeidungsmethoden verzichtet werden, wenn eine Kartierung zuvor sicher ergeben habe, dass in dem Untersuchungsgebiet keine Haselmäuse vorkommen.

Weiterhin müsse die Baufläche vor Baubeginn auch bezüglich der Zauneidechse, nicht nur der Schlingnatter, durch fachlich qualifizierte Personen abgesucht werden und evtl. vorhandene Tiere auf geeignete Flächen umgesiedelt werden.

Diesen Forderungen wurde durch die Nebenbestimmungen unter A.3.5.6 sowie A.3.5.5 Rechnung getragen, der Vorhabensträger hat die Beachtung zudem mit Schreiben vom 14.08.2015 zugesichert (vgl. A.3.1).

Entgegen entsprechenden Einwendungen im Anhörungsverfahren werden die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG auch nicht hinsichtlich des Steinkauzes tatbestandlich verwirklicht. Dessen Lebensraum liegt in einem Abstand von ca. 270 m zur geplanten Straße und wird sowohl baubedingt als auch anlagenbedingt nicht in Anspruch genommen. Signifikante Störungen durch die Bauarbeiten, v.a. durch baubedingte Immissionen wie Lärm und Lichtreize

während des Baubetriebs sind aufgrund dieses Abstands zur Baustelle nicht zu erwarten. Ebenso ist ein spezielles betriebsbedingtes Kollisionsrisiko aufgrund dieser Entfernung zur Straße nicht gegeben. Detailliert sind Vorkommen des Steinkauzes und damit zusammenhängende landschaftspflegerische bzw. artenschutzfachliche Begleitmaßnahmen in Unterlage 12.4 beschrieben, worauf insoweit Bezug genommen wird. Insbesondere wird durch Vermeidungsmaßnahme V 5 der bestehende, lückige Gehölzriegel „Seligenseegraben“ als Lebensraum des Steinkauzes stabilisiert bzw. ausgeweitet sowie durch die Pflanzung von 20 Obstbäumen als Lebensraum des Steinkauzes aufgewertet. Zudem werden entsprechende Nistströhren aufgehängt und regelmäßig gewartet. Aufgrund des ausreichenden Abstands zur geplanten Trasse kommt es damit weder bau- oder anlagen- noch betriebsbedingt zu verbotenen Zugriffen i.S.v. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG.

Daneben war der Feldhase nicht in die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) aufzunehmen, da er keinem besonderen oder strengen Artenschutz i.S.v. § 7 Abs. 1 Nr. 13 bzw. 14 BNatSchG unterliegt. Zwar ist er in der Roten Liste für die Bundesrepublik gelistet, in Bayern gilt er dagegen als nicht gefährdet. Im Rahmen der projektbezogenen Kartierung wurde ein Feldhase auf dem Gelände eines Kieswerks im Untersuchungsbereich beobachtet. Der Vorhabensträger hat in seinen Stellungnahmen vom 14.08.2015 zu den diesbezüglich im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen jedoch zu Recht darauf hingewiesen, dass durch die plangegenständliche Straße kein spezielles betriebsbedingtes Kollisionsrisiko entsteht. Die Population im Untersuchungsgebiet ist zwar klein, der Feldhase insgesamt aber noch häufig.

Auch die untere sowie die höhere Naturschutzbehörde haben diesbezüglich keine Einwände vorgebracht.

Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Flächenverluste in der Feldflur von Dettingen und Großwelzheim, welche teilweise auch einen Lebensraum des Feldhasen darstellen, in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach § 14 ff. BNatSchG gemäß der mit den Behörden abgestimmten Eingriffs- und Ausgleichsmethodik ausgeglichen werden (vgl. hierzu C.2.6.5.5). Insbesondere die auf das Vorhaben bezogenen Ökokontenflächen des Vorhabensträgers stellen für den Feldhasen eine Aufwertung seines Lebensraumes dar, werden dabei doch etwa im Bereich Forchbach und Pfaffenwiesen in der Gemarkung Dettingen landwirtschaftlich genutzte Äcker in Grünland umgewandelt bzw. bestehende Grünlandnutzung weiter extensiviert.

2.6.5.4.4 Ausnahmeerteilung hinsichtlich Zauneidechse und Schlingnatter

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach der saP und der Erkenntnisse im Anhörungsverfahren zu der Überzeugung, dass das Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die Zauneidechse und die Schlingnatter – auch unter Berücksichtigung der ergänzenden Nebenbestimmungen in diesem Beschluss – nicht gänzlich zu vermeiden ist, sodass die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig wird.

Nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG können von den Verboten des § 44 BNatSchG Ausnahmen aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zugelassen werden. Ob solche zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gegeben sind, ist nicht in dem Sinne zu verstehen, dass dies das Vorliegen von Sachzwängen erfordert, denen niemand ausweichen kann. Gemeint ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.01.2000, Az. 4 C 2.99, NVwZ 2000, 1171). Zeichnen sich diese Belange durch die Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so rechtfertigen sie es auch, als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses i.S.d. § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG eine Ausnahme zuzulassen (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8 2000, Rn. 566).

Die Zauneidechse ist ebenso wie die Schlingnatter grundsätzlich schwer nachweisbar. Die Zauneidechse ist v.a. in den Biotoptypen Gehölze der offenen Flur, Brachen sowie Siedlungen und Gebäuden anwesend. Insbesondere der stillgelegte Bahndamm des ehemaligen RWE-Gleises südlich des Großwelzheimer Badesees erscheint als Lebensraum sowie als Element in einem Verbundsystem zwischen verschiedenen Habitaten gut geeignet, wenngleich keine entsprechenden Nachweise erbracht werden konnten. An mehreren anderen Orten im Plangebiet befinden sich jedoch geeignete Lebensräume, die Zauneidechse wurde aktuell auch nachgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde geht insbesondere aufgrund der Erkenntnisse des Anhörungsverfahrens und den von den Naturschutzbehörden abgegebenen Stellungnahmen daher davon aus, dass es trotz der entsprechenden Vermeidungsmaßnahmen V 1 und V 2 aufgrund der Verbreitung der Zauneidechse im Bereich des gesamten Untersuchungsgebietes zu unvermeidbaren Tötungen von einzelnen Tieren kommen wird. Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG kann aufgrund ihrer partiellen Unionsrechtswidrigkeit

nicht zur Anwendung kommen (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, 9 A 12.10, Rn. 119 <juris>). Zudem kann nicht davon ausgegangen werden, dass sich das Tötungsrisiko unterhalb der Signifikanzschwelle bzw. Bagatellgrenze bewegt, die das BVerwG sowohl auf Maßnahmen zur Errichtung des Vorhabens als auch auf ein durch das Straßenbauvorhaben bedingtes Kollisionsrisiko bezieht (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, 9 A 4.13, Rn. 99 <juris>). Aufgrund der schweren Nachweisbarkeit der Zauneidechse sowie einer möglichen großräumigen Verbreitung können zumindest hinsichtlich des durch die Errichtung des Vorhabens bedingten Tötungsrisikos keine Aussagen getroffen und entsprechend beurteilt werden, ob dieses in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d.h., ob das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, 9 A 4.13, Rn. 99 <juris>; BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07, Rn. 91 <juris>). Es kann letztlich nicht sichergestellt werden, dass – auch infolge der genannten Vermeidungsmaßnahmen – nur noch ein geringer Teil unterhalb der Signifikanzschwelle der Zauneidechsen im Baufeld verbleibt.

Hinsichtlich der Schlingnatter gilt das Gesagte analog. Auch hier sind genaue Bestandsangaben kaum möglich, da die Schlange sehr versteckt lebt und nur mit großem Aufwand genau erfasst werden kann. Generell besiedelt die Schlingnatter ein breites Spektrum wärmebegünstigter, offener bis halboffener strukturreicher Lebensräume mit einer hohen Dichte an „Grenzlinienstrukturen“, also ein kleinräumiges Mosaik an stark bewachsenen und offenen Stellen sowie Gehölzen bzw. Gehölzrändern, aber auch anthropogene Strukturen wie Bahndämme, die auch als Wander- und Ausbreitungslinien wichtig sind. Als mögliches Habitat kommt insbesondere wiederum der stillgelegte Bahndamm südlich des Großwelzheimer Badesees in Betracht. Auch hier geht die Planfeststellungsbehörde daher davon aus, dass es trotz der entsprechenden Maßnahmen V 1 und V 2 aufgrund zu unvermeidbaren Tötungen von einzelnen Tieren kommen wird.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde liegen jedoch die Voraussetzungen der Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vor. Denn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses erfordern die Zulassung des Vorhabens, zumutbare Alternativen sind nicht gegeben und der Erhaltungszustand der Populationen der Zauneidechse bzw. Schlingnatter wird sich nicht verschlechtern. Außerdem stehen Art. 16 FFH-RL und Art. 9 V-RL der Zulassung nicht entgegen.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen hier vor. Der Vorhabensträger hat diese im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) dargelegt, in diesem Beschluss wurden sie bereits unter C.2.4 behandelt.

Die St 3308 verläuft von Norden nach Süden direkt durch die beiden Ortsteile Großwelzheim sowie Dettingen der Gemeinde Karlstein am Main und bildet die Hauptverkehrsstraße im Ortsnetz. Südlich des Ortsteils Dettingen bindet die St 3308 an die St 2443 an, über welche die BAB A 45 AS Karlstein angebunden ist. Damit werden die Unterzentren Kahl am Main und Karlstein über die BAB A 45 mit dem Oberzentrum Aschaffenburg verbunden. In der bestehenden Ortsdurchfahrt überlagern sich dabei Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion, wodurch sich besondere Konfliktsituationen ergeben, da einerseits der Durchgangsverkehr reibungslos abgewickelt werden, andererseits die Nutzung für Einwohner beim Einkauf oder dem Besuch öffentlicher Einrichtungen gewährleitstet werden soll.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der bestehenden St 3308 werden sich die problematischen Verkehrsverhältnisse – wie Staus und Verkehrsbehinderungen gerade in den Spitzenstunden – und die daraus resultierende Belastung durch ansteigende Schall- und Abgasemissionen in der Ortsdurchfahrt weiter verschlechtern. Die bestehende Ortsdurchfahrt kann den Bedürfnissen der motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer – auch unter Verkehrssicherheitsaspekten – damit nur unzureichend gerecht werden. Durch den beschrankten Bahnübergang ist die Funktionalität der Straßenverbindung zwischen dem östlich der Bahnlinie gelegenen Gewerbegebiet „Am Kieswerk Herzberg“ und der Ortslage von Karlstein über den „Hörsteiner Weg“ zudem stark eingeschränkt.

Die St 3308 in ihrer jetzigen Ausgestaltung als Ortsdurchfahrt genügt daher weder in baulicher, noch in verkehrlicher, noch in sicherheitstechnischer Hinsicht den Anforderungen, die an eine Staatsstraße zu stellen sind. Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit sind merklich eingeschränkt, die Bewohner der bestehenden Ortsdurchfahrt durch Lärm- und Schadstoffimmissionen stark belastet.

Diese unbefriedigende Verkehrssituation kann nur durch den Bau der Umgehungsstraße verbessert werden. Die damit verbundene Umleitung des Durchgangsverkehrs sowie die Trennung der Verkehrsarten durch das Angebot von Geh- und Radwegverbindungen führen zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit innerhalb des Ortes. Zu deren Erhöhung trägt auch die Beseitigung des Bahnübergangs im „Hörsteiner Weg“ bei. Neben den Zeitvorteilen und

Betriebskosteneinsparungen führt der Bau der Ortsumgehung zu einem bis zu 73-prozentigem Rückgang der Verkehrsbelastung in der bestehenden Ortsdurchfahrt und damit verbundener Belastungen hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen (vgl. Unterlage 15.1).

Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04, Rn. 573 <juris>). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG.

Außerdem ist festzustellen, dass es zur Erreichung des Planungsziels keine zumutbare Alternative im Sinne der Ausnahmeregelung (vgl. § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG) gibt, die zu einer geringeren Betroffenheit geschützter Arten führen würde. Die Verpflichtung, technisch mögliche Alternativen zu nutzen, hat keine schrankenlose Bedeutung. Ein Vorhabensträger braucht sich nicht auf eine Alternativlösung verweisen zu lassen, wenn sich die maßgeblichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort. Er darf von einer Alternativlösung Abstand nehmen, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, ihm aber Opfer abverlangt, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Eine Alternativlösung darf schließlich gegebenenfalls auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel verworfen werden (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rn. 567, BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, NVwZ 2009, 302, Rn. 119).

Auf die Ausführungen zu den Planungsvarianten unter C.2.6.2 wird insoweit Bezug genommen. Hier sei lediglich darauf hingewiesen, dass der Bau großteils auf bestehenden Wegen bzw. Schienentrassen erfolgt, eine zusätzliche Zerschneidung naturschutzfachlich wertvoller Flächen und zusätzliche Beeinträchtigungen in naturschutzfachlicher und -rechtlicher Sicht vermieden werden sowie teilweise sogar eine Entsieglung von Flächen erfolgt. Es steht keine für die betroffenen Arten günstigere bedarfsgerechte bzw. die Funktion erfüllende Trasse oder Ausführungsalternative zur Verfügung. Zwar würden die Varianten 1 und 3 nicht im Be-

reich der ehemaligen RWE-Trasse und damit nicht im potentiellen Lebensraum von Zauneidechse und Schlingnatter verlaufen. Insofern käme es zu keinen diesbezüglichen Beeinträchtigungen. Allerdings würden diese beiden Varianten zu verbotswidrigen Beeinträchtigungen der gemeinschaftlich geschützten Art Steinkauz führen, da die jeweiligen Trassen inmitten bzw. im Nahbereich eines Steinkauzrevieres verlaufen und damit neben Lebensraumverlust und bau- sowie anlagenbedingten Störungen auch zu einem erhöhten betriebsbedingten Kollisionsrisiko führen würden. Deshalb käme es auch bei diesen Varianten zur Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1, Nr. 1 bis 3 BNatSchG und zwar hinsichtlich des Steinkauzes.

Im Sinne der besonderen artenschutzrechtlichen Alternativenprüfungspflicht wird daher festgestellt, dass die planfestgestellte Trasse auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf den Ausbau („Nullvariante“), mit der die Planungsziele nicht erreicht werden können, ist keine Alternative in diesem Sinne bzw. kann keine „zumutbare Alternative“ bzw. „anderweitige zufriedenstellende Lösung“ darstellen. Die Belange, die für den Straßenbau sprechen, wiegen hier so schwer, dass sie auch die Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen. Bei der Plantrasse wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt.

Darüber hinaus darf eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 91/43/EWG (FFH-RL) weiter gehende Anforderungen enthält. Der hier verwendete Begriff der Population einer Art ist ein anderer als der Begriff der lokalen Population in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG. Bei der Beurteilung des künftigen Erhaltungszustands ist nicht allein auf die jeweilige örtliche Population abzustellen. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Population einer Art als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. Urteil des BVerwG vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06 <juris>). Das schließt nicht aus, dass in die Beurteilung auch die Auswirkungen auf die örtliche Population mit einfließen. Verschlechtert sich der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht, so steht damit zugleich fest, dass keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet zu besorgen sind.

Der Erhaltungszustand einer Art ist gemäß Art. 1 Buchstabe i der FFH-Richtlinie die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Arten in dem in Art. 2 der FFH-Richtlinie bezeichneten Gebiet auswirken können. Der in Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie verlangte „günstige“ Erhaltungszustand liegt vor, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern.

In Unterlage 12.4 (saP, S. 26 ff. sowie S. 65 ff.) ist im Einzelnen dargelegt, dass sich trotz der Baumaßnahme keine (weiteren) negativen Auswirkungen auf die Populationen der jeweils betroffenen besonders geschützten Arten ergeben, worauf hier Bezug genommen wird. Sowohl der Erhaltungszustand der Population der Zauneidechse als auch der Schlingnatter wird insgesamt als gut bewertet, eine nachhaltige Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population als auch des Erhaltungszustandes auf Ebene der biographischen Region ist nicht gegeben.

Art. 16 Abs. 1 und 3 FFH-RL sowie Art. 9 Abs. 2 V-RL stellen keine weitergehenden Anforderungen (§ 45 Abs. 7 Satz 3 BNatSchG).

Eine Gewährung der – von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfassten (vgl. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) – artenschutzrechtlichen Ausnahme entspricht auch pflichtgemäßer Ermessensausübung. Der Bau der Ortsumgehung Karlstein ist zwingend erforderlich, da ein milderes Mittel, d.h. eine gleich geeignete und zumutbare Alternative, nicht zur Verfügung steht. Die für die Ausnahme sprechenden Belange wiegen im Ergebnis jedenfalls schwerer als die dagegen sprechenden.

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

2.6.5.5 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.6.5.5.1 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind 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.
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

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). Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbezie-

hung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.3.2009, Az. 9 A 40/07, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

2.6.5.5.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Beschluss vom 30.10.1992, Az. 4 A 4/92, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, welche die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG 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. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

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 Vermei-

dungsgrundsatz 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).

Die vorliegende Planung entspricht dem geschilderten naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot. Die landschaftspflegerische Begleitplanung sieht verschiedene Maßnahmen zur Minimierung bzw. Vermeidung von Eingriffen vor. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (insbesondere Unterlagen 12.1 (Kapitel 6) und 12.3) verwiesen. Dort werden die vorgesehenen Maßnahmen wie eine örtliche und zeitliche Beschränkung der Baudurchführung, die ökologische Baubegleitung, Modalitäten zur Baufeldfreimachung sowie die Beachtung entsprechender Richtlinien und technischer Regelwerke genauer erläutert. Zudem ist darauf zu verweisen, dass durch die neue Straßentrasse nicht mehr benötigte Flächen zur Verminderung des Gesamtflächenverbrauchs sowie zur Verminderung der Neubelastungen von Naturhaushalt und Landschaft wieder entsiegelt werden. Zu den einzelnen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen siehe auch bereits C.2.6.5.4.3. Unter Würdigung und Abwägung aller bekannten Aspekte sind die vorgesehenen Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen ausreichend. Weitergehende Forderungen wurden nicht erhoben.

Die durch das Planvorhaben trotzdem verursachten Beeinträchtigungen wurden von vorneherein auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die in den genannten Planunterlagen beschriebenen 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.

2.6.5.5.3 Ausgleichsmaßnahmen

Nach § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG sind die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch entsprechende Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). 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. 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. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stellt nach der Rechtsprechung des BVerwG (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) striktes Recht dar, ist also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt, wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind. Davon zu unterscheiden ist wiederum die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der einzelnen Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die Belange Privater möglichst gering betroffen werden.

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 (vgl. A.3.5.1). 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 fortdauert, solange die Ortsumgehung im Zuge der St 3308 und die daraus resultierenden Beeinträchtigungen bestehen. Der dauerhaft wirkende Eingriff aus deren Bau und Betrieb

und der damit verbundene dauerhafte Flächen- und Strukturverlust können nur durch eine dauerhafte Bereitstellung der Ausgleichsflächen kompensiert werden.

2.6.5.5.3.1 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 Konflikt- 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 dessen jeweiligem 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

- die Überbauung oder Versiegelung intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen bzw. "wiederherstellbarer Biotope" am ehesten als ausgleichbar,
- die Überbauung "nicht wiederherstellbarer Biotope" 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 Naturhaushaltes (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 tabellarische "Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich“ in Unterlage 12.1 (Kapitel 11) wird Bezug genommen. Dort wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts (Eingriffssituation) unterteilt, kurz beschrieben und zu den Konfliktbereichen KV sowie K 1 bis K 7 in Beziehung gesetzt. Dem folgen Angaben zur jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus dem Eingriff in den Naturhaushalt resultieren. Anschließend wird für die jeweilige eingriffsbedingte Beeinträchtigung – bezogen auf die davon jeweils betroffene Fläche – nach den genannten Kriterien die Ausgleichbarkeit ermittelt. Die bau-, anlagen, aber auch betriebsbedingten Beeinträchtigungen bzw. Eingriffe, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken, sind daneben in den Kapiteln 5 und 7 der Unterlage 12.1 dargestellt.

Die konkreten Beeinträchtigungen und ihre Lage lassen sich auch dem Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2) hinreichend bestimmt entnehmen. Eine noch weitergehende, parzellenscharfe Darstellung ist nicht geboten. Hier ist nachvollziehbar, welche Beeinträchtigungen bei welchem Konflikt für die jeweilige Nutzung auftreten.

Daneben ist zu prüfen, inwieweit auch das Landschaftsbild durch die plangegenständliche Maßnahme beeinträchtigt wird. Die vorliegende Planung orientiert sich sehr stark am Verlauf des stillgelegten RWE-Gleises sowie den bestehenden Feldwegen. Daher ist nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes auszugehen. Dem Ausgleich der gleichwohl vorhandenen Beeinträchtigungen und der Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft dienen die Gestaltungsmaßnahmen (G 1 bis G 3) auf den Straßennebenflächen sowie die Pflanzung von Straßenbegleitgehölzen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Ausgleichsmaßnahmen neben ihren Funktionen für den Naturhaushalt auch die Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild in landschaftsgerechter Weise auffangen sollen. Im Ergebnis lässt sich daher festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft vollständig ausgleichbar ist.

2.6.5.5.3.2 Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind 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 sowie auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Die Ermittlung des Flächenbedarfs für die Ausgleichsflächen erfolgte auf Basis der "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" (im Folgenden: Grundsätze) vom 21.06.1993, welche die Oberste Baubehörde im Staatsministerium des Innern sowie das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen zur Erleichterung des Gesetzesvollzugs erarbeitet haben. Die am 01.09.2014 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 und die Anwendung der Verordnung nicht beantragt wurde (vgl. § 23 Abs. 1 BayKompV).

Nach den „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" wurde 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).

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".

Die Berechnung des Ausgleichsbedarfs (vgl. insbesondere Unterlage 12.1, Kapitel 8) begegnet vorliegend keinen Bedenken. Durch den plangegenständlichen Bau der Ortsumgehung ergibt sich eine Eingriffsfläche von ca. 8,20 ha, hiervon 5,68 ha Verlust und 2,52 ha mittelbare Beeinträchtigung. Die durch das Vorhaben bedingten Eingriffe in Natur und Landschaft werden hinsichtlich der dafür vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen in Unterlage 12.1, Kapitel 11, Tabelle 11-1 quantitativ gegenübergestellt. Insgesamt ergibt sich eine erforderliche Kompensationsfläche von ca. 5,56 ha. Im Einzelnen wird hinsichtlich der jeweiligen Berechnung auf Unterlage 12.1, Kapitel 8, Tabelle 8-1, verwiesen. Durch die anrechenbaren Ausgleichsmaßnahmen sowie die CEF-Maßnahme werden insgesamt ca. 1,36 ha des Kompensationsbedarfs abgedeckt.

Die Maßnahme beansprucht daneben eine Neuversiegelung von 4,68 ha (3,27 ha natürliche Böden, 1,41 ha anthropogene Böden). Diese wird durch Entsiegelungsmaßnahmen in Höhe von 1,27 ha, durch Flächenextensivierungen mit der Förderung der natürlichen Bodenentwicklung auf ca. 0,95 ha Fläche sowie im Zuge des gemeindeeigenen Ökokontos (Maßnahmen mit Förderung der natürlichen Bodenentwicklung) kompensiert.

Der nicht abgedeckte Kompensationsbedarf von 4,20 ha wird über das Ökokonto der Gemeinde Karlstein am Main abgedeckt.

2.6.5.5.3.3 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 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, Kapitel 11 enthaltene tabellarische „Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich“ 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 jeweilige Ausgleichsmaßnahme zu. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist es nicht zu beanstanden, dass vorliegend einer Beeinträchtigung mehrere Ausgleichsmaßnahmen gegenüberstehen bzw. einzelne Ausgleichsmaßnahmen dem Ausgleich

mehrerer Beeinträchtigungen dienen, 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, Rn. 530).

2.6.5.5.3.4 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Ausgleichsmaßnahmen

Der Vorhabensträger hat folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die in Unterlage 12.1, Kapitel 8.5, detailliert textlich beschrieben sowie in Unterlage 12.3 planerisch dargestellt sind und daher hier nur kurz wiedergegeben werden (hinsichtlich der vorgezogenen Maßnahme CEF 1 siehe oben unter C.2.6.5.4.3):

- Neubegründung eines Laubmischwaldes auf einer bestehenden Wiesenfläche, der aufgrund seiner Lage im Anschluss an einen bestehenden Bannwald neben der naturschutzfachlichen Ausgleichsfunktion auch als forstliche Ausgleichsfläche dient (Maßnahme A 1)
- Neubegründung eines standortgerechten Laubmischwaldes auf einer Acker- und Kulturlandbrachfläche mit Anlage eines vorgelagerten, stufigen Waldmantels sowie Waldsaumes (naturschutzfachliche und forstliche Ausgleichsfunktion; Maßnahme A 2)
- Neubegründung eines Laubmischwaldes im Rahmen der Aufforstung einer Waldlichtung im Nahbereich der BAB A 45 mit standortheimischen Laubbäumen regionaler Herkunft inklusive Waldmantel und -saum (naturschutzfachliche und forstliche Ausgleichsfunktion; Maßnahme A 3)
- Anlage von Gehölzinseln (Streuobstgruppen) von jeweils rund 60 bis 80 m^2 auf einer Waldlichtung im Nahbereich der BAB A 45 (Maßnahme A 4)
- Neubegründung eines standortgerechten Laubmischwaldes auf Ruderal- bzw. Brachfläche mit Anlage eines vorgelagerten stufigen Waldmantels und -saumes nördlich des Waldgebietes Lindig bzw. nördlich der Frankenstraße (naturschutzfachliche und forstliche Ausgleichsfunktion; Maßnahme A 5)

- Entsiegelung und Neubegründung eines standortgerechten Laubmischwaldes auf dem rückzubauenden Teilabschnitt der St 3308 sowie der Zufahrt zum Kieswerk Weiß auf insgesamt rund 400 m Länge (naturschutzfachliche und forstliche Ausgleichsfunktion; Maßnahme A 6)
- Entsiegelung und Anlage von Sand-Magerrasen auf der zu entsiegelnden St 3308 (im Anschluss an Maßnahme A 6) auf rund 200 m Länge (naturschutzfachliche und forstliche Ausgleichsfunktion; Maßnahme A 7)
- Abbuchungen vom Ökokonto der Gemeinde Karlstein am Main in einem Umfang von ca. 4,2 ha

In der landschaftspflegerischen Unterlage 12 werden auch die Maßnahmen zur landschaftsgerechten Gestaltung und Einbindung der Trasse sowie die Gestaltungsmaßnahmen G 1 bis G 3 hinreichend beschrieben, die etwa Böschungsbepflanzung, Banketteinsaat, Pflanzung von Straßenbäumen, aber auch eine landschaftsgerechte Waldrandgestaltung vorsehen. Auf die dortigen Ausführungen wird insoweit Bezug genommen.

2.6.5.5.3.5 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, d.h. ihre Eignung, den Eingriff in adäquater Weise funktional gleichartig im Sinne eines Ausgleichs zu kompensieren, muss in einem gesonderten Schritt überprüft werden.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind, bezogen auf die jeweiligen ausgleichbaren Beeinträchtigungen, nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zum Ausgleich geeignet. Der Vorhabensträger hat die Ausgleichsmaßnahmen und die damit verbundenen Ziele nachvollziehbar und umfassend erläutert (vgl. Unterlage 12.1). Auch die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass die Eignung der Ausgleichsmaßnahmen und das Ausgleichskonzept in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden sind. 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 so nahe wie aufgrund der standortörtlichen Gegebenheiten des Naturraumes möglich wiederhergestellt oder geschaffen werden, und andererseits aber auch, betroffene Flächenfunktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wieder herzustellen oder neu zu schaffen.

Die Ausgleichsflächen sind 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 zugleich etwa biotische (für Tiere und Pflanzen) und abiotische (für Boden, Wasser, Luft und Kleinklima) Ausgleichsfunktionen erfüllen, die 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, Rn. 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 Ausgleichsmaßnahmen dienen 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) – höherwertigen Zustand, sodass die Ausgleichsflächen in erhöhtem Maße die Funktionen der versiegelten Flächen übernehmen. Die Gestaltung der Ausgleichsflächen 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).

Aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum Eingriffsort dienen die Ausgleichsmaßnahmen über ihre Funktionen für den Naturhaushalt hinaus teilweise auch der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes im Sinne eines Ausgleichs (Doppelfunktion, vgl. Grundsatz 9). Die Flächen wurden in Bezug auf das Landschaftsbild in höherwertige Flächen so umgewandelt, wie sie für den ursprünglichen Naturraum typisch sind. Sie haben auch eine das Landschaftsbild optisch belebende und damit ausgleichende Bedeutung für Störungen im Beziehungsgefüge des Landschaftsbildes.

Von der unteren (Landratsamt Aschaffenburg) und der höheren Naturschutzbehörde (SG 51 der Regierung von Unterfranken) wurden in den Stellungnahmen vom 10.12.2014 (ergänzende Stellungnahme vom 29.06.2016) bzw. 14.11.2014 jedoch Einwände gegen Maßnahme A 8 vorgebracht. Diese könne nicht für Ausgleichsmaßnahmen anerkannt werden, da die Maßnahmenfläche teilweise bereits biotopkartiert (Nr. 5920-0022-01) und laut Bestandsaufnahme in diesem Bereich schon ein naturnahes Feldgehölz sei sowie in den restlichen Bereichen überwiegend als extensives Grünland genutzt werde. Laut Auskunft der unteren Naturschutzbehörde würden auf der genannten Fläche auch immer wieder Pflegemaßnahmen durch den Landschaftspflegeverband durchgeführt. Mithin fehle es bezüglich der Maßnahmenfläche an der von der Rechtsprechung geforderten Aufwertungsfähig- bzw. -bedürftigkeit (BVerwG, Beschluss vom 07.07.2010, Az. 7 VR 2/10 <juris>; BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29/95, NVwZ 1997, 486; OVG Schleswig, Urteil vom 24.06.208, Az. 4 LB 15/06 <juris>).

Der Vorhabensträger hat darauf mit Planänderung vom 15.07.2016 reagiert und stattdessen eine Kompensation mittels entsprechender Abbuchung vom Ökokonto der Gemeinde Karlstein am Main vorgenommen (vgl. Unterlage 12.1 E, Kapitel 11).

In der ergänzenden Stellungnahme vom 29.06.2016 erklärte die höhere Naturschutzbehörde daneben ihr Einverständnis mit der Änderung des Zuschnitts der Ausgleichsmaßnahmen A 6 und A 7 im Rahmen der Planänderung – da die geplante Verlegung des Weges mitten in die ohnehin bereits relativ schmale Kompensationsfläche deren Funktion durch Zerschneidung und evtl. Nutzung bzw. Befahrung beeinträchtigen könne – nur, wenn diese unbedingt erforderlich ist. Dies ist vorliegend gegeben, da es sich bei den beiden Flächen um ein aufzulassendes Teilstück der bestehenden Ortsdurchfahrt handelt, in dem eine Gasleitung DN 200 der Mainova AG liegt, deren Überdeckung nicht bepflanzt werden darf und die entsprechend zugänglich bleiben muss (vgl. hierzu auch C.2.6.14).

Die Verschiebung des Radwegs, der damit zudem nur von nicht-motorisiertem Verkehr benutzt wird, dient diesen Zwecken.

Das Landratsamt Aschaffenburg als untere Naturschutzbehörde hat im Schreiben vom 10.12.2014 daneben keine grundsätzlichen Einwände gegen das naturschutzrechtliche Ausgleichskonzept bzw. die landschaftspflegerische Begleitplanung vorgebracht, jedoch die Einhaltung bestimmter Modalitäten bei der Ausführung gefordert. Diesen Belangen wurde mit den Nebenbestimmungen unter A.3.5 Rechnung getragen. Im Übrigen hat der Vorhabensträger mit Schreiben vom 14.08.2015 die Beachtung – wie auch die Umsetzung der vom Landratsamt geforderten Auflockerung der Bepflanzung der Straßentrasse durch zusätzliche Gehölzpflanzungen bei Maßnahmen G 1 und G 2 – zugesichert.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der Ausgleichsmaßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, Az. 8 CS 91.01233–35, BayVBl. 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29/95, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 14) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen (vgl. zu den Belangen der Landwirtschaft auch C.2.6.9).

Auch auf agrarstrukturelle Belange wurde Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht.

2.6.5.5.3.6 Zwischenergebnis

Insgesamt ist als Zwischenergebnis festzuhalten, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.5 dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG bereits vollständig ausgeglichen sind, sodass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder

neu gestaltet sein wird. Demnach ist der Eingriff in Natur und Landschaft im Ergebnis naturschutzrechtlich zulässig.

Die Auflagen aus Gründen des Naturschutzes unter A.3.5 dieses Beschlusses beruhen i.Ü. auf §§ 15 Abs. 4, Abs. 5, 17 Abs. 6 BNatSchG, Art. 8/9 BayNatSchG.

Selbst im Falle nicht kompensierbarer Beeinträchtigungen müssten hier die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes, die für den Bau der Ortsumgehung sprechen, zurücktreten (§ 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG).

2.6.5.6 Abwägung

Abschließend lässt sich feststellen, dass die durch das Bauvorhaben zum Teil erheblich beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie der dem Vorhabensträger auferlegten Nebenbestimmungen (vgl. insbesondere A.3.5) nicht in der Lage sind, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass die Straßenbaumaßnahme einen Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem im Rahmen der Abwägung ein ganz erhebliches Gewicht gegen die geplante Baumaßnahme zukommt. Allerdings ist das mit den Naturschutzbehörden abgestimmte landschaftspflegerische Konzept in seiner Gesamtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang auszugleichen. Hierfür spricht auch, dass sich die untere und höhere Naturschutzbehörde – wie beschrieben – i.E. mit der vorliegenden Planung einverstanden erklärt haben.

Insgesamt gesehen entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen des öffentlichen Belanges Naturschutz und Landschaftspflege deshalb kein solches Gewicht, das die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen und deren Ausgewogenheit als Ganzes in Frage zu stellen vermag.

2.6.6 *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 Gewässerverun-

reinigungen 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. 3 Buchst. d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für Verkehr genannt.

Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde über die heute prognostizierten Auswirkungen der gegenständlichen Maßnahme ist nicht damit zu rechnen, dass durch das Vorhaben Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG herbeigeführt werden.

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. Untersuchungen belegen – entgegen entsprechender im Anhörungsverfahren vorgebrachter Befürchtungen – zudem, dass der Belastungspfad Tierfutter-tierische Nahrungsmittel-Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden-Pflanzen-Tier-Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

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 geplante Ortsumgehung verläuft zu einem großen Teil auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE sowie östlich der DB-Linie Frankfurt-Aschaffenburg auf bereits bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ sowie „Östlich der Auwanne“. Dadurch wird die (Neu-)Versiegelung natürlicher Böden überwiegend vermieden bzw. deutlich reduziert und stattdessen werden verstärkt versiegelte, teilversiegelte sowie anthropogen stark veränderte Böden, v.a. im Bereich der Gleisanlagen der ehemaligen RWE-Trasse, in Anspruch genommen. Die Bodenversiegelung wird daher auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt; auch mögliche Entsiegelungen werden vorgenommen. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf den Naturhaushalt können durch die Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Auf die Ausführungen zum Naturschutz (vgl. C.2.6.5 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 Bo-

dens; 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.

2.6.7 *Gewässerschutz/Wasserwirtschaft*

Dem Gewässerschutz ist sowohl im Hinblick auf das Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die vorliegende Planung sowie die unter A.3.4 und A.3.7.4 angeordneten Nebenbestimmungen bzw. angesichts der erteilten Zusagen Genüge getan.

2.6.7.1 Gewässerschutz

Das Landratsamt Aschaffenburg – Sachgebiet Wasser und Bodenschutz – (Schreiben vom 10.12.2014), das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (Schreiben vom 01.12.2014) sowie das Sachgebiet 52 der Regierung von Unterfranken als höhere Wasserbehörde (Schreiben vom 12.12.2014) haben zum plangegenständlichen Vorhaben sowie insbesondere zum Entwässerungskonzept Stellung genommen und grundsätzlich ihr Einverständnis mit der Maßnahme erklärt.

Dabei wurden jedoch verschiedene Nebenbestimmungen – insbesondere zur notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnis (vgl. C.2.6.7.2) – vorgeschlagen, die zum Gewässerschutz bzw. zur Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis und mithin zur Sicherung der Rechtmäßigkeit dieses Beschlusses notwendig sind. Ihnen wurde durch die Nebenbestimmungen unter A.3.4 (sowie A.7.4 hinsichtlich

der wasserrechtlichen Erlaubnis) Rechnung getragen. Der Vorhabensträger hat die entsprechende Einhaltung zudem mit Schreiben vom 14.08.2015 zugesichert.

Auflagenvorschlag Nr. 5.13 der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts Aschaffenburg vom 01.12.2014 wurde dabei modifiziert, da der Neubau der Ortsumgehung in kommunaler Sonderbaulast i.S.v. Art. 44 BayStrWG durchgeführt wird. Gemäß der zwischen der Gemeinde Karlstein am Main und dem Freistaat Bayern hierüber getroffenen Vereinbarung vom 13.02.2014 (siehe oben B.3) obliegt gemäß § 1 Abs. 2 dieser Vereinbarung die Unterhaltungslast dem Freistaat Bayern und nicht der Gemeinde Karlstein am Main als Vorhabensträger.

Auflagenvorschlag Nr. 5.14 der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts Aschaffenburg vom 01.12.2014 wurde nicht in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, da er lediglich auf die bestehende gesetzliche Regelung des Art. 61 BayWG hinweist. Der Vorhabensträger ist schon wegen Art. 20 Abs. 3 GG an Recht und Gesetz gebunden. Ein substantielle Begründung, warum das Abnahmeprotokoll des privaten Sachverständigen neben der in Art. 61 BayWG vorgesehenen Kreisverwaltungsbehörde auch der Regierung von Unterfranken vorzulegen ist, wurde nicht vorgetragen.

Abzulehnen ist auch die Forderung des Wasserwirtschaftsamtes nach einem allgemeinen Auflagenvorbehalt im öffentlichen Interesse (vgl. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes vom 01.12.2014, Nr. 5.16). Ein solcher allgemeiner Auflagenvorbehalt ist im Planfeststellungsrecht wegen des Grundsatzes umfassender Problembewältigung nur zulässig, wenn er den Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG genügt. Danach dürfen Einzelfragen einer nachträglichen Regelung vorbehalten bleiben, soweit eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann und muss nachteiligen Wirkungen des Vorhabens nicht Rechnung tragen, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten verständigerweise nicht rechnen können, weil sich ihr Eintritt im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht einmal als möglich abzeichnet. Für den Schutz gegen derartige, nicht voraussehbare Wirkungen müssen sich die davon Betroffenen auf die Ansprüche verweisen lassen, die ihnen Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 BayVwVfG gewährt. Dazu gehören auch solche nachteiligen Wirkungen, deren zukünftiger Eintritt zwar theoretisch denkbar ist, sich aber mangels besonderer Anhaltspunkte noch nicht konkret absehen lässt. Nur dann, wenn sich im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nachteilige Wirkungen weder mit der für eine Anordnung nach Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3

BayVwVfG hinreichenden Zuverlässigkeit voraussagen noch dem Bereich nicht voraussehbarer Wirkungen nach Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 BayVwVfG zuordnen lassen, kann gemäß Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG die Frage eines Ausgleichs einer späteren abschließenden Prüfung und Entscheidung vorbehalten bleiben. Diese Voraussetzungen liegen vor, wenn sich aufgrund besonderer Anhaltspunkte die konkrete Möglichkeit abzeichnet, dass nachteilige Wirkungen in absehbarer Zeit eintreten werden, ihr Ausmaß sich jedoch noch nicht abschätzen lässt (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00; vgl. auch BayVGH, Urteil vom 18.12.2003, Az. 22 B 03.823, BayVBl. 2005, S. 115 mit Bezug auf § 10 Abs. 1 und 2 WHG). Derartige greifbare Anhaltspunkte für nachteilige Wirkungen sind im gegenständlichen Verfahren aber nicht ersichtlich und wurden auch von keinem Beteiligten vorgetragen. Für die Planfeststellungsbehörde bestand daher kein Anlass, neben den unter A.3.4 dieses Beschlusses vorgesehenen Nebenbestimmungen zum Schutz der Gewässer einen weiteren allgemeinen Auflagenvorbehalt vorzusehen.

Wasserschutzgebiete und das Trinkwasserschutzgebiet des Zweckverbande Fernwasserversorgung Spessartgruppe, Alzenau, sind vom plangegenständlichen Verfahren nicht direkt betroffen. Ausgleichsmaßnahme A 5 liegt jedoch in Schutzzone III des mit Verordnung des Landratsamtes Aschaffenburg vom 06.10.2003 festgesetzten Trinkwasserschutzgebiets der öffentlichen Wasserversorgung der Gemeinde Karlstein am Main (Lage in Fließrichtung links des Haggrabens oberhalb des Bachdurchlasses der Frankenstraße). Laut Stellungnahme der höheren Wasserbehörde vom 12.12.2014 bestehen jedoch bei Beachtung der maßgeblichen Schutzgebietsverordnung keine wasserwirtschaftlichen Bedenken.

Ebenso werden das Überschwemmungsgebiet des teilweise parallel zur St 2443 laufenden Forchbachs oder sonstige Überschwemmungsgebiete bzw. Vorranggebiete für Hochwasser durch die Umgestaltung des Anschlusses der neuen Ortsumgehung an die St 2443 nicht tangiert.

Eine nachteilige Veränderung des Grundwassers durch Schadstoffe ist nicht zu erwarten (§ 48 WHG).

Die von der höheren Wasserbehörde mit Schreiben vom 12.12.2014 sowie vom WWA Aschaffenburg im Erörterungstermin geforderte Sicherung der staatlichen Grundwassermessstelle „Großwelzheim 129“ sowie deren Darstellung in den Planunterlagen hat der Vorhabensträger mit Schreiben vom 14.08.2015 sowie im

Erörterungstermin zugesichert. Die planerische Darstellung ist bereits in der Planänderung vom 15.07.2016 berücksichtigt, der Forderung nach Sicherung wird zudem durch die Nebenbestimmung unter A.3.4.5 Rechnung getragen.

Im Ergebnis lässt sich daher festhalten, dass dem Gewässerschutz sowohl im Hinblick auf das Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die vorliegende Planung und die unter A.3.4 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen bzw. angesichts der erteilten Zusagen Genüge getan ist.

2.6.7.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Eine Ausnahme von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nach Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG bilden gemäß § 19 Abs. 1 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen. Danach entscheidet bei einem Vorhaben, für das – wie vorliegend – ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird und mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, die Planfeststellungsbehörde auch über die Erteilung der im Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben erforderlichen Erlaubnis. Sie wird daher unter A.7 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen.

Für das breitflächige Versickern des Straßenoberflächenwassers über Bankett- und Böschungsflächen bedarf es mangels Benutzungstatbestands i.S.d. WHG bzw. BayWG eigentlich keiner wasserrechtlichen Erlaubnis, da dies wasserwirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung i.S.d. § 9 WHG i.V.m. Art 1 Abs. 2 BayWG ist (vgl. Edhofer/Willmitzer, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, Art. 38, Anm. 10.3.4.9 Buchst. b; Zeitler, BayStrWG, Art. 2, Rn. 22). Nach Nr. 1.2.2 VVWas, der Verwaltungsvorschriften zum Wasserrechtsvollzug, stellen Straßenseitengräben zudem keine Gewässer, sondern als Bestandteil der Straße Abwasser- bzw. Entwässerungsanlagen dar (Art. 2 Nr. 1 Buchst. a BayStrWG). Zumindest zweifelhaft dürfte dieses Ergebnis aber sein, wenn es sich um die Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser bei Straßen handelt, die Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sind (vgl. § 2 Nr. 3 NWFreiV (Niederschlagswasserfreistellungsverordnung)). Dann dürfte der Benutzungstatbestand des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gegeben sein. Von wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung i.S.d. Art 1 Abs. 2 S. 1 BayWG ist jedenfalls auch dann nicht mehr auszugehen, wenn – wie im plangegenständlichen Bereich – im Rahmen der Entwässerung mittels breitflächiger Versickerung entsprechende Rigolen eingebaut werden. An einigen Stellen sind vorliegend zur Erhöhung der

Leistungsfähigkeit der Versickerungsmulden Kiesrigolen mit zusätzlichem Speichervolumen vorgesehen. Die Lage und entsprechende Bemessung der jeweiligen Rigolen kann Unterlage 13, insbesondere Unterlage 13.1, Kapitel 5, entnommen werden, worauf insoweit Bezug genommen wird.

Die breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers der Straßenentwässerung in der dargestellten Art und Weise stellt damit als Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer eine Gewässerbenutzung i.S.v. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar.

Die Benutzung von Gewässern bedarf der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung i.S.d. § 10 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 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). Liegt kein zwingender Versagungsgrund vor, so steht die Erteilung der Erlaubnis im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde (§ 12 Abs. 2 WHG).

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind (§ 12 Abs. 1 Nr. 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 8/2006, Rd.Nr. 471).

Ist zu erwarten, dass die Benutzung 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 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).

Außerdem ist die Erlaubnis zu versagen, wenn andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

Gleich ob man die Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer nach § 27 WHG bzw. Art. 4 Abs. 1 Buchst. a der Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik, Amtsblatt der Europäischen Union L 327 vom 22.12.2000, S. 1 - WRRL) als andere Anforderung nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG betrachtet oder sie als Anforderungen begreift, deren Nichtbeachtung zu Veränderungen von Gewässereigenschaften gemäß § 3 Nr. 10 WHG führt und sie damit dem Regime des § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG unterwirft, sind sie jedenfalls bei der Vorhabenszulassung als zwingendes Recht zu beachten.

Nach dem Urteil des EuGH (zum Vorabentscheidungsersuchen des Bundesverwaltungsgerichts im Rechtsstreit um einen Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau verschiedener Teile der Weser; BVerwG, Vorlagebeschluss vom 11.07.2013, Az. 7 A 20.11) stellt die Wasserrahmenrichtlinie nicht lediglich Zielvorgaben für die Bewirtschaftungsplanung auf, vielmehr gelten diese auch für die Zulassung von Vorhaben als zwingendes Recht. Die Mitgliedstaaten sind daher – vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme – verpflichtet, die Genehmigung für ein konkretes Vorhaben zu versagen, wenn es geeignet ist, den Zustand eines Oberflächenwasserkörpers zu verschlechtern oder wenn es die Erreichung eines guten Zustands eines Oberflächengewässers bzw. eines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustands eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet. Die Genehmigung des Vorhabens kommt dann nur noch in Betracht, wenn die strengen Voraussetzungen einer Ausnahme nach § 31 Abs. 2 WHG (bzw. nach Art. 4 Abs. 7 WRRL) erfüllt sind. Wann eine Verschlechterung des Zustandes eines Gewässers gegeben ist, bestimmt sich nach Anhang V der Richtlinie. Eine Verschlechterung und somit ein Versagungsgrund für die Genehmigung liegen bereits dann vor, wenn sich der Zustand mindestens einer der Qualitätskomponenten im Sinne des Anhangs V der WRRL um eine Klasse verschlechtert, auch

wenn dies nicht zu einer Verschlechterung der klassenmäßigen Einstufung des Gewässers insgesamt führt. Ist jedoch die betreffende Qualitätskomponente im Sinne von Anhang V bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine „Verschlechterung des Zustands“ eines Oberflächenwasserkörpers dar.

Mit Blick auf die Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG bzw. Art. 4 Abs. 1 Buchst. a der Wasserrahmenrichtlinie ist festzustellen, dass eine Verschlechterung i.S.d. o.g. Rechtsprechung des EuGH nicht zu erwarten ist. Im Umfeld der Straßentrasse sind durch die verfahrensgegenständliche breitflächige Versickerung und Bauwasserhaltung keine Gewässer betroffen, die einem Flusswasserkörper (FWK) nach der WRRL zugeordnet sind.

Die verfahrensgegenständliche breitflächige Versickerung und Bauwasserhaltung sind erlaubnispflichtig und erlaubnisfähig.

Das vorliegende Entwässerungskonzept trägt den gesetzlichen Anforderungen Rechnung. Es sorgt dafür, dass Niederschlagswasser ortsnah versickert oder direkt in ein Gewässer eingeleitet wird (§ 55 Abs. 2 WHG). Die verfahrensgegenständliche Versickerung von Straßenabwasser ist notwendig, weil die Errichtung und Unterhaltung der Straßenentwässerungsanlagen grundsätzlich Aufgabe des Straßenbaulastträgers ist und das anfallende Niederschlagswasser mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nur durch die breitflächige Versickerung beseitigt werden kann.

Das öffentliche Interesse liegt vor, da der Straßenbau selbst und eine leistungsfähige Entwässerung der Straße zur Herstellung der Verkehrssicherheit dem Wohl der Allgemeinheit dienen (§ 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 WHG). Anhaltspunkte für Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG sind weder ersichtlich, noch wurden sie im Anhörungsverfahren vorgetragen. Bei Beachtung der unter A.7.4 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 dienen dazu, dies sicherzustellen (§ 13 Abs. 2 WHG).

Die Versickerungsmulden bzw. Rigolen sind nach den Anforderungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 ausreichend dimensioniert. Die Einzelheiten des Ent-

wässerungskonzeptes können den planfestgestellten Unterlagen entnommen werden (Unterlage 1, Kapitel 4.6, Unterlage 7.2 und Unterlage 13.1).

Die gehobene Erlaubnis ist auf 20 Jahre zu befristen (vgl. A.7.3), um nach Fristablauf eine Überprüfung zu ermöglichen, ob die Einleitungen noch den dann gültigen wasserwirtschaftlichen und wasserrechtlichen Anforderungen entsprechen (so auch die Forderung der unteren Wasserbehörde im Schreiben vom 21.07.2016).

Auch die Maßnahmen der Bauwasserhaltung sind notwendig mit der Ausführung des verfahrensgegenständlichen Bauvorhabens verbunden (Unterlage 13.1, Kapitel 7). Die damit einhergehenden Eingriffe in das Grundwasser stellen sich im Ergebnis als erlaubnisfähig dar. Die Erlaubnis für die Bauwasserhaltung ist nach Art. 15 BayWG als beschränkte Erlaubnis zu erteilen.

Das Landratsamt Aschaffenburg hat sein Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG mit Schreiben vom 21.07.2016 erteilt. Die darin geforderten Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis der Bauwasserhaltung sind unter A.7.4.15 ff. dieses Beschlusses berücksichtigt. Auch das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg hat mit Stellungnahme vom 01.12.2014 keine Einwände gegen die Erlaubniserteilung vorgebracht. Die Auflagenvorschläge des Wasserwirtschaftsamtes konzentrierten sich vornehmlich auf den Straßenbau und die Ausgestaltung der Entwässerungseinrichtungen (vgl. C.2.6.7.1). Im Übrigen hat der Vorhabensträger mit Schreiben vom 14.08.2015 verbindlich zugesagt, die Forderungen des WWA Aschaffenburg zu beachten (siehe schon A.3.1).

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes und des Bayerischen Wassergesetzes mit den dazu ergangenen Verordnungen gemäß den hiernach bestehenden Rechten, Verpflichtungen und Vorbehalten maßgebend.

Die wasserrechtliche Erlaubnis ist von Gesetzes wegen widerruflich, § 18 Abs. 1 WHG. Auch hier bedarf es daher keinem – wie vom Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg geforderten – allgemeinen Auflagenvorbehalt (vgl. hierzu bereits oben C.2.6.7.1).

2.6.7.3 Wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung in den Forchbach

Bei Bau-km 2+980 am Kreisverkehrsplatz ist im Rahmen der Entwässerung der Bauwerke 4 und 5 über den vorhandenen Abwassersammler DN 1200 eine Einleitung in den Vorfluter Forchbach als Gewässer dritter Ordnung vorgesehen (vgl. Unterlage 13.1, Kapitel 10, Erläuterungsbericht S. 29, 47 f., 52). Grundsätzlich bedarf auch die durch das plangegenständliche Vorhaben bedingte zusätzliche Einleitmenge von 8,4 l/s (BW 4) sowie 20,6 l/s (BW 5) als Benutzung i.S.v. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG nach § 8 Abs. 1 WHG einer Erlaubnis. Dem Abwasserverband Untermain, der den Abwassersammler betreibt, wurde am 05.05.1997 mit Wirkung zum 01.01.1998 jedoch bereits durch das Landratsamt Aschaffenburg eine gehobene Erlaubnis zur Einleitung gesammelter Abwässer in den Forchbach aus der Abwasserbeseitigung aus dem Industriegebiet Alzenau-Süd und dem genannten Abwassersammler bzw. -bauwerk SK_u4 mit einer Einleitungsmenge von 1.690 l/s erteilt (Az.: 41.3-641-1-11/96). Der Abwasserverband Untermain wurde hinsichtlich der durch die gegenständlichen Baumaßnahmen hinzukommenden zusätzlichen Einleitungsmengen im Verfahren beteiligt, mit Stellungnahme vom 27.10.2014 hat er hinsichtlich der Übernahme der zusätzlichen Einleitmengen keine Einwände vorgetragen.

Da die genannte Erlaubnis bis 31.12.2016 befristet ist und entsprechend verlängert werden muss, ist die zusätzliche Einleitmenge im Rahmen des zu stellenden Verlängerungsantrags in einem selbständigen wasserrechtlichen Verfahren zu berücksichtigen, insbesondere was die bereits skizzierten Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (Verschlechterungsverbot nach § 27 WHG) sowie des dazu ergangenen Urteils des EuGH vom 01.07.2015, Rs. C-461/13, betrifft. Der Abwasserverband, der ein entsprechendes Vorgehen mit Schreiben vom 15.07.2016 zugesichert hat, sowie die zuständige Wasserbehörde wurden im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens entsprechend beteiligt. Das Landratsamt Aschaffenburg als zuständige Wasserbehörde sowie das WWA Aschaffenburg haben sich hiermit einverstanden erklärt. Der Vorhabensträger hat dies außerdem entsprechend zugesagt (vgl. A.3.1), die Einhaltung der Vorgabe wird darüber hinaus durch Nebenbestimmung A.3.4.6 sichergestellt.

Die Erteilung der für die Einleitung in den Forchbach grundsätzlich notwendigen – da nach § 19 Abs. 1 WHG nicht von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfassten – wasserrechtlichen Erlaubnis ist daher nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss auszusprechen und bleibt dem gesondert durchzuführenden wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren vorbehalten.

2.6.7.4 Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die unter A.3.4 sowie A.7.4 dieses Beschlusses ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen und die erteilten Zusagen hinreichend Rechnung getragen. Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragte Straßenbaumaßnahme, um die Belange, die für den Neubau der Ortsumgehung sprechen, zu überwiegen.

2.6.8 *Fischerei*

Belange der Fischerei werden durch die geplante Maßnahme nicht nachteilig berührt. Dies gewährleisten die Nebenbestimmungen unter A.3.6 und A.3.4, die den Forderungen des Fachberaters und Sachverständigen für Fischerei beim Bezirk Unterfranken aus dem Schreiben vom 21.11.2014 Rechnung tragen, worin dieser sein grundsätzliches Einverständnis mit der Planung geäußert hat. Seine Forderung, die Maßnahme nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen, wird bereits über die gesetzlichen Regelungen der Art. 9 Abs. 2 und Art. 10 Abs. 1 BayStrWG gewährleistet.

Auch die übrigen Forderungen des Fachberaters und Sachverständigen für Fischerei beim Bezirk Unterfranken konnten nur zum Teil im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss Berücksichtigung finden:

Die Auflagenvorschläge nach Ziff. 3, 5, 6 und 7 des Schreibens vom 21.11.2014 beziehen sich auf Bauarbeiten im bzw. am Gewässerbett. Im Zuge der vorliegenden Planung soll das anfallende Niederschlagswasser aus den Bauwerken 4 und 5 jedoch lediglich in die bestehende Entwässerungsleitung des Abwasserverbands Untermain aus dem Industriegebiet Alzenau-Süd eingeleitet werden, die bereits aktuell in den Forchbach entwässert. Eine Anpassung der vorhandenen Einleitstelle und damit zusammenhängende Bauarbeiten am Gewässerbett sind daher nicht geplant, ebenso wenig wird der Uferbewuchs durch entsprechende Baumaßnahmen tangiert. Die Entwässerungsleitung inklusive Einleitstelle bleibt im Eigentum des Abwasserverbands Untermain. Die Durchführung von Unterhaltungs-, Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch geschultes Personal ist daher gegeben; die Kontrolle im Rahmen der Unterhaltungslast richtet sich im

Übrigen nach der gesetzlichen Bestimmung des Art. 22 Abs. 3 BayWG. Eine Aufnahme diesbezüglicher Nebenbestimmungen ist daher nicht angezeigt, Auflagenvorschlag 3 wurde entsprechend modifiziert.

Die Forderung, bei eventuellen Sedimenteinschwemmungen Laichplatzerhaltungsmaßnahmen durchzuführen, wäre aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu modifizieren. Die Forderung des Bezirks ist so ausgestaltet, dass jede Einschwemmung eine Erhaltungsmaßnahme nach sich zieht. Dies erscheint unangemessen, da je nach Grad der Einschwemmung situationsabhängig über das Ausmaß der zu treffenden Maßnahmen zu entscheiden sein wird. Diese Entscheidung überlässt die Planfeststellungsbehörde jedoch in erster Linie dem Vorhabensträger und dem Bezirk. Der Vorhabensträger hat die Beachtung dieser Forderung des Fischereifachberaters allerdings bereits mit Schreiben vom 14.08.2015 zugesagt (vgl. A.3.1), weshalb in diesen Beschluss keine diesbezügliche Entscheidung bzw. Nebenbestimmung aufzunehmen war.

Zudem forderte der Fischereifachberater vom jeweiligen Eigentümer bzw. Unterhaltungspflichtigen der Entlastungsbauwerke bzw. -anlagen die pauschale Übernahme von Schäden, die Dritten aus dem Bau, dem Bestand, dem Betrieb und der Unterhaltung der Anlagen entstehen (Ziff. 12 des Schreibens vom 21.11.2014). Dieser Forderung fehlt es jedoch bereits an einer hinreichenden Substantiierung, da der Fischereifachberater des Bezirks nicht klar gemacht hat, worin solche Schäden bestehen und warum diese zu erwarten sein sollten. Ein greifbarer Nachteil oder gar ein schon in Geld bewertbarer Schaden für die Fischerei ist aber hier nicht ersichtlich und wurde auch im Planfeststellungsverfahren von keinem Fischereiberechtigten vorgebracht.

Haftungsregelungen zum Bau und Betrieb der Einleitungsbauwerke ebenso wie sonstige Entschädigungsfragen sind grundsätzlich nicht Gegenstand des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens. Eventuell entstehende Schäden müssen daher gegebenenfalls außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren ausgeglichen werden. Im Übrigen sei auch hinsichtlich der möglichen Fischereischäden auf die geltenden gesetzlichen Bestimmungen zum Haftungsrecht verwiesen.

Im Übrigen hat der Vorhabensträger mit Schreiben vom 14.08.2015 die Beachtung der vorgebrachten Einwände zugesichert (vgl. A.3.1).

Schließlich sollten nach Einschätzung des Fischereifachberaters weitere Auflagen zum Schutz der Fließgewässerfischerei und Fließgewässerökologie vorbe-

halten bleiben (Schreiben vom 21.11.2014, Ziff. 13). Für einen solchen allgemeinen Auflagenvorbehalt sieht die Planfeststellungsbehörde aber kein Bedürfnis. Von einer entsprechenden Auflage ist abzusehen, weil gegenwärtig keine greifbaren, konkreten Erkenntnisse dafür vorliegen, dass weitere negative Auswirkungen auf die Fließgewässerfischerei eintreten könnten. Ein konkreter Auflagenvorbehalt könnte nur bei solchen Beeinträchtigungen aufgenommen werden, deren Eintritt im Zeitpunkt der Entscheidung gewiss ist oder sich prognostisch abschätzen lässt. Nachteilige Wirkungen, deren zukünftiger Eintritt zwar theoretisch möglich ist, die sich aber – wie hier – mangels besonderer Anhaltspunkte noch nicht konkret absehen lassen, genügen nicht. Ein entsprechender Auflagenvorbehalt ist daher im Hinblick auf die notwendigen Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG unzulässig. Im Übrigen sei auf C.2.6.7.1 und die dortigen Ausführungen zu einer ähnlichen Forderung des Wasserwirtschaftsamtes verwiesen.

Den öffentlichen und auch den privaten Belangen der Fischerei kommt nach alldem, soweit dem Vorhaben seitens der Träger öffentlicher Belange nicht vorbehaltlos zugestimmt bzw. den Forderungen nicht durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen wurde, allenfalls geringes Gewicht gegen die Planung zu, die deren Ausgewogenheit jedoch nicht in Frage stellen.

2.6.9 *Landwirtschaft als öffentlicher Belang*

Die Belange der Landwirtschaft sind sowohl unter agrarstrukturellen Gesichtspunkten als auch mit Blick auf die individuelle Betroffenheit einzelner Betriebe berührt. Ursächlich hierfür ist in erster Linie der vorhabensbedingte Verbrauch landwirtschaftlich genutzter Flächen. Dazu kommen weitere mittelbare Auswirkungen, z.B. in Folge von Flächenanschneidungen sowie evtl. das Entstehen von Umwegen im landwirtschaftlichen Wegenetz oder auch mögliche Bodenbelastungen.

Den Belangen der Landwirtschaft wird jedoch sowohl unter agrarstrukturellen Gesichtspunkten als auch mit Blick auf die individuelle Betroffenheit einzelner Betriebe Rechnung getragen.

Die geplante Ortsumgehung verläuft flächensparend großteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE sowie östlich der DB-Linie Frankfurt-Würzburg auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ sowie „Östlich der Auwanne“. Dadurch wird die

Versiegelung und Zerschneidung landwirtschaftlich genutzter Flächen überwiegend vermieden bzw. deutlich reduziert. Auch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg bzw. der Bayerische Bauernverband haben in ihrer Stellungnahme vom 17.12.2014 bzw. 20.11.2014 daher ihr Einverständnis mit der Trassenführung erklärt.

Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen (vgl. hierzu auch C.2.7.1.4.1). Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen. Bei der Anpassung des landwirtschaftlichen Wegenetzes wurde besonderer Wert darauf gelegt, abgeschnittene Wegeverbindungen ohne unzumutbare Umwege durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen und Ersatzwegen wieder an das Straßennetz anzubinden und entsprechende Nachteile gering zu halten (vgl. Unterlagen 1 und 7). Dies wird auch durch die Nebenbestimmung in A.3.7 sichergestellt. Bezüglich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Bodenbeschaffenheit wird auf die Erläuterungen im Rahmen der Würdigung der Belange des Bodenschutzes unter C.2.6.6 Bezug genommen. Dort werden auch die Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens auf den Boden sowie auf die landwirtschaftlichen Nutzpflanzen behandelt. Eine nennenswerte Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung ist danach nicht zu erwarten. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse davon auszugehen, dass sich die vorhabensbedingten Schadstoffemissionen auf den unmittelbaren Nahbereich zum Fahrbahnrand konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar (vgl. zum möglicherweise betroffenen Betrieb noch C.2.7.2.7).

Die vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg mit Schreiben vom 17.12.2014 sowie vom Bayerischen Bauernverband mit Schreiben vom 20.11.2014 geforderte eigene Anbindung des landwirtschaftlichen Anwesens im Schiffweg an die neue Trasse ist weder erforderlich noch möglich. Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2014 berechtigterweise darauf verwiesen, dass direkte Erschließungen von Grundstücken außerhalb von Kno-

tenpunkten aus Gründen der Verkehrssicherheit und für die Leichtigkeit des Verkehrs zu vermeiden sind. Dies ergibt sich auch aus den einschlägigen technischen Richtlinien. Die Ortsumgehung ist als Staatsstraße gemäß RAS-N 1988 (Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes) der Kategorie A III zugeordnet, was Kategorie LS III nach RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) entspricht. Die Kategoriengruppe Landstraßen (LS) umfasst dabei anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen Verbindungsfunktion und nur in einzelnen unmittelbar an die Straße angrenzenden Gebäuden in geringem Maße auch Erschließungsfunktion besitzen. Eine Zufahrt zum genannten Anwesen und ausreichende Erschließung ist – durch entsprechende Aufweitung der Kurvenradien (BW-Nr. 1.34) auch mit landwirtschaftlichen Geräten – über die Hörsteiner Straße/Schiffweg oder die Frankenstraße/Auwanne und das bestehende Wegenetz gesichert. Den Interessen des betroffenen landwirtschaftlichen Betriebs ist diesbezüglich durch die vorliegende Planung hinreichend Rechnung getragen.

Der Bayerische Bauernverband forderte mit Schreiben vom 20.11.2014, dass der begleitende Wirtschaftsweg (BW-Nr. 1.5) ab Baubeginn von der bestehenden St 3008 bis zur Abzweigung bei Bau-km 0+300 bituminös befestigt werden sollte, da der bisherige Weg in diesem Bereich ebenfalls in dieser Bauweise ausgeführt sei. Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 14.08.2015 zugesichert (vgl. A.3.1), dass der Wirtschaftsweg wie bisher zur vorhandenen Wegkreuzung am Hundesportverein auf einer Länge von ca. 130 m bituminös befestigt werde. Dadurch wird das bestehende Wegenetz ausreichend erhalten bzw. gesichert. Darüber hinaus gehende Verbesserungs- oder Ertüchtigungsmaßnahmen sind dem Vorhabensträger nicht aufzuerlegen.

Daneben forderte der Bauernverband wie auch der BBV-Ortsobmann mit Schreiben vom 17.11.2014, den geplanten Geh- und Radweg (BW-Nr. 1.19) von Bau-km 1+600 bis zum Bauende an der St 2443 auf 3 m Breite plus tragfähigem Bankett auszubauen und am Bauende für den landwirtschaftlichen Verkehr auf die Staatsstraße anzubinden, um eine Zufahrtsmöglichkeit zu den Feldern zwischen der neuen Ortsumgehung und der bestehenden Ortsbebauung um die Hörsteiner Straße zu gewährleisten. Eine Zufahrt aus dem Ort heraus sei durch die zugeparkten Wohnstraßen nicht möglich. Der Vorhabensträger verwies in seinem Schreiben vom 14.08.2015 sowie im Erörterungstermin jedoch zu Recht darauf, dass die zügige und konfliktfreie Erschließung der genannten landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie des damit zusammenhängenden landwirtschaftlichen

Wegenetzes über die Ortsstraßen Frankenstraße und Auwanne sichergestellt ist. Auch die Zufahrtsmöglichkeit über die Hörsteiner Straße wurde durch den Vorhabensträger mittels Schleppkurven nachgewiesen. Durch die Verbreiterung des Kurvenradius und damit der Zufahrt insgesamt (BW-Nr. 1.34) wird eine Befahrungsmöglichkeit mit landwirtschaftlichen Geräten gewährleistet.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird auch im Übrigen den neuen Gegebenheiten angepasst. Die Erschließung des Wegenetzes für die südlich der neuen Trasse gelegenen landwirtschaftlichen Flächen erfolgt – wie dargelegt – über die Frankenstraße und die Auwanne, der Schiffweg stellt lediglich die Erreichbarkeit der Aussiedlerhöfe sicher. Zu einer im Anhörungsverfahren befürchteten zusätzlichen Belastung der Bewohner der Hörsteiner Straße als Zubringer zum Schiffweg durch landwirtschaftlichen Verkehr kommt es daher nicht.

Die Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt daher, dass die geplante Straßenbaumaßnahme insgesamt mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Die Beeinträchtigung der Belange der Landwirtschaft ist so weit wie möglich auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die verbleibenden Beeinträchtigungen der Belange der Landwirtschaft nach Abwägung der widerstreitenden Interessen hinnehmbar sind. Die Belange der Landwirtschaft überwiegen im Ergebnis nicht die für die Realisierung des Vorhabens sprechenden Argumente und stellen die Ausgewogenheit der verfahrensgegenständlichen Planung nicht in Frage. Für die Ausgewogenheit der vorliegenden Planung spricht zudem, dass keine grundsätzlichen Einwendungen aus landwirtschaftlicher Sicht vorgetragen wurden, vgl. die Stellungnahmen des Amts für Ländliche Entwicklung Unterfranken vom 02.12.2014, des Amts für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg vom 17.12.2014 sowie die Stellungnahme des Bayerischen Bauernverbands vom 20.11.2014, auf die insoweit Bezug genommen wird.

2.6.10 *Forstwirtschaft*

Vom plangegenständlichen Vorhaben werden Belange der Forstwirtschaft berührt. Im Zuge des Vorhabens müssen rund 1,57 ha Wald gerodet werden (1,03 ha anlagenbedingt, 0,54 ha baubedingt). Rund 0,40 ha (0,25 ha anlagenbedingt, 0,15 ha baubedingt) entfallen dabei auf Bannwald i.S.v. Art. 11 Abs. 1 BayWaldG

i.V. mit der Rechtsverordnung des Landratsamtes Aschaffenburg über die Erklärung von Wald zu Bannwald in der Stadt Aschaffenburg sowie in der Stadt Alzenau und in den Gemeinden Kahl, Mömbris, Karlstein, Kleinostheim, Mainaschaff, Johannesberg, Stockstadt und Großostheim vom 13.8.1986 (vgl. Planunterlagen 1, Kapitel 7.4 sowie 12.1, Kapitel 8.2 und 8.8). Durch das Vorhaben sind damit Waldflächen im Sinne des Art. 2 und 11 BayWaldG betroffen.

Die vorhabensbedingten Auswirkungen der hier notwendigen Rodung auf den Menschen, die Tier- und Pflanzenwelt, den Boden, das Wasser, das Klima und die Luft einschließlich etwaiger Wechselwirkungen für den gesamten Bereich des Vorhabens werden in den Planunterlagen 12.1 und 12.2 dargestellt, worauf insoweit Bezug genommen wird.

Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) bedarf nach Art. 9 Abs. 2 S. 1 BayWaldG der Erlaubnis. Die Erlaubnis ist grundsätzlich zu untersagen, wenn die Rodung Schutz-, Bann-, Erholungswald oder ein Naturwaldreservat betrifft (Art. 9 Abs. 4 Nr. 1 BayWaldG), wenn nicht eine der Ausnahmen des Art. 9 Abs. 6 BayWaldG vorliegt. Sie soll versagt werden, wenn die Rodung Waldfunktionsplänen widersprechen oder deren Ziele gefährden würde bzw. die Erhaltung des Waldes aus anderen Gründen im öffentlichen Interesse liegt und dieses vor den Belangen des Antragstellers den Vorrang verdient (Art. 9 Abs. 5 BayWaldG). Nach dem Regionalplan für die Region Bayerischer Untermain (1) Ziel A II, Ziff. 1.3. sowie dem Waldfunktionsplan für die Region Bayerischer Untermain (1), Ziele 1.1.4, 3.3 und 4.1 soll der Wald im Verdichtungsraum erhalten werden, weshalb Rodungen im Verdichtungsraum regelmäßig nur dann genehmigt werden können, wenn ein flächengleicher Wald im gleichen Raum neu begründet wird.

Keiner Erlaubnis nach dem Bayerischen Waldgesetz bedürfen nach Art. 9 Abs. 8 S. 1 BayWaldG Änderungen der Nutzungen von Wald, die durch Planfeststellungsbeschlüsse zugelassen werden. Im Planfeststellungsverfahren sind jedoch die oben genannten materiellen Grundsätze sinngemäß zu beachten (Art. 9 Abs. 8 S. 2 BayWaldG). Eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Art. 9 Abs. 2a BayWaldG i.V.m. Art. 39a BayWaldG war im gegenständlichen Verfahren nicht durchzuführen, da die hier zu rodende Fläche die dort gestellten Größenanforderungen deutlich unterschreitet.

Nach Art. 9 Abs. 6 S. 2 i.V.m. Abs. 8 S. 2 BayWaldG muss hinsichtlich Bannwaldflächen sichergestellt sein, dass angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein

Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktionen dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann. Gemäß des LMS F 1-FFG 103.1-314 vom 21.08.2006 ist dabei ein flächengleicher Ersatz vorgesehen, d.h. im Verhältnis Rodung zu Ersatzaufforstung eins zu eins.

Für die in den Planunterlagen dargestellten Rodungen sind damit Ersatzaufforstungen in gleicher Flächengröße erforderlich, die durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen A 1 (0,163 ha), A 2 (0,164 ha), A 3 (0,273 ha), A 5 (0,286 ha) A 6 (0,376 ha) mit einer Gesamtfläche von 1,26 ha sowie 0,53 ha Waldrandneuanlage erreicht wird. Ein ausreichender forstrechtlicher Ausgleich wird damit gewährleistet. Hinsichtlich des Bannwaldausgleichs sind die Maßnahmen A 1 und A 6 mit einer Gesamtfläche von 0,54 ha vorgesehen. Die genannten Maßnahmen sind in Unterlage 12.1, Kapitel 9 ausführlich beschrieben, worauf hier Bezug genommen wird.

Hinsichtlich des naturschutzrechtlichen Ausgleichs für Eingriffe in den Wald wird auf die Ausführungen zur Eingriffsregelung nach § 14 BNatSchG verwiesen (vgl. C.2.6.5.5). Dort sind auch diejenigen Aufforstungen beschrieben, die neben der naturschutzfachlichen Ausgleichsfunktion auch dem forstlichen Ausgleich dienen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg hat mit seiner Stellungnahme vom 17.12.2014 keine grundlegenden Einwände gegen die Planung vorgebracht und den Rückbau nicht mehr benötigter Flächen sowie die darauf vorgesehene Aufforstung im Sinne eines flächensparenden Ressourcenmanagements sogar ausdrücklich begrüßt. Es hat jedoch zu Recht darauf hingewiesen, dass die dauernd erzwungene Einhaltung einer bestimmten, wesentlich niedrigeren Bestandshöhe, als auf dem betreffenden Standort erreichbar wäre, nicht mit dem Wesen der Waldwirtschaft vereinbar sei und daher Wald i.S.v. Art. 2 BayWaldG unter Hochspannungsleitungen nicht entstehen könne, wenn eine dauernde Wuchshöhenbeschränkung bestehe. Maßnahme A 1 des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1) könne daher nur in dem Umfang als Waldflächenausgleich angerechnet werden, der nicht höhenwuchsbeschränkt sei. Der Vorhabensträger hat darauf mit seinen Schreiben vom 14.08.2014 und 15.07.2016 reagiert und – da die komplette bisherige Maßnahme A 1 einer Höhenwuchsbeschränkung unterliegt – den Standort der geplanten Maßnahme auf Flur-Nr. 3209/1 der Gemarkung Dettingen verlegt. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg hat sich hiermit mit Schreiben

vom 06.07.2016 einverstanden erklärt und bestätigt, dass damit den im Schreiben vom 17.12.2014 vorgebrachten Einwendungen Rechnung getragen wurde.

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald brachte in ihrer Stellungnahme vom 13.12.2014 keine durchgreifenden Einwände vor, bemängelte jedoch die ihrer Ansicht nach nicht sichergestellte Kontrolle und Unterhaltung der Ersatzaufforstungen. Soweit dies im Rahmen der Planfeststellung überhaupt zu berücksichtigen ist, hat der Vorhabensträger mit Schreiben vom 14.08.2014 in überzeugender Weise darauf verwiesen, dass bei den Ersatzaufforstungen eine einjährige Fertigstellungs- sowie eine zweijährige Entwicklungspflege vorgesehen ist, deren zielgerichtete Umsetzung durch eine ökologische Bauüberwachung sichergestellt wird. Daneben wird die Umsetzung durch eine dingliche Sicherung gewährleistet, die weitere Pflege erfolgt durch die Fachkräfte des zuständigen Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten. Den Anforderungen an die Kontrolle und Unterhaltung der Ersatzaufforstungen ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichender Weise Rechnung getragen. Hinsichtlich der von der Schutzgemeinschaft außerdem monierten fehlenden Planrechtfertigung und unzureichenden Alternativenprüfung kann auf die Ausführungen unter C.2.4 sowie C.2.6.2 verwiesen werden.

Die Rodung des Waldes kann daher im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen werden; sonstige Versagungsgründe nach Art. 9 BayWaldG stehen dem nicht entgegen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg regte lediglich an, die Bannwaldersatzflächen nach Realisierung der Maßnahme in die betreffende Bannwaldverordnung aufnehmen zu lassen.

Obwohl die Belange der Fortwirtschaft v.a. durch die Betroffenheit von Bannwald mit großem Gewicht in die Abwägung eingestellt werden müssen, entfalten sie doch – insbesondere mit Blick auf die Ersatzaufforstungen – kein solches Gewicht, dass sie die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen könnten.

2.6.11 *Denkmalpflege*

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern, zugelassen werden.

Zwar sind jedenfalls Baudenkmäler von der Maßnahme erst gar nicht betroffen. Im Trassenverlauf befinden sich jedoch das eingetragene Bodendenkmal D-6-

5920-0076 in der Gemarkung Hörstein (Stadt Alzenau) sowie die Verdachtsfläche V-6-5920-0003 in den Gemarkungen Hörstein (Stadt Alzenau) sowie Großwelzheim (Gemeinde Karlstein am Main). Da in der Umgebung bereits zahlreiche vor- und frühgeschichtliche Gräberfelder bekannt sind, sei nach Auskunft des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege – Referat VI (Lineare Projekte & Archäologisches Welterbe) vom 17.12.2014 mit zahlreichen weiteren Bodendenkmälern zu rechnen. Das eingetragene Bodendenkmal werde dabei aufgrund der Bewuchsmerkmale, die bei Befliegungen sichtbar waren, als Gräberfeld eingeschätzt. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege forderte daher, dass innerhalb des überplanten Bodendenkmals sowie der Vermutungsflächen spätestens ein halbes Jahr vor Beginn der Baumaßnahme mit archäologischen Sondagen und Untersuchungen innerhalb des Bodendenkmals und innerhalb der Vermutungsflächen begonnen werden sollte, um die Ausgrabungen rechtzeitig und ohne Bauverzögerung durchführen zu können. Der Vorhabensträger hat ein derartiges Verfahren mit Schreiben vom 14.08.2015 zugesichert, zudem wird dieser Forderung durch Nebenbestimmung A.3.8.5 Rechnung getragen.

Die Lage des Bodendenkmals sowie der Verdachtsflächen lassen sich der Denkmalliste sowie dem Lageplan als Anhang des Schreibens des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vom 17.12.2014 entnehmen, auf das insoweit Bezug genommen wird.

Wer auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern graben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden, bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann versagt werden, soweit dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist (Art. 7 Abs. 1 DSchG). Die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis wird durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Zu den Erdarbeiten in diesem Sinne gehört auch die Anlage einer Straße (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7, Rn. 4). Wenn die beabsichtigten Erdarbeiten eine Gefahr für ein Bodendenkmal darstellen, steht es im pflichtgemäßen Ermessen, die Erlaubnis zu versagen oder eine eingeschränkte Erlaubnis (unter Nebenbestimmungen) zu erteilen. Eine Erlaubnis wird dann zu erteilen sein, wenn nach Abwägung aller Umstände (Bedeutung der beabsichtigten Erdarbeiten einerseits und der durch die Arbeiten gefährdeten Bodendenkmäler anderseits) die Belange der Bodendenkmalpflege im Einzelfall weniger bedeutsam

sind als die Belange, die für das Vorhaben sprechen (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7, Rn. 6).

Zur Sicherstellung der Einhaltung der denkmalschutzrechtlichen Belange treffen darüber hinaus die Nebenbestimmungen unter A.3.2.1 und A.3.8 sowie die gesetzlichen Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes, insbesondere Art. 8 DSchG, die notwendige Vorsorge. Die angeordneten Schutzauflagen dienen dabei dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der genannten 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 dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle – soweit erforderlich – auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt. Die Grundzüge des Plans werden durch diese Regelung nicht tangiert, weil durch diese Regelung für den Fall, dass – wider Erwarten – keine Einigung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zustande kommt, lediglich über einzelne Schutzauflagen entschieden werden muss, die für das Vorhaben – auch angesichts der gewichtigen Belange, die für die Planung sprechen – nicht von entscheidender Bedeutung sind (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74, Rn. 138). Damit ist auch dem Postulat der Konfliktbewältigung Rechnung getragen.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit herausragender kulturhistorischer 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. In allen

anderen Fällen umfasst die vorliegende Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung die nach Art. 7 Abs. 1 DSchG notwendige denkmalschutzrechtliche Erlaubnis sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen unter A.3.8 vorgesehenen Maßgaben.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Belange der Denkmalpflege – v.a. angesichts der Ungewissheit über eine mögliche Betroffenheit bislang unbebauter Bodendenkmäler – zwar in die Abwägung einzustellen sind. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt aber 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. Die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe sind so gewichtig (vgl. C.2.4), dass die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen gewahrt.

2.6.12 *Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht*

Abfallwirtschaftliche Belange stehen dem Straßenbauvorhaben nicht entgegen.

Die Errichtung von Deponien für Erdaushub und Bauschutt ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die auftretenden Abfälle (Bauschutt, Bankettmaterial, Aushub usw.) werden über Aufbereitungs- bzw. Entsorgungsunternehmen nach den einschlägigen Vorschriften behandelt.

Die bestehenden rechtlichen und allgemeinen technischen Regeln des Kreislaufwirtschafts- und des Abfallrechts stellen den ordnungsgemäßen Umgang mit Abfällen sicher. Darüber hinaus ist der Vorhabensträger über Art. 10 BayStrWG in besonderer Weise an deren Einhaltung gebunden.

Bedenken hieran oder spezielle abfallrechtliche Probleme des plangegenständlichen Baus der Ortsumgehung Karlstein sind weder ersichtlich noch vorgetragen worden.

2.6.13 *Belange des Brand- und Katastrophenschutzes*

Aus der Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes bei der Regierung von Unterfranken (vgl. Stellungnahme des Sachgebiets 10 (Sicherheit und Ordnung) vom 29.09.2014) bestehen gegen das plangegenständliche Vorhaben keine Einwendungen, wenn die Zufahrt zu den Baustellen für Feuerwehrfahrzeuge mit mindestens 10 t Achslast, einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 3,50 m sowohl während der Bauzeit als auch nach Abschluss der Bauarbeiten sichergestellt ist. Während der Baumaßnahme sei für anliegende Schutzobjekte weiterhin eine ausreichende Löschwasserversorgung sicherzustellen. Falls vorhandene Wasserleitungen und auch Hydranten abgesperrt, abgebaut oder verlegt würden, seien dafür Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Die Kreisbrandinspektion des Landkreises Aschaffenburg und die alarmierende Stelle, die Integrierte Leitstelle – ILS-Bayerischer Untermain, seien über solche Maßnahmen zu informieren bzw. zu beteiligen. Die Brand- und Unfallmeldung müsse auch für die Bauzeit sichergestellt sein.

Falls im Zuge der Baumaßnahme bestehende Übergänge, Auffahrten oder auch andere Straßen und Verkehrswege gesperrt würden und nicht benutzt werden könnten, seien die Kreisbrandinspektion des Landkreises Schweinfurt, die betroffenen Feuerwehren und die für die Feuerwehralarmierung zuständige Stelle (ILS-Bayerischer Untermain) rechtzeitig zu informieren.

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 14.08.2015 die Erfüllung dieser Forderungen zu. Im Übrigen wird auf die Auflagen unter A.3.9 verwiesen. Im Ergebnis ist den Belangen des Brand- und Katastrophenschutzes hinreichend Rechnung getragen.

2.6.14 *Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen*

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

Im Plangebiet befinden sich Leitungen der Energieversorgung Alzenau, des Zweckverbands Fernwasserversorgung Spessartgruppe, der Energieversorgung Alzenau, des Abwasserverbands Untermain, der Westnetz GmbH, der NRM Netzdienste RheinMain GmbH, der Syna GmbH sowie der Bayernwerk AG. Bezüglich der Einzelheiten wird auf Unterlage 7 sowie die von den Versorgungsträgern im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingereichten Pläne verwiesen.

Die beteiligten Träger der betroffenen Leitungen haben keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung vorgetragen, sondern vielmehr Ausführungsmodalitäten angesprochen und diesbezügliche Regelungen gefordert:

Der Zweckverband Fernwasserversorgung Spessartgruppe hat mit Schreiben vom 09.12.2014 Ungenauigkeiten der Planunterlagen – insbesondere hinsichtlich der Lage der Zubringerleitung DN 250 AZ zum Schachtbauwerk Übergabe Campingplatz Karlstein moniert sowie diverse Anpassungsmaßnahmen bestehender Leitungen v.a. hinsichtlich der Bauausführung gefordert. Der Vorhabensträger hat eine entsprechende Berücksichtigung mit Schreiben vom 14.08.2015 zugesichert. Die vom Zweckverband hinterfragte Kostentragung der Leitungsänderung richtet sich nach den dargestellten Grundsätzen. Die unzutreffenden Eigentumsverhältnisse der Leitungen mit den BW-Nr. 4.7, 4.8 und 4.9 hat der Vorhabensträger mit Schreiben vom 15.07.2016 berichtigt. I.Ü. wird auf das Schreiben des Zweckverbands vom 09.12.2014 Bezug genommen.

Der in der Stellungnahme der Energieversorgung Alzenau GmbH vom 09.10.2014 geforderten Beachtung des Sicherheitsmerkblattes „Zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ sowie der geforderten Kontaktaufnahme mit dem Technischen Kundenmanagement der E.ON Bayern im Netzcenter Marktheidenfeld zwecks Unterweisung bzw. Begehung zwei Wochen vor Beginn der Bauarbeiten wird durch die Nebenbestimmungen A.3.10.1 sowie A.3.10.12 Rechnung getragen. I.Ü. wird auf das Schreiben der Energieversorgung Alzenau vom 09.10.2014 Bezug genommen.

Die Westnetz GmbH forderte mit Schreiben vom 29.10.2014 die Einhaltung entsprechender Sicherheitsabstände der Baumaßnahmen und Bauarbeiten zu den von der Westnetz GmbH betriebenen und durch die Planungen tangierten 110kV-Hochspannungsfreileitungen Dettingen-Schönberg (Bl. 0275, Maste 9 bis 22) sowie Aschaffenburg-Dettingen (Bl. 0276, Maste 51 bis 53 bzw. 56 bis 57) sowie die Einhaltung eines entsprechenden Höhenniveaus der zu errichtenden Straßen und Wege, um die auch diesbezüglich notwendigen Sicherheitsabstände

einzuhalten. Der Vorhabensträger sicherte dies mit Schreiben vom 14.08.2015 entsprechend zu, teilweise berühren die Planungen aber auch den Schutzbereich der Leitungen überhaupt nicht. Im Einzelnen wird auf die beiden genannten Schreiben Bezug genommen. Mit Schreiben vom 13.04.2016 korrigierte die Westnetz GmbH eine fehlerhafte Höhenangabe in ihrer ursprünglichen Stellungnahme hinsichtlich der Masten 13 bis 14 sowie bezüglich des geplanten Geh- und Radwegs. Die Planungen tragen jedoch auch dieser berichtigten Höhe Rechnung. I.Ü. wird auf das Schreiben der Westnetz GmbH vom 29.10.2014 Bezug genommen.

Die geforderte Beschränkung der Endwuchshöhe der planungsgemäß zu pflanzenden Gehölze im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitungen wird durch die Nebenbestimmungen A.3.10.5 und A.3.10.6 sichergestellt. Die Einhaltung einer gestaffelten Endwuchshöhe im Randbereich bzw. auch außerhalb hat der Vorhabensträger zudem mit Schreiben vom 14.08.2015 ebenso zugesichert wie die Gewährleistung der Zugänglichkeit der Leitungen und Maststandorte (vgl. hierzu auch Nebenbestimmung A.3.10.16).

Den Forderungen nach einer Mitteilungspflicht und sicherheitstechnischen Unterweisung wird durch die Auflagen unter A.3.10.2 sowie A.3.2.5 Rechnung getragen. Die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften zum Bau paralleler Rohrleitungen sowie die von der Westnetz GmbH geforderten Mindestabstände hat der Vorhabensträger mit Schreiben vom 14.08.2015 zugesichert.

Die NRM Netzdienste RheinMain GmbH für die Mainova AG monierte mit Schreiben vom 11.11.2014 die geplante Überbauung der von ihr betriebenen und unter BW-Nr. 4.1 sowie in Flurstück Nr. 4774 der Gemarkung Hörstein verlaufenden Gasleitungen. Der Vorhabensträger sicherte daraufhin mit Schreiben vom 14.08.2015 eine entsprechende Anpassung der Geh- und Radwege an den Verlauf der Leitungen bzw. eine Anpassung an den neuen Trassenverlauf zu, was eine Überbauung bzw. Bepflanzung verhindert und eine ausreichende Leitungsdeckung gewährleistet. Mit Planänderung vom 15.07.2016 legte der Vorhabensträger entsprechend angepasste Planunterlagen mit gesicherter Überdeckung vor.

Die fehlende Gas-Hochdruckleitung HD 227, den Regler A25032 sowie die fehlende Reglereingangsleitung DN 100 DP 16 (parallel zur Kanalisation (BW-Nr. 4.39) hat der Vorhabensträger mit Planänderung vom 15.07.2016 mit entspre-

chend angepasstem Verlauf als BW-Nrn. 4.49 und 4.50 ergänzt sowie die Eigentumsverhältnisse hinsichtlich BW-Nrn. 1.32 und 4.37 berichtigt.

Im Übrigen wird den Forderungen der NRM Netzdienste RheinMain GmbH durch die Nebenbestimmungen unter A.3.10.4, A.3.10.9, A.3.10.10 sowie A.3.10.13 Rechnung getragen. Auf das Schreiben der NRM Netzdienste RheinMain GmbH vom 11.11.2014 wird Bezug genommen.

Die Syna GmbH, die im Planbereich verschiedene Erdkabel unterhält, forderte in ihrem Schreiben vom 03.12.2014 die Einhaltung bestimmter Sicherheitsvorschriften, um Unfälle oder eine Gefährdung der Energieversorgung auszuschließen. Diesem Anliegen wird durch die Nebenbestimmungen unter A.3.10.2 und A.3.10.3 Rechnung getragen. Die in den ursprünglichen Planunterlagen nicht berücksichtigten Leitungen der Syna GmbH bzw. Ungenauigkeiten hinsichtlich der jeweiligen Lage hat der Vorhabensträger mit Planänderung vom 15.07.2016 berücksichtigt und unter den BW-Nrn. 4.51 und 4.52 in die Planunterlagen aufgenommen. I.Ü. wird auf das Schreiben der Syna GmbH vom 03.12.2014 Bezug genommen.

Die Bayernwerk AG forderte mit Stellungnahme vom 24.11.2014 die Einhaltung bestimmter Mindestabstände zu der von ihr betriebenen 110-kV-Freileitung Aschaffenburg-Alzenau (Ltg. Nr. Ü21.0, Mast Nr. 49 bis 51, H1 – UW Hörstein) sowie weiteren im Planbereich betriebenen 20-kV-Anlagen. Bezüglich der genauen Lage wird auf die mit dem Schreiben vorgelegten Lagepläne verwiesen. Der Vorhabensträger sicherte dies ebenso zu wie die Beachtung der von der Bayernwerk AG angeführten Sicherheitsvorschriften. Zusätzlich wird diesen Forderungen durch die Nebenbestimmungen unter A.3.10.8 und A.3.10.15 Rechnung getragen. Der von der Bayernwerk AG angesprochenen Höhenanpassung bedarf es allerdings nicht, da die Planung in den Bereichen der Leitungsschutzzonen geländegleich erfolgt.

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 und Modalitäten der Bauausführung betreffen, hat der Vorhabensträgers umfassend zugestimmt bzw. wurden sie als Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen (vgl. A.3.2 sowie A.3.10). Den Belangen der Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen wird daher durch die festgestellte Planung, die auch die genannten Nebenbestimmungen sowie Zusagen des Vorhabensträgers

umfasst, Rechnung getragen. 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.

2.6.15 *Belange des Schienenverkehrs*

Bahnanlagen werden durch die Straßenüberführung bei Bau-km 0+932,537 (Bahn-km 30,160 der Bahnlinie Frankfurt-Aschaffenburg; Bauwerk 1) sowie durch die Auflassung des vorhandenen Bahnübergangs bei Bahn-km 30,644 an selbiger Bahnlinie und dessen Ersatz durch eine Geh- und Radwegunterführung bei Bahn-km 30,657 (Bauwerk 2) berührt. Details dieser Maßnahmen wurden in der auf der Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) zwischen der DB Netz AG und der Gemeinde Karlstein am Main am 10.09.2008 nach § 5 EKrG abgeschlossenen Kreuzungsvereinbarung geregelt, die sämtliche zu berücksichtigenden eisenbahnspezifischen Vorschriften und Regelwerke beachtet. Hinsichtlich des genauen Inhalts wird auf Unterlage 15.5 verwiesen, die den Planunterlagen nachrichtlich beigefügt ist. Weder das Eisenbahn-Bundesamt mit Stellungnahme vom 21.11.2014 noch die DB AG bzw. die DB Immobilen mit Stellungnahme vom 10.11.2014 haben bei Beachtung dieser Vereinbarung Einwände gegen die Planung vorgebracht.

Daneben wird weder über die Regelung des Eigentums, noch über Konditionen zur vorübergehenden Nutzung von Bahnflächen im Planfeststellungsverfahren entschieden. Sie sind daher Verfahren außerhalb der Planfeststellung vorbehalten.

Die von der DB AG mit Schreiben vom 10.11.2014 geforderten Mindestabstände zwischen der Oberleitung der Anlagen der Bahnlinie Frankfurt-Aschaffenburg und der Brücke der Ortsumgehung (Bauwerk 1) sind durch die festgestellten Planungen eingehalten. Dies betrifft auch die in der vom Vertreter der DB AG im Rahmen des Erörterungstermins eingeführten DB-Richtlinie 997.0101 (S. 16) für Oberleitungsanlagen geforderten Mindestabstände zwischen Oberleitung und Unterkante der Brücke, deren Einhaltung der Vorhabensträger verbindlich zusicherte.

Der Bund Naturschutz forderte in seiner Stellungnahme vom 12.12.2014 wie auch im Erörterungstermin (vgl. Protokoll des Erörterungstermins vom 10.05.2016, S. 16) eine Berücksichtigung möglicher Ausbauoptionen der Bahnli-

nie Frankfurt-Aschaffenburg auf drei Gleise. Die Spannweiten bzw. Abmessungen der Bauwerke 1 und 2 müssten daher so dimensioniert werden, dass sie über den Bestand hinaus auch einer dritten Gleisachse Rechnung tragen könnten. Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 sowie im Erörterungstermin jedoch zu Recht darauf verwiesen, dass derartige Planungen nicht bekannt sind. Sowohl die Deutsche Bahn AG als auch das Eisenbahn-Bundesamt wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens beteiligt. Wie bereits beschrieben haben beide bezüglich der vorliegenden Planung und insbesondere hinsichtlich der Abmessungen der Bauwerke 1 und 2 keine Einwände vorgebracht. Auch aus dem vom BMVI veröffentlichten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 lassen sich derartige Planungen nicht ableiten, da der von der vorliegenden Planung berührte Bereich darin nicht erwähnt wird: Die als vordringlicher Bedarf eingestuften beiden Varianten der Strecke Hanau-Würzburg (Projekt-Nummern: 2-002-V02 sowie 2-007-V01) betreffen nicht den von den beiden genannten Bauwerken betroffenen Streckenabschnitt.

Den Belangen des Schienenverkehrs – soweit sie überhaupt Gegenstand der Planfeststellung sind – ist daher durch die festgestellte Planung ausreichend Rechnung getragen. Ihnen kommt kein entscheidendes Gewicht zulasten der Baumaßnahme zu, welches die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellt.

2.6.16 *Kommunale Belange*

2.6.16.1 Stadt Alzenau

Etwa ab Bau-km 1+585 bis zum Bauende bei Bau-km 2+980 mit dem Anschluss an die St 2443 verläuft die geplante Straße auf dem Gebiet der Stadt Alzenau, Gemarkung Hörstein. Die Stadt Alzenau ist durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben daher in ihrer Planungshoheit, aber auch selbst in ihrem Eigentum (Straßen, Wege, sonstige Flächen) betroffen. Im Einzelnen wird diesbezüglich auf Grunderwerbsplan und -verzeichnis (Unterlage 14) Bezug genommen.

Die Stadt Alzenau hat zunächst mit Schreiben vom 19.11.2014 zu der geplanten Maßnahme Stellung genommen. Die Planung wurde vom Stadtrat mehrfach in den Sitzungen vom 25.06.2014, 27.11.2014 sowie vom 25.06.2015 behandelt. Dem Vorhaben sollte danach nur unter bestimmten Voraussetzungen zugestimmt werden, Änderungswünsche wurden dabei v.a. hinsichtlich des Kreisverkehrsplatzes am Bauende sowie der im Eigentum der Stadt stehenden Flächen vorgebracht.

Mit Wirkung vom 24.07.2014 sowie vom 26.06.2015 wurden zwischen der Gemeinde Karlstein am Main als Vorhabensträger sowie der Stadt Alzenau zwei Zweckvereinbarungen nach Art. 7 ff. KommZG geschlossen, auf die im Einzelnen verwiesen wird und in denen insbesondere die Kostenübernahme für den Bau der Ortsumgehung durch die Gemeinde Karlstein am Main auch auf Alzenauer Gemarkung sowie einzelne Erschließungsmodalitäten geregelt sowie Vereinbarungen zu den von der Stadt Alzenau im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgebrachten Einwänden und aufgestellten Forderungen getroffen wurden. Der Gemeinderat von Karlstein hat den Vereinbarungen am 16.04.2014 bzw. 17.06.2015, der Stadtrat von Alzenau am 25.06.2014 bzw. 25.06.2015 zugestimmt. Außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens wurde bezüglich einer durchzuführenden Leistungsfähigkeitsüberprüfung des Knotenpunktes St 2443/ St 3308/Neue Hörsteiner Straße nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung bzw. der Kostenübernahme der sich daraus möglicherweise ergebenden Umbauarbeiten am genannten Knotenpunkt mit Wirkung vom 25.02.2015 eine Vereinbarung zwischen dem Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Aschaffenburg, und der Stadt Alzenau geschlossen.

Die Stadt Alzenau hat ihre vorgebrachten Einwendungen daraufhin mit Schreiben vom 26.06.2015 zurückgenommen und dem gegenständlichen Straßenbauvorhaben damit vorbehaltslos zugestimmt.

2.6.16.2 Landkreis Aschaffenburg

Das Landratsamt Aschaffenburg hat mit Schreiben vom 10.12.2014 – insbesondere in seiner Zuständigkeit als untere Naturschutz- und Wasserrechtsbehörde – verschiedene Punkte zum gegenständlichen Verfahren vorgetragen. Die Aspekte des Naturschutzes wurden bereits bei C.2.6.5 ausführlich behandelt, zu den wasserrechtlichen Fragen kann auf C.2.6.7 verwiesen werden. Zum Immissionsschutz siehe bereits unter Punkt C.2.6.4 dieses Beschlusses. Zu den originären Landkreisbelangen erfolgten dagegen keine substantiierten Darlegungen.

Letztendlich haben die betroffenen und beteiligten Kommunen keine Bedenken gegen die Planung vorgebracht. Die ebenfalls betroffene Gemeinde Karlstein am Main ist als Vorhabensträger selbst Antragssteller hinsichtlich der vorliegenden Planfeststellung. Kommunale Belange stehen der Planung daher nicht entgegen.

2.6.17 *Staatliches Bauamt Aschaffenburg*

Das Staatliche Bauamt Aschaffenburg hat mit Schreiben vom 17.11.2014 auf die Notwendigkeit einer Abstimmung mit dem Vorhabensträger bezüglich endgültiger Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe, Abnahme sowie Übergabe der Bestandsunterlagen hingewiesen. Der Vorhabensträger hat deren Berücksichtigung – soweit sie überhaupt Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist und nicht der zwischen den Beteiligten mit Wirkung vom 13.02.2014 geschlossenen Vereinbarung über die kommunale Sonderbaulast für die Staatsstraße unterfällt – mit Schreiben vom 14.08.2015 zugesichert (vgl. A.3.1).

2.6.18 *Sonstige öffentliche 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. Der Umstand, dass diese sonstigen öffentlichen Belange durch die Planung nicht beeinträchtigt werden, spricht für deren Ausgewogenheit.

2.7 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, d.h. 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. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

Die Festsetzung von Schutzauflagen ist dabei eine gebundene Entscheidung, d.h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Die Entscheidung zwischen mehreren geeigneten Maßnahmen kann – mit der gebotenen Rücksichtnahme – im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit getroffen 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).

2.7.1 *Private Belange von allgemeiner Bedeutung*

Privateinwendungen, die mit dem Vorbringen der nach Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG angehörten Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange und der nach Naturschutzrecht anerkannten Vereinigungen korrespondieren, wurden in der Sache, soweit geboten, bereits bei der Zusammenstellung der abwägungserheblichen öffentlichen Belange im jeweiligen systematischen Zusammenhang berücksichtigt und gegebenenfalls dort näher behandelt.

Soweit sich die erhobenen Einwendungen mit Fragen beschäftigen, die bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses, etwa bei der Planrechtfertigung oder bei den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung eingestellt wurden, abgehandelt worden sind, kann im Rahmen der Behandlung der jeweiligen privaten Belange bzw. Privateinwendungen daher im Wesentlichen auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen werden.

Im Folgenden werden zunächst private Belange von allgemeiner Bedeutung behandelt bzw. diejenigen, die von mehreren Einwendern vorgebracht wurden.

2.7.1.1 Gesundheitsschutz, Immissionsschutz

Der Staat darf keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und Art. 14 Abs. 1 Satz 1 geschützten Rechtsgüter Gesundheit und Eigentum auslösen. Die Grenze für Lärmimmissionen, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Be-

tracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs übereinstimmend von einer sog. "enteignenden Wirkung" ausgeht; diese Schwelle ist für ein allgemeines Wohngebiet bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen (BGH, Urteil vom 25.03.1993, Az. III ZR 60/91; BayVGH, Urteil vom 19.08.2014, Az. 2 B 11.2608 und 2634 <juris>). Als Anhaltspunkt können hier insoweit auch die in den VLärmSchR 97 festgelegten Lärmsanierungswerte herangezogen werden. Gegebenenfalls sind in diesem Zusammenhang auch Ansprüche auf Übernahme von Anwesen durch den Straßenbaulastträger zu prüfen.

Im vorliegenden Fall ist – auch unter Berücksichtigung einer Gesamtlärmbetrachtung aller relevanten Lärmquellen und damit der Vorbelastungen durch die DB-Fernstrecke Frankfurt-Aschaffenburg, der bestehenden Staatsstraße St 2443, der Bundesautobahn A 45 sowie des Industriegebiets Alzenau-Süd – kein mittelbar enteignender bzw. gesundheitsschädigender Eingriff aufgrund der von der neuen Ortsumgehung ausgehenden Lärmimmissionen anzunehmen. Wie die durchgeführten Berechnungen ergeben haben und wie den Planunterlagen entnommen werden kann, führt die plangegenständliche Maßnahme nicht dazu, dass durch sie künftig die von der Rechtsprechung zugrunde gelegten Beurteilungspegel in bewohnten Bereichen erreicht oder überschritten werden. Es werden nicht nur die genannten, von der Rechtsprechung herangezogenen Werte zur enteignenden Wirkung eingehalten, sondern an den jeweiligen Immissionsortens sogar die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (vgl. Unterlage 11).

Insgesamt bewegen sich die Lärm- und Schadstoffbelastungen damit nicht in einem aus Sicht des Grundrechtsschutzes kritischen Bereich. Etwaige Beeinträchtigungen werden durch den Bau der Ortsumgehung nicht in erheblicher Weise gesteigert. Durch die Einhaltung sämtlicher relevanter Grenzwerte entsteht keine die Gesundheit gefährdende Belastung, die über die bereits vorhandene Vorbelastung hinausginge. Damit sind nach derzeitiger Rechtslage die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse vollumfänglich gewahrt, weshalb die Ausgewogenheit der Planung auch hinsichtlich des Immissions- und Gesundheitsschutzes nicht in Frage gestellt wird. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen zum Immissionsschutz unter C.2.6.4 verwiesen.

2.7.1.2 Zugang zu Feldflur sowie Naherholungsflächen

Im Anhörungsverfahren wurde daneben vorgebracht, dass durch die Ortsumgehung ein Naherholungsgebiet zerschnitten und damit stark entwertet werde. Alternative Naherholungsflächen seien ohne Pkw bzw. ohne Überquerung einer Staatsstraße oder Autobahn nicht zu erreichen. Der Zugang zur Natur und Feldflur werde durch den Bau der Ortsumgehung unzulässig eingeschränkt.

Der Vorhabensträger hat in seinen Schreiben vom 14.08.2015 jedoch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels LSA und durch Unterführungen – erreichbar. Zudem wird die südliche Feldflur im Zuge des Teilrückbaus sowie der Abstufung der St 3308 als Ortsstraße hinsichtlich verkehrsbedingter Immissionen entlastet und wird daher für die Naherholung wieder attraktiver. Sowohl die Geh- und Radwegunterführung bei Bau-km 2+385,140, die Geh- und Radwegunterführung unter der Bahnlinie bei Bahn-km 30,657 (Bauwerke 2 und 3) als auch die LSA-geführte Querung der neuen Ortsumgehung bei Bau-km 1+646 sichern die Erreichbarkeit der Naherholungsflächen und insbesondere auch der Waldflächen am Hörsteiner See. Zu ggf. entstehenden Umwegen siehe auch die Ausführungen unter C.2.7.1.4.1.

Die mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellenden Belange des Naturzugangs sowie der Erreichbarkeit der bestehenden Naherholungsgebiete können daher die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage stellen.

2.7.1.3 Entzug von privatem Eigentum

2.7.1.3.1 Flächenverlust bzw. -inanspruchnahme

Bei Realisierung des Neubaus der St 3308 im gegenständlichen Abschnitt werden zahlreiche Grundstücke verschiedener privater Eigentümer dauernd oder vorübergehend beansprucht. Im Einzelnen wird hierzu auf die Grunderwerbspläne (Unterlage 14.1) und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2) Bezug genommen. Die Auswirkungen der Baumaßnahme lassen sich nicht weiter durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o.ä. verringern.

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 Straßentrasse selbst als auch für 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.2.6.5.5.3 dieses Beschlusses).

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 (Art. 40 Ba-

yStrWG 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.

Von einigen Einwendern wurde gefordert, statt der Verschiebung des Feld- und Waldwegs mit der Flur-Nummer 4623/30, Gemarkung Hörstein (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.20, Unterlage 7.2) von Bau-km 1+670 bis 1+929 den parallel dazu von Bau-km 1+646 bis 2+981 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.19, Unterlage 7.2) verlaufenden unselbständigen Geh- und Radweg an der neuen Ortsumgehung zur Erschließung insbesondere der Grundstücke mit den Flur-Nummern 4650, 4654/1, aber auch 4655 bis 4661 durch Freigabe für den landwirtschaftlichen und Pkw-Anliegerverkehr zu nutzen, da der ursprünglich zur Erschließung genutzte Weg durch die neue Umgehungsstraße überbaut wird. Ein Anschluss solle an die Ortsstraße Hörsteiner Weg an der Kreuzung „Am Kieswerk Herzberg“ bei Bau-km 1+646 oder über den bestehenden Feldweg (Flur-Nr. 4665 der Gemarkung Hörstein) stattfinden.

Dieser Variante steht jedoch – worauf der Vorhabensträger im Erörterungstermin sowie mit Schreiben vom 25.07.2016 in überzeugender Weise hingewiesen hat – die beabsichtigte und aus Verkehrssicherheitsgründen notwendige Trennung der Verkehrsarten durch Entflechtung entgegen. Insbesondere zum Schutz der Radfahrer sollen die einzelnen Verkehrsarten dabei getrennt und damit der Radweg von Pkw- oder landwirtschaftlichem Verkehr freigehalten werden. Die Anlage des Radwegs selbst dient ja gerade dazu, den Radverkehr von der Ortsumgehung herunterzubringen. Die Nutzung der Anbindung des Radwegs an den Hörsteiner Weg bzw. die Kreuzung „Am Herzberg“ bei Bau-km 1+646 auch durch den Anliegerverkehr würde dagegen zu entsprechenden Verkehrssicherheitsproblemen durch den dann entstehenden Mischverkehr bzw. Begegnungsverkehr zwischen Radfahrern und Landwirten – gerade mit großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen – führen. Zu bedenken ist dabei, dass der geplante Radweg als sicherer Begleitweg der hochbelasteten Ortsumgehung für Radfahrer und Fußgänger dienen soll. Durch die Auflassung des Bahnübergangs und dem Bau einer Unterführung für Fußgänger und Radfahrer wird eine neue Radwegeverbindung geschaffen, auf der mit einer hohen Nutzungsfrequenz zu rechnen ist

Dies gilt auch bei einer Nutzung der sonstigen bisherigen Anbindung über die bestehenden Feldwege, da durch die vorgeschlagene Freigabe eine entsprechende Abkürzungsstrecke hierzu geschaffen würde. Auch bei Schaffung einer

entsprechenden Schikane bzw. Sackgasse für den Pkw-Verkehr zur Verhinderung der Nutzung der Ausfahrt bzw. Anbindung am Hörsteiner Weg bleibt das Verkehrssicherheitsproblem bei einem entsprechenden Mischverkehr.

Auch die Dauerhaftigkeit der Erschließung kann nur durch diesen eigenen Erschließungsweg gesichert werden, da eine entsprechende Entwicklung der Eigentumsverhältnisse der betroffenen Grundstücke nicht abgesehen werden kann und damit ggf. bestehende anderweitige Erschließungsmöglichkeiten – etwa über die eigene Flur – nicht mit der notwendigen Sicherheit auch zukünftig bestehen. Es bedarf daher eines eigenen, gesicherten Erschließungswegs für diese Grundstücke, da zudem nicht prognostiziert werden kann, ob der zukünftige Grundstückseigentümer mit der vorgeschlagenen (Not-)Erschließungsmöglichkeit über den Geh- bzw. Radweg und den damit zusammenhängenden Sicherheitsgefahren einverstanden sein wird. Der Vorhabensträger muss jedoch dafür Sorge tragen, dass die durch den Bau der Ortsumgehung betroffenen Grundstücke grundsätzlich so erschlossen werden, dass auch bei einer zukünftigen Änderung der derzeitigen Eigentumsverhältnisse keine negativen Folgen zu erwarten sind. Ein Anschluss des geplanten Feldwegs an das bestehende landwirtschaftliche Wegenetz ist i.Ü. gegeben, eine entsprechende Erschließung also gewährleistet. Die Planung des Vorhabensträgers, der sich in nachvollziehbarer Weise für eine Entflechtung der Verkehrsarten entschieden hat, ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Der Vorhabensträger hat zudem in zutreffender Weise darauf hingewiesen, dass ein entsprechend verkehrsgerechter Anschluss des Geh- und Radweges als öffentlicher Feld- und Waldweg im Sinne des Art. 3 Abs. 1 Nr. 4, 53 Nr. 1 BayStrWG im Kreuzungsbereich aufgrund der vorgegebenen Zwangspunkte unter Beachtung der Vorgaben der Richtlinie für den ländlichen Wegebau (RLW) nicht regelgerecht umsetzbar ist.

Die durch den fraglichen Feldweg zu erschließenden Flächen können nach dem Bau der Ortsumgehung i.Ü. über die Ortsstraßen Frankenstraße und Auwanne zügig und konfliktfrei erreicht werden. Mit der geplanten Wegeführung und den vorhandenen öffentlichen Feld- und Waldwegen ist die Erschließung aller Flurstücke sichergestellt.

Die vorliegende Planung sieht daher zu Recht eine eigene Erschließung der betroffenen Grundstücke durch einen eigenen, entsprechend zu verschiebenden Feldweg (BW-Nr. 1.20) vor.

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.

2.7.1.3.2 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 z.B. dem Grundverlust, ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, das heißt 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 Art. 40 BayStrWG i.V.m. Art. 6 Abs. 3 BayEG grundsätzlich 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 Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein, vermag jedoch die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage zu stellen.

2.7.1.3.3 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, eine 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).

2.7.1.4 Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen

2.7.1.4.1 Zufahrten, Umwege

Sowohl die Frage der Beeinträchtigung von Zufahrten zu den vom plangegenständlichen Vorhaben betroffenen Grundstücken als auch – gerade bei landwirtschaftlichen Betrieben – mögliche Nachteile durch die planbedingte Entstehung von Umwegen stellen einen bei der Abwägung zu berücksichtigenden Belang dar.

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Dies wird auch durch die Schaffung ausreichender

Querungsmöglichkeiten erreicht, etwa durch parallel zur Ortsumgehung geführte Geh- und Radwege (etwa BW-Nrn. 1.19, 1.27 und 1.30) – mit entsprechendem Anschluss des Schiffwegs hieran – entsprechende Unterführungen (Bauwerke 3, 4 und 5) sowie die geplanten Lichtsignalanlagen.

Zur Beurteilung der in Bezug auf Umwege bzw. Mehrwege zu prüfenden Ansprüche ist zunächst festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG entsprechende Auflagen dann zu erteilen hat, wenn diese zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Grundsätzlich gibt es jedoch keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege. Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, steht insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zu (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). Art. 17 BayStrWG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Allerdings sind Anliegerinteressen auch unterhalb der Schwelle des Art. 17 BayStrWG, 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 zu § 8a FStrG).

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht i.S.d. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), sodass diesbezügliche Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht zu treffen sind (vgl. auch C.2.7.1.3.2).

Im Übrigen sieht die verfahrensgegenständliche Planung vor, während der Bauzeit die Wegebeziehungen für die Anwohner aufrecht zu erhalten.

Mögliche Nachteile durch Umwege werden durch die Planung von vornherein gering und im zumutbaren Rahmen gehalten. Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Durch die angeordneten Nebenbestimmungen (A.3.7 sowie A.3.11.1) ist die Erschließung der Grundstücke generell sichergestellt und zudem gewährleistet, dass die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke vor allem auch während der Bauzeit eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz erhalten. Im Einzelfall dennoch entstehende Um- bzw. Mehrwege sind mit Blick auf individuell unterschiedlich gewünschte oder bevorzugte Wegebezie-

hungen unvermeidbar und schlagen auch zulasten des Vorhabens zu Buche, ohne jedoch die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen. Die genannten Gesichtspunkte entwickeln kein Gewicht, das die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellen könnte.

Daher ist es auch nicht – wie im Anhörungsverfahren vorgeschlagen – angezeigt, die Geh- und Radwegunterführung bei Bahn-km 30,657 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.11) – wie im Anhörungsverfahren gefordert – für den Pkw-Verkehr freizugeben. Der bisher über den Bahnübergang am Hörsteiner Weg geführte Individualverkehr wird plangemäß über die neue Ortsumgehung oder über die auszubauende Straßenbeziehung zwischen dem Autohaus Noe-Stang und der Bahnlinie sowie im weiteren Verlauf über die „Auwanne“ abgewickelt. Dabei ist zu bedenken, dass sich die Wege zwischen dem Gebiet „An der Auwanne“ und dem Innerortsbereich von Karlstein zielbezogen erhöhen oder auch verkürzen können. Aktuell besteht durch die hohe Anzahl von Schrankenschließungen sowie durch den starken Bahnverkehr wohl eher ein zeitlicher Nachteil gegenüber der neuen Verkehrsführung. Eine Pkw-Unterführung bräuchte nach den aktuellen technischen Richtlinien zudem eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m, was gegenüber der geplanten Geh- und Radwegunterführung mit 2,50 m lichter Höhe deutliche Mehrkosten hervorrufen würde.

Mittels des parallel zur geplanten Ortsumgehung von der Kreuzung „Am Kieswerk Herzberg“ bei Bau-Km 1+646 bis zur Anbindung an die St 2443 verlaufenden Geh- und Radwegs (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.19) sowie der Unterführung bei Bau-km 2+385,140 unter der geplanten Ortsumgehung (Bauwerk 3, Bauwerksverzeichnis Nr. 2.6) ist zudem die – im Anhörungsverfahren geforderte – sichere Erreichbarkeit der Einkaufsmärkte im Industriegebiet Alzenau-Süd gewährleistet.

Die vorhabensbedingten Änderungen am landwirtschaftlichen Wegenetz und insbesondere die diesbezüglichen Forderungen sind bereits unter C.2.6.9 abgehandelt.

2.7.1.4.2 Wertminderung von Immobilien

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers, die als Wertminderung von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst wird. Die darin liegende Beschränkung des finanziellen Ausgleichs ist mit Art. 14 GG vereinbar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundstückseigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnmilieus vertrauen. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Ergibt eine Gesamtschau aller Beeinträchtigungen, dass eine weitere Nutzung des Grundstücks als unzumutbar erscheint, können die Betroffenen auf der Grundlage von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG jedoch die Übernahme des Grundstücks verlangen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, NVwZ 2005, 803; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, Rn. 402 <juris>).

Das BVerwG hat zudem klargestellt, dass eine Wertminderung unterhalb dieser Grenze keinen für die planerische Abwägung erheblichen Belang darstellt, da der Verkehrswert eines Grundstücks von vielen Faktoren abhängt, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können und müssen (BVerwG, Urteil vom 09.02.2005, Az. 9 A 80/03 <juris>; Beschluss vom 18.03.2008, Az. 9 VR 5/07, Rn. 11 <juris>).

Vorliegend sind die einschlägigen Immissionsgrenzwerte eingehalten (vgl. C.2.6.4), weshalb auch kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Damit fehlt es zudem bereits an der für einen Entschädigungsanspruch notwendigen Tatbestandsvoraussetzung der notwendigen Vorkehrungen nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG. Aufgrund der Einhaltung der 16. BImSchV kommt auch eine Entschädigung nach § 42 BImSchG nicht in Betracht.

2.7.1.4.3 Nachteile durch Bauwerke und Bepflanzung für Nachbargrundstücke

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A.3.11.2 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt nicht nur für Bauwerke, sondern auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß Art. 2 Nr. 3 BayStrWG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayer. Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB gelten nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt (Art. 50 Abs. 1 AGBGB). Eine Entschädigung kommt erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht (Art. 17 Abs. 4 BayStrWG). Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar, solange sie sich im Rahmen des Zumutbaren bewegt (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Mangels anderer Maßstäbe kommt es auf die Umstände des Einzelfalles an. Die Grenze der Zumutbarkeit dürfte erst erreicht sein, wenn sich etwa durch die Verschattung die Besonnung eines Wohnhauses in den sonnenarmen Wintermonaten um mehr als 20 % bis 30 % vermindert (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, DVBl. 2005, 914; vgl. im Einzelnen Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rn. 52 ff. sowie Art. 30, Rn. 1 ff. und 12 ff.). Anhaltspunkte für derartige Wirkungen sind nicht ersichtlich und wurden im Anhörungsverfahren auch nicht vorgebracht.

2.7.1.4.4 Grundwasserverhältnisse

Das Vorhaben entspricht nach dem derzeitigen Kenntnisstand dem in § 5 WHG objektiv-rechtlich ausgestalteten wasserrechtlichen Rücksichtnahmegebot. Mit einem Versiegen oder einer wesentlichen Beeinträchtigung von Wasserversorgungsanlagen oder erheblichen Auswirkungen auf die Nutzbarkeit von Grundstücken ist nicht zu rechnen.

Ein rechtlicher Schutz gegen diese Auswirkungen besteht über das Rücksichtnahmegebot. Das öffentliche Wasserrecht vermittelt über §§ 10 und 13 WHG und

Art. 15 BayWG eingeschränkte Berücksichtigungspflichten, weil das Grundwasser keinen eigentumsrechtlichen Schutz genießt (§ 4 Abs. 2 und 3 WHG). Weder Erlaubnis oder Bewilligung noch erlaubnisfreie Benutzungen (§ 46 WHG) vermitteln ein Recht auf Zufluss von Wasser bestimmter Menge und Beschaffenheit (§ 10 Abs. 2 WHG). Durch eine vertretbare Änderung der Straßenbaukonzeption könnten etwaige Veränderungen der Grundwasserverhältnisse auch nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden.

Insgesamt ist festzuhalten, dass durch den verfahrensgegenständlichen Neubau der Ortsumgehung Karlstein keine wesentlich nachteilige Veränderung zur jetzt schon bestehenden Situation eintritt. Ggf. noch verbleibende Erschwernisse werden jedoch zulasten der Baumaßnahme in die Abwägung eingestellt. Diese Gesichtspunkte entwickeln jedoch kein Gewicht, das die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellen könnte.

Ergänzend wird auf die Ausführungen zum Gewässerschutz unter C.2.6.7 dieses Beschlusses verwiesen.

2.7.1.5 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.

2.7.2 *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 bei der Erörterung keine Einigung erzielt worden ist. Dies bedeutet jedoch nicht, dass über jede einzelne Einwendung im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses gesondert und mit konkreter Bezeichnung des Einwendungsführers ausdrücklich und förmlich entschieden werden muss.

Einwendungen waren während der Einwendungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Gemeinde Karlstein am Main, der Stadt Alzenau oder bei der Regierung von Unterfranken als Anhörungsbehörde zu erheben.

Das Vorbringen der nach Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG angehörten Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange sowie der Vereinigungen i.S.v. Art. 73 Abs. 4 S. 5 BayVwVfG wird in der Sache – soweit geboten – bereits bei der Zusammenstellung der abwägungserheblichen öffentlichen Belange jeweils im systematischen Zusammenhang berücksichtigt und ggf. dort näher behandelt.

Allgemeine und ggf. von mehreren Privateinwendern vorgebrachte Einwendungen wurden im jeweiligen Sachzusammenhang bei den privaten oder öffentlichen Belangen dargestellt (vgl. auch C.2.7.1). Im Folgenden wird daher nur noch näher auf derartige Belange eingegangen, die noch nicht behandelt wurden.

Soweit sich die erhobenen Einwendungen mit Fragen beschäftigen, die bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses, etwa bei der Planrechtfertigung oder bei den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung einzustellen sind, abgehandelt wurden, kann im Rahmen der Behandlung der jeweiligen Einwendungen im Wesentlichen auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen werden.

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 bzw. welcher Einwendungsnummer des Planfeststellungsbeschlusses ihre Einwendung abgehandelt wurde. Einheitlich werden die Einwender zudem in der männlichen Form bezeichnet. Dies dient der weiteren Anonymisierung, um nicht über das Geschlecht Rückschlüsse auf die Person des Einwenders ziehen zu können.

2.7.2.1 Einwendung Nr. 1

Einwender Nr. 1 ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nummer 4623/43 der Gemarkung Hörstein im Industriegebiet Alzenau-Süd und betreibt dort einen Lebensmitteldiscounter. Mit Schreiben vom 06.11.2014 forderte er eine eigene Zufahrt zu diesem in Höhe von Bau-km 2+400 und legte hierfür bereits einen Skizzenplan vor. Begründet wurde dies mit dem Argument, dass die bisherige Zufahrt zum Kundenparkplatz über die Stichstraße „Industriegebiet Süd C“ führe, die in einen Wendehammer münde, der direkt an die geplante Ortsumgehung angrenzen werde. Dennoch solle die Straße „Industriegebiet Süd C“ nach den vorliegenden Planungen lediglich eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an die Ortsumgehung erhalten. Der gesamte aus Hanau, Kahl und Karlstein

kommende Kraftverkehr müsse daher auf der geplanten Ortsumgehung an der Verkaufsstelle vorbeifahren und erreiche die Verkaufsstelle erst nach Umwegen von ca. 1400 m. Die Tatsache, dass die Kunden dadurch erst an den Mitbewerbern des Einwenders vorbeifahren müssten, stelle einen Wettbewerbsnachteil dar. Zur Sicherung des Standorts werde daher eine direkte Abfahrt der geplanten Ortsumgehung als zwingend notwendig angesehen. Diese Alternativplanung werde den flächenmäßigen Eingriff voraussichtlich verringern, die Kosten würden sich neutral verhalten und der Kreisverkehr, der die einzige Zufahrtsmöglichkeit in das Gewerbegebiet darstelle, werde zusätzlich entlastet.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 jedoch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu Recht darauf verwiesen, dass die plangegenständliche Ortsumgehung gemäß des technischen Regelwerks RAS-N 1988 (Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes) der Straßenkategorie A III zugeordnet ist, was auch der Verkehrswegekategorie LS III nach RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) entspricht, welche die RAS-N ersetzt. Die Kategoriengruppe LS (Landstraßen) umfasst dabei anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete. Diese Straßen übernehmen nach Kapitel 3.4.1 der RIN im Wesentlichen Verbindungsfunktion, welche die Ortsumgehung Karlstein für den Bereich zwischen der bestehenden St 2443/Bundesautobahn A 45 und dem übergeordneten Straßennetz im Westen mit der St 3308/AB 17 übernimmt. Aufgrund der hohen prognostizierten Verkehrsbelastungen auf der geplanten Ortsumgehung erweist sich aus Gründen der Verkehrssicherheit, für die Leichtigkeit des Verkehrs sowie zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit und Funktionalität der geplanten Straße die Anlage eines weiteren Knotenpunktes – zudem noch mit sehr geringem Abstand zur Hauptverknüpfung (St 2443) – als nicht zielführend. Vielmehr überwiegt die Durchgangsfunktion: Ein weiterer Knotenpunkt würde den durchgehenden Verkehrsstrom stoppen und damit auch zusätzliche verkehrssicherheitsrelevante Konfliktpunkte schaffen. Dies würde zudem zu einer Verringerung der Attraktivität der Ortsumgehung im Vergleich zur bestehenden Ortsdurchfahrt führen und damit gerade dem Ziel der Entlastung der Ortsdurchfahrt zuwiderlaufen. Durch die dann wegfallende höhenfreie Fußgängerquerung wäre von den genannten Sicherheitseinbußen auch und v.a. der Fußgängerverkehr betroffen.

Unabhängig davon, dass Straßenplanung grundsätzlich keinen Schutz vor Konkurrenz vermittelt, scheidet ein diesbezüglicher Eingriff durch eine mögliche Schlechterstellung durch das plangegenständliche Vorhaben auch dadurch aus,

dass bereits im bestehenden Straßennetz der Zufahrtsverkehr durch die Industriegebietsstraßen am konkurrierenden Markt vorbeifahren muss. Der bisher – als eine Art Trampelpfad – bestehende Anschluss an das (landwirtschaftliche) Wegenetz wird zudem über die Fuß- und Radwegunterführung unter der neuen Umgehungsstraße in Höhe von Bau-km 2+385,140 (Bauwerk 3, Bauwerksverzeichnis Nr. 2.6) weiterhin gewährleistet und sogar verbessert.

Im Erörterungstermin berief sich der Einwender auch auf Sicherheitsaspekte: Da die vorliegende Planung nur eine Zufahrt zum Industriegebiet über den Kreisverkehr am Bauende vorsehe, könne es bei einer dortigen Blockade zu Problemen bei der Erreichbarkeit des Industriegebiets für Einsatzkräfte wie Feuerwehr und Rettungsdienst kommen.

Das Sachgebiet 10 der Regierung von Unterfranken (Sicherheit und Ordnung – FB Brand- und Katastrophenschutz) hat hierzu mit Stellungnahme vom 10.06.2016 nochmals klargestellt, dass aus Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes – auch aus einsatztaktischer Sicht – keine Notwendigkeit einer zweiten Zufahrt besteht, da die geplante Zufahrt für die Erreichbarkeit des Industriegebiets durch die Feuerwehr ausreichend dimensioniert ist. Zu bedenken ist zudem, wie auch im Erörterungstermin klargestellt wurde, dass über das Firmengelände in der südwestlichen Ecke des Industriegebiets – ehemals Neckermann – noch eine zweite Ausweichmöglichkeit bzw. -zufahrt für Notfälle besteht. Auch straßenplanerisch ist der Kreisverkehr bzw. die Zufahrt zum Industriegebiet für die prognostizierten Verkehrsmengen ausreichend ausgelegt.

Bei der Frage einer zusätzlichen Anbindung bzw. Zu/-Ausfahrt des Industriegebiets Alzenau-Süd handelt es sich daher vielmehr um eine planerische Entscheidung. Die Variante mit einer Anbindung, für die sich der Vorhabensträger zur Vermeidung einer Häufung von Anschlussstellen aus den dargestellten Gründen der Funktionalität, Wirksamkeit und Sicherheit der geplanten Ortsumgehung entschieden hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Da weder eine Notwendigkeit aus Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes gegeben ist, noch andere zwingende Gründe für die geforderte Zufahrt sprechen, welche die Unausgewogenheit der Planung zur Folge haben könnten, erweist sich die diesbezüglich vom Vorhabensträger vorgelegte Planung als planfeststellungsfähig.

Mit Schreiben vom 13.07.2016 hat der Einwender seine Einwendung vom 06.11.2014 wieder zurückgenommen und damit dem Vorhaben vorbehaltlos zu-

gestimmt. Daher müssen die Einwendungen nicht inhaltlich aufgrund der dargestellten Argumente zurückgewiesen werden. Vielmehr haben sie sich durch die Rücknahme bereits aus formalen Gründen erledigt.

2.7.2.2 Einwendung Nr. 2

Der Einwender ist als Eigentümer benachbarter Grundstücke nordöstlich des bestehenden beschrankten Bahnübergangs von der geplanten Geh- und Radwegunterführung (Bauwerk 2) betroffen, die teilweise auf der bestehenden Zufahrt (Flur-Nrn. 2096 und 2097 der Gemarkung Großwelzheim) zu seinem Betriebsgelände auf Flur-Nr. 2127 der Gemarkung Großwelzheim verläuft. Mit Schreiben vom 12.11.2014 sowie im Erörterungstermin forderte der Einwendungsführer daher die jederzeitige Gewährleistung der für den Betrieb notwendigen Infrastruktur, insbesondere einer lastfähigen Zufahrt (bis 40 t) zum Betriebsgelände zur Aufrechterhaltung des Betriebes, ebenso wie die Aufrechterhaltung der Nutzungsmöglichkeit des betriebseigenen Brunnens und des bestehenden Abwasserkanals am südlichen Rand des Betriebsgeländes sowie der bestehenden Stadtwasser-, Strom- und Kommunikationsleitungen. Daneben sei durch die geplante Streckenführung die AEO-zertifizierte Objektsicherung betroffen, weshalb die bestehende Zaunanlage den neuen Verhältnissen anzupassen und durch den Zoll zu validieren sei. Er forderte daher, dass alle zur Erhaltung der Zertifizierung erforderlichen Maßnahmen so realisiert werden müssten, dass der Warenverkehr in der Zeit der Anpassungsmaßnahmen nicht erschwert oder verhindert werde und dem Einwendungsführer keine finanziellen Nachteile entstünden. Letzteres dürfe zulasten des Einwendungsführers auch nicht hinsichtlich ggf. notwendiger ökologischer Ersatzmaßnahmen eintreten.

Mit Schreiben vom 14.08.2015 sowie im Erörterungstermin sicherte der Vorhabensträger entsprechende Anpassungsmaßnahmen unter Sicherstellung entsprechender Nutzungsmöglichkeiten während und nach der Bauzeit bei Kostenübernahme durch den Vorhabensträger zu (vgl. A.3.1 dieses Beschlusses).

Den Einwendungen wurde somit hinreichend Rechnung getragen.

2.7.2.3 Einwendung Nr. 3

Der Einwender betreibt auf der gepachteten Fläche des Grundstücks mit der Flur-Nr. 2234 der Gemarkung Großwelzheim als Angelsportverein sein Vereins-

heim. Mit Schreiben vom 05.11.2014 sowie im Erörterungstermin wandte er sich gegen die Inanspruchnahme der Pachtflächen bzw. insbesondere des Vereinsheims und forderte einen gesicherten Zugang zum See während der Bauphase sowie nach dessen Beendigung. Durch den Abriss des Vereinsheims werde das Vereinsleben in seinen Aktivitäten beeinträchtigt. Bedingt durch den Neubau und die dadurch zu erwartenden Mehrkosten sieht sich der Einwender als Verein in seiner Existenz gefährdet. Auch der Strom- und Frischwasseranschluss des Vereinsgeländes falle durch den Abriss weg. Daneben komme es durch den Bau der Ortsumgehung zu einer erhöhten Lärmbelastung im Bereich des Freizeitgeländes bzw. Campingplatzes am Großwelzheimer Badesee.

Der Vorhabensträger hat aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise mit Schreiben vom 14.08.2016 darauf verwiesen, dass die Trassierung der Ortsumgehung anhand der anerkannten Regeln der Technik konzipiert ist. Der Anschluss der Hanauer Landstraße wurde dabei anhand der Grenzwerte der Entwurfselemente für Fahrbahnen von anbaufreien Hauptverkehrsstraßen bei einer zulässigen Geschwindigkeit v_{zul}= 50 km/h gemäß RASt gewählt. Als Zwangspunkte bei der Trassierung sowie des Anschlusses der Hanauer Landstraße mussten zudem die vorhandenen Freileitungsmaste berücksichtigt werden. Eine andere Trassierung ist im Bereich des Vereinsgeländes deshalb nicht möglich.

Die Inanspruchnahme des vom Einwender gepachteten Grundstücks ist für den Bau der Ortsumgehung Karlstein daher unerlässlich. Bezüglich der flächenmäßigen Inanspruchnahme hat es der Einwender somit hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten (vgl. bereits oben unter C.2.7.1.3). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung (einschließlich der Ersatzlandgestellung) für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Das Vereinsgebäude wird dabei im Rahmen des Entschädigungsverfahrens durch den Vorhabensträger abgelöst. Zudem hat der Vorhabensträger bereits im Vorfeld mit dem Einwender Kontakt aufgenommen, um ein vergleichbares Vereinsgelände anzubieten. Im Erörterungstermin hat der Vorhabensträger nochmals die Zurverfügungstellung eines Ersatzgeländes für das gepachtete, im Eigentum der Gemeinde Karlstein am Main stehende Vereinsheim zugesichert, das auch einen direkten Zugang zum See – etwa für den Fischbesatz – sowie die notwendigen

Parkmöglichkeiten gewährleiste und eine entsprechende Einfriedung beinhalte. Ein diesbezüglicher Gemeinderatsbeschluss bestehe bereits.

Auch die über die reine Flächeninanspruchnahme hinausgehenden Belange des Einwenders hinsichtlich der Existenz, der wirtschaftlichen Belastung des Vereins sowie der möglichen vorhabensbedingten nachteiligen Auswirkungen auf das Vereinsleben können daher und insbesondere aufgrund der zugesagten Zurverfügungstellung eines Ersatzgeländes die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. hierzu bereits unter C.2.4) nicht überwiegen und die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage stellen.

Letztlich kann dahinstehen, ob für das vom Einwender angeführte Gelände, überhaupt ein entsprechender Schutzstatus i.S.d. 16. BImSchV besteht, da die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohnen im Außenbereich von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden, vgl. Unterlage 15.1, Anhang 2, 4 und 5. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.4 Einwendung Nr. 4

Der Einwender hat als Anwohner im Bereich der Hörsteiner Straße mit undatiertem Schreiben Einwendungen erhoben. Das Schreiben ging jedoch erst nach Ablauf der Einwendungsfrist (19.11.2014), nämlich am 24.11.2014 bei der Anhörungs- bzw. Planfeststellungsbehörde ein. Der Einwender ist durch die verspätete Abgabe der Einwendung daher präkludiert i.S.v. Art. 73 Abs. 4 S. 3 BayVwVfG.

Selbst wenn die Einwendungen in zulässiger Art und Weise erhoben worden wären, so sind sie jedenfalls nicht geeignet, die Ausgewogenheit der Planung in Frage zu stellen:

Der Einwendungsführer forderte aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen – auch aufgrund der hohen Gesamtlärmvorbelastung – sowie eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die neue Ortsumgehung. Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts an allen Fassadenseiten des Anwesens des Einwenders eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht (vgl. auch Unterlage 11). Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden. Die genannten Berechnungen orientieren sich dabei an der gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2 c) StVO zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Aufgrund der Einhaltung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie des daraus resultierenden fehlenden Anspruchs auf Lärmschutzmaßnahmen ist auch die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Immissionsschutzes nicht erforderlich. Auf die Behandlung dieser Problematik unter C.2.6.4.2.6 wird verwiesen.

Auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2 – insbesondere C.2.6.4.2.3, C.2.6.4.2.4 – sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.5 Einwendung Nr. 5

Einwender Nr. 5 ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 460 der Gemarkung Dettingen und bewohnt das darauf befindliche Einfamilienhaus. Mit Schreiben vom 05.11.2014 erhob er Einwendungen hinsichtlich der drohenden Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe. Außerdem werde der direkte Zugang zu Wald- und damit Naherholungsgebieten verbaut – auch, da ein Anschluss des Schiffwegs an den neuen parallel zur Ortsumgehung verlaufenden Geh- und Radweg nicht vorgesehen sei. Eine zusätzliche Lärmquelle entstehe außerdem dadurch, dass der Schiffweg über die Hörsteiner Straße als Zufahrt für die dahinterliegenden landwirtschaftlichen Flächen genutzt werden müsse.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben,

dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts an allen Fassadenseiten des Anwesens des Einwenders eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung von ca. 310 m zur geplanten Trasse für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind.

Daneben hat der Vorhabensträger darauf hingewiesen, dass der Schiffweg nur im Bereich der Trasse zurückgebaut wird, ansonsten aber wie im Bestand gelassen wird, der geländegleiche parallel zur Ortsumgehung geführte Geh- und Radweg damit über den Schiffweg zu erreichen ist. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.2.7.1.4.1 Bezug genommen.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich des Zugangs zu Naherholungsflächen wird auf C.2.7.1.2, bezüglich der monierten zusätzlichen Belastung der Anwohner der Hörsteiner Straße durch landwirtschaftlichen Erschließungsverkehr wird auf C.2.6.9 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.6 Einwendung Nr. 6

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 561/13 der Gemarkung Dettingen und bewohnt das darauf befindliche Einfamilienhaus. Mit Schreiben vom 25.10.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsum-

gehung, da er eine Zunahme von Lärm, Erschütterungen sowie Luftschadstoffen v.a. durch den Lkw-Verkehr sowie die Nutzung der „Auwanne“ als Durchgangsstraße befürchtet. Außerdem werde dadurch der Wert der Immobilie entscheidend beeinträchtigt, weshalb er eine Entschädigung fordere. Daneben werde der Zugang zur Natur eingeschränkt und der Feldhase beeinträchtigt. Im Erörterungstermin bezweifelte der Einwender die Wirksamkeit der Ortsumgehung, da die bestehende Ortsdurchfahrt ja weiterhin genutzt werde.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung von ca. 380 m zur geplanten Trasse für das direkt an der Bahnstrecke Frankfurt-Aschaffenburg gelegene Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise zudem darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumge-

hung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels LSA und durch Unterführungen – erreichbar.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 hinsichtlich einer möglichen Gefährdung des Feldhasen zu Recht darauf hingewiesen, dass durch die plangegenständliche Straße kein spezielles betriebsbedingtes Kollisionsrisiko entsteht und die Population im Untersuchungsgebiet zwar klein, der Feldhase insgesamt aber noch häufig ist. Daneben war der Feldhase auch nicht in die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) aufzunehmen, da er keinem besonderen oder strengen Artenschutz i.S.v. § 7 Abs. 1 Nr. 13 bzw. 14 BNatSchG unterliegt. Zwar ist er in der Roten Liste für die Bundesrepublik gelistet, in Bayern gilt er dagegen als nicht gefährdet. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.6.5.4.3 hingewiesen.

Die „Auwanne“ dient nach der Plankonzeption nicht dem Durchgangsverkehr, sondern lediglich der Erschließung der dort befindlichen Flächen, bestehenden Betriebe und insbesondere der Sicherung der Erschließung des zwischen Auwanne und Schiffweg gelegenen Kieswerks.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich des Zugangs zu Naherholungsflächen wird auf C.2.7.1.2, bezüglich der monierten Wertminderung der Immobilie auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Bezüglich der Wirksamkeit der Ortsumgehung wurden die Verlagerungseffekte im Rahmen des Verkehrsmodells unter C.2.4 dieses Beschlusses bereits dargelegt. Hinzu kommen entsprechende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der be-

stehenden Ortsdurchfahrt, um die Attraktivität der Ortumgehung zusätzlich zu erhöhen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.7 Einwendung Nr. 7

Der Einwender ist Eigentümer von Flurstück 4723 der Gemarkung Hörstein, welches er bewohnt und worauf sich die Betriebsgebäude seines landwirtschaftlichen Betriebs befinden. Auf dem angrenzenden Flurstück 4689 betreibt er eine Schafzucht. Davon sollen für den Bau der Ortsumgehung 1697 m^2 dauerhaft bzw. 532 m^2 vorübergehend auf Flurstück 4725 sowie 1413 m^2 dauerhaft bzw. 789 m^2 vorübergehend auf Flurstück 4689 in Anspruch genommen werden. Mit Schreiben vom 10.11.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine Zunahme von Lärm, Erschütterungen sowie Luftschadstoffen und zusätzliche Bodenversiegelung befürchtet. Aufgrund der hohen Vorbelastung sei eine Gesamtlärmbetrachtung vorzunehmen. Außerdem werde dadurch der Wert der Immobilie entscheidend beeinträchtigt, weshalb er eine Entschädigung fordere. In den der Planung zugrunde liegenden Verkehrszahlen sei zudem weder ein Ausbau des Neubaugebiets Lindig noch des Industriegebiets Alzenau-Süd ausreichend berücksichtigt. Daneben werde der Zugang zur Natur bzw. Naherholungsflächen eingeschränkt. Zudem stehe der Bau der Ortsumgehung im Widerspruch zum Regionalplan, der ausdrücklich die Erhaltung des vorhandenen Trenngrüns festschreibe. Außerdem macht er geltend, dass die Ausübung und Wirtschaftlichkeit seines landwirtschaftlichen Betriebs durch den Bau der Ortsumgehung stark behindert bzw. eingeschränkt werde. Zu einen falle ein erheblicher Teil der Ackerfläche um das Betriebsgelände weg. In dieser Weidefläche würden etwa im Sommer junge Schafe gehalten, die das erste Mal lammen und eine Mehrlingsgeburt hatten und deshalb noch nicht mit den anderen Schafen weite Strecken laufen könnten. Diese Möglichkeit ginge dann verloren. Außerdem falle die nahe Fläche für Heu und Silage weg. Durch die versiegelte Fläche könne zudem das Regenwasser nicht mehr richtig ablaufen. Zum anderen führe das erhöhte Plastikmüllaufkommen neben Straßen zu einer Verunreinigung des Silagefutters der Schafe. Letztendlich werde daher auch mehr Fläche zum Anbau des Silagefutters benötigt. Durch den Bau der Ortsumgehung gehe die Zufahrtsmöglichkeit zur Betriebsfläche verloren, die bisher durch das Industrie-

gebiet Alzenau-Süd sowie über einen Feldweg führte. Die Zufahrt über die Hörsteiner Straße und den Schiffweg sei – auch aufgrund der parkenden Anwohnerautos – mit landwirtschaftlichen Maschinen nicht möglich. Eine Mehrbelastung rühre auch daher, dass sich alle Wege wie etwa für Heu und Silage, aber auch den Schafaustrieb um ca. 15 km verlängerten. Ebenso ginge Lagerfläche für die nah am Stall zu verarbeitende Silage verloren. Durch die geplante, zwischen den Äckern des Einwenders liegende Unterführung komme es zu einer Zuparkung und weiteren Verschmutzung der Betriebsfläche des Einwenders.

Auch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg hat in seiner Stellungnahme vom 17.12.2014 auf das Erfordernis einer ausreichenden Anbindung des landwirtschaftlichen Anwesens des Einwenders hingewiesen.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts für das Anwesen des Einwenders mit max. 61 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht nicht erreicht werden.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind. Damit sind auch die Anforderungen an die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse gewahrt (vgl. C.2.7.1.1 dieses Beschlusses).

Hinsichtlich der durch das plangegenständliche Vorhaben bedingten Bodenversiegelung sowie deren Ausgleichs wird auf die Ausführungen unter C.2.6.6 verwiesen, wonach die Planung auch dem generellen bodenschutzrechtlichen Minimierungsgebot Rechnung trägt, da bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen soweit wie möglich vermieden werden. Die geplante Ortsumgehung verläuft zu einem großen Teil auf der aufgelassenen

Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE sowie östlich der DB-Linie Frankfurt-Aschaffenburg auf bereits bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ sowie „Östlich der Auwanne“. Dadurch wird die (Neu-)Versiegelung natürlicher Böden überwiegend vermieden bzw. deutlich reduziert und stattdessen werden verstärkt versiegelte, teilversiegelte sowie anthropogen stark veränderte Böden, v.a. im Bereich der Gleisanlagen der ehemaligen RWE-Trasse, in Anspruch genommen. Die Bodenversiegelung wird daher auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt; auch mögliche Entsiegelungen werden vorgenommen. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf den Naturhaushalt können durch die Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Auf die Ausführungen zum Naturschutz (insbesondere C.2.6.5.5 dieses Beschlusses) wird insoweit Bezug genommen.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise zudem darauf verwiesen, dass durch die bereits erwähnte Trassierung überwiegend auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE und bestehenden Feldwegen landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten werden. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels LSA und durch Unterführungen – erreichbar.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses

verwiesen. Hinsichtlich des Zugangs zu Naherholungsflächen wird auf C.2.7.1.2, bezüglich der monierten Wertminderung der Immobilie auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich der Berücksichtigung von Einzelvorhaben im Zuge der Verkehrsprognose wie dem Wohn-/Gewerbegebiet Lindig sowie dem weiteren Ausbau des Industriegebiets Alzenau-Süd wird auf die Ausführungen unter C.2.4.2 Bezug genommen. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass eine um Zu- und Abgänge an Produktionsstätten und sonstigen gewerblichen Standorten saldierende allgemeine Prognose zulässig ist, welche aufgrund der vorhandenen Daten die Wirtschaftsentwicklung für eine bestimmte Region prognostiziert und daraus das künftige Verkehrsaufkommen für die verschiedenen Verkehrsarten ableitet sowie dieses auf das vorhandene und geplante Verkehrsnetz umlegt. Bei einem derartigen, nicht auf einzelne Unternehmen bzw. Vorhaben, sondern die aus den genannten Strukturdaten ableitbare Gesamtentwicklung eines bestimmten Raums abstellenden Vorgehen stellt die Eröffnung oder Schließung einer Produktionsstätte an anderer Stelle ein bereits in die Strukturdaten eingerechnetes Ereignis dar, welches hinsichtlich des zu erwartenden Gesamtverkehrsaufkommens keine Neubetrachtung bezüglich einzelner Vorhaben erfordert. Diese ist erst bei ganz außergewöhnlichen, im Zeitpunkt der Strukturdatenerhebung nicht absehbaren neuen Entwicklungen erforderlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.2012, Az. 9 A 35.10, Rn. 26 <juris>). Im Erörterungstermin hat der Vorhabensträger in nachvollziehbarer Weise außerdem darauf hingewiesen, dass die allgemeine Verkehrsprognose von einem Zuwachsfaktor von 13 % sowie bezüglich des Schwerverkehrs von sogar 24 % ausgeht. Dieser Zuwachs wird dann nochmals gesondert mit den prognostizierten Zahlen hinsichtlich des Industriegebiets Alzenau-Süd überlagert, die wiederum von einer Verdopplung der Daten aus den 2011, 2014 und 2015 durchgeführten Dauerquerschnittszählungen ausgehen. Angesichts des bereits weit vorangeschrittenen Ausbaus und den überhaupt noch zur Verfügung stehenden Restflächen im Industriegebiet Alzenau-Süd ergibt sich dabei ein großzügiger Maßstab.

Das Trenngrün in der Freifläche zwischen Großwelzheim und Dettingen (Verordnung zur Änderung des Regionalplans vom 9. September 2008, Kapitel B I, Natur und Landschaft, Ziel 3.1.1.2: Regionale Grünzüge und Trenngrün; in Kraft seit September 2007) wird nicht zerstört. Dieses dient dem Offenhalten der genannten Freifläche, um ein Zusammenwachsen beider Ortsteile zu verhindern. Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 nach Ansicht der

Planfeststellungsbehörde zu Recht darauf hingewiesen, dass diese Funktion durch den Bau der Ortsumgehung nicht beeinträchtigt wird. Neue Baugebiete werden nicht ausgewiesen. Durch die Trassierung auf dem ehemaligen RWE-Gleis sowie dem bestehenden Wegenetz kommt es zudem zu keiner Zerschneidung. I.Ü. wird auf C.2.6.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Entwässerung hat der Vorhabensträger daneben zu Recht darauf verwiesen, dass das auf der Straße anfallende Oberflächenwasser breitflächig über die Dammböschungen versickert werde. Bei geländegleichem Verlauf oder in Einschnittsbereichen wird das Wasser gefasst und zur Versickerung gebracht. Durch den Bau der Ortsumgehung erfahren die umliegenden Böden daher keine Beeinträchtigung der Versickerungsfähigkeit. Einzelheiten zum Entwässerungskonzept können Planunterlage 13 sowie C.2.6.7 dieses Beschlusses entnommen werden, worauf insoweit Bezug genommen wird.

Die Zufahrt zum Anwesen des Einwenders über die Hörsteiner Straße wurde anhand von Schleppkurven nachgewiesen. Aufgrund der dadurch gewonnenen Ergebnisse wird die Zufahrt in diesem Bereich verbreitert (BW-Nr. 1.34), sodass eine Befahrungsmöglichkeit mit landwirtschaftlichen Geräten gewährleistet ist.

Zwar ist eine Erschließung des Schiffwegs über das Industriegebiet Alzenau-Süd in der Straßen- und Wegeplanung im Zuge des Baus der Ortsumgehung nicht mehr vorgesehen, da ein Anschluss an das übergeordnete Straßennetz im Bereich des Knotenpunktes St 2443/Ortsumgehung aus Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich ist. Die Zufahrt zu den Betriebsflächen des Einwenders ist jedoch über die Hörsteiner Straße/Schiffweg gesichert und alternativ über die Zufahrt Frankenstraße/Auwanne möglich.

Mangels entsprechend detaillierter Substantiierung kann die Angabe einer Verlängerung der Transportwege für z.B. Heu und Silage um 15 km nicht nachvollzogen werden. Hinsichtlich der notwendigen Änderungen am (landwirtschaftlichen) Wegenetz siehe bereits C.2.6.9 und C.2.7.1.4.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ebenso kann mangels genauerer Darlegung durch den Einwender nicht nachvollzogen werden, inwieweit sich die wegfallende Lagerfläche negativ auswirkt. Offensichtlich findet eine entsprechende Lagerung der Silage ja gerade in der Nähe des Stalles und damit nicht auf den durch die Ortsumgehung in Anspruch genommenen Flächen statt. Im Erörterungstermin hat der Vorhabensträger zudem darauf hingewiesen, dass die bisherige Schafaustriebsroute über die St 2443 hinweg auch nach dem Bau der Umgehungsstraße weiterhin nutzbar

und ein Schafaustrieb möglich ist. Durch den Bau entsprechender Unterführungen im Zuge der Ortsumgehung (etwa Bauwerk 5) ergibt sich sogar eine erleichterte Querungsmöglichkeit.

Bei den Wegen zur geplanten und vom Einwender angesprochenen Unterführung (Bauwerk 3 bei Bau-km 2+385.140) handelt es sich um landwirtschaftliche Wege bzw. um einen Geh- und Radweg. Diese Wege sind nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben, weshalb weder mit Verschmutzungen noch mit parkenden Pkw zu rechnen ist.

Im Übrigen ist zwar die Möglichkeit einer Existenzgefährdung oder -vernichtung vorhandener landwirtschaftlicher – wie demjenigen des Einwenders – oder gewerblicher Betriebe in die Abwägung miteinzubeziehen. Nach der Rechtsprechung kann die Planfeststellungsbehörde bei einem Abtretungsverlust von weniger als 5 % der Eigentumsflächen oder langfristig gesicherter Pachtflächen eines gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-)Betriebs jedoch regelmäßig auch ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung oder -vernichtung nicht eintritt (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az. 9 A 13/08, Rn. 27 <juris>; BayVGH, Urteil vom 24.05.2005, Az. 8 N 04.3219, Rn. 69 <juris>; Beschluss vom 09.09.2014, Az. 8 A 13.40047, Rn. 16 <juris>). Ein funktionierender landwirtschaftlicher Betrieb ist normalerweise in der Lage, diesen Verlust durch entsprechende Betriebsorganisation auszugleichen.

Jedenfalls ist hinsichtlich des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders diese Flächenverlustgrenze nicht erreicht. Zwar handelt es sich nach dem Vorbringen des Einwenders und seinem, dem Schreiben vom 10.11.2014 beigefügten Betriebsspiegel um Vollerwerb, da der Betrieb durch 1,58 Arbeitskräfte bewirtschaftet wird. Im Betriebsspiegel ist jedoch eine Gesamtfläche von 49,2 ha angegeben, wobei Grünland mit ca. 41 ha den größten Anteil ausmacht. Die vorliegenden Planungen führen zu einer endgültigen Inanspruchnahme von betroffenen Flächen des Einwenders von 1697 m^2 auf Flurstück 4725 der Gemarkung Hörstein sowie 1413 m^2 auf Flurstück 4689 ebenfalls der Gemarkung Hörstein. Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme wird hierbei und bei der Betrachtung der Existenzgefährdung nicht mit einbezogen, da der Einwender für die Dauer der Eigentumsbeeinträchtigung eine Nutzungsausfallentschädigung erhält (vgl. Rundschreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 11.01.1994, Az. IIB2-43540-001/94) und er sie im Anschluss an die Inanspruchnahme wieder landwirtschaftlich nutzen kann. Insgesamt wird dem

Einwender durch den Bau der Ortsumgehung eine Fläche von 3110 m^2, umgerechnet 0,31 ha entzogen. Im Vergleich zur Gesamtfläche bedeutet das einen Teilverlust von unter 1 %. Die von der Rechtsprechung festgelegte Verlustgrenze wird folglich nicht überschritten.

Aufgrund der im vorliegenden Planfeststellungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse liegt zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im hier zu beurteilenden Fall damit keine Existenzgefährdung oder gar Existenzvernichtung vor, welche die Planung insgesamt in Frage stellen würde oder zumindest eine entschädigungs- und enteignungsrechtliche Entscheidung bereits durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich machen würde. Der Einwender ist daher – wie üblich – auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen, weil damit sichergestellt wird, dass der mit der Planfeststellung für die grundstücksbetroffenen Kläger ausgelöste Konflikt, der zum teilweisen Verlust ihres Grundeigentums führt, zumindest im nachfolgenden Enteignungsentschädigungsverfahren bewältigt wird (BVerwG, Urteil vom 05.11.1997, Az. 11 A 54.96 <juris>; Urteil vom 14.4.2010, Az. 9 A 13/08, NVwZ 2010, S. 1295, Rn. 27; Urteil vom 09.06.2010, Az. 9 A 20.08 NVwZ 2011, S. 177, Rn. 148 f.). Danach ist eine Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe dieser Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, welche die Gemeinde Karlstein am Main als Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat oder im entsprechenden Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Die Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist für den Bau der Ortsumgehung Karlstein daneben unerlässlich. Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwender somit hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten (vgl. bereits oben unter C.2.7.1.3). Dabei werden auch die besonderen Nachteile für den Betrieb des Einwendungsführers zu Lasten des Vorhabens in die Abwägung eingestellt, ohne dass diese wegen der überwiegenden gegenläufigen Belange die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen. Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung (einschließlich der Ersatzlandgestellung) für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Ver-

handlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Im Rahmen des Erörterungstermins monierte der Einwender zudem die negativen Folgen des sich durch die Planung ergebenden und auch für seine Betriebsfläche wirkenden Anbauverbots (vgl. Art. 27 i.V.m. 23 ff. BayStrWG). Bei Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 27a Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 BayStrWG muss hierbei jedoch ggf. eine Entschädigung gewährt werden, allerdings in einem Entschädigungsverfahren außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Eine ausreichende Berücksichtigung dieses Belangs des Einwenders, welcher dem plangegenständlichen Vorhaben entgegenstehen könnte, ist daher bereits über die genannten gesetzlichen Regelungen gegeben. Eine konkrete Planungsabsicht hat der Einwender daneben nicht in substantiierter Weise vorgebracht.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.8 Einwendung Nr. 8

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke mit den Flur-Nrn. 457 und 457/2 der Gemarkung Dettingen. Die Grundstücke werden als Wohnhaus und als Garten genutzt. Mit Schreiben vom 09.11.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine Zunahme von Lärm befürchtet. Daneben fehle – worauf der Einwender auch im Erörterungstermin hingewiesen hat – eine Anbindung des Schiffwegs an den geplanten, parallel zur Ortsumgehung verlaufenden Geh- und Radweg (BW-Nr. 1.19), wodurch auch der Zugang zur Natur eingeschränkt werde.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebieten von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts an allen Fassadenseiten des Anwesens des Einwenders eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht (vgl. Unterlage 11.1, Anhang 3). Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Der Vorhabensträger hat in seinen Schreiben vom 14.08.2015 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise zudem darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels Lichtsignalanlage (LSA) und durch Unterführungen – erreichbar. Dies gilt durch die geplante LSA auf Höhe Bau-km 1+646 auch für die Erreichbarkeit des nördlich der Umgehungsstraße gelegenen Waldgebiets am Kieswerk Herzberg. Der Vorhabensträger muss dabei lediglich die bestehende Erschließung wieder herstellen, aus der Planfeststellung erwächst aber kein Anspruch, ein darüber hinaus gehendes Erschließungsrecht, etwa über in Privateigentum befindliche Flächen und damit die Nutzung von Privatgrund, abzuleiten.

Daneben hat der Vorhabensträger zutreffend darauf hingewiesen, dass der Schiffweg nur im Bereich der Trasse zurückgebaut wird, ansonsten aber wie im Bestand gelassen wird, der geländegleiche parallel zur Ortsumgehung geführte Geh- und Radweg damit über den Schiffweg zu erreichen ist. Die übrigen Feldwege befinden sich in der Unterhaltungslast der Stadt Alzenau.

Hinsichtlich der Lärmbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2 dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich des Zugangs zu Naherholungsflächen wird auf C.2.7.1.2, bezüglich der Anbindung des Schiffwegs auf C.2.7.1.4.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.9 Einwendung Nr. 9

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke mit den Flur-Nrn. 457 und 457/2 der Gemarkung Dettingen. Die Grundstücke werden als Wohnhaus und als Garten genutzt. Mit Schreiben vom 07.11.2014 sowie im Erörterungstermin erhob er

Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, hinsichtlich der drohenden Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe. Außerdem werde dadurch der Wert der Immobilie entscheidend beeinträchtigt. Der Einwender bezweifelte zudem die der Planung zugrunde gelegten Verkehrszahlen – v.a. hinsichtlich der bestehenden St 2443 zwischen BAB A 45 und Lindigsiedlung –, auch da der durch die geplante zusätzliche Auskiesung in Kleinostheim bedingte zusätzliche Lkw-Verkehr noch nicht berücksichtigt sei. Durch die durch den Bau der Ortsumgehung verursachte Verkehrszunahme auf der bestehenden St 2443 am Bauende werde dieser Bereich zudem zu einem Lärmvorsorgegebiet, da eine wesentliche Änderung vorliege.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebieten von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts an allen Fassadenseiten des Anwesens des Einwenders eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht (vgl. Unterlage 11.1, Anhang 3). Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung von ca. 350 m zur geplanten Trasse für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulas-

sung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen, bezüglich der monierten Wertminderung der Immobilie auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 sowie im Rahmen des Erörterungstermins die Verkehrszunahme auf dem vom Einwender benannten Abschnitt der St 2443 in zutreffender und nachvollziehbarer Weise dargelegt und insbesondere den vom Einwender monierten Differenzbetrag im Verhältnis zur Querschnittsbelastung auf der bestehenden Ortsdurchfahrt im Prognosenullfall mit Verlagerungseffekten auf die BAB A 45 erklärt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C.2.4.2 sowie C.2.6.4.2.5.1 verwiesen.

Berücksichtigung fand bei den Lärmimmissionsberechnungen auch die mögliche Zunahme des Schwerverkehrs durch die Kiesausbeutung in Kleinostheim. Zutreffend hat der Vorhabensträger darauf hingewiesen, dass die Steigerung des Schwerverkehrs durch die Ausbeutung im Vergleich zum Gesamtschwerlastverkehr sehr gering ausfällt. Ein Vergleich zwischen den in der Planfeststellung errechneten Immissionswerten und den Werten mit dem Zuwachs durch die Ausbeutung ergab eine Steigerung der Immissionswerte von weniger als 0,1 dB(A). Neben dem eindeutigen Ursachenzusammenhang – die mögliche Lärmzunahme liegt nicht in dem Bau der Ortsumgehung, sondern der zusätzlichen Auskiesung begründet – fehlt es damit auch an der von der Rechtsprechung geforderten Erheblichkeit. Eine immissionsschutzrechtlich relevante und letztlich für den Menschen überhaupt hör- bzw. wahrnehmbare vorhabensevozierte Mehrbelastung durch den zusätzlichen Schwerverkehr kann daher ausgeschlossen werden. Zu einer entsprechenden Berücksichtigung im Rahmen der Verkehrsprognose siehe bereits C.2.4.2 sowie i.Ü. C.2.6.4.2.5.2.

Unabhängig davon, dass die entsprechenden Grenzwerte sowohl bezüglich Lärmsanierung als auch bezüglich Lärmvorsorge vorliegend eingehalten wären, ist bereits der Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht eröffnet, welche diesbezüglich maßgeblich wäre. Tatbestandlich fehlt es an der Voraussetzung einer wesentlichen Änderung i.S.d. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 2 der 16. BIm-

SchV, insbesondere an einem erheblichen baulichen Eingriff i.S.v. § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV. Die baulichen Änderungen der St 2443 beschränken sich auf den Umbau des Knotenpunktes St 2443/Industriegebiet Alzenau-Süd in Verbindung mit der Anschlussstelle der Bundesautobahn A 45. Die mittels Lichtsignalanlage geregelte Einmündung St 2443/Industriegebiet Alzenau-Süd wird dabei zum Kreisverkehr mit Anschluss der geplanten Ortsumgehung umgebaut. Die Straße wird damit weder um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr verbreitert, noch wird 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 bzw. wird nicht ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.10 Einwendung Nr. 10

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 457/1 der Gemarkung Dettingen und bewohnt das darauf befindliche Einfamilienhaus mit Garten. Mit Schreiben vom 30.10.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine Zunahme von Lärm befürchtet. Außerdem fehle eine Anbindung des Schiffwegs an den geplanten, parallel zur Ortsumgehung verlaufenden Geh- und Radweg (BW-Nr. 1.19). Daneben werde der Zugang zur Natur und zu Naherholungsgebieten eingeschränkt.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts an allen Fassadenseiten des Anwesens des Einwenders eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht (vgl. Unterlage 11.1, Anhang 3). Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Weiterhin hat der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 14.08.2015 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels Lichtsignalanlagen (LSA) und durch Unterführungen – erreichbar. Dies gilt durch die geplante LSA auf Höhe Bau-km 1+646 auch für die Erreichbarkeit des nördlich der Umgehungsstraße gelegenen Waldgebiets am Kieswerk Herzberg.

Daneben hat der Vorhabensträger zutreffend darauf hingewiesen, dass der Schiffweg nur im Bereich der Trasse zurückgebaut wird, ansonsten aber wie im Bestand gelassen wird, der geländegleiche, parallel zur Ortsumgehung geführte Geh- und Radweg damit über den Schiffweg zu erreichen ist.

Hinsichtlich der Lärmbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2 dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich des Zugangs zu Naherholungsflächen wird auf C.2.7.1.2, bezüglich der Anbindung des Schiffwegs auf C.2.7.1.4.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.11 Einwendung Nr. 11

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 451/1 der Gemarkung Dettingen und bewohnt das darauf befindliche Einfamilienhaus mit Garten. Mit Schreiben vom 26.10.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung hinsichtlich der drohenden Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe. Außerdem werde dadurch der Wert der Immobilie entscheidend verringert.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben,

dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung von ca. 290 m zur geplanten Trasse für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen, bezüglich der monierten Wertminderung der Immobilie auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.12 Einwendung Nr. 12

Einwender Nr. 12 ist Eigentümer der landwirtschaftlichen Flächen mit den Flur-Nrn. 4773 und 4774 der Gemarkung Hörstein, die mit 924 m^2 dauerhaft und 30 m^2 vorübergehend bzw. 591 m^2 dauerhaft und 1.267 m^2 vorübergehend durch den Bau der Ortsumgehung in Anspruch genommen werden. Durch persönliche Vorsprache auf der Stadtverwaltung Alzenau sowie per Mail vom 14.10.2016 und 28.10.2016 bekundete der Einwender seinen Verkaufswillen gegen Zahlung einer entsprechenden Entschädigung, forderte gleichzeitig jedoch die Sicherstellung der Zufahrt seiner übrigen außerhalb des Planbereichs liegenden Grundstücke.

In seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 wies der Vorhabensträger zutreffend darauf hin, dass über Entschädigungsforderungen nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren entschieden wird. Bezüglich der Zufahrtsmöglichkeit wird i.Ü. auf C.2.7.1.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.13 Einwendung Nr. 13

Einwender Nr. 13 macht mit Schreiben vom 17.11.2014 als Ortsobmann des BBV die Belange verschiedener Landwirte mit Ackerflächen im Bereich Teichweg, Humelsee und Schiffweg, Aussiedlerhof Deller und Kieswerk Volz geltend, deren Zufahrt bisher über die Zufahrtsstraße zum Kieswerk Volz sowie einen Feldweg in der Nähe des Aussiedlerhofs Deller erfolge, der durch den Bau der Ortsumgehung nun aber wegfalle. Eine Zufahrt durch das Wohngebiet im Bereich Hörsteiner Straße/Teichweg/Auwanne mit landwirtschaftlichen Maschinen sei aufgrund der engen und häufig zugeparkten Straßen nicht möglich. Der Einwender fordert daher, den geplanten Geh- und Radweg (BW-Nr. 1.19) von Baukm 1+600 bis zum Bauende an der St 2443 auf 3 m Breite plus tragfähigem Bankett auszubauen und am Bauende für den landwirtschaftlichen Verkehr auf die Staatsstraße anzubinden, um eine Zufahrtsmöglichkeit zu diesen Ackerflächen zu gewährleisten.

Der Vorhabensträger verwies in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zu Recht darauf, dass die zügige und konfliktfreie Erschließung der genannten

landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie des damit zusammenhängenden landwirtschaftlichen Wegenetzes über die Ortsstraßen Frankenstraße und Auwanne sichergestellt ist. Eine Erschließung über das Industriegebiet Alzenau-Süd sowie den Schiffweg ist dagegen nicht mehr möglich, da einem derartigen Anschluss an das übergeordnete Straßennetz im Bereich des Knotenpunkts St 2443/OU Karlstein Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsgründe entgegenstehen. Die Zufahrtsmöglichkeit über die Hörsteiner Straße wurde durch den Vorhabensträger allerdings mittels Schleppkurven nachgewiesen. Durch die Verbreiterung des Kurvenradius und damit der Zufahrt (BW-Nr. 1.34) wird eine Befahrung mit landwirtschaftlichen Geräten ermöglicht.

Zu den Belangen der Landwirtschaft siehe i.Ü. C.2.6.9, zu möglicherweise entstehenden Umwegen C.2.7.1.4.1.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.14 Einwendung Nr. 14

Der Einwender ist Miteigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 4657 der Gemarkung Hörstein, von dem durch das Planvorhaben 79 m^2 dauerhaft in Anspruch genommen werden, und damit grundstücksbetroffen. Mit Schreiben vom 05.11.2014 forderte er statt der geplanten Verschiebung des Feld- und Waldwegs mit der Flur-Nummer 4623/30, Gemarkung Hörstein (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.20, Unterlage 7.2) von Bau-km 1+670 bis 1+929 den parallel dazu von Bau-km 1+646 bis 2+981 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.19, Unterlage 7.2) verlaufenden unselbständigen Geh- und Radweg zur Erschließung insbesondere der Grundstücke mit den Flur-Nummern 4650, 4654/1, aber auch 4655 bis 4661 durch Freigabe für den Pkw-Anlieger-Verkehr zu nutzen. Ein entsprechender Anschluss solle an die Ortsstraße Hörsteiner Weg an der Kreuzung „Am Kieswerk Herzberg“ bei Bau-km 1+646 stattfinden.

Hinsichtlich der vom Vorhabensträger im Erörterungstermin dargestellten Argumente – wie Trennung der Verkehrsarten durch Entflechtung, Verkehrssicherheitsaspekte und die dauerhafte Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Erschließung –, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in überzeugender Weise gegen eine derartige Lösung sprechen, wird auf C.2.7.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist für den Bau der Ortsumgehung Karlstein daher unerlässlich. Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwender somit hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten (vgl. bereits oben unter C.2.7.1.3.1). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung (einschließlich der Ersatzlandgestellung) für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.15 Einwendung Nr. 15

Einwender Nr. 15 ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 2444/2 der Gemarkung Großwelzheim, von dem für den Bau der Ortsumgehung insgesamt 357 m^2 dauerhaft in Anspruch genommen werden. Mit Schreiben vom 29.10.2014 forderte er daher die Verschiebung der Anbindung der bestehenden Ortsdurchfahrt (Flur-Nr. 2445) an die geplante Trasse der St 3308 in Richtung des Bauendes zu Bau-km 0+090, wodurch sowohl die Betroffenheit des Grundstücks des Einwenders als auch die Zerschneidung weiterer Grundstücke – wie der Flur-Nrn. 2239, 2240, 2241, 2242, 2443 – vermieden werden könne.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2016 jedoch in überzeugender Weise darauf verwiesen, dass der Anschluss der Hanauer Landstraße – also der bestehenden Ortsdurchfahrt – als anbaufreie Hauptverkehrsstraße im Vorfeld bebauter Gebiete gemäß RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) der Kategorie VS III zugeordnet ist, womit die Grenzwerte der RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) Anwendung finden. Die Linienführung der Hanauer Landstraße wurde für die Planungen dabei anhand der Grenzwerte der Entwurfselemente für Fahrbahnen von anbaufreien Hauptverkehrsstraßen bei einer zulässigen Geschwindigkeit v_{zul}= 50 km/h gemäß RASt gewählt. Zudem stellen die im Kreuzungsbereich vorhandenen Freileitungsmasten entsprechende Zwangspunkte dar. Der Anschluss der Hanauer Landstraße an die geplante Ortsumgehung wurde bereits mit einem Kurvenmindestradius von R = 80 m trassiert. Eine Verschiebung nach Westen in Richtung des Bauan-

fangs ist aufgrund der genannten Zwangspunkte und der einzuhaltenden Kurvenmindestradien daher nicht möglich.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Trassierung auf die Ausführungen unter C.2.6.3.1 Bezug genommen

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.16 Einwendung Nr. 16

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 4660 der Gemarkung Hörstein. Mit Schreiben vom 09.10.2014 forderte er statt der geplanten Verschiebung des Feld- und Waldwegs mit der Flur-Nummer 4623/30, Gemarkung Hörstein (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.20, Unterlage 7.2) von Bau-km 1+670 bis 1+929 den parallel dazu von Bau-km 1+646 bis 2+981 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.19, Unterlage 7.2) verlaufenden unselbständigen Geh- und Radweg zur Erschließung insbesondere der Grundstücke mit den Flur-Nummern 4650, 4654/1, aber auch 4655 bis 4661 durch Freigabe für den Pkw-Anlieger-Verkehr zu nutzen. Ein entsprechender Anschluss solle an die Ortsstraße Hörsteiner Weg an der Kreuzung „Am Kieswerk Herzberg“ bei Bau-km 1+646 stattfinden.

Hinsichtlich der vom Vorhabensträger im Erörterungstermin dargestellten Argumente – wie Trennung der Verkehrsarten durch Entflechtung, Verkehrssicherheitsaspekte und die dauerhafte Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Erschließung –, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in überzeugender Weise gegen eine derartige Lösung sprechen, wird auf C.2.7.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Mit Schreiben vom 17.11.2014 verwies er als Pächter und Bewirtschafter mehrerer landwirtschaftlich genutzter Flurstücke im Bereich Teichweg, Humelsee und Schiffweg, Aussiedlerhof Deller und Kieswerk Volz darauf, dass deren Zufahrt bisher über die Zufahrtsstraße zum Kieswerk Volz sowie einen Feldweg in der Nähe des Aussiedlerhofs Deller erfolge, der durch den Bau der Ortsumgehung nun aber wegfalle. Eine Zufahrt durch das Wohngebiet im Bereich Hörsteiner Straße/Teichweg/Auwanne mit landwirtschaftlichen Maschinen sei aufgrund der engen und häufig zugeparkten Straßen nicht möglich. Der Einwender fordert daher, den geplanten Geh- und Radweg (BW-Nr. 1.19) von Bau-km 1+600 bis zum Bauende an der St 2443 auf 3 m Breite plus tragfähigem Bankett auszubauen

und am Bauende für den landwirtschaftlichen Verkehr auf die Staatsstraße anzubinden, um eine Zufahrtsmöglichkeit zu diesen Ackerflächen zu gewährleisten. Daneben solle die Anbindung des „Heckenwegs“, die bisher asphaltiert war, wieder asphaltiert ausgeführt werden, um zu verhindern, dass sich diese häufig genutzte Zufahrt zum Kleingartengelände in eine Schlaglochstrecke verwandelt.

Der Vorhabensträger verwies in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zu Recht darauf, dass die zügige und konfliktfreie Erschließung der genannten landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie des damit zusammenhängenden landwirtschaftlichen Wegenetzes über die Ortsstraßen Frankenstraße und Auwanne sichergestellt ist. Eine Erschließung über das Industriegebiet Alzenau-Süd sowie den Schiffweg ist dagegen nicht mehr möglich, da einem derartigen Anschluss an das übergeordnete Straßennetz im Bereich des Knotenpunkts St 2443/OU Karlstein Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsgründe entgegenstehen. Die Zufahrtsmöglichkeit über die Hörsteiner Straße wurde durch den Vorhabensträger mittels Schleppkurven nachgewiesen. Durch die Verbreiterung des Kurvenradius und damit der Zufahrt (BW-Nr. 1.34) wird eine Befahrung mit landwirtschaftlichen Geräten ermöglicht.

Der Vorhabensträger hat daneben zugesichert, dass der Wirtschaftsweg „Heckenweg“ wie bisher auf einer Länge von ca. 130 m bituminös befestigt wird (vgl. A.3.1).

Zu den Belangen der Landwirtschaft siehe i.Ü. C.2.6.9, zu möglicherweise entstehenden Umwegen C.2.7.1.4.1.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.17 Einwendung Nr. 17

Einwender Nr. 17 ist Eigentümer eines Grundstücks der Straße Am Kieswerk und bewohnt das darauf befindliche Haus mit Garten. Mit Schreiben vom 26.10.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine weitere Verschärfung der bereits hohen Vorbelastungssituation durch Lärm sowie Luftschadstoffe befürchtet. Er forderte daher die Errichtung einer Lärmschutzwand, die Verwendung eines lärmmindernden Fahrbahnbelags – auch hinsichtlich entsprechender Dehnungsfugen bei Brücken – sowie eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung. Ebenso solle die Straße Am Kieswerk zum ver-

kehrsberuhigten Bereich erklärt werden. Zur Vermeidung von Umwegen forderte er daneben, die Geh- und Radwegunterführung bei Bahn-km 30,657 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.11) für den Pkw-Verkehr freizugeben. Durch den Bau der parallel zur Bahnlinie verlaufenden Ortsstraße (BW-Nr. 1.13) werde zudem ein dort befindliches Biotop zerstört.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohnen im Außenbereich von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts mit 57 dB(A) bzw. 47 dB(A) bezüglich des Anwesens des Einwenders eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen – wie die Errichtung einer Lärmschutzwand – besteht.

Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Die Vorbelastung für das Anwesen des Einwenders – insbesondere aus Bahnlärm – beträgt an der der geplanten Straße zugewandten Fassadenseite (Fassadennummer 4) bereits maximal 49 dB(A) tags und nachts. Der Summenpegel aus der Vorbelastung sowie der Belastung aus der Maßnahme beträgt an dieser Fassadenseite max. 57 dB(A) am Tag bzw. max. 51 dB(A) nachts und liegt damit sowohl deutlich – mit ca. 13 dB(A) tags bzw. 9 dB(A) nachts – unter den durch die Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerten als auch unter den Grenzwerten der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts.

An der bahnseitigen Fassade (Fassadennummer 2) beträgt der maximale Summenpegel für das Anwesen des Einwenders 60 dB(A) am Tag und 61 dB(A) in der Nacht. Der Beurteilungspegel an dieser Fassadenseite beträgt jedoch aus der Vorbelastung bereits 61 dB(A) im Nachtzeitraum, derjenige aus dem Vorhaben 39 dB(A). Zwar werden vorliegend die Grenzwerte für Mischgebiete im Beurteilungszeitraum überschritten, die Differenz zwischen Vorbelastung und Vorhaben beträgt jedoch 22 dB(A), wodurch ein Gesamtlärmproblem ausgeschlossen werden kann, da die plangegenständliche Maßnahme zu keiner diesbezüglichen Pegelerhöhung führt. Mithin fehlt es an der von der Rechtsprechung geforderten Kausalität (vgl. hierzu bereits C.2.6.4.2.4.2.).

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung

deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung von ca. 130 m zur geplanten Trasse für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen; zu den einzelnen Werten siehe Unterlage 11.1, Anhang 2 und 5.

Die immissionsschutztechnischen Berechnungen berücksichtigen bereits die Verwendung eines Splittmastixasphalts als Deckschicht mit einer lärmmindernden Wirkung von -2 dB(A) gemäß der RLS-90 (vgl. C.2.6.4.3). Aufgrund der dargestellten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV besteht kein Anspruch auf größere lärmmindernde Effekte.

Besondere Maßnahmen zur Vermeidung von Schlag- und Störgeräuschen an Dehnungsfugen bei Fahrbahnübergängen von Brücken – gemeinhin auch als „Tackern“ oder sog. „Tock-Tock“-Geräusche bezeichnet – sind nicht geboten, da mangels lärmschutztechnischer Erforderlichkeit gemäß der 16. BImSchV die Voraussetzungen des Ministerialschreibens IID8-43425-003/01 vom 08.07.2009 bezüglich der Einsatzkriterien für lärmgeminderte Fahrbahnübergänge mit Regelprüfung nicht gegeben sind. Die Bahnüberführung (Bauwerk 1, BV-Nr. 2.3) bei Bau-km 0+932,537 als nächstgelegenes Brückenbauwerk mit Übergangskonstruktion ist mehr als 400 m von Anwesen des Einwenders entfernt. Lärmbelästigungen durch die bezeichneten Geräusche können daher so gut wie ausgeschlossen werden. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C.2.6.4.2.3 wird insoweit Bezug genommen.

Aufgrund der Einhaltung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie des daraus resultierenden fehlenden Anspruchs auf Lärmschutzmaßnahmen ist auch die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Immissionsschutzes nicht erforderlich. Auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2.6 wird verwiesen.

Ebenfalls nicht angezeigt ist es, die Geh- und Radwegunterführung bei Bahn-km 30,657 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.11) für den Pkw-Verkehr freizugeben. Der bisher über den Bahnübergang am Hörsteiner Weg geführte Individualverkehr

wird plangemäß über die neue Ortsumgehung oder über die auszubauende Straßenbeziehung zwischen dem Autohaus Noe-Stang und der Bahnlinie sowie im weiteren Verlauf über die „Auwanne“ abgewickelt. Dabei ist zu bedenken, dass die Wege zwischen dem Gebiet „An der Auwanne“ und dem Innerortsbereich von Karlstein sich zielbezogen erhöhen oder auch verkürzen können. Aktuell besteht durch die hohe Anzahl von Schrankenschließungen sowie durch den starken Bahnverkehr wohl eher ein zeitlicher Nachteil gegenüber der neuen Verkehrsführung. Eine Pkw-Unterführung bräuchte nach den aktuellen technischen Richtlinien zudem eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m, was gegenüber der geplanten Geh- und Radwegunterführung mit 2,50 m lichter Höhe deutliche Mehrkosten hervorrufen würde (vgl. auch C.2.7.1.4.1).

Zwischen dem Autohaus Noe-Stang und der Auwanne werden die vorhandenen Straßen durch den Neubau einer Ortsstraße verknüpft (BW-Nr. 1.13), was dem Anschluss der Gewerbegebiete „Östlich der Auwanne“ an die neue Ortsumgehung dient. Das dort befindliche Biotop und der vorliegende erforderliche Eingriff wurden in der landschaftspflegerischen Begleit- sowie naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzplanung berücksichtigt (vgl. Unterlage 12 sowie C.2.6.5 dieses Beschlusses). Der Eingriff ist erforderlich, da die bau- und anlagenbedingte Überbauung nicht vermeidbar ist. Zudem führt diese – worauf der Vorhabensträger in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 zu Recht hingewiesen hat nur zu einer Verkleinerung am südwestlichen Rand von knapp 10 % der Gesamtfläche, die im Rahmen der Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen entsprechend kompensiert wird.

Die Frage einer möglichen Ausweisung der Straße Am Kieswerk als verkehrsberuhigter Bereich steht in keinem Zusammenhang mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren, sondern fällt in die allgemeine Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.18 Einwendung Nr. 18

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke mit den Flur-Nrn. 4749/2 sowie 4748 der Gemarkung Hörstein, von denen – insbesondere durch den geplanten Geh- und Radweg (BW-Nr. 1.26) – 392 m^2 dauerhaft und 53 m^2 vorübergehend bzw. 143 m^2 dauerhaft und 143 m^2 vorübergehend in Anspruch genommen wer-

den. Mit Schreiben vom 18.10.2014 erhob er Einwendungen gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke für den Bau der Ortsumgehung, der dann auch die gepflanzten Obstbäume zum Opfer fielen. Nicht zuletzt durch die Einschränkung des Erholungswerts des Grundstücks werde auch der Wert des Grundstücks erheblich gemindert. Im Erörterungstermin hat er diesbezüglich zudem darauf hingewiesen, dass eine entsprechende Grundinanspruchnahme etwa durch eine andere Zuwegung oder den Bau einer zusätzlichen Stützmauer vermieden werden könne, womit der Radweg nicht über sein Grundstück geführt werden müsse.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 zu Recht darauf hingewiesen, dass es keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers darstellt, wenn ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme hat der Vorhabensträger im Erörterungstermin sowie mit Schreiben vom 25.07.2016 zutreffend darauf hingewiesen, dass die genannten Grundstücksflächen des Einwenders erforderlich seien und eine Alternativplanung bzw. -streckenführung aufgrund der vorgegebenen Zwangspunkte – etwa dem Anschluss des geplanten Geh- und Radwegs an den bestehenden begleitenden Geh- und Radweg an der St 2443 – nicht möglich sei. Daneben sei der geplante Radweg entlang der neuen Ortsumgehung für den Alltagsradverkehr, Radverkehr zu den nahegelegenen Einkaufsmärkten sowie für den Freizeitradverkehr (Verbindung von der alten Bundesstraße 8 über den Hörsteiner Weg zur Radwegeverbindung Großwelzheim in Richtung Hörstein) konzipiert, weshalb er eine wichtige Ergänzung des Radwegenetzes darstelle. Gerade für die Nutzung im Alltagsverkehr spiele dabei die Aufrechterhaltung einer sozialen Kontrolle (Sichtkontakt zur Straße) eine wichtige Rolle.

Der von Einwender monierte Radwegabschnitt besitzt eine Länge von ca. 52 m und ist 2,50 m breit. Er bildet die Verbindung des unselbständigen Radwegs (BW-Nr. 1.19) entlang der neuen Ortsumgehung und dem bestehenden Wegenetz entlang der St 2443. Über diesen Radwegabschnitt wird die Verbindung vom Hauptradweg entlang der neuen Ortsumgehung und dem bestehenden Netz in Richtung Ortskern von Großwelzheim geschaffen. Der Hauptradweg wird unter der St 2443 hindurchgeführt und stößt dort auf den bereits bestehenden südöstlich der St 2443 gelegenen Radweg von Großwelzheim in Richtung Hörstein.

Die geplante Radwegeunterführung und die sich daran anschließenden Bereiche der erforderlichen Grundwasserwanne (inklusive erforderlicher Stützmauern) werden mit einer Breite von 4,0 m ausgeführt. Diese Dimensionierung werde auch in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) empfohlen, um beim Nutzer kein Gefühl der Enge aufkommen zu lassen und um damit die Akzeptanz sowie die sog. soziale Sicherheit zu erhöhen.

Die Stützmauern der Grundwasserwanne sind auf den höchsten Bemessungsgrundwasserstand abgestimmt und haben eine maximale Höhe von 1,50 m, wodurch der Forderung der ERA nach weiten sowie übersichtlichen Rad- und Gehwegen entsprochen werde. Eine Erhöhung der Stützwand bis zur Geländeoberkante – mit einer Höhe bis zu 6 m –, wodurch die geplante Böschung entfallen und damit der Eingriff in das Grundstück des Einwenders reduziert werden könnte, widerspreche den genannten Grundsätzen der ERA in Bezug auf soziale Sicherheit und Akzeptanz, weshalb dies keine umsetzbare Lösung darstelle.

Alternativ schlug der Einwender zudem vor, den betreffenden Radweg bei Baukm 2+900 auf den im Eigentum der Stadt Alzenau stehenden, zum Teil unbefestigten Weg mit der Flur-Nr. 4738 und im weiteren Verlauf über den Schiffweg zur Hörsteiner Straße zu führen. Diese Variante führt jedoch zwischen dem Umspannwerk und Gewerbegebäuden mit vereinzelten Wohnhäusern hindurch, am Schiffweg grenzt westlich die freie Feldflur an. Der bestehende Weg wird dabei nur als Andienung des Umspannwerks als Sackgasse mit Wendehammer genutzt, es wird dort also kein wesentlicher Verkehr abgewickelt. Bei dieser Radwegeführung werde – wie der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 225.07.2016 zutreffend weiter ausgeführt hat – der Radweg von der St 3308 weg und in einen wenig belebten Bereich geführt. Gerade eine derartige Radwegeführung widerspreche jedoch den Zielen der ERA mit dem Anspruch auf soziale Kontrolle und Sicherheit, wodurch auch die Akzeptanz der neuen Radwegeverbindung gemindert werde, die stark von den genannten Kriterien sowie der Ver-

meidung von Situationen, in denen sich der jeweilige Nutzer gefährdet sieht, abhängig sei.

Ebenso würde eine entsprechende, umwegige Anbindung über Grundstücke anderer Eigentümer – zusätzlich zu den genannten Problemen – einer Inanspruchnahme in Privateigentum stehender Grundstücke mit mindestens gleich großer Fläche bedürfen.

Die Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist für den Bau der Ortsumgehung Karlstein aus den dargestellten Argumenten – denen sich die Planfeststellungsbehörde anschließt – daher unerlässlich. Die Planung des Vorhabernsträgers unter Bezugnahme auf die einschlägigen technischen Richtlinien ist seitens der Planfeststellungsbehörde insofern nicht zu beanstanden. Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwender somit hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten (vgl. bereits oben unter C.2.7.1.3.1). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung (einschließlich der Ersatzlandgestellung) für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. I.Ü. wird auf die Ausführungen unter C.2.7.1.3 verwiesen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.19 Einwendung Nr. 19

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke mit den Flur-Nrn. 445, 2569, 2583/2, 2583/3 der Gemarkung Dettingen. Daneben ist er Miteigentümer der Flur-Nrn. 455 sowie 2582 der Gemarkung Dettingen und bewohnt das darauf befindliche Einfamilienhaus. Mit Schreiben vom 12.11.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine Zunahme der Lärm- und Luftschadstoffbelastung – auch auf der St 2443 – befürchtet. Nicht zuletzt dadurch werde der Wert der Immobilie bzw. Grundstücke entscheidend beeinträchtigt. Zur Lärmreduzierung fordert er daher die Anordnung einer entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung. Daneben werde der Zugang zur Natur eingeschränkt und der Steinkauz sowie der Feldhase beeinträchtigt. Zudem stehe der Bau der Ortsumgehung im Widerspruch zum Regionalplan, der ausdrücklich die Erhal-

tung des vorhandenen Trenngrüns festschreibe. Darüber hinaus verlangt der Einwender die Prüfung einer alternativen Trassenführung durch das Industriegebiet Alzenau-Süd sowie die Berücksichtigung der für die Anwohner entstehenden Gesamtlärmbelastung.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung von ca. 380 m zur geplanten Trasse für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Bezüglich der monierten Wertminderung der Immobilie wird auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Aufgrund der Einhaltung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie des daraus resultierenden fehlenden Anspruchs auf Lärmschutzmaßnahmen ist auch die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Immissionsschutzes nicht erforderlich. Auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2.6 wird verwiesen.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 darüber hinaus aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise zudem darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels Lichtsignalanlagen und durch Unterführungen – erreichbar. Diesbezüglich wird i.Ü. auf C.2.7.1.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Außerdem hat der Vohabensträger hinsichtlich einer möglichen Gefährdung des Feldhasen zu Recht darauf hingewiesen, dass durch die plangegenständliche Straße kein spezielles betriebsbedingtes Kollisionsrisiko entsteht und die Population im Untersuchungsgebiet zwar klein, der Feldhase insgesamt aber noch häufig ist. Daneben war der Feldhase auch nicht in die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) aufzunehmen, da er keinem besonderen oder strengen Artenschutz i.S.v. § 7 Abs. 1 Nr. 13 bzw. 14 BNatSchG unterliegt. Zwar ist er in der Roten Liste für die Bundesrepublik gelistet, in Bayern gilt er dagegen als nicht gefährdet. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.6.5.4.3 hingewiesen.

Bezüglich des Steinkauzes werden keine Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG tatbestandlich verwirklicht. Dessen Lebensraum liegt in einem Abstand von ca. 270 m zur geplanten Straße und wird sowohl baubedingt als auch anlagenbedingt nicht in Anspruch genommen. Ebenso ist ein spezielles betriebsbedingtes Kollisionsrisiko aufgrund dieser Entfernung zur Straße nicht gegeben. Detailliert sind Vorkommen des Steinkauzes und damit zusammenhängende landschaftspflegerische bzw. artenschutzfachliche Begleitmaßnahmen,

die insoweit – wie Vermeidungsmaßnahme V 5 – den Lebensraum des Steinkauzes stabilisieren und sogar aufwerten, in Unterlage 12.4 beschrieben, worauf insoweit Bezug genommen wird. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.6.5.4.3 hingewiesen.

Das Trenngrün in der Freifläche zwischen Großwelzheim und Dettingen (Verordnung zur Änderung des Regionalplans vom 9. September 2008, Kapitel B I, Natur und Landschaft, Ziel 3.1.1.2: Regionale Grünzüge und Trenngrün; in Kraft seit September 2007) wird nicht zerstört. Dieses dient dem Offenhalten der genannten Freifläche, um ein Zusammenwachsen beider Ortsteile zu verhindern. Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zu Recht darauf hingewiesen, dass diese Funktion durch den Bau der Ortsumgehung nicht beeinträchtigt wird. Neue Baugebiete werden nicht ausgewiesen. Durch die Trassierung auf dem ehemaligen RWE-Gleis sowie dem bestehenden Wegenetz kommt es zudem zu keiner Zerschneidung. I.Ü. wird auf C.2.6.1 dieses Beschlusses hingewiesen.

Eine Umplanung mittels Trassenführung durch das Industriegebiet Alzenau-Süd erweist sich nicht als zielführend: Der Vorhabensträger hat zutreffend darauf verwiesen, dass die plangegenständliche Ortsumgehung gemäß des technischen Regelwerks RAS-N 1988 (Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes) der Straßenkategorie A III zugeordnet ist, was auch der Verkehrswegekategorie LS III nach RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) entspricht, welche die RAS-N ersetzt. Die Kategoriengruppe LS (Landstraßen) umfasst dabei anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete. Diese Straßen übernehmen nach Kapitel 3.4.1 der RIN im Wesentlichen Verbindungsfunktion und nur bei einzelnen, unmittelbar an die Straße angrenzenden Gebäuden in geringem Maße auch Erschließungsfunktion. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, für die Leichtigkeit des Verkehrs sowie zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der geplanten Straße sind daher direkte Erschließungen von Grundstücken außerhalb von Knotenpunkten zu vermeiden. Bei einer Führung der Trasse durch das Industriegebiet Alzenau-Süd würde jedoch eine Vielzahl von Anbindungen an die angesiedelten Gewerbebetriebe notwendig. Auf C.2.6.2.3 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.20 Einwendung Nr. 20

Der Einwender wohnt auf dem Grundstück mit der Flur-Nr. 445 der Gemarkung Dettingen. Mit Schreiben vom 04.11.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine Zunahme von Lärm sowie Luftschadstoffen durch den Bau der Ortsumgehung befürchtet, was daneben in Widerspruch zu den Vorgaben des Regionalplans Bayerischer Untermain stehe. Auch auf der St 2443 komme es infolge des Baus der Ortsumgehung zu einer Verkehrszunahme, die größer ausfalle als in den Verkehrs- und Lärmberechnungen berücksichtigt sei. Außerdem werde der Zugang zur Natur eingeschränkt.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts an allen Fassadenseiten des Anwesens des Einwenders eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung zur geplanten Trasse für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise zudem darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser

an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels Lichtsignalanlage und durch Unterführungen – erreichbar.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich des Zugangs zu Naherholungsflächen wird auf C.2.7.1.2 dieses Beschlusses Bezug genommen. Die Validität der Verkehrszahlen – insbesondere auch auf der St 2443 – wird unter C.2.4.2 dieses Beschlusses behandelt.

Hinsichtlich der auch im Regionalplan angesprochenen Belastungen der Anwohner durch Lärm und Abgase siehe die Ausführungen zum Immissionsschutz unter C.2.6.4. Hinsichtlich der raumordnerischen Entwicklungsziele des Regionalplans Bayerischer Untermain – Region 1 – wird i.Ü. auf C.2.6.1 verwiesen. Der Regionale Planungsverband Bayerischer Untermain wurde im Anhörungsverfahren beteiligt, Einwände wurden nicht vorgebracht.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.21 Einwendung Nr. 21

Der Einwender ist Anwohner im Bereich der Hörsteiner Straße der Gemarkung Dettingen. Mit – zum Schreiben der IG Lärmschutz gleichförmigen – Schreiben vom 09.11.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung. Inhaltlich wird daher diesbezüglich auf Behandlung der Einwendungen der IG Lärmschutz unter C.2.7.2.33 verwiesen

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.22 Einwendung Nr. 22

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 4650 der Gemarkung Hörstein, von dem durch das Planvorhaben 283 m^2 dauerhaft in Anspruch genommen werden, und damit grundstücksbetroffen. Mit Schreiben vom

09.10.2014 forderte er statt der geplanten Verschiebung des Feld- und Waldwegs mit der Flur-Nummer 4623/30, Gemarkung Hörstein (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.20, Unterlage 7.2) von Bau-km 1+670 bis 1+929 den parallel dazu von Bau-km 1+646 bis 2+981 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.19, Unterlage 7.2) verlaufenden unselbständigen Geh- und Radweg zur Erschließung insbesondere der Grundstücke mit den Flur-Nummern 4650, 4654/1, aber auch 4655 bis 4661 durch Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr zu nutzen. Ein entsprechender Anschluss solle an die Ortsstraße Hörsteiner Weg an der Kreuzung „Am Kieswerk Herzberg“ bei Bau-km 1+646 stattfinden. Daneben moniert er den baulichen Zustand der in der Unterhaltungslast der Stadt Alzenau liegenden Zufahrtswege im weiteren Umgriff.

Hinsichtlich der vom Vorhabensträger im Erörterungstermin dargestellten Argumente – wie Trennung der Verkehrsarten durch Entflechtung, Verkehrssicherheitsaspekte und die dauerhafte Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Erschließung –, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in überzeugender Weise gegen eine derartige Lösung sprechen, wird auf C.2.7.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist für den Bau der Ortsumgehung Karlstein daher unerlässlich. Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwender somit hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten (vgl. bereits oben unter C.2.7.1.3.1). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung (einschließlich der Ersatzlandgestellung) für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Die Unterhaltungslast der Stadt Alzenau für weitere Erschließungswege auf Alzenauer Gemarkung außerhalb des Planfeststellungsbereichs ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.23 Einwendung Nr. 23

Der Einwender ist Anwohner im Bereich der Hörsteiner Straße der Gemarkung Dettingen. Mit Schreiben vom 11.11.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung. Mit allgemeinen verkehrspolitischen Erwägungen wie Mauteinführung und Erhöhung der Benzinpreise zweifelt der Einwender die Notwendigkeit der Ortsumgehung an. Der Regionalplan sehe ja gerade eine Verkehrsmengenreduktion und damit eine Reduktion der – gerade bei Inversionswetterlagen bestehenden – Lärm- und Abgasbelastung vor. Durch Reduzierung des Regelquerschnitts und einer entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung solle daher die Attraktivität der Ortsumgehung gemindert werden. Daneben werde durch den Bau der Ortsumgehung der Zugang zur Natur eingeschränkt und das Trenngrün zwischen Dettingen und Großwelzheim zerstört. Darüber hinaus verlangt der Einwender – auch aus Lärmschutzgründen und zur Flächeneinsparung – die Tieferlegung der Trasse sowie die Prüfung einer alternativen Trassenführung durch das Industriegebiet Alzenau-Süd. Weiter fordert der Einwender eine Gesamtlärmbetrachtung – insbesondere unter Berücksichtigung der St 2443. Durch den Bau der Ortsumgehung werde außerdem der Wert der Immobilie entscheidend beeinträchtigt, weshalb er eine Entschädigung fordere.

Die Notwendigkeit des Vorhabens ist allerdings nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen. Dabei geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und dem verstärkten Ausbau sowie der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten stattdessen gefördert werden. Gleiches gilt für eine mögliche Erhöhung der Kraftstoffpreise oder eine entsprechende Einführung einer Maut auf Bundes- und Staatsstraßen. Im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens können lediglich zumindest konkret geplante Maßnahmen (auch im Rahmen der Verkehrsprognose – vgl. hierzu C.2.4.2 –) Berücksichtigung finden, worauf der Vorhabensträger zu Recht auch im Erörterungstermin hingewiesen hat. Auch die vorgebrachte Behauptung, die Annahmen, etwa dass Kahl a.M. und Kleinostheim jeweils ein Durchfahrtsverbot für den Lkw- bzw. Transitverkehr erlassen und am Autobahnanschluss B 469/BAB A 45 ein leistungsfähiger Kreisverkehr gebaut wird, seien hinsichtlich der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt worden, ziehen die der Planung zugrunde gelegte Verkehrsentwicklung nicht in Zweifel. Dabei handelt es sich lediglich um Hypothesen, da der Erlass eines durchgängigen LKW-Fahrverbots, wofür die Verkehrsbehörde des Landkreises

Aschaffenburg zuständig wäre, in den beiden genannten Gemeinden in näherer Zukunft nicht zu erwarten ist. Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Verkehrsprognose nur tatsächlich geplante Maßnahmen berücksichtigt werden können. Unabhängig davon, ob eine derartige Entwicklung überhaupt zu einem Verkehrsrückgang im zu betrachtenden Straßenbereich führt, können und müssen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde fundierte Aussagen zu möglichen Verkehrsveränderungen außerhalb des Planungsraumes im Zuge des im Rahmen der Ortsumgehung zu erstellenden Verkehrsmodells nicht getroffen werden. Die räumlich begrenzten Auswirkungen sind im Rahmen der vorgelegten Verkehrsuntersuchung ausreichend dargestellt (vgl. Unterlage 15). Diesbezüglich wird auch auf C.2.4.2 sowie C.2.4.5 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Demgegenüber ist der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme – hier Neubau der Ortsumgehung Karlstein – zu betonen. Innerhalb dieses Verfahrens ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die Gesetzesbindung der Verwaltung und das Prinzip der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 2 und 3 GG) zu beachten. Diesbezüglich wird i.Ü. auf die Ausführungen unter C.2.4.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastung ist darauf hinzuweisen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden. Dabei wurden auch mögliche Inversionswetterlagen bei den schallimmissionsschutztechnischen Berechnungen bereits berücksichtigt: Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Mitwind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, welche beide die Schallausbreitung fördern bzw. immissionsverstärkend wirken, vgl. Unterlage 11.1, Kapitel 2.3 sowie RLS-90, Kap. 4.0 sowie C.2.6.4.2.2 dieses Beschlusses.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zu-

nehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung zur geplanten Trasse für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind.

Die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse sind damit umfassend gewahrt. Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2 und C.2.6.4.4 dieses Beschlusses verwiesen. Bezüglich der Auswirkungen auf Gesundheits- und Immissionsschutz wird auf die Ausführungen unter C.2.7.1.1 Bezug genommen.

Aufgrund der Einhaltung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie des daraus resultierenden fehlenden Anspruchs auf Lärmschutzmaßnahmen ist auch die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Immissionsschutzes nicht erforderlich. Auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2.6 wird verwiesen. Die Berechnung der Schallemissionen erfolgte dabei mit der nach § 3 Abs. 3 Nr. 2c StVO zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften für Personenkraftwagen (Pkw) sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t von 100 km/h. Bei der geplanten Ortsumgehung handelt es sich um eine Straße der Kategorie III der RIN, für die sich eine derartige Entwurfsgeschwindigkeit anhand der einschlägigen Richtlinien ergibt.

Der Vorhabensträger hat in seinen Schreiben vom 14.08.2015 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise zudem darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels Lichtsignalanlage und durch Unterführungen – erreichbar. Diesbezüglich wird i.Ü. auf C.2.7.1.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Auch das Trenngrün in der Freifläche zwischen Großwelzheim und Dettingen (Verordnung zur Änderung des Regionalplans vom 9. September 2008, Kapitel B I, Natur und Landschaft, Ziel 3.1.1.2: Regionale Grünzüge und Trenngrün; in Kraft seit September 2007) wird nicht zerstört. Dieses dient dem Offenhalten der genannten Freifläche, um ein Zusammenwachsen beider Ortsteile zu verhindern. Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zu Recht darauf hingewiesen, dass diese Funktion durch den Bau der Ortsumgehung nicht beeinträchtigt wird. Neue Baugebiete werden nicht ausgewiesen. Durch die Trassierung auf dem ehemaligen RWE-Gleis sowie dem bestehenden Wegenetz kommt es zudem zu keiner Zerschneidung. I.Ü. wird auf C.2.6.1 dieses Beschlusses hingewiesen.

Hinsichtlich der auch im Regionalplan angesprochenen Belastungen der Anwohner durch Lärm und Abgase siehe die Ausführungen zum Immissionsschutz unter C.2.6.4. Hinsichtlich der raumordnerischen Entwicklungsziele des Regionalplans Bayerischer Untermain – Region 1 – wird i.Ü. auf C.2.6.1 verwiesen. Der Regionale Planungsverband Bayerischer Untermain wurde im Anhörungsverfahren beteiligt, Einwände wurden nicht vorgebracht.

Eine Umplanung mittels Trassenführung durch das Industriegebiet Alzenau-Süd erweist sich nicht als zielführend: Der Vorhabensträger hat zutreffend darauf verwiesen, dass die plangegenständliche Ortsumgehung gemäß des technischen Regelwerks RAS-N 1988 (Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes) der Straßenkategorie A III zugeordnet ist, was auch der Verkehrswegekategorie LS III nach RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) entspricht, welche die RAS-N ersetzt. Die Kategoriengruppe LS (Landstraßen) umfasst dabei anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete. Diese Straßen übernehmen nach Kapitel 3.4.1 der RIN im Wesentlichen Verbindungsfunktion und nur bei einzelnen, unmittelbar an die Straße angrenzenden Gebäuden in geringem Maße auch Erschließungsfunktion. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, für die Leichtigkeit des Verkehrs sowie zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der geplanten Straße sind daher direkte Erschließungen von Grundstücken außerhalb von Knotenpunkten zu vermeiden. Bei einer Führung der Trasse durch das Industriegebiet Alzenau-Süd würde jedoch eine Vielzahl von Anbindungen an die angesiedelten Gewerbebetriebe notwendig. Auf C.2.6.2.3 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

Für die Wahl des Straßenquerschnitts sind Verkehrssicherheit, Qualität des Verkehrsablaufs sowie Kosten für den Bau und Unterhalt maßgebend. Der Regel-

querschnitt muss bei den gegebenen Verkehrs- und Streckenverhältnissen leistungsfähig sein. Er entspricht den Vorgaben der einschlägigen technischen Regelwerke unter Einbeziehung des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens: Der gewählte RQ 10,5 ist aufgrund der künftig zu erwartenden Verkehrsbelastung ebenso notwendig wie der entsprechend leistungsfähige Ausbau der Knotenpunkte zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs (vgl. zu den einzelnen Knotenpunktbemessungen anhand der jeweiligen Prognoseverkehrsmengen Unterlage 15.1). Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht daher einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Insbesondere kann auch nicht dem vorgebrachten Einwand gefolgt werden, die großzügig ausgebaute Trasse lade Verkehrsteilnehmer gerade dazu ein, von der Umgehungsstraße zahlreich Gebrauch zu machen. Zum einen liegt darin ja gerade eines der rechtfertigenden Planungsziele (vgl. bereits oben C.2.4), zum anderen ist die plangegenständliche Ausbauweise aufgrund der technischen Vorgaben sowie einschlägigen Regelwerke geboten.

Nicht gefolgt werden konnte zudem der erhobenen Forderung nach einer Gradientenabsenkung bzw. Tieferlegung der Trasse. Zwar lassen sich schädliche Umwelteinwirkungen im Straßenbau unter Ausnutzung der räumlichen Gegebenheiten gleichermaßen dadurch vermindern oder ganz vermeiden, dass die Trasse in horizontaler oder vertikaler Richtung von der schützenswerten Bebauung abgerückt wird. Das Grundkonzept der Planung erhält nicht nur durch den Trassenverlauf im Oberflächenbereich, sondern auch durch Gradientenabsenkungen, Tief- oder Troglagen seine Prägung, da die Linienführung einer Straße durch die Höhenlage wesentlich mitbestimmt wird.

Dieser Variante stehen jedoch – wie der Vorhabensträger aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend einwendet – die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit sowie Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entgegen, zu deren Berücksichtigung die Straßenbaulastträger durch die Haushaltsgesetze des Bundes und der Länder bzw. die Haushaltsgrundsätze des Art. 61 der Bayerischen Gemeindeordnung auch im Rahmen der Straßenplanung bei vorzunehmenden Investitionen gezwungen sind. Grundsätzlich wird daher bei der Projektierung von Straßen versucht, die Trasse aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in etwa geländegleich zu führen. Gegenüber Einschnitts- und Dammlagen erweist sich diese Lage – wie im vorliegenden Fall – erfahrungsgemäß als kostengünstiger. Dass bei der Ent-

scheidung für die eine oder andere Planungsvariante auch Kostengesichtspunkte den Ausschlag geben dürfen, ist nach der Rechtsprechung des BVerwG nicht zweifelhaft (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 CN 5/98 <juris> sowie BVerwG, Urteil vom 28.02.1996, Az. 4 A 27/95, NVwZ 1996, S. 1011).

Eine entsprechende Tieferlegung der Trasse hätte zudem negative Auswirkungen auf die Straßenentwässerung sowie den Geländeverbrauch durch entsprechende Böschungen, was wiederum zu erheblich höheren Bau- und Grunderwerbskosten führen und letztendlich den genannten Haushaltsgrundsätzen widersprechen würde. Ebenso ist aus Gründen des Grundwasserschutzes eine geländegleiche Trassenführung einer Einschnittslage vorzuziehen. In den einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew, Kapitel 1.2.2) heißt es hierzu: „Die Gradiente ist so zu wählen, dass das Grundwasser nach Möglichkeit nicht angeschnitten oder die Überdeckung nicht unnötig verringert wird. Das gilt auch außerhalb von Wasserschutzgebieten. Dieser Gesichtspunkt ist bei der Forderung nach einer Trassenabsenkung aus Gründen des Immissionsschutzes, der Landschaftsgestaltung und des Städtebaues in die Abwägung einzubeziehen."

Da bereits bei einer geländegleichen Trassenführung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (vgl. hierzu C.2.6.4.2.3), kann eine Tieferlegung der Trasse zulasten des Grundwasserschutzes nicht als Alternative in Betracht gezogen werden. Eine derartige Trassierung erweist sich i.E. aufgrund der dargestellten Nachteile v.a. in finanzieller sowie wasser- und bodenschutzrechtlicher Hinsicht nicht geeigneter als die vom Vorhabensträger gewählte. I.Ü. wird hierzu auf C.2.6.3.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusse Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.24 Einwendung Nr. 24

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 413/61 der Gemarkung Dettingen und bewohnt das darauf befindliche Einfamilienhaus. Mit Schreiben vom 27.10.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er durch die Verkehrsverlagerung eine Zunahme von Lärm, Luftschadstoffen und Bodenversiegelung befürchtet. Dazu fordert der Einwender eine Gesamtlärmbetrachtung. Außerdem werde der Wert der Immobilie unzumutbar beeinträchtigt.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung von ca. 550 m zur geplanten Trasse für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Ge-

setzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich der durch das plangegenständliche Vorhaben bedingten Bodenversiegelung sowie deren Ausgleichs wird auf die Ausführungen unter C.2.6.6 verwiesen, wonach die Planung auch dem generellen bodenschutzrechtlichen Minimierungsgebot Rechnung trägt, da bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen soweit wie möglich vermieden werden. Die geplante Ortsumgehung verläuft zu einem großen Teil auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE sowie östlich der DB-Linie Frankfurt-Aschaffenburg auf bereits bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ sowie „Östlich der Auwanne“. Dadurch wird die (Neu-)Versiegelung natürlicher Böden überwiegend vermieden bzw. deutlich reduziert und stattdessen werden verstärkt versiegelte, teilversiegelte sowie anthropogen stark veränderte Böden, v.a. im Bereich der Gleisanlagen der ehemaligen RWE-Trasse, in Anspruch genommen. Die Bodenversiegelung wird daher auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt; auch mögliche Entsiegelungen werden vorgenommen. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf den Naturhaushalt können durch die Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Auf die Ausführungen zum Naturschutz (vgl. C.2.6.5 dieses Beschlusses) wird insoweit Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.25 Einwendung Nr. 25

Der Einwender ist Miteigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 4657 der Gemarkung Hörstein, von dem durch das Planvorhaben 79 m^2 dauerhaft in Anspruch genommen werden, und damit grundstücksbetroffen. Mit Schreiben vom 01.11.2014 forderte er statt der geplanten Verschiebung des Feld- und Waldwegs mit der Flur-Nummer 4623/30, Gemarkung Hörstein (Bauwerksverzeichnis

Nr. 1.20, Unterlage 7.2) von Bau-km 1+670 bis 1+929 den parallel dazu von Bau-km 1+646 bis 2+981 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.19, Unterlage 7.2) verlaufenden unselbständigen Geh- und Radweg zur Erschließung insbesondere der Grundstücke mit den Flur-Nummern 4650, 4654/1, aber auch 4655 bis 4661 durch Freigabe für den Pkw-Anlieger-Verkehr zu nutzen. Ein entsprechender Anschluss solle an die Ortsstraße Hörsteiner Weg an der Kreuzung „Am Kieswerk Herzberg“ bei Bau-km 1+646 stattfinden.

Hinsichtlich der vom Vorhabensträger im Erörterungstermin dargestellten Argumente – wie Trennung der Verkehrsarten durch Entflechtung, Verkehrssicherheitsaspekte und die dauerhafte Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Erschließung –, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in überzeugender Weise gegen eine derartige Lösung sprechen, wird auf C.2.7.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.26 Einwendung Nr. 26

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 446/1 der Gemarkung Dettingen und bewohnt das darauf befindliche Einfamilienhaus. Mit Schreiben vom 19.10.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine Zunahme der Lärm- und Luftschadstoffbelastung – auch auf der St 2443 und durch die zusätzliche Auskiesung in Kleinostheim sowie einen Ausbau des Neubaugebiets Lindig und des Industriegebiets Alzenau-Süd – befürchtet. Die durch die bestehenden Hallen im Industriegebiet Alzenau-Süd hervorgerufene Reflexion des Schalls verstärke diese Lärmproblematik noch. Der Einwender fordert daher die Berücksichtigung der für die Anwohner entstehenden Gesamtlärmbelastung im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung. Daneben werde der Zugang zur Natur eingeschränkt sowie das auch vom Regionalplan Bayerischer Untermain geschützte Trenngrün zerstört und der Feldhase beeinträchtigt. Nicht zuletzt werde der Wert der Immobilie entscheidend gemindert.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung

der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Wie der Vorhabensträger im Erörterungstermin klargestellt hat, finden im Rahmen des herangezogenen Berechnungsverfahrens RLS-90 auch mögliche Reflexionseffekte in Form der Spiegelreflexion bei allen im Berechnungsmodell enthaltenen Baukörpern Berücksichtigung. Allerdings erweisen sich die rechnerischen Auswirkungen auf einen Beurteilungspegel aufgrund der zusätzlichen Wegstrecke, die der Schall zurücklegen muss, sowie der – auch durch die Reflexion – abnehmenden Intensität als nicht allzu hoch. Im Nahbereich zur Lärmquelle ist bei etwa 50 m Reflexionsstrecke nur mit Erhöhungen in der Größenordnung von ca. 1 dB(A) zu rechnen. Diesbezüglich wird auch auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2.2 verwiesen.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 sowie im Rahmen des Erörterungstermins die Verkehrszunahme auf dem vom Einwender benannten Abschnitt der St 2443 in zutreffender und nachvollziehbarer Weise dargelegt und insbesondere den vom Einwender monierten Differenzbetrag im Verhältnis zur Querschnittsbelastung auf der bestehenden Ortsdurchfahrt im Prognosenullfall mit Verlagerungseffekten auf die BAB A 45 erklärt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C.2.4.2 sowie C.2.6.4.2.5.1 verwiesen.

Berücksichtigung fand bei den Lärmimmissionsberechnungen auch die mögliche Zunahme des Schwerverkehrs durch die geplante Kiesausbeutung in Kleinostheim. Zutreffend hat der Vorhabensträger darauf hingewiesen, dass die Steigerung des Schwerverkehrs durch die Ausbeutung im Vergleich zum Gesamtschwerlastverkehr sehr gering ausfällt. Ein Vergleich zwischen den in der Planfeststellung errechneten Immissionswerten und den Werten mit dem Zuwachs durch die Ausbeutung ergab eine Steigerung der Immissionswerte von weniger als 0,1 dB(A). Neben dem eindeutigen Ursachenzusammenhang – die mögliche Lärmzunahme liegt nicht in dem Bau der Ortsumgehung, sondern der zusätzlichen Auskiesung begründet – fehlt es damit auch an der von der Rechtsprechung geforderten Erheblichkeit. Eine immissionsschutzrechtlich relevante und letztlich für den Menschen überhaupt hör- bzw. wahrnehmbare vorhabensevozierte Mehrbelastung durch den zusätzlichen Schwerverkehr kann daher ausgeschlossen werden. Zu einer entsprechenden Berücksichtigung im Rahmen der Verkehrsprognose siehe bereits C.2.4.2 sowie i.Ü. C.2.6.4.2.5.2.

Auch hinsichtlich der Berücksichtigung weiterer Einzelvorhaben im Zuge der Verkehrsprognose wie dem Gewerbegebiet Lindig sowie dem weiteren Ausbau des Industriegebiets Alzenau-Süd wird auf die Ausführungen unter C.2.4.2 Bezug genommen.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung zur geplanten Trasse für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise zudem darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels Lichtsignalanlagen und durch Unterführungen – erreichbar.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der

Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich des Zugangs zu Naherholungsflächen wird auf C.2.7.1.2, bezüglich der monierten Wertminderung der Immobilie auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich einer möglichen Gefährdung des Feldhasen entsteht durch die plangegenständliche Straße kein spezielles betriebsbedingtes Kollisionsrisiko. Die Population im Untersuchungsgebiet ist zwar klein, der Feldhase insgesamt aber noch häufig. Daneben war der Feldhase auch nicht in die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) aufzunehmen, da er keinem besonderen oder strengen Artenschutz i.S.v. § 7 Abs. 1 Nr. 13 bzw. 14 BNatSchG unterliegt. Zwar ist er in der Roten Liste für die Bundesrepublik gelistet, in Bayern gilt er dagegen als nicht gefährdet. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.6.5.4.3 hingewiesen.

Das Trenngrün in der Freifläche zwischen Großwelzheim und Dettingen (Verordnung zur Änderung des Regionalplans vom 9. September 2008, Kapitel B I, Natur und Landschaft, Ziel 3.1.1.2: Regionale Grünzüge und Trenngrün; in Kraft seit September 2007) wird nicht zerstört. Dieses dient dem Offenhalten der genannten Freifläche, um ein Zusammenwachsen beider Ortsteile zu verhindern. Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zu Recht darauf hingewiesen, dass diese Funktion durch den Bau der Ortsumgehung nicht beeinträchtigt wird. Neue Baugebiete werden nicht ausgewiesen. Durch die Trassierung auf dem ehemaligen RWE-Gleis sowie dem bestehenden Wegenetz kommt es zudem zu keiner Zerschneidung. I.Ü. wird auf C.2.6.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.27 Einwendung Nr. 27

Der Einwender hat als Anwohner im Bereich der Hörsteiner Straße der Gemarkung Dettingen mit Schreiben vom 18.11.2014 Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung erhoben, da er eine Zunahme der Lärm- und Luftschadstoff-

belastung befürchtet. Er fordert daher die Berücksichtigung der für die Anwohner entstehenden Gesamtlärmbelastung – auch bei entsprechenden Inversionswetterlagen – im Zuge einer Gesamtlärmbetrachtung. Im Rahmen der Verkehrsprognose sei die Zunahme des Verkehrs auch auf der St 2443 nicht ausreichend gewürdigt worden. Daneben werde durch den Bau der Ortsumgehung der Zugang zur Natur eingeschränkt sowie der Feldhase und der Steinkauz beeinträchtigt. Nicht zuletzt werde der Wert der Immobilie entscheidend gemindert. Daher verlangt der Einwender die Prüfung einer alternativen Trassenführung durch das Industriegebiet Alzenau-Süd. Außerdem moniert der Einwender den Wegfall des beschrankten Bahnübergangs zur Erschließung der angrenzenden Gewerbegebiete.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden. Dabei wurden auch mögliche Inversionswetterlagen bei den schallimmissionsschutztechnischen Berechnungen bereits berücksichtigt: Die danach berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Mitwind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, welche beide die Schallausbreitung fördern bzw. immissionsverstärkend wirken, vgl. Unterlage 11.1, Kapitel 2.3 und RLS-90, Kap. 4.0 sowie C.2.6.4.2.2 dieses Beschlusses.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung von ca. 370 m zur geplanten Trasse für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind. Damit sind auch die Anforderungen an die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse gewahrt (vgl. C.2.7.1.1 dieses Beschlusses).

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 sowie im Rahmen des Erörterungstermins die Verkehrszunahme auf dem vom Einwender benannten Abschnitt der St 2443 in zutreffender und nachvollziehbarer Weise dargelegt und insbesondere den vom Einwender monierten Differenzbetrag im Verhältnis zur Querschnittsbelastung auf der bestehenden Ortsdurchfahrt im Prognosenullfall mit Verlagerungseffekten auf die BAB A 45 erklärt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C.2.4.2 sowie C.2.6.4.2.5.1 verwiesen.

Daneben hat der Vorhabensträger aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels Lichtsignalanlagen und durch Unterführungen – erreichbar.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich des Zugangs zu Naherholungsflächen wird auf C.2.7.1.2, bezüglich der monierten Wertminderung der Immobilie auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 hinsichtlich einer möglichen Gefährdung des Feldhasen zurecht darauf hingewiesen, dass durch die plangegenständliche Straße kein spezielles betriebsbedingtes Kollisionsrisiko entsteht und die Population im Untersuchungsgebiet zwar klein, der Feldhase insgesamt aber noch häufig ist. Daneben war der Feldhase auch nicht in die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) aufzunehmen, da er keinem besonderen oder strengen Artenschutz i.S.v. § 7 Abs. 1 Nr. 13 bzw. 14 BNatSchG unterliegt. Zwar ist er in der Roten Liste für die Bundesrepublik gelistet, in Bayern gilt er dagegen als nicht gefährdet. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.6.5.4.3 hingewiesen.

Auch bezüglich des Steinkauzes werden keine Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG tatbestandlich verwirklicht. Dessen Lebensraum liegt in einem Abstand von ca. 270 m zur geplanten Straße und wird sowohl baubedingt als auch anlagenbedingt nicht in Anspruch genommen. Ebenso ist ein spezielles betriebsbedingtes Kollisionsrisiko aufgrund dieser Entfernung zur Straße nicht gegeben. Detailliert sind Vorkommen des Steinkauzes und damit zusammenhängende landschaftspflegerische bzw. artenschutzfachliche Begleitmaßnahmen, die insoweit – wie Vermeidungsmaßnahme V 5 – den Lebensraum des Steinkauzes stabilisieren und sogar aufwerten, in Unterlage 12.4 beschrieben, worauf insoweit Bezug genommen wird. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.6.5.4.3 hingewiesen.

Eine Umplanung mittels Trassenführung durch das Industriegebiet Alzenau-Süd erweist sich nicht als zielführend: Der Vorhabensträger hat zutreffend darauf verwiesen, dass die plangegenständliche Ortsumgehung gemäß des technischen Regelwerks RAS-N 1988 (Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes) der Straßenkategorie A III zugeordnet ist, was auch der Verkehrswegekategorie LS III nach RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) entspricht, welche die RAS-N ersetzt. Die Kategoriengruppe LS (Landstraßen) umfasst dabei anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete. Diese Straßen übernehmen nach Kapitel 3.4.1 der RIN im Wesentlichen Verbindungsfunktion und nur bei einzelnen, unmittelbar an die Straße angrenzenden Gebäuden in geringem Maße auch Erschließungsfunktion. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, für die Leichtigkeit des Verkehrs sowie zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der geplanten Straße sind daher direkte Erschließungen von Grundstücken außerhalb von Knotenpunkten zu vermeiden. Bei einer Führung der Trasse durch das Industriegebiet Alzenau-Süd würde jedoch eine Vielzahl von Anbindungen

an die angesiedelten Gewerbebetriebe notwendig. Auf C.2.6.2.3 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

Durch den beschrankten Bahnübergang ist die Funktionalität der Straßenverbindung zwischen dem östlich der Bahnlinie gelegenen Gewerbegebiet „Am Kieswerk Herzberg“ und der Ortslage von Karlstein über den „Hörsteiner Weg“ stark eingeschränkt. Durch die häufigen Schrankenschließungen mit langen Schrankenschließzeiten wird die Erreichbarkeit der dort angesiedelten Gewerbe- und Industrieunternehmen erheblich behindert. Die gleichen Erschwernisse gelten für Rettungskräfte, wodurch ein nicht nur unerhebliches Sicherheitsproblem entsteht. I.Ü. wird auf die Ausführungen unter C.2.4.3 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.28 Einwendung Nr. 28

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 4654/1 der Gemarkung Hörstein, von dem durch das Planvorhaben 139 m^2 dauerhaft in Anspruch genommen werden, und damit grundstücksbetroffen. Mit Schreiben vom 09.10.2014 sowie im Erörterungstermin forderte er statt der geplanten Verschiebung des Feld- und Waldwegs mit der Flur-Nummer 4623/30, Gemarkung Hörstein (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.20, Unterlage 7.2) von Bau-km 1+670 bis 1+929 den parallel dazu von Bau-km 1+646 bis 2+981 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.19, Unterlage 7.2) verlaufenden unselbständigen Geh- und Radweg zur Erschließung insbesondere der Grundstücke mit den Flur-Nummern 4650, 4654/1, aber auch 4655 bis 4661 durch Freigabe für den landwirtschaftlichen und Pkw-Anlieger-Verkehr zu nutzen. Ein entsprechender Anschluss solle an die Ortsstraße Hörsteiner Weg an der Kreuzung „Am Kieswerk Herzberg“ bei Bau-km 1+646 stattfinden. Weitere Erschließungswege seien zudem in derart schlechtem Zustand, dass ein Befahren mittels Pkw bei Regen kaum möglich sei.

Hinsichtlich der vom Vorhabensträger im Erörterungstermin dargestellten Argumente – wie Trennung der Verkehrsarten durch Entflechtung, Verkehrssicherheitsaspekte und die dauerhafte Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Erschließung –, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in überzeugender Weise gegen eine derartige Lösung sprechen, wird auf C.2.7.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist für den Bau der Ortsumgehung Karlstein unerlässlich. Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwender somit hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten (vgl. bereits oben unter C.2.7.1.3.1). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung (einschließlich der Ersatzlandgestellung) für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Die übrigen vom Einwender angeführten Erschließungswege weisen keinen Bezug zum plangegenständlichen Vorhaben auf. Im Übrigen liegt, da es sich um Alzenauer Gemarkung handelt, die Unterhaltungslast bei der Stadt Alzenau.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.29 Einwendung Nr. 29

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit den Flur-Nrn. 454 sowie 454/1 der Gemarkung Dettingen und bewohnt das darauf befindliche Einfamilienhaus. Der Rest des Grundstücks wird landwirtschaftlich bzw. zur Freizeit genutzt. Mit Schreiben vom 01.11.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine Zunahme der Lärm- und Luftschadstoffbelastung – auch auf der St 2443 und durch die zusätzliche Auskiesung in Kleinostheim sowie die Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen über die Hörsteiner Straße – befürchtet. Der Einwender fordert daher die Berücksichtigung der für die Anwohner entstehenden Gesamtlärmbelastung im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung. Daneben werde der Zugang zur Natur eingeschränkt und der Feldhase beeinträchtigt. Nicht zuletzt werde der Wert der Immobilie entscheidend gemindert. Daher verlangt der Einwender die Prüfung einer alternativen Trassenführung durch das Industriegebiet Alzenau-Süd.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung

der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Die Erschließung des Wegenetzes für die südlich der neuen Trasse gelegenen landwirtschaftlichen Flächen erfolgt über die Frankenstraße und die Auwanne, der Schiffweg über die Hörsteiner Straße stellt lediglich die Erreichbarkeit der Aussiedlerhöfe sicher. Zu einer zusätzlichen Belastung der Bewohner der Hörsteiner Straße als Zubringer zum Schiffweg durch landwirtschaftlichen Verkehr kommt es daher nicht. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.2.6.9 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Berücksichtigung fand bei den Lärmimmissionsberechnungen auch die mögliche Zunahme des Schwerverkehrs durch die geplante Kiesausbeutung in Kleinostheim. Zutreffend hat der Vorhabensträger darauf hingewiesen, dass die Steigerung des Schwerverkehrs durch die Ausbeutung im Vergleich zum Gesamtschwerlastverkehr sehr gering ausfällt. Ein Vergleich zwischen den in der Planfeststellung errechneten Immissionswerten und den Werten mit dem Zuwachs durch die Ausbeutung ergab eine Steigerung der Immissionswerte von weniger als 0,1 dB(A). Neben dem eindeutigen Ursachenzusammenhang – die mögliche Lärmzunahme liegt nicht in dem Bau der Ortsumgehung, sondern der zusätzlichen Auskiesung begründet – fehlt es damit auch an der von der Rechtsprechung geforderten Erheblichkeit. Eine immissionsschutzrechtlich relevante und letztlich für den Menschen überhaupt hör- bzw. wahrnehmbare vorhabensevozierte Mehrbelastung durch den zusätzlichen Schwerverkehr kann daher ausgeschlossen werden. Zu einer entsprechenden Berücksichtigung im Rahmen der Verkehrsprognose siehe bereits C.2.4.2 sowie i.Ü. C.2.6.4.2.5.2.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 sowie im Rahmen des Erörterungstermins die Verkehrszunahme auf dem vom Einwender benannten Abschnitt der St 2443 in zutreffender und nachvollziehbarer Weise dargelegt. Diese wurde auch im Rahmen der immissionsschutztechnischen Berechnungen berücksichtigt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C.2.4.2 sowie C.2.6.4.2.5.1 verwiesen.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab.

Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung von ca. 290 m zur geplanten Trasse für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise zudem darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels Lichtsignalanlagen und durch Unterführungen – erreichbar.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich des Zugangs zu Naherholungsflächen wird auf C.2.7.1.2, bezüglich der monierten Wertminderung der Immobilie auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 hinsichtlich einer möglichen Gefährdung des Feldhasen zurecht darauf hingewiesen, dass

durch die plangegenständliche Straße kein spezielles betriebsbedingtes Kollisionsrisiko entsteht und die Population im Untersuchungsgebiet zwar klein, der Feldhase insgesamt aber noch häufig ist. Daneben war der Feldhase auch nicht in die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) aufzunehmen, da er keinem besonderen oder strengen Artenschutz i.S.v. § 7 Abs. 1 Nr. 13 bzw. 14 BNatSchG unterliegt. Zwar ist er in der Roten Liste für die Bundesrepublik gelistet, in Bayern gilt er dagegen als nicht gefährdet. I.Ü. sowie hinsichtlich des Flächenausgleichs, der auch zu einer Aufwertung des Lebensraums des Feldhasen führt, wird auf die Ausführungen unter C.2.6.5.4.3 hingewiesen.

Eine Umplanung mittels Trassenführung durch das Industriegebiet Alzenau-Süd erweist sich nicht als zielführend: Der Vorhabensträger hat zutreffend darauf verwiesen, dass die plangegenständliche Ortsumgehung gemäß des technischen Regelwerks RAS-N 1988 (Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes) der Straßenkategorie A III zugeordnet ist, was auch der Verkehrswegekategorie LS III nach RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) entspricht, welche die RAS-N ersetzt. Die Kategoriengruppe LS (Landstraßen) umfasst dabei anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete. Diese Straßen übernehmen nach Kapitel 3.4.1 der RIN im Wesentlichen Verbindungsfunktion und nur bei einzelnen, unmittelbar an die Straße angrenzenden Gebäuden in geringem Maße auch Erschließungsfunktion. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, für die Leichtigkeit des Verkehrs sowie zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der geplanten Straße sind daher direkte Erschließungen von Grundstücken außerhalb von Knotenpunkten zu vermeiden. Bei einer Führung der Trasse durch das Industriegebiet Alzenau-Süd würde jedoch eine Vielzahl von Anbindungen an die angesiedelten Gewerbebetriebe notwendig. Auf C.2.6.2.3 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.30 Einwendung Nr. 30

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 461 der Gemarkung Dettingen und bewohnt das darauf befindliche Einfamilienhaus. Der zugehörige Garten befindet sich auf Flur-Nr. 2570. Mit Schreiben vom 03.11.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine Zunahme von Lärm befürchtet. Der Einwender fordert dabei die Berücksichtigung der für

die Anwohner – auch durch die als Zubringer zur Ortsumgehung genutzte St 2443 – entstehenden Gesamtlärmbelastung im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden. Diesbezüglich wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4 dieses Beschlusses verwiesen. Damit sind auch die Anforderungen an die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse gewahrt (vgl. C.2.7.1.1 dieses Beschlusses).

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.31 Einwendung Nr. 31

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 4658 der Gemarkung Hörstein, von dem durch das Planvorhaben 5 m^2 dauerhaft in Anspruch genommen werden, und damit grundstücksbetroffen. Mit Schreiben vom 27.10.2014 forderte er statt der geplanten Verschiebung des Feld- und Waldwegs mit der Flur-Nummer 4623/30, Gemarkung Hörstein (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.20, Unterlage 7.2) von Bau-km 1+670 bis 1+929 den parallel dazu von Bau-km 1+646 bis 2+981 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.19, Unterlage 7.2) verlaufenden unselbständigen Geh- und Radweg zur Erschließung insbesondere der Grundstücke mit den Flur-Nummern 4650, 4654/1, aber auch 4655 bis 4661 durch Freigabe für den landwirtschaftlichen bzw. Anlieger-Verkehr zu nutzen. Ein entsprechender Anschluss solle an die Ortsstraße Hörsteiner Weg an der Kreuzung „Am Kieswerk Herzberg“ bei Bau-km 1+646 stattfinden.

Hinsichtlich der vom Vorhabensträger im Erörterungstermin dargestellten Argumente – wie Trennung der Verkehrsarten durch Entflechtung, Verkehrssicherheitsaspekte und die dauerhafte Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Erschließung –, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in überzeugender Weise gegen eine derartige Lösung sprechen, wird auf C.2.7.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.32 Einwendung Nr. 32

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 461 der Gemarkung Dettingen und bewohnt das darauf befindliche Einfamilienhaus. Der zugehörige Garten befindet sich auf den Flur-Nrn. 2572 und 2573. Mit Schreiben vom 03.11.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine Zunahme von Lärm befürchtet. Der Einwender fordert dabei die Berücksichtigung der für die Anwohner – auch durch die als Zubringer zur Ortsumgehung genutzte St 2443 – entstehenden Gesamtlärmbelastung im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung. Außerdem werde der Wert der Immobilie durch den Bau der Ortsumgehung drastisch beeinträchtigt.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden. Diesbezüglich wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4 dieses Beschlusses verwiesen. Damit sind auch die Anforderungen an die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse gewahrt (vgl. C.2.7.1.1 dieses Beschlusses).

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Diesbezüglich wird i.Ü. auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.33 Einwendung Nr. 33

Der Einwender hat als Zusammenschluss Karlsteiner Bürger zu einer Interessengemeinschaft Lärmschutz mit Schreiben vom 12.11.2014 sowie im Erörterungstermin Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung erhoben, da er eine Zunahme der Lärm- und Luftschadstoffbelastung – auch auf der St 2443 – sowie zusätzliche Bodenversiegelung befürchtet. Mit allgemeinen verkehrspolitischen Erwägungen wie Mauteinführung und Erhöhung der Benzinpreise zweifelt der Einwender darüber hinaus die grundsätzliche Notwendigkeit der Ortsumgehung an. Der Regionalplan sehe ja gerade eine Verkehrsmengenreduktion und damit eine Reduktion der – gerade bei Inversionswetterlagen bestehenden – Lärm- und Abgasbelastung vor. Durch Reduzierung des Regelquerschnitts bzw. Ausbaustandards, dem Verzicht auf leistungsfähige Kreiselbauwerke und eine entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung solle daher die Attraktivität der Ortsumgehung gemindert werden. Ebenso könnten bereits entsprechende Durchfahrtsverbote eine Schwerverkehrsentlastung bewirken. Daneben werde durch den Bau der Ortsumgehung der Zugang zur Natur eingeschränkt, das Trenngrün zwischen Dettingen und Großwelzheim zerstört sowie der Steinkauz bzw. der Feldhase beeinträchtigt. Darüber hinaus verlangt der Einwender – auch aus Lärmschutzgründen und zur Flächeneinsparung – die Tieferlegung der Trasse sowie die Prüfung einer alternativen Trassenführung durch das Industriegebiet Alzenau-Süd. Weiter fordert der Einwender eine Gesamtlärmbetrachtung – insbesondere unter Berücksichtigung der St 2443. Durch den Bau der Ortsumgehung komme es auch hinsichtlich der St 2443 als Zubringer zur geplanten Ortsumgehung zu einer Funktionsänderung, weshalb es sich auch hier hinsichtlich der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte um ein Lärmvorsorgegebiet und nicht lediglich ein Lärmsanierungsgebiet handele. Auch nach dem Bau der Ortsumgehung seien weiterhin die Lärmgrenzwerte im Ortskern überschritten. Letztendlich werde durch den Bau der Ortsumgehung der Wert der angrenzenden Immobilien bzw. Grundstücke entscheidend beeinträchtigt, weshalb er eine entsprechende Entschädigung fordere. Der Ausbau der „Auwanne“ bringe zudem Lärm und Sicherheitsprobleme für deren Anwohner und v.a. den dort befindlichen Kindergarten mit sich.

Die Notwendigkeit des Vorhabens ist allerdings nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen. Dabei geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und dem verstärkten Ausbau sowie der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten stattdessen gefördert werden. Gleiches gilt für eine mögliche Erhöhung der Kraftstoffpreise oder eine entsprechende Einführung einer Maut auf Bundes- und Staatsstraßen. Im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens können lediglich zumindest konkret geplante Maßnahmen (auch im Rahmen der Verkehrsprognose – vgl. hierzu C.2.4.2 –) Berücksichtigung finden, worauf der Vorhabensträger zu Recht auch im Erörterungstermin hingewiesen hat. Auch die vorgebrachte Behauptung, die Annahmen, etwa dass Kahl a.M. und Kleinostheim jeweils ein Durchfahrtsverbot für den Lkw- bzw. Transitverkehr erlassen und am Autobahnanschluss B 469/BAB A 45 ein leistungsfähiger Kreisverkehr gebaut wird, seien hinsichtlich der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt worden, ziehen die der Planung zugrunde gelegte Verkehrsentwicklung nicht in Zweifel. Dabei handelt es sich lediglich um Hypothesen, da der Erlass eines durchgängigen LKW-Fahrverbots, wofür die Verkehrsbehörde des Landkreises Aschaffenburg zuständig wäre, in den beiden genannten Gemeinden in näherer Zukunft nicht zu erwarten ist. Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin auch hier darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Verkehrsprognose nur tatsächlich geplante Maßnahmen berücksichtigt werden können. Unabhängig davon, ob eine derartige Entwicklung überhaupt zu einem Verkehrsrückgang im zu betrachtenden Straßenbereich führt, können und müssen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde fundierte Aussagen zu möglichen Verkehrsveränderungen außerhalb des Planungsraumes im Zuge des im Rahmen der Ortsumgehung zu erstellenden Verkehrsmodells nicht getroffen werden. Die räumlich begrenzten Auswirkungen sind im Rahmen der vorgelegten Verkehrsuntersuchung ausreichend dargestellt (vgl. Unterlage 15). Diesbezüglich wird auch auf C.2.4.2 sowie C.2.4.5 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Demgegenüber ist der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier Neubau der Ortsumgehung Karlstein) zu betonen. Innerhalb dieses Verfahrens ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die Gesetzesbindung der Verwaltung und das Prinzip der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 2 und 3 GG) zu

beachten. Diesbezüglich wird i.Ü. auf die Ausführungen unter C.2.4.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung sowie der Verkehrszunahme auf der St 2443 – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Dabei wurden auch mögliche Inversionswetterlagen bei den schallimmissionsschutztechnischen Berechnungen bereits berücksichtigt: Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Mitwind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, welche beide die Schallausbreitung fördern bzw. immissionsverstärkend wirken, vgl. Unterlage 11.1, Kapitel 2.3, RLS-90, Kap. 4.0 sowie C.2.6.4.2.2 dieses Beschlusses.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass damit für die Anwohner durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung keine Belastungen oberhalb der Immissionsgrenzwerte zu erwarten sind. Damit sind auch die Anforderungen an die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse gewahrt (vgl. C.2.7.1.1 dieses Beschlusses).

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2 sowie C.2.6.4.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der durch das plangegenständliche Vorhaben bedingten Bodenversiegelung sowie deren Ausgleichs wird auf die Ausführungen unter C.2.6.6 verwiesen, wonach die Planung auch dem generellen bodenschutzrechtlichen Minimierungsgebot Rechnung trägt, da bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen soweit wie möglich vermieden werden. Die geplante Ortsumgehung verläuft zu einem großen Teil auf der aufgelassenen

Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE sowie östlich der DB-Linie Frankfurt-Würzburg auf bereits bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ sowie „Östlich der Auwanne“. Dadurch wird die (Neu-)Versiegelung natürlicher Böden überwiegend vermieden bzw. deutlich reduziert und stattdessen werden verstärkt versiegelte, teilversiegelte sowie anthropogen stark veränderte Böden, v.a. im Bereich der Gleisanlagen der ehemaligen RWE-Trasse, in Anspruch genommen. Die Bodenversiegelung wird daher auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt; auch mögliche Entsiegelungen werden vorgenommen. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf den Naturhaushalt können durch die Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Auf die Ausführungen zum Naturschutz (vgl. C.2.6.5 dieses Beschlusses) wird insoweit Bezug genommen.

Für die Wahl des Straßenquerschnitts sind Verkehrssicherheit, Qualität des Verkehrsablaufs sowie Kosten für den Bau und Unterhalt maßgebend. Der Regelquerschnitt muss bei den gegebenen Verkehrs- und Streckenverhältnissen leistungsfähig sein. Er entspricht den Vorgaben der einschlägigen technischen Regelwerke unter Einbeziehung des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens: Der gewählte RQ 10,5 ist aufgrund der künftig zu erwartenden Verkehrsbelastung ebenso notwendig wie der entsprechend leistungsfähige Ausbau der Knotenpunkte zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs (vgl. zu den einzelnen Knotenpunktbemessungen anhand der jeweiligen Prognoseverkehrsmengen Unterlage 15.1), Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht daher einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 daneben in nachvollziehbarer Weise darauf hingewiesen, dass – basierend auf den Ergebnissen der Verkehrsprognose – im Rahmen einer Variantenuntersuchung die Leistungsfähigkeit und Gestaltung bzw. Dimensionierung der Knotenpunkte mittels Verkehrssimulation untersucht wurde. Im Kreuzungsbereich des Knotenpunktes Anschlussstelle BAB A 45/St 2443/Ortsumgehung/Anbindung Industriegebiet Alzenau-Süd wurden dabei unterschiedliche Kombinationen von Kreisverkehrsanlagen und Lichtsignalanlagen mittels Verkehrsuntersuchung geprüft, einschließlich des Prognosenullfalls ohne Umgehungsstraße. Dabei habe sich herausgestellt, dass zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit nur die Kombination des Knotenpunktes St 2443/Ortsumgehung/Industriegebiet Alzenau-Süd als einstrei-

fige Kreisverkehrsanlage mit zwei Bypässen und die Ausbildung der Anschlussstelle der BAB A 45 als konventionelle Einmündung mit einer Lichtsignalanlage eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweise. Dieses Abstellen auf die Leistungsfähigkeit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Insbesondere kann auch nicht dem vorgebrachten Einwand gefolgt werden, die großzügig ausgebaute Trasse lade Verkehrsteilnehmer gerade dazu ein, von der Umgehungsstraße zahlreich Gebrauch zu machen. Zum einen liegt darin ja gerade eines der rechtfertigenden Planungsziele (vgl. bereits oben C.2.4), zum anderen ist die plangegenständliche Ausbauweise aufgrund der technischen Vorgaben sowie einschlägigen Regelwerke geboten. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.6.3.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Aufgrund der Einhaltung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie des daraus resultierenden fehlenden Anspruchs auf Lärmschutzmaßnahmen ist auch die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Immissionsschutzes nicht erforderlich. Auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2.6 wird verwiesen. Die Berechnung der Schallemissionen erfolgte dabei mit der nach § 3 Abs. 3 Nr. 2c StVO zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften für Personenkraftwagen (Pkw) sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t von 100 km/h. Bei der geplanten Ortsumgehung handelt es sich um eine Straße der Kategorie III der RIN, für die sich eine derartige Entwurfsgeschwindigkeit anhand der einschlägigen Richtlinien ergibt.

Die Entlastung der Ortsdurchfahrt kann darüber hinaus nicht im Bestand durch die rein straßenverkehrsrechtliche Maßnahme einer Sperrung der Ortsdurchfahrt für den Schwerverkehr erreicht werden. Der Anteil des Schwerverkehrs beträgt bezogen auf das Gesamtverkehrsaufkommen lediglich 4,11 % (vgl. Unterlage 15.1, S. 6), ein Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr hätte daher nur minimale Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsaufkommen und wäre auf Dauer zudem nur in den engen Grenzen des § 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 9 StVO sowie Art. 14 f. BayStrWG möglich. Auch werden dadurch die Projektziele weder hinsichtlich des Schutzes der Anlieger an der Ortsdurchfahrt vor Lärmimmissionen und Schadstoffbelastungen noch der Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer in der Ortsdurchfahrt erreicht, was nur durch die Umsetzung der Ortsumgehung und damit der Verlagerung der Verkehrsströme aus der Ortsdurchfahrt heraus umgesetzt werden kann. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.4.5 Bezug genommen.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise zudem darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels Lichtsignalanlagen und durch Unterführungen – erreichbar. Hinsichtlich des Zugangs zu Naherholungsflächen wird i.Ü. auf C.2.7.1.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Das Trenngrün in der Freifläche zwischen Großwelzheim und Dettingen (Verordnung zur Änderung des Regionalplans vom 9. September 2008, Kapitel B I, Natur und Landschaft, Ziel 3.1.1.2: Regionale Grünzüge und Trenngrün; in Kraft seit September 2007) wird nicht zerstört. Dieses dient dem Offenhalten der genannten Freifläche, um ein Zusammenwachsen beider Ortsteile zu verhindern. Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zu Recht darauf hingewiesen, dass diese Funktion durch den Bau der Ortsumgehung nicht beeinträchtigt wird. Neue Baugebiete werden nicht ausgewiesen. Durch die Trassierung auf dem ehemaligen RWE-Gleis sowie dem bestehenden Wegenetz kommt es zudem zu keiner Zerschneidung. I.Ü. wird auf C.2.6.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 hinsichtlich einer möglichen Gefährdung des Feldhasen außerdem zurecht darauf verwiesen, dass durch die plangegenständliche Straße kein spezielles betriebsbedingtes Kollisionsrisiko entsteht und die Population im Untersuchungsgebiet zwar klein, der Feldhase insgesamt aber noch häufig ist. Daneben war der Feldhase auch nicht in die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) aufzunehmen, da er keinem besonderen oder strengen Artenschutz i.S.v. § 7 Abs. 1 Nr. 13 bzw. 14 BNatSchG unterliegt. Zwar ist er in der Roten Liste für die Bundesrepublik gelistet, in Bayern gilt er dagegen als nicht gefährdet. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.6.5.4.3 hingewiesen.

Auch bezüglich des Steinkauzes werden keine Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG tatbestandlich verwirklicht. Dessen Lebensraum liegt in einem Abstand von ca. 270 m zur geplanten Straße und wird sowohl baubedingt als auch anlagenbedingt nicht in Anspruch genommen. Ebenso ist ein spezielles betriebsbedingtes Kollisionsrisiko aufgrund dieser Entfernung zur Straße nicht gegeben. Detailliert sind Vorkommen des Steinkauzes und damit zusammenhängende landschaftspflegerische bzw. artenschutzfachliche Begleitmaßnahmen, die insoweit – wie Vermeidungsmaßnahme V 5 – den Lebensraum des Steinkauzes stabilisieren und sogar aufwerten, in Unterlage 12.4 beschrieben, worauf insoweit Bezug genommen wird. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.6.5.4.3 hingewiesen.

Nicht gefolgt werden konnte zudem der erhobenen Forderung nach einer Gradientenabsenkung bzw. Tieferlegung der Trasse. Zwar lassen sich schädliche Umwelteinwirkungen im Straßenbau unter Ausnutzung der räumlichen Gegebenheiten gleichermaßen dadurch vermindern oder ganz vermeiden, dass die Trasse in horizontaler oder vertikaler Richtung von der schützenswerten Bebauung abgerückt wird. Das Grundkonzept der Planung erhält nicht nur durch den Trassenverlauf im Oberflächenbereich, sondern auch durch Gradientenabsenkungen, Tief- oder Troglagen seine Prägung, da die Linienführung einer Straße durch die Höhenlage wesentlich mitbestimmt wird.

Dieser Variante stehen jedoch – wie der Vorhabensträger aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend einwendet – die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit sowie Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entgegen, zu deren Berücksichtigung die Straßenbaulastträger durch die Haushaltsgesetze des Bundes und der Länder bzw. die Haushaltsgrundsätze des Art. 61 der Bayerischen Gemeindeordnung auch im Rahmen der Straßenplanung bei vorzunehmenden Investitionen gezwungen sind. Grundsätzlich wird daher bei der Projektierung von Straßen versucht, die Trasse aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in etwa geländegleich zu führen. Gegenüber Einschnitts- und Dammlagen erweist sich diese Lage – wie im vorliegenden Fall – erfahrungsgemäß als kostengünstiger. Dass bei der Entscheidung für die eine oder andere Planungsvariante auch Kostengesichtspunkte den Ausschlag geben dürfen, ist nach der Rechtsprechung des BVerwG nicht zweifelhaft (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 CN 5/98 <juris> sowie BVerwG, Urteil vom 28.02.1996, Az. 4 A 27/95, NVwZ 1996, S. 1011).

Eine entsprechende Tieferlegung der Trasse hätte zudem negative Auswirkungen auf die Straßenentwässerung sowie den Geländeverbrauch durch entspre-

chende Böschungen, was wiederum zu erheblich höheren Bau- und Grunderwerbskosten führen und letztendlich den genannten Haushaltsgrundsätzen widersprechen würde. Ebenso ist aus Gründen des Grundwasserschutzes eine geländegleiche Trassenführung einer Einschnittslage vorzuziehen. In den einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew, Kapitel 1.2.2) heißt es hierzu: „Die Gradiente ist so zu wählen, dass das Grundwasser nach Möglichkeit nicht angeschnitten oder die Überdeckung nicht unnötig verringert wird. Das gilt auch außerhalb von Wasserschutzgebieten. Dieser Gesichtspunkt ist bei der Forderung nach einer Trassenabsenkung aus Gründen des Immissionsschutzes, der Landschaftsgestaltung und des Städtebaues in die Abwägung einzubeziehen."

Da bereits bei einer geländegleichen Trassenführung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (vgl. hierzu C.2.6.4.2), kann eine Tieferlegung der Trasse zulasten des Grundwasserschutzes nicht als Alternative in Betracht gezogen werden. Eine derartige Trassierung erweist sich i.E. aufgrund der dargestellten Nachteile v.a. in finanzieller sowie wasser- und bodenschutzrechtlicher Hinsicht nicht geeigneter als die vom Vorhabensträger gewählte. I.Ü. wird hierzu auf C.2.6.3.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Auch eine Umplanung mittels Trassenführung durch das Industriegebiet Alzenau-Süd erweist sich nicht als zielführend: Der Vorhabensträger hat zutreffend darauf verwiesen, dass die plangegenständliche Ortsumgehung gemäß des technischen Regelwerks RAS-N 1988 (Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes) der Straßenkategorie A III zugeordnet ist, was auch der Verkehrswegekategorie LS III nach RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) entspricht, welche die RAS-N ersetzt. Die Kategoriengruppe LS (Landstraßen) umfasst dabei anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete. Diese Straßen übernehmen nach Kapitel 3.4.1 der RIN im Wesentlichen Verbindungsfunktion und nur bei einzelnen, unmittelbar an die Straße angrenzenden Gebäuden in geringem Maße auch Erschließungsfunktion. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, für die Leichtigkeit des Verkehrs sowie zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der geplanten Straße sind daher direkte Erschließungen von Grundstücken außerhalb von Knotenpunkten zu vermeiden. Bei einer Führung der Trasse durch das Industriegebiet Alzenau-Süd würde jedoch eine Vielzahl von Anbindungen an die angesiedelten Gewerbebetriebe notwendig. Auf C.2.6.2.3 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

Unabhängig davon, dass die einschlägigen Grenzwerte sowohl bezüglich Lärmsanierung als auch bezüglich Lärmvorsorge vorliegend eingehalten wären, ist bereits der Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht eröffnet, welche diesbezüglich maßgeblich wäre. Tatbestandlich fehlt es an der Voraussetzung einer wesentlichen Änderung i.S.d. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, insbesondere an einem erheblichen baulichen Eingriff i.S.v. § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV. Die baulichen Änderungen der St 2443 beschränken sich auf den Umbau des Knotenpunktes St 2443/Industriegebiet Alzenau-Süd in Verbindung mit der Anschlussstelle der Bundesautobahn A 45. Die mittels Lichtsignalanlage geregelte Einmündung St 2443/Industriegebiet Alzenau-Süd wird dabei zum Kreisverkehr mit Anschluss der geplanten Ortsumgehung umgebaut. Die Straße wird damit weder um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr verbreitert, noch wird 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 bzw. wird nicht ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 zu Recht darauf hingewiesen, dass gemäß der Gesamtlärmbetrachtung nach dem Bau der Ortsumgehung in der Ortsdurchfahrt Pegelwerte von ca. 59 dB(A) tags und ca. 54 dB(A) nachts erreicht werden. Da die 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete Grenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts festlegt, werden die Lärmimmissionen in der Ortsdurchfahrt auf Pegelwerte gesenkt, die einem Lärmniveau entsprechen, welches unterhalb der einschlägigen Immissionsgrenzwerte liegt.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der

Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. I.Ü. wird diesbezüglich auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 sowie im Erörterungstermin außerdem in zutreffender Weise darauf hingewiesen, dass der Ausbau der „Auwanne“ eine direkte Verbindung des dort befindlichen Gewerbegebiets „Östliche Auwanne“ an die Ortsumgehung schafft, was wiederum eine starke Verkehrsentlastung für die Frankenstraße bewirkt. Zusätzlich wird der Bereich der Auwanne bis zum Gewerbegebiet im Bereich des Kindergartens „Regebogenland“ – unterstützt durch entsprechende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen – ebenfalls stark entlastet, was einen erheblichen Sicherheitsgewinn für diese innerörtlichen Gemeindestraßen bedeutet.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.34 Einwendung Nr. 34

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 4776 der Gemarkung Hörstein, welches er landwirtschaftlich nutzt und von dem während der Bauphase 1.387 m^2 vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen. Am 17.10.2014 wandte er sich telefonisch an die Stadt Alzenau, erkundigte sich nach dem Bauablaufplan und wollte wissen, ob er seine Ernte noch vorzeitig einfahren könne. Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 14.08.2015 daraufhin zu, ihn rechtzeitig vor Baubeginn darüber in Kenntnis zu setzen. Mit an die Planfeststellungsbehörde gerichteter Mail vom 08.05.2015 wandte er sich grundsätzlich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks, da er dieses durchgehend selbst als Eigentümer landwirtschaftlich nutzen möchte. Der Standort des Kreisverkehrs am Bauende solle daher verschoben werden.

Unabhängig von der Frage, ob die Einwendung den gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Form und Frist nach Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG entspricht und gegebenenfalls nach Art. 74 Abs. 4 S. 3 BayVwVfG präkludiert ist, ist sie auch der Sache nach zurückzuweisen.

Die Auswirkungen der Baumaßnahme lassen sich nicht weiter durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o.ä. verringern. Der Schutz des Eigentums ist durch die endgültige oder vorübergehende Inanspruchnahme unmit-

telbar bzw. mittelbar tangiert und deshalb zwar 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. Die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten für den Bau der Ortsumgehung Karlstein unerlässlich. Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwender somit hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten (vgl. bereits oben unter C.2.7.1.3.1).

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.35 Einwendung Nr. 35

Der Einwender ist Miteigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 4655 der Gemarkung Hörstein, von dem durch das Planvorhaben 110 m^2 dauerhaft in Anspruch genommen werden, und damit grundstücksbetroffen. Mit Schreiben vom 21.10.2014 forderte er statt der geplanten Verschiebung des Feld- und Waldwegs mit der Flur-Nummer 4623/30, Gemarkung Hörstein (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.20, Unterlage 7.2) von Bau-km 1+670 bis 1+929 den parallel dazu von Bau-km 1+646 bis 2+981 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.19, Unterlage 7.2) verlaufenden unselbständigen Geh- und Radweg zur Erschließung insbesondere der Grund-

stücke mit den Flur-Nummern 4650, 4654/1, aber auch 4655 bis 4661 durch Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr zu nutzen. Ein entsprechender Anschluss solle an die Ortsstraße Hörsteiner Weg an der Kreuzung „Am Kieswerk Herzberg“ bei Bau-km 1+646 stattfinden. Weitere Erschließungswege seien zudem in derart schlechtem Zustand, dass ein Befahren mittels Pkw bei Regen kaum möglich sei.

Hinsichtlich der vom Vorhabensträger im Erörterungstermin dargestellten Argumente – wie Trennung der Verkehrsarten durch Entflechtung, Verkehrssicherheitsaspekte und die dauerhafte Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Erschließung –, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in überzeugender Weise gegen eine derartige Lösung sprechen, wird auf C.2.7.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist für den Bau der Ortsumgehung Karlstein daher unerlässlich. Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwender somit hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten (vgl. bereits oben unter C.2.7.1.3.1). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung (einschließlich der Ersatzlandgestellung) für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Die übrigen vom Einwender angeführten Erschließungswege weisen keinen Bezug zum plangegenständlichen Vorhaben auf. Im Übrigen liegt, da es sich um Alzenauer Gemarkung handelt, die Unterhaltungslast bei der Stadt Alzenau.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.36 Einwendung Nr. 36

Der Einwender ist Miteigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 4655 der Gemarkung Hörstein, von dem durch das Planvorhaben 110 m^2 dauerhaft in Anspruch genommen werden, und damit grundstücksbetroffen. Mit Schreiben vom 12.11.2014 forderte er statt der geplanten Verschiebung des Feld- und Waldwegs mit der Flur-Nummer 4623/30, Gemarkung Hörstein (Bauwerksverzeichnis

Nr. 1.20, Unterlage 7.2) von Bau-km 1+670 bis 1+929 den parallel dazu von Bau-km 1+646 bis 2+981 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.19, Unterlage 7.2) verlaufenden unselbständigen Geh- und Radweg zur Erschließung insbesondere der Grundstücke mit den Flur-Nummern 4650, 4654/1, aber auch 4655 bis 4661 durch Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr zu nutzen. Ein entsprechender Anschluss solle an die Ortsstraße Hörsteiner Weg an der Kreuzung „Am Kieswerk Herzberg“ bei Bau-km 1+646 stattfinden. Weitere Erschließungswege seien zudem in derart schlechtem Zustand, dass ein Befahren mittels Pkw bei Regen kaum möglich sei.

Hinsichtlich der vom Vorhabensträger im Erörterungstermin dargestellten Argumente – wie Trennung der Verkehrsarten durch Entflechtung, Verkehrssicherheitsaspekte und die dauerhafte Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Erschließung –, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in überzeugender Weise gegen eine derartige Lösung sprechen, wird auf C.2.7.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die übrigen vom Einwender angeführten Erschließungswege weisen keinen Bezug zum plangegenständlichen Vorhaben auf. Im Übrigen liegt, da es sich um Alzenauer Gemarkung handelt, die Unterhaltungslast bei der Stadt Alzenau.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.37 Einwendung Nr. 37

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 431/1 der Gemarkung Dettingen und bewohnt das darauf befindliche Einfamilienhaus mit zugehörigem Garten. Mit Schreiben vom 22.10.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine Zunahme von Lärm befürchtet. Der Einwender fordert dabei die Berücksichtigung der für die Anwohner – auch durch die als Zubringer zur Ortsumgehung genutzte St 2443 – entstehenden Gesamtlärmbelastung im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung. Außerdem werde der Wert der Immobilie bzw. des Grundstücks durch den Bau der Ortsumgehung drastisch beeinträchtigt.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten

werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden. Diesbezüglich wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4 dieses Beschlusses verwiesen. Damit sind auch die Anforderungen an die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse gewahrt (vgl. C.2.7.1.1 dieses Beschlusses).

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Diesbezüglich wird i.Ü. auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.38 Einwendung Nr. 38

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 4656 der Gemarkung Hörstein. Mit Schreiben vom 31.10.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er hierdurch eine Lärmzunahme befürchtet. Daneben forderte er statt der geplanten Verschiebung des Feld- und Waldwegs mit der Flur-Nummer 4623/30, Gemarkung Hörstein (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.20, Unterlage 7.2) von Bau-km 1+670 bis 1+929 den parallel dazu von Bau-km 1+646 bis 2+981 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.19, Unterlage 7.2) verlaufenden unselbständigen Geh- und Radweg zur Erschließung insbesondere der Grundstücke mit den Flur-Nummern 4650, 4654/1, aber auch 4655 bis 4661 durch Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr zu nutzen. Im Falle einer Grundstücksbetroffenheit benötige er von der zuständigen Baubehörde die Erlaubnis, die vorhandenen Gartenhütten an einem anderen Standort auf dem gleichen

Grundstück wieder aufzubauen. Statt der Anbindung des Ortsteils Großwelzheim mittels Ampelanalage solle aus Gründen des Verkehrsflusses sowie wegen der laufenden Folge- und Wartungskosten ein Verkehrskreisel gebaut werden. Die Anbindung des Kieswerks Volz sei aus dem Plan nicht ersichtlich; sie solle so nah wie möglich an der Autobahnauffahrt Alzenau-Süd geplant werden. Außerdem forderte der Einwender, die Geh- und Radwegunterführung bei Bahn-km 30,657 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.11) für den Pkw-Verkehr freizugeben.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden. Diesbezüglich wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4 dieses Beschlusses verwiesen. Damit sind auch die Anforderungen an die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse gewahrt (vgl. C.2.7.1.1 dieses Beschlusses).

Hinsichtlich der vom Vorhabensträger im Erörterungstermin dargestellten Argumente – wie Trennung der Verkehrsarten durch Entflechtung, Verkehrssicherheitsaspekte und die dauerhafte Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Erschließung –, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in überzeugender Weise gegen eine derartige Lösung sprechen, wird auf C.2.7.1.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist für den Bau der Ortsumgehung Karlstein daher unerlässlich. Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwender somit hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten (vgl. bereits oben unter C.2.7.1.3.1). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung (einschließlich der Ersatzlandgestellung) für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Zwar werden vom 1.340 m^2 großen Grundstück des Einwenders 25 m^2 randliche Fläche in Anspruch genommen, die ggf. notwendige Erteilung einer Genehmi-

gung für den Bau von Gartenhütten ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens, sondern eines ggf. durchzuführenden eigenen baurechtlichen Genehmigungsverfahrens.

Im seinem Schreiben vom 14.08.2016 hat der Vorhabensträger zudem darauf hingewiesen, dass eine Kreisverkehrsanlage zur Anbindung der Hanauer Landstraße als bestehender Ortsdurchfahrt sowie des Kieswerks Weiß in der Voruntersuchung geplant und einer lichtsignalgesteuerten Kreuzung gegenübergestellt wurde. In von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstandender Weise wurde dabei einer Lösung mittels Lichtsignalanlage der Vorzug gegeben, da durch den freien Zufluss innerhalb des Kreisverkehrs keine Steuerung der Verkehrsströme möglich ist. Eine gleichrangige Behandlung der Anbindungen steht dagegen der Betonung der Ortsumgehung entgegen und senkt deren Akzeptanz, während mit einer lichtsignalgeregelten Kreuzung die Steuerung an die veränderten Verkehrsströme angepasst werden kann. Da auch die folgende Kreuzung „Am Kieswerk Herzberg“ aus Verkehrssicherheitsgründen mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden muss, ist eine Koordinierung der beiden Knotenpunkte möglich und ein zügiger Verkehrsfluss gewährleistet, um die Attraktivität der Ortsumgehung zu steigern.

Die Anbindung des Kieswerks Volz erfolgt über die Ortsumgehung bis zur Kreuzung „Am Kieswerk Herzberg“ und von dort über die geplante Verbindung der Ortsstraße (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.13) entlang der Bahn.

Ebenfalls nicht angezeigt ist es, die Geh- und Radwegunterführung bei Bahn-km 30,657 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.11) für den Pkw-Verkehr freizugeben. Der bisher über den Bahnübergang am Hörsteiner Weg geführte Individualverkehr wird plangemäß über die neue Ortsumgehung oder über die auszubauende Straßenbeziehung zwischen dem Autohaus Noe-Stang und der Bahnlinie sowie im weiteren Verlauf über die „Auwanne“ abgewickelt. Dabei ist zu bedenken, dass sich die Wege zwischen dem Gebiet „An der Auwanne“ und dem Innerortsbereich von Karlstein zielbezogen erhöhen oder auch verkürzen können. Aktuell besteht durch die hohe Anzahl von Schrankenschließungen sowie durch den starken Bahnverkehr wohl eher ein zeitlicher Nachteil gegenüber der neuen Verkehrsführung. Eine Pkw-Unterführung bräuchte nach den aktuellen technischen Richtlinien zudem eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m, was gegenüber der geplanten Geh- und Radwegunterführung mit 2,50 m lichter Höhe deutliche Mehrkosten hervorrufen würde (vgl. auch C.2.7.1.4.1).

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.39 Einwendung Nr. 39

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 442/3 der Gemarkung Dettingen und bewohnt das darauf befindliche Reihenendhaus. Mit Schreiben vom 09.11.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine Zunahme von Lärm, Erschütterungen sowie Luftschadstoffen befürchtet. Außerdem werde dadurch der Wert der Immobilie entscheidend beeinträchtigt, weshalb er eine Entschädigung fordere. Daneben werde der Zugang zur Natur eingeschränkt und der Feldhase beeinträchtigt.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung zur geplanten Trasse für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind. Damit sind auch die Anforderungen an die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse gewahrt (vgl. C.2.7.1.1 dieses Beschlusses).

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise zudem darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirt-

schaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels Lichtsignalanlagen und durch Unterführungen – erreichbar.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich des Zugangs zu Naherholungsflächen wird auf C.2.7.1.2, bezüglich der monierten Wertminderung der Immobilie auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Vorhabensträger hat hinsichtlich einer möglichen Gefährdung des Feldhasen zu Recht darauf hingewiesen, dass durch die plangegenständliche Straße kein spezielles betriebsbedingtes Kollisionsrisiko entsteht und die Population im Untersuchungsgebiet zwar klein, der Feldhase insgesamt aber noch häufig ist. Daneben war der Feldhase auch nicht in die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) aufzunehmen, da er keinem besonderen oder strengen Artenschutz i.S.v. § 7 Abs. 1 Nr. 13 bzw. 14 BNatSchG unterliegt. Zwar ist er in der Roten Liste für die Bundesrepublik gelistet, in Bayern gilt er dagegen als nicht gefährdet. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.6.5.4.3 hingewiesen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.40 Einwendung Nr. 40

Der Einwender hat als Anwohner im Bereich der Hörsteiner Straße der Gemarkung Dettingen mit Schreiben vom 09.11.2014 Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung erhoben. Dabei handelte es sich um ein gleichförmiges Schreiben zum Schreiben der Interessengemeinschaft Lärmschutz. Daher wird hinsichtlich der Berücksichtigung der erhobenen Einwendungen auf die Ausführungen unter C.2.7.2.33 verwiesen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.41 Einwendung Nr. 41

Beim Einwender handelt es sich um den Umweltbeirat der Gemeinde Karlstein am Main. Im Anhörungsverfahren hat er mit Schreiben vom 10.11.2014 zum Vorhaben Stellung genommen, ohne grundsätzliche Einwände vorzubringen. Vielmehr werden Hinweise zur Auffüllung des Ökokontos der Gemeinde Karlstein am Main gegeben, von dem durch das planfestgestellte Vorhaben entsprechende Ausgleichsflächen abgezogen wurden (siehe unter Punkt C.2.6.5.5). Der Gemeinde Karlstein am Main als Vorhabensträger obliegt die Berücksichtigung der Anregungen dieses von ihr selbst eingesetzten beratenden Gremiums außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens nach eigenem Ermessen.

2.7.2.42 Einwendung Nr. 42

Einwender Nr. 42 ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nr. 2444/2 der Gemarkung Großwelzheim, von dem für den Bau der Ortsumgehung insgesamt 357 m^2 dauerhaft in Anspruch genommen werden. Mit Schreiben vom 30.10.2014 wandte er sich gegen die Grundinanspruchnahme und forderte die Verschiebung der Anbindung der bestehenden Ortsdurchfahrt (Flur-Nr. 2445) an die geplante Trasse der St 3308 in Richtung des Bauanfangs zu Bau-km 0+090, wodurch sowohl die Betroffenheit des Grundstücks des Einwenders als auch die Zerschneidung weiterer Grundstücke – wie der Flur-Nrn. 2239, 2240, 2241, 2242, 2443 – vermieden werden könne.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2016 jedoch in überzeugender Weise darauf verwiesen, dass der Anschluss der Hanauer Landstraße – also der bestehenden Ortsdurchfahrt – als anbaufreie Hauptverkehrs-

straße im Vorfeld bebauter Gebiete gemäß RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) der Kategorie VS III zugeordnet ist, womit die Grenzwerte der RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) Anwendung finden. Die Linienführung der Hanauer Landstraße wurde für die Planungen dabei anhand der Grenzwerte der Entwurfselemente für Fahrbahnen von anbaufreien Hauptverkehrsstraßen bei einer zulässigen Geschwindigkeit v_{zul} = 50 km/h gemäß RASt gewählt. Zudem stellen die im Kreuzungsbereich vorhandenen Freileitungsmasten entsprechende Zwangspunkte dar. Der Anschluss der Hanauer Landstraße an die geplante Ortsumgehung wurde bereits mit einem Kurvenmindestradius von R = 80 m trassiert. Eine Verschiebung nach Westen in Richtung des Bauanfangs ist aufgrund der genannten Zwangspunkte und der einzuhaltenden Kurvenmindestradien daher nicht möglich.

Die Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist für den Bau der Ortsumgehung Karlstein daher unerlässlich. Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwender somit hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten (vgl. bereits oben unter C.2.7.1.3.1). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung (einschließlich der Ersatzlandgestellung) für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Trassierung auf die Ausführungen unter C.2.6.3.1 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.43 Einwendung Nr. 43

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Grundstücke mit den Flur-Nummern 4680 und 4681 der Gemarkung Hörstein und betreibt dort ein Sand- und Kieswerk. Mit Schreiben vom 18.11.2014 sowie im Erörterungstermin wies er darauf hin, dass die geplante Trassenführung der neuen Ortsumgehung zu einem beträchtlichen Teil auf der bestehenden Zufahrt zum Kieswerk des Einwendungsführers verlaufe und mit Beginn der Bauarbeiten diese Anbindung auf unabsehbare Zeit kappe.

Der Einwendungsführer forderte daher die Sicherstellung einer entsprechenden Zufahrtsmöglichkeit zu seinem Grundstück vom öffentlichen Straßennetz aus sowohl während der Bauphase als auch nach Fertigstellung der neuen Ortsumgehung.

Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 14.08.2015 sowie im Erörterungstermin die Sicherstellung der Zufahrt zum Kieswerk während der Bauphasen verbindlich zu (vgl. A.3.1). Die zukünftige Anbindung erfolgt über die neue Ortsumgehung sowie den Knotenpunkt „Am Kieswerk Herzberg“ (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.16). Die parallel zur Bahnlinie verlaufende Ortsstraße (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.13) wird vom Hörsteiner Weg bis zum Kieswerk für den Schwerlastverkehr freigegeben. Damit wird auch der Stellungnahme des Bayerischen Industrieverbands Steine und Erden e.V. Rechnung getragen, der insofern die gleichlautenden Einwände wie sein Mitgliedsbetrieb vorgebracht hat.

Im Erörterungstermin trug der Einwender aufgrund entsprechender Einzeichnung in den Planunterlagen die Befürchtung vor, dass die neue Ortsumgehung auf Höhe Bau-km 2+000 in einen auf seinem Grundstück befindlichen Baggersee entwässere. Der Vorhabensträger hat jedoch in zutreffender Weise darauf hingewiesen, dass in den Unterlagen an dieser Stelle Böschungskanten planerisch dargestellt werden und keine Entwässerung.

Weiter forderte der Einwender den Ausbau des parallel zur Ortsumgehung verlaufenden Geh- und Radwegs (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.19) für landwirtschaftliches Gerät zur Pflege eines von ihm eventuell auf seinem eigenen Grundstück zu errichtenden Erdwalles sowie die Übernahme zweier von ihm zur Überprüfung des Grundwassers auf seinem Betriebsgelände auf Forderung des Wasserwirtschaftsamtes zu unterhaltender Grundwassermessstellen. Der Vorhabensträger wies jedoch zu Recht darauf hin, dass dies nicht Aufgabe des Straßenbaulastträgers sei, sondern die genannten Pflichten dem Grundstückseigentümer bzw. dem Betriebsinhaber obliegen und dieser ggf. eine entsprechende Verlegung der Grundwassermessstellen mit dem Wasserwirtschaftsamt koordinieren müsse. Eine Übernahme durch den Vorhabensträger kommt nur in Betracht, wenn die Messstellen tatsächlich durch das plangegenständliche Vorhaben betroffen werden.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.44 Einwendung Nr. 44

Der Einwender erhob als Anwohner im Bereich der Hörsteiner Straße mit Schreiben vom 09.11.2014 Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine Zunahme der Lärm- und Luftschadstoffbelastung – auch auf der St 2443 – befürchtet. Bei den der Planung zugrunde gelegten Verkehrszahlen seien weder ein Ausbau des Gewerbegebiets Frankenstraße noch die geplante zusätzliche Auskiesung in Kleinostheim berücksichtigt. Durch den Bau der Ortsumgehung komme es auch hinsichtlich der St 2443 als Zubringer zur neuen Ortsumgehung zu einer Funktionsänderung, weshalb es sich auch hier hinsichtlich der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte um ein Lärmvorsorgegebiet und nicht lediglich ein Lärmsanierungsgebiet handele. Zudem stehe der Bau der Ortsumgehung im Widerspruch zum Regionalplan, nach dem Flächenversiegelungen zu vermeiden seien und der ausdrücklich die Erhaltung des vorhandenen Trenngrüns festschreibe. Daneben werde der Zugang zur Natur eingeschränkt und der Steinkauz sowie der Feldhase beeinträchtigt. Darüber hinaus verlangt der Einwender die Prüfung einer alternativen Trassenführung durch entsprechende Tieferlegung sowie durch das Industriegebiet Alzenau-Süd und die Berücksichtigung der für die Anwohner entstehenden Gesamtlärmbelastung. Letztendlich werde durch den Bau der Ortsumgehung der Wert der Immobilie bzw. Grundstücke entscheidend beeinträchtigt, weshalb er eine entsprechende Entschädigung fordere.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts an allen Fassadenseiten des Anwesens des Einwenders eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung sowie der Verkehrszunahme auf der St 2443 – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden. Auf die vom Einwender angeführten DIN 18005 kommt es – wie bereits unter C.2.6.4.2.3 dieses Beschlusses ausgeführt – nicht an.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe

die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind. Damit sind auch die Anforderungen an die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse gewahrt (vgl. C.2.7.1.1 dieses Beschlusses).

Berücksichtigung fand bei den Lärmimmissionsberechnungen auch die mögliche Zunahme des Schwerverkehrs durch die geplante Kiesausbeutung in Kleinostheim. Zutreffend hat der Vorhabensträger darauf hingewiesen, dass die Steigerung des Schwerverkehrs durch die Ausbeutung im Vergleich zum Gesamtschwerlastverkehr sehr gering ausfällt. Ein Vergleich zwischen den in der Planfeststellung errechneten Immissionswerten und den Werten mit dem Zuwachs durch die Ausbeutung ergab eine Steigerung der Immissionswerte von weniger als 0,1 dB(A). Neben dem eindeutigen Ursachenzusammenhang – die mögliche Lärmzunahme liegt nicht in dem Bau der Ortsumgehung, sondern der zusätzlichen Auskiesung begründet – fehlt es damit auch an der von der Rechtsprechung geforderten Erheblichkeit. Eine immissionsschutzrechtlich relevante und letztlich für den Menschen überhaupt hör- bzw. wahrnehmbare vorhabensevozierte Mehrbelastung durch den zusätzlichen Schwerverkehr kann daher ausgeschlossen werden. Zu einer entsprechenden Berücksichtigung im Rahmen der Verkehrsprognose siehe bereits C.2.4.2 sowie i.Ü. C.2.6.4.2.5.2.

Auch hinsichtlich der Berücksichtigung weiterer Einzelvorhaben im Zuge der Verkehrsprognose wie dem Gewerbegebiet Frankenstraße oder dem weiteren Ausbau des Industriegebiets Alzenau-Süd wird auf die Ausführungen unter C.2.4.2 Bezug genommen. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass eine um Zu- und Abgänge an Produktionsstätten und sonstigen gewerblichen Standorten saldierende allgemeine Prognose zulässig ist, welche aufgrund der vorhandenen Daten die Wirtschaftsentwicklung für eine bestimmte Region prognostiziert und daraus das künftige Verkehrsaufkommen für die verschiedenen Verkehrsarten ableitet sowie dieses auf das vorhandene und geplante Verkehrsnetz umlegt. Bei einem derartigen, nicht auf einzelne Unternehmen bzw. Vorhaben, sondern die aus den genannten Strukturdaten ableitbare Gesamtentwicklung eines bestimmten Raums abstellenden Vorgehen stellt die Eröffnung oder Schließung einer Produktionsstätte an anderer Stelle ein bereits in die Strukturdaten eingerechnetes Ereignis dar, welches hinsichtlich des zu erwartenden Gesamtverkehrsaufkom-

mens keine Neubetrachtung bezüglich einzelner Vorhaben erfordert. Diese ist erst bei ganz außergewöhnlichen, im Zeitpunkt der Strukturdatenerhebung nicht absehbaren neuen Entwicklungen erforderlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.2012, Az. 9 A 35.10, Rn. 26 <juris>).

Unabhängig davon, dass die maßgeblichen Grenzwerte sowohl bezüglich Lärmsanierung als auch bezüglich Lärmvorsorge vorliegend eingehalten wären, ist bereits der Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht eröffnet, welche diesbezüglich maßgeblich wäre. Tatbestandlich fehlt es an der Voraussetzung einer wesentlichen Änderung i.S.d. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, insbesondere an einem erheblichen baulichen Eingriff i.S.v. § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV. Die baulichen Änderungen der St 2443 beschränken sich auf den Umbau des Knotenpunktes St 2443/Industriegebiet Alzenau-Süd in Verbindung mit der Anschlussstelle der Bundesautobahn A 45. Die mittels Lichtsignalanlage geregelte Einmündung St 2443/Industriegebiet Alzenau-Süd wird dabei zum Kreisverkehr mit Anschluss der geplanten Ortsumgehung umgebaut. Die Straße wird damit weder um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr verbreitert, noch wird 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 bzw. wird nicht ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der durch das plangegenständliche Vorhaben bedingten Bodenversiegelung sowie deren Ausgleichs wird auf die Ausführungen unter C.2.6.6 verwiesen, wonach die Planung auch dem generellen bodenschutzrechtlichen Minimierungsgebot Rechnung trägt, da bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen soweit wie möglich vermieden werden. Die geplante Ortsumgehung verläuft zu einem großen Teil auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE sowie östlich der DB-Linie Frankfurt-Aschaffenburg auf bereits bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ sowie „Östlich der Auwanne“. Dadurch wird die (Neu-)Versiegelung natürlicher Böden überwiegend vermieden bzw. deutlich reduziert und stattdessen werden verstärkt versiegelte, teilversiegelte sowie anthropogen stark veränderte Böden, v.a. im Bereich der Gleisanlagen der ehemaligen RWE-Trasse, in Anspruch genommen. Die Bodenversiegelung wird da-

her auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt; auch mögliche Entsiegelungen werden vorgenommen. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf den Naturhaushalt können durch die Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Auf die Ausführungen zum Naturschutz (vgl. C.2.6.5.5 dieses Beschlusses) wird insoweit Bezug genommen.

Das Trenngrün in der Freifläche zwischen Großwelzheim und Dettingen (Verordnung zur Änderung des Regionalplans vom 9. September 2008, Kapitel B I, Natur und Landschaft, Ziel 3.1.1.2: Regionale Grünzüge und Trenngrün; in Kraft seit September 2007) wird nicht zerstört. Dieses dient dem Offenhalten der genannten Freifläche, um ein Zusammenwachsen beider Ortsteile zu verhindern. Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zu Recht darauf hingewiesen, dass diese Funktion durch den Bau der Ortsumgehung nicht beeinträchtigt wird. Neue Baugebiete werden nicht ausgewiesen. Durch die Trassierung auf dem ehemaligen RWE-Gleis sowie dem bestehenden Wegenetz kommt es zudem zu keiner Zerschneidung. I.Ü. wird auf C.2.6.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise zudem darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels Lichtsignalanlagen und durch Unterführungen – erreichbar.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 hinsichtlich einer möglichen Gefährdung des Feldhasen außerdem zu Recht darauf hingewiesen, dass durch die plangegenständliche Straße kein spezielles betriebsbedingtes Kollisionsrisiko entsteht und die Population im Untersuchungsgebiet zwar klein, der Feldhase insgesamt aber noch häufig ist. Daneben war der Feldhase auch nicht in die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) aufzunehmen, da er keinem besonderen oder strengen Artenschutz i.S.v. § 7 Abs. 1 Nr. 13 bzw. 14

BNatSchG unterliegt. Zwar ist er in der Roten Liste für die Bundesrepublik gelistet, in Bayern gilt er dagegen als nicht gefährdet. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.6.5.4.3 hingewiesen.

Auch bezüglich des Steinkauzes werden keine Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG tatbestandlich verwirklicht. Dessen Lebensraum liegt in einem Abstand von ca. 270 m zur geplanten Straße und wird sowohl baubedingt als auch anlagenbedingt nicht in Anspruch genommen. Ebenso ist ein spezielles betriebsbedingtes Kollisionsrisiko aufgrund dieser Entfernung zur Straße nicht gegeben. Detailliert sind Vorkommen des Steinkauzes und damit zusammenhängende landschaftspflegerische bzw. artenschutzfachliche Begleitmaßnahmen, die insoweit – wie Vermeidungsmaßnahme V 5 – den Lebensraum des Steinkauzes stabilisieren und sogar aufwerten, in Unterlage 12.4 beschrieben, worauf insoweit Bezug genommen wird. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.6.5.4.3 hingewiesen.

Nicht gefolgt werden konnte zudem der erhobenen Forderung nach einer Gradientenabsenkung bzw. Tieferlegung der Trasse. Zwar lassen sich schädliche Umwelteinwirkungen im Straßenbau unter Ausnutzung der räumlichen Gegebenheiten gleichermaßen dadurch vermindern oder ganz vermeiden, dass die Trasse in horizontaler oder vertikaler Richtung von der schützenswerten Bebauung abgerückt wird. Das Grundkonzept der Planung erhält nicht nur durch den Trassenverlauf im Oberflächenbereich, sondern auch durch Gradientenabsenkungen, Tief- oder Troglagen seine Prägung, da die Linienführung einer Straße durch die Höhenlage wesentlich mitbestimmt wird.

Dieser Variante stehen jedoch – wie der Vorhabensträger aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend einwendet – die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit sowie Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entgegen, zu deren Berücksichtigung die Straßenbaulastträger durch die Haushaltsgesetze des Bundes und der Länder bzw. die Haushaltsgrundsätze des Art. 61 der Bayerischen Gemeindeordnung auch im Rahmen der Straßenplanung bei vorzunehmenden Investitionen gezwungen sind. Grundsätzlich wird daher bei der Projektierung von Straßen versucht, die Trasse aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in etwa geländegleich zu führen. Gegenüber Einschnitts- und Dammlagen erweist sich diese Lage – wie im vorliegenden Fall – erfahrungsgemäß als kostengünstiger. Dass bei der Entscheidung für die eine oder andere Planungsvariante auch Kostengesichtspunkte den Ausschlag geben dürfen, ist nach der Rechtsprechung des BVerwG nicht

zweifelhaft (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 CN 5/98 <juris> sowie BVerwG, Urteil vom 28.02.1996, Az. 4 A 27/95, NVwZ 1996, S. 1011).

Eine entsprechende Tieferlegung der Trasse hätte zudem negative Auswirkungen auf die Straßenentwässerung sowie den Geländeverbrauch durch entsprechende Böschungen, was wiederum zu erheblich höheren Bau- und Grunderwerbskosten führen und letztendlich den genannten Haushaltsgrundsätzen widersprechen würde. Ebenso ist aus Gründen des Grundwasserschutzes eine geländegleiche Trassenführung einer Einschnittslage vorzuziehen. In den einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew, Kapitel 1.2.2) heißt es hierzu: „Die Gradiente ist so zu wählen, dass das Grundwasser nach Möglichkeit nicht angeschnitten oder die Überdeckung nicht unnötig verringert wird. Das gilt auch außerhalb von Wasserschutzgebieten. Dieser Gesichtspunkt ist bei der Forderung nach einer Trassenabsenkung aus Gründen des Immissionsschutzes, der Landschaftsgestaltung und des Städtebaues in die Abwägung einzubeziehen."

Da bereits bei einer geländegleichen Trassenführung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (vgl. hierzu C.2.6.4.2), kann eine Tieferlegung der Trasse zulasten des Grundwasserschutzes nicht als Alternative in Betracht gezogen werden. Eine derartige Trassierung erweist sich i.E. aufgrund der dargestellten Nachteile v.a. in finanzieller sowie wasser- und bodenschutzrechtlicher Hinsicht nicht geeigneter als die vom Vorhabensträger gewählte. I.Ü. wird hierzu auf C.2.6.3.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Auch eine Umplanung mittels Trassenführung durch das Industriegebiet Alzenau-Süd erweist sich nicht als zielführend: Der Vorhabensträger hat zutreffend darauf verwiesen, dass die plangegenständliche Ortsumgehung gemäß des technischen Regelwerks RAS-N 1988 (Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes) der Straßenkategorie A III zugeordnet ist, was auch der Verkehrswegekategorie LS III nach RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) entspricht, welche die RAS-N ersetzt. Die Kategoriengruppe LS (Landstraßen) umfasst dabei anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete. Diese Straßen übernehmen nach Kapitel 3.4.1 der RIN im Wesentlichen Verbindungsfunktion und nur bei einzelnen, unmittelbar an die Straße angrenzenden Gebäuden in geringem Maße auch Erschließungsfunktion. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, für die Leichtigkeit des Verkehrs sowie zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der geplanten Straße sind daher direkte Erschließungen von Grundstücken außerhalb von Knotenpunkten zu vermeiden. Bei einer Führung der Trasse durch

das Industriegebiet Alzenau-Süd würde jedoch eine Vielzahl von Anbindungen an die angesiedelten Gewerbebetriebe notwendig. Auf C.2.6.2.3 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich des Zugangs zu Naherholungsflächen wird auf C.2.7.1.2, bezüglich der monierten Wertminderung der Immobilie auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.45 Einwendung Nr. 45

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flur-Nummer 456/3 der Gemarkung Dettingen und bewohnt das darauf befindliche Wohnhaus, das in einer Entfernung von ca. 330 m zur geplanten Trasse liegt. Mit Schreiben vom 08.11.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine Zunahme der Lärm- und Luftschadstoffbelastung – auch auf der St 2443 und insbesondere durch die Trassenführung über Brücken – befürchtet. Einerseits seien bei den der Planung zugrunde gelegten Verkehrszahlen weder ein Ausbau des Gewerbegebiets Frankenstraße, ein weiterer Zuwachs des Industriegebiets Alzenau-Süd – v.a. hinsichtlich des Schwerverkehrsaufkommens – noch die geplante zusätzliche Auskiesung in Kleinostheim ausreichend berücksichtigt. Die Beschränkung der gewählten Zeiträume der Knotenstromzählungen für das Industriegebiet auf den Feierabendverkehr sei zudem nicht repräsentativ. Der im

Rahmen der Verkehrsprognose berücksichtigte Autobahnanschluss „Alzenau Süd“ sei auch nicht – wie behauptet – neu, sondern so alt wie die Autobahn selbst. Andererseits gebe es bereits heute ein abnehmendes Verkehrsaufkommen in der bestehenden Ortsdurchfahrt. Durch den Bau der Ortsumgehung komme es auch hinsichtlich der St 2443 als Zubringer zur neuen Ortsumgehung zu einer Funktionsänderung, weshalb es sich auch hier hinsichtlich der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte um ein Lärmvorsorgegebiet und nicht lediglich Lärmsanierungsgebiet handele. Durch Reduzierung des Regelquerschnitts bzw. Ausbaustandards sowie Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung solle zudem die Attraktivität der Ortsumgehung gemindert werden. Der Bau der Ortsumgehung ohne eigene Anbindung der südlich davon gelegenen Felder führe daneben zu einer weiteren Belastung im Bereich der Hörsteiner Straße durch landwirtschaftlichen Verkehr. Der Einwender forderte neue Messungen zur konkreten Belastung der Luft im Umfeld seines Wohnhauses sowie im gesamten Gebiet Karlstein, da die zur Beschreibung der lufthygienischen Situation in den Planunterlagen verwendeten Messungen der Station Kleinwallstadt mit gerade mal 18 µg/m^3 ungeeignet seien. An der genannten Messstation führe weder eine stark befahrene Bundesautobahn noch eine ebenso belastete Zubringerstraße vorbei, noch seien dort vergleichbare Gewerbegebiete mit ähnlichen Belastungen wie das Industriegebiet Alzenau-Süd vorhanden. Daneben werde der Zugang zur Natur bzw. Naherholungsgebieten und zu den Einkaufsmöglichkeiten im Industriegebiet Alzenau-Süd eingeschränkt sowie die Erreichbarkeit des Waldgebiets am Herzberg beeinträchtigt. Letztendlich werde durch den Bau der Ortsumgehung der Wert der Immobilie bzw. Grundstücke entscheidend beeinträchtigt, weshalb er eine entsprechende Entschädigung fordere. Mit allgemeinen verkehrspolitischen Erwägungen wie Mauteinführung und Erhöhung der Benzinpreise zweifelt der Einwender darüber hinaus die grundsätzliche Notwendigkeit der Ortsumgehung an. Ebenso könne bereits ein entsprechendes Durchfahrtsverbot die bestehende Ortsdurchfahrt vom Schwerverkehr entlasten.

Im Erörterungstermin sowie mit Mail vom 10.05.2016 monierte er den Verlauf der Isophonenlinie um den Aussiedlerhof Deller, der diesen quasi ausspare. Wie im Erörterungstermin sowie mit Mail vom 16.05.2016 vorgebracht, führe auch Neueröffnung einer Produktionsstätte der BMZ GmbH im Industriegebiet Zeche Gustav zu einer weiteren Verkehrszunahme, die im Rahmen der Prognose zu berücksichtigen sei.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts an allen Fassadenseiten des Anwesens des Einwenders eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden. Auf die vom Einwender angeführte DIN 18005 kommt es – wie bereits unter C.2.6.4.2.3 dieses Beschlusses ausgeführt – nicht an.

Berücksichtigung fand bei den Lärmimmissionsberechnungen auch die mögliche Zunahme des Schwerverkehrs durch die geplante Kiesausbeutung in Kleinostheim. Zutreffend hat der Vorhabensträger darauf hingewiesen, dass die Steigerung des Schwerverkehrs durch die Ausbeutung im Vergleich zum Gesamtschwerlastverkehr sehr gering ausfällt. Ein Vergleich zwischen den in der Planfeststellung errechneten Immissionswerten und den Werten mit dem Zuwachs durch die Ausbeutung ergab eine Steigerung der Immissionswerte von weniger als 0,1 dB(A). Neben dem eindeutigen Ursachenzusammenhang – die mögliche Lärmzunahme liegt nicht in dem Bau der Ortsumgehung, sondern der zusätzlichen Auskiesung begründet – fehlt es damit auch an der von der Rechtsprechung geforderten Erheblichkeit. Eine immissionsschutzrechtlich relevante und letztlich für den Menschen überhaupt hör- bzw. wahrnehmbare vorhabensevozierte Mehrbelastung durch den zusätzlichen Schwerverkehr kann daher ausgeschlossen werden. Zu einer entsprechenden Berücksichtigung im Rahmen der Verkehrsprognose siehe bereits C.2.4.2 sowie i.Ü. C.2.6.4.2.5.2.

Auch hinsichtlich der Berücksichtigung weiterer Einzelvorhaben wie dem Gewerbegebiet Frankenstraße sowie dem weiteren Ausbau des Industriegebiets Alzenau-Süd im Zuge der Verkehrsprognose wird auf die Ausführungen unter C.2.4.2 Bezug genommen. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass eine um Zu- und Abgänge an Produktionsstätten und sonstigen gewerblichen Standorten saldierende allgemeine Prognose zulässig ist, welche aufgrund der vorhandenen Daten die Wirtschaftsentwicklung für eine bestimmte Region prognostiziert und daraus das künftige Verkehrsaufkommen für die verschiedenen Verkehrsarten ableitet sowie dieses auf das vorhandene und geplante Verkehrsnetz umlegt. Bei einem derartigen, nicht auf einzelne Unternehmen bzw. Vorhaben, sondern die

aus den genannten Strukturdaten ableitbare Gesamtentwicklung eines bestimmten Raums abstellenden Vorgehen stellt die Eröffnung oder Schließung einer Produktionsstätte an anderer Stelle ein bereits in die Strukturdaten eingerechnetes Ereignis dar, welches hinsichtlich des zu erwartenden Gesamtverkehrsaufkommens keine Neubetrachtung bezüglich einzelner Vorhaben erfordert. Diese ist erst bei ganz außergewöhnlichen, im Zeitpunkt der Strukturdatenerhebung nicht absehbaren neuen Entwicklungen erforderlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.2012, Az. 9 A 35.10, Rn. 26 <juris>).

Auch die vom Einwender vorgebrachte Neueröffnung einer Produktionsstätte der BMZ GmbH im Industriegebiet Zeche Gustav – so sie denn überhaupt zur Nutzung der Ortsumgehung oder deren direkten Umfelds als Transport- bzw. Erschließungsweg weg führt – stellt kein Einzelvorhaben dar, dass eine Einzelbetrachtung erforderlich machte.

Bei der Verkehrsprognose fand die Zunahme des Schwerverkehrs v.a. durch einen weiteren Ausbau des Industriegebiets Alzenau-Süd sogar explizit Berücksichtigung. Der Vorhabensträger hat mit seinem Schreiben vom 14.08.2015 darauf hingewiesen, dass zum einen grundsätzlich die Zunahme des allgemeinen Schwerverkehrs mit dem Faktor 1,24 ermittelt wurde und aus den zur Verfügung stehenden statistischen Datengrundlagen resultiert. Hierzu gehören u.a. der Gesamtverkehrsplan Bayern (ITP-Studie im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie, München), die Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2034 (Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, November 2015) sowie die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030 (Fe-Nr. 96.0981/2011), vgl. hierzu auch Unterlage 15.1 E, Kapitel 4. Zusätzlich erfolgte zum anderen eine getrennte Abschätzung des Schwerverkehrsaufkommens infolge einer 100-prozentigen Verdichtung des Industriegebiets Alzenau-Süd, welches mit dem allgemeinen Schwerverkehrszuwachs überlagert wurde. Hinsichtlich genauer Zahlen sowie der Berechnungsmethode wird auf Kapitel 4.6 „Abschätzung des Verkehrsaufkommens infolge des Industriegebietes Alzenau Süd“ der Unterlage 15.1 E verwiesen. Hinzuweisen ist diesbezüglich noch darauf, dass sowohl keine Verbundeffekte der einzelnen Gewerbegebiete untereinander als auch keine gebrochenen Wegeketten angesetzt wurden, um eine großzügige, aber auch möglichst sichere Schätzung zu erhalten. Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 außerdem darauf Bezug genommen, dass 2014 eine siebentägige Verkehrszählung an der Zufahrtsstraße zum Industriege-

biet Alzenau-Süd mittels Seitenradargerät durchgeführt wurde, wobei die maximale Kfz-Belastung von 6.888 Kfz/24h an einem Freitag gemessen wurde (mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.100 SV/24h). Zudem gehe die Prognoseberechnung von einem Gesamtverkehrsaufkommen aus dem Industriegebiet Alzenau-Süd von ca. 12.000 Kfz/24h aus, was einen Zuwachs von ca. 75 % gegenüber heute bedeute und welcher in den Umlegungsberechnungen zum Planfall Umgehungsstraße zugrunde gelegt wurde. Die im Verkehrsgutachten getroffene Annahme von 0,7 Lkw-Fahrten/Beschäftigten ergebe ein zusätzliches Schwerverkehrsaufkommen von ca. 980 SV/24h, was eine Zunahme des Schwerverkehrsaufkommens von ca. 90 % gegenüber 2014 bedeute. Dies führt zu einer großzügigen Berücksichtigung, wenn man bedenkt, dass 2014 bereits mehr als 60 % des Industriegebiets Alzenau-Süd bebaut sind. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Vorgehens- bzw. Berechnungsweise nicht zu beanstanden. Zu den Anforderungen an die Verkehrsprognose und deren Methodik wird auf die Ausführungen unter C.2.4.2 Bezug genommen.

Bezüglich des im Rahmen des Verkehrsmodells berücksichtigten neuen Autobahnanschlusses der BAB A 45 hat der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 14.08.2015 sowie im Erörterungstermin darauf hingewiesen, dass es sich bei der in den ausgelegten Planunterlagen verwendeten Bezeichnung um einen terminologischen Fehler handelt und der Autobahnanschluss „Alzenau-Mitte“ gemeint ist.

Hinsichtlich eines Verkehrsrückgangs in der bestehenden Ortsdurchfahrt ist – worauf der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 14.08.2015 zutreffend hingewiesen hat – anzumerken, dass sich zwar in der allgemeinen Verkehrszählung von 2010 im Vergleich zu derjenigen von 2005 eine Abnahme feststellen lässt, deshalb jedoch im Jahr 2011 eine ergänzende Verkehrserhebung mittels Zählung und Befragung durchgeführt wurde, deren Ergebnisse in den Verkehrsprognosen berücksichtigt wurden (vgl. Unterlage 15.1, S. 2 f.).

Unabhängig davon, dass die maßgeblichen Grenzwerte sowohl bezüglich Lärmsanierung als auch bezüglich Lärmvorsorge vorliegend eingehalten wären, ist bereits der Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht eröffnet, welche diesbezüglich maßgeblich wäre. Tatbestandlich fehlt es an der Voraussetzung einer wesentlichen Änderung i.S.d. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, insbesondere an einem erheblichen baulichen Eingriff i.S.v. § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV. Die baulichen Änderungen der St 2443 beschränken sich auf den Umbau des Knotenpunktes St 2443/Industriegebiet Alzenau-Süd in Verbin-

dung mit der Anschlussstelle der Bundesautobahn A 45. Die mittels Lichtsignalanlage geregelte Einmündung St 2443/Industriegebiet Alzenau-Süd wird dabei zum Kreisverkehr mit Anschluss der geplanten Ortsumgehung umgebaut. Die Straße wird damit weder um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr verbreitert, noch wird 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 bzw. wird nicht ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Für die Wahl des Straßenquerschnitts sind Verkehrssicherheit, Qualität des Verkehrsablaufs sowie Kosten für den Bau und Unterhalt maßgebend. Der Regelquerschnitt muss bei den gegebenen Verkehrs- und Streckenverhältnissen leistungsfähig sein. Er entspricht den Vorgaben der einschlägigen technischen Regelwerke unter Einbeziehung des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens: Der gewählte RQ von 10,5 mit einer Fahrstreifenbreite von 3,5 m ist aufgrund der künftig zu erwartenden Verkehrsbelastung ebenso notwendig wie der entsprechend leistungsfähige Ausbau der Knotenpunkte zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs (vgl. zu den einzelnen Knotenpunktbemessungen anhand der jeweiligen Prognoseverkehrsmengen Unterlage 15.1), Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht daher einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Dies gilt auch für die Trassierung über Brücken: Zwar ist dort die Bodendämpfung verringert, jedoch ist ein diesbezüglicher Einfluss vernachlässigbar, da die fragliche Fußgängerunterführung nur einen minimalen Teil der gesamten Straßentrasse ausmacht.

Insbesondere kann auch nicht dem vorgebrachten Einwand gefolgt werden, die großzügig ausgebaute Trasse lade Verkehrsteilnehmer gerade dazu ein, von der Umgehungsstraße zahlreich Gebrauch zu machen. Zum einen liegt darin ja gerade eines der rechtfertigenden Planungsziele (vgl. bereits oben C.2.4), zum anderen ist die plangegenständliche Ausbauweise aufgrund der technischen Vorgaben sowie einschlägigen Regelwerke geboten. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.6.3.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Aufgrund der Einhaltung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie des daraus resultierenden fehlenden Anspruchs auf Lärmschutzmaßnahmen ist auch die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Immissionsschutzes nicht erforderlich. Auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2.6 wird verwiesen. Die Berechnung der Schallemissionen erfolgte dabei mit der nach § 3 Abs. 3 Nr. 2c StVO zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften für Personenkraftwagen (Pkw) sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t von 100 km/h. Bei der geplanten Ortsumgehung handelt es sich um eine Straße der Kategorie III der RIN, für die sich eine derartige Entwurfsgeschwindigkeit anhand der einschlägigen Richtlinien ergibt.

Die Entlastung der Ortsdurchfahrt kann insbesondere nicht im Bestand durch die rein straßenverkehrsrechtliche Maßnahme einer Sperrung der Ortsdurchfahrt für den Schwerverkehr erreicht werden. Der Anteil des Schwerverkehrs beträgt bezogen auf das Gesamtverkehrsaufkommen lediglich 4,11 % (vgl. Unterlage 15.1, S. 6), ein Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr hätte daher nur minimale Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsaufkommen und wäre auf Dauer zudem nur in den engen Grenzen des § 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 9 StVO sowie Art. 14 f. BayStrWG möglich. Auch werden dadurch die Projektziele weder hinsichtlich des Schutzes der Anlieger an der Ortsdurchfahrt vor Lärmimmissionen und Schadstoffbelastungen noch der Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer in der Ortsdurchfahrt verwirklicht, was nur durch die Umsetzung der Ortsumgehung und damit der Verlagerung der Verkehrsströme aus der Ortsdurchfahrt heraus erreicht werden kann. I.Ü. wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.2.4.5 Bezug genommen.

Die Erschließung des landwirtschaftlichen Wegenetzes erfolgt über die Frankenstraße und die Auwanne, der Schiffweg über die Hörsteiner Straße stellt lediglich die Erreichbarkeit der Aussiedlerhöfe sicher.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung von ca. 330m für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den

Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind. Damit sind auch die Anforderungen an die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse gewahrt (vgl. C.2.7.1.1 dieses Beschlusses).

Hinsichtlich der Vergleichbarkeit der herangezogenen Luftschadstoffmessstationen hat der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 14.08.2014 zu Recht darauf verwiesen, dass sich im weiten Umfeld des Untersuchungsraums die beiden Hintergrund-Stationen des LÜB (Lufthygienisches Landesüberwachungssystem Bayern) in Aschaffenburg (Bussardweg) und Kleinwallstadt (Hofstetter Weg) befinden. Für die Schadstoffuntersuchung (Unterlage 15.6) wurde die NO_2-Vorbelastung zu 22 µg/m^3 abgeschätzt. In der zugehörigen Tabelle 2 der Luftschadstoffuntersuchung heißt es hierzu, dass dieser Schätzwert höher als derjenige der LÜB-Station in Kleinwallstadt aber geringer als in Aschaffenburg ist, da hier ein deutlicher Einfluss der nahen BAB A 3 wahrgenommen werden könne. Während der Abstand der Messstation Aschaffenburg (Bussardweg) zur stark befahrenen BAB A 3 rund 320 m betrage, weise der Untersuchungsraum mehrheitlich einen deutlich größeren Abstand zur BAB A 45 auf. Die Hintergrund-Station Kleinwallstadt dagegen stehe stellvertretend für eine „ländlich stadtnahe“ Belastungssituation, welche typischen Ortsdurchgangsverkehr im locker bebauten Ortsbereich erfasse. Auf die NO_2-Belastungssituation im Untersuchungsraum seien daher weder die Messwerte der Station Kleinwallstadt, noch die Messwerte der Station Aschaffenburg (Bussardweg) direkt übertragbar. Vielmehr sei eine Belastung anzunehmen, welche zwischen den an den beiden Stationen gemessenen Werten liege. Daher wurde für die Berechnungen ein Wert von 22 µg/m^3 zugrunde gelegt. Dieser Wert werde auch durch die vom Umweltbundesamt veröffentlichten weiträumigen Belastungswerte von der Größenordnung her als eher konservativ, d.h. moderat überschätzter Wert bestätigt. Aber selbst ein gegenüber der Annahme der Luftschadstoffuntersuchung moderat erhöhter Vorbelastungswert würde an den Kernaussagen dieser Untersuchung nichts ändern, da von der Ortsumgehung Karlstein selbst direkt am Fahrbahnrand eine NO_2-Zusatzbelastung unter 5 µg/m^3 ausgehe. In der Luftschadstoffuntersuchung werden somit NO_2-Gesamtbelastungswerte für Prognosejahre ab 2020 ausgewiesen, die in Abhängigkeit vom Abstand zur St 3308 zwischen ca. 27 und 22 µg/m^3 liegen. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Heranziehung der Vorbelastungswerte unter Bezugnahme auf die Messungen der genannten Messstationen nicht zu beanstanden.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise zudem darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels Lichtsignalanlagen und durch Unterführungen – erreichbar.

Gleiches gilt für die Erreichbarkeit der Einkaufsmärkte im Gewerbegebiet Alzenau-Süd. Diese ist über den geplanten Geh- und Radweg (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.19) sowie die Geh- und Radwegunterführung (Bauwerk 3) sichergestellt.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich des Zugangs zu Naherholungsflächen wird auf C.2.7.1.2, bezüglich der monierten Wertminderung der Immobilie auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen. Hinsichtlich der Verkehrszahlen bzw. Verkehrsverlagerungen sowie Prognoseberechnungen wird auf die Ausführungen unter C.2.4.2 hingewiesen.

Die Notwendigkeit des Vorhabens ist auch nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen. Dabei geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und dem verstärkten Ausbau sowie der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten stattdessen gefördert werden. Gleiches gilt für eine mögliche Erhöhung der Kraftstoffpreise oder eine entsprechende Einführung einer Maut auf Bundes- und Staatsstraßen. Im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens können jedoch lediglich zumindest konkret geplante Maßnahmen (auch im Rahmen der Verkehrsprognose – vgl. hierzu C.2.4.2 –) Berücksichtigung finden, worauf der Vorhabensträger zu Recht auch im Erörterungstermin hingewiesen hat. Unabhängig davon, ob eine derartige Entwicklung überhaupt zu einem Verkehrsrückgang im zu betrachtenden Straßenbereich führt, können und müssen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde fundierte Aussagen zu möglichen Verkehrsveränderungen außerhalb des Planungsraumes im Zuge des im Rahmen der Ortsumgehung zu erstellenden Verkehrsmodells nicht getroffen werden. Die räumlich begrenzten Auswirkungen sind im Rahmen der vorgelegten Verkehrsuntersuchung ausreichend dargestellt (vgl. Unterlage 15). Diesbezüglich wird auch auf C.2.4.2 sowie C.2.4.5 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Zum dargestellten Verlauf der Isophonen-Linie im Bereich des landwirtschaftlichen Anwesens Deller hat der Vorhabensträger zutreffend im Erörterungstermin darauf hingewiesen, dass Isophonen aus einer sog. Rasterberechnung heraus interpretiert werden, wobei Häuser als Abschirmung berücksichtigt werden, weshalb hinter dem Haus grundsätzlich ein geringerer Pegel ankommt als davor. Entscheidend für die Beurteilung bleibt – in nicht zu beanstandender Weise – unabhängig davon die Einzelpunktberechnung mittels einzelner Fassadenseiten, während die Isophone zur großräumigen Information dient. Der vom Einwender monierte vermeintliche „Bogen“ der Isophonen-Linie um das Gebäude auf dem landwirtschaftlichen Anwesen ist daher nur der Darstellungsweise des genannten Abschirmungseffektes geschuldet und bedeutet keine unzulässige Aussparung bestehender Bebauung.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.46 Einwendung Nr. 46

Einwender Nr. 46 ist Eigentümer eines in der Siedlung „Am Kieswerk“ gelegenen Grundstücks und bewohnt das darauf befindliche Wohnhaus, welches in ca. 130 m Entfernung zur geplanten Trasse liegt. In seinem Schreiben vom 13.10.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er eine Lärm- und Luftschadstoffzunahme befürchtet. Er forderte daher – auch unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Vorbelastung – Lärmschutzmaßnahmen, die Verwendung eines lärmmindernden Fahrbahnbelags – auch hinsichtlich entsprechender Dehnungsfugen bei Brücken –, die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung, Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche in der Straße „Am Kieswerk“ sowie Lärmschutz entlang der Bahnlinie. Zur Vermeidung von Umwegen forderte er daneben, die Geh- und Radwegunterführung bei Bahn-km 30,657 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.11) für den Pkw-Verkehr freizugeben.

Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 14.08.2015 nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend darauf verwiesen, dass die prognostizierte Lärmbelastung am Anwesen des Einwenders für die geplante Maßnahme 56 dB(A) am Tag bzw. 47 dB(A) in der Nacht beträgt und damit unter den Immissionsgrenzwerten des § 2 Abs. 1 Nr. 3 (i.V.m. Abs. 2 S. 2) der 16. BImSchV für Wohnen im Außenbereich von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts liegt. Daher besteht auch kein Anspruch auf entsprechende Lärmschutzmaßnahmen. Zudem sind damit die Anforderungen an die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse gewahrt (vgl. C.2.7.1.1 dieses Beschlusses).

Die immissionsschutztechnischen Berechnungen berücksichtigen bereits die Verwendung eines Splittmastixasphalts als Deckschicht mit einer lärmmindernden Wirkung von -2 dB(A) gemäß der RLS-90 (vgl. C.2.6.4.3). Aufgrund der dargestellten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV besteht kein Anspruch auf größere lärmmindernde Effekte.

Besondere Maßnahmen zur Vermeidung von Schlag- und Störgeräuschen an Dehnungsfugen bei Fahrbahnübergängen von Brücken – gemeinhin auch als „Tackern“ oder sog. „Tock-Tock“-Geräusche bezeichnet – sind nicht geboten, da mangels lärmschutztechnischer Erforderlichkeit gemäß der 16. BImSchV die Voraussetzungen des Ministerialschreibens IID8-43425-003/01 vom 08.07.2009 bezüglich der Einsatzkriterien für lärmgeminderte Fahrbahnübergänge mit Regelprüfung nicht gegeben sind. Die Bahnüberführung (Bauwerk 1, BV-Nr. 2.3) auf Bau-km 0+932,537 als nächstgelegenes Brückenbauwerk mit Übergangskon-

struktion ist mehr als 400 m von Anwesen des Einwenders entfernt. Lärmbelästigungen durch die bezeichneten Geräusche können daher so gut wie ausgeschlossen werden. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C.2.6.4.2.3 wird insoweit Bezug genommen.

Aufgrund der Einhaltung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie des daraus resultierenden fehlenden Anspruchs auf Lärmschutzmaßnahmen ist auch die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Immissionsschutzes nicht erforderlich. Auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2.6 wird verwiesen. Die Berechnung der Schallemissionen erfolgte dabei mit der nach § 3 Abs. 3 Nr. 2c StVO zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften für Personenkraftwagen (Pkw) sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t von 100 km/h. Bei der geplanten Ortsumgehung handelt es sich um eine Straße der Kategorie III der RIN, für die sich eine derartige Entwurfsgeschwindigkeit anhand der einschlägigen Richtlinien ergibt.

Auch im Zuge einer Gesamtlärmbetrachtung (vgl. hierzu ausführlich C.2.6.4.2.4) ergibt sich kein anderes Ergebnis: Die Vorbelastung für das Anwesen des Einwenders – insbesondere aus Bahnlärm – beträgt – worauf der Vorhabensträger mit Schreiben vom 14.08.2015 hingewiesen hat – an der der geplanten Straße zugewandten Fassadenseite (Fassadennummer 1) maximal 49 dB(A) am Tag bzw. 49 dB(A) in der Nacht. Der Summenpegel aus Vorbelastung und Belastung aus der Maßnahme beträgt an der der geplanten Straße zugewandten Fassadenseite (Fassadennummer 1) max. 58 dB(A) am Tag bzw. 51 dB(A) in der Nacht und liegt somit deutlich sowohl unter den durch die Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts als auch unter den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts.

Lediglich an der bahnseitigen Fassade beträgt der maximale Summenpegel für das Anwesen des Einwenders 60 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht. Der Beurteilungspegel an dieser Fassadenseite beträgt jedoch aus der Vorbelastung bereits 62 dB(A) im Nachtzeitraum und derjenige aus dem Vorhaben 34 dB(A). Zwar werden vorliegend die Grenzwerte im Beurteilungszeitraum Nacht überschritten, die Differenz zwischen Vorbelastung und Vorhaben beträgt jedoch 28 dB(A), wodurch ein Gesamtlärmproblem ausgeschlossen werden kann, da die plangegenständliche Maßnahme zu keiner diesbezüglichen Pegelerhöhung führt.

Mithin fehlt es an der von der Rechtsprechung geforderten Kausalität (vgl. hierzu bereits C.2.6.4.2.4.2.).

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass aufgrund der Entfernung von ca. 130 m zur geplanten Trasse für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ebenfalls nicht angezeigt ist es, die Geh- und Radwegunterführung bei Bahn-km 30,657 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.11) für den Pkw-Verkehr freizugeben. Der bisher über den Bahnübergang am Hörsteiner Weg geführte Individualverkehr wird plangemäß über die neue Ortsumgehung oder über die auszubauende Straßenbeziehung zwischen dem Autohaus Noe-Stang und der Bahnlinie sowie im weiteren Verlauf über die „Auwanne“ abgewickelt. Dabei ist zu bedenken, dass sich die Wege zwischen dem Gebiet „An der Auwanne“ und dem Innerortsbereich von Karlstein zielbezogen erhöhen oder auch verkürzen können. Aktuell besteht durch die hohe Anzahl von Schrankenschließungen sowie durch den starken Bahnverkehr wohl eher ein zeitlicher Nachteil gegenüber der neuen Verkehrsführung. Eine Pkw-Unterführung bräuchte nach den aktuellen technischen Richtlinien zudem eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m, was gegenüber der geplanten Geh- und Radwegunterführung mit 2,50 m lichter Höhe deutliche Mehrkosten hervorrufen würde (vgl. auch C.2.7.1.4.1).

Die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche sowie eine Lärmsanierung entlang der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg außerhalb des Planfeststellungsbereichs stellen unabhängige Maßnahmen außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens dar.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.47 Einwendung Nr. 47

Der Einwender betreibt auf den Grundstücken mit den Flur-Nummern 2191, 2205-2207, 2209-22012, 2214, 2216-2218, 2221-2230 sowie weiteren angrenzenden Grundstücken der Gemarkung Großwelzheim ein Kieswerk und wies in seinem Schreiben vom 12.12.2014 auf die Notwendigkeit der Änderung des diesbezüglich mit der Gemeinde Karlstein am Main geschlossenen Gestattungsvertrags infolge des Baus der Ortsumgehung hin. Eine diesbezügliche Regelung erfolgt jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Zudem hat der Vorhabensträger mit Schreiben vom 14.08.2015 zugesichert, sich diesbezüglich mit dem Einwendungsführer in Verbindung zu setzen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.7.2.48 Einwendung Nr. 48

Der Einwender ist Eigentümer eines Wohnhauses sowie eines landwirtschaftlichen Betriebsgeländes auf den Grundstücken mit den Flur-Nummern 4736 und 4737, von denen für den Bau der Ortsumgehung 57 m^2 bzw. 69 m^2 dauerhaft in Anspruch genommen werden. Mit Schreiben vom 25.10.2014 erhob er Einwendungen gegen den Bau der Ortsumgehung, da er hierdurch eine Zunahme von Lärm, Luftschadstoffen sowie Bodenversiegelung befürchtet. Außerdem werde dadurch der Wert der Immobilie entscheidend beeinträchtigt. Bei den der Planung zugrunde gelegten Verkehrszahlen seien weder ein weiterer Zuwachs des Industriegebiets Alzenau-Süd noch das geplante Neubaugebiet Lindig mit Gewerbezeile ausreichend berücksichtigt. Daneben werde der Zugang zur Natur eingeschränkt sowie das auch vom Regionalplan Bayerischer Untermain geschützte Trenngrün zerstört. Außerdem moniert er, dass er die Ein- und Ausfahrt an der östlichen Seite des Grundstücks durch den Bau der Ortsumgehung nicht mehr nutzen könne und daher eine neue Zufahrt zum Betriebsgelände benötigt werde. Die Zufahrt über die Hörsteiner Straße sei für den Schwerlastverkehr oder landwirtschaftliche Fahrzeuge wie Mähdrescher oder Traktoren mit Anhänger nicht möglich. Ebenso werde sein landwirtschaftlicher Betrieb durch den Bau der Ortsumgehung erheblich eingeschränkt, da zugepachtete Flächen wegfielen und eine diesbezügliche Ersatzpachtung so gut wie unmöglich sei.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die durchgeführten Berechnungen ergeben haben,

dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohnen im Außenbereich von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts an allen Fassadenseiten des Anwesens des Einwenders eingehalten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Auch eine kritische Gesamtlärmbelastung kann ausgeschlossen werden, da – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – die von der Rechtsprechung angesetzten Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Ebenso liegen die hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung berechneten Konzentrationen (Gesamtbelastung) bereits am Fahrbahnrand der neuen Ortsumgehung deutlich unter den Beurteilungswerten der maßgeblichen 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen für die einzelnen Schadstoffe die verkehrsbedingte Zusatzbelastung und damit auch die Gesamtbelastung ab. Der Vorhabensträger verweist daher zutreffenderweise auf die gutachterlichen Berechnungen, die ergeben haben, dass für das Anwesen des Einwenders keine zusätzlichen Belastungen durch den Verkehr auf der geplanten Ortsumgehung zu erwarten sind. Damit sind auch die Anforderungen an die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse gewahrt (vgl. C.2.7.1.1 dieses Beschlusses).

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 <juris>). Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet damit eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastung wird zudem ergänzend auf die Ausführungen unter C.2.6.4.2, C.2.6.4.4 sowie C.2.7.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Bezüglich der monierten Wertminderung der Immobilie auf C.2.7.1.4.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich der durch das plangegenständliche Vorhaben bedingten Bodenversiegelung sowie deren Ausgleichs wird auf die Ausführungen unter C.2.6.6 verwiesen, wonach die Planung auch dem generellen bodenschutzrechtlichen Mini-

mierungsgebot Rechnung trägt, da bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen soweit wie möglich vermieden werden. Die geplante Ortsumgehung verläuft zu einem großen Teil auf der aufgelassenen Trassenfläche des ehemaligen Privatgleises der RWE sowie östlich der DB-Linie Frankfurt-Aschaffenburg auf bereits bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ sowie „Östlich der Auwanne“. Dadurch wird die (Neu-)Versiegelung natürlicher Böden überwiegend vermieden bzw. deutlich reduziert und stattdessen werden verstärkt versiegelte, teilversiegelte sowie anthropogen stark veränderte Böden, v.a. im Bereich der Gleisanlagen der ehemaligen RWE-Trasse, in Anspruch genommen. Die Bodenversiegelung wird daher auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt; auch mögliche Entsiegelungen werden vorgenommen. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf den Naturhaushalt können durch die Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Auf die Ausführungen zum Naturschutz (vgl. C.2.4.5.5 dieses Beschlusses) wird insoweit Bezug genommen.

Hinsichtlich der Berücksichtigung von Einzelvorhaben im Zuge der Verkehrsprognose wie dem Wohn-/Gewerbegebiet Lindig sowie dem weiteren Ausbau des Industriegebiets Alzenau-Süd wird auf die Ausführungen unter C.2.4.2 Bezug genommen. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass eine um Zu- und Abgänge an Produktionsstätten und sonstigen gewerblichen Standorten saldierende allgemeine Prognose zulässig ist, welche aufgrund der vorhandenen Daten die Wirtschaftsentwicklung für eine bestimmte Region prognostiziert und daraus das künftige Verkehrsaufkommen für die verschiedenen Verkehrsarten ableitet sowie dieses auf das vorhandene und geplante Verkehrsnetz umlegt. Bei einem derartigen, nicht auf einzelne Unternehmen bzw. Vorhaben, sondern die aus den genannten Strukturdaten ableitbare Gesamtentwicklung eines bestimmten Raums abstellenden Vorgehen stellt die Eröffnung oder Schließung einer Produktionsstätte an anderer Stelle ein bereits in die Strukturdaten eingerechnetes Ereignis dar, welches hinsichtlich des zu erwartenden Gesamtverkehrsaufkommens keine Neubetrachtung bezüglich einzelner Vorhaben erfordert. Diese ist erst bei ganz außergewöhnlichen, im Zeitpunkt der Strukturdatenerhebung nicht absehbaren neuen Entwicklungen erforderlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.2012, Az. 9 A 35.10, Rn. 26 <juris>).

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise zudem darauf verwiesen, dass die geplante Ortsumgehung größtenteils auf der aufgelassenen Trassenfläche

des ehemaligen Privatgleises der RWE verläuft. Östlich der DB-Strecke Frankfurt-Aschaffenburg verläuft die Trasse auf bestehenden Feldwegen entlang der Gewerbegebiete „Am Kieswerk Herzberg“ und „Östlich der Auwanne“. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für die Wochenend- und Feierabend- bzw. allgemeine Freizeiterholung eine wichtige Rolle spielen, werden deshalb bei dieser an die bestehenden Verhältnisse angepassten Trassenführung nicht zerschnitten. Die Feldflur zwischen Großwelzheim und Dettingen besteht daher als Naherholungsgebiet weiterhin fort und ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung durch entsprechende Querungsmöglichkeiten – etwa mittels Lichtsignalanlagen und durch Unterführungen – erreichbar. Diesbezüglich wird i.Ü. auf C.2.7.1.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Das Trenngrün in der Freifläche zwischen Großwelzheim und Dettingen (Verordnung zur Änderung des Regionalplans vom 9. September 2008, Kapitel B I, Natur und Landschaft, Ziel 3.1.1.2: Regionale Grünzüge und Trenngrün; in Kraft seit September 2007) wird nicht zerstört. Dieses dient dem Offenhalten der genannten Freifläche, um ein Zusammenwachsen beider Ortsteile zu verhindern. Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 14.08.2015 nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zu Recht darauf hingewiesen, dass diese Funktion durch den Bau der Ortsumgehung nicht beeinträchtigt wird. Neue Baugebiete werden nicht ausgewiesen. Durch die Trassierung auf dem ehemaligen RWE-Gleis sowie dem bestehenden Wegenetz kommt es zudem zu keiner Zerschneidung. I.Ü. wird auf C.2.6.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Vorhabensträger hat in seinem Schreiben vom 14.08.2015 zutreffend darauf verwiesen, dass die Zufahrtsmöglichkeit zum Betriebsgelände über die Hörsteiner Straße anhand von Schleppkurven nachgewiesen wurde und in diesem Bereich aufgrund der Ergebnisse (BW-Nr. 1.34) verbreitert werde, um eine Befahrungsmöglichkeit mit landwirtschaftlichen Geräten zu gewährleisten. Die Erschließung der Grundstücke des Einwenders durch das bestehende und entsprechend optimierte Wegenetz ist daher gewährleistet.

Die Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist für den Bau der Ortsumgehung Karlstein unerlässlich. Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwender hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten (vgl. bereits oben unter C.2.7.1.3.1). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung

(einschließlich der Ersatzlandgestellung) für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Fakten, die Anhaltspunkte für eine durch den Bau der Ortsumgehung bedingte mögliche Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders geben, wurden nicht in substantiierter Weise vorgetragen (vgl. zu diesem Belang bereits C.2.6.9 sowie unter C.2.7.2.7).

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

2.8 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 Realisierung der in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des Baus der Ortsumgehung Karlstein im Zuge der St 3308 erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für den Bau der Ortsumgehung sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der 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 konnten 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, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet.

Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der plangegenständlichen Variante des Baus der Ortsumgehung Karlstein 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. Straßenrechtliche Entscheidungen

3.1 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Eine Straße erhält die Eigenschaft einer öffentlichen Straße durch Widmung (Art. 6 Abs. 1 BayStrWG). Voraussetzung für die Widmung ist, dass der Träger der Straßenbaulast das dingliche Recht hat, über das der Straße dienende Grundstück zu verfügen, oder dass der Eigentümer und ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt haben, oder dass der Träger der Straßenbaulast den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt hat (Art. 6 Abs. 3 BayStrWG).

Die Entscheidung über die Widmung kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach Art. 36 ff. BayStrWG i.V.m. Art. 72 ff. BayVwVfG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird (Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG). Wird eine Straße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Voraussetzungen des Art. 6 Abs. 3 vorliegen (Art. 6 Abs. 8 BayStrWG). Wird im Zusammenhang mit einer vorgenannten Maßnahme ein Teil der Straße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Teil mit der Sperrung als eingezogen (Art. 8 Abs. 6 BayStrWG). Die aufzulassenden Teile der St 3308 werden also mit ihrer Sperrung eingezogen, die neuen Teile mit der Verkehrsübergabe gewidmet. Wird im Zusammenhang mit einer Maßnahme nach Art. 6 Abs. 8 BayStrWG ein Teil der Straße oder ein Teil einer anderen in den Anwendungsbereich des BayStrWG fallenden Straße einbezogen, so gilt diese mit dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme für den neuen Verkehrszweck als umgestuft (Art. 7 Abs. 6 BayStrWG).

Auf die Ausführungen in den Planunterlagen (vgl. Unterlagen 7.2 und 7.3) sowie die Bestimmungen unter A.8 wird ergänzend verwiesen.

3.2 Sondernutzungen

Die Erschließung des Baufeldes erfolgt über das vorhandene Straßen- und Wegenetz. Dieses wird auch über den Gemeingebrauch hinaus genutzt (Sondernutzung). Die für die Sondernutzungen nach öffentlichem Recht erforderliche Sondernutzungserlaubnis (vgl. Art. 18 BayStrWG) wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt (vgl. Zeitler, BayStrWG, Art. 38, Rn. 182).

Im Übrigen wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn den jeweils betroffenen Baulastträgern mitzuteilen, welche Straßen und Wege von einer Sondernutzung betroffen sind. Weiterhin wird danach der Zustand der betroffenen Straßen und Wege zum Zweck der Beweissicherung festgehalten. Der Vorhabensträger wird dem jeweiligen Straßenbaulastträger dabei Gelegenheit zur Teilnahme geben. Die betroffenen Straßen und Wege werden schließlich nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand versetzt, der im Zuge der Beweissicherung festgehalten wurde. Auf die einschlägigen Nebenbestimmungen unter A.9 wird verwiesen.

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. Die betroffenen Wege sind, soweit sie zur Durchführung der Baumaßnahme benötigt werden und die Nutzung über den Gemeingebrauch hinausgeht, in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 14) als vorübergehende Inanspruchnahme gekennzeichnet.

Die Gestattung von Sondernutzungen an diesen öffentlichen Feld- und Waldwegen ist Sache desjenigen, der nach bürgerlichem Recht zur Verfügung berechtigt ist. Bei ausgebauten Feldwegen ist dies die Gemeinde (Art. 54 Abs. 1 Satz 1, Art. 13 Abs. 1 BayStrWG), bei nicht ausgebauten Feldwegen sind es diejenigen, deren Grundstücke über die Wege bewirtschaftet werden (Art. 54 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG). Die Nutzung einer Straße nach privatem Recht kann u.U. auch durch Enteignung erzwungen werden, wenn der Zweck der Nutzung dem Allgemeinwohl dient (Kodal/Krämer, Straßenrecht, Kapitel 27, Rn. 6.5). Dies bleibt jedoch einem gegebenenfalls nachfolgenden Enteignungsverfahren überlassen.

Ungeachtet der Tatsache, dass es für die Sondernutzungen an öffentlichen Feld- und Waldwegen einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bedarf, werden die soeben genannten Maßnahmen zur rechtzeitigen Information, Beweissicherung und Wiederherstellung

(vgl. A.9) dem Vorhabensträger als in jedem Fall mindestens einzuhaltende Schutzvorkehrungen für diese Wege auferlegt, um unzumutbare Nachteile für Rechte anderer bzw. für die Allgemeinheit zu vermeiden, außer im Rahmen der bürgerlich-rechtlichen Gestattung der Sondernutzung wird abweichend hiervon ausdrücklich etwas anderes geregelt.

4. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Die Gemeinde Karlstein am Main als Antragssteller ist nach Art. 4 Satz 1 Nr. 2 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) Klage bei dem

Bayerischen Verwaltungsgericht Würzburg

Postanschrift: Postfach 11 02 65, 97029 Würzburg

Hausanschrift: Burkarderstraße 26, 97082 Würzburg

schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts 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 sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

- Die Klageerhebung in elektronischer Form (z.B. durch E-Mail) ist unzulässig.
- Nach § 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 5 Gerichtskostengesetz ist bei Rechtsschutzanträgen zum Verwaltungsgericht grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.

E

Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans

Der Planfeststellungsbeschluss wird dem Träger des Vorhabens (Straßenbaulastträger), den Trägern öffentlicher Belange, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Vereinigungen i.S.d. Art. 73 Abs. 4 S. 5 BayVwVfG, über deren Stellungnahme entschieden worden ist, individuell zugestellt.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Planes zwei Wochen bei der Gemeinde Karlstein am Main sowie der Stadt Alzenau zur Einsicht ausgelegt; Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss auch gegenüber allen anderen Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben haben, und gegenüber den Vereinigungen i.S.d. Art. 73 Abs. 4 S. 5 BayVwVfG, die sich im Verfahren nicht geäußert haben, als zugestellt (Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 74 Abs. 4 S. 3 BayVwVfG.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter A.2 dieses Beschlusses genannten Planunterlagen auch 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 → Planung + Bau) abzurufen.

Würzburg, den 05.08.2016
Regierung von Unterfranken
- Sachgebiet 32 -

Dr. Kaufmann
Regierungsrat