



**REGIERUNG VON UNTERFRANKEN
– Höhere Landesplanungsbehörde –**

LANDESPLANERISCHE BEURTEILUNG

mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung

für den geplanten

Neubau der B 26n

westlich AD Würzburg-West – Karlstadt – AK Schweinfurt/Werneck

Projektträger:
Bundesrepublik Deutschland und
Freistaat Bayern
vertreten durch das Staatliche Bauamt Würzburg

Nr. 24-8554.00-1/06

Inhaltsübersicht

A	Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung.....	11
I	Gesamtergebnis	11
II	Maßgaben	12
B	Gegenstand und Verlauf des Verfahrens.....	21
I	Beschreibung des untersuchten Vorhabens.....	21
1	Ziele des Vorhabens	21
2	Räumliche Lage	22
3	Verlauf der Trasse mit Übersichtskarte	22
II	Das angewandte Verfahren.....	24
1	Art des Verfahrens	24
2	Darstellung des Verfahrensablaufs.....	25
III	Beteiligte.....	26
IV	Einbeziehung der Öffentlichkeit.....	30
C	Begründung der landesplanerischen Beurteilung.....	33
I	Vorbemerkungen	33
1	Maßstab der landesplanerischen Beurteilung.....	33
2	Gegenstand der landesplanerischen Beurteilung	34
II	Bewertung des Vorhabens anhand der Erfordernisse der Raumordnung.....	35
1	Überfachliche Belange, Raumstruktur, Zentrale Orte	35
1.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	35
1.2	Auswirkungen und Bewertung	38
2	Fachliche Belange	41
2.1	Verkehr	41
2.1.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	41
2.1.2	Auswirkungen und Bewertung	43
2.1.2.1	Zur Frage des verkehrlichen Bedarfs.....	43
2.1.2.2	Zu den verkehrlichen Zielsetzungen	45
2.1.2.3	Zu den Verkehrsprognosen	48
2.1.2.4	Zur zeitlichen und technischen Umsetzung der Maßnahme.....	49
2.1.2.5	Anschlussstellen	51
2.1.2.6	Trassenalternativen und -änderungen	52

2.1.2.7	Nachgeordnetes Straßennetz, insbesondere Ortsdurchfahrten	53
2.1.2.8	Zum Lkw-Verkehr im nachgeordneten Straßennetz	57
2.1.2.9	Zubringer Lohr	57
2.1.2.10	Zusammenfassende Wertung	58
2.2	Gewerbliche Wirtschaft und regionale Wirtschaftsstruktur	58
2.2.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	58
2.2.2	Auswirkungen und Bewertung	60
2.3	Siedlungswesen	61
2.3.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	61
2.3.2	Auswirkungen und Bewertung	61
2.4	Land- und Forstwirtschaft	64
2.4.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	64
2.4.2	Auswirkungen und Bewertung	66
2.4.2.1	Landwirtschaft	66
2.4.2.2	Forstwirtschaft	70
2.5	Freizeit, Tourismus	71
2.5.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	71
2.5.2	Auswirkungen und Bewertung	71
2.6	Sonstige raumbedeutsame fachliche Belange und Planungen	72
2.6.1	Querungen anderer Infrastrukturen	72
2.6.1.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	72
2.6.1.2	Auswirkungen und Bewertung	72
2.6.2	Planungen für Windkraft- und großflächige Fotovoltaikanlagen	73
2.6.2.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	73
2.6.2.2	Auswirkungen und Bewertung	74
2.6.3	Bodenschatzsicherungsflächen	74
2.6.3.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	74
2.6.3.2	Auswirkungen und Bewertung	75
3	Raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung	77
3.1	Vorbemerkungen	77
3.1.1	Zur Methodik	77
3.1.2	Zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)	78
3.1.3	Zu Alternativen, Varianten und der Trassenauswahl im Rahmen der UVS	80
3.2	Umweltschutzgüter	82
3.2.1	Schutzgut „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“	82
3.2.1.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	83

3.2.1.2	Darstellung der Auswirkungen	86
3.2.1.3	Bewertung der Auswirkungen	93
3.2.1.4	Fazit Schutzgut „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“	110
3.2.2	Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“	110
3.2.2.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	110
3.2.2.2	Darstellung der Auswirkungen und Bewertung	113
3.2.2.3	Bewertung der Auswirkungen	120
3.2.2.4	Fazit Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“	133
3.2.3	Schutzgut „Boden“	134
3.2.3.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	134
3.2.3.2	Darstellung der Auswirkungen	135
3.2.3.3	Bewertung der Auswirkungen	138
3.2.3.4	Fazit Schutzgut „Boden“	142
3.2.4	Schutzgut „Wasser“	142
3.2.4.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	142
3.2.4.2	Darstellung der Auswirkungen	144
3.2.4.3	Bewertung der Auswirkungen	148
3.2.4.4	Fazit Schutzgut „Wasser“	158
3.2.5	Schutzgut „Klima/Luft“	159
3.2.5.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	159
3.2.5.2	Darstellung der Auswirkungen	159
3.2.5.3	Bewertung der Auswirkungen	162
3.2.5.4	Fazit Schutzgut „Klima/Luft“	164
3.2.6	Schutzgut „Landschaft“	164
3.2.6.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	164
3.2.6.2	Darstellung der Auswirkungen	166
3.2.6.3	Bewertung der Auswirkungen	168
3.2.6.4	Fazit Schutzgut „Landschaft“	175
3.2.7	Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“	175
3.2.7.1	Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung	175
3.2.7.2	Darstellung der Auswirkungen	176
3.2.7.3	Bewertung der Auswirkungen	178
3.2.7.4	Fazit Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“	180
3.2.8	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	181

3.3	Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sowie die europarechtlich geschützten Arten	181
3.3.1	Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete	182
3.3.1.1	Ergebnis der FFH-Vorprüfungen.....	184
3.3.1.2	Fazit	190
3.3.2	Artenschutzrechtliche Vorabesinschätzung.....	192
3.3.2.1	Ergebnis der artenschutzrechtlichen Vorprüfung.....	193
3.3.2.2	Fazit	198
3.4	Zusammenfassende Bewertung der Umweltbelange	200
3.4.1	Ableitung der umweltfachlichen Vorzugsvariante im Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS).....	200
3.4.2	Bewertung der Raumordnungslinie (ROL).....	201
III	Raumordnerische Gesamtabwägung	206
1	Vorbemerkung	206
2	Zusammenfassung und Gesamtbewertung.....	207
2.1	Allgemeines	207
2.2	Besonderheiten.....	208
3	Zusammenfassende Schlussfolgerung.....	209
D	Hinweise.....	213
I	Hinweise aus der Sicht der Raumordnung	213
II	Hinweise aus der Anhörung für die nachfolgenden Verfahren	213
III	Formale Hinweise.....	217

Abkürzungsverzeichnis

ABuDIS	Altlasten-, Bodenschutz- und Deponieinformationssystem
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
allg.	allgemein
ANUVA	ANUVA Landschaftsplanung GbR, Nürnberg
AS	Anschlussstelle
AWK	Auswirkungsklasse
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BayLplG	Bayerisches Landesplanungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayWaldG	Waldgesetz für Bayern
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BauGB	Baugesetzbuch
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BDSchG	Bundesdenkmalschutzgesetz
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BImSchV	Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
bspw.	beispielsweise
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CEF	Continuous Ecological Functionality, im Sinne des § 44 BNatSchG handelt es sich bei sog. CEF-Maßnahmen um vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, die dazu beitragen, dass die vom Vorhaben betroffenen Funktionen im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt bleiben
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
dB(A)	Dezibel (A)
d.h.	das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
div.	divers
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt
EKzG	Eisenbahnkreuzungsgesetz

etc.	et cetera
EU	Europäische Union
evtl.	eventuell
FCS	Sicherungsmaßnahmen eines günstigen Erhaltungszustandes von Populationen
FFH-Gebiet	Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung)
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FS	Fortschreibung
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FWM	Zweckverband Fernwasserversorgung Mittelmain
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
ha	Hektar
HBEFA	Handbuch für Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs
h.E.	hiesigen Erachtens
HWK	Handwerkskammer
IHK	Industrie- und Handelskammer
i.d.R.	in der Regel
IKT	Interessengemeinschaft Kommunale Trinkwasserversorgung in Bayern
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
i.S.	im Sinne
i.V.m.	in Verbindung mit
kg	Kilogramm
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBV	Landesbund für Vogelschutz
LEP	Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006
LfD	Bayerisches Landesamt für Denkmalschutz
LfStaD	Bayerischer Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
LRT	Lebensraumtyp
LSG	Landschaftsschutzgebiet
m	Meter

MAQ	Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen, FGSV Ausgabe 2008
max.	maximal
NO ₂	Stickstoffdioxid
NO _x	Stickoxide
NSG	Naturschutzgebiet
o.g.	oben genannte
PM10	Particulate Matter 10 (Schwebstaub)
rd.	rund
RiStWag	Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2002
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
ROL	Raumordnungslinie
ROV	Raumordnungsverfahren
RP 2	Regionalplan Region Würzburg
RP 3	Regionalplan Region Main-Rhön
RQ 28/31	Regelquerschnitt (gem. der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen) mit 28 bzw. 31 m Kronenbreite
RUVS	Richtlinie für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau, Ausgabe 2008
s.	siehe
sog.	sogenannte
TWV	Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH
u.a.	unter anderem
u.ä.	und ähnliches
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
u.U.	unter Umständen
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UZVR	unzerschnittene, verkehrsarme Räume
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
WEA	Windenergieanlagen

WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
ZV	Zweckverband
z.Zt.	zur Zeit

A Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung

I Gesamtergebnis

Der nach den vorgelegten Verfahrensunterlagen geplante
Neubau der B 26n mit seinen Zubringern

entspricht

mit den unter A II genannten Maßgaben
den Erfordernissen der Raumordnung
einschließlich der Belange des Umweltschutzes.

Auf den Prüfauftrag bezüglich einer einbahnig-zwei-/dreistreifigen Ausführung
unter D I 1 wird ausdrücklich verwiesen.

II Maßgaben

1 Grundsätzliches

Die B 26n ist in möglichst zeitnah aufeinanderfolgenden Bauabschnitten durchgehend von der BAB 3 westlich Autobahndreieck (AD) Würzburg-West bis zur BAB 7, Autobahnkreuz (AK) Schweinfurt/Werneck einschließlich aller Zubringer zu errichten.

Sofern eine in möglichst zeitnah aufeinanderfolgenden Bauabschnitten durchgehende Errichtung der B 26n nicht möglich ist, soll die B 26n zur Vermeidung erheblicher negativer Auswirkungen zusätzlicher Verkehrsbelastungen im Raum zwischen Karlstadt und der BAB 3 in einem ersten Abschnitt nur einbahnig-zwei-/dreistreifig von der Anschlussstelle B 6 (Karlstadt-Ost), inklusive des Zubringers Karlstadt, bis zur vorhandenen Anschlussstelle B 8 (St 2277 Arnstein – Schwebenried) errichtet werden.

2 Verkehr

2.1 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass zusätzlicher überregionaler Schwerverkehr von dafür nicht geeigneten Straßen und Ortsdurchfahrten ferngehalten wird.

2.2 Die im Zuge der B 26n vorgesehenen Anschlussstellen verbessern grundsätzlich die Erschließungsqualität im Planungsraum. Zur Kompensation der in einigen Orten auftretenden Mehrbelastungen soll

- die Anschlussstelle B 5 (Karlstadt West – Himmelstadt) erst dann verkehrswirksam werden, wenn die Engstelle in der St 2300, Ortsdurchfahrt Laudenbach beseitigt und die St 2300, Ortsdurchfahrt Himmelstadt durch eine Umgehung entlastet ist.
- die Anschlussstelle B 10 (Stettbach – Vasbühl) auf ihre verkehrliche Notwendigkeit hin überprüft werden. Sie bewirkt durch ihre gute Erschließung von Werneck eine massive Mehrbelastung in Stettbach. Gleichzeitig ist der Raum Werneck bereits über die Anschlussstelle Werneck über die BAB 70 an die B 26n sehr gut angebunden.

2.3 Rechtzeitig vor Inbetriebnahme des Vorhabens sollen die Möglichkeiten zur Verminderung negativer Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz genutzt werden. Besonderes Augenmerk soll hierbei auf

- den Ortsdurchfahrten der Ortsteile der Gemeinde Steinfeld,
- den Ortsdurchfahrten von Birkenfeld und Billingshausen sowie
- der Reduzierung des Lkw-Verkehrs auf der Gemeindeverbindungsstraße Karbach-Urspringen

liegen.

2.4 Im Falle einer Realisierung in landesplanerisch nicht erwünschten, zeitlich weit auseinander liegenden Bauabschnitten (s. Maßgabe A II 1) sollen rechtzeitig vor Inbetriebnahme des Abschnitts zwischen Karlstadt und der Anschlussstelle bei Arnstein die Möglichkeiten zur Verminderung negativer Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz genutzt werden. Hierzu gehören insbesondere

- Maßnahmen zur Vermeidung von Mehrbelastungen in den Ortsdurchfahrten der Gemeinde Steinfeld sowie in Stetten, Birkenfeld und Billingshausen,
- Maßnahmen zur Vermeidung von Mehrbelastungen, insbesondere des Lkw-Verkehrs, auf der B 26 westlich von Lohr a. Main sowie innerhalb der Stadt Lohr a. Main,
- Maßnahmen zur Verminderung der zusätzlichen Verkehrsbelastungen im Maintal zwischen Karlstadt und Würzburg (B 27 und St 2300) sowie
- die Umsetzung der im 7. Staatsstraßenausbauplan vorgesehenen Ortsumgehung Wiesenfeld vor Inbetriebnahme der B 26n.

3 Siedlungswesen

Im Rahmen der Feintrassierung sind in enger Abstimmung mit den betroffenen Kommunen Optimierungen des Trassenverlaufs anzustreben, um Beeinträchtigungen von Siedlungsstrukturen und Siedlungsentwicklungen auf das unumgängliche Maß zu beschränken. Dies betrifft insbesondere berührte trassennahe Siedlungsgebiete von Karlstadt.

4 Landwirtschaft

- 4.1 Die durch die Flächeninanspruchnahme und Flächendurchschneidungen bedingten, für die Landwirtschaft nachteiligen Eingriffe sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Dazu sollen in der weiteren Planung unter Berücksichtigung der Belange der Verkehrssicherheit und des Straßenbetriebs eine möglichst flächensparende Straßenquerschnittswahl für die B 26n getroffen werden und Trassenoptimierungen, insbesondere im Abschnitt bei Gut Greußenheim (Gut Terra Nova) sowie bei Heßlar und Müdesheim geprüft werden. Um eine Existenzgefährdung land- und forstwirtschaftlicher Vollerwerbsbetriebe zu vermeiden, soll entsprechendes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden.
- 4.2 Eingriffe in die landwirtschaftliche Nutzfläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind, soweit möglich, in quantitativer und qualitativer Hinsicht zu minimieren. Auf den Hinweis D II 2 zur Abstimmung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird verwiesen.
- 4.3 Entlang der Trasse sind, soweit zweckmäßig, Maßnahmen der ländlichen Entwicklung, insbesondere Unternehmensflurbereinigungen, zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen der Agrarstruktur, insbesondere der Durchschneidungsfolgen und durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, durchzuführen.
- 4.4 Die Unterbrechung kommunaler sowie land- und forstwirtschaftlicher Erschließungsstraßen und -wege soll durch eine ausreichende Anzahl von Über- bzw. Unterführungen kompensiert werden.
- 4.5 Die Baumaßnahmen sind in enger Abstimmung mit der Landwirtschaftsverwaltung so durchzuführen, dass Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft auf das unumgängliche Maß beschränkt werden.
- 4.6 Nachteilige Wirkungen für die Landwirtschaft und für landwirtschaftlich genutzte Böden sind in enger Abstimmung mit der Landwirtschaftsverwaltung durch geeignete Maßnahmen möglichst vollwertig auszugleichen.

5 Forstwirtschaft

- 5.1 Der Verlust an Waldflächen ist so gering wie möglich zu halten. Die Funktionalität der verbleibenden Waldflächen ist durch weitere Trassenoptimierungen im Detail möglichst weitgehend zu sichern. Die in diesem Zusammenhang anstehenden Planungen und Maßnahmen sind in enger Abstimmung mit der Forstverwaltung durchzuführen.
- 5.2 Neben anderen Maßnahmen sind für den Verlust an Waldflächen und an Waldfunktionen Ersatzaufforstungen möglichst im engeren Umfeld des Planungsraums für die B 26n vorzunehmen.
- 5.3 Die Baumaßnahmen sind in enger Abstimmung mit der Forstverwaltung so durchzuführen, dass Beeinträchtigungen für die Forstwirtschaft auf das unumgängliche Maß beschränkt werden.

6 Weitere raumbedeutsame Belange und Planungen

- 6.1 Während der Bauzeit ist bei der Querung sämtlicher Linieninfrastrukturen (insbesondere Bahnen, Straßen, Strom-, Gas- und Wasser- sowie Fernmeldeleitungen, land- und forstwirtschaftliche Wege, Wander- und Radwege) zumindest deren eingeschränkte Funktionsfähigkeit soweit möglich zu sichern. Nach Fertigstellung der jeweiligen Straßenbaumaßnahmen sind die Linieninfrastrukturen zumindest in der Qualität und Funktionsfähigkeit wie vor Beginn der Baumaßnahmen voll wiederherzustellen. Dies hat in enger Abstimmung mit dem jeweils zuständigen Fachplanungsträger zu erfolgen.
- 6.2 Die Inanspruchnahme des Vorbehaltsgebiets für Gips (GI 26) bei Arnstein ist in den weiteren Planungen soweit wie möglich zu reduzieren. Dazu sind auch mögliche Trassenverschiebungen zu prüfen.

Maßgaben zu den Umweltschutzgütern nach UVPG

7 Schutzgut Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit

- 7.1 Die von der Bundesstraße ausgehenden Lärm- und Feinstaubemissionen sind entsprechend den Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes soweit abzumindern, dass Gefahren, Nachteile und erhebliche Belästigungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes für die Wohnbevölkerung soweit wie möglich vermieden werden. Die gebietsspezifischen Grenzwerte sind einzuhalten. Die Bewertung der Schadstoffemissionen ist dabei einer differenzierten Betrachtung auf Basis eines aktualisierten Schadstoffgutachtens nach dem zum dann gegebenen Zeitpunkt gültigen Verfahren und den vorgesehenen Verkehrsgeschwindigkeiten zu unterziehen.
- 7.2 Der erforderliche Schallschutz ist vorrangig durch aktiven Lärmschutz am Verkehrsweg bzw. durch andere geeignete lärmindernde Maßnahmen vorzusehen.
- 7.3 Die erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind den Belangen des Orts- und Landschaftsbildschutzes anzupassen.

- 7.4 Soweit aktiver Lärmschutz nicht ausreicht oder nicht realisierbar ist, sind Maßnahmen des passiven Lärmschutzes vorzusehen.
- 7.5 Um Beeinträchtigungen für die Bevölkerung weitgehend auszuschließen, sind für das Planfeststellungsverfahren Optimierungen des Trassenverlaufs in Lage und Höhe zu prüfen. Dabei sind auch Trassenführungen im Einschnitt bzw. in Frage kommende Bereiche für festzulegende Maßnahmen für aktiven und passiven Schallschutz zu prüfen.
Das trifft insbesondere auf die Ortslagen von Mädelhofen, Hettstadt, Duttonbrunn, Laudenbach, Karlstadt, Schönarts, Heßlar, Arnstein/Heugrumbach und Stettbach zu.
- 7.6 In den nachfolgenden Planungsschritten sind konkret vorgeschlagene kleinräumige Trassenverschiebungen, insbesondere
- im Bereich der Aussiedlerhöfe östlich von Mädelhofen, im Bereich Gut Greußenheim und östlich von Billingshausen,
 - eine nördliche Verschiebung des Trassenverlaufs im Bereich Heßlar – Heugrumbach (Bau km 32+000 – 38+000) und
 - im Bereich des Zubringers Karlstadt
- zu prüfen, mit dem Ziel, Beeinträchtigungen für die Bevölkerung zu reduzieren.
- 7.7 Um die verbleibenden Auswirkungen der geplanten Bundesstraße auf Wohngebiete und Flächen des Wohnumfeldes insbesondere der Stadt Karlstadt zu minimieren, ist im Planfeststellungsverfahren die Tunnelvariante mit 800 m Länge zu prüfen. Hierzu sind sowohl vertiefende Untersuchungen als auch ein Vergleich mit der bisher geplanten Tunnellänge von 600 m vorzunehmen.
- 7.8 Durch kleinräumige Optimierungen der Trasse durch bauliche und gestalterische Maßnahmen sind soweit möglich Zugänglichkeit, Attraktivität und Erlebbarkeit der Erholungsgebiete zu erhalten bzw. sicherzustellen und Unterbrechungen des touristischen Wegenetzes wiederherzustellen. Baubedingte Beeinträchtigungen in der Nutzung der Wander- und Radwege sind auf das unumgängliche Maß zu beschränken; temporäre Wegeführungen sind sicherzustellen.

8 Schutzgut Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt

- 8.1 Eingriffe in den Naturhaushalt sind bereits im Vorfeld durch eine entsprechende Detailplanung und sowohl während der Bauphase, als auch für die Anlage und den Betrieb des gesamten Vorhabens auf das unvermeidliche Maß zu beschränken; dies gilt für ökologisch sensible Bereiche in besonderem Maß. Hierbei kann im Einzelfall eine Absenkung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich werden.
- 8.2 Während der Bauphase ist der Schutz der trassennahen Biotopflächen vor allen direkten und indirekten Beeinträchtigungen soweit möglich sicherzustellen. Dem Biotopschutz ist auch durch zeitliche Festlegung geeigneter Bauphasen Rechnung zu tragen.
- 8.3 Verbleibende, unvermeidbare Eingriffe in den Naturhaushalt, sowohl beim Bau als auch beim Betrieb der Straße, sind fachlich zu bewerten und durch landschaftspflegerische Maßnahmen auszugleichen bzw. zu ersetzen. Die Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie zur Kompensation (Ausgleichs- und Ersatzmaß-

nahmen) sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan zu präzisieren und nach Art und Umfang in enger Absprache mit den Naturschutzbehörden abzustimmen und festzusetzen.

- 8.4 Bei unvermeidbaren Querungen hochwertiger Landschaftsräume und Biotopverbünde ist sicherzustellen, dass deren Funktionen und Durchgängigkeit durch eine geeignete Trassenoptimierung und andere technische Maßnahmen aufrecht erhalten bleiben. Dazu gehören insbesondere ausreichend dimensionierte Querungsbauwerke, wie spezielle Durchlässe, Amphibienquerungshilfen und Grünbrücken. Weiterhin soll eine Untersuchung zu den positiven Auswirkungen einer Verlängerung des Tunnels auf Höhe des Kalvarienberges südlich Karlstadt durchgeführt werden. Erfordernis und Gestaltung der Querungsbauwerke sind im LBP eingehend zu untersuchen und darzulegen.
- 8.5 Die Brückenbauwerke über die Fließgewässer sind so zu konzipieren, dass die Funktion der Fließgewässer und der Niederungen als Lebensraum und Ausbreitungsweg für Tier- und Pflanzenarten in möglichst vollem Umfang gewahrt bleibt.
- 8.6 Bei der weiteren Planung der Querung der Maintal- und Werntalhänge ist dem besonderen Charakter der Landschaft durch entsprechende Einfügung der Bundesstraße in die Landschaft und genügende Durchlässigkeit des querenden Baukörpers Rechnung zu tragen.
- 8.7 Um die mit dem Zubringer Karlstadt verbundene Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes „Grainberg-Kalbenstein und Saupurzel“ zu minimieren, ist zum Planfeststellungsverfahren eine Trassenoptimierung zu prüfen; für mögliche verbleibende Beeinträchtigungen sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzusehen.

9 Schutzgut Boden

- 9.1 Versiegelung, Abtrag und Zerstörung von Böden sollen vermieden oder auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden. Hierzu zählen insbesondere die Minimierung der Inanspruchnahme von Boden, der Verzicht auf Dammschüttungen zugunsten einer Aufständigung der Brückenbauwerke im begründeten Einzelfall, so bspw. im Bereich des Bäuerlesgrundes (Zubringer Karlstadt), die Vermeidung großflächiger Grundwasserabsenkungen, der Verzicht auf Bodenaustausch und insbesondere die Anwendung einer auf die Schonung sensibler und hoch empfindlicher Böden ausgerichtete Bautechnologie. Die erfolgte Versiegelung sowie der Verlust der natürlichen Bodenfunktionen sind mit geeigneten Maßnahmen zu kompensieren.
- 9.2 Nicht mehr benötigte Straßenabschnitte, wie der B 8 bei Mädelhofen, sind zurückzubauen und bei der Festlegung von Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen.
- 9.3 Bei der Querung von Altlastenflächen bzw. -verdachtsflächen sind in Abstimmung mit den zuständigen Behörden weitere detaillierte Untersuchungen zur Größe und Zusammensetzung der Altlast durchzuführen und geeignete Maßnahmen festzulegen, um negative Folgen der Querung solcher Flächen auf das unumgängliche Maß zu beschränken.

10 Schutzgut Wasser

- 10.1 Insbesondere während der Bauzeit sind Eingriffe in die Oberflächengewässer und in das Grundwasser auf das unvermeidliche Maß zu beschränken. Die hierfür erforderlichen Untersuchungen, Verfahren, Planungen und Maßnahmen sind in enger Abstimmung mit der Wasserwirtschaftsverwaltung festzulegen und durchzuführen.
- 10.2 Die Bauarbeiten sind in Abstimmung mit der Wasserwirtschaftsverwaltung so durchzuführen, dass Beeinträchtigungen des Grundwassers möglichst vermieden werden.
- 10.3 In Wasserschutzgebieten und deren Einzugsbereichen, in sonstigen Bereichen mit hohem Grundwassergefährdungspotential sowie in Einzugsbereichen von Einzelversorgungsanlagen ist durch geeignete technische Maßnahmen eine Grundwasserbeeinträchtigung zu verhindern. Die ggf. erforderlichen hydrogeologischen Untersuchungen sind durchzuführen. In Abstimmung mit der Wasserwirtschaftsverwaltung ist im weiteren Verfahren zu klären, inwieweit das abfließende Wasser zu sammeln, abzuleiten, zu reinigen und unter Berücksichtigung des Ausgleichs nachteiliger Abflussverschärfungen den Vorflutern zuzuführen ist.
- 10.4 Soweit Wassergewinnungsgebiete der öffentlichen Trinkwasserversorgung gequert werden, ist die Bauausführung grundsätzlich gemäß den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWag) vorzunehmen. Abweichungen davon sind in Abstimmung mit der Wasserwirtschaftsverwaltung und mit den Wasserversorgungsunternehmen zulässig. Im Übrigen sind im Rahmen der Feintrassierung alle Möglichkeiten zu nutzen, Querungen von Wasserschutzgebieten nachträglich zu mindern oder zu vermeiden bzw. die Abstände zwischen der Trasse und Wasserschutzgebieten möglichst groß zu gestalten.
- 10.5 Bei der Querung von Quellbereichen, Fließgewässern und ihren Auen sind Eingriffe, insbesondere solche mit bleibender Wirkung, in enger Abstimmung mit den Wasserwirtschafts- und den Naturschutzbehörden auf das unumgängliche Maß zu beschränken. In die Landschaftspflegerischen Begleitpläne sind in Abstimmung mit der Wasserwirtschafts- und mit der Naturschutzverwaltung die bei Gewässerkreuzungen notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufzunehmen.
- 10.6 Kreuzungsbauwerke von Gewässern sind ausreichend groß zu dimensionieren und dürfen nicht aufgrund ihrer Bauweise zu ökologischen Hindernissen werden. Die Fließgewässer einschließlich ihrer Auen sind auf möglichst kurzem Weg zu queren. Es ist weitgehend auf die Verrohrung und den Ausbau von Fließgewässern zu verzichten.
- 10.7 Die hydraulischen Erfordernisse bei der Dimensionierung der Querungsbauwerke in Vorranggebieten für den Hochwasserschutz bzw. in Überschwemmungsgebieten sind so zu berücksichtigen, dass der schadlose Hochwasserabfluss nicht gefährdet wird. Verlorengangener Hochwasserrückhalteraum ist zeit- und funktionsgleich auszugleichen. Geeignete Nachweise sind zu führen, um die Auswirkungen festzustellen und vermeiden oder ausgleichen zu können.

11 Schutzgut Klima/Luft

- 11.1 Die Funktionsfähigkeit der auf die Ortslagen im Wertal gerichteten Frischluftschneisen ist, soweit möglich, durch eine entsprechende Ausgestaltung des Vorhabens, wie bspw. ausreichend dimensionierte Brückenbauwerke im Bereich der Niederungsbereiche des Etwiesengrabens, des Wertgrabens, des Pfannengrabens und des Schwabbachs zu gewährleisten.
- 11.2 Der Verlust von Waldflächen mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion und die Störungen des Bestandsklimas sind durch entsprechende Ersatz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen im unmittelbaren Auswirkungsbereich auszugleichen.

12 Schutzgut Landschaft

- 12.1 Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken und durch Maßnahmen der Vermeidung und Minderung sowie der Gestaltung der Trassenführung auf ein verträgliches Maß zu reduzieren. Im Rahmen der Trassenoptimierungen zum Planfeststellungsverfahren sind neben gestalterischen auch bauliche Maßnahmen zu prüfen, um die Auswirkungen auf die Freiraumstrukturen zu minimieren. Dazu sind im gesamten Trassenbereich die Dammhöhen und Einschnittstiefen zu überprüfen und zu optimieren. Aufschüttungen und Einschnitte sind, soweit mit anderen Belangen vereinbar, geländeangepasst zu modellieren. Der Verzicht auf Dammschüttungen zugunsten von Brückenbauwerken im Bereich landschaftsbildprägender Talbereiche ist zu überprüfen. Die architektonische Gestaltung der Brücken, insbesondere die der markanten Brückenbauwerke, soll auch den besonderen natur- und landschaftsräumlichen Gegebenheiten Rechnung tragen. Zur Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild soll eine Verlängerung des Tunnels auf Höhe des Kalvarienberges südlich Karlstadt (s. Maßgaben A II 7.7. und 8.4) geprüft werden.

Schwerpunktbereiche dabei sind insbesondere:

- Kreuzungsbauwerke mit den Gewässern I. Ordnung (Main, Wern),
 - Kreuzungsbauwerke mit Schienenwegen,
 - Querungen von Gewässern und Niederungsbereichen (u.a. Bäuerlesgrund) sowie
 - Trassenführungen in Dammlagen.
- 12.2 Die Ausgleichsmaßnahmen bzw. die Maßnahmen zur landschaftsgerechten Neugestaltung sind in Abstimmung mit Erfordernissen, insbesondere des Natur- und Landschaftsschutzes sowie des Denkmalschutzes, im Landschaftspflegerischen Begleitplan festzulegen. Zur Kompensation sind in der Nähe des Vorhabenbereichs standortheimische Gehölze und andere naturraumtypische Elemente anzulegen bzw. zu initiieren.

13 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

- 13.1 Wenn von den Baumaßnahmen Bau- und Bodendenkmäler berührt werden, ist möglichst schonend zu verfahren und der Umgang damit im Detail in enger Abstimmung mit den Denkmalschutzbehörden festzulegen.
- 13.2 Für die Bodendenkmäler der Kategorie I mit der Inv.Nr. D-6-6224-0064 (untertägig erhaltener Bereich eines Schlosses des 18.Jh.) und der Inv.Nr. D-6-6024-0274 (Gräber der Hallstattzeit) sind denkmalgerechte Lösungen vorzusehen, um nachhaltige Beeinträchtigungen durch direkte Flächeninanspruchnahme sowie durch Immissionen (z.B. Stäube, Erschütterungen) soweit wie möglich auszuschließen.
- 13.3 Zur Sicherstellung einer langfristigen Einbindung der Bodendenkmäler in die Umgebung, sind diese in Ausgleichsmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes, die mit bodeneingriffsschonenden Maßnahmen (bspw. extensive Bewirtschaftung) ausgeführt werden, einzubinden.

14 FFH-Vorprüfung und artenschutzrechtliche Vorab einschätzung

- 14.1 Vor Zulassung ist gemäß § 34 BNatSchG die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der FFH-Gebiete
- 5924-371 „Trockengebiete an den Werntalhängen zwischen Karsbach und Stetten“
 - 6023-301 „Naturschutzgebiet Romberg“
 - 6023-302 „Mausohrwochenstuben im Spessart“
 - 6124-371 „Trockenstandorte um Leinach“
 - 6124-372 „Maintalhänge zwischen Gambach und Veitshöchheim“
 - 6124-373 „Zellinger Gemeindewald“
 - 6125-301 „Mausohrwochenstuben im Maimdreieck“
 - 6225-371 „Laubwälder um Würzburg“
 - 6225-372 „Irtenerberger und Guttenberger Wald“

zu prüfen.

Hierfür sind auf der Basis einer hinreichend konkretisierten Planung die Beeinträchtigungen der als Erhaltungsziele festgesetzten Lebensraumtypen und Arten differenziert zu ermitteln und mögliche Summationswirkungen im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten zu bewerten.

Die Bewertung der Stickstoffdeposition durch Überschreitung der Critical Loads ist einer differenzierten Betrachtung auf Basis eines aktualisierten Schadstoffgutachtens nach dem zum dann gegebenen Zeitpunkt gültigen Verfahren und den vorgesehenen Verkehrsgeschwindigkeiten zu unterziehen.

Insbesondere wegen der Betroffenheit von prioritären Lebensraumtypen und charakteristischen Arten (u.a. Hirschkäfer, Springfrosch, Heidelerche, Mittel- und Schwarzspecht) werden weitere Untersuchungen, insbesondere zur Wirksamkeit der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, erforderlich, um eine erhebliche Beeinträchtigung auf die für die Erhaltungsziele und Schutzzwecke maßgeblichen Bestandteile der FFH-Gebiete auszuschließen bzw. ggf. eine Ausnahmeprüfung auf der Zulassungsebene durchzuführen. Die in der FFH-Vorprüfung vorgeschlagenen

schadensbegrenzenden Maßnahmen sind den vertiefenden Verträglichkeitsprüfungen zugrunde zu legen.

Zum Schutz der FFH-Gebiete ist in kritischen Bereichen die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zu prüfen.

Bezogen auf die FFH-Gebiete „Mausohrwochenstuben im Spessart“ und „Mausohrwochenstuben im Maindreieck“ sind vertiefende Untersuchungen zu den konkreten Beeinträchtigungsrisiken und zu den schadensbegrenzenden Maßnahmen, insbesondere zur Notwendigkeit und zur Wirksamkeit sowie zum Umfang von Querungshilfen, durchzuführen. Die Umsetzung der schadensbegrenzenden Maßnahmen ist Voraussetzung für die Minderung der Beeinträchtigungen auf ein unerhebliches Maß.

Dabei ist ebenfalls nachzuweisen, wie die notwendige Kohärenz des Netzwerks Natura 2000 gewährleistet werden kann.

- 14.2 Das Vorkommen von besonders und streng geschützten Arten ist im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren, unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Anforderungen des § 44 BNatSchG, eingehend zu prüfen. Beeinträchtigungen dieser Arten sind durch artbezogene Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen weitgehend zu mindern bzw. ggf. eine Ausnahmeprüfung auf der Zulassungsebene durchzuführen.

B Gegenstand und Verlauf des Verfahrens

I Beschreibung des untersuchten Vorhabens

Der Neubau B 26n ist als zweibahnig-vierstreifige Bundesstraße geplant. Diese verbindet die BAB 3, westlich des Autobahndreiecks Würzburg-West über Karlstadt mit der BAB 7, Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck. Zusätzlich sind Zubringer von der B 26n nach Lohr und zur Mainbrücke bei Karlburg sowie die Verlegung der B 8 und der WÜ 31 im Bereich der Anschlussstelle Helmstadt vorgesehen. Derzeit sind der Abschnitt Karlstadt – Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck in den vordringlichen Bedarf und der Abschnitt westl. Autobahndreieck Würzburg-West – Karlstadt in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen eingestuft. Der Zubringer Lohr ist in der 2. Dringlichkeit im Ausbauplan für die Staatsstraßen aufgenommen.

Detaillierte Angaben zu der in diesem Raumordnungsverfahren geprüften Straßenplanung sind den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren zu entnehmen, die im Februar 2011 den am Verfahren Beteiligten zugesandt und der Öffentlichkeit durch Auslegung vom 01.03.2011 bis 01.04.2011 und über das Internet zugänglich gemacht wurden.

1 Ziele des Vorhabens

Der Projektträger – die Bundesrepublik Deutschland sowie der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Würzburg – plant den Neubau einer zweibahnig-vierstreifigen Bundesstraße, die westlich des Autobahndreiecks (AD) Würzburg-West von der BAB 3 nach Norden abzweigen und östlich an Karlstadt vorbei zum Autobahnkreuz (AK) Schweinfurt/Werneck führen soll (vgl. Erläuterungskarte zur landesplanerischen Beurteilung). Der Projektträger verfolgt mit dem Vorhaben insbesondere folgende Zielsetzungen:

- Lückenschluss im Bundesfernstraßennetz vom AD Werneck (BAB 7) bis westlich des AD Würzburg-West (BAB 3) durch eine leistungsfähige, ortsdurchfahrtsfreie Bundesstraße, die auch als Bypass für das im Großraum Würzburg störanfällige Bundesautobahnnetz dient. Entlastung des Autobahnkreuzes Biebelried vom „Übereckverkehr“,
- Verbesserung der Erschließung des autobahnfern liegenden Landkreises Main-Spessart (Karlstadt, Lohr, Gemünden) und Anbindung des Raumes an das Autobahnnetz,
- Bündelung von Verkehr, der heute auf dem Netz der Bundes- und Staatsstraßen quer durch die Landkreise fährt,
- Entlastung hoch belasteter Ortsdurchfahrten, insbesondere im Werntal,
- Verbindung des Oberzentrums Schweinfurt mit der Metropolregion Frankfurt und dem Oberzentrum Heilbronn,
- Verbesserung der Einbindung der Region in das überregionale Straßennetz (RP 2 B IX 3.2 (Z)),
- Entlastung des Stadtgebietes Würzburg von unerwünschtem Abkürzungsverkehr.

2 Räumliche Lage

Die gegenständliche Planung sieht eine den Verdichtungsraum Würzburg nordwestlich umgehende Bundesstraße vor. Die B 26n führt somit weitgehend durch die beiden unterfränkischen Landkreise Würzburg und Main-Spessart und auf einer kurzen Strecke durch den Landkreis Schweinfurt. Naturräumlich beschränkt sich die Lage auf die mainfränkischen Platten, bei Kreuzung des Main- und des Werntales. Sie verbindet somit die von Nordwest nach Südost verlaufende BAB 3 sowie die von der BAB 3 nach Süden abzweigende BAB 81 mit der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden BAB 7 und der nach Osten verlaufenden BAB 70 sowie der BAB 71 Richtung Nord-Ost.

Die geplante Straße ist für sich allein betrachtet, also ohne die Zubringer, insgesamt ca. 49 km lang. Die Zubringer weisen Längen von 17 km (Zubringer Lohr) und 4 km (Zubringer Karlstadt) auf. Außerdem sind die Verlegungen der B 8 bei Mädelhofen (2 km) und der WÜ 31 (3 km) erforderlich.

Ungeachtet räumlich weiterreichender Auswirkungen, insbesondere hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit, sind von der Planung durch bauliche Maßnahmen folgende Kreise, Städte, Märkte und Gemeinden unmittelbar berührt:

Landkreis Würzburg	Gemeinde Greußenheim Gemeinde Helmstadt Gemeinde Hettstadt Gemeinde Leinach Gemeinde Uettingen Gemeinde Waldbrunn Gemeinde Waldbüttelbrunn
Landkreis Main-Spessart	Stadt Arnstein Gemeinde Birkenfeld Gemeinde Eußenheim Gemeinde Himmelstadt Stadt Karlstadt Stadt Lohr a. Main Gemeinde Steinfeld Gemeinde Urspringen Markt Zelligen
Landkreis Schweinfurt	Markt Werneck

3 Verlauf der Trasse mit Übersichtskarte

Die geplante Trasse zweigt an der Anschlussstelle (AS) Helmstadt im Zuge der BAB 3 nach Norden ab, überführt die nach Norden verlegte B 8 und verläuft in nord-östlicher Richtung in einem Abstand von ca. 1 km zum östlichen Ortsrand von Mädelhofen. Im Kreuzungspunkt der verlegten B 8 mit der B 26n ist eine höhenfreie Anschlussstelle AS B 8 – Mädelhofen (B 1) vorgesehen. An dieser Anschlussstelle erfolgt auch die Anbindung der in nordwestlicher Richtung verlegten WÜ 31. Diese Anschlussstelle ersetzt die bisherige AS Helmstadt an der BAB 3.

Im weiteren Verlauf tangiert die B 26n in ca. 100 m Entfernung zwei Aussiedlerhöfe, überquert die St 2298 und unterquert die Kreisstraße WÜ 10 zwischen Greußenheim und Hettstadt. Von der Unterführung der Kreisstraße WÜ 10 zwischen Greußenheim und Hettstadt ab verläuft die Trasse zunächst in nördlicher, dann in nordwestlicher

Richtung und überführt die St 2310 zwischen Greußenheim und Leinach mit einem Abstand zu den Ortsrändern von ca. 1 bis 2,5 km. Hier bietet sich eine höhenfreie Anschlussmöglichkeit AS St 2310 – Greußenheim – Leinach (B 2) an. Zwischen den Gemeinden Greußenheim und Hettstadt liegt die Trasse nahezu durchgehend in einem Einschnitt von 5 bis 15 m Tiefe.

Weiter führt sie in nordwestlicher Richtung in einem Abstand von ca. 1 km zum westlichen Ortsrand von Leinach unter Querung der westlich gelegenen Waldgebiete am Gaigel und Altenberg. Etwa 1 km östlich von Billingshausen wird die St 2299 mit einem Brückenbauwerk überführt. Hier ist die Anschlussstelle AS St 2299 – Billingshausen – Zellingen (B 3) geplant.

Im weiteren Verlauf umgeht die Trasse zunächst in nordöstlicher und daran anschließend in nordwestlicher Richtung einen bewaldeten Hügel (Kämmerich), um danach in ca. 1 km Entfernung Duttenbrunn östlich zu passieren. Dort wird sie mit einer höhenfreien Anschlussstelle AS St 2437 – Duttenbrunn – Zellingen (B 4) an die St 2437 bzw. den neu geplanten Zubringer Lohr angeschlossen.

Danach schwenkt die Trasse in einem großen Bogen in nordöstliche Richtung, um im Waldbereich westlich von Himmelstadt die hier im Tunnel verlaufende DB-Strecke Würzburg – Hannover zu queren. Nach dieser Überquerung umfährt die Trasse den Himmelstädter Wald zunächst in nordöstlicher Richtung und schwenkt dann zwischen Laudenschbach und Himmelstadt nach Norden ab, wo sie die St 2300 überquert. An dieser Stelle ist die Anschlussstelle AS St 2300 – Karlstadt West – Himmelstadt (B 5) vorgesehen.

Weiter in Richtung Norden folgen ein kurzer Damm und danach ein großes Brückenbauwerk mit einer Höhe von ca. 30 m und einer Länge von ca. 700 m, das den Main und die B 27 überspannt. Nach dieser Brücke verläuft die Trasse zunächst im Einschnitt und durchstößt dann in einem Tunnel (ca. 600 m Länge) den Kalvarienberg, aus dem sie südöstlich von Karlstadt wieder austritt, um dann weiter im Einschnitt verlaufend die bestehende B 26 zu unterführen. Hier werden mit Hilfe der höhenfreien Anschlussstelle AS B 26 – Karlstadt Ost (B 6) sowohl die B 26 als auch ein neuer Zubringer zur neuen Mainbrücke bei Karlburg angeschlossen.

Nach weiteren ca. 600 m beginnt die Talbrücke über das Werntal. Dieses Bauwerk überspannt die Wern sowie die parallel verlaufende St 2301 in einer Höhe von ca. 70 m und einer Länge von ca. 1350 m in West-Ost-Richtung und endet am östlichen Werntalhang in einem ca. 25 m tiefen Einschnitt. In dieser Einschnittslage verläuft die Linie zunächst in östlicher Richtung entlang der Hermannsleite und der Waldflächen am Eichelberg, um dann in einem großen Bogen nach Norden und wieder nach Osten in einem Abstand von ca. 500 m Heßlar nördlich zu umfahren. Nach einem nach Süden ausladenden Bogen kreuzt die Trasse ca. 1 km nördlich von Müdesheim die Kreisstraße MSP 6 in einem tiefen Einschnitt, d.h. die MSP 6 wird überführt, und schließt hier diese Kreisstraße mit einer höhenfreien Anschlussstelle AS MSP 6 – Arnstein West – Müdesheim (B 7) an.

Ca. 1 - 2 km weiter auf der nördlich des Werntals gelegenen Hochfläche überspannt die Trasse das Krebsbachtal mit einem Bauwerk (ca. 1200 m Länge) in einer Höhe von ca. 40 bis 60 m. Weiter verläuft sie im Einschnitt über die „Bücholder Höhe“ und fällt in östlicher Richtung in das Schwabbachtal ab, wo sie die St 2277 mit einer Brücke überquert und mit einer höhenfreien Anschlussstelle AS St 2277 – Arnstein Ost (B 8) anbindet.

Ab hier verbleibt die geplante Trasse dann bis zum AK Schweinfurt/Werneck der BAB 7 auf der bestehenden Trasse der B 26a. Die bereits derzeit bestehenden Anschluss

stellen AS MSP 3 – Schraudenbach – Schwebenried (B 9) und AS SW 15 – Stettbach – Vasbühl (B 10) werden den geänderten Verhältnissen angepasst.

II Das angewandte Verfahren

1 Art des Verfahrens

Die Regierung von Unterfranken – Höhere Landesplanungsbehörde – hat, unter Einbeziehung der Öffentlichkeit gemäß § 15 ROG i.V.m. Art. 22 Abs. 5 BayLplG, das Raumordnungsverfahren für den geplanten Neubau der B26n mit integrierter raumordnerischer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), mit einer FFH-Vorprüfung und mit einer artenschutzrechtlichen Vorabbeurteilung durchgeführt.

In Raumordnungsverfahren wird grundsätzlich eine raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, deren Gegenstand die Betrachtung der raumwirksamen Umweltbelange auf der Ebene der Raumordnung ist. Im vorliegenden Fall der raumordnerischen Überprüfung einer Straßenplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass im weiteren Verlauf des Verfahrens bis zur Planfeststellung zunächst die Linienbestimmung erfolgt. Nach § 16 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz sind bei der Linienbestimmung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange, einschließlich der Umweltverträglichkeit und des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens, zu berücksichtigen. Gemäß Nr. 14.4 der Anlage 1 zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz bedarf der Bau einer neuen vier- oder mehrspurigen Straße mit einer Länge von mehr als 5 km einer Umweltverträglichkeitsprüfung; dieser Fall liegt hier vor. Auf eine eigene Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Linienbestimmung kann gemäß § 15 Abs. 1 Satz 2 UVPG verzichtet werden, wenn in einem Raumordnungsverfahren bereits die Umweltverträglichkeit geprüft wurde und die Voraussetzungen gemäß dem hier einschlägigen § 15 Abs. 2 UVPG (Öffentlichkeitsbeteiligung) erfüllt sind. Die vom UVPG und vom FStrG gestellten Anforderungen bezüglich der beizubringenden Unterlagen und deren Inhalten sowie des förmlichen Umgangs sind, wie nachfolgend belegt wird, mit dem vorliegenden Raumordnungsverfahren erfüllt.

Die nach § 5 UVPG erforderliche Unterrichtung des Projektträgers über die voraussichtlich zu erbringenden Unterlagen ist, sowohl im Binnenverhältnis zwischen der Raumordnungsbehörde und der Straßenbauverwaltung als auch im Verhältnis der Straßenbaubehörde und den übrigen betroffenen Behörden, erfolgt.

In der raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung wurde gemäß § 2 Abs. 1 UVPG und § 16 Abs. 1 UVPG auch die Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Schutzgüter Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie Kulturgüter und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen vorgenommen. Hierbei wurde insbesondere auf die Ermittlungen, Beschreibungen und Wertungen der als Bestandteil der Verfahrensunterlage eingereichten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zurückgegriffen, welche die Anforderungen des § 6 UVPG erfüllt.

FFH-Vorprüfungen zur Verträglichkeit des Vorhabens mit den jeweils betroffenen Natura 2000-Gebieten und eine artenschutzrechtliche Vorprüfung wurden entsprechend dem Planungsstand ebenfalls durchgeführt. Die die Raumordnungsstrasse betreffenden Angaben wurden sinngemäß aus der UVS und den Voruntersuchungen entnommen und unmittelbar in die Raumordnungsunterlage eingearbeitet.

Die allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung war ebenfalls Gegenstand der Raumordnungsunterlage; die Voruntersuchungen selbst waren sowohl

durch Auslegung an entsprechend zugänglicher Stelle wie durch Veröffentlichung im Internet für jedermann einsehbar.

Die nach § 7 UVPG vorgeschriebene Beteiligung anderer Behörden wurde durchgeführt, ebenso wie die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG, insbesondere Abs. 3, der mit der Einleitung des Raumordnungsverfahrens auch ausdrücklich Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt wurde.

Im Rahmen der vorliegenden landesplanerischen Beurteilung sind auch zunächst die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 11 UVPG und aufbauend darauf gemäß § 12 UVPG die Bewertung der Umweltauswirkungen und die Berücksichtigung des Ergebnisses bei der Entscheidung erarbeitet worden.

2 Darstellung des Verfahrensablaufs

Im Oktober 2007 hat das Staatliche Bauamt Würzburg der Regierung von Unterfranken als Höhere Landesplanungsbehörde im Hinblick auf die Raumordnungsbedürftigkeit dieses Projekts mitgeteilt, dass es den Neubau der B 26n zwischen der BAB 3 westlich AD Würzburg-West und der BAB 7, AK Schweinfurt/Werneck als zweibahnig-vierstreifige Straße plant.

Auf der Basis der sachlichen Notwendigkeiten und im Vollzug der einschlägigen Vorschriften der Umweltgesetzgebung, insbesondere § 5 UVPG, wurden in einem Scopingverfahren Untersuchungsraum und Untersuchungstiefe in Abstimmung mit den betroffenen Behörden und Trägern öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB festgelegt und eine Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet. Auf der Grundlage dieser umfangreichen Vorarbeiten, über die immer wieder auch die Höhere Landesplanungsbehörde informiert wurde, sowie weiterer im Vorfeld durchgeführter Studien, wie einer Machbarkeitsstudie und Verkehrsgutachten, erstellte der Projektträger eine erste Fassung der für das Raumordnungsverfahren erforderlichen Unterlagen, die er anlässlich einer umfassenden gemeinsamen Besprechung der Höheren Landesplanungsbehörde im Detail vorstellte. Gemeinsam wurden dabei noch erforderliche Nacharbeiten und Verbesserungen am seinerzeitigen Entwurf vereinbart. Der Projektträger hat nach weiteren Zwischenschritten schließlich am 15.12.2010 einen auf dieser Basis überarbeiteten und ergänzten Entwurf der Raumordnungsunterlage vorgelegt, der dann zur Überprüfung auf Vollständigkeit und Beurteilbarkeit auf der Ebene der Raumordnung aus der jeweiligen fachlichen Sicht den wesentlichsten einschlägigen öffentlichen Planungsträgern zugestellt wurde.

Nach Vorlage entsprechender Erklärungen der insoweit Befragten und nach gleichzeitiger weiterer Überprüfung durch die Höhere Landesplanungsbehörde hat der Projektträger die Unterlagen endgültig fertiggestellt und mit Schreiben vom 11.02.2011 die Durchführung des Raumordnungsverfahrens beantragt. Daraufhin hat die Regierung von Unterfranken als Höhere Landesplanungsbehörde ihrerseits mit Schreiben vom 14.02.2011 das Verfahren eingeleitet. Gleichzeitig wurden die Verfahrensunterlagen übersandt.

Die Beteiligten wurden mit Schreiben vom 14.02.2011 um Stellungnahme bis zum 15.04.2011 gebeten und darauf hingewiesen, dass Einverständnis mit dem Vorhaben angenommen werde, falls bis zum gesetzten Termin keine Äußerung vorliege. In einzelnen begründeten Ausnahmefällen wurde Terminverlängerung gewährt. Nicht fristgerecht eingegangene Stellungnahmen und Äußerungen konnten im Verlauf der Auswertungsphase trotz der Fristüberschreitung noch einbezogen werden. Die Stellungnahmen wurden dem Projektträger übermittelt, ggf. mit der Bitte um Stellung-

nahme und Beantwortung aus der jeweiligen fachlichen Sicht des Projektträgers selbst bzw. seiner Gutachter. Erforderlichenfalls wurden die eingegangenen Stellungnahmen und die dazu vom Projektträger angeforderten und erarbeiteten Äußerungen auch gemeinsam zwischen der Höheren Landesplanungsbehörde, dem Projektträger und den jeweils zuständigen staatlichen Fachplanungsträgern, insbesondere des Naturschutzes, des Immissionsschutzes und der Wasserwirtschaft, erörtert und bewertet. Insgesamt sind 1.564 Stellungnahmen eingegangen, darunter zahlreiche Sammelstellungnahmen und Mustereinwendungen.

Ergänzend wurde am 11.07.2011 erstmalig in Bayern ein Bürgergespräch im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens durchgeführt.

Zur Einbeziehung der Öffentlichkeit und zur Auslegung der Projektunterlagen siehe Kapitel B IV.

Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurde eine Reihe von Besprechungen und Ortseinsichtnahmen notwendig, um fachlich z.T. noch differierende Auffassungen hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens zu koordinieren.

Die Beteiligten waren vorab darauf hingewiesen worden, dass angenommen wird, dass Einverständnis mit dem Vorhaben besteht und Hinweise, die im Raumordnungsverfahren zu berücksichtigen wären, nicht zu geben sind, wenn keine Stellungnahme abgegeben wird, und dass technische Detailfragen sowie Enteignungs- und Entschädigungsfragen nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens seien und dass das Ergebnis des Verfahrens den im Einzelfall vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren nicht vorgreife. Es ersetze weder öffentlich-rechtliche noch privatrechtliche Zustimmungen.

III Beteiligte

Am Verfahren wurden beteiligt:

Bezirk Unterfranken, Würzburg

Regionaler Planungsverband Main-Rhön, Haßfurt
Regionaler Planungsverband Würzburg, Karlstadt

Landratsamt Aschaffenburg
Landratsamt Bad Kissingen
Landratsamt Kitzingen
Landratsamt Main-Spessart
Landratsamt Schweinfurt
Landratsamt Würzburg

Landkreis Aschaffenburg
Landkreis Bad Kissingen
Landkreis Kitzingen
Landkreis Main-Spessart
Landkreis Schweinfurt
Landkreis Würzburg
Stadt Schweinfurt
Stadt Würzburg

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie,
München:
Abt. IX, Landesentwicklung

Gemeinde Altertheim
Stadt Arnstein
Gemeinde Bergtheim
Gemeinde Biebelried
Gemeinde Birkenfeld
Stadt Dettelbach
Gemeinde Eisingen
Gemeinde Erlabrunn
Gemeinde Erlenbach b. Marktheidenfeld
Gemeinde Estenfeld
Gemeinde Eußenheim
Stadt Gemünden a. Main
Gemeinde Gerbrunn
Gemeinde Gössenheim
Gemeinde Greußenheim
Gemeinde Güntersleben
Gemeinde Hafenlohr
Gemeinde Hausen b. Würzburg
Markt Helmstadt
Gemeinde Hettstadt
Gemeinde Himmelstadt
Markt Höchberg
Gemeinde Holzkirchen
Markt Karbach
Stadt Karlstadt
Gemeinde Kist
Gemeinde Kürnach
Gemeinde Laufach
Gemeinde Leinach
Stadt Lohr a. Main
Stadt Marktheidenfeld
Gemeinde Margetshöchheim
Gemeinde Neuendorf
Gemeinde Neustadt a. Main
Gemeinde Partenstein
Markt Randersacker
Gemeinde Rechtenbach
Markt Remlingen
Gemeinde Retzstadt
Markt Rimpar
Gemeinde Roden
Stadt Rothenfels
Gemeinde Rottendorf
Gemeinde Steinfeld
Gemeinde Theilheim
Markt Thüngen
Gemeinde Thüngersheim
Markt Triefenstein
Gemeinde Uettingen
Gemeinde Unterpleichfeld
Gemeinde Urspringen
Gemeinde Veitshöchheim
Gemeinde Waigolshausen
Gemeinde Waldbrunn
Gemeinde Waldbüttelbrunn
Markt Werneck

Markt Zell a. Main
Markt Zellingen

Immobilien Freistaat Bayern, Würzburg
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Nürnberg
Bayer. Landesamt für Umwelt, Augsburg
Bund Naturschutz in Bayern e.V., Nürnberg
Deutscher Alpenverein e.V., München
Deutscher Wetterdienst, Zentralamt Offenbach
Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., Hilpoltstein
Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., Bezirksgeschäftsstelle Unterfranken,
Kleiosheim
Landesjagdverband Bayern e.V., Feldkirchen
Landesverband Bayern e.V. der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine, Nürnberg
Landesverband Bayern e.V. der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine, Bischofs-
heim
Spessartbund e.V., Aschaffenburg
Naturpark Spessart e.V., Gemünden
Landesamt für Finanzen, Würzburg
Fischereiverband Unterfranken e.V., Würzburg
Landesfischereiverband Bayern e.V., München
Landesjagdverband Bayern e.V., Bezirksgruppe Unterfranken, Bad Kissingen

Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Karlstadt, Bereich Landwirtschaft
Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg, Bereich Landwirtschaft
Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg, Sachgebiet Agrarökologie
Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Schweinfurt, Bereich Landwirtschaft
Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Unterfranken, Würzburg
Bayer. Landesanstalt für Landwirtschaft, Institut für Agrarökonomie, München
Bayer. Landesanstalt für Weinbau und Gartenbau, Veitshöchheim
Bayer. Landesanstalt für Landwirtschaft, Institut für Agrarökologie, Ökologischen
Landbau und Bodenschutz, Freising-Weißenstephan
Amt für Ländliche Entwicklung Würzburg
Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen, Bereich Forsten
Bayer. Waldbesitzerverband e.V., München
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e.V., München
Handwerkskammer für Unterfranken, Würzburg
Industrie- und Handelskammer Würzburg-Schweinfurt
Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e.V., München
Bund der Selbständigen/Gewerbeverband, Landesverband Bayern, München
Bund der Selbständigen/Gewerbeverband, Bezirksverband Unterfranken, Lohr a.
Main
Deutscher Gewerkschaftsbund Region Würzburg

Tourismusverband Franken e.V., Nürnberg

Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg
Wasserwirtschaftsamt Schweinfurt

Bayer. Industrieverband Steine und Erden e.V., München
Arbeitsgemeinschaft Bayerischer Bergbau- und Mineralgewinnungsbetriebe, Iphofen
Bayer. Ziegelindustrieverband, München
Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, O-
berste Bergbehörde (Referat VI/5)
Regierung von Oberfranken, Bergamt Nordbayern, Bayreuth
Agentur für Arbeit Schweinfurt

Agentur für Arbeit Würzburg
Bayerische Julius-Maximilians-Universität, Würzburg
Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt, Würzburg

Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Dienststelle Memmelsdorf
Bischöfliches Ordinariat Würzburg
Evangelisch-Lutherische Landeskirchenstelle, Ansbach
Frankenbund, Vereinigung für die fränkische Landeskunde und Kulturpflege e.V.,
Würzburg

Landesuntersuchungsamt für das Gesundheitswesen Nordbayern, Würzburg
Landratsamt Main-Spessart, Gesundheitsamt, Karlstadt
Landratsamt Schweinfurt, Gesundheitsamt
Landratsamt Würzburg, Gesundheitsamt

Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg
Bayer. Eisenbahngesellschaft mbH, München
DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Nürnberg
Autobahndirektion Nordbayern, Nürnberg
Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Würzburg
Deutsche Flugsicherung, Langen
Wehrbereichsverwaltung Süd, München
Rhein-Main-Donau AG, Unterföhring
E.ON Wasserkraft GmbH, Landshut
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Würzburg
Wasserstraßenneubauamt Aschaffenburg
Deutsche Post AG, Niederlassung Würzburg
Deutsche Telekom AG T-Com, T NL Bayreuth BBN 25, Würzburg
E-Plus Mobilfunk GmbH, Nürnberg
GMK Gesellschaft für mobile Kommunikation, Niederlassung Würzburg
Vodafone D2 GmbH Niederlassung Rhein-Main, Eschborn
Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post, Würzburg
O₂ Germany GmbH & Co. OHG, Nürnberg
Mineralölwirtschaftsverband e.V., Hamburg

Regierung von Mittelfranken, Luftamt Nordbayern, Nürnberg

Energieversorgung Lohr-Karlstadt und Umgebung GmbH, Karlstadt
PLEdoc GmbH, Essen
E.ON Netz GmbH, Bayreuth
TenneT TSO GmbH, Bamberg
E.ON Bayern AG, Unternehmensleitung, Regensburg
Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH
Unterfränkische Überlandzentrale eG, Lülsfeld
Stadtwerke Schweinfurt GmbH

Gasversorgung Unterfranken GmbH, Würzburg
Bundesverband WindEnergie e.V. BWE Regionalverband Unterfranken, Ochsenfurt
MEGAL GmbH, Essen
Open Grid Europe GmbH, Essen

Zweckverband Fernwasserversorgung Franken, Uffenheim
TWV Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH
Wasserbeschaffungsverband Gemünden-Schönau, Gemünden
Zweckverband zur Wasserversorgung Hundsbacher Gruppe, Eußenheim
Wasserbeschaffungsverband Kaistener Gruppe, Karlstadt

Zweckverband zur Wasserversorgung der Marktheidenfelder Gruppe, Marktheidenfeld

Zweckverband Fernwasserversorgung Mittelmain, Würzburg

Zweckverband Urspringer Gruppe, Karlstadt

Zweckverband Abwasserbeseitigung Ahlbach Gruppe, Waldbüttelbrunn

Abwasserverband "Obere Werntalgemeinden", Schweinfurt

Zweckverband Abwasserbeseitigung Roßbrunn-Uettingen, Uettingen

Abwasserzweckverband Zellinger Becken, Zellingen

Regierung von Unterfranken, Gewerbeaufsichtsamt, Würzburg

Landesgewerbeamt Bayern, Zweigstelle Würzburg

Zweckverband Abfallwirtschaft Raum Würzburg, Würzburg

Bayer. Landesvermessungsamt, München

Staatl. Vermessungsamt Lohr a. Main

Staatl. Vermessungsamt Würzburg

Staatl. Vermessungsamt Schweinfurt

Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Nebenstelle VA München/Nürnberg

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Referat I 1 "Raumentwicklung", Bonn

Darüber hinaus wurden regierungsintern die Fachstellungen zu Fragen der Wirtschaftsförderung, des Straßenbaus, des Städtebaus, des Technischen Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Wasserwirtschaft eingeholt.

IV Einbeziehung der Öffentlichkeit

Im Hinblick auf die gemäß § 15 Abs. 3 Satz 3 ROG i.V.m. Art. 22 Abs. 5 BayLplG erforderliche Einbeziehung der Öffentlichkeit in das vorliegende Raumordnungsverfahren ebenso wie im Hinblick auf die im vorliegenden Fall gemäß § 15 Abs. 2 UVPG erforderliche Öffentlichkeitsbeteiligung (vgl. B II 1 Abs. 2) wurden die betroffenen Kommunen mit Schreiben der Höheren Landesplanungsbehörde vom 21.04.2010 bereits im Vorfeld über die bevorstehende Einleitung des Verfahrens informiert. Anhand eines ihnen als Entwurf zur Verfügung gestellten Textes für eine öffentliche Bekanntmachung wurden sie gebeten, die Verfahrensunterlagen spätestens zwei Wochen nach deren Zugang während eines Zeitraums von einem Monat zur Ansicht auszulegen. Ort und Zeit der Auslegung wurden vorher ortsüblich bekannt gemacht; in dieser Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass bis spätestens 14 Tage nach Beendigung der Auslegung Gelegenheit zur Äußerung besteht. Den Kommunen wurde empfohlen die Auslegung der Verfahrensunterlagen im Zeitraum vom 01. März bis zum 01. April 2011 durchzuführen. Dieser Bitte wurde durchgehend entsprochen. Die gegenüber den Kommunen vorgebrachten Äußerungen wurden – teilweise unter Beigabe einer eigenen Stellungnahme – der Regierung von Unterfranken als Höherer Landesplanungsbehörde übermittelt. Darüber hinaus wurden auch zahlreiche Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit unmittelbar gegenüber der Regierung abgegeben.

Außerdem waren die Verfahrensunterlagen vom 14.02.2011 bis zum Abschluss des Raumordnungsverfahrens in das Internet auf die Homepage der Regierung von Unterfranken eingestellt und somit auch dort für jedermann einsehbar.

Aus der Öffentlichkeit wurden 1.443 Einzelstellungen einschließlich Sammelstellungen und Mustereinwendungen abgegeben.

Ergänzend wurde erstmalig in Bayern am 11.07.2011 ein Bürgergespräch im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens durchgeführt, bei dem der Öffentlichkeit noch einmal Gelegenheit gegeben wurde ihre Standpunkte zu erläutern. Über dieses Gespräch wurde ein Protokoll angefertigt und im Internet veröffentlicht. Die dort vorgebrachten Äußerungen wurden als Stellungnahmen im Verfahren berücksichtigt, sofern sie über das schriftlich Vorgebrachte hinausgingen.

C Begründung der landesplanerischen Beurteilung

I Vorbemerkungen

1 Maßstab der landesplanerischen Beurteilung

Maßstab für die landesplanerische Beurteilung des Vorhabens sind die Raumordnungsgrundsätze gemäß § 2 Raumordnungsgesetz (ROG) und Art. 2 Bayer. Landesplanungsgesetz (BayLplG), die im Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006 (LEP) und die in den Regionalplänen der Regionen Würzburg (RP 2) und Main-Rhön (RP 3) enthaltenen Ziele und Grundsätze der Raumordnung sowie sonstige einschlägige Erfordernisse der Raumordnung, wie z.B. und insbesondere die im Zuge der Fortschreibungen der Regionalpläne der Regionen Würzburg (RP 2 FS) und Main-Rhön (RP 3 FS) bereits vorliegenden Entwürfe mit ihren in Aufstellung befindlichen Zielen der Raumordnung.

In zahlreichen Stellungnahmen aus dem Anhörverfahren wird – nicht zu Unrecht – darauf hingewiesen, dass Ziele und Grundsätze der Raumordnung in Konkurrenz zueinander stehen können. Dazu sei Folgendes festgehalten: Einen absoluten, in jedem Einzelfall zum Zuge kommenden Vorrang für jedweden Belang kann es nicht geben, denn prinzipiell sind alle Belange gleichrangig; Einzelziele können und müssen ungeachtet ihrer Verbindlichkeit im Rahmen des gesamten Zielsystems der Raumordnung gesehen und entsprechend interpretiert bzw. ausgelegt werden. Das LEP und die Regionalpläne lassen auch selbst regelmäßig solche Interpretationen zu. Dabei spielen immer die Details des Einzelfalls die entscheidende Rolle (vgl. hierzu auch C III 1). Nur im Rahmen einer bilanzierenden Gesamtbetrachtung aller einschlägigen Ziele und Grundsätze lässt sich ermitteln, ob ein Vorhaben raumverträglich ist oder nicht. Somit ist es Aufgabe der vorliegenden landesplanerischen Beurteilung, die einschlägigen Ziele und Grundsätze der Raumordnung aus allen Fachbereichen gleichwertig und ausgewogen in den Blick zu nehmen und das Vorhaben auf dieser Basis zu bewerten. In diesem dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz Ausdruck verleihenden Abwägungsvorgang sind alle abwägungsrelevanten Belange zu ermitteln, zu gewichten und mit dem ermittelten Gewicht in die Entscheidung einzustellen. Dabei ist allen Belangen in angemessener Weise Rechnung zu tragen, wobei im Falle der Kollision zweier Belange die Bevorzugung des einen Belangs zwangsläufig die Zurückstellung des anderen bedeutet, letztlich also eine planerische Ermessensentscheidung ausschlaggebend ist.

Zudem ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass in der Anhörung vielfach Ziele und Grundsätze der Raumordnung angeführt werden, die dem Vorhaben entgegenstehen würden, jedoch im konkreten Fall nicht anwendbar sind, da sie sich z.B. auf andere räumliche Bereiche, wie das Umfeld großer Verdichtungsräume, beziehen oder nicht auf Straßenbauvorhaben anwendbar sind. Diese müssen daher in diesem Verfahren unberücksichtigt bleiben.

Vor diesen Hintergründen ist festzuhalten, dass normative Vorgaben der Raumordnung, die dem Vorhaben grundsätzlich entgegenstehen und somit seine Verwirklichung nicht zuließen, nicht vorhanden sind. Vielmehr lassen die aufgeführten, für die Bewertung des Vorhabens einschlägigen Ziele und Grundsätze der Raumordnung ausreichend Gestaltungs- und Abwägungsspielraum.

2 Gegenstand der landesplanerischen Beurteilung

Gegenstand der vorliegenden landesplanerischen Beurteilung ist die in den Raumordnungsunterlagen als solche definierte „Raumordnungslinie“ (vgl. im Detail auch B I), deren landesplanerische Überprüfung ohne Alternativen beantragt wurde. Die Gründe der Auswahl der Raumordnungslinie spielen in der Abwägung jedoch eine Rolle, weshalb diese auch in der Raumordnungsunterlage (Teil 1, Kapitel 3) dargestellt sind. Zudem beinhaltet die UVP eine Alternativenbetrachtung, bei der ebenfalls die im Vorfeld ausgeschiedenen Trassenalternativen herangezogen werden. In der Anhörung haben sich zahlreiche Äußerungen auch mit anderen Varianten und Alternativen befasst, wobei offenbar zum Teil auch Missverständnisse über den Raumordnungsgegenstand aufgetreten sind. Allerdings stellt die Raumordnungsunterlage die Raumordnungslinie eindeutig und unmissverständlich als Verfahrensgegenstand dar.

Ebenfalls eine große Zahl von Äußerungen kritisiert die Argumentation und die Auswahl aus voruntersuchten Varianten und Alternativen, die letztlich – als alleinige Entscheidung des Projektträgers – zur Entscheidung für die Raumordnungslinie geführt haben und darüber hinaus zu der Entscheidung, nur die Raumordnungslinie landesplanerisch überprüfen zu lassen, ohne auch Alternativen in die eigentliche Prüfung mit einzubeziehen. Diese Entscheidung ist allein Sache des Projektträgers und steht ihm so auch zu, denn gemäß § 15 Abs. 1 ROG wird das Projekt in der vom Vorhabensträger vorgelegten Form geprüft.

Zum besseren Verständnis sei jedoch an dieser Stelle das Trassenauswahlverfahren noch einmal angesprochen, das dem Raumordnungsverfahren vorgeschaltet und für den Projektträger Grundlage seiner Entscheidung für die Raumordnungslinie war. Auf Basis der Untersuchung „Fernstraßenentwicklungssachse westliches Mainfranken“ vom Mai 2001 wurden die beiden Alternativen „Hauptkorridor Mitte“ und „Modifizierte Kombinationslösung Nord+Süd“ durch einen Vergleich von Teilvarianten innerhalb der beiden Alternativkorridore herausgearbeitet. In einem aus Sicht des Projektträgers vorgenommenen Vergleich wurden dann unter Berücksichtigung der verkehrlichen, ebenso wie aller anderen Belange, insbesondere der Umweltbelange, diese beiden Korridore miteinander verglichen und letztlich dem Korridor „Mitte“ der Vorzug eingeräumt. Dieser vom Projektträger durchgeführte Vergleich samt seinem Ergebnis kann aus Sicht der Landesplanungsbehörde nachvollzogen werden und findet jedenfalls dem Grunde nach auch die ausdrückliche Zustimmung des Landesamtes für Umwelt.

Die nachträglich auf ihre Verkehrswirkungen untersuchten Planfälle A1 bis A5 (Anlage 5 des Teils 4: Anlagen - fachtechnische Unterlagen auf CD der Raumordnungsunterlage) in dem Gutachten „B 26n, Fernstraßenentwicklungssachse westliches Mainfranken - Alternativen zum Mittelkorridor“ wurden vom Projektträger mangels Wirksamkeit verworfen und deshalb nicht ins Verfahren eingebracht.

In höchst grundsätzlicher Weise befassen sich zahlreiche Stellungnahmen mit allgemeinen verkehrspolitischen Überlegungen, die häufig zum Ergebnis kommen, dass Straßenneubauten im Allgemeinen und der Bau der B 26n im Besonderen einer zeitgerechten Verkehrspolitik nicht entsprechen. Angesichts von Vorschlägen, etwa den ÖPNV oder den Schienenverkehr stärker auszubauen, bleibt allerdings die Frage, wie auf diese Weise die Zielsetzungen der B 26n zu realisieren wären, die nicht zuletzt auf den überregionalen Pkw- und Lkw-Verkehr abstellen. Auch die regionalen Zielsetzungen einer verbesserten Anbindung der Region an das Autobahnnetz können mit derartigen Vorschlägen nicht verwirklicht werden. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass der Bedarf durch die Bundesgesetzgebung und außerdem durch die einschlägigen Ziele der Raumordnung festgestellt ist. Diese Festlegungen können nicht Gegenstand der vorliegenden landesplanerischen Überprüfung sein; hier geht es aus-

schließlich um die Frage der Raumverträglichkeit der B 26n, nicht etwa um eine Auseinandersetzung mit dem ÖPNV oder gar mit den grundsätzlichen verkehrspolitischen Entscheidungen des Bundes oder des Freistaats Bayern. Insofern kann auch der vorgetragenen Argumentation nicht gefolgt werden, der zufolge das Vorhaben nicht ausreichend abgesichert sei und es somit an einer Planrechtfertigung fehle. Im künftigen Zeitablauf sich möglicherweise ändernde Grundlagen der raumordnerischen Entscheidung unterliegen dem Hinweis D III 4. Danach gilt die landesplanerische Beurteilung ausdrücklich nur so lange, wie sich ihre Entscheidungsgrundlagen nicht ändern.

In der Anhörung gelegentlich angesprochene geringfügige Unstimmigkeiten in der Raumordnungsunterlage sind nicht gänzlich von der Hand zu weisen. Diesen Hinweisen wurde durchweg im Einzelnen nachgegangen mit dem Ergebnis, dass sie in keinem Fall relevante Auswirkungen auf die Beurteilung des Projekts haben. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass hier auf der Ebene der Raumordnung, also in der Regel im Maßstab 1:25.000, nicht auf der Ebene der grundstücksgenaue Planfeststellung geprüft wird.

Fragen des Bedarfs, der Finanzierbarkeit, technische Detailprobleme und privatrechtliche Aspekte, wie etwa Enteignungs- und Entschädigungsfragen, sind, wie im Schreiben zur Einleitung des Raumordnungsverfahrens bereits dargestellt, nicht Verfahrensgegenstand.

II Bewertung des Vorhabens anhand der Erfordernisse der Raumordnung

1 Überfachliche Belange, Raumstruktur, Zentrale Orte

1.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

§ 2 Abs. 2 Nr. 1 ROG

(G) Im Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen sind ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben. Dabei ist die nachhaltige Daseinsvorsorge zu sichern, nachhaltiges Wirtschaftswachstum und Innovation sind zu unterstützen, Entwicklungspotenziale sind zu sichern und Ressourcen nachhaltig zu schützen. Diese Aufgaben sind gleichermaßen in Ballungsräumen wie in ländlichen Räumen, in strukturschwachen wie in strukturstarken Regionen zu erfüllen. Demographischen, wirtschaftlichen, sozialen sowie anderen strukturverändernden Herausforderungen ist Rechnung zu tragen, auch im Hinblick auf den Rückgang und den Zuwachs von Bevölkerung und Arbeitsplätzen sowie im Hinblick auf die noch fortwirkenden Folgen der deutschen Teilung; [...] Auf einen Ausgleich räumlicher und struktureller Ungleichgewichte zwischen den Regionen ist hinzuwirken. [...]

§ 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG

(G) Die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, ist zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten; dies gilt auch in dünn besiedelten Regionen. Die soziale Infrastruktur ist vorrangig in Zentralen Orten zu bündeln; die Erreichbarkeits- und Tragfähigkeitskriterien des Zentrale-Orte-Konzepts sind flexibel an regionalen Erfordernissen auszurichten. [...]

Art. 2 Abs. 2 Nr. 6 BayLplG

(G) [...] Günstige Voraussetzungen für die Entwicklung der Wirtschaft und für die Schaffung und Sicherung eines qualitativ und quantitativ ausreichenden Angebots an Arbeits- und Ausbildungsplätzen sind anzustreben [...]

LEP A I 1.1

(Z) Zur Sicherung der Lebenschancen künftiger Generationen soll Bayern in seiner Gesamtheit und in seinen Teilräumen dauerhaft umwelt-, wirtschafts- und sozialverträglich entwickelt werden. Gleichwertige und gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen sollen geschaffen und erhalten werden. Dabei sollen auch die geschaffenen Eigentumswerte berücksichtigt werden.

(G) Es ist anzustreben, Bayern als gesunden Lebensraum und Wirtschaftsstandort, insbesondere hinsichtlich seiner Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität im räumlichen Wettbewerb, zu sichern und weiter zu entwickeln. Dabei sind neben den klassischen Standortfaktoren die ökologische Standortqualität und die soziokulturellen Standortvorteile als ökonomische Standortfaktoren möglichst zu sichern und in Wert zu setzen.

(Z) In Teilräumen vorhandene lagebedingte und wirtschaftsstrukturelle Probleme sowie infrastrukturelle Engpässe sollen im Hinblick auf die Schaffung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen abgebaut werden. Dabei soll der ländliche Raum, insbesondere die ländlichen Teilräume, deren Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll, bevorzugt entwickelt werden.

(Z) Die ländlichen Teilräume, deren Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll, sollen unbeschadet der spezifischen Impulsgeberfunktion der Verdichtungsräume und der Entwicklung des sonstigen ländlichen Raums bei einschlägigen staatlichen Aktivitäten zur Gewährung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen Vorrang haben (Vorrangprinzip). Dies gilt insbesondere für

- Planungen und Maßnahmen zur Versorgung mit Infrastruktur
- [...]

LEP A I 2.1

(Z) Die Belange der Ökologie, der Ökonomie sowie des Sozialwesens und der Kultur sollen miteinander vernetzt sowie bei Entscheidungen zur Raumnutzung gleichrangig eingestellt und ihre Wechselwirkungen beachtet werden. [...] Bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit ist den ökologischen Belangen der Vorrang einzuräumen, wenn eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.

LEP A I 2.3

(G) Es ist anzustreben, die Sicherung und Weiterentwicklung der technischen, sozialen und kulturellen Infrastruktur sowie des Bildungswesens unter Beachtung ökologischer und ökonomischer Belange darauf auszurichten, dass der Bevölkerung in allen Landesteilen in zumutbarer Entfernung die erforderlichen Einrichtungen und Angebote dauerhaft bereit gestellt werden.

LEP A I 2.4

(Z) Der Flächen- und Ressourcenverbrauch soll in allen Landesteilen reduziert werden. Die Entwicklung des Landes und seiner Teilräume soll so flächen- und ressourcensparend wie möglich erfolgen.

LEP A I 3.2.1

(Z) Bestehende Raumnutzungskonflikte, insbesondere die erheblichen gegenseitigen Beeinträchtigungen von Wohn-, Gewerbe-, Erholungs- und Verkehrsfunktionen, sollen abgebaut und neue verhindert werden. [...]

LEP A II 2.1.1

(Z) Zentrale Orte sollen

- [...]*
- die Standortfaktoren für die Wirtschaft besonders stärken,*
- mit ihren Planungsentscheidungen einen Beitrag zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen leisten,*
- [...]*

LEP A II 2.1.2.5

(G) Die günstige Erreichbarkeit der Zentralen Orte für die Bevölkerung ihrer jeweiligen Verflechtungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist von besonderer Bedeutung. Es ist anzustreben, dass die Zentralen Orte untereinander, mit den Verdichtungsräumen und mit den überregionalen Verkehrswegen gut verbunden sind.

LEP A II 3

(Z) Entwicklungsachsen sollen insbesondere im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die Freiraumsicherung und den Infrastrukturausbau zu einer geordneten und nachhaltigen raumstrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen. [...]

RP 2 A I 3

(G) Es ist anzustreben, die gute verkehrliche Einbindung der Region in das überregionale Verkehrsnetz als wichtigen Standortfaktor zu sichern und weiter zu verbessern. Den wachsenden Transitbelastungen ist durch infrastrukturelle Maßnahmen so zu begegnen, dass möglichst keine zusätzlichen Beeinträchtigungen für die Bevölkerung entstehen.

RP 2 A I 4

(Z) Zur Gewährleistung einer nachhaltigen Regionalentwicklung sollen die natürlichen Ressourcen und die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts in allen Regionsteilen gesichert und möglichst verbessert werden. Die Entwicklung der Wirtschaft sowie der Siedlungs- und Infrastruktur sollen ohne wesentliche Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen und insbesondere möglichst flächensparend erfolgen. Dabei soll die gute kulturelle und soziale Ausstattung der Region gesichert und ausgebaut werden.

RP 2 A II 1.6

(G) Es ist anzustreben, den Verkehr im Verdichtungsraum so zu ordnen, dass die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV als attraktive Alternative zum Individualverkehr erhöht und der Stadt- und Umlandbereich durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen vom überregionalen Verkehr entlastet werden. [...]

RP 2 A II 2.1

(Z) Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des ländlichen Raumes - dargestellt im Anhang Tekturkarte 1 zur Karte 1 „Raumstruktur“, die Bestandteil des Regionalplans ist - soll insbesondere durch die Schaffung vielseitiger und qualifizierter Arbeitsplätze im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich verbessert werden. Zur optimalen Nutzung der Entwicklungschancen im industriell-gewerblichen Bereich sollen Neuansiedlungen vorrangig auf die Zentralen Orte konzentriert werden.

RP 2 A II 2.2

(Z) Bei Planung und Durchführung von Entwicklungsmaßnahmen soll den ländlichen Teilräumen, deren Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll, Vorrang gegenüber den übrigen Teilen des ländlichen Raumes eingeräumt werden. Eine nachhaltige Raumnutzung soll dabei angestrebt werden.

RP 2 A II 2.6

(G) Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur sind bevorzugt entlang der Verkehrs- und Siedlungsachsen anzustreben. Dies gilt ganz besonders für die ländlichen Teilräume deren Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll. Dem ÖPNV ist dabei im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Zentralen Orte und des Verdichtungsraumes besonderes Gewicht beizumessen.

RP 3 A II 2.6

(G) Auf eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen, ist hinzuwirken. [...]

1.2 Auswirkungen und Bewertung

In ihrer Summe und in ihrem Zusammenwirken verlangen die Erfordernisse der Raumordnung, insbesondere wie sie im überfachlichen Teil des LEP dargelegt sind, letztlich eine nachhaltige Landesentwicklung, also einen raumverträglichen, integrativen und gleichgewichtigen Umgang mit den ökonomischen, ökologischen, sozialen und kulturellen Belangen. Dies ist der wesentliche Auftrag der oben zitierten Vorgaben des LEP, insbesondere LEP A I 1.1 (Z), 2.1 (Z), 2.3 (G) und 2.4 (Z) sowie RP 2 A I 4. Es ist offenkundig, dass vor dem Hintergrund dieser Zielsetzungen die Belange der Nachhaltigkeit gerade im Hinblick auf die hier in Rede stehende Straßenplanung in deutlicher Konkurrenz zueinander stehen. Hierauf wird auch in zahlreichen Stellungnahmen aus dem Anhörverfahren nachdrücklich hingewiesen.

Unter den überfachlichen Aspekten der Raumstruktur und insbesondere angesichts der Erfordernisse der Raumordnung, die eine gleichgewichtige Berücksichtigung von Ökologie und Ökonomie verlangen, ist – gerade vor dem Hintergrund der genannten Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren – Folgendes festzuhalten: Die auch in den Anhörungsergebnissen vielfach und nachdrücklich zitierten Ziele LEP A I 2.1 („Bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit ist den ökologischen Belangen der Vorrang einzuräumen, wenn eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.“) und RP 2 A I 4 mit ähnlichem Inhalt räumen den ökologischen Belangen ausdrücklich nur dann den Vorrang ein, wenn wesentliche und langfristige Beeinträchtigungen drohen. Eine solche wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen wurde von den einschlägigen Fachbehörden jedoch nicht konstatiert und ist auch nach Auffassung der Höheren Landesplanungsbehörde nicht gegeben. Dass Beeinträchtigungen auftreten, wird nicht bestritten und kommt an mehreren Stellen der vorliegenden landesplanerischen Beurteilung, aber auch bereits in den Raumordnungsunterlagen des Projektträgers, unmissverständlich zum Ausdruck (vgl. z.B. Teil 1, S. 57 - 59 oder S. 82 - 83 der Raumordnungsunterlage). Diese Beeinträchtigungen können aber durch entsprechende Maßnahmen soweit kontrolliert oder reduziert werden, dass das o.g. Ziel LEP A I 2.1 nicht zur Anwendung zu bringen ist und somit kein ausreichender Anhaltspunkt für eine grundsätzliche Raumunverträglichkeit des Vorhabens vorliegt. Dazu kommt, dass die Übereinstimmung des Vorhabens mit Belangen der Raumstruktur, der Wirtschaft und des Verkehrs sowie auch in vielen Teilaspekten weiterer Belange unverkennbar ist. Zahlreiche Stellungnahmen sehen zwar im vorliegenden Fall die Belange der Ökologie im Nachteil; die landesplanerische Beurteilung kommt, wie später im Einzelnen belegt, aber nach aus ihrer Sicht gleichrangiger Abhandlung aller Belange zum Ergebnis, dass eben gerade bei gleichrangiger Behandlung der betroffenen Belange das Vorhaben, unter wertender und bilanzierender Berücksichtigung aller Aspekte, den Erfordernissen der Raumordnung entspricht (vgl. hierzu auch C III). Neben den einschlägigen Zielen und Grundsätzen zugunsten der Ökologie sind in die landesplanerische Beurteilung auch die Bestimmungen einzustellen, die das Projekt deutlich unterstützen (vgl. hierzu diejenigen überfachlichen Ziele und Grundsätze, die die Schaffung gleichwertiger Lebensbedingun-

gen, die Stärkung der Wirtschaftskraft oder den Ausbau der Infrastruktur vorsehen, wie etwa § 2 Abs. 2 Nrn. 1 und 3 ROG (G), LEP A I 1.1 Abs. 1 Satz 2 (Z), Abs. 2 (G), Abs. 3 Satz 1 (Z), Abs. 4 1. Tiert (Z), A I 2.3 (G) oder – ganz besonders und hier genau passend – RP 2 A I 3 (G)). Gerade der Grundsatz RP 2 A I 3 (G) belegt, dass durch infrastrukturelle Maßnahmen – und im Zusammenhang mit der Begründung zum Ziel RP 2 B IX 3.2 ist hier ausdrücklich auch die B 26n angesprochen – zur Entlastung der Regionsbevölkerung vom Durchgangsverkehr beigetragen werden soll.

In der Anhörung wurde unter Bezug auf das Ziel LEP A II 3 samt zugehöriger Begründung darauf verwiesen, dass es zu den Aufgaben von Entwicklungsachsen auch gehöre, Infrastrukturausbaumaßnahmen hier zu konzentrieren und „willkürliche und ungeordnete Flächenzerschneidungen und unnötigen Bodenverbrauch in der freien Landschaft“ zu vermeiden. Zunächst ist hierzu schlicht festzuhalten, dass die geplante B 26n keineswegs einen „willkürlichen und ungeordneten“ Flächenverbrauch erzeugt, weil die gesamte Planung auf gesetzlichen Grundlagen basiert und einer ganzen Reihe durchaus sinnvoller Zielsetzungen dient. Außerdem muss die Frage erlaubt sein, wo Infrastrukturvorhaben wie die B 26n innerhalb der vor Ort ausgewiesenen Entwicklungsachsen errichtet werden sollen, ohne dort ungleich größeren Schaden anzurichten, als wenn sie außerhalb dieser Achsen zum Liegen kommen. Großvorhaben wie das vorliegend überprüfte lassen sich in vielen Fällen im Verlauf der oft dicht besiedelten Entwicklungsachsen nicht verträglich realisieren; es steht für sie kein ausreichender Platz zur Verfügung. Hinzu kommen die speziellen topografischen Umstände Unterfrankens mit seinen eingeschnittenen, oft engen Tälern, wie im Falle des Mains oder der Wern. Gerade vor diesem Hintergrund sind auch die in der Anhörung vorgetragenen Vorschläge, anstelle der B 26n einzelne Ortsumgehungen zu realisieren, bei Weitem nicht so leicht umsetzbar, wie der Anschein erweckt wird. In der Summe kann also das Ausweichen beim Bau neuer Infrastruktur auf Bereiche außerhalb von Entwicklungsachsen letztlich zu einer, wie hier gegeben, durchaus verträglicheren Variante führen.

Aus überregionaler Sicht kommen der B 26n beträchtliche großräumige Aufgaben zu, nämlich vor allem ihre Verbindungsfunktion hinsichtlich der EU-Osterweiterung, ihre „Bypass“-Funktion und die Verminderung des „Übereck“-Verkehrs über das Biebelrieder Kreuz. Im Anhörverfahren wurden erhebliche Zweifel vorgetragen, ob die Notwendigkeit dieser neuen Straße zwingend und unumgänglich ist, angesichts der vorhandenen und noch dazu im Ausbau befindlichen Verbindung über das Biebelrieder Kreuz. Die neue Straße würde im Hinblick auf den großräumigen Ost-West-Verkehr (in den Relationen BAB 3 – BAB 7/BAB 70 bzw. BAB 71) eine Streckenverkürzung von gerade etwa 9 km, auf den Nord-Süd-Verkehr (in den Relationen BAB 7/BAB 70/BAB 71 – BAB 81) von lediglich einem Kilometer erbringen. Das Argument ist insofern aber nicht einschlägig, als eine reine Abkürzung zur bestehenden Verbindung über die BAB 3 und BAB 7 nicht alleiniges Planungsziel zur Verbesserung der genannten Verbindungen ist, sondern eben die genannte Bypass-Funktion sowie die Verminderung des Übereckverkehrs, die auch mit der angebotenen Streckenführung realistisch erreicht werden können und somit zur Verkürzung der Fahrtzeiten in den Relationen zur BAB 3 und BAB 81 beitragen. Zudem ist der Bedarf durch den Bundesgesetzgeber festgestellt.

Zielsetzungen der geplanten Straße aus regionaler Sicht sind insbesondere eine Verbesserung der Wirtschaftssituation des von ihr erschlossenen, teilweise strukturschwachen Raumes einschließlich seiner Zentralen Orte sowie eine Entlastung der Bevölkerung vom Durchgangsverkehr in den Ortsdurchfahrten. Diese beiden Zielsetzungen dürfte das Vorhaben zumindest weitgehend erreichen können. Diese Einschätzung bestätigen zahlreiche Stellungnahmen des Anhörverfahrens, wobei besonders die IHK Würzburg-Schweinfurt detailliert und aus landesplanerischer Sicht uneingeschränkt nachvollziehbar den diesbezüglichen Verbesserungsbedarf der

Verkehrsanbindung dieses vielfach strukturschwachen Raumes mit seinen Zentralen Orten belegt. Nicht zu folgen ist in diesem Zusammenhang den Einwendungen, die durch den Bau der B 26n die Ausbauziele für die Zentralen Orte nach RP 2 A V konkurrenzlos sehen; die B 26n würde aus landesplanerischer Sicht vielmehr – dem Regionalplan in hohem Maß entsprechend – die Erreichbarkeit der betroffenen Orte und ihre innerörtliche Verkehrsentslastung fördern, darüber hinaus zur Verbesserung der Standortbedingungen beitragen und die Fremdenverkehrs- und Erholungseignung nur wenig berühren. Das Vorhaben entspricht somit entgegen anderslautender Stellungnahmen in der Anhörung auch Grundsatz § 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG, indem auch die Erreichbarkeit von Infrastrukturen in Zentralen Orten angesprochen wird.

Die vorliegende landesplanerische Beurteilung geht davon aus, dass die Planung gerade unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit in einer bilanzierenden Betrachtungsweise gesehen werden muss. Die B 26n stärkt, dies bestätigen die Stellungnahmen u.a. der IHK und der HWK, den Wirtschaftsstandort zum Einen durch die bessere Anbindung, insbesondere des Landkreises Main-Spessart mit seinen industriell geprägten Mittelzentren, an das Fernstraßennetz und zum anderen durch die Entlastung des bestehenden Straßennetzes, welches durch den Straßenneubau weniger stör anfällig wird, und entspricht damit in hohem Maß den einschlägigen Erfordernissen der Raumordnung, wie § 2 Abs. 2 Nr. 1 ROG (G), Art. 2 Abs. 2 Nr. 6 BayLplG (G), LEP A I 1.1 (Z) und RP 2 A I 3 (G). Nachteile ergeben sich jedoch für die Land- und in geringerem Umfang auch für die Forstwirtschaft. Diese sind im weiteren Planungsverfahren zu minimieren (vgl. Maßgabenbündel A II 4 und 5). Im sozialen und kulturellen Bereich ist insbesondere die Entlastung zahlreicher Ortsdurchfahrten als positiver Effekt des zu überprüfenden Vorhabens zu werten, da hier städtebaulich neue Möglichkeiten eröffnet werden, der öffentliche Raum intensiver von der ortsansässigen Bevölkerung sowie von Besuchern angeeignet werden kann und Belastungen der Bevölkerung in ihrem direkten Wohnumfeld reduziert werden. Den im Vergleich wenigen Fällen von zusätzlichen Verkehrsbelastungen in einigen Orten ist durch geeignete Maßnahmen zu begegnen. Dieser Notwendigkeit wird durch die Maßgaben unter A II 1 und 2 Rechnung getragen. Neubelastungen ergeben sich aber auch hinsichtlich der Erholungsfunktion bislang ungestörter Landschaftsräume. Diese sind im Vergleich zu den Belastungen im direkten Wohnumfeld geringer zu bewerten. Der wesentlichste negative Eingriff wird durch das Vorhaben hinsichtlich der Belange der Ökologie hervorgerufen. Hier schlagen Flächenversiegelung, sowie Lärm- und Schadstoffbelastung zu Buche. Allerdings sind auch hier die Entlastung zahlreicher Strecken des nachgeordneten Straßennetzes sowie die Möglichkeiten der Minimierung der negativen Auswirkungen mit zu berücksichtigen. Im Ergebnis entspricht das Vorhaben daher den raumordnerischen Erfordernissen zu den überfachlichen Belangen, der Raumstruktur und den Zentralen Orten. Nichtsdestotrotz sollte aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde geprüft werden, ob die erwünschten Effekte der B 26n auch mit einem hier nicht verfahrensgegenständlichen einbahnig-zwei-/dreistreifigen Straßenquerschnitt (vgl. D I 1) erreicht werden können, um auf diese Weise die Eingriffe weiter zu reduzieren. Wäre diese Ausführung unter Verwirklichung der gesetzten Ziele realisierbar, sollte sie aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde gewählt werden, da die mit dem zweibahnig-vierstreifigen Ausbau verbundenen Mehrbelastungen dann nicht mehr gerechtfertigt wären.

Im Stadt- und Umlandbereich des Verdichtungsraums werden Raumnutzungskonflikte abgebaut und verhindert. Bestehende Konflikte werden durch die Verkehrsreduzierungen in allen Teilen des Verdichtungsraums und insbesondere in vielen Ortsdurchfahrten erheblich reduziert, während sich im Vergleich nur untergeordnete neue Konflikte ergeben, bei denen die Zuordnung von Wohn- und Verkehrsnutzung weniger brisant ist, da die B 26n stets mit einem Abstand zur Bebauung verläuft.

Somit ist zusammenfassend festzustellen, dass – unter Einbeziehung der nachfolgend geprüften fachlichen Belange und der Umweltbelange – das zu überprüfende Vorhaben **den allgemeinen, überfachlichen Erfordernissen der Raumordnung entspricht**. Dies gilt auch hinsichtlich der Ziele zur Nachhaltigkeit, die eine gleichrangige Berücksichtigung ökologischer, ökonomischer, sozialer und kultureller Belange fordern. Die Abstriche hinsichtlich der ökologischen Vorgaben, auch LEP-Ziel A I 2.4 sowie Ziel RP 2 A I 4, werden durch die hohe Entsprechung der anderen Belange aufgewogen, zumal das Vorhaben in seiner Ausgestaltung bereits eine Minimierung der ökologischen Eingriffe bei der Planung des Bauprojektes inkludiert.

Zu den Auswirkungen des Vorhabens und zu deren Bewertung im Einzelnen vgl. die nachfolgenden Fachkapitel.

2 Fachliche Belange

2.1 Verkehr

2.1.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

§ 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG

(G) [...] Es sind die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen. Auf eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr ist hinzuwirken. Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern. Raumstrukturen sind so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird [...]

Art. 2 Nr. 8 BayLplG

(G) Verkehrsanlagen und Verkehrsbedienungen sollen so geplant werden, dass sie leistungsfähige Verbindungen gewährleisten. Ein volkswirtschaftlich zweckmäßiges, den Erfordernissen einer raschen, preisgünstigen und sicheren Verkehrsbedienungen entsprechendes Zusammenwirken der Verkehrsträger ist anzustreben. Zentrale Orte und Erholungsgebiete sollen leicht erreichbar sein, insbesondere mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

LEP B V 1.1.3

(Z) Die Oberzentren, möglichen Oberzentren und Mittelzentren sollen möglichst günstig in das überregionale Verkehrsnetz einbezogen werden. Die regionalen Verkehrsnetze und die regionale Verkehrsbedienungen sollen vorrangig auf die Zentralen Orte ausgerichtet werden und eine möglichst günstige Anbindung sicherstellen. Die Zentralen Orte niedrigerer Stufen sollen mit den Zentralen Orten der höheren Stufe verbunden werden.

LEP B V 1.1.4

(Z) Im ländlichen Raum und insbesondere in nachhaltig zu stärkenden Teilräumen sowie in Grenzregionen soll die Verkehrserschließung verbessert werden.

LEP B V 1.1.5

(G) Dem weiteren Ausbau des Verkehrswegenetzes kommt zur Einbindung Bayerns innerhalb Deutschlands und Europas besondere Bedeutung zu.

LEP B V 1.1.6

(Z) Beim Verkehrswegeaus- und -neubau sowie der Verkehrsbedienung sollen Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und des Immissionsschutzes berücksichtigt werden.

LEP B V 1.4.1

(G) Der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur kommt im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union, besondere Bedeutung zu.

LEP B V 1.4.2 Abs. 1

(Z) Die Bundesfernstraßen sollen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraßen erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

LEP B V 1.4.2. Abs. 3

(Z) Um den verkehrlichen Auswirkungen der EU-Osterweiterung Rechnung tragen zu können, sollen vor allem folgende zweibahnige Bundesfernstraßen zügig weiter geplant und verwirklicht werden:

- [...]
- B 26n Westumgehung Würzburg
- [...]

RP 2 B IX 3.1

(G) Der Verbesserung, Ergänzung und Vervollständigung des Straßennetzes in der Region Würzburg kommt besondere Bedeutung zu. Zu diesem Zweck sind anzustreben:

- ein angemessener Verkehrsanschluss aller Gemeinden
- ein besserer Verkehrsaustausch zwischen den zentralen Orten und ihren Verflechtungsbereichen, insbesondere auch mit dem Oberzentrum Würzburg
- die Beseitigung von Engstellen, Unfallschwerpunkten und Umweltbelästigungen vor allem durch weitere Ortsumgehungen und
- eine angemessene Bewältigung des Schwerverkehrs.

RP 2 B IX 3.2

(Z) Zur Verbesserung der Einbindung der Region in das überregionale Straßennetz sollen folgende Maßnahmen verwirklicht werden:

- durchgehender Ausbau der Bundesautobahn A 3 Frankfurt – Nürnberg auf sechs Fahrstreifen in ihrem gesamten Verlauf in der Region,
- Ausbau der Bundesautobahn A 7 auf sechs Fahrstreifen zwischen dem Autobahndreieck Schweinfurt / Werneck und dem Autobahnkreuz Biebelried,
- Neubau der vierstreifigen Bundesstraße 26n „Westumgehung Würzburg“.

RP 3 B VI 3.1

(Z) Das Straßennetz soll so verbessert und ergänzt werden, dass es

- dem angemessenen Verkehrsanschluss aller Gemeinden
- [...]
- der Beseitigung von Engstellen und Unfallschwerpunkten

dient. [...]

(Z) Die Belange des Naturschutzes, der Ökologie, der Landschaftspflege und des Umweltschutzes sollen berücksichtigt sowie vorhandene Umweltbelastungen vermindert oder beseitigt werden. Der Flächenverbrauch, die Versiegelung der Landschaft und die Folgen der Flächendurchschneidungen durch den Straßenbau soll möglichst

gering gehalten werden. Bei der Inanspruchnahme von Wald sollen zentrale Durchschneidungen geschlossener Waldgebiete vermieden werden.

RP 3 B VI 3.2

(Z) Zur Erfüllung der künftigen Aufgaben der Region im Rahmen der internationalen Verkehrsbeziehungen [...] sollen insbesondere folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- [...]*
- Der Bau der B 26 neu Westumgehung Würzburg soll als geplante zweibahnige Bundesstraße rasch verwirklicht werden.*
- [...]*

2.1.2 Auswirkungen und Bewertung

2.1.2.1 Zur Frage des verkehrlichen Bedarfs

Die Frage nach dem in der Anhörung und auch im Laufe des Bürgergesprächs vielfach in Zweifel gezogenen Bedarf für die geplante B 26n ist grundsätzlich nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens (vgl. hierzu auch C I 2). Hierauf wurde ausdrücklich bereits im Einleitungsschreiben für dieses Raumordnungsverfahren vom 14.02.2011 hingewiesen. Der Bedarf für die B 26n ist durch den Bundesgesetzgeber im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen durch das 5. Fernstraßenausbaugesetz verbindlich festgestellt; außerdem ist die B 26n Gegenstand von Zielen der Raumordnung, wie sie der Freistaat Bayern (LEP B V 1.4.2) und die beiden betroffenen Regionalen Planungsverbände (RP 2 B IX 3.2 und RP 3 B VI 3.2) verbindlich festgelegt haben. Aufgabe der landesplanerischen Beurteilung ist es zu ermitteln, ob bzw. inwieweit die Umsetzung der genannten Vorgaben zur Errichtung der B 26n den Erfordernissen der Raumordnung entspricht.

Zahlreiche Äußerungen in der Anhörung stellen in Zweifel, dass der geplante Zubringer von der B 26n nach Lohr durch die verkehrsplanerischen Vorgaben von Bund und Land mit abgedeckt sei. Das große Interesse des Freistaats Bayern an diesem Zubringer lässt sich dadurch belegen, dass er ihn mit Ministerratsbeschluss vom 11. Oktober 2011 in den 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern, der rückwirkend zum 01. Januar 2011 in Kraft getreten ist, aufgenommen hat.

Im Anhörungsverfahren wurde bemängelt, dass im Hinblick auf die Auswahl des im Raumordnungsverfahren zu prüfenden Projekts die Ausscheidung der Planfälle A1 bis A5 (Anlage 5 des Teils 4 der Raumordnungsunterlage) zu Unrecht erfolgt sei. Begründet wird diese Auffassung im Wesentlichen damit, dass mit den nach den einschlägigen Zielen der Raumordnung vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen, die auch Gegenstand der genannten Planfälle sind, wichtige Teilziele des Projekts B 26n erreicht werden, ohne dass die B 26n selbst verwirklicht werden müsste. Dieser Argumentation kann aus raumordnerischer Sicht nicht beigetreten werden, weil mit diesen Planfällen die Zielsetzungen der B 26n bei Weitem nicht in dem Maß erreicht werden können, wie durch den verfahrensgegenständlichen Neubau einer B 26n. Als Beispiel sei nur auf die unterbleibende Entlastung zahlreicher Ortsdurchfahrten im betroffenen Raum verwiesen. Im Übrigen ist zu unterstreichen, dass etwa der Regionale Planungsverband Würzburg, sehr wohl in Kenntnis seiner auf das nachgeordnete Straßennetz gerichteten Ziele, gleichwohl ausdrücklich den Bau der B 26n als eigenes Ziel in den Regionalplan aufgenommen hat und auf diese Weise belegt, dass er erst in dieser Maßnahme eine ausreichende Problemlösung sieht. Ähnliches gilt hinsichtlich der Straßenplanungen des Freistaats Bayern; auch er sieht durchaus örtliche und regionale Verbesserungen im Straßennetz vor, hat aber gleichwohl großes Interesse an der B 26n, wie das einschlägige Ziel im LEP oder auch die Aufnahme des Zubringers nach Lohr in den Staatsstraßenausbauplan belegen. Die Tatsache

allein also, dass mit den Planfällen A1 bis A5 gewisse Teillösungen des Gesamtproblems erreicht werden können, reicht bei Weitem nicht als Begründung dafür aus, die B 26n insgesamt für nicht notwendig bzw. nicht raumbedeutsam zu bewerten. Auch stellt der in diesen Alternativen untersuchte alleinige Ausbau der Autobahnen 3 und 7 keine Alternative dar, da auf diese Weise weder der Raum Main-Spessart erschlossen, noch eine großräumige Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes ermöglicht wird. Auch in anderem Zusammenhang – wie etwa zur Vermeidung von Rodungen – erhobene Forderungen nach einem alternativen Ausbau der beiden genannten Autobahnen kann aus diesem Grund nicht gefolgt werden.

In der Anhörung wurde mehrfach vorgetragen, dass die Ziele der Raumordnung zum Bau der B 26n (vgl. RP 2 B IX 3.2 (Z)) zu anderen insbesondere im Regionalplan der Region Würzburg enthaltenen Vorgaben zum Straßenausbau (z.B. generelle Aussagen zu nach wie vor notwendigen Maßnahmen des Straßenbaus in den Zielen bzw. Grundsätzen RP 2 A II 2.1(Z), 2.2 (Z) oder 2.6 (G) samt jeweiliger Begründung oder spezielle Vorgaben in den Zielen und Grundsätzen nach B IX 3.4 (G) und insbesondere 3.4.1(Z)) in einer „Diskonformität“ stünden. Aus raumordnerischer Sicht ist das Gegenteil der Fall: Diese Ziele ergänzen sich vielmehr gegenseitig und tragen gerade durch ihr Zusammenwirken dazu bei, dass der ländliche Raum innerregional besser erschlossen und besser an das überregionale Verkehrsnetz angebunden wird, wobei gleichzeitig zu einer vielfachen Entlastung von Ortsdurchfahrten beigetragen wird. Auf diese Weise wird den diesbezüglichen Grundsätzen und Zielen der Raumordnung nach Raumordnungsgesetz, Bayerischem Landesplanungsgesetz, Landesentwicklungsprogramm und nach den beiden einschlägigen Regionalplänen in besonders hohem Maß Rechnung getragen. Gänzlich unverständlich ist die in der Anhörung vorgetragene Einschätzung, dass die angestrebte Zusammenarbeit zwischen den Regionen Würzburg und Main-Rhön auf der Entwicklungsachse zwischen Würzburg und Schweinfurt (vgl. RP 2 A II 3.2 (G)) mit dem Bau der B 26n „widerstreitet“, weil zwischen beiden Zielsetzungen – jedenfalls aus Sicht der Raumordnungsbehörde – keinerlei Zusammenhang besteht.

Auch gilt es an dieser Stelle nochmals zu betonen, dass die Planung der B 26n als Bundesstraße keineswegs „gezielter Irreführung“ dient, wie dies teilweise in der Anhörung vorgebracht wurde, sondern die Straße gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung als planfrei geführte autobahnähnliche Straße in die Kategoriegruppe AS (Autobahnen – außerhalb und innerhalb bebauter Gebiete) eingestuft ist. Insofern erscheinen auch die vom Projektträger vorgesehenen Entwurfsparameter bedarfsgerecht.

In der Anhörung und während des Bürgergesprächs wurde vielfach die Vorstellung geäußert, dass zwar Bedarf an einer Erschließungsstraße und Ortsumgehungen bestehe, hierfür aber keine zweibahnig-vierstreifige Straße erforderlich sei. Nach Auffassung der Höheren Landesplanungsbehörde müssen jedoch die verkehrlichen Zielsetzungen in ihrer Gesamtheit thematisiert werden. Nachdem die Prüfung einer nur einbahnig-zwei-/dreistreifigen Straße nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist, die verkehrliche Notwendigkeit aber hinsichtlich der Abwägung mit den widerstreitenden Belangen nicht unbeachtet bleiben kann, ergeht Hinweis D I 1, mit dem die Höhere Landesplanungsbehörde den Projektträger ausdrücklich auffordert, die Wirkungen einer einbahnigen Straße hinsichtlich der angestrebten Ziele zu prüfen.

2.1.2.2 Zu den verkehrlichen Zielsetzungen

Nach den Angaben des Projektträgers in der Raumordnungsunterlage verfolgt das Vorhaben insbesondere folgende Zielsetzungen:

- Lückenschluss im Bundesfernstraßennetz vom AD Werneck (BAB 7) bis westlich des AD Würzburg-West (BAB 3) durch eine leistungsfähige, ortsdurchfahrtsfreie Bundesstraße, die auch als Bypass für das im Großraum Würzburg störanfällige Bundesautobahnnetz dient. Entlastung des Autobahnkreuzes Biebelried vom „Übereckverkehr“,
- Verbesserung der Erschließung des autobahnfern liegenden Landkreises Main-Spessart (Karlstadt, Lohr, Gemünden) und Anbindung des Raumes an das Autobahnnetz,
- Bündelung von Verkehr, der heute auf dem Netz der Bundes- und Staatsstraßen quer durch die Landkreise fährt,
- Entlastung hochbelasteter Ortsdurchfahrten, insbesondere im Werntal,
- Verbindung des Oberzentrums Schweinfurt mit der Metropolregion Frankfurt und dem Oberzentrum Heilbronn,
- Verbesserung der Einbindung der Region in das überregionale Straßennetz (RP 2 B IX 3.2(Z)),
- Entlastung des Stadtgebietes Würzburg von unerwünschtem Abkürzungsverkehr.

Diese Zielsetzungen stellen eine komplexe Einheit dar und spiegeln sich auch in den entsprechenden Grundsätzen und Zielen der Raumordnung im ROG, BayLplG, LEP und in den beiden einschlägigen Regionalplänen sowie in den jeweils zugehörigen Begründungen wider. Zweck des Vorhabens sind also sowohl überregionale, großräumige, als auch regionale und kleinräumige Absichten. Dies wird nicht zuletzt durch die Begründungen zu Ziel RP 2 B IX 3.2 ausdrücklich belegt.

Nach den vom Projektträger vorgelegten Unterlagen, insbesondere nach den – im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens mehrfach nachgearbeiteten und aktualisierten – Verkehrsuntersuchungen und -prognosen lässt sich aus landesplanerischer Sicht nachvollziehbar ableiten, dass das Vorhaben die genannten Zielsetzungen – vielfach auch in hohem Maß – erfüllt.

- Die B 26n wird insgesamt als neue zusätzliche Direktverbindung vom Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck zur BAB 3 eine Verbesserung für die großräumigen durch Mainfranken verlaufenden Verkehre mit sich bringen. Ihre Wirkung als „Bypass“ und als Entlastungsstrecke für den „Übereckverkehr“ über das Autobahnkreuz Biebelried ist anhand der Prognosen für die zu erwartende Verkehrsbelastung offensichtlich und in der Anhörung vielfach begrüßt. Besondere Bedeutung kommt dabei der erwarteten überproportionalen Zunahme des überregionalen Schwerverkehrs zu. In der Anhörung wurde allerdings angesichts des vorhandenen Autobahnnetzes die Verwendung des Begriffs „Lückenschluss“ vielfach kritisiert. Nicht übersehen werden kann dabei ebenso die Tatsache, dass durch die vorliegende Straßenplanung zusätzlicher Durchgangsverkehr durch den betroffenen Raum geführt wird, der selbstverständlich auch Belastungen mit sich bringt. Diese Belastungen sind im Detail in den einschlägigen Fachabschnitten der vorliegenden landesplanerischen Beurteilung abgehandelt.
- Auch zur Zielsetzung, den Teilraum in der betroffenen Region, dessen Entwicklung gemäß LEP in besonderem Maße gestärkt werden soll, zu erschließen und die Region besser in das überregionale Verkehrsnetz einzubinden, wird die B 26n, auch nach vielfach geäußelter Meinung in der Anhörung, ohne Zweifel in hohem Maß positiv beitragen: Die Erreichbarkeit des Autobahnnetzes wird

wesentlich erleichtert sowie innerregional eine schnellere Verbindung geschaffen und bestehende Verbindungen entlastet, die damit weniger störanfällig werden. Beispielsweise verkürzt sich die Fahrzeit aus den Räumen um Lohr oder um Gemünden zu den einschlägigen Autobahnan-schlüssen um bis zu einem Viertel, wobei auch die Leichtigkeit des Verkehrs und die Entlastung in bisher stark belasteten Ortsdurchfahrten in Rechnung zu stellen sind. Diese Einschätzung ergibt sich auch aus zahlreichen Stellung-nahmen, insbesondere etwa der Industrie- und Handelskammer, dem Sach-gebiet „Wirtschaftsförderung, Beschäftigung“ der Regierung von Unterfranken, aber auch einer Vielzahl von Kommunen im betroffenen Raum. Insofern in der Anhörung davon gesprochen wird, die Planungsregion insgesamt sei durch das Biebelrieder Kreuz und den ICE-Bahnhof in Würzburg bereits an das über-regionale Verkehrsnetz angebunden, so kann dem nicht gefolgt werden. Zum einen kann durch die Einbeziehung eines größeren Raumes irgendwann immer von einer Anbindung gesprochen werden, zum anderen erfordert gerade diese punktuelle Betrachtung die innerregionale Anbindung an diese vorhandenen überregionalen Verkehrsachsen, um tatsächlich eine Anbindungswirkung für die gesamte Region zu erzielen.

Auch in diesem Zusammenhang ist der zeitliche Ablauf der Verwirklichung der B 26n anzusprechen. Ihre volle Wirkung, vor allem hinsichtlich des Verkehrs in Richtung auf die BAB 3, wird sie nur erzielen, wenn sie durchgehend fertig gestellt ist (vgl. Maßgabe A II 1). Dies gilt in besonderer Weise für die Verbesserung der Erschließung des Raumes Lohr, die erst mit der vollständigen Fertigstellung der Gesamtmaßnahme realisiert wird, weil der geplante Zubringer Lohr erst mit Verwirklichung des Südteils der B 26n gebaut werden kann. Nach Auf-fassung der Höheren Landesplanungsbehörde naheliegend ist die Prüfung, ob dieses Teilziel bereits mit einer einbahnig-zwei-/dreistreifigen Straße erreicht werden kann (vgl. Hinweis D I 1).

Immerhin wird auch bei einer nur abschnittswisen Verwirklichung der neuen Straße zwischen Karlstadt und Werneck – wie im Bedarfsplans für die Bundes-fernstraßen vorgesehen – der Verkehr Richtung BAB 7 bereits mit der Fertigstel-lung dieses Abschnitts spürbar verbessert, wobei in diesem Fall allerdings mit nicht unerheblichen Mehrbelastungen von Ortsdurchfahrten im Spessart west-lich Lohr oder im Raum zwischen Karlstadt und der BAB 3 gerechnet werden muss, weshalb Maßgabe A II 2.4 gesetzt wird.

- Auch die mit der Maßnahme angestrebte Verkehrsbündelung entspricht in ho-hem Maß den Erfordernissen der Raumordnung, weil die Belange der Umwelt und die der Lebensqualität in den Orten spürbar positiv betroffen sein werden.

Allerdings gilt auch diese landesplanerische Wertung in vollem Umfang nur dann, wenn die Straße durchgehend von der BAB 7 bis zur BAB 3 fertig gestellt ist. Die Errichtung der Strecke in einem ersten Abschnitt nur zwischen Werneck und Karlstadt würde in diesem Teilraum den bislang im Wesentlichen auf der B 26 bereits gebündelten Verkehr auf die konfliktärmere Neubaustrecke verla-gern. Folge eines auf diesen Abschnitt beschränkten Baus wäre aber eine star-ke Zunahme des diffusen überregionalen Verkehrs, besonders auch Schwerver-kehrs, im Raum zwischen Karlstadt und der BAB 3, der aus landesplanerischer Sicht hoch problematisch wäre. Deshalb sollte die neue Straße möglichst zeit-gleich durchgängig errichtet werden; andernfalls müsste der Ausbau zwischen Werneck und Karlstadt so gestaltet werden, dass nicht mehr überregionaler Verkehr als unvermeidbar auf diesen Abschnitt gezogen wird. Dies verlangt in diesem Fall eine Beschränkung des Ausbaus zwischen Werneck und Karlstadt

auf eine zunächst zweistreifige Ausführung. Vor diesem Hintergrund ist die entsprechende Maßgabe A II 1 zu setzen.

- Auch die Zielsetzung der Entlastung von Ortsdurchfahrten wird, wie insbesondere auch zahlreiche Gemeinden in der Anhörung betonen, offensichtlich vielfach und weiträumig erreicht. Dies gilt – auch bereits nach alleiniger Fertigstellung des Abschnitts zwischen Karlstadt und Werneck – in besonderem Maß für die Orte im Werntal. Mit Fertigstellung der Gesamtmaßnahme werden in der Mehrzahl auch Ortsdurchfahrten im übrigen Teilraum entlastet, etwa an der B 19 zwischen Werneck und Würzburg, an den Straßen im Maintal zwischen Würzburg und Karlstadt oder an der St 2315 zwischen Lohr und Marktheidenfeld. Allerdings wird es hier in Einzelfällen auch zu Zusatzbelastungen kommen, etwa in Steinfeld, Waldzell, Billingshausen, Birkenfeld oder Himmelstadt. Solche Zusatzbelastungen treten nach alleiniger Fertigstellung des nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als vordringlichen Bedarf eingestuften Streckenteils zwischen Werneck und Karlstadt in deutlich höherem Maße auf. Auch so gesehen ist die unter A II 1 gesetzte Maßgabe zu beachten, die den Zeitablauf der Planverwirklichung betrifft.

Es ist daher davon auszugehen, dass mit Fertigstellung der Gesamtmaßnahme die Zielsetzung insgesamt in hohem Maße erreicht wird, auch wenn dies für einzelne Orte nicht gilt und dort sogar gegen die Zielsetzung verstoßen wird. Hierauf weisen auch oft mit großem Nachdruck vorgetragene Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren hin. Angesichts des hohen verkehrlichen Gesamtwerts des Projekts wird hierin aus raumordnerischer Sicht zwar kein Anlass gesehen, die Straße insgesamt für nicht raumverträglich zu bewerten; es sind jedoch die Maßgaben unter A II 2 zu setzen, wonach rechtzeitig vor Inbetriebnahme der neuen Straße entsprechende Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz durchzuführen sind. Diese Maßgaben leiten sich insbesondere aus Grundsatz RP 2 B IX 3.1 (G), wonach die Beseitigung von Unfallschwerpunkten und Umweltbelästigungen v.a. durch Ortsumgehungen anzustreben ist, ab.

- Die Zielsetzung der Verbesserung der Verbindung des Oberzentrums Schweinfurt mit der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main und dem Oberzentrum Heilbronn wird aus raumordnerischer Sicht nur eingeschränkt erreicht, da die Strecke über die B 26n in beiden Relationen nur unwesentlicher kürzer als die bestehende Verbindung ist. Diese Verkürzung allein sollte nicht überbewertet werden. Jedoch werden sowohl Sicherheit als auch Leichtigkeit des Verkehrs durch die Entzerrung der verschiedenen Verkehrsrelationen in der Region Würzburg mit der B 26n erhöht und somit auch die genannten Verbindungen verbessert, wenn auch nicht wesentlich beschleunigt, sofern man die geringere Störanfälligkeit außen vor lässt.

Die überregionalen Wirkungen der B 26n müssen daher auch insgesamt gegenüber den Angaben der Raumordnungsunterlage relativiert werden, wie dies auch in zahlreichen Stellungnahmen gefordert wird. Die Gesamtplanung ist indes aber unter dem Aspekt einer integrativen Betrachtung aller Zielsetzungen zu sehen.

- Neben der allgemeinen Zielsetzung der Entlastung von Ortsdurchfahrten ist es ausdrücklich Ziel der B 26n, das Stadtgebiet Würzburgs und den naheliegenden Verdichtungsraum verkehrlich zu entlasten. Die prozentuale Entlastung der Bundesstraßen im Stadtgebiet Würzburgs fällt allerdings mit bis zu 10 % im Vergleich zur Entlastungswirkung der B 26n in den Werntalgemeinden von ca. 80 % deutlich geringer aus und kann angesichts der sehr hohen Belastungen, insbesondere der B 19 im Stadtgebiet Würzburgs, noch nicht als erreichte Zielsetzung gewertet werden. Allerdings ist innerhalb des Straßennetzes der Stadt

Würzburg nach Aussage des Projektträgers von einem sogenannten Kaskaden-effekt auszugehen; d.h. dass sich Verkehr des nachgeordneten Straßennetzes auf die Bundesstraßen rückverlagert. Somit entlastet die B 26n das Stadtgebiet deutlicher, als es im Resultat in den Verkehrsbelastungen der Bundesstraßen abzulesen ist. Zudem findet die Entlastung auch in den weniger aufnahmefähigen Straßen des untergeordneten Netzes und innerhalb der dicht besiedelten Quartiere statt und beschränkt sich nicht auf die wenigen Bundesstraßen. Auch die Entlastungen im Verdichtungsraum werden in der Anhörung vielfach begrüßt.

2.1.2.3 Zu den Verkehrsprognosen

Zunächst ist vorwegzuschicken, dass jedes Großvorhaben wie das vorliegend geprüfte im Hinblick auf den Bedarf ebenso wie im Hinblick auf seine technische Ausführung einer nachvollziehbaren Prognose bedarf. Eine solche wurde auch im vorliegenden Fall erstellt. Dass die spätere tatsächliche Entwicklung von derartigen Prognosen – nach unten ebenso wie nach oben – abweichen kann, ist bekannt und unvermeidlich. Die erstellten Prognosen jedoch generell ohne nähere Begründung oder mit Verweis auf andere, durch die praktische Entwicklung nicht bestätigte Prognosen (im vorliegenden Fall die der BAB 71) für nicht glaubwürdig zu erklären, wie dies im Anhörverfahren häufig geschehen ist, wird auch nicht als weiterführend erachtet.

In engem Zusammenhang mit den Zielsetzungen der Maßnahme und ihrer voraussichtlichen Umsetzung stehen also auch die der hier beurteilten Planung zugrunde liegenden Verkehrsprognosen für die B 26n selbst und – entgegen anderslautenden Aussagen aus der Anhörung – für die Auswirkungen auf das nachgeordnete Verkehrsnetz. Diese wurden in der Anhörung, etwa vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. und der Gemeinde Waldbrunn und vielfach aus der Öffentlichkeit, teils auch heftiger Kritik unterzogen. Einer der Hauptkritikpunkte war, dass die zu erwartende demografische Entwicklung mit dem vorhersehbaren Bevölkerungsrückgang nicht ausreichend Eingang in das Prognosemodell gefunden habe. Vielfach wurde auch vorgetragen, dass spezielle Gegebenheiten in der Prognose nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Diesem Vorhalt kann aus raumordnerischer Sicht nicht gefolgt werden, weil die Berechnungen der Verkehrsplaner genau jene Bevölkerungsentwicklung unterstellen, die Ergebnis der Vorausberechnungen des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung (LfStaD) und damit Grundlage auch der Bayerischen Landesentwicklungspolitik sind.

Den Raumordnungsunterlagen lagen zunächst die Verkehrsprognosen von 2007 (vgl. Raumordnungsunterlage, Teil 4, Anlage 1) auf der Basis der damaligen Bevölkerungsberechnungen zugrunde. Anfang 2010 wurden diese Verkehrsprognosen auf der Basis der bis dahin vom LfStaD vorgelegten neuen Zahlen eigens ergänzend überprüft (vgl. Raumordnungsunterlage, Teil 4, Anlage 2). Diese Überprüfung hatte zwar im Vergleich zur Berechnung von 2007 eine Reduzierung der für die B 26n prognostizierten Verkehrsbelastungen um insgesamt rund 10 – 15 % zur Folge; sie betont aber, dass der neu berechnete Lkw-Verkehr gegenüber der Prognose von 2007 um etwa 30 % höher liegt. Und sie bestätigt darüber hinaus nach wie vor uneingeschränkt, dass der zu erwartende Verkehr im Fall des Baus der Straße ihren vierstreifigen Ausbau verkehrstechnisch rechtfertigt. Insoweit bestätigen die Verkehrsprognosen die oben genannten Ziele der Raumordnung des LEP und der beiden Regionalpläne, die den Bau der B 26n vorsehen.

Hinsichtlich einzelner Orte oder Straßen wurden die Verkehrsprognosen von Einwendern hinterfragt:

- Die Verkehrsprognose für die St 2299 berücksichtigt nicht den Lkw-Abkürzungs-verkehr zwischen der B 26n und der BAB 3, so dass der Lkw-Verkehr dort stärker zunehmen werde. Die Verkehrsprognose hat die Attraktivität der Strecke laut Projektträger auch bereits einschließlich des neuen Aufstiegs bei Marktheidenfeld berücksichtigt. Daher geht die Prognose westlich Karbachs von einer Zunahme des Verkehrs um 700 Kfz/24h bei einem Anteil von 500 Lkw und östlich Karbachs von 500 Kfz/24h aus.
- Die Gemeinde Thüngersheim rechnet in ihrem Gemeindegebiet mit Zunahmen der Verkehrsmengen, jedoch wurden in der Prognose für alle Straßen im Gemeindegebiet Abnahmen ermittelt, wovon auch weiterhin auszugehen ist.
- Die Gemeinde Rechtenbach erachtet unter Hinweis auf ihre aktuelle Verkehrsbelastung und die daraus entstehenden Probleme die Prognose des Verkehrsgutachters des Projektträgers mit den dort angegebenen Entlastungen für nicht nachvollziehbar. Nach der Prognose für die Raumordnungslinie wird der Gesamtverkehr in Rechtenbach um 600 Kfz/24h zunehmen, der Lkw-Verkehr aber um 100 Fahrzeuge/24h abnehmen. Die Abnahme des Lkw-Verkehrs wird durch den Projektträger mit der günstigeren Verbindung für Lkw zur BAB 3 aufgrund der B 26n begründet.
- Das Landratsamt Schweinfurt erhebt berechtigte Zweifel an den Angaben über Verkehrsmengen in den Wernecker Ortsteilen Schraudenbach, Stettbach und Vasbühl. In diesem Bereich geht das Verkehrsmodell von niedrigeren Verkehrsmengen aus, als die bundesweite Verkehrszählung 2005 ergeben hat. Dies ist laut Projektträger darauf zurückzuführen, dass für das Verkehrsmodell punktuelle Befragungen stattgefunden haben und die ermittelten Verkehrsströme dann auf das Hauptstraßennetz im Untersuchungsgebiet hochgerechnet wurden. Dadurch sind an den Rändern des Verkehrsmodells auf untergeordneten Straßenverbindungen nur die großräumigen Verkehrsströme abgebildet. Somit ist die Gesamtmenge des Verkehrs an den Rändern des Untersuchungsraums zwar zu niedrig angesetzt, die prognostizierten projektbedingten Zu- und Abnahmen stimmen jedoch, da die durch die B 26n beeinflussten Fahrten durch das Modell abgebildet sind. Trotz der an dieser Stelle festgestellten Schwäche im Verkehrsmodell, werden die projektbedingten Auswirkungen durch das Modell sicher erfasst und eine zuverlässige Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen der B 26n gewährleistet.

Vielfach wurde auch die Kapazität der BAB 3 zur Aufnahme weiterer Verkehre im Bereich zwischen dem Autobahndreieck Würzburg-West und der geplanten Anbindung der B26n an die BAB 3 bei Helmstadt angezweifelt. Nach Aussage der Autobahndirektion Nordbayern wurde der Bau der B 26n in der Planung des derzeitigen Ausbaus der BAB 3 aber bereits berücksichtigt. Hingegen wäre laut Autobahndirektion ohne die B 26n ein weiterer Ausbau der BAB 3 im Raum Würzburg sowie des Biebelrieder Kreuzes erforderlich.

2.1.2.4 Zur zeitlichen und technischen Umsetzung der Maßnahme

Zunächst ist festzuhalten, dass die überwiegende Mehrzahl der oben genannten, vor allem überregionalen Zielsetzungen des Vorhabens nur und erst dann in hinreichendem Umfang verwirklicht wird, wenn die Gesamtplanung baulich komplett von der BAB 7 bis zur BAB 3 und inklusive der geplanten Zubringer ausgeführt ist. Die Bypassbildung im Fernstraßennetz, die verbesserte Erschließung der autobahnfern liegenden Teile des Landkreises Main-Spessart insbesondere in südöstlicher Richtung, die Verbindungen des Oberzentrums Schweinfurt in Richtung Frankfurt und Heilbronn sowie die Entlastung Würzburgs setzen unzweifelhaft die Verwirklichung

des gesamten Bauvorhabens voraus. Diese Auffassung der Höheren Landesplanungsbehörde wird durch zahlreiche, oft nachdrücklich formulierte Stellungnahmen im Anhörverfahren bestätigt. Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen festgelegte zeitliche Aufspaltung der Gesamtmaßnahme in einen nördlichen (von Karlstadt bis Werneck) und einen südlichen (von Karlstadt zur BAB 3) Teil dürfte demnach dafür sorgen, dass eine Reihe der genannten wichtigen, insbesondere überregionalen Zielsetzungen dieser Planung erst zu einem sehr späten, aus heutiger Sicht nicht absehbaren Zeitpunkt realisiert wird.

Zu den genannten Aspekten der Notwendigkeit einer zeitlich einheitlichen durchgehenden Herstellung der Gesamtmaßnahme kommt folgendes Problem hinzu: Wenn das Vorhaben, wie nach dem Fernstraßenbedarfsplan vorgesehen, von Werneck bis Karlstadt zweibahnig-vierstreifig erstellt wird und danach ein möglicherweise sehr langer Zeitraum bis zur Fortsetzung der Baumaßnahme folgt, verteilt sich der auf der B 26n bis Karlstadt in verstärktem Umfang herangeführte Verkehr voraussichtlich über Jahre diffus in den Raum zwischen Karlstadt und der A3. Das erklärte Ziel des Vorhabensträgers „Bündelung von Verkehr, der heute auf dem Netz der Bundes- und Staatsstraßen quer durch die Landkreise fährt“ würde für eine nicht absehbar lange Übergangszeit bis zur Fertigstellung des südlichen Abschnitts der Gesamtplanung nicht nur nicht erfüllt, sondern geradezu konterkariert. Der spürbar vermehrte diffuse Verkehr im dortigen Raum würde zu erheblichen, aber im Grunde vermeidbaren Belastungen von Mensch und Umwelt führen. Auch der Verkehrsgutachter des Projektträgers weist auf diese Gefahr hin und hält sogar eigens für diesen Fall Ortsumgehungsstraßen im betroffenen Raum für notwendig, weil der auf diese Weise dorthin gezogene Verkehr anderweitig nicht raumverträglich abgewickelt werden kann. Nach abschließender Fertigstellung der Gesamtmaßnahme allerdings wären diese Ortsumgehungen – ebenfalls nach Aussagen in den Raumordnungsunterlagen – wieder überflüssig. Diese Argumentation wurde im Übrigen auch im Anhörverfahren vorgetragen.

In der Summe ist somit diesbezüglich festzuhalten, dass bei einem nicht unverzüglich durchgehenden Bau der Gesamtstrecke der überwiegende Teil der in den Raumordnungsunterlagen selbst genannten wesentlichen überregionalen Zielsetzungen der Planung nur mit unvorhersehbarer Verzögerung erreicht werden könnte. Diese vorerst nicht erreichbaren Zielsetzungen sind aber auch Gegenstand der oben genannten verkehrlichen Erfordernisse der Raumordnung, insbesondere der Ziele LEP B V 1.4.2., 4. Tiert (Verbesserung der überregionalen Verkehrserschließung im Rahmen der EU-Osterweiterung, und zwar ausdrücklich „zügig“) und RP 2 B IX 3.2 sowie RP 3 B VI 3.2 (Verbesserung der innerregionalen Verkehrssituation). Lediglich eine Entlastung der Werntalgemeinden und eine gewisse Verbesserung der Verkehrsbeziehungen, insbesondere aus dem Landkreis Main-Spessart in Richtung Nordosten, könnte mit der im Fernstraßenbedarfsplan im vordringlichen Bedarf vorgesehenen zweibahnig-vierspurigen Verwirklichung der B 26n zwischen Werneck und Karlstadt zeitnah erreicht werden. Diese Verbesserungen allerdings würden – jedenfalls bei einer Bauausführung in zweibahnig-vierstreifiger Ausführung – mit einer spürbaren Verschlechterung der Situation insbesondere im Raum zwischen Karlstadt und der BAB 3, aber auch an anderer Stelle, etwa im Maintal Richtung Würzburg oder zwischen Lohr und Marktheidenfeld und insbesondere auch im Spessart westlich Lohr, einhergehen. Längerfristig wäre der alleinige Bau des Abschnitts zwischen Werneck und Karlstadt angesichts der einschlägigen Erfordernisse der Raumordnung, insbesondere hinsichtlich des Immissionsschutzes, der Verkehrssicherheit und der allgemeinen Lebensqualität in den betroffenen Orten, aus raumordnerischer Sicht in dieser (zweibahnig-vierstreifigen) Form nicht vertretbar.

Vor diesen Hintergründen ist die Maßgabe A II 1 zu setzen, die den möglichst zeitgleichen durchgehenden Bau des Gesamtprojekts zwischen der BAB 3 und der

BAB 7 fordert und als Bedingung für die Raumverträglichkeit des Vorhabens zu verstehen ist. Diese Maßgabe begründet sich insbesondere aus den genannten Erfordernissen der Raumordnung, die gegen die Raumverträglichkeit einer starken Zunahme von diffusem Durchgangsverkehr in den hierfür ungeeigneten Ortsdurchfahrten im Raum zwischen Karlstadt und der BAB 3 sowie im Spessart westlich Lohrsprechen.

Schließlich hat sich die vorliegende landesplanerische Beurteilung in diesem Zusammenhang mit der Frage zu befassen, wie aus raumordnerischer Sicht zu reagieren ist, wenn der unverzüglich durchgehende Neubau der B 26n nicht in enger zeitlicher Abfolge durchgehend möglich sein sollte. Aufgrund der o.g. Problematik des sich diffus verteilenden Verkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz zwischen Karlstadt und BAB 3 mit erheblichen Belastungen für Mensch und Umwelt ist aus Sicht der Raumordnung die Maßgabe A II 1 Abs. 2 zu setzen, die – wenn der Bau der B 26n zunächst nur im Abschnitt zwischen Werneck und Karlstadt realisiert wird – diesen nur in einbahnig-zwei-/dreistreifiger Ausführung ohne Mainquerung fordert, um raumverträglich zu sein. Dies wird auch im Anhörverfahren teilweise als Gesamtlösung angestrebt. Mit dieser Lösung sind zwar die überregional bedeutsamen Zielsetzungen des Vorhabens zumindest auf lange Sicht nicht zu verwirklichen. Es kann aber immerhin ein Teil der regionalen Zielsetzungen verwirklicht werden. So werden die besonders stark vom Durchgangsverkehr betroffenen Ortsdurchfahrten im Werntal erheblich entlastet und der Verkehr dort wesentlich erleichtert. Es kommt jedenfalls in diesem regionalen Teilbereich zu der angestrebten Bündelung des Verkehrs auf die dann leistungsfähige B 26n, und auch die regionale Erschließung im Hinblick auf die Wirtschaft und auf die Zentralen Orte wird zumindest bezüglich der Fernstraßenanschlüsse zur BAB 7, BAB 70 und BAB 71 verbessert. Eine insoweit zumindest vorerst beschränkte Teilverwirklichung der B 26n wird demnach auch bereits für sich alleine erhebliche positive Raum- und Verkehrswirksamkeit besitzen, wie auch in der Anhörung nicht nur betont, sondern teils ausdrücklich – wie etwa von der Stadt Arnstein – gefordert wurde. Umgekehrt allerdings werden bei einer solchen einbahnig-zweistreifigen Ausführung der Maßnahme zwischen Karlstadt-Ost und Werneck die verkehrsbedingten Negativwirkungen des Projekts hinsichtlich der Umweltbelange zumindest im Raum südlich Karlstadt weitgehend unterbleiben. Allerdings ergeben sich auch in diesem Fall sehr hohe Zusatzbelastungen der St 2435 (Ortsdurchfahrt Wiesenfeld), der Ortsdurchfahrt von Lohr a. Main sowie der B 26 westlich Lohr. Diese Probleme sind in diesem Fall zwingend anders zu lösen (vgl. Maßgabe A II 2.4). Diese Einschätzung lässt sich auch aus den Raumordnungsunterlagen Teil 4, Anlage 5 „B 26n Fernstraßenentwicklungsachse westliches Mainfranken – Alternativen zum Mittelkorridor, Januar 2011“ ableiten. In dieser Untersuchung wurden nachträglich die Auswirkungen des Vorhabens ermittelt, wenn sich der Ausbau (zunächst) auf eine einbahnig-dreistreifigen Ausführung zwischen Karlstadt und Werneck beschränkt. Dann reduziert sich zum einen die in Karlstadt anfallende Verkehrsmenge auf etwa ein Drittel im Vergleich zu einem zweibahnigen Ausbau; zum anderen darf unterstellt werden, dass somit insbesondere große Teile des überregionalen Verkehrs nicht diese Route, sondern den Weg über die BAB 7 und BAB 3 wählen. Gerade auch aus diesem Sachverhalt begründet sich die Maßgabe A II 1 in besonderer Weise.

2.1.2.5 Anschlussstellen

Die relativ große Anzahl der Anschlussstellen belegt die Absicht der Planung, in möglichst hohem Maß zur Zielsetzung der regionalen Erschließung und der Bündelung von möglichst viel Verkehr auf der neuen Straße beizutragen. Sie entspricht insoweit in hohem Maß auch den einschlägigen Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und wird auch in der Anhörung ausdrücklich begrüßt.

Die Stadt Arnstein regt allerdings an, die vorgesehene Anschlussstelle B 8 weiter Richtung Osten zu verschieben, damit der Verkehr von der Anschlussstelle nicht über die St 2277 in das Stadtzentrum geführt, sondern über eine neu zu bauende Straße von Osten in die Stadt geleitet wird. Dies erscheint grundsätzlich möglich und sollte in den weiteren Verfahrensschritten geprüft werden (vgl. Hinweis D I 3). Für die raumordnerische Bewertung ergeben sich hieraus keine direkten Auswirkungen.

Ebenfalls in der Anhörung angeregt wurde ein Verzicht auf die Anschlussstelle B 5 Karlstadt-West, da die Ortsdurchfahrten von Laudenbach und Mühlbach den zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen könnten. Mit Fertigstellung der B 26n wird allerdings ein Rückgang des Verkehrs in den beiden genannten Ortsdurchfahrten prognostiziert. Den Ortsdurchfahrten kommt aber nichtsdestotrotz eine geänderte Bedeutung aufgrund der vorgesehenen Anschlussstelle zu. Daher wird Maßgabe A II 2.2 gesetzt, wonach die in der Ortsdurchfahrt Laudenbach bereits jetzt existierende Engstelle zu beseitigen ist, bevor die Anschlussstelle B 5 verkehrswirksam wird. Zunahmen ergeben sich in der Ortsdurchfahrt von Himmelstadt, weshalb in Maßgabe A II 2.2 der Bau einer Ortsumgehung für Himmelstadt vor Inbetriebnahme der B 26n festgesetzt wird. Bei einer zunächst auf den Abschnitt Werneck-Karlstadt inkl. Mainquerung beschränkten Realisierung würden sich allerdings erhebliche Zunahmen des Verkehrs insbesondere auf der St 2300 ergeben. Daher wird die Maßgabe A II 1 Abs. 2 gesetzt, wonach eine zunächst auf diesen Abschnitt beschränkte Realisierung ohne Mainquerung erfolgen soll, da sich sonst aufgrund der entstehenden Belastungen erhebliche Bedenken ergeben (vgl. auch C II 2.1.2.7).

2.1.2.6 Trassenalternativen und -änderungen

In zahlreichen Stellungnahmen des Anhörungsverfahrens wurden Trassenalternativen und -änderungen an der Raumordnungslinie vorgeschlagen bzw. gefordert. Diese sind für die vorliegende landesplanerische Beurteilung danach zu unterscheiden, ob es sich um grundsätzliche Änderungen oder eher um Detailabweichungen von der Raumordnungslinie aufgrund spezieller örtlicher Gegebenheiten handelt.

Grundsätzliche Änderungen, wie etwa gänzlich abweichende Trassenführungen, z.B. die vielfach verlangte Einführung der B 26n in das Autobahndreieck Würzburg/West, sind nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens, weil dieses Verfahren nur das vom Projektträger in das Verfahren gegebene Projekt prüft (vgl. § 15 Abs. 1 ROG). Das auch in der Raumordnungsunterlage dargestellte Verfahren zur Auswahl der beantragten Trasse kann jedoch von der Höheren Landesplanungsbehörde nachvollzogen werden. Wesentliche Abweichungen von der Raumordnungslinie können also hier nicht diskutiert werden.

Ähnliches gilt im Hinblick auf die im Anhörungsverfahren vorgetragene Kritik, wonach die Planfälle A 1 bis A 5 gemäß der Studie vom Januar 2011 (Anlage 5 des Teils 4 der Raumordnungsunterlage) zu Unrecht als ernsthaft in Betracht kommende Alternativen frühzeitig ausgeschieden seien. Diese Planfälle wurden im Auftrag des Projektträgers hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit geprüft und aus seiner Sicht mit dem Ergebnis verworfen, dass sie die von ihm erwarteten Verkehrswirkungen nicht entfalten. Im vorliegenden Fall hat sich der Projektträger im Hinblick auf die Konsequenzen aus den Gutachten dafür entschieden, nur die Raumordnungslinie landesplanerisch überprüfen zu lassen.

Besonders häufig gingen die Stellungnahmen auf eine alternative Anbindung Lohrs über die St 2435 ein. Deshalb sollen hier kurz die h.E. nachvollziehbaren Überlegungen des Projektträgers dargestellt werden, aufgrund derer diese Trasse verworfen wurde. Der Projektträger hat die sich für diese Anbindung aufdrängenden Staat-

straßen St 2435 und St 2437 als mögliche Zubringer nach Lohr miteinander verglichen und hat sich danach aus verschiedenen Gründen für die St 2437 entschieden. Der Zubringer Lohr soll das Industrie- und Gewerbegebiet im Süden Lohrs an das großräumige Verkehrsnetz anbinden. Aus topographischen Gründen, sowie lagebedingt ist hierzu ein Mainübergang im Süden der Stadt besser geeignet, von wo aus auch der Aufstieg aus dem Maintal einfacher und mit geringeren Eingriffen zu realisieren ist. Eine Querung des Buchentales von diesem Punkt aus, um auf die St 2435 zu gelangen, wäre sowohl ein erheblicher Eingriff in das Landschaftsbild wie auch den Naturhaushalt als auch wirtschaftlich sehr aufwendig. Zudem sprechen zu erwartende Effekte im weiteren Verkehrsnetz für die Wahl der St 2437, da diese im Gegensatz zur St 2435 nicht direkt an die Verkehrsachsen des Maintals (B 27 und St 2300) anbindet, unerwünschte Verkehrsverlagerungen somit vermieden werden können und auf diese Weise auch eine bessere Anbindung an das Oberzentrum Würzburg erreicht wird.

Die Stadt Lohr a. Main fordert zur Verbesserung der Erschließung des dortigen Raumes, dass die B 26n „soweit nördlich wie möglich“ verlaufen muss, ohne allerdings diesen Vorschlag näher zu spezifizieren. Der Projektträger ist nach umfangreichen Voruntersuchungen und Trassenauswahlverfahren zu der von ihm nunmehr ins Verfahren gegebenen Raumordnungslinie gekommen, die aus seiner Sicht unter Berücksichtigung aller Belange die am besten geeignete ist.

Anders verhält es sich bei kleineren Trassenänderungen, die aufgrund spezieller örtlicher Gegebenheiten ins Gespräch gebracht werden. Sie werden in denjenigen fachlichen Kapiteln dieser Beurteilung abgehandelt, die den eigentlichen Anlass für die diesbezüglich vorgetragenen Forderungen bilden, da nur von unwesentlichen Änderungen der verkehrlichen Wirkungen ausgegangen werden muss (vgl. hierzu Maßgaben A II 3, 5.1).

2.1.2.7 Nachgeordnetes Straßennetz, insbesondere Ortsdurchfahrten

Zahlreiche Stellungnahmen aus der Anhörung weisen auf die Auswirkungen hin, die die geplante B 26n mit sich bringen wird. Ohne Zweifel wird sie ihrer Zielsetzung entsprechend in vielen Fällen spürbare Verkehrsentslastungen für bestehende Straßen und insbesondere die davon betroffenen Ortsdurchfahrten bewirken. In einzelnen Fällen drohen allerdings auch Mehrbelastungen nach Fertigstellung der Maßnahme, etwa in einigen Orten im Dreieck zwischen Karlstadt, Lohr und Marktheidenfeld. Hierauf weist schon der Verkehrsgutachter des Projektträgers in seinen Untersuchungen hin, aber auch die Raumordnungsunterlage selbst stellt dieses Problem heraus. Die Problemlage verschärft sich noch, wenn die B 26n nicht durchgehend zeitgleich errichtet wird, sondern, wie nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vorgesehen, in zwei Abschnitten verwirklicht wird, deren zeitliche Abfolge jedenfalls nicht absehbar ist. In diesem Fall entstehen für einige Orte ganz erhebliche Zusatzbelastungen, die ohne rechtzeitige Gegenmaßnahmen nicht bewältigt werden können, die allerdings nach endgültiger Fertigstellung des Gesamtprojekts nicht mehr benötigt werden, weil die fertige B 26n die entsprechenden Verkehre dann selbst aufnimmt. Die insoweit vorgetragene Argumentation der Beteiligten und der Öffentlichkeit ist angesichts der einschlägigen Ziele und Grundsätze der Raumordnung vor allem zur Funktionsfähigkeit der Ortskerne und zum Immissionsschutz auch aus raumordnerischer Sicht nachvollziehbar, zumal sie bereits in der Raumordnungsunterlage angekündigt ist (vgl. hierzu auch C II 2.1.2.4).

Unter Bezug auf die Ergebnisse der Anhörung und der Öffentlichkeitseinbeziehung ist hierzu im Einzelnen festzuhalten:

- Vielfach wird in der Anhörung eine Überlastung der B 8 zwischen der B 26n und Würzburg befürchtet. Die Verkehrsbelastung wird in diesem Abschnitt laut Prog-

nose um bis zu 3.600 Kfz/24h zunehmen, wobei der Schwerverkehr um 400 Lkw/24h abnehmen wird. Die in diesem Abschnitt gut ausgebaute B 8 kann den zusätzlichen Verkehr nach Aussage des Projektträgers somit aufnehmen.

- Die bereits ohne den Bau der B 26n für das Jahr 2025 prognostizierte hohe Belastung der Ortsdurchfahrten von Birkenfeld und Billingshausen von 2.700 bis 3.400 Kfz/24h erhöht sich durch den Bau der B 26n um weitere 400 bis 1.100 Kfz/24h. Mehrere Einwander fürchten, dass insbesondere Lkw die Strecke über die St 2299 als Abkürzung zur Anschlussstelle Marktheidenfeld an der BAB 3 nutzen, da die Staatsstraße im weiteren Verlauf keine Ortsdurchfahrten mehr aufweist. In jedem Falle sollten Maßnahmen getroffen werden, um die prognostizierten Belastungen in den beiden genannten Ortsdurchfahrten zu reduzieren, wozu die unter A II 2.3 und 2.4 gesetzten Maßgaben dienen.
- Die Gemeinde Karbach weist auf die steigenden Belastungen der Gemeindeverbindungsstraße Karbach-Urspringen hin, für die die Straße nicht ausgelegt ist. Diese Hinweise können nachvollzogen werden, da bereits heute Schleichverkehre über diese Straße festgestellt werden. Es ist daher notwendig, Maßnahmen zu treffen, um die Gemeindeverbindungsstraße von Lkw-Verkehr zu entlasten. Dazu dient Maßgabe A II 2.1.
- Die Gemeinde Roden hält die Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz im Bereich zwischen Karlstadt und Marktheidenfeld für noch nicht ausreichend untersucht und die absehbaren Probleme für noch nicht gelöst. Hierzu ist festzuhalten, dass auf der Basis der bereits erfolgten Prognoserechnungen, die auch Gegenstand der Raumordnungsunterlagen waren, die zu erwartenden Engpässe offenkundig werden. Die St 2438 wird demnach im Bereich der Ortsdurchfahrt von Roden mit 2.400 Kfz/24h weiterhin nur unterdurchschnittlich belastet und kann damit nicht als Engpass bezeichnet werden.
- Der Landkreis Main-Spessart und die Stadt Gemünden a. Main sehen durch die B 26n erhebliche Belastungen auf die B 26 und die B 27 sowie einige zuführende Straßen im nachgeordneten Netz zukommen und verlangen deshalb deren Ausbau; nach Meinung der Stadt Gemünden sogar spätestens bis zur Inbetriebnahme der B 26n. Diesen Vorstellungen kann nicht gefolgt werden, weil die B 26n nach ihrer Fertigstellung auf den hier genannten Straßen – mit Ausnahme des B 26-Abschnitts zwischen Gemünden und Karlstadt, der aufgrund seines Ausbaustandes in diesem Abschnitt aber noch aufnahmefähig ist – keine Zusatzbelastungen, sondern spürbare Entlastungen mit sich bringen wird. Dies gilt in eingeschränktem Maß selbst dann, wenn die B 26n wie im Fernstraßenbedarfsplan vorgesehen abschnittsweise verwirklicht wird. Jedoch empfiehlt die im Januar 2011 durchgeführte Studie „B 26n, Fernstraßenentwicklungssachse westliches Mainfranken – Alternativen zum Mittelkorridor“ die kombinierte Untersuchung einer linksmainischen Umgehung für Gemünden mit der Raumordnungslinie, um die Verkehrserschließung des Raumes Gemünden weiter zu verbessern. Daher ergeht Hinweis D I 4 nach dem diese Prüfung in den nachfolgenden Planungsschritten erfolgen sollte.
- Der Markt Thüngen befürchtet, dass bei Störungen auf der B 26n die St 2437 Ausweichverkehr aufzunehmen hat, für den sie nicht geeignet sei. Der Markt verlangt daher den Ausbau dieser Straße bzw. Verkehrsbeschränkungen für den Schwerverkehr. Hierzu ist festzustellen, dass es sich hierbei nur um temporäre Verkehrsverlagerungen handeln würde, während der Markt sonst wesentlich um über 5.000 Kfz/24h entlastet würde.

- Der Markt Werneck fordert ein Durchfahrverbot für Lkw in den beiden Ortsteilen Stettbach und Schraudenbach und auf der SW 15. Eine Reduzierung der massiven zusätzlichen Verkehrsbelastung in Stettbach ist durch den Verzicht auf die vorgesehene Anschlussstelle B10 möglich, deren Verkehrsströme voraussichtlich auch über die bestehende Anschlussstelle Werneck an der BAB 70 abgewickelt werden könnten. Daher wird Maßgabe A II 2.2 gesetzt, die die Prüfung der verkehrlichen Notwendigkeit der o.g. Anschlussstelle festsetzt.
- Die Ortsteile Steinfeld, Hausen und Waldzell der Gemeinde Steinfeld erfahren in ihren Ortsdurchfahrten deutliche Steigerungen der Verkehrsbelastungen durch von und zu dem Zubringer Lohr gerichteten Verkehr. Mehrbelastungen dieser Ortsdurchfahrten ergeben sich auch bereits bei nur abschnittweiser Fertigstellung der B 26n und ihrer Zubringer. Diese Belastungen lassen sich zumindest für die Ortsdurchfahrten Steinfeld und Hausen durch eine zwischen den beiden Orten verlaufende Stichstraße (in Verlängerung der von Rohrbach kommenden MSP 24) deutlich reduzieren. Aus diesem Grund sind die Maßgaben unter A II 2.3 gesetzt.

Insgesamt ist aber festzuhalten, dass der planmäßige Neubau der B 26n für die Mehrzahl der Ortschaften im Raum zwischen Karlstadt und dem AK Schweinfurt/Werneck umfangreiche, höchst positive Verkehrsentlastungen nach sich ziehen wird. Auch in anderen Teilräumen, etwa entlang der B 27 zwischen Karlstadt und Hammelburg oder an der B 19 zwischen Werneck und Würzburg sowie an der St 2315 im Maintal zwischen Lohr und Marktheidenfeld, ergeben sich spürbare Verbesserungen.

Ganz anders stellt sich die Situation in diesem Raum dann dar, wenn die B 26n nicht durchgehend und ohne Zeitverzug errichtet wird, sondern der südliche Abschnitt der B 26n zwischen Karlstadt und der BAB 3 samt dem Zubringer Lohr erst mit u. U. großer Zeitverzögerung erstellt wird, wie es sich aus der unterschiedlichen Einstufung der Abschnitte im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ergibt. Dann entstehen für die Ortsdurchfahrten zwischen Karlstadt und der BAB 3 aus landesplanerischer Sicht nicht hinnehmbare Erschwernisse, sofern nicht wirkungsvolle Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Im Einzelnen ist daher Folgendes anzusprechen:

- Die Stadt Karlstadt beziffert in ihrer Stellungnahme den Verkehrszuwachs in den Ortsteilen Laudенbach und Mühlbach nach Fertigstellung der Maßnahme mit 1.200 KfZ/24h. Nach den Verkehrsprognosen des Gutachters des Projektträgers reduziert sich jedoch der Verkehr hier um jeweils ca. 2.000 KfZ/24h auf immerhin die Hälfte des ohne B 26n zu erwartenden Verkehrs. Insoweit wird auch hier eine der wichtigsten Zielsetzungen des Projekts verwirklicht, nämlich Ortsdurchfahrten zu entlasten und den Verkehr zu bündeln. Allerdings ist festzuhalten, dass diese Aussage nur unter der Bedingung der kompletten Fertigstellung des Vorhabens zutrifft. Eine völlig andere Situation ergibt sich, wenn das Vorhaben zunächst lediglich im Abschnitt Werneck-Karlstadt realisiert wird. Sofern in diesem Fall die B 26n zunächst in Karlstadt-Ost enden wird, ergibt sich im Vergleich zur vollständigen Fertigstellung der Raumordnungslinie ein Mehrverkehr von immerhin 400 KfZ/24h in Laudенbach und von 1.100 KfZ/24h in Mühlbach. Dramatisch dagegen ist der Mehrverkehr, der sich für beide Ortsdurchfahrten ergibt, wenn die B 26n von Werneck kommend vorerst nur bis Karlstadt-West gebaut wird: Laudенbach hätte täglich 5.000 Kfz und Mühlbach 4.000 Kfz mehr zu verkraften, was angesichts der ohnehin problematischen Ortsdurchfahrten nicht zumutbar ist. Die Unverträglichkeit dieser zusätzlich drohenden Verkehrsmengen gibt Anlass für die Maßgabe A II 1, wonach die B 26n bei zunächst nur teilweiser Realisierung zwischen Karlstadt und Arnstein ohne neue Mainbrücke

im Süden Karlstadts zu bauen ist. Diese Maßgabe gründet insbesondere auf dem Ziel LEP B V 1.1.6, das beim Verkehrswegebau die Berücksichtigung der Aspekte des Immissionsschutzes vorschreibt.

- Die Gemeinden entlang der B 26 westlich Lohr bis zur Anschlussstelle Hösbach an die BAB 3 befürchten eine Zunahme, insbesondere des Schwerverkehrs, auf dieser Strecke, da diese als Abkürzung zwischen der B 26n und der BAB 3 genutzt werden könnte. Im Falle der vollständigen Realisierung der B 26n ist diese Annahme zwar für das Gesamtverkehrsaufkommen korrekt, jedoch wird gleichzeitig eine Abnahme des Schwerverkehrs um 200 Lkw/24h prognostiziert. Tatsächlich ist aber mit einem steigenden Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke bei Teilrealisierung der B 26n nur im Abschnitt Karlstadt-Werneck – unabhängig ob in zwei- oder einbahniger Ausführung – zu rechnen. Diese Problematik ist, wie unter C 2.1.2.4 bereits ausgeführt, durch geeignete Maßnahmen zu lösen (vgl. Maßgabe A II 2.4), sollte keine zeitnahe Realisierung aller Abschnitte möglich sein.
- Im besonderen Maße von einer zunächst nur im Abschnitt Karlstadt-Werneck realisierten B 26n betroffen ist auch die Stadt Lohr selbst, insbesondere die Stadtteile Steinbach und Sendelbach. Diese werden zwar durch die Realisierung der Gesamtmaßnahme erheblich entlastet, werden aber nach der Teilfertigstellung mit erheblichem Zusatzverkehr in verkehrlich sehr problematischen Ortsdurchfahrten belastet. Auch zur Minimierung dieser Belastungen dient Maßgabe A II 2.4, die geeignete Maßnahmen fordert.
- Für die B 276 sowie die St 2315 und die betroffenen Ortsdurchfahrten werden wegen erhöhten Verkehrsaufkommen Ortsumgehungen gefordert. Auf beiden genannten Straßen wird die Verkehrsbelastung durch den Bau der B 26n jedoch – auf der St 2315 sogar deutlich – abnehmen. Auch im Falle einer alleinigen Realisierung des im vordringlichen Bedarf eingestuftten Abschnitts Karlstadt-Werneck ist nur mit leichten Verkehrszunahmen zu rechnen und bei Realisierung gemäß Maßgabe A II 1 Abs. 2 treten keine Mehrbelastungen auf. Die Notwendigkeit von Ortsumgehungen kann daher im Zusammenhang mit dem Bau der B 26n nicht gesehen werden.

Im Anhörverfahren angesprochen wurde, bspw. von Gemeinden im Maintal zwischen Würzburg und Karlstadt, mehrfach das Problem, dass auch Orte, die an sich durch den Bau der B 26n – teils spürbar – entlastet werden, im Falle von Störungen auf der fertigen B 26n durch Umleitungs- oder Ausweichverkehr neuerliche, wenn auch jeweils nur befristete Störungen hinzunehmen hätten. Diese Befürchtungen sind grundsätzlich begründet und sollten entsprechend Hinweis D I 2 dahingehend berücksichtigt werden, dass frühzeitig Konzepte für eventuelle Umleitungsstrecken entwickelt werden, die auch die Umweltsituation der jeweils betroffenen Ortsdurchfahrten im Auge haben. Des Weiteren ist für diesen Fall auf die Möglichkeit des Ausweichens der Verkehre auf die Autobahnen 3 und 7 zu verweisen.

Zudem sprechen manche Gemeinden den Bedarf von Ortsumgehungen an, obwohl in deren Fällen z.T. deutliche Verkehrsreduzierungen prognostiziert sind. In diesen Fällen kann den Forderungen nicht gefolgt werden.

2.1.2.8 Zum Lkw-Verkehr im nachgeordneten Straßennetz

Die Folgen einer Verwirklichung der B 26n im Hinblick auf den Lkw-Verkehr im regionalen Straßennetz waren vielfach Gegenstand von Äußerungen im Anhörverfahren. Diese Äußerungen sind geprägt von der Sorge, dass vor allem der überregionale Schwerverkehr Schleichwege durch die Region sucht, um zum einen bei Behinderungen auf den umliegenden Autobahnen Ausweichmöglichkeiten zu finden und um zum anderen der Lkw-Maut zu entgehen. Wesentliche Zielsetzung der B 26n ist gerade die Bündelung des Verkehrs, auch des überregionalen Schwerverkehrs, auf die vierspurigen Straßen. Auf diese Weise sollen unnötige Beeinträchtigungen der regionalen Straßen und besonders der Ortsdurchfahrten vermieden oder zumindest reduziert werden. Dieser Zielsetzung ist angesichts des Ziels LEP B V 1.1.6, das beim Verkehrswegebau die Berücksichtigung der Aspekte des Immissionsschutzes vorschreibt, aus raumordnerischer Sicht uneingeschränkt beizutreten.

Vielfach vorgetragene Forderung ist es, Ausweichverkehre im Lkw-Bereich einzuschränken oder auszuschließen. Zwar wird es nicht möglich sein, angesichts der Widmung der Straßen eben auch für den Lkw-Verkehr, insoweit beliebige Verbote vorzugeben. Immerhin besteht seit einiger Zeit die Möglichkeit, unter bestimmten Bedingungen, den Maut-Ausweichverkehr zu beschränken. In Einzelfällen bieten auch besonders schwierige Verhältnisse in Ortsdurchfahrten oder auf besonders heiklen Straßenabschnitten Ansatzpunkte, Lkw-Verkehr zu verbieten oder Tonnage-Vorgaben zu machen. Diese Möglichkeiten sollen geprüft und ggf. genutzt werden. Generelle Regelungen hierfür bieten sich nicht an; vielmehr sind zur Lösung dieses Problems umfangreiche Einzelfallprüfungen und entsprechend spezifische Regelungen erforderlich. Gleichwohl soll die Maßgabe A II 2.1 dafür Sorge tragen, dass vor allem überregionaler Schwerverkehr von Straßen ferngehalten wird, die sich hierfür nicht eignen.

2.1.2.9 Zubringer Lohr

Eine aus regionaler Sicht entscheidende Zielsetzung der Gesamtmaßnahme ist die verbesserte Erschließung des Landkreises Main-Spessart. Ihr kommt vor allem aus Gründen der Wirtschaftsentwicklung besondere Bedeutung zu. Zudem ist sie auch im Hinblick auf die diesbezüglichen Erfordernisse der Raumordnung (vgl. insbesondere Ziel RP 2 B IX 3.2) einer der Hauptgründe für die gesamte Planung. Demzufolge ist der Zubringer Lohr integrativer, nicht verzichtbarer Teil des Gesamtprojekts.

Aus raumordnerischer Sicht ist deshalb zu fordern, dass der Zubringer Lohr möglichst frühzeitig zur Verfügung steht, was aber voraussetzt, dass auch der Abschnitt der B 26n zwischen der BAB 3 und Karlstadt möglichst frühzeitig und möglichst in engem zeitlichem Zusammenhang mit dem nördlichen Abschnitt verwirklicht wird. Hierauf zielt die Maßgabe A II 1 ab, die den sofortigen durchgehenden Bau der B 26n auf ganzer Länge, möglicherweise auch nur zweistreifig, vorsehen. Die Einhaltung dieser Maßgabe verbessert entscheidend die Raumverträglichkeit des Gesamtvorhabens.

Der im Anhörverfahren von der Stadt Lohr vorgetragene Wunsch auf einen drei- oder gar vierstreifigen Ausbaustandard des Zubringers Lohr beim Aufstieg aus dem Maintal südlich von Lohr wurde mit dem Projektträger erörtert. In diesem Bereich ist mit einer maximalen Steigung von 7% auszugehen. Nach Auskunft des Projektträgers ist bei einer solchen Maximalsteigung von einem Zusatzfahrstreifen auszugehen. Bei einer derartigen Abweichung von der beantragten Planung ist Maßgabe A II 5.1 zu beachten, wonach der Verlust an Waldflächen so gering wie möglich zu

halten ist. Außerdem sind die Ziele aus dem LEP und den Regionalplänen zum Flächensparen zu beachten. Daher sollte auf diesem relativ kurzen Anstieg von ca. 2 km Länge an dieser landschaftlich heiklen Stelle auf eine dritte Fahrspur trotz allem verzichtet werden.

2.1.2.10 Zusammenfassende Wertung

Wie die vorstehenden Erörterungen zum Thema Verkehr zeigen, kann das zu überprüfende Straßenbauvorhaben bei gemeinsamer und bilanzierender Betrachtung aller verkehrlichen Belange die von ihm verfolgten Zielsetzungen, die sich alle auch in den diesbezüglichen Erfordernissen der Raumordnung widerspiegeln, dann voll und besonders gut erfüllen, wenn es möglichst ohne große zeitliche Verzögerungen zwischen den Bauabschnitten durchgehend von der BAB 3 bis zum AK Schweinfurt/Werneck einschließlich des Zubringers errichtet wird und wenn die übrigen Maßgaben gemäß A II 2 beachtet und die Hinweise gemäß D II 3 möglichst weitgehend berücksichtigt werden. Das Vorhaben **entspricht** also in seinen Wirkungen auf das Gesamtgebiet und die einzelnen Teilgebiete des einschlägigen Planungsraums **unter dem Aspekt Verkehr bei Beachtung der Maßgaben A II 1 und 2 voll** den diesbezüglichen Erfordernissen der Raumordnung.

Sofern allerdings vorerst und auf unbestimmte Zeit nur der Bauabschnitt zwischen Karlstadt und dem AK Schweinfurt/Werneck verwirklicht wird, entspricht dieser aufgrund der entstehenden erheblichen Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten im Raum zwischen Karlstadt und der BAB 3 sowie westlich Lohrs nur unter Beachtung der Maßgabe A II 1 noch den Erfordernissen der Raumordnung. Auch so können bereits einige regionale Zielsetzungen des Vorhabens erreicht werden.

2.2 Gewerbliche Wirtschaft und regionale Wirtschaftsstruktur

2.2.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

§ 2 Abs. 2 Nr. 4 ROG

(G) Der Raum ist im Hinblick auf eine langfristig wettbewerbsfähige und räumlich ausgewogene Wirtschaftsstruktur und wirtschaftsnahe Infrastruktur sowie auf ein ausreichendes und vielfältiges Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen zu entwickeln. Regionale Wachstums- und Innovationspotenziale sind in den Teilräumen zu stärken. Insbesondere in Räumen, in denen die Lebensverhältnisse in ihrer Gesamtheit im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt wesentlich zurückgeblieben sind oder ein solches Zurückbleiben zu befürchten ist (strukturschwache Räume), sind die Entwicklungsvoraussetzungen zu verbessern.

Art. 2 Nr. 7 BayLplG

(G) Günstige Voraussetzungen für die Entwicklung der Wirtschaft und für die Schaffung und Sicherung eines qualitativ und quantitativ ausreichenden Angebots an Arbeits- und Ausbildungsplätzen sind anzustreben.

LEP A I 1.1 Abs. 2

(G) Es ist anzustreben, Bayern als gesunden Lebensraum und Wirtschaftsstandort, insbesondere hinsichtlich seiner Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität im räumlichen Wettbewerb, zu sichern und weiter zu entwickeln. Dabei sind neben den klassischen Standortfaktoren die ökologische Standortqualität und die soziokulturellen Standortvorteile als ökonomische Standortfaktoren möglichst zu sichern und in Wert zu setzen.

LEP B II 1.1.2.1 Abs. 1

(Z) Durch die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen sollen die einzelnen Teilräume Bayerns als Industriestandorte gesichert und in allen Regionen die Investitions- und Innovationsfähigkeit des Verarbeitenden Gewerbes weiter verbessert werden.

LEP B II 1.1.2.1 Abs. 2

(G) [...] Der Ausbau neuer Wertschöpfungsketten sowie die erforderlichen Anpassungen an den internationalen Wettbewerb und den technologischen Fortschritt sind möglichst durch die [...] Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur zu erleichtern.

LEP B II 4.1 Abs 2

(G) Es ist anzustreben, dass zur Wahrung räumlich ausgewogener Erwerbschancen jetziger und künftiger Generationen wettbewerbsfähige Wirtschaftsstrukturen im ganzen Land und in seinen Teilräumen sichergestellt werden und die regionale Wirtschaftsstruktur verbessert wird. Dabei sind anzustreben

- die Verbesserung der wirtschaftsnahen Infrastruktur,*
- [...]*

RP 2 A I 3

(G) Es ist anzustreben, die gute verkehrliche Einbindung der Region in das überregionale Verkehrsnetz als wichtigen Standortfaktor zu sichern und weiter zu verbessern. Den wachsenden Transitbelastungen ist durch infrastrukturelle Maßnahmen so zu begegnen, dass möglichst keine zusätzlichen Beeinträchtigungen für die Bevölkerung entstehen.

RP 2 B IV 1

Durch Maßnahmen zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur soll die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der gesamten Region gesteigert und auf eine günstige Entwicklung in allen Teilräumen, insbesondere auch in den ländlich strukturierten Randgebieten, hingewirkt werden. [...]

RP 2 B IV 1.2

Durch den weiteren Ausbau der Infrastruktur, insbesondere in den zentralen Orten und Entwicklungsachsen, sollen die Standortvoraussetzungen für die gewerbliche Wirtschaft verbessert und Anreize für die Ansiedlung neuer Betriebe geschaffen werden. Die ländlich strukturierten Randgebiete der Region sollen dabei in angemessener Weise berücksichtigt werden.

RP 2 B IV 1.2.3

Durch den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll insbesondere im ländlichen Raum die Standortqualität verbessert werden. [...]

RP 2 B IV 2.2

[...] Durch Maßnahmen zur Verbesserung der Standortvoraussetzungen, insbesondere in den ländlich strukturierten Randgebieten der Region, [...] sollen die Anpassung an Strukturveränderungen erleichtert, Betriebserweiterungen und -verlagerungen ermöglicht und dadurch die Voraussetzungen für eine positive Entwicklung geschaffen werden.

RP 2 FS B IV 1.1 Abs. 4

(G) Auf die Erhaltung und den nachfragegerechten Ausbau der Infrastruktur, insbesondere im Bereich des Verkehrs, [...] besonders hinzuwirken.

RP 3 B IV 1.3

(Z) Durch den weiteren Ausbau der Infrastruktur [...] sollen die Standortvoraussetzungen für die gewerbliche Wirtschaft verbessert und Anreize für die Ansiedlung neuer Betriebe geschaffen werden.

RP 3 B IV 1.3.3

(Z) Durch den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll insbesondere im ländlichen Raum der Region die Standortqualität verbessert werden. [...]

2.2.2 Auswirkungen und Bewertung

Die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen durch den Staat ist eine wichtige Voraussetzung für eine gedeihliche Entwicklung der Wirtschaft. Hierzu gehört auch ein qualifiziertes Verkehrsnetz, das sowohl eine gute innerregionale Verkehrerschließung als auch eine möglichst günstige Anbindung an das überregionale Straßennetz gewährleistet. Diese Zielsetzungen verfolgen auch die oben genannten Erfordernisse der Raumordnung. Die verbesserte innere Erschließung und überregionale Einbindung des betroffenen Gesamttraums, besonders aber des teils strukturschwachen Landkreises Main-Spessart samt seiner Zentralen Orte, sind wichtige regionalwirtschaftliche Zielsetzungen der geplanten B 26n. Diese entspricht den Zielen zur Entwicklung der ländlichen Teilräume, deren Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll (vgl. LEP A I 4.4.) und in deren Begründung es ausdrücklich heißt, dass in diesen Gebieten die zwangsläufig vorhandenen Entfernungen durch eine vertretbare Netzdichte im Rahmen des zumutbaren Zeitaufwands gehalten werden sollen und Rahmenbedingungen für die Neuansiedlung von Unternehmen und für eine Reduzierung der Abwanderungstendenzen geschaffen werden sollen.

Nach übereinstimmender Auffassung zahlreicher Stellungnahmen aus dem Anhörverfahren ist diese Zielsetzung gerechtfertigt und notwendig. Besonders eingehend befasst sich die IHK mit der Problematik und weist nach, dass gerade die Zentralen Orte im Landkreis Main-Spessart im unterfränkischen Vergleich besonders weit vom Autobahnnetz entfernt sind. Daraus leitet die Kammer eine nachdrückliche Unterstützung der Planung ab. Ähnlich argumentieren – neben vielen anderen – auch der Landkreis Main-Spessart selbst, die Stadt Lohr und Unternehmen aus der Region, aber auch das Sachgebiet Wirtschaftsförderung der Regierung von Unterfranken, die ihrerseits besonders auf zahlreiche, auch überregional bedeutsame Firmen mit Sitz im Landkreis Main-Spessart und mit Bedarf an guten Verkehrsanschlüssen verweist. Fest steht, dass die harten Standortfaktoren, wie der Verkehrsanschluss, nach wie vor entscheidend die Standortgunst der Zentralen und anderer Orte beeinflussen.

Hieran ändern auch skeptische und kritische Stimmen, wie die des Bundes Naturschutz und anderer Einwander, nichts, die im Anhörverfahren ebenfalls Zweifel an der Berechtigung dieser Zielsetzung vortragen. Vielfach wurde auf die Entwicklung entlang der im Jahr 2005 in Betrieb gegangenen BAB 71 verwiesen, die ohne Zweifel nicht so positiv wie gewünscht verlaufen ist. Es wurde auch argumentiert, dass Gewerbegebiete entlang der BAB 3 längst verkauft und besiedelt sein müssten, wenn die Standortqualität durch die Autobahnnähe derart positiv beeinflusst würde, wie entsprechend den Zielsetzungen für die B 26n anzunehmen wäre. In beiden Fällen muss die – allenfalls spekulativ beantwortbare – Frage erlaubt sein, wie die Entwicklungen ohne die beiden Autobahnen verlaufen wären. Nach Auffassung der Höheren Landesplanungsbehörde sichern zwar gut ausgebaute Fernstraßen für sich alleine die Entwicklung nicht, aber ohne solche Straßen dürfte die Sicherung regionaler Wirtschaftskraft nicht zu gewährleisten sein.

Auch bereits der Bau des nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „vordringlichen Bedarf“ eingestuften Abschnitts wird zu einer spürbaren Verbesserung der regionalwirtschaftlichen Standortqualität führen, weil die Erreichbarkeit der Autobahnen BAB 7, BAB 71 und BAB 70 in Richtung Norden und Osten spürbar verbessert wird. Vorteile für die gewerbliche Wirtschaft sind schon bei einbahnig-zweistreifiger Ausführung dieses Abschnitts zu erwarten.

Insgesamt lässt sich somit festhalten, dass unter regionalwirtschaftlichen Aspekten die B 26n die Erfordernisse der Raumordnung deutlich erfüllt. Wenn aus finanziellen Gründen eine komplett durchgehende Fertigstellung des Vorhabens in engem zeitlichem Zusammenhang nicht möglich ist, so sprechen die Erfordernisse der Raumordnung eine deutliche Sprache dahingehend, die Maßnahme nicht in einen Nord- und einen Südtail aufzusplitten, sondern einem vorerst zweistreifigen, dafür aber durchgehenden Ausbau den Vorzug zu geben, der dann aber auch den Zubringer Lohr mit enthalten müsste, da mit den oben beschriebenen verkehrlichen Wirkungen auch die Verbesserung der Standortqualitäten einhergeht.

Nicht verkannt werden darf bei der Betrachtung regionalwirtschaftlicher Aspekte, dass gerade auch eine möglichst ungestörte Umwelt als weicher Standortfaktor zunehmend an Bedeutung gewinnt. Deshalb verlangt bereits der Regionalplan der Region Würzburg in seinem Ziel A I 3 ausdrücklich, den wachsenden Transitbelastungen durch infrastrukturelle Maßnahmen so zu begegnen, dass möglichst keine zusätzlichen Beeinträchtigungen für die Bevölkerung entstehen. Auch zur Umsetzung dieses Ziels trägt die B 26n bei, indem bislang durch die Orte geleiteter Durchgangsverkehr gebündelt auf eine außerorts verlaufende Trasse geführt wird. Beeinträchtigungen der weichen Standortfaktoren ergeben sich im Hinblick auf die Lärmbelastung von Erholungsgebieten und die Zerschneidung der Landschaft. Diese Wirkungen wurden durch die gewählte Linienführung, die besonders sensible Bereiche stets umgeht, jedoch minimiert.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Verwirklichung des zu überprüfenden Vorhabens **den raumordnerischen Belangen zur gewerblichen Wirtschaft**, insbesondere LEP B II 1.1.2.1 Abs. 2 (G) und RP 2 A I 3 (G) **voll entspricht**.

2.3 Siedlungswesen

2.3.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

LEP B VI 1

(G) Der Erhaltung der gewachsenen Siedlungsstruktur und der nachhaltigen Weiterentwicklung unter Wahrung der natürlichen Lebensgrundlagen entsprechend den Bedürfnissen der Bevölkerung und Wirtschaft kommt besondere Bedeutung zu. Dabei sind die Bewahrung der bayerischen Kulturlandschaft und die Förderung der Baukultur anzustreben. Auf das charakteristische Orts- und Landschaftsbild ist möglichst zu achten.

2.3.2 Auswirkungen und Bewertung

Die Betroffenheit vorhandener Siedlungsflächen ist hinsichtlich umweltrelevanter Gesichtspunkte wie insbesondere bzgl. des Lärms, der Luftbelastung und der Kulturgüter in den Abschnitten C II 3.2.1 (Schutzgut „Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit“), C II 3.2.5 (Schutzgut „Klima/Luft“) sowie C II 3.2.7 (Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“) abgehandelt. Im vorliegenden Abschnitt wird insbesondere auf die Frage eingegangen, inwieweit die kommunale Planungshoheit und die Siedlungsentwicklung durch die geplante B 26n beeinflusst werden.

Die Verwirklichung des oben genannten Grundsatzes des LEP B VI 1 liegt zu wesentlichen Teilen in den Händen der kommunalen Planung. Im Anhörverfahren wurden zum Teil sehr grundsätzliche Einwendungen vorgetragen im Hinblick auf die Planungsmöglichkeiten der Kommunen; die geplante B 26n schränke diese Möglichkeiten unnötig und über das zulässige Maß hinaus ein. Diesem Einwand kann die Höhere Landesplanungsbehörde nicht generell beitreten. Allein die Aussage, dass es bislang eine Straße wie die B 26n nicht gegeben habe und man sie deshalb auch künftig nicht auf der Gemarkung haben wolle, ist kein ausreichendes Kriterium für die Raumunverträglichkeit des Vorhabens, da in der Konsequenz ansonsten keinerlei überörtliche Infrastrukturplanung mehr realisierbar wäre. Das Gefüge und das Zusammenwirken der jeweiligen Planungsträger auf den verschiedenen Planungsebenen ist – gerade mit Blick auf die Raumordnung – grundsätzlich durch das sogenannte Gegenstromprinzip (§ 1 Abs. 3 ROG) bestimmt. Danach sollen sich die Entwicklung, Ordnung und Sicherung der Teilräume in die Gegebenheiten und Erfordernisse des Gesamttraums einfügen; die Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Gesamttraums sollen dagegen umgekehrt die Gegebenheiten und Erfordernisse seiner Teilräume berücksichtigen. Im Anhörverfahren wurde zwar betont, dass bei der Wahrnehmung der Interessen des Gesamttraumes die Interessen der Kommunen in besonderer Weise zu berücksichtigen seien und infolge dessen den Kommunen keine Einschränkungen zugemutet werden können. Dabei muss jedoch auch auf die Pflicht der Kommunen hingewiesen werden, umgekehrt auch die Interessen des Gesamttraums zu berücksichtigen. Es muss der übergeordneten Planung, hier dem LEP und dem Bundesfernstraßengesetz, möglich bleiben, überörtliche sowie regionale und überregionale Planungen zu verfolgen, weil andernfalls eine geordnete Entwicklung des Gesamttraumes nicht mehr möglich ist. Insbesondere kann der Argumentation nicht beigetreten werden, diese planerischen Einschränkungen seien vor allem mit der Begründung nicht hinnehmbar, dass die Zielsetzungen der B 26n auch auf andere Weise erreicht werden könnten, dass mithin also der Bedarf für die Maßnahme nicht gegeben sei. Der Bedarf ergibt sich vielmehr unstrittig aus dem Bundesfernstraßengesetz; außerdem kommt der Planung unter Bezug auf die einschlägigen Ziele des LEP sowie des RP 2 und des RP 3 die Verbindlichkeit von Zielen der Raumordnung zu.

Bezogen auf die konkreten Planungen für die B 26n ist außerdem festzuhalten, dass es offensichtlich Grundlage der Trassenplanung war, die Ortslagen soweit irgend möglich zu meiden. Wie in Kapitel C II 3.2.1.2 (Betrachtung des Teilschutzguts „Wohnen“) belegt, kommt es nach den Schätzungen der UVS ohne Lärmschutzmaßnahmen auf einer Fläche von ca. 18 ha zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV und auf einer Fläche von ca. 54 ha zu Überschreitungen der DIN 18005. Diese Belastungen werden bei Verwirklichung insbesondere der Maßgaben A II 7.1 bis 7.8 noch weiter reduziert. Eine, von speziellen kleinräumigen Ausnahmen abgesehen, wesentliche grundsätzliche Beeinträchtigung kommunalplanerischer Flächennutzungsplanung kann hieraus nicht abgeleitet werden. Hinzu kommt die Notwendigkeit, bilanzierend die teilweise erhebliche Entlastung in den davon betroffenen Ortschaften mit zu berücksichtigen. Bei der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens lässt sich somit in der Summe ein wesentlicher Konflikt mit Erfordernissen des Siedlungswesens nicht ableiten.

Unter der Voraussetzung allerdings, dass entsprechende Sachverhalte oder konkrete, ausreichend fortgeschrittene Planungen auf kommunaler Ebene vorgegeben sind, sind diese auch aus übergeordneter Sicht zu berücksichtigen. Derartige Aspekte wurden in der Anhörung wie folgt geltend gemacht:

- Die Gemeinde Eisingen weist auf zahlreiche von ihr betriebene Planungen und auf Sachverhalte hin, die nach ihrer Auffassung von der geplanten B 26n beeinträchtigt, gestört oder gar verhindert würden. Allerdings sind die von der Ge-

meinde genannten Punkte mit einer Ausnahme von der B 26n in ihrer jetzt geplanten Trassierung nicht betroffen; wie auch das gesamte Gemeindegebiet deutlich von der B 26n abgesetzt und jedenfalls flächenmäßig in keiner Weise berührt wird. Die genannte Ausnahme betrifft das gemeinsam mit Waldbüttelbrunn, Waldbrunn, Hettstadt und Greußenheim auf der Gemarkung Greußenheim ausgewiesene Sondergebiet (vgl. hierzu C II 2.6.2.2).

- Das Landratsamt Würzburg äußert Bedenken, dass Gemeinden, insbesondere Leinach, Greußenheim und Hettstadt, in ihrer städtebaulichen Entwicklung eingeschränkt werden. Dem ist entgegenzuhalten, dass die geplante Straßen-trasse jeweils nur auf einer Seite der drei Orte verläuft und auch Abstand zu diesen hält. Daher kann dieser Argumentation nur schwer gefolgt werden. Zudem müssen überörtliche Planungen von den Gemeinden auch im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit beachtet werden. Die Berücksichtigung der gemeindlichen Belange erfolgt im Gegenstromprinzip, das u.a. in diesem Verfahren seinen Ausdruck findet. Nach Auffassung der Höheren Landes-planungsbehörde sind die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten in der Planung berücksichtigt.
- Die Stadt Karlstadt weist auf die Beeinträchtigung insbesondere der Baugebiete „Wurzgrund“ in Karlstadt, „Am Ziegelwinkel“ in Laudenbach sowie weiterer Flächen in Heßlar und Stadelhofen hin. Diese Beeinträchtigungen sind nicht zu bestreiten, allerdings können diese durch lärmindernde Maßnahmen sowie ggf. kleinräumige Trassenoptimierungen noch reduziert werden um auch hier die DIN 18005 einzuhalten. Der Sicherstellung dieser Maßnahmen dient Maßgabe A II 3.
- Die Gemeinde Eußenheim schlägt insbesondere unter Hinweis auf Gegebenheiten der Siedlungsstruktur (Nähe der geplanten B 26n zu Siedlungsgebieten in Schönarts und in Eußenheim) und der Flächennutzung (Naherholung, Denkmalschutz, Ortsgeschichte) eine Verschiebung der Trasse nach Süden vor. Dies wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht. Maßgebend für die Wahl der beantragten Linie waren die Schutzgüter „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ sowie „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“. Neben einer möglichst geringen Beeinträchtigung von Siedlungsgebieten bei der Querung des Werntals (Eußenheim, Schönarts, Stetten) stellen die FFH-Gebiete „Trockengebiete an den Werntalhängen zwischen Karsbach und Stetten“ sowie im weiteren Verlauf der Trasse „Maintalhänge zwischen Gambach und Veitshöchheim“ Zwangspunkte in der Linienführung dar, die eine Verschiebung nach Süden nicht ermöglichen.
- Die Stadt Arnstein weist auf die dort gegebene sehr schwierige innerstädtische Situation hin, wonach der von der Anschlussstelle B 8 kommende Verkehr auf der St 2277 in heikler Ortsdurchquerung durch die Stadt führt und dort mit der bestehenden B 26 verknüpft wird. Unter Verweis auf die aktuellen, umfangreichen innerörtlichen Sanierungsmaßnahmen fordert die Stadt Arnstein, die Anschlussstelle B 8 weiter nach Osten zu verlegen. Zur Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse beabsichtigt die Stadt den Bau einer Ortsentlastungsstraße (ggf. als Ortsumgehung in Sonderbaulast) zwischen der B 26 am östlichen Stadtrand und der nach Osten verschobenen Anschlussstelle B 8. Die städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen in Arnstein entsprechen in hohem Maß den Zielen LEP B VI 3 Abs. 1 sowie RP 2 A V (speziell „Entlastung vom Durchgangsverkehr“ in Arnstein) und RP 2 B II 5.1 (speziell Sanierungsmaßnahmen in Arnstein laut zugehöriger Begründung). Andererseits kann nicht verkannt werden, dass bei Verwirklichung der B 26n gerade Arnstein ganz erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Schließlich ist auch anzumerken, dass der

- Neubau einer Ortsentlastungsstraße zwischen der B 26 und der verlegten Anschlussstelle B 8 zu zusätzlichen Belastungen und Flächeninanspruchnahmen führen wird. In der Summe gibt die Höhere Landesplanungsbehörde deshalb insoweit als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens den Hinweis, im Zuge der weiteren Planungen diese Situation in Arnstein noch einmal im Hinblick auf die Planungen der Stadt für eine Ortsentlastungsstraße zu prüfen und die weiteren Entscheidungen von diesem Prüfergebnis abhängig zu machen (vgl. hierzu auch den Hinweis unter D I 3).

Die gewachsene Siedlungsstruktur wird durch das Vorhaben also nicht wesentlich beeinträchtigt und **diesem raumordnerischen Belang zum Siedlungswesen somit entsprochen**. In allen Orten ist eine weitere Siedlungsentwicklung möglich, wobei gerade im Hinblick auf den Erhalt der gewachsenen Siedlungsstruktur der Fokus auf Innenentwicklung und weniger auf der Ausweisung neuer Baugebiete liegen sollte. Gerade die Möglichkeiten der Innenentwicklung werden durch die Entlastung der Ortsdurchfahrten gestärkt.

Insbesondere die erheblichen Entlastungen der Ortsdurchfahrten im Wertal durch den Bau des Abschnitts Karlstadt-Werneck sind hier besonders hervorzuheben, da die Möglichkeiten der Innenentwicklung in großem Maße gestärkt und städtebauliche Aufwertungen ermöglicht werden. Die historisch gewachsene Siedlungsstruktur kann so erhalten und der Zersiedlung und Schwächung der Ortskerne entgegengewirkt werden. Die B 26n entspricht in diesem Abschnitt daher voll dem Grundsatz LEP B VI 1.

2.4 Land- und Forstwirtschaft

2.4.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

§ 2 Nr. 4 letzter Satz ROG

Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft in ihrer Bedeutung für die Nahrungs- und Rohstoffproduktion zu erhalten oder zu schaffen.

§ 2 Nr. 5 letzter Satz ROG

Es sind die räumlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Land- und Forstwirtschaft ihren Beitrag dazu leisten kann, die natürlichen Lebensgrundlagen in den ländlichen Räumen zu schützen sowie Natur und Landschaft zu pflegen und zu gestalten.

Art. 2 Nr. 10 BayLPIG

Die natürlichen Ertragsbedingungen der Land- und Forstwirtschaft sind zu verbessern. Vorhaben, die der Strukturverbesserung in der Landwirtschaft dienen, sind besonders zu berücksichtigen. Es ist darauf hinzuwirken, dass der landwirtschaftlich genutzte Boden auch künftig als Kulturlandschaft erhalten bleibt.

LEP B IV 1.3

(G) Es ist anzustreben, dass die für land- und forstwirtschaftliche Nutzung geeigneten Böden nur in dem unbedingt nötigen Umfang für andere Nutzungen vorgesehen werden.

LEP B IV 2.6 Abs. 2

(G) Der weitere Ausbau der stofflichen und energetischen Nutzung von nachwachsenden Rohstoffen ist von besonderer Bedeutung.

LEP B IV 3.2

(G) Mit der Flurneuordnung sind möglichst Beiträge zur Erhaltung einer wettbewerbsfähigen bäuerlichen Landwirtschaft [...] zu erbringen. Außerdem kommt der Unterstützung gemeindlicher Entwicklungen und anderer raumbedeutsamer Maßnahmen, wie z. B. überörtlichen Infrastrukturmaßnahmen [...], und der Lösung dabei entstehender Landnutzungskonflikte durch Bodenbevorratung und Bodenordnung besondere Bedeutung zu.

LEP B IV 3.3

(Z) Vorhaben der Dorferneuerung und Flurneuordnung sollen insbesondere in Gebieten durchgeführt werden [...],

- in denen gemeindliche Entwicklungen und andere raumbedeutsame Maßnahmen unterstützt und dabei entstehende Landnutzungskonflikte gelöst werden sollen, [...]

LEP B IV 4.1 Abs. 1

(G) Dem Erhalt der Flächensubstanz des Waldes kommt besondere Bedeutung zu. Dies gilt insbesondere in den Verdichtungsräumen und siedlungsnahen Bereichen.

LEP B IV 4.1 Abs. 2

(Z) Große zusammenhängende Waldgebiete [...] sollen als Großnaturräume vor Zerschneidungen und Flächenverlusten bewahrt werden. Gleiches gilt für die zu Bannwald erklärten oder hierfür geeigneten Wälder sowie an Standorten mit besonderer landeskultureller oder waldökologischer Bedeutung.

LEP B IV 4.2

(G) In siedlungsnahen Bereichen, intensiv genutzten oder waldarmen Gebieten [...] ist eine Mehrung der Waldfläche anzustreben. [...]

LEP B IV 4.3

(G) Der dauerhaften Erhaltung und – wo erforderlich – Stärkung der Nutz-, Schutz-, Sozial- und Lebensraumfunktionen des Waldes in ihrer Gesamtheit und ihrer jeweiligen Gewichtung kommt besondere Bedeutung zu. [...]

RP 2 A II 1.3

(Z) Die im Verdichtungsraum vorhandenen Waldflächen sollen erhalten, in ihrem Bestand gesichert und nach Möglichkeit erweitert werden.

RP 2 B III 1.3

Die Flächen mit den jeweils günstigsten Erzeugungsbedingungen sollen unter Abwägung anderer fachlicher Belange nicht für außerlandwirtschaftliche Zwecke herangezogen werden.

RP 2 FS B III 2.1

(G) Es ist darauf hinzuwirken, dass die Landwirtschaft auf den Standorten mit günstigen natürlichen und strukturellen Rahmenbedingungen, also insbesondere auf den mainfränkischen Platten und in den Gaugebieten, unter Beachtung der Erfordernisse der Nachhaltigkeit möglichst ungehindert wirtschaften kann.

(G) Dazu ist insbesondere anzustreben, dass Flächen günstigen Erzeugungsbedingungen für die Landwirtschaft nur im unumgänglichen Umfang für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden.

RP 2 B III 2.1

(Z) in der gesamten Region soll auf die Erhaltung des Waldes hingewirkt werden; er soll so bewirtschaftet werden, dass er die ihm zukommende Funktion voll erfüllen kann. [...]

RP 2 FS B III 4.1

(G) Der Walderhaltung und der Vermeidung von Zerschneidungen der Waldgebiete kommt in der gesamten Region besondere Bedeutung zu; dies gilt insbesondere in den waldärmeren Teilen der mainfränkischen Platten.

RP 3 B III 1.3

(Z) Der Flächenverbrauch für außerlandwirtschaftliche Zwecke soll auf ein unbedingt notwendiges Maß beschränkt werden. Dabei sollen Standorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen besonders berücksichtigt werden.

RP 3 B III 2.1

(Z) In der gesamten Region soll die Erhaltung [...] standortgerechter Wälder angestrebt werden. [...]

2.4.2 Auswirkungen und Bewertung

Die geplante Trasse durchschneidet bei einer Gesamtlänge von 49 km für die B 26n selbst und 21 km für die verschiedenen Zubringer sowie durch weitere Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz auf weiten Strecken land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen und benötigt rund 250 ha landwirtschaftliche Nutzflächen und 60 ha Wald. Insgesamt zieht das Vorhaben somit erhebliche Verluste an land- und forstwirtschaftlichen Flächen nach sich.

2.4.2.1 Landwirtschaft

Der Planungsraum weist weit überwiegend Böden mit günstigen Erzeugungsbedingungen auf, auf die die Landwirtschaft unter heutigen Erzeugungsbedingungen in besonderer Weise angewiesen ist. Der Entzug des Produktionsfaktors Boden kann im Einzelfall eine Weiterführung landwirtschaftlicher Betriebe in Frage stellen. Insofern stehen die oben genannten Erfordernisse der Raumordnung, insbesondere LEP B IV 1.3 (G), RP 2 B III 1.3, RP 2 FS B III 2.1 (Z) und RP 3 B III 1.3 (Z) – gerade angesichts vielfach betroffener Flächen besonderer Güte – grundsätzlich in Konkurrenz zu dem geplanten Vorhaben. Hierauf wird vielfach in der Anhörung zum vorliegenden Raumordnungsverfahren hingewiesen. Viele Beteiligte, darunter das Amt für Ländliche Entwicklung oder der Bayerische Bauernverband, heben dabei zu Recht heraus, dass einer funktionsfähigen Land- und Forstwirtschaft wichtige Aufgaben für die landes- und siedlungsstrukturelle Identität des jeweiligen Raumes, aber auch für die Lebens- und Futtermittelproduktion sowie für die Erzeugung nachwachsender Rohstoffe zukommen; auch deshalb ist die betriebswirtschaftliche Existenzfähigkeit der landwirtschaftlichen Betriebe und eine entsprechende Verfügbarkeit geeigneter Flächen von großer Bedeutung. Neben dem Flächenverlust und den Durchschneidungsfolgen sind als weitere Beeinträchtigungen einer funktionsfähigen Landbewirtschaftung auch die Projektwirkungen für die landwirtschaftliche Infrastruktur wie Wege, Gräben, Vorfluter zu nennen. Die oben genannten Erfordernisse der Raumordnung zugunsten der Landwirtschaft belegen zum einen deren beträchtliche Beeinträchtigung und erfordern zum anderen eine möglichst weitgehende Berücksichtigung der Landwirtschaftsinteressen. Diesem Zweck dient der gesamte Komplex der Maßgaben A II 4.

Konkret schlägt das Amt für Ländliche Entwicklung vor, zur Verminderung des Flächenbedarfs für die B 26n nicht den in den Raumordnungsunterlagen vorgesehenen Regelquerschnitt RQ 31, sondern RQ 28 ins Auge zu fassen, weil auf diese Weise der Flächenbedarf um etwa 10 % gesenkt werden könne. Der Straßenquerschnitt für die B 26n wird im Linienbestimmungsverfahren vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung festgelegt. Der Projektträger wird beauftragt, vor der Antragstellung die Vor- und Nachteile der in den Raumordnungsunterlagen dar-

gestellten Straßenquerschnitte RQ 28 und RQ 31 zu untersuchen und zu bewerten. Dabei sind neben den Belangen der Landwirtschaft und der Umwelt (Reduzierung der Flächeninanspruchnahme) auch die Belange der Verkehrssicherheit und die Erfordernisse des Betriebs der zweibahnig-vierstreifigen Straße zu würdigen. Der Sicherstellung des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden dient Maßgabe A II 4.1 sowie Hinweis D I 1.

Nach Einschätzung der Landesplanungsbehörde und nach dem Ergebnis der Anhörung – so insbesondere nach den Stellungnahmen des Amtes für Ländliche Entwicklung, der Bayerischen Landesanstalt für Landwirtschaft, aber auch nach zahlreichen, teils mit großem Nachdruck vorgetragenen Äußerungen aus der Öffentlichkeit – sind folgende Auswirkungen des Flächenbedarfs für die Landwirtschaft besonders kritisch zu sehen:

- Im Umfeld des Anschlusses der B 26n an die BAB 3 ist die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für den geplanten Straßenneubau besonders groß. Der Umbau der bisherigen Anschlussstelle Helmstadt zu einem Autobahndreieck, die Verlegung der B 8 nördlich Mädelhofen und die Verlegung der WÜ 31 benötigen offensichtlich sehr umfangreiche Flächen. Hierzu wurde als Lösungsvorschlag mehrfach vorgetragen, den Anschluss an die BAB 3 nicht an dieser Stelle, sondern – wie früher geplant und vorbereitet – über das Autobahndreieck Würzburg-West vorzunehmen. Zu diesem Vorschlag ist zunächst formal festzuhalten, dass er nicht den zur landesplanerischen Überprüfung vorgelegten Planungen des Projektträgers entspricht und somit nicht Gegenstand des vorliegenden Raumordnungsverfahrens ist. Hauptgrund dafür, dass das Autobahndreieck Würzburg-West nicht zum Autobahnkreuz ausgebaut wird, ist das dortige FFH-Gebiet (vgl. Raumordnungsunterlage Teil 2, S. 40), sowie die einander dicht zugeordneten Ortslagen nördlich des Autobahndreiecks. Gleichwohl wurde der Vorschlag im Laufe des Verfahrens mit dem Projektträger noch einmal eingehend erörtert, allerdings mit dem unveränderten und aus raumordnerischer Sicht nachvollziehbaren Ergebnis, dass tatsächlich das FFH-Gebiet nördlich des Dreiecks Würzburg-West einem unmittelbaren Anschluss der B 26n an dieser Stelle entgegensteht. Auch die in diesem Zusammenhang von der Landesanstalt für Landwirtschaft vorgetragene Forderung, in dem hier betrachteten Bereich bewusst Tunnellösungen zugunsten der Erhaltung landwirtschaftlicher Nutzflächen zu planen, wurden mit dem Projektträger erörtert. Er hat derartige Vorschläge insbesondere unter Verweis auf die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens abgelehnt.
- Das Amt für Ländliche Entwicklung schlägt zur weiteren Reduzierung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen Planungsänderungen bezüglich des Zubringers nach Lohr vor, die nicht zuletzt vor dem Hintergrund der ohnehin in Planung befindlichen Umgehung Wiesenfelds zu sehen sind. Diese Variante wurde, wie in Kapitel C II 2.1.2.6 dargelegt, aufgrund größerer Eingriffe in den Naturhaushalt sowie ungünstigen verkehrlichen Wirkungen verworfen.
- Der Bauernverband schlägt im Hinblick auf die Linienführung der B 26n, des Zubringers nach Lohr und hinsichtlich von Anschlussstellen eine Reihe von Änderungen und Verschiebungen vor:
Die geforderte Verschiebung der Trasse bei Müdesheim/Heßlar nach Norden ist trotz der gegebenen Zwangspunkte der Planung grundsätzlich möglich und in den nachfolgenden Planungsschritten zu prüfen. Dies wird durch Maßgabe 4.1 sichergestellt. Die übrigen vorgeschlagenen Trassenverschiebungen bei Schönants, Billingshausen, Hettstadt, Stadelhofen und Steinfeld/Hausen sind im Rahmen der Feintrassierung nur noch in geringfügigem Maß möglich. Gründe hierfür sind ein FFH-Gebiet an den Werntalhängen, das Wasserschutzgebiet

Zellingen und der Waldbereich östlich von Billingshausen, ein Wasserschutzwald westlich der Aussiedlerhöfe bei Hettstadt, der Wald am Ameisenberg sowie das Wasserschutzgebiet „Dicker Busch“ bei Steinfeld.

- Ein besonderes Problem mit Auswirkungen auf den Bedarf an land- und forstwirtschaftlichen Flächen ergibt sich aus der Notwendigkeit von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Zwecke des Naturschutzes. Zahlreiche Stellungnahmen sprechen diese Thematik an und verlangen, dass der Verlust insbesondere an wertvollen landwirtschaftlichen Flächen für diesen Zweck unbedingt minimiert werden muss. Dieser Forderung wird im Hinblick auf die einschlägigen Erfordernisse der Raumordnung auch aus der Sicht der Raumordnung beigetreten. Sehr konkrete und hilfreiche Vorschläge hierzu unterbreitet die Landesanstalt für Landwirtschaft (Institut für Agrarökologie, ökologischen Landbau und Bodenschutz). Die von dieser Stelle vorgelegte Vorschlagsliste wird auch dem Projektträger zur Verfügung gestellt unter Verweis auf die Maßgabe A II 4.2, die hinsichtlich der Festlegung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entsprechende Rücksicht auf die Belange der Landwirtschaft vorsieht. Der Projektträger wird somit dazu angehalten, im Zuge der weiteren Verfeinerung der Planung diese Vorschläge und darüber hinausgehende weitere Maßnahmen zur Minderung der Flächenverluste für die Landwirtschaft umzusetzen.

In der Summe ist es in jedem Fall notwendig, das Vorhaben so flächensparend wie möglich zu verwirklichen. Außerdem eröffnen alle genannten Raumordnungserfordernisse Abwägungsspielraum, weil sie die Zielsetzung der Flächenerhaltung für die Landwirtschaft im Hinblick auf andere Nutzungen ausdrücklich relativieren. Insofern stehen sie der Straßenplanung nicht unüberwindlich entgegen. Gleichwohl werden unter Bezug auf die genannten Ziele und Grundsätze der Raumordnung die Maßgaben unter A II 4 gesetzt, die alle auf eine Minimierung der benötigten Flächen und den Ausgleich nachteiliger Wirkungen der Zerschneidung für die Landwirtschaft abzielen.

Insbesondere das Amt für Ländliche Entwicklung und die Landesanstalt für Landwirtschaft haben ihre umfassende Hilfe bei der Suche nach flächensparenden Möglichkeiten bei der Verwirklichung der Maßnahme angeboten; diese Angebote sollten im Zuge der weiteren Planungsverfeinerung, wie in den Hinweisen unter D II 2 „Land- und Forstwirtschaft“ genannt, möglichst weitgehend genutzt werden.

Hinsichtlich der Agrarstruktur ist zunächst festzustellen, dass die geplante Straße zahlreiche Gemarkungen durchschneidet, die durch Bodenordnungsmaßnahmen nach dem Flurbereinigungsgesetz neu geordnet sind. Das Amt für Ländliche Entwicklung unterstreicht – unter Nennung aller abgeschlossenen und laufenden Verfahren im Planungsraum –, dass das Vorhaben insofern zum Teil erhebliche Verschlechterungen für die Agrarstruktur mit sich bringt. Die vor 1960 neu geordneten Gemarkungen weisen allerdings noch eine sehr kleinteilige Feldflur auf, die zudem nicht zeitgerecht eingeteilt und erschlossen ist, so dass sich hier durch den Straßenbau in Verbindung mit den nachfolgenden Flurbereinigungen insgesamt sogar Verbesserungen ergeben können.

Weiter verweist das Amt für Ländliche Entwicklung darauf, dass für mehrere Gemarkungen, die auch von der Trasse der B 26n betroffen sind, Anträge auf die Durchführung von Flurbereinigungen bereits gestellt sind (Stadelhofen, Hausen, Steinfeld, Urspringen) und dass nach Auffassung des Amtes darüber hinaus für weitere Gemeindeteile (Roßbrunn, Greußenheim) objektiver Bedarf für Flurbereinigungsmaßnahmen besteht. Auch auf den Wunsch nach Neuordnung und Zusammenlegung klein parzellierter Waldstücke in von der B 26n betroffenen Gemarkungen wird aufmerksam gemacht. Die Umsetzung solcher Vorstellungen und Wünsche

auf weitere Flurbereinigungsmaßnahmen könnte die Raumverträglichkeit der B 26n verbessern. Dieser Absicht wird durch Maßgabe A II 4.3 Rechnung getragen.

Die vorhandene Agrarstruktur wird insbesondere aufgrund der Durchschneidungswirkung der geplanten Straße beeinträchtigt. Neben der Durchschneidung der Flurstücke sind hier vor allem Erschwernisse für die Erschließung zu nennen. Eine gewisse Kompensation dieser Nachteile ist jedoch in den durchzuführenden Unternehmensflurbereinigungen zu sehen (Maßgabe A II 4.3). Ferner soll Maßgabe A II 4.4 eine zufriedenstellende Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen, vor allem eine ausreichende Anzahl an Über- oder Unterführungen über die neue Straße, sicherstellen.

Besonderes Interesse verdienen schließlich einige Aussiedlerhöfe, wie sie vor allem im südlichen Abschnitt, etwa im Raum Hettstadt/Waldbrunn vorkommen. Deren Belange sollen bei der Feintrassierung und in den nachfolgenden Bodenordnungsmaßnahmen im Rahmen der Maßgaben A II 4.1, 4.5 und 7.6 möglichst weitgehend berücksichtigt werden. In Einzelfällen können auch Immissionsschutzpflanzungen eine – wenn meist auch nur geringfügige – Kompensation der Eingriffe bewirken. Auf diese Problematik wird im Übrigen in Kapitel C II 3.2.1.3 eingegangen.

In der Summe lässt sich im Hinblick auf Maßnahmen der Flurbereinigung festhalten, dass vor allem Unternehmensverfahren nach § 87 ff des Flurbereinigungsgesetzes einerseits erforderlich werden, andererseits aber spürbar zur Verminderung negativer Folgen des Straßenbaus beitragen können und deshalb auch ins Auge zu fassen sind. Gerade diese Art von Flurbereinigungen ist in besonderer Weise geeignet, zur wirkungsvollen Umsetzung der einschlägigen Maßgaben und damit zur Sicherstellung der Raumverträglichkeit des Vorhabens unter agrarstrukturellen Aspekten beizutragen (vgl. Maßgabe A II 4.3).

Über die eher agrarstrukturellen Wirkungen der geplanten Straße hinaus sind noch weitere mögliche Folgen zu bedenken. Dies gilt insbesondere für Auswirkungen, die sich durch die Geländemodellierung auf das Kleinklima und durch Abgase und Abwässer auf Bodenqualität und -fruchtbarkeit ergeben. Nicht zuletzt produzierende Betriebe fürchten hieraus Nachteile. Näheres hierzu findet sich in Kapitel C II 3.2.1.3.

Die Errichtung der B 26n wird, wie dargestellt, zu vielfachen Beeinträchtigungen der Landwirtschaft führen. Allein der Flächenumfang der beanspruchten landwirtschaftlichen Flächen belegt die Betroffenheit der Landwirtschaft. Angesichts der oben zitierten Ziele und Grundsätze der Raumordnung, die zwangsläufig in vielerlei Hinsicht in Konkurrenz zum Bau der B 26n stehen, ist es auch aus der Sicht der Raumordnung notwendig, frühzeitig bereits in der Planung, besonders aber in der Planfeststellung und bei der Bauausführung, die landwirtschaftlichen Interessen in enger Abstimmung mit der Landwirtschaft selbst und mit der Landwirtschaftsverwaltung weitestmöglich zu berücksichtigen.

Auch Beeinträchtigungen und Erschwernisse der Jagd wurden im Anhörverfahren angesprochen und können nicht ausgeschlossen, aber auch nicht belegt werden. Diesen Belangen kommt allerdings aus raumordnerischer Sicht kein Gewicht zu, das das Vorhaben grundsätzlich in Frage stellen könnte, zumal hier durch geeignete Maßnahmen, insbesondere auch in privatrechtlicher Hinsicht, weitgehend Abhilfe geschaffen werden kann. Dies ist Gegenstand der nachfolgenden Planungen.

Bei Betrachtung aller raumbedeutsamen Gesichtspunkte, von denen die Landwirtschaft durch die B 26n betroffen ist, muss zusammenfassend konstatiert werden, dass unter dem **Aspekt Landwirtschaft** bei dem Vorhaben auch unter Beachtung

der gesetzten Maßgaben und der gegebenen Hinweise ein **erheblicher Rest beeinträchtiger Belange** verbleibt.

2.4.2.2 Forstwirtschaft

Wie bereits erwähnt und wie in der Anhörung vielfach kritisiert, benötigt die Trasse der B 26n mit rund 60 ha in erheblichem Umfang Waldflächen. Gleichwohl zeigt ein Blick in die Raumordnungsunterlagen und auf die einschlägigen Karten deutlich, dass die Trassenplanung erkennbar darum bemüht war, Wald wo immer möglich zu schonen. Angesichts der einschlägigen Ziele und Grundsätze der Raumordnung, insbesondere LEP B IV 1.3 (G) und 4.1 (G und Z), RP 2 B III 2.1 (G), RP 2 FS B III 4.1 (G) und RP 3 B III 2.1 (Z), die alle möglichst die Vermeidung von Rodungen und die Erhaltung der Waldfunktionen zum Gegenstand haben, sollte gleichwohl bei der weiteren Detailplanung alles daran gesetzt werden, diese Waldflächenverluste noch weiter zu vermindern. Dies gibt auch Maßgabe A II 5.1 vor.

Bei der landesplanerischen Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die forstlichen Belange spielen, wie zahlreiche Stellungnahmen im Anhörverfahren bestätigen, nicht allein die reinen Waldflächenverluste eine Rolle, sondern auch die vielfältigen Durchschneidungswirkungen. Die Durchschneidung von Waldkomplexen verursacht zweiseitig neue Waldränder mit entsprechender beidseitiger Tiefenwirkung. Näheres hierzu hinsichtlich der ökologischen Auswirkungen findet sich in Abschnitt C II 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4 und 3.2.5.

Erschwerend kommt hinzu, dass sich kaum in ausreichendem Maße geeignete Flächen finden werden, die für Ersatzaufforstungen in Betracht kommen. Dies gilt umso mehr hinsichtlich der genannten Durchschneidungseffekte, angesichts derer vielfach ein Ersatzaufforstungsverhältnis von mehr als 1:1 in Betracht zu ziehen ist. Da die Ersatzaufforstungen sachgerecht nicht in ohnehin walddreichen, sondern in ebenfalls walddärmeren Gebieten erfolgen sollten und da außerdem wegen der hohen Flächenverluste für die Landwirtschaft sich auch in dieser Hinsicht Erschwernisse ergeben werden, dürften die Verluste an Wald und an Waldfunktionen nur schwer voll ausgleichbar sein.

In der Anhörung vielfach kritisiert wurde die Inanspruchnahme von Bannwald. Bannwald wird bei der geplanten Verlegung der WÜ 31 zwischen Helmstadt und der B 8 im Irtenberger Wald in der Nähe der heutigen Anschlussstelle Helmstadt, in Anspruch genommen. In Abwägung zwischen den Erfordernissen des Bannwalds und denen einer funktionsfähigen Einbindung der WÜ 31, die den gesamten dortigen Raum erschließt, in das überörtliche Verkehrsnetz, erscheint die Inanspruchnahme des Bannwalds noch hinnehmbar. Angesichts der besonderen Schutzwürdigkeit von Bannwald und der ohnehin problematischen Waldflächenverluste sieht die Maßgabe A II 5.2 auf der Grundlage der Erfordernisse zum Schutz und zur Erhaltung des Waldes und seiner Funktionen eine Aufforstung an anderer Stelle vor. Darüber hinaus ist Bannwald durch die zu überprüfende Planung nicht betroffen.

Im Hinblick auf die Auswirkungen der B 26n auf künftige Verkehrsströme hat die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Befürchtungen vorgetragen, dass eine Umlenkung des Schwerverkehrs auf die B 26 westlich Lohr dort zusätzliche Straßenbaumaßnahmen zu Lasten der Wälder im Spessart auslösen könnte. Der Schwerverkehr auf der B 26 westlich Lohr wird durch den Bau der B 26n jedoch verringert, so dass diese Befürchtung nicht geteilt wird.

Durch die weitgehende Vermeidung der direkten Inanspruchnahme von Wald wurde der Eingriff bereits weitgehend minimiert. Unter **forstwirtschaftlichen Aspekten**

entspricht das Vorhaben daher **bei Einhaltung der Maßgaben A II 5 noch den Erfordernissen der Raumordnung**, die genau diese Vermeidung fordern.

2.5 Freizeit, Tourismus

2.5.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

§ 2 Abs. 2 Nr. 4 ROG

(G) [...] Ländliche Räume sind unter besonderer Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen wirtschaftlichen und natürlichen Entwicklungspotenziale als Lebens- und Wirtschaftsräume mit eigenständiger Bedeutung zu erhalten und zu entwickeln; dazu gehört auch die Umwelt- und Erholungsfunktion ländlicher Räume. [...]

LEP B II 1.3 Abs. 2

(Z) In den Tourismusgebieten soll auf die Belange des Tourismus bei allen raumbedeutsamen Maßnahmen besonders Rücksicht genommen werden. Insbesondere bei der Entwicklung des Produzierenden Gewerbes und beim Ausbau der Verkehrswege soll die Erhaltung der Attraktivität des Raumes für den Tourismus beachtet werden.

RP 2 FS B IV 2.5.1

(G) Es ist darauf hinzuwirken, den Erholungswert der Region mit seiner landschaftlichen und kulturellen Attraktivität zu erhalten und durch den weiteren Ausbau des touristischen Angebots auf Dauer zu sichern und zu verbessern. [...]

2.5.2 Auswirkungen und Bewertung

Die B 26n durchschneidet in weiten Teilen einen bisher wenig durch Lärm und Emissionen belasteten Raum, der teilweise der Erholung dient. Dieser Aspekt wird unter dem Aspekt des Schutzguts „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ in Kapitel C II 3.2.1 bewertet.

Unter touristischen Aspekten verweist insbesondere die Stadt Karlstadt auf die Bedeutung der naturnahen Erholung in ihrem Umfeld sowohl für ihre Bürger als auch für den Tourismus. Zunächst ist hierzu festzustellen, dass durch die Überbrückungen des Main- und des Werntals die bestehenden überregionalen Freizeitrouten nicht durchschnitten und die für die landschaftliche Erholung wertvollen Muschalkalkhänge des Maintals südlich Karlstadts durch die Trassenführung bewusst geschont werden. Auch die Naherholungsbereiche im Südosten Karlstadts bleiben durch ein Tunnelbauwerk sowie die Lage der Straße im Einschnitt weitgehend nutzbar. Dennoch ist auch nach Ansicht der Höheren Landesplanungsbehörde die Erholungsnutzung in diesem sehr bedeutenden Bereich, insbesondere durch Lärm sowie durch die massiven technischen Bauwerke, beeinträchtigt, trotz der Vorbelastungen durch die nahe gelegene Industrie.

Um hier die Möglichkeiten der Schonung von Erholungsräumen für Freizeit und Tourismus auszuschöpfen, wird auf die Maßgaben A II 7.3, 7.8 und 12.1 verwiesen, nach denen durch Trassenoptimierungen und geeignete Maßnahmen die Lärmbelastung reduziert und Bauwerke so schonend wie möglich in die Landschaft integriert werden sollen, um so den o.g. raumordnerischen Erfordernissen gerecht zu werden.

Auf der anderen Seite bedeutet die B 26n aber für den Städtetourismus, insbesondere der Mittelzentren Lohr und Karlstadt und des möglichen Mittelzentrums Gemünden, sowie für den Tourismus im großräumigen Naturpark Spessart und in den Weinanbaugeschieden auch eine Verbesserung durch die erhöhte Erreichbarkeit

für Gäste. Die Reduzierung des Verkehrs in den Ortsdurchfahrten erhöht außerdem die dortige Aufenthaltsqualität, auch für Übernachtungsgäste, und ermöglicht zudem städtebauliche Aufwertungen, was den touristischen Wert der Region weiter steigern kann. Unter diesem Gesichtspunkt entspricht das Vorhaben voll den einschlägigen Erfordernissen der Raumordnung, insbesondere RP 2 FS B IV 2.5.1 (G).

Hingegen ist der Straßenneubau naturgemäß insgesamt mit einer Landschaftszerschneidung sowie Lärm- und Schadstoffemissionen verbunden, was auch mit Einschränkungen des touristischen Werts der Region verbunden sein kann. Die Trassierung meidet jedoch besonders sensible Bereiche, bzw. quert diese lediglich in einem Punkt, dem Maintal, und durchschneidet diese nicht großräumig. In den nachfolgenden Planungsschritten können die optische Wirkung der Straße sowie die Emissionen durch Maßnahmen, wie Eingrünungen oder Lärmschutzwälle, weiter reduziert werden. In dieser Hinsicht wird auf die Maßgaben A II 7.8 und 12.1 verwiesen. Mit diesen Maßgaben entspricht das Vorhaben den raumordnerischen Erfordernissen § 2 Abs. 2 Nr. 4 ROG und LEP B II 1.3 Abs. 2. (Z) und RP 2 FS B IV 2.5.1.

Spezielle Einrichtungen für die Freizeit und den Tourismus sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Den Belangen des Tourismus wird durch die Erhöhung der Erreichbarkeit und die Entlastung der Ortsdurchfahrten bei gleichzeitig weitgehender Schonung der für den landschaftsbezogenen Tourismus relevanten Bereiche Rechnung getragen. Das Vorhaben **entspricht somit im Bereich Freizeit, Tourismus** den Belangen der Raumordnung.

2.6 Sonstige raumbedeutsame fachliche Belange und Planungen

2.6.1 Querungen anderer Infrastrukturen

2.6.1.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

§ 2 Abs. 3, Sätze 1 und 4 ROG

(G) Die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, ist zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten; dem Schutz kritischer Infrastrukturen ist Rechnung zu tragen.

2.6.1.2 Auswirkungen und Bewertung

Im gesamten Trassenverlauf der geplanten Straße kommt es zu Überschneidungen und Querungen mit anderen Infrastrukturlinien, wie Straßen, landwirtschaftlichen Wegen, Bahnlinien, Rad- und Wanderwegen, Energieleitungen, Telekommunikationsverbindungen oder Wasserver- und -entsorgungsleitungen. Eine Vielzahl von Querungen derartiger Infrastrukturen ist bereits in der Raumordnungsunterlage des Projektträgers (Teil 1, „Erläuterungsbericht“, S. 62 - 66) in einer im Rahmen des Raumordnungsverfahrens ausreichenden Tiefe beschrieben. Die Anhörung im Verfahren selbst hat die Querung dieser Infrastrukturlinien bestätigt und weiterer solcher Linien deutlich gemacht. Aus Teil D dieser Landesplanerischen Beurteilung gehen hierzu die Einzelheiten hervor; Lösungen der Querungen im Detail bleiben dem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Alle insoweit eingegangenen Stellungnahmen werden dem Projektträger für seine weiteren Planungen zur Verfügung gestellt.

Von solchen Querungen ist demnach die gesamte Trasse vielfach betroffen. Dadurch ausgelöste Störungen sollen nach den o. g. einschlägigen Erfordernissen der Raumordnung vermieden oder zumindest in ihren Auswirkungen minimiert werden. Deshalb wird die Maßgabe A II 6.1 gesetzt, die die Erhaltung einer zumindest eingeschränkten Funktionsfähigkeit aller Infrastrukturverbindungen (Bahnlinien, Straßen, landwirtschaftliche Wege, Wander- und Radwege, Wasser-, Gas-, Stromleitungen usw.) während der Bauzeit vorgibt und die Wiederherstellung ihrer vollen Funktionsfähigkeit nach Abschluss der Baumaßnahme vorsieht.

Zudem verläuft die geplante Trasse der B 26n südlich Karlstadt in einer Entfernung von ca. 650 m zu einer Betriebsstätte nach Störfall-Verordnung und in der Nähe einiger ehemaliger Deponien. Evtl. sind in diesem Bereich kleinräumige Änderungen der Trassenführung erforderlich, wie dies bereits in der Raumordnungsunterlage (Teil 1, Seiten 68 und 69) dargelegt als Hinweis unter D II 8 aufgenommen ist.

Zusammenfassend **entspricht** das gesamte Vorhaben bei **Beachtung der Maßgabe A II 6.1 unter dem Aspekt der Querung anderer Infrastrukturen** den einschlägigen Erfordernissen der Raumordnung.

2.6.2 Planungen für Windkraft- und großflächige Fotovoltaikanlagen

2.6.2.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

§ 2 Abs. 2 Nr. 4 ROG

(G) [...] Den räumlichen Erfordernissen für eine kostengünstige, sichere und umweltverträgliche Energieversorgung einschließlich des Ausbaus von Energienetzen ist Rechnung zu tragen. [...]

Art. 2 Nr. 9a BayLPIG

(G) Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ist darauf hinzuwirken, dass die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit preisgünstiger und möglichst umweltfreundlicher Energie sichergestellt [...] wird.

LEP B V 3.1.2

(G) Es ist von besonderer Bedeutung, dass die bayerische Energieversorgung [...] auch künftig auf einem ökologisch und ökonomisch ausgewogenen Energiemix, [...] verstärkt aber auch erneuerbaren Energien, beruht

LEP B V 3.2.3

(G) Es ist anzustreben, dass die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien erhalten und weiter ausgebaut [...] wird.

LEP B V 3.6

(G) Es ist anzustreben, erneuerbare Energien – Wasserkraft, Biomasse, direkte und indirekte Sonnenenergienutzung, Windkraft und Geothermie – verstärkt zu erschließen und zu nutzen.

RP 2 FS B X 1.2

(G) Es ist von besonderer Bedeutung, die Energieversorgung der Region möglichst umweltfreundlich auszurichten und dabei verstärkt auf erneuerbare Energieträger abzustellen.

2.6.2.2 Auswirkungen und Bewertung

Gegenstand verschiedener Stellungnahmen in der Anhörung waren Berührungspunkte der geplanten B 26n mit Flächen für die Energiegewinnung aus Windkraft und aus Fotovoltaik. Zunächst ist hierzu festzustellen, dass die in einem Fortschreibungsentwurf des Regionalplans enthaltenen Vorschläge für die Ausweisung von Vorbehalts- und Vorranggebieten für Windkraftanlagen von der B 26n nicht berührt werden. Im Übrigen quert die geplante Trasse eine von mehreren Gemeinden gemeinsam geplante Fläche für Windkraftnutzung in der Nähe von Greußenheim und eine Fläche für Windkraftnutzung bei Hesslar; weiter nähert sie sich bei Hettstadt, bei Zellingen und bei Himmelstadt geplanten Fotovoltaikflächen und bei Arnstein einer geplanten Windkraftfläche. Bei diesen Flächen handelt es sich durchweg um kommunal geplante Flächen unterschiedlichen Planungsstandes. Diese sind nicht ortsgebunden, die Planungsabsichten können also auch an anderer Stelle im Gemeindegebiet verfolgt werden. Von den bestehenden Anlagen bei Hesslar können einzelne Anlagen näher als 200m an der Trasse liegen. Hier sind eventuell Anpassungen erforderlich. Dies ist Gegenstand nachfolgender Planungen.

Die oben genannten einschlägigen Erfordernisse der Raumordnung unterstützen die Ausweisung von Flächen für alternative Energiegewinnung; die aktuelle politische Situation verstärkt die Bestrebungen der Sicherung solcher Flächen zusätzlich. Allerdings sind die genannten Erfordernisse der Raumordnung keineswegs so gestaltet und formuliert, dass sie einen ernsthaften Konflikt mit der geplanten B 26n auslösen könnten. Die kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten bei der Ausweisung solcher Flächen sind vielgestaltig; die Planungsmöglichkeiten lassen hier weit mehr Spielraum als bei der Bestimmung einer Linie für eine neue Straße. Somit sind aus raumordnerischer Sicht keine spürbaren Beeinträchtigungen des Energieerzeugungspotenzials zu befürchten durch die Querung und erst recht nicht durch die Annäherung an die oben genannten Flächen zur Energiegewinnung aus Wind- und Sonnenkraft. Insgesamt steht in der Region eine große Zahl von Standorten für Anlagen zur Energieerzeugung aus regenerativen Quellen zur Verfügung, die mit der B 26n nicht in Kollision treten, so dass die geplante Straße in keinerlei ernsthaftem Konflikt mit den genannten Erfordernissen der Raumordnung steht.

In der Summe **entspricht** das Vorhaben unter dem hier diskutierten **Aspekt der Energiegewinnung aus Wind- und Solarkraft** angesichts höchstens sehr geringfügiger Auswirkungen den insoweit einschlägigen Raumordnungserfordernissen.

2.6.3 Bodenschattsicherungsflächen

2.6.3.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

Art. 2 Nr. 9a BayLPIG

(G) Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ist darauf hinzuwirken, dass die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit preisgünstiger und möglichst umweltfreundlicher Energie sichergestellt und den Erfordernissen der Aufsuchung und Gewinnung heimischer Rohstoffvorkommen Rechnung getragen wird.

LEP B II 1.1.1

(G) Der Gewährleistung der Nutzung der Bodenschätze kommt zur Sicherung der Rohstoffversorgung besondere Bedeutung zu. Gleiches gilt für die Förderung der Aufsuchung der Lagerstätten, soweit erforderlich, für ihre Erschließung und für die Gewinnung der Bodenschätze. Eine sparsame Inanspruchnahme von Flächen und ein sparsamer Verbrauch von Bodenschätzen sind anzustreben. Ferner kommt der Berücksichtigung der Anforderungen

- an die Verkehrsinfrastruktur, vor allem der Gesichtspunkt kurzer Wege,

- [...] besondere Bedeutung zu.

RP 2 B IV 2.1.1 Abs. 3

(Z) In Vorranggebieten (für Bodenschätze) ist der Abbau von Bodenschätzen grundsätzlich regionalplanerisch unbedenklich. Gegenüber anderen Nutzungsansprüchen soll der Gewinnung von Bodenschätzen in diesen Gebieten der Vorrang eingeräumt werden.

RP 2 B IV 2.1.1 Abs. 4

(Z) In Vorbehaltsgebieten soll für überörtlich raumbedeutsame Abbauvorhaben in der Regel eine raumordnerische Überprüfung durchgeführt werden. Dabei soll der Gewinnung von Bodenschätzen aus regionalplanerischer Sicht auch unter Abwägung mit konkurrierenden Nutzungsansprüchen besonderes Gewicht beigemessen werden.

RP 2 B IV 2.1.1.1

*(Z) Als Vorbehaltsgebiete für Sand und Kies werden folgende Gebiete ausgewiesen:
[...]
SD/KS 20 „Nördlich Himmelstadt“*

RP 2 B IV 2.1.1.2

*(Z) Als Vorbehaltsgebiete für Gips und Anhydrit werden folgende Gebiete ausgewiesen:
[...]
GI 23 „Nordwestlich Waldbrunn“
GI 24 „Nördlich Altertheim“
GI 26 „Arnstein“
GI 27 „Westlich Karlstadt“*

RP 2 B IV 2.1.1.4

*(Z) Als Vorranggebiete für Kalkstein – Unterer Muschelkalk- werden folgende Gebiete ausgewiesen:
[...]
CA 2, u „Östlich Mädelfhofen“*

*(Z) Als Vorbehaltsgebiet für Kalkstein – Unterer Muschelkalk- werden folgende Gebiete ausgewiesen:
[...]
CA 14,u „Östlich Rossbrunn“*

2.6.3.2 Auswirkungen und Bewertung

Einer der Aufgabenbereiche der Regionalplanung betrifft die Sicherung der Bodenschätze. Zu diesem Zweck enthalten die Regionalpläne Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die verschiedenen betroffenen Gesteinsarten. In den Vorranggebieten kommt der Sicherung des Bodenschatzes gegenüber anderen Belangen Vorrang zu, der allenfalls in besonders begründeten Ausnahmefällen überwunden werden kann. In den Vorbehaltsgebieten dagegen kommt der Bodenschattsicherung zwar ein besonderes Gewicht zu, das im Einzelfall bei der Abwägung mit anderen Belangen jedoch unterliegen kann.

Von der Planung der B 26n sind insgesamt ein Vorrang- und sechs Vorbehaltsgebiete in jeweils sehr unterschiedlichem Ausmaß berührt. Nach weitgehend einhelliger Meinung aller im Verfahren beteiligten Fachplanungsträger, sind sämtliche Überschneidungen der Raumordnungslinie mit Bodenschattsicherungsflächen eher

geringfügig und letztlich hinnehmbar, mit Ausnahme der Überschneidung mit der Vorbehaltsfläche für Gips und Anhydrit GI 26 „Arnstein“. Das Bergamt Bayreuth hält in der Summe die Betroffenheit der Bodenschattsicherungsflächen für etwas schwerwiegender als die übrigen Fachplanungsträger. Angesichts dieser Einschätzung sieht die Höhere Landesplanungsbehörde die Belange der Bodenschätze unter Aspekten der Raumordnung dem Grunde nach gewahrt, allerdings mit Ausnahme des Vorbehaltsgebiets GI 26.

Die geplante Linie der B 26n durchschneidet das Vorbehaltsgebiet GI 26 zentral auf einer Länge von ca. 8,5 km und wird den dort in Betracht kommenden untertägigen Abbau spürbar einschränken, weil aufgrund der erforderlichen Sicherheitsabstände eine vom Landesamt für Umwelt auf 360 bis 380 ha geschätzte Fläche, mithin rund ein Viertel des gesamten Vorranggebiets, durch den Straßenbau nicht mehr für einen Abbau nutzbar wären. Dem Vorschlag des Bergamts Bayreuth, die Raumordnungslinie hier in geeigneter Weise nach Norden zu verschieben, ist Verständnis entgegen zu bringen. Die Möglichkeiten hierfür wurden mit dem Projektträger diskutiert mit dem Ergebnis, dass eine solche Verschiebung der Trasse unter Berücksichtigung der Topographie sowie der Umweltbelange grundsätzlich möglich ist. Diese ist daher in den folgenden Planungsschritten zu prüfen, weshalb Maßgabe A II 6.2 gesetzt wird.

In der Summe lässt sich somit festhalten, dass das Vorhaben unter den Aspekten der **Sicherung von Bodenschätzen Reste beeinträchtigter Belange** verbleiben, deren Berücksichtigung in der weiteren Planung jedoch möglich ist.

3 Raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung

3.1 Vorbemerkungen

3.1.1 Zur Methodik

In der folgenden raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) genannten Schutzgüter unter den Gesichtspunkten und Vorgaben der Raumordnung aufgrund des derzeitigen Planungs- und Kenntnisstands ermittelt, beschrieben und bewertet. Dabei werden die Schutzgüter „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“, „Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt“, „Boden“, „Wasser“, „Klima/Luft“, „Landschaft“ sowie „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen betrachtet. Zur Bewertung der Auswirkungen sind grundsätzlich baubedingte, anlagebedingte und betriebsbedingte Auswirkungen zu berücksichtigen. Die Auswirkungen des Vorhabens werden für jedes Schutzgut beschrieben und anschließend bewertet.

Maßstab für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umweltbelange unter dem Aspekt ihrer Raumverträglichkeit sind dem Wesen der landesplanerischen Beurteilung entsprechend die jeweils einschlägigen Erfordernisse der Raumordnung. Über die raumordnerische, überörtliche Betrachtungsweise hinausgehende, tiefere Detailbetrachtungen können erst im anschließenden Planfeststellungsverfahren erfolgen. Wesentliche weitere Bewertungsmaßstäbe für die Wirkungseinschätzung sind über die Erfordernisse der Raumordnung hinaus auch die umweltfachlichen Zielsetzungen und Vorgaben, wie sie sich aus den einschlägigen Gesetzen, etwa dem Immissionsschutz-, Naturschutz-, Bodenschutz-, Abfall-, und Wasserrecht ergeben. Zur quantitativen Einschätzung der Auswirkungen werden schließlich die fachrechtlichen (gesetzlich oder untergesetzlich) festgelegten Grenzwerte und Schwellen (z.B. schalltechnische Orientierungswerte der DIN 18005) herangezogen.

Darüber hinaus wurden zur Erarbeitung der landesplanerischen Beurteilung die Aussagen aus den Stellungnahmen der am Verfahren Beteiligten, aus der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung einschließlich des Bürgergesprächs eingegangenen Äußerungen sowie eigene Ermittlungen gewürdigt bzw. berücksichtigt, sofern sich diese auf die einzelnen Schutzgüter der UVP bezogen.

Im Rahmen der Anhörung wurden teils erhebliche Bedenken hinsichtlich des methodischen Vorgehens bei der Erstellung der den Raumordnungsunterlagen zugrunde liegenden Umweltverträglichkeitsstudie und der Qualität der umweltfachlichen Beiträge vorgebracht. Eine Vielzahl der Verfahrensbeteiligten betrachtet die vom Projektträger vorgenommenen Bewertungen und Gewichtungen bezogen auf den Raumwiderstand und Auswirkungsprognose nicht als nachvollziehbar. Von mehreren Einwendern wurde bemängelt, dass die Unterlagen in vielen Punkten unvollständig seien und die Untersuchungen sehr pauschal und unzureichend vorgenommen wurden. Eine abschließende und konkrete Prüfung und Bewertung könne daher nicht vorgenommen werden. Diese Bedenken konnten durch Vorlage erläuternder Unterlagen des Projektträgers sowie Einholung fachlicher Stellungnahmen weitgehend ausgeräumt werden. Erläuterungen dazu finden sich im folgenden Abschnitt C II 3.1.2 sowie bei dem jeweilig zu behandelnden Schutzgut.

Die Anhörungsergebnisse haben weiter gezeigt, dass hinsichtlich der raumordnerischen UVP ein Problem entsteht, das einer angemessenen und sachgerechten Lösung bedarf: Innerhalb des gestuften Planungssystems der Fernstraßenplanung ist die UVP zur Linienfindung – hier als Teil des Raumordnungsverfahren – vorberei-

tender Teil einer einheitlichen, durchgängigen UVP, die ihren Abschluss im Zulassungsverfahren (Planfeststellungsverfahren) findet. Dies heißt, dass die UVP auf das gestufte System der Fernstraßenplanung ausgerichtet ist und mit zunehmendem Detaillierungsgrad der Planung an Aussagetiefe zunimmt. Aus den gesetzlichen Regelungen folgt, dass die UVP und damit die zu bearbeitenden Unterlagen der UVS auf der vorgelagerten Planungsstufe weniger detailliert sein können, als auf der Planfeststellungsebene. Gegenstand der Raumordnung sind naturgemäß (nur) Sachverhalte, denen überörtliche Raumbedeutsamkeit zukommt. Die Anhörung unter Einbeziehung bzw. Beteiligung der Öffentlichkeit hat jedoch gerade im Umweltbereich auch eine Fülle von Sachverhalten erbracht, denen im gegenwärtigen Stand des gesamten Planungsverfahrens zwar keine überörtliche Raumbedeutsamkeit zugeschrieben werden kann, die jedoch im weiteren Verlauf der Planungsverfahren durchaus so viel an Gewicht gewinnen können, dass sie letztlich trotz ihrer Detaillierung für die Genehmigungsfähigkeit des Projekts entscheidende Bedeutung erlangen können. Dies gilt insbesondere für die in der Anhörung vielfach geforderten zusätzlichen Erhebungen zur Tier- und Pflanzenwelt, die viel ausführlicher als die Untersuchungen in der UVS sind und auf eine vollständige Aufnahme aller Arten zielen. Eine solche Untersuchungsintensität ist jedoch allgemeiner Standard erst im Genehmigungsverfahren und kann für das gesamte Untersuchungsgebiet im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht verantwortet werden. Es ist aber erforderlich, den Detaillierungsgrad der UVS so anzulegen, dass die Linienbestimmung hinsichtlich der Umweltbelange eine belastbare Entscheidung für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren treffen kann, so dass keine Korrekturen erforderlich werden, die aus der Streubreite der Linienbestimmung hinausgehen. Herausgearbeitet wurden im Wesentlichen die als zulassungskritisch einzustufenden Umweltauswirkungen. Die Präferenzbildung der Varianten ist insofern nachvollziehbar. Im Ergebnis hält die Höhere Landesplanungsbehörde aus ihrer Sicht fest, dass die Erhebungen der UVS für die Fragestellungen der Raumordnungsebene, für die Trassenauswahl und für eine sachgerechte Bewertung der Raumordnungslinie ausreichend waren.

3.1.2 Zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Grundlage für die umweltfachliche Prüfung (Umweltverträglichkeitsstudie) der Umweltauswirkungen des Vorhabens war der Entwurf der „Richtlinien für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau“ (RUVS-E-2008). Somit ist auch aus der Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde davon auszugehen, dass die der UVS zugrunde liegende Methodik ebenso wie ihre Inhalte dem Stand der Technik im Rahmen der Linienplanung entsprechen. Darüber hinaus wurden die Kriterien der Bestandserfassung, der Bewertung, der Ermittlung des Raumwiderstandes sowie die Auswirkungsprognose im Scoping am 12.12.2007 abgestimmt und festgelegt. Die Ergebnisse der Raumanalyse und des Variantenvergleichs wurden den Trägern öffentlicher Belange in den Beteiligungsterminen vorgestellt. Alle ermittelten Auswirkungen sind in die Auswirkungsprognose und den Variantenvergleich eingestellt worden und orientieren sich an den fachgesetzlichen Vorgaben wie z.B. UVPG, BImSchG, WHG, BNatSchG.

Die UVS hat auf Grundlage der Planungsraumanalyse und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie samt den dort entwickelten Korridoren die entscheidungsrelevanten Sachverhalte zu einer „vorläufigen Raumwiderstandskarte“ zusammengefasst. Ergänzend wurde auf der Grundlage vorhandener Daten eine Voreinschätzung zur Verträglichkeit des Vorhabens mit dem Schutzgebietsnetz Natura 2000 und zur Vereinbarkeit mit den artenschutzrechtlichen Vorgaben vorgenommen. In Überlagerung der genannten Sachverhalte konnten für die im Rahmen der UVS zu untersuchenden Trassenführungen im „Hauptkorridor Mitte“ und in der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ relativ konfliktarme Korridore sowie Konflikt-

schwerpunkte abgegrenzt werden, wobei deutlich wurde, dass eine durchgängig konfliktarme Trassenführung in keinem der beiden Korridore möglich ist. Die Wertzuordnung bzw. Raumwiderstandseinstufung erfolgte insbesondere in Abhängigkeit vom fachrechtlichen Schutzstatus der einzelnen Aspekte sowie ihrer aus fach- oder gesamtplanerischen Zielsetzungen resultierenden Abwägungsrelevanz. In die höchste Raumwiderstandskategorie „sehr hoch“ wurden bspw. Wohngebiete oder FFH-Gebiete eingeordnet, welche rechtliche und sachlich nachvollziehbar relevante Zulassungshindernisse darstellen. Aspekte wie Biotoptypen oder Landschaftsbildeinheiten, denen in der fachgutachtlichen Bewertung eine sehr hohe Bedeutung zugewiesen wurde, haben für die Vorhabenzulassung demgegenüber eine geringere rechtliche Relevanz und wurden insoweit sachgerecht mit „hoch“ in die Raumwiderstandsbeurteilung einbezogen. Die Kategorie „hohe Raumwiderstände“ umfasst Flächen mit besonders schutzwürdigen Umweltqualitäten (entscheidungserheblich), während der „mittlere Raumwiderstand“ mittlere, über das Normalmaß hinausreichende Umweltqualitäten (abwägungsrelevant) umfasst.

Wesentliche Aufgabe der UVS waren die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens, die Ermittlung der unter Umweltgesichtspunkten am besten geeigneten, d. h. mit den geringsten Umweltauswirkungen verbundenen Trassenführung sowie Vorschläge zur Minderung oder Vermeidung nachteiliger Auswirkungen. Darüber hinaus wurden für eine verfahrens- und rechtssichere Beurteilung der FFH-Verträglichkeit und der artenschutzrechtlichen Relevanz der zu untersuchenden Trassenführungen umfangreiche faunistische und floristische Kartierungen durchgeführt. Ein Schwerpunkt der Untersuchung lag auf den sog. „Rote-Ampel-Arten“. Einzelheiten sind der UVS zu entnehmen, die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens den Verfahrensbeteiligten ebenso wie der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme zur Verfügung stand (vgl. Teil 4, Anlage 4, Unterlage 2 der Raumordnungsunterlage).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen erfolgte in Anlehnung an die Vorgaben der RUVS-E-2008 auf der Basis sogenannter Auswirkungsklassen (AWK), deren Zuordnung im Wesentlichen durch die Zulassungs- und Entscheidungsrelevanz einer Beeinträchtigung bestimmt wird. Sie leitet sich aus gesetzlichen Vorgaben/Grenzwerten, fachlich gesicherten Richt- und Orientierungswerten, verbindlichen raumordnerischen Zielen und Grundsätzen sowie in Fachplänen und amtlichen Verzeichnissen dargestellten Planungsvorgaben und Umweltqualitätszielen/-standards ab. Die höchste Auswirkungsklasse I (AWK I) erfasst Überschreitungen von Zulässigkeitschwellen oder gesetzlicher Grenzwerte. Diese umfassen erhebliche Umweltauswirkungen, die sich zulassungshemmend auswirken können und daher in der Regel nicht auftreten dürften, z.B. Zielkonflikte im Bereich von FFH-Gebieten, Beeinträchtigung der Erhaltungsziele oder artenschutzrechtliche Konflikte. Sprechen erhebliche Gründe für das Vorhaben, sind in der nachfolgenden Planungsphase Befreiungen bzw. Ausnahme- oder Abweichungsverfahren notwendig. Die Auswirkungsklasse II (AWK II) umfasst Überschreitungen von Richtwerten aus untergesetzlichen Regelungen wie bspw. der DIN 18005. Sie stellen erhebliche Umweltauswirkungen, die im Rahmen der Abwägung entscheidungserheblich sind, dar. In der Auswirkungsklasse III (AWK III) sind Bereiche mit Anwendung von gutachterlichen Fachkonventionen erfasst. Diese bewirken Umweltauswirkungen unterschiedlicher Erheblichkeit, die bedingt entscheidungsrelevant sind, aber im Sinne der Umweltvorsorge in die Abwägung einfließen. Für manche Schutzgüter werden daher keine Auswirkungen prognostiziert, die der AWK I zuzuordnen sind (Überschreitung der Zulässigkeitschwellen). Beispielsweise wird die Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaft nur in Ausnahmefällen zur Überschreitung einer gesetzlich definierten Zulässigkeitschwelle führen. Auch diesbezüglich wird im Hinblick insbesondere auf definitorische Einzelheiten, wie der schutzgutbezogenen Definition der Auswirkungsklassen, auf die UVS verwiesen.

Diese Methode ist auch nach Auffassung der Höheren Landesplanungsbehörde sachgerecht, entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise, ist in der angewandten Erhebungstiefe ausreichend und fließt insbesondere mit ihrer Bewertung in die landesplanerische Beurteilung der Raumordnungslinie mit dem ihr zukommenden Gewicht ein (vgl. auch C II 3.1.1 Abs.2).

Im Rahmen der UVS wurden die maßgeblichen Umweltwirkungen des Vorhabens ermittelt und – so weit möglich – quantifiziert. Ihre raumordnerische Bewertung und Gewichtung zur Berücksichtigung bei der Abwägung zwischen den z.T. widerstreitenden Zielsetzungen der Raumordnung ist Gegenstand der vorliegenden landesplanerischen Beurteilung.

Hinzuweisen ist auf das methodisch unterschiedliche Vorgehen in der UVS und im Raumordnungsverfahren. Die UVS ermittelt auf der Basis eines umfassenden Vergleichs die Variante mit den insgesamt wenigsten schwerwiegenden Eingriffen in die Schutzgüter. Das Raumordnungsverfahren dagegen entscheidet nicht auf der Basis von Vergleichen, sondern beurteilt das Projekt im Bezug auf seine Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung. Gleichwohl erfolgt im Rahmen der folgenden integrierten raumordnerischen UVP auch der gem. UVPG geforderte Alternativenvergleich, der sich im Wesentlichen auf die Ergebnisse der UVS stützt. Im Ergebnis ist aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde die Entscheidung für die Raumordnungslinie uneingeschränkt nachvollziehbar.

3.1.3 Zu Alternativen, Varianten und der Trassenauswahl im Rahmen der UVS

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist aus raumordnerischer Sicht Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommende Varianten, sondern nur eine „Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens“ (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, S. 445). Auch § 17 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, S. 677).

Eine Übersicht über die wichtigsten vom Träger des Vorhabens geprüften Alternativen und die Ableitung der Raumordnungslinie liefert Teil 1, Kap. 3.1 der Raumordnungsunterlagen (S. 14 - 17). Teil 2 der Raumordnungsunterlagen beinhaltet eine detaillierte Auseinandersetzung mit der vertiefenden Darstellung zur Begründung der Raumordnungslinie und umfasst eine Übersicht geprüfter Alternativen sowie eine Alternativenprüfung mit einem Variantenvergleich aus der Sicht der Umweltvorsorge (Kapitel 2 und 3; S. 19 - 86).

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2001 (also im Vorfeld der Bedarfsplananmeldung) wurden zahlreiche Relationen für den Bau einer B 26n untersucht. Im Ergebnis wurden zwei Varianten empfohlen:

- der „Hauptkorridor Mitte“ (mit einem zweibahnig-vierstreifigen Querschnitt und höhenfreien Anschlussstellen) sowie dem ergänzenden Zubringer Lohr
- die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ (mit einem einbahnig-zweistreifigen Nordkorridor und einem zweibahnig-vierstreifigen Südkorridor mit höhenfreien Anschlussstellen).

Diese beiden Varianten wurden den nachfolgenden Untersuchungsschritten zugrunde gelegt und anhand der Betroffenheiten der Schutzgüter miteinander verglichen und gegeneinander abgewogen.

Weitere Planfälle, wie z.B. der alleinige Ausbau der BAB A 7 oder die „Alternative“ B 26n als Ost-West-Achse sind im Rahmen eines Gutachten der Dr. Brenner Ingeni-

eursgesellschaft ("Alternativen zum Mittelkorridor") betrachtet worden. Im Gegensatz zu den ermittelten Korridoren der Machbarkeitsstudie erfüllen die in den Verfahrensunterlagen (Teil 4, Anlage 5 der Raumordnungsunterlage) enthaltenen zwei- und dreistreifigen Alternativen A1 bis A5 nach Auffassung des Gutachters und des Projektträgers nicht oder nur unvollständig die Planungsziele der B 26n. Nach deren Einschätzung stellt auch der alleinige Ausbau von BAB 7 und BAB 3 keinen vergleichbaren Ersatz für den Bau der B 26n dar.

Ableitung der Raumordnungslinie (ROL) aus dem Variantenvergleich der UVS

Gegenstand der Alternativenprüfung innerhalb der UVS zur Linienfindung waren die ernsthaft in Betracht kommenden, d.h. auch unter wirtschaftlichen und technischen Aspekten realisierbaren, der Projektdefinition entsprechenden Alternativen. „Nicht zumutbare“ Alternativen können von einer weiteren Prüfung ausgeschlossen werden (vgl. Ausnahmevoraussetzungen gemäß § 34 BNatSchG). Im vorliegenden Fall sind, wie dargestellt, die beiden Hauptvarianten „Mittelkorridor“ und „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ als unter diesen Aspekten realistische Lösungsmöglichkeiten aus der Alternativenprüfung hervorgegangen.

Die beantragte Raumordnungslinie wurde aus dem Ergebnis des Alternativenvergleichs abgeleitet. Sie entspricht in ihrer Linienführung im Wesentlichen der im Hauptkorridor Mitte untersuchten Trasse. Änderungen gegenüber dem Hauptkorridor Mitte haben sich durch die Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt ergeben. Die Trassenführung der Raumordnungslinie wird ausführlich im Teil 1 der Unterlagen zum Raumordnungsantrag beschrieben.

Die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ besteht aus einer zweibahnig-vierstreifigen Bundesstraße B 26n im Südkorridor und einem einbahnig-zweistreifigen Zubringer Lohr im Nordkorridor. Im Südkorridor verläuft die B 26n – ausgehend von der geplanten AS an die BAB 7 – nördlich von Rimpär über Margetshöchheim mit einer Mainquerung nördlich von Margetshöchheim und westlich von Hettstadt bis zur AS Helmstadt an der BAB 3. Im Verlauf der Trasse sind drei höhenfreie Anschlussstellen vorgesehen (bei Veitshöchheim, Güntersleben/Rimpär, westlich von Hettstadt). Im Nordkorridor verläuft der Zubringer vom AK Schweinfurt/Werneck über Arnstein, Eußenheim und Wiesenfeld bis nach Lohr.

Zur Ermittlung einer geeigneten Trassenführung wurden innerhalb der beiden Hauptkorridore im Bereich von Konfliktschwerpunkten Teilvariantenvergleiche durchgeführt, aus denen sich Präferenzlinien für die beiden Hauptvarianten als verträglichste Trassenführungen ergeben haben. Die Entwicklung der Teilvarianten bezog sich im Wesentlichen auf die Prüfung zur Umfahrung von Siedlungsbereichen, Schutzgebieten und/oder naturschutzfachlich hoch sensiblen Lebensräumen. Aufgrund der vergleichsweise kurzen Streckenlängen unterscheiden sich die Teilvarianten in ihrer verkehrlichen Wirksamkeit nur geringfügig voneinander. Die detaillierte Prüfung dieser Teilvarianten kann in Teil 2, Kap. 3 der Raumordnungsunterlagen (S. 22 – 86) nachvollzogen werden. Im Rahmen des Anhörverfahrens wurden insbesondere aus naturschutzfachlicher Sicht zu den Teilvariantenvergleichen Stellungnahmen abgegeben. Grundsätzlich wurde dabei die Präferenzlinie bestätigt; gleichwohl wurde verdeutlicht, dass sämtliche Teilvarianten mit erheblichen negativen Auswirkungen auf die zu prüfenden Umweltschutzgüter verbunden sind.

Beide Hauptvarianten wurden im Zuge der UVS hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit dem europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000, der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den artenschutzrechtlichen Anforderungen gemäß BNatSchG und den Auswirkungen auf die Umwelt entsprechend den Anforderungen des UVP-Gesetzes

geprüft und verglichen. Im Ergebnis der umweltfachlichen Prüfungen des Hauptvariantenvergleichs stellt sich die Raumordnungslinie sowohl bezogen auf die Anforderungen des UVPG als auch bei den abwägungsfesten Belangen der FFH-Verträglichkeit und des Artenschutzes als die günstigste Trassenführung dar. Die detaillierte Prüfung dieser Hauptvarianten kann in Teil 2, Kap. 3 der Raumordnungsunterlagen nachvollzogen werden. An diesem Ergebnis hat sich auch mit der im Nachgang zur UVS vorgenommenen geringfügigen Anpassung der Raumordnungslinie (Verlegung der AS Helmstadt, s. Teil 2, Kap. 4, S. 88 - 91 der Raumordnungsunterlagen) nichts geändert.

Im Rahmen einer verkehrlichen Optimierung hat das Staatliche Bauamt Würzburg im Nachgang zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) Alternativen (Variante ROL, Varianten AS Helmstadt 1 und 2) zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt (Anschluss der WÜ 31 an die BAB 3) entwickelt. Im Ergebnis der Variantenbeurteilung wurde die Verlegung der B 8 östlich Mädelhofen und der Anschluss der verlegten WÜ 31 über die verlegte B 8 an die B als Teil der beantragten Raumordnungslinie festgelegt. Eine Verlegung der B 8 östlich Mädelhofen und die Realisierung einer neuen Anschlussstelle in diesem Bereich erweist sich aus Umweltsicht als die günstigste Lösung. Zudem bringt diese Anschlussstellenlösung die geringsten Veränderungen in den Fahrverkehrsbeziehungen innerhalb des nachgeordneten Straßennetzes mit sich. Der Bewertung wird aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde zugestimmt. Herausgearbeitet wurden im Wesentlichen die als zulassungskritisch einzustufenden Umweltauswirkungen, wobei die Untersuchungstiefe für diese Anpassung aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde als ausreichend zur Bewertung auf Ebene des Raumordnungsverfahrens erachtet wird.

Die hierfür im Einzelnen entscheidenden Sachverhalte, Wertungen und Argumente sind bei den nachfolgend abgehandelten Schutzgütern dem Grunde nach aufgegriffen und dargestellt. Auf die dortigen Aussagen sowie auf die UVS wird verwiesen.

Die sog. "Nullvariante", also der Verzicht auf die Maßnahme, stellt im vorliegenden Fall – entgegen vielfachen Forderungen in der Anhörung – keine Planungsalternative im Sinne der obigen Definition dar, da sie mit dem Ziel und Zweck des Vorhabens nicht in Einklang steht. Sie kann lediglich als Vergleichsfall zur Beschreibung der möglichen Entwicklung des Raumes bei Nichtdurchführung des Vorhabens herangezogen werden.

Konzeptalternativen grundsätzlicher verkehrspolitischer Art (z.B. Schiene – Straße-Schiff - ÖPNV) sind – entgegen der Auffassung zahlreicher Stellungnahmen und Einwendungen – im Raumordnungsverfahren nicht Gegenstand der Prüfung auf der Ebene der Linienplanung, sondern obliegen den Grundsatzentscheidungen auf der vorgelagerten Ebene der Bundesverkehrswegeplanung.

3.2 Umweltschutzgüter

3.2.1 Schutzgut „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“

Das Schutzgut „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ (nachfolgend als Schutzgut „Menschen“ bezeichnet) bezieht sich auf das Leben, die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen, soweit dies von spezifischen Umweltbedingungen beeinflusst wird. Abgebildet wird das Schutzgut über die Teilschutzgüter „Wohnen“ und „Erholung“.

3.2.1.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

§ 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG

[...] Der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft sind sicherzustellen. [...]

§ 2 Abs. 2 Nr. 4 ROG

[...] Ländliche Räume sind unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen wirtschaftlichen und natürlichen Entwicklungspotenziale als Lebens- und Wirtschaftsräume mit eigenständiger Bedeutung zu erhalten und zu entwickeln; dazu gehört auch die Umwelt- und Erholungsfunktion ländlicher Räume. [...]

LEP B III 1.1

(G) Bei der Ordnung und Entwicklung von Räumen ist anzustreben, dass dem Bedürfnis nach Erholung in umwelt- und sozialverträglicher Weise Rechnung getragen wird.

LEP B III 1.2.1

(Z) Erholungseinrichtungen sollen von schädlichen und störenden Immissionen freigehalten werden.

LEP B III 1.2.2

(G) Dem Bedürfnis der Erholungssuchenden nach Ruhe und der Vermittlung des Erlebens von Natur und Landschaft kommt bei Einrichtungen zur Erholung in der freien Natur besondere Bedeutung zu.

LEP B IV 4.1

*(G) Dem Erhalt der Flächensubstanz des Waldes kommt besondere Bedeutung zu. Dies gilt insbesondere in den Verdichtungsräumen und siedlungsnahen Bereichen.
(Z) Große zusammenhängende Waldgebiete wie z.B. Spessart [...] sollen als Großnaturräume vor Zerschneidungen und Flächenverlusten bewahrt werden. Gleiches gilt für die zu Bannwald erklärten oder hierfür geeigneten Wälder sowie an Standorten mit besonderer landeskultureller oder waldökologischer Bedeutung.*

LEP B IV 4.3

(G) Der dauerhaften Erhaltung und – wo erforderlich – Stärkung der Nutz-, Schutz-, Sozial- und Lebensraumfunktionen des Waldes in ihrer Gesamtheit und ihrer jeweiligen Gewichtung kommt besondere Bedeutung zu.

LEP B V 1.1.6

(Z) Beim Verkehrswegeaus- und -neubau sowie der Verkehrsbedienung sollen Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und des Immissionsschutzes berücksichtigt werden.

LEP B V 5.1

(G) Luft und Klima sind möglichst so zu erhalten und zu verbessern, dass Menschen, Pflanzen und Tiere in ihren Ökosystemen sowie Kultur- und sonstige Sachgüter nicht beeinträchtigt werden.

LEP B V 5.2

(Z) Auf den Abbau von Luftverunreinigungen soll insbesondere in den Verdichtungsräumen hingewirkt werden. Dies gilt vor allem für Gebiete, in denen Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten sind oder für die Luftreinhalte- und Aktionspläne aufgestellt werden.

LEP B V 5.3

(G) Die Zuordnung von Wohnbauflächen, gewerblichen Bauflächen, landwirtschaftlichen Gebäude- und Freiflächen, Verkehrsflächen sowie Spiel- und Erholungsflächen zueinander ist so anzustreben, dass die Auswirkungen von emittierenden Anlagen möglichst gering gehalten werden.

LEP B V 6

(G) Es ist anzustreben, die Bevölkerung durch dauerhaft wirksame Maßnahmen vor schädlichen Einflüssen durch Lärm und Erschütterungen zu schützen und darüber hinaus zu entlasten, in erster Linie durch Maßnahmen an der Lärmquelle selbst.

LEP B V 6.1

(G) Es ist anzustreben, zusätzlich die Wohnbau-, Gewerbe- und Verkehrsflächen mit Hilfe einer überörtlichen und örtlichen Planung so zu gliedern und einander zuzuordnen, dass Lärmbelastungen vor allem in Bereichen, die überwiegend dem Wohnen und der Erholung dienen, vermieden oder zumindest minimiert werden. Zur weitestgehenden Verringerung der dort vom Straßenverkehr und auch von ortsfesten gewerblichen Anlagen verursachten Lärmbelastung kommt ggf. ergänzenden, passiven Schutzmaßnahmen in diesen Bereichen besondere Bedeutung zu.

RP 2 A II 1.3

(Z) Die im Verdichtungsraum vorhandenen Waldflächen sollen erhalten, in ihrem Bestand gesichert und nach Möglichkeit erweitert werden.

RP 2 A II 1.4

(G) Im Verdichtungsraum kommt der Erhaltung und Vermehrung von Freiflächen besondere Bedeutung zu. Dies gilt besonders im Stadt- und Umlandbereich.

RP 2 A II 1.5

(G) Den Erfordernissen der Naherholung, insbesondere in den großen Waldgebieten des Verdichtungsraumes kommt besondere Bedeutung zu.

RP 2 B II 2.2

(Z) Trenngrün und regionale Grünzüge gemäß B I 3.1.1 zwischen den Siedlungseinheiten, vor allem in den Siedlungs- und Verkehrsachsen des näheren Umkreises des Oberzentrums Würzburg, sollen als gliedernde Grün- und Freiflächen zur ökologischen Stabilisierung und zur klaren Abgrenzung von Siedlungslandschaft und freier Landschaft erhalten und gesichert werden.

RP 2 B III 2.1

In der gesamten Region soll auf die Erhaltung des Waldes hingewirkt werden; er soll so bewirtschaftet und genutzt werden, dass er die ihm jeweils zukommenden Funktionen voll erfüllen kann. Insbesondere sollen dabei - die Erholungsfunktion sowohl der stadtnahen Wälder um Würzburg als auch der Wälder der Naturparke Spessart [...] gewährleistet, [...] werden.

RP 2 FS BIII 4,1

(G) Der Walderhaltung und der Vermeidung von Zerschneidungen der Waldgebiete kommt in der gesamten Region besondere Bedeutung zu; dies gilt insbesondere in den waldärmeren Teilen der mainfränkischen Platten.

RP 2 FS BIII 4.2

(G) Neben den anderen Waldfunktionen ist insbesondere auf die Sicherung und Verbesserung der Erholungsfunktion der Wälder vor allem im Verdichtungsraum Würzburg hinzuwirken.

RP 2 FS B IV 2.5.6

(Z) Das Netz der Wanderwege in der Region soll in seinem Bestand erhalten, geordnet und dem Bedarf entsprechend erweitert werden. [...]

RP 2 FS B IV 2.5.7

(G) Das überregionale Radwegenetz – eingebunden in das „Bayernnetz für Radler“ – ist in der Region zu sichern. [...]

RP 2 B VII 1

Der Erholungswert der Region soll durch die Erhaltung ihrer landschaftlichen und kulturellen Attraktivität [...] gesichert und verbessert werden.

RP 2 B VII 1.1

Die charakteristischen landschaftlichen Besonderheiten der Region sollen erhalten und für die Erholungsnutzung gesichert werden.

RP 2 B VII 1.2

Die großen, zusammenhängenden Waldgebiete der Naturparke und des Verdichtungsraums sollen in ihrer Erholungsfunktion gesichert werden.

RP 2 B VII 1.4

Bei der künftigen Entwicklung des Maintales und seiner Nebentäler, vor allem im Verdichtungsraum, [...] soll deren Erholungseignung besonders beachtet werden.

RP 2 B VII 1.6

Die Attraktivität der zahlreichen, typischen bauhistorisch oft wertvollen Ortsbilder und anderen Sehenswürdigkeiten für den Erholungsverkehr soll erhalten und weiter verbessert werden.

RP 2 B XII 2.2

In den lufthygienisch besonders schutzwürdigen Gebieten Naturpark Spessart und [...] sollen Luftverunreinigungen weitgehend vermieden werden.

RP 2 B XII 2.4

Im Oberzentrum Würzburg soll auf eine Verminderung der verkehrsbedingten Schadstoffmissionen hingewirkt werden.

RP 2 B XII 3.1.1

Die Lärmbelästigung im Bereich der stark befahrenen Straßen und Bahnlinien, insbesondere entlang der Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung, soll vermindert werden. Zur Verminderung des Verkehrslärms in Ortsdurchfahrten sollen soweit möglich Ortsumgehungsstraßen gebaut werden.

RP 2 B XII 3.1.2

Auf eine weitere Lärmberuhigung der Innenstadt des Oberzentrums Würzburg soll hingewirkt werden.

RP 2 B XII 3.4.1

In den beiden Naturparks Spessart und [...] soll in besonderem Maße auf den Schutz vor Lärmeinwirkungen und auf Verminderung bestehender Lärmbelastungen hingewirkt werden.

RP 3 B III 2.1

(Z) In der gesamten Region soll die Erhaltung und gegebenenfalls Wiederherstellung standortgerechter Wälder angestrebt werden. In den schwach bewaldeten Ge-

bioten der Mainfränkischen Platten [...] sollen die Waldflächen erhalten und nach Möglichkeit vergrößert werden.

RP 3 B VI 3.1

(Z) Das Straßennetz soll so verbessert und ergänzt werden, dass [...]. Die Belange des Naturschutzes, der Ökologie, der Landschaftspflege und des Umweltschutzes sollen berücksichtigt sowie vorhandene Umweltbelastungen vermindert oder beseitigt werden. Der Flächenverbrauch, die Versiegelung der Landschaft und die Folgen der Flächendurchschneidungen durch den Straßenausbau soll möglichst gering gehalten werden. Bei der Inanspruchnahme von Wald sollen zentrale Durchschneidungen geschlossener Waldgebiete vermieden werden.

Angesichts der im Rahmen des vorliegenden Raumordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung fließen über die genannten, für die Raumordnung entscheidungserheblichen Erfordernisse der Raumordnung hinaus in die Betrachtung des Schutzguts „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ zusätzlich weitere fachgesetzliche Bestimmungen mit ein. Neben § 2 UVPG sind dies insbesondere § 1 Abs. 1 BImSchG, die 16. und 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) sowie die Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau). Nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97) sind die Orientierungswerte der DIN 18005 bei Neutrassierung möglichst einzuhalten. Für den Lärmschutz durch Planung gelten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Aus § 50 BImSchG („Trennungsgrundsatz“) folgt, dass diese möglichst unterschritten werden sollen.

3.2.1.2 Darstellung der Auswirkungen

Teilschutzgut Wohnen

Grundlage für die Darstellung der Vorhabensauswirkungen im Bezug auf das Teilschutzgut „Wohnen“ ist die Bestandsbeschreibung in Teil 1 des Erläuterungsberichts der Raumordnungsunterlage (siehe dort Nr. 4.5.4.1, S. 76-83), auf die zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen wird.

Die Bundesstraße B 26n (ROL) bringt unter dem Aspekt des Schutzguts „Menschen“ vor allem Lärm- und Schadstoffimmissionen im Trassenbereich mit sich:

Lärmimmissionen beeinträchtigen bei der Neutrassierung durch bisher ruhige Gebiete Wohnbereiche und siedlungsnahe Freiräume neu und belasten bei bestandsorientierter Linienführung die berührten Bereiche zusätzlich. Insgesamt wird für die B 26n für das Jahr 2025 eine Verkehrsbelastung zwischen 35.000 und 42.200 Kfz/24h prognostiziert, wobei der Anteil des Schwerlastverkehrsaufkommens zwischen 5.800 und 6.700 Lkw/24h liegt. Die höchsten Geräusch-Mittelungspegel sind wegen des hohen Lkw-Anteils (DTV = 38.100 Kfz/24h, Lkw-Anteil p = 17,6 %) zwischen den Anschlussstellen Karlstadt-Ost und Arnstein-Ost/Schwebenried zu erwarten. Der Zubringer Lohr weist nach den Prognosen eine Verkehrsbelastung zwischen 7.900 und 11.000 Kfz/24h auf, wobei das Schwerlastverkehrsaufkommen zwischen 700 und 1.300 Lkw/24h liegt. Die höchsten Geräusch-Mittelungspegel werden nach den Prognosen im Trassenabschnitt zwischen Duttenbrunn und Stadelhofen sowie westlich Hausen und Erlenbach erreicht (DTV = 9.900 Kfz/24h, Lkw-Anteil p = 10,1%). Die Verkehrsgeräusche werden auch noch in weiterer Entfernung wahrnehmbar sein. Die Verlärmung stellt vor allem für die betroffene Bevölkerung eine – je nach örtlicher Situation unterschiedliche – Belastung in ihrem Wohn-, Arbeits- und Erholungsbereich dar. In der Anhörung wird befürchtet, dass die Lärmbelastungen mit Gesundheitsgefährdung verbunden sind. In der Summe und bei bilanzierender Betrachtungsweise allerdings führt das Projekt seinen Zielen entspre-

chend im nachgeordneten Straßennetz, von punktuellen Ausnahmen abgesehen, insgesamt zu deutlichen Verkehrsentlastungen und damit auch zu entsprechenden Immissionsminderungen.

Zu den Vorbelastungen für den Teilaspekt Wohnen gehören insbesondere vorhandene Lärmbelastungen, die bereits jetzt durch Straßen (BAB 7 und BAB 3 mit rd. 70.000 - 100.000 Kfz/24h, B 27 zwischen Veitshöchheim und Karlstadt, St 2300 zwischen Würzburg und Karlstadt, B 8 westlich Waldbüttelbrunn mit rd. 10.000 - 16.000 Kfz/24h, St 2315 bei Lohr und St 2435 bei Lohr mit rd. 5000 - 9000 Kfz/24h), Bahn (ICE-Strecke sowie die Bahnstrecken im Maintal und im Werntal), Gewerbe und Industrie (Industriegebiet südlich von Lohr sowie das Gewerbegebiet südlich Karlstadt) entstehen.

Schon im Rahmen der Trassenfindung haben die gesetzlichen Vorgaben im Hinblick auf einen vorsorgenden Lärmschutz eine beachtliche Rolle gespielt (Trennungsgrundsatz gemäß § 50 BImSchG). Es erfolgte eine überschlägige Ermittlung der erwarteten Lärmbelastung (freie Schallausbreitung) unter Berücksichtigung der Gradientenlage und der topographischen Gegebenheiten, jedoch ohne Lärmschutzanlagen. Auf dieser Grundlage wurde geprüft, in welchem Umfang betriebsbedingte Überschreitungen der Lärmvorsorgewerte für eine angemessene Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung (DIN 18005 – Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“) und/oder der Immissionsgrenzwerte zum Schutz vor schädlichen Verkehrsgeräuschen (16. BImSchV) zu erwarten sind. Die ermittelten Betroffenheiten sind in die Abwägung zur Trassenführung eingegangen.

Als erhebliche Beeinträchtigung, die sich zulassungshemmend auswirken kann (AWK I), wird die Überschreitung des Orientierungswertes von 45 dB(A) nachts im Bereich der Wohnbauflächen und gemischten Bauflächen bzw. von 35 dB(A) nachts im Bereich der Gemeinbedarfsflächen und Sondergebiete gewertet. Hinsichtlich der 45 dB (A)-Nacht-Isophone ergeben sich maximale Reichweiten von rd. 1.000 m entlang der ROL und 400 m bei den Zubringern. In Abhängigkeit von der Topographie sind die Reichweiten jedoch sehr unterschiedlich.

Als Schwelle für erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen siedlungsnaher Freiräume – Öffentliche Grünflächen u.a. Sportanlagen, Spielplätze, Friedhöfe und Kleingärten – wird eine Lärmbelastung von 50 dB(A) Tageswert angenommen (AWK III). Dieser Wert liegt deutlich unter dem Grenzwert der 16. BImSchV für Parkanlagen und Friedhöfe (55 dB(A)-Tagwert), der eine erhebliche Beeinträchtigung begründet, die sich zulassungshemmend auswirken kann (AWK I). Der sog. Schwellenwert liegt bei freier Schallausbreitung in einem Abstand von ca. 500 - 600 m zur Trasse.

Gebiete mit „Wohnfunktion im Außenbereich“ sind bauleitplanerisch vielfach nicht verfestigt und werden in der UVS mit Kern-, Dorf- und Mischgebieten gleichgesetzt und nach den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV berücksichtigt, sofern sie nachts einem Lärmpegel von 54 dB(A) und mehr unterliegen. Nach dem Ergebnis der Anhörung sind aufgrund der Schutzbedürftigkeit dieser Nutzung zusätzlich die Orientierungswerte der DIN 18005 für Dorf- und Mischgebiete heranzuziehen, wobei die anzustrebenden, unverbindlichen Zielpegel bei 50/60 dB(A) nachts/tags liegen. Der maßgebliche Nachtwert wird jenseits einer Entfernung von ca. 300 m von der B 26n bzw. 100 m von den Zubringerabschnitten nicht überschritten.

Infolge der schon durch die Planung von den Siedlungsbereichen abgerückten Trassenführung können in weiten Teilbereichen nicht nur die Grenzwerte der 16. BImSchV, sondern darüber hinaus auch die Lärmvorsorgewerte der DIN 18005 eingehalten werden. Nach den Schätzungen der UVS werden nach der vorliegenden Planung und ohne Abhilfemaßnahmen (Schallschutz) auf insgesamt 18 ha

Siedlungsflächen (Wohnbau- und gemischte Bauflächen) die zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV und auf 53 ha die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten. Eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 für Gemeinbedarfsflächen und Sondergebiete liegt nicht vor. Bei den im Nahbereich der Trasse liegenden Wohnbauflächen im Außenbereich ist auf ca. 5 ha eine Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten. Im siedlungsnahen Freiraum erfolgt eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 (55 dB(A) tags) lediglich auf einer Fläche von ca. 3 ha. Entscheidungsrelevant sind auch die siedlungsnahen Freiräume, in denen tags ein Lärmpegel von 50 dB(A) und mehr zu erwarten ist; sie umfassen etwa 15 ha.

Zur Belastbarkeit der in den vorgelegten Unterlagen getroffenen Aussagen haben die Fachbehörden grundsätzlich bestätigt, dass die gutachterliche Vorgehensweise methodisch korrekt und die Schlussfolgerungen in qualitativer Hinsicht schlüssig und nachvollziehbar seien. Einschränkungen wurden seitens des Landesamtes für Umwelt (LfU) dahingehend geäußert, dass die Plausibilitätsprüfung der dargestellten Isophonen im jetzigen Planungsstadium nur stichprobenartig durchgeführt werden konnte, dass aber die quantitative Einschätzung der Belastungen zumindest grob bestätigt werden kann. Auch wurden Unsicherheiten hinsichtlich des zu erwartenden Lkw-Anteils geäußert, der deutlich höher sein dürfte als die in der RLS-90 angenommenen 20%. Weiter wurde der Hinweis vorgebracht, dass der Lkw-Anteil (p) nachts auf Bundesautobahnen 1,8-mal so hoch sei wie tags. Zu diesen Einwendungen hat der Projektträger auf entsprechende Anfrage der Höheren Landesplanungsbehörde jedoch festgestellt, dass bei der Berechnung der zu erwartenden Lärmbelastungen auf der ROL Lkw-Anteile von tags 25% und nachts 45% und auf den Zubringern tags wie nachts 20% (wie in der RLS-90 vorgegeben) angesetzt worden sind. Dem Querschnitt entsprechend wurden auf der B 26n selbst Geschwindigkeiten von 130 km/h und auf den Zubringern 100 km/h berücksichtigt. Vor diesen Hintergründen hält die Landesplanungsbehörde die Lärmprognosen für nachvollziehbar. Weitergehende Forderungen seitens des Sachgebietes Technischer Umweltschutz der Regierung von Unterfranken nach projektbezogenen Untersuchungen zu den stündlichen Verkehrslasten, den Lkw-Anteilen tags und nachts sowie den Geräuschwirkungen gehen über den Prüfungsrahmen des Raumordnungsverfahrens hinaus und sollten im Planfeststellungsverfahren geklärt werden (vgl. auch Hinweis D II 5).

Weil im Raumordnungsverfahren noch keine Schallschutzmaßnahmen im Einzelnen festgelegt werden und angesichts der obigen Argumentation, wird die vorgenommene, typisierende Ermittlung der Lärmbelastungen aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde als zweckmäßig und ausreichend angesehen. Dabei ist es auch gerechtfertigt, generell die jeweils betroffene Flächengröße bestimmter Kategorien von Wohngebieten zu ermitteln, aufzusummieren und in Hektar als durchgehend anwendbares Maß der Betroffenheit zu quantifizieren. Diese Vorgehensweise wird auch vom LfU grundsätzlich begrüßt. Sie eignet sich zwar nur dann, wenn die Einwohnerdichten auf den belasteten Flächen nicht allzu sehr variieren. Dies ist jedoch angesichts der hier zumeist betroffenen Neubaugebiete mit einer vergleichbaren Siedlungsdichte der Fall.

Die individuell wahrgenommene Belastung der Bevölkerung durch Straßenlärm variiert und erstreckt sich, wie auch in den zahlreichen Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren zum Ausdruck kommt, auf einen großen Bereich beidseits der geplanten Trasse. Eine Unterschreitung der Orientierungswerte aus der DIN 18005 bedeutet nicht, dass die Lärmemissionen der Bundesstraße dann nicht wahrnehmbar sind oder generell nicht als störend empfunden werden. Das subjektive Lärmempfinden hängt stark von individuellen Befindlichkeiten ab und lässt sich deshalb nicht objektivieren. Somit müssen die Vorgaben der 16. BImSchV und darüber hin-

aus der DIN 18005 als zu akzeptierende Bewertungsgrundlage im Rahmen des vorliegenden Verfahrens und als Basis für die Entscheidungen im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren hingenommen werden.

Kumulative Lärmbelastungen durch unterschiedliche Verkehrsträger (Straße, Schiene) oder verschiedene Straßen sind bei der lärmtechnischen Betrachtung eines einzelnen Projektes nicht anzusetzen und wurden demnach nicht berücksichtigt. Gleichwohl ist die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte nach der 16. BImSchV durch entsprechende Maßnahmen zu gewährleisten. Die detaillierte Ausgestaltung der Lärmschutzmaßnahmen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Kumulative Lärmbelastungen sind lediglich im Falle einer möglichen direkten Gesundheitsgefährdung zu betrachten, was im Fall der B 26n nach derzeitigem Erkenntnisstand für zusammenhängende Siedlungsgebiete ausgeschlossen werden kann.

Durch den Verkehr auf der ROL kommt es über die Lärmbelastungen hinaus zu erhöhten Schadstoffeinträgen in benachbarte Siedlungsflächen und Freiräume. Allerdings ist die von der Schadstoffausbreitung betroffene Fläche deutlich geringer als die von der Lärmausbreitung betroffene.

Bezogen auf die Schadstoffimmissionen erfolgte in der UVS ebenfalls eine überschlägige Ausbreitungsberechnung in einem dreidimensionalen Geländemodell unter Berücksichtigung der klimatischen Bedingungen auf Grundlage des Merkblatts über Luftverunreinigungen an Straßen 2005 und des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) Version 2.1, wobei das Fahrmuster „AB_100“ zu Grunde gelegt wurde. Hier wurde geprüft, ob die Grenzwerte für NO₂ (Stickstoffdioxid) und PM10 (Schwebstäube einschl. Feinstäube) eingehalten werden. Danach ist eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte ausschließlich im direkten Trassenbereich und unmittelbar im Baufeld zu erwarten, in dem die Inanspruchnahme von Grundstücken ohnehin zu einem völligen Funktionsverlust führt.

Aus der den Verfahrensunterlagen zugrunde liegenden UVS ergibt sich, dass die Immissionsgrenzwerte für Schwebstäube (PM10) der 22. BImSchV – und somit auch der 39. BImSchV – im Untersuchungsraum in sämtlichen Siedlungsbereichen, d.h. in den Bereichen, in denen sich Menschen dauerhaft aufhalten, nicht überschritten werden. Der auf den Jahreszeitraum bezogene Immissionsgrenzwert für NO₂ wird dagegen auf einer Fläche von rechnerisch 0,23 ha im Wohnsiedlungsbereich überschritten, wobei die beiden betroffenen Grundstücke teilweise im Bereich des Baukörpers und des Arbeitsstreifens liegen und damit auch für die verbleibenden Restflächen von einem vollständigen Funktionsverlust auszugehen ist. Die reale Betroffenheit von Wohngebieten durch grenzwertüberschreitende NO₂-Belastungen im Trassenbereich geht daher gegen null.

In einer Vielzahl der Stellungnahmen und Äußerungen wird die vorgenommene Beurteilung der Immissionsbelastung mit der Begründung angezweifelt, dass den Berechnungen nicht die aktuellen Berechnungsparameter und eine nicht zutreffende Entwurfsgeschwindigkeit zugrunde gelegt seien. Dadurch seien die entstehenden Belastungen unterschätzt worden. Diesen Vorhalten tritt der Projektträger jedoch entgegen: Zutreffend sei, dass mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h gerechnet wurde. Eine Geschwindigkeit von 130 km/h würde durchaus höhere Depositionen verursachen. Gleichmaßen sei es korrekt, dass seit Februar 2010 mit dem HBEFA 3.1 eine neue Version für die Ermittlung der Auswirkungen vorliegt. Demnach liegen die aktualisierten Emissionswerte für NO₂ und PM10 höher als die in den Raumordnungsunterlagen verwendeten (zum Zeitpunkt der Durchführung der UVS noch aktuellen) Zahlen, sodass eine insgesamt höhere Stickstoffdeposition durch das Vorhaben nicht auszuschließen sei. Insoweit müsse die UVS bis zur Planfeststellung den neuen Berechnungsparametern angepasst werden. Diese Tatsache

habe aber keine Auswirkungen auf den zur Ermittlung der ROL maßgebenden Alternativenvergleich, da überall mit den gleichen Parametern gearbeitet wurde. Relativierend für die Betrachtung der ROL wäre zudem anzumerken, dass den Depositionsberechnungen die Daten der Verkehrsprognose aus 2007 zugrunde liegen, welche höher ausfallen als die Verkehrsmengen der aktualisierten Verkehrsprognose von 2011. Eine Berechnung mit niedrigeren Verkehrsmengen würde zu entsprechend niedrigeren Stickstoffdepositionen führen. Zudem wäre im weiteren Planungsprozess zu klären, welche Höchstgeschwindigkeit tatsächlich anzusetzen sei. Darüber hinaus seien hinsichtlich der Vorbelastung durch Stickstoff nicht die Daten der staatlichen Messstationen verwendet worden, da diese keine Informationen zu Stickstoffdepositionen enthalten, sondern die "Osiris-Daten" des Umweltbundesamtes. Auch hier existiere mittlerweile ein neuer Datensatz, der in vielen Fällen deutlich niedrigere Werte aufweise, als der alte, in der UVS verwendete. Die Vorbelastung sei daher im Durchschnitt zu hoch angesetzt.

Die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vorgebrachten Einwände sind auch nach Auffassung der Landesplanungsbehörde nicht unbegründet. Der Projektträger hat jedoch nachvollziehbar dargelegt, dass die durchgeführten Untersuchungen hinreichend sind, um eine geeignete Linienführung zu ermitteln und um über die Frage des Eintretens von Beeinträchtigungen des Menschen durch Schadstoffe grundsätzlich zu entscheiden. Dieser vorläufigen Einschätzung hat sich auch das Sachgebiet Immissionsschutz der Regierung von Unterfranken angeschlossen. Die Höhere Landesplanungsbehörde folgt gleichwohl der Forderung des LfU und des Sachgebietes Immissionsschutz der Regierung von Unterfranken, dass im Rahmen der Genehmigungsplanung die Berechnungen nach dem zum dann gegebenen Zeitpunkt gültigen Verfahren (derzeit HBEFA 3.1) und den vorgesehenen Verkehrsgeschwindigkeiten in geeigneter Weise und im Einvernehmen mit den beiden genannten Umweltdienststellen zu überarbeiten sind.

Als anlagebedingte Auswirkungen sind in erster Linie die Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung von Siedlungs- und Freiflächen anzuführen, die zu einer dauerhaften Beeinträchtigung oder gar zum dauerhaften Verlust von Flächen mit einer Wohn- und Aufenthaltsfunktion des Menschen führen.

Eine sehr hohe Schutzbedürftigkeit weisen dabei bebaute Gebiete, wie Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen mit Schutzbedürftigkeit sowie Wohnbauflächen im Außenbereich auf, die deshalb auch in der AWK I nach der UVS eingestuft sind. Auswirkungen nach AWK II der UVS kommen den siedlungsnahen Freiräumen als Bereiche hoher Schutzbedürftigkeit zu. Eine direkte Inanspruchnahme des Schutzbereiches Wohnumfeld mit einem Radius von 250 m um die wohnbaulich genutzten Bereiche hat die UVS in AWK III eingestuft. Dieser Radius entspricht einer fußläufigen Entfernung von etwa 3 - 4 Minuten und ist somit z.B. als Bereich für die sogenannte Feierabenderholung gut geeignet. Diesen Einstufungen schließt sich die Höhere Landesplanungsbehörde an. Im Rahmen der Anhörung wurde kritisiert, dass der Wert von 250 m um die wohnbaulichen Nutzungen zu gering angesetzt sei und in anderen Untersuchungen, bspw. für die Windkraft Abstände von bis zu 1.000 m herangezogen werden. Ferner sei die Auswirkungsklasse höher anzusetzen. Demgegenüber ist anzuführen, dass es sich hierbei um einen nachvollziehbaren gutachterlichen Konventionswert handelt, der im Übrigen auch im Rahmen des Scoping offengelegt wurde und damit Teil der Abstimmung von Untersuchungsumfang und -methoden war. Der Puffer dient im Wesentlichen als Abstandshalter. Da es sich hier um keinen gesetzlichen Schutzstatus handelt, ist das Kriterium „Verlust wohnungsnaher Freiräume“ zu Recht der Auswirkungsklasse III zugeordnet und spielt demnach im Vergleich zu Flächen der anderen beiden Auswirkungsklassen eine nachgeordnete Rolle. Maßgebliches Beurtei-

lungskriterium ist hier die prognostizierte Lärmbelastung, mit der auch siedlungsnahе Trassenführungen als nachteilig abgebildet werden.

Da die ROL außerhalb geschlossener Siedlungen verläuft, kommt es dort weder zum Verlust geschützter Gebietskategorien, wie Wohnbauflächen, gemischten Bauflächen, Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen mit Schutzbedürftigkeit, noch werden Siedlungszusammenhänge oder Funktionsbeziehungen zwischen Ortschaften beeinträchtigt. Der anlagebedingte Verlust von Siedlungsbereichen beschränkt sich auf wenige Einzelwohnanlagen im baurechtlichen Außenbereich. Wo die Trasse vergleichsweise nah an die Siedlungsbereiche heranrückt, kommt es zu Verlusten von Freiflächen im siedlungsnahen Freiraum (etwa 1 ha) und im Schutzbereich Wohnumfeld (etwa 41 ha).

Der Regionalplan Würzburg enthält neben den allgemeinen Grundsätzen zu Grünordnung im Siedlungsbereich (RP 2 B I 3.1.1 (G)) direkte flächenbezogene Festlegungen zum Freiraumschutz durch die Ausweisung von regionalen Grünzügen und Trenngrünflächen (RP 2 B II 2.2 (Z)). Bis auf einen Grünzug im Bereich des Maintals nördlich von Karlstadt wird allerdings keine dieser Flächen von der Raumordnungslinie in Anspruch genommen. Da im betroffenen Bereich des Zubringers die Trasse bereits auf einer bestehenden Straße geführt wird sowie eine Mainbrücke vorhanden und eine Verkehrszunahme nicht zu verzeichnen ist, ergeben sich mit dem Neubau der B 26n insgesamt keine zusätzlichen Zerschneidungseffekte innerhalb dieses regionalen Grünzugs; die Funktionen der Siedlungsgliederung, des Luftaustauschs und der Erholungsvorsorge werden nicht zusätzlich beeinträchtigt.

In der Anhörung wurde der Umfang der im Regionalplan ausgewiesenen Grünzüge als zu gering qualifiziert und deren Vergrößerung gefordert. Derartige Vorstellungen allerdings richten sich an den Regionalplan und können nicht im Rahmen des vorliegenden Raumordnungsverfahrens abgearbeitet werden, das sich an den vorgegebenen Flächenausweisungen zu orientieren hat.

Angesichts aller bereits getroffenen und noch folgenden Aussagen dieser landesplanerischen Beurteilung sowie angesichts der Aussagen und des Umfangs der UVS ist – entgegen verschiedenen Stellungnahmen – aus der Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde festzuhalten, dass das Schutzgut „Menschen“ im Rahmen des Prüfungsauftrages nach UVPG ausreichend geprüft (Flächeninanspruchnahme und -zerschneidung, Lärm- und Schadstoffimmissionen) und zutreffend gewichtet wurde.

Teilschutzgut „Erholen“

Grundlage für die Darstellung der Vorhabensauswirkungen im Bezug auf das Teilschutzgut „Erholen“ ist die Bestandsbeschreibung in Teil 1 des Erläuterungsberichts der Raumordnungsunterlage, (siehe dort Nr. 4.5.4.1, S. 76 - 83), auf die zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen wird.

Gegenstand der Betrachtung des Teilschutzguts „Erholen“ ist die Erholungsfunktion des Landschaftsraumes außerhalb der im Zusammenhang bebauten Siedlungsbereiche und außerhalb des direkten Wohnumfeldes. Beeinträchtigungen innerörtlicher Erholungsmöglichkeiten wurden unter dem Teilschutzgut „Wohnen“ behandelt.

Neben dem direkten Verlust von Flächen mit besonderer Eignung für die Erholungsnutzung kommt es durch den Bau der B 26n (ROL) zu einer Zerschneidung großräumiger Erholungsbereiche. Die neue Straße wirkt durch die eingeschränkte Durchgängigkeit und einen gewissen psychologischen Barriereeffekt weit über die durch das Vorhaben direkt beanspruchte Fläche hinaus. Somit wird auch die Que-

Die zahlreichen erholungsrelevanten überregionalen und regionalen, die Freiräume erschließenden Rad- und Wanderwegebeziehungen berücksichtigt (AWK III). Aufgrund der Gesamtbedeutung des Raumes für die Erholungsnutzung spielen die erwarteten Flächenverluste und Zerschneidungseffekte in Bereichen sehr hoher Erholungseignung, die von der UVS näher bezeichnet werden, eine entscheidungserhebliche Rolle (AWK II); Bereiche mit hoher Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung sind in der UVS der AWK III zugeordnet. Die Abgrenzung der für den Untersuchungsraum bedeutsamen Erholungsbereiche in der UVS stützt sich auf eine gutachterliche und mit den Fachbehörden abgestimmte Darstellung. Dabei wurde der Erholungswert der Landschaft für eine landschaftsbezogene Erholungsnutzung (Radfahren, Wandern, etc.) unter Einbeziehung der Kriterien Landschaftsbild, Siedlungsnähe und Erreichbarkeit sowie der Ausstattung mit erholungsrelevanter Infrastruktur im Untersuchungsraum bewertet.

Darüber hinaus kommt es durch den geplanten Neubau der B 26n (ROL) zu einer Entwertung der Erholungseignung durch Verlärmung von Landschaftsräumen. Sie wird bei Überschreitung des Vorsorgewertes der DIN 18005 (50 dB(A) tags), gemäß der UVS der AWK III zugeordnet. Entsprechend den Darlegungen zum Teilschutzgut „Wohnen“ sind bei einem Mittelungspegel von unter 50 dB(A) tags keine nennenswerten Beeinträchtigungen für den Außenbereich zu erwarten.

Der Schwerpunkt der Beeinträchtigungen bezogen auf die ROL liegt in den Erholungsbereichen mit sehr hoher Bedeutung im Umfeld der Mainquerung südöstlich von Karlstadt sowie bei Mariabuchen östlich von Lohr mit einem Flächen- und Funktionsverlust von etwa 21 ha und einer Überschreitung des Vorsorgewertes der DIN 18005 (50 dB(A) tags) auf einer Fläche von etwa 634 ha. Kleinflächig werden auch Erholungsbereiche hoher Bedeutung im Bereich der Wernquerung beansprucht (etwa 3 ha) und verlärm (etwa 217 ha). Überregional bedeutsame Rad- und Wanderwege werden an sieben Stellen zerschnitten. Dabei wird immerhin die unmittelbare Zerschneidung der Erholungsschwerpunkte im Main- und Werntal sowie der dort konzentriert auftretenden Rad- und Wanderwege durch Brücken- und Tunnelbauwerke deutlich gemindert werden.

Desweiteren erfolgt eine Inanspruchnahme von Erholungswäldern gemäß Wald-funktionsplan (Irtenberger Wald, Mühlhardt, Stettener Wald, Waldbereiche südöstlich Lohr) auf einer Fläche von etwa 10 ha. Der „Probstforst“ bei Eisingen und Waldbrunn und der „Irtenberger Wald“, sowie der Waldbereich „Sendelbacher Schlag/Mariabuchen“ stellen nach der UVS bedeutende Wandergebiete dar und werden entsprechend als Erholungsschwerpunkte hoher Bedeutung gewertet (AWK III). Insbesondere der Waldbereich „Guttenberger Forst/Irtenberger Wald“ stellt entsprechend der Angaben des Regionalplans der Region Würzburg einen Konzentrationspunkt für die Erholung dar. Den übrigen Erholungswäldern wird aufgrund fehlender Erholungsinfrastruktur eine mittlere Erholungseignung zugesprochen deren Beeinträchtigung laut UVS in AWK III eingestellt ist.

Die vorgenommene und mit den Fachbehörden abgestimmte Einstufung der Erholungsräume ist Gegenstand einer Vielzahl von Einwendungen. Demnach seien insbesondere ortsnahe Naturräume (bspw. zwischen Leinach und Birkenfeld, Billingshausen und Greußenheim), kleinere Wiesentäler bzw. Talauen (bspw. Aalbachgrund), Freiräume im ländlichen Raum und Waldgebiete trotz ihrer Bedeutung für die Erholung nicht erfasst und somit der Bewertung nicht zugänglich. Dieser Auffassung kann aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde nicht beigetreten werden. Den genannten Räumen kommt zwar durchaus eine allgemeine natürliche Erholungseignung zu, sie bilden jedoch keine Bereiche mit besonderem Schwerpunkt für die Erholungseignung ab. Geeignete Gebiete wären Bereiche mit besonderer

Landschaftsbildqualität, Erholungseignung und Ausstattung mit Erholungseinrichtungen, Sehenswürdigkeiten sowie Erholungszielpunkten.

Hinsichtlich der Erholungs- und Freizeitfunktion erfolgt eine inhaltliche Abgrenzung zum Schutzgut „Landschaft“ (vgl. C II 3.2.6), das den Teilaspekt der natürlichen Erholungseignung der Landschaft beinhaltet. Dort werden die Auswirkungen durch Beeinträchtigung der natürlichen Erholungseignung durch Inanspruchnahme, Zerschneidung und Verlärmung hochwertiger Landschaftsräume behandelt. Weiter ist zu berücksichtigen, dass der Erholungswert der Landschaft im ländlichen Raum durch die landwirtschaftliche Nutzung und weitgehende Strukturarmut größerer Landschaftsbereiche bestimmt ist. Bezüglich der Inanspruchnahme von Wald ist anzumerken, dass die Linienführung der ROL auf eine bestmögliche Minimierung der Inanspruchnahme von Waldbereichen abzielt. Dabei werden die unterschiedlichen Funktionen des Waldes (Grundwasserschutz, Habitatfunktionen, Klimaschutz etc.) bei den jeweiligen Schutzgütern abgebildet; die Waldfunktionen sind bei der Trassenplanung insofern in angemessener Weise berücksichtigt worden. Gleichwohl wird der Wald auch in seiner landschaftlichen Bedeutung für die Erholungsnutzung in die Bewertung eingestellt. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die mit dem Vorhaben zu erwartenden nachteiligen Wirkungen auf die Erholungsnutzung im Raum in den Verfahrensunterlagen ausreichend geprüft und zutreffend gewichtet wurden.

Bedeutende Erholungs- bzw. Freizeitzielpunkte – wie z.B. Freizeit, Sport- und Erholungseinrichtungen, der Wallfahrtsort Mariabuchen, das Badegewässer in Erlabrunn, Angelgewässer, Grillplätze, Schutzhütten, Aussichtsplätze, der Flugplatz in Karlstadt, die Motocross-Anlage bei Arnstein oder Denkmäler und Kapellen – sind nicht durch Flächen- und Funktionsverlust betroffen. Im Rahmen der Anhörung wird auf die Beeinträchtigung siedlungsnaher Erholungsbereiche, so u.a. auf Sportanlagen, durch Verlärmung verwiesen. Mögliche Umweltwirkungen des Vorhabens auf siedlungsnaher Freiräume und sonstige Grünflächen (bspw. das Sportgelände in Laudnbach) werden beim Teilschutzgut „Wohnen“ betrachtet.

Als Vorbelastungen sind insbesondere die Hauptverkehrsstraßen (BAB 3 und BAB 7, B 8, B 27, St 2300, St 2315) sowie die Bahn (ICE-Strecke sowie die Bahnstrecken im Maintal und im Werntal), Anlagen zu Energieerzeugung und -versorgung sowie großräumig sichtwirksame Industrieanlagen und Bodenabbauvorhaben zu nennen. Sie führen zu visuellen Belastungen, Lärm- und Schadstoffimmissionen und zu einer Zerschneidung der Landschaft, so dass Erholungsfunktionen und Erreichbarkeit der Gebiete eingeschränkt werden.

3.2.1.3 Bewertung der Auswirkungen

Teilschutzgut „Wohnen“

Im Ergebnis der Alternativenprüfung im Rahmen der UVS stellt die Raumordnungslinie (ROL) auch aus der Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde die Variante mit den geringsten Betroffenheiten wohnbaulich genutzter Flächen dar. Es wurde eine Trassenführung ermittelt, welche eine weitest mögliche Minimierung der Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen und deren unmittelbarem Umfeld durch Flächeninanspruchnahme und -zerschneidung und schädliche Umwelteinflüsse wie Lärm und Schadstoffe realisiert.

Aufgrund der von der Straße ausgehenden Störwirkung sind Lärmbelastungen im Aufenthaltsbereich von Menschen als erheblich anzusehen. Die Entstehung von Lärm in unserer Umwelt kann jedoch nicht gänzlich vermieden werden. Der in § 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG verankerte Grundsatz beinhaltet den Schutz der Allgemeinheit vor Lärm. Insbesondere auch die Grundsätze LEP B V 1.1.6 und 6.1, aber auch der

Trennungsgrundsatz gemäß § 50 BImSchV, verlangen zusammengefasst nachdrücklich eine Vermeidung oder zumindest Minimierung schädlicher Umwelteinwirkungen auf Bereiche, die überwiegend dem Wohnen und der Erholung dienen, bzw. einen angemessenen Schutz der schutzwürdigen Gebiete vor Lärm. Konkretisiert werden diese Anforderungen durch die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005. Sie tragen der mit der Eigenart des betroffenen Baugebietes verbundenen Erwartung Rechnung.

Bei diesem für die Abwägung beim Schutzgut „Menschen“ besonders gewichtigen Kriterium weist die ROL einen sehr deutlichen Vorteil gegenüber der anderen geprüften Variante auf. Mit rd. 50 ha (ROL) zu 160 ha (mod. Kombinationslösung Nord+Süd) betroffener Fläche liegt die bei freier Schallausbreitung ermittelte Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 innerhalb der geschlossenen Siedlungsbereiche bei der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ um mehr als das Dreifache über den prognostizierten Belastungen der ROL.

Insgesamt von großer Bedeutung und zum Vorteil für das Schutzgut „Menschen“ sind die bei Verwirklichung der ROL zu erwartenden großräumigen Entlastungswirkungen im nachgeordneten Straßennetz der Region. Dies betrifft laut Verkehrsuntersuchung ganz besonders die B 26 im Abschnitt Arnstein – Thüngen, aber auch die Kreisstraße MSP 1 zwischen Schwebenried und Aschfeld und die B 27 zwischen Hammelburg und Karlstadt. Auch entlang der St 2315 zwischen Marktheidenfeld und Lohr und weiter entlang der B 26 bis Gemünden kann mit einer durchgehenden, vielfach beträchtlichen Entlastungswirkung gerechnet werden. Zusätzlich ergeben sich im Großraum Würzburg Verkehrsabnahmen entlang der BAB 7, B 19 und St 2294. Durch die Neuordnung der Verkehrsströme werden somit zahlreiche Ortschaften – vielfach sehr deutlich – entlastet. Mit Realisierung des Vorhabens kommt es im nachgeordneten Straßennetz also zu einer Minderung des Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Immissionen in über 50 Ortsdurchfahrten und auf den die Orte erschließenden Straßen. Dadurch reduziert sich sowohl die Immissionsbelastung (Lärm, Luftschadstoffe und Stäube) als auch die Zerschneidungs- und Trennwirkung innerhalb der Siedlungsflächen. Im Gegenzug sind jedoch in Einzelfällen auch abschnittsweise Verkehrszunahmen zu erwarten, etwa in Himmelstadt und im Zuge der ortsnahen Umfahrung Gemünden-Wernfeld. Mit den dargestellten Verkehrsentlastungen kann – auch unter Berücksichtigung der wenigen Fälle mit Verkehrszunahmen – in der Summe den Vorgaben des LEP B V 5.2 (G) und 6 (G) sowie des RP 2 B XII 3.1.1 und 3.1.2 für weite Bereiche in nachhaltiger Weise Rechnung getragen werden. Allerdings kann den raumordnerischen Vorgaben zum Immissionsschutz gleichwohl nicht im vollen Umfang entsprochen werden, da das geplante Vorhaben zum einen zusätzliche Lärmbelastungen für schon vorbelastete Gebiete und zum anderen eine Verlärmung bislang ruhiger Räume mit sich bringt.

Auch wenn die Trassenführung der ROL von den Siedlungsbereichen abgerückt ist, so bringt der Bau der B 26n – wie dargelegt – mit sich, dass Siedlungsgebiete neu bzw. verstärkt durch Verkehrslärm betroffen werden. Bei der ermittelten Lärmbelastung von Wohngebieten und gemischten Bauflächen (> 45 dB(A) tags), von siedlungsnahen Freiräumen (> 55 dB(A) tags) sowie von Wohnbauflächen im Außenbereich (50/60 dB(A) nachts/tags) durch Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 handelt es sich um erhebliche und dauerhafte Belastungen (AKW I), die mit Blick auf den Vorsorgeanspruch auf Ebene der Raumordnung mit einem sehr hohen Konfliktpotential verbunden sind.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 stellen anzustrebende Zielwerte dar, sind jedoch keine rechtsverbindlichen Grenzwerte, die sich zulassungshemmend auswirken könnten. Ein im Gegensatz zur DIN 18005 verbindlicher Charakter kommt den Grenzwerten der 16. BImSchV zu, die als Entschädigungswerte konzipiert sind.

Wenn sie durch Lärmschutzmaßnahmen nicht erreichbar sind, sind die Betroffenen entschädigungsberechtigt. Auf diese Weise wird deutlich, dass zunächst alle technischen Möglichkeiten zur Minderung der Lärmeinwirkungen zu nutzen sind, dass aber – wenn dies zur Einhaltung der Grenzwerte nicht ausreicht – Grenzwertüberschreitungen als zumutbar angesehen werden, diese dann allerdings eine Entschädigungspflicht auslösen. In der Summe ist somit festzuhalten, dass die nicht quantifizierten Lärmschutzvorgaben der Erfordernisse der Raumordnung bei Beachtung der 16. BImSchV zwar nicht als voll eingehalten betrachtet werden können, dass ihnen aber auch nicht in unzumutbarer Weise zuwider gehandelt wird.

Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV und der schalltechnischen Orientierungswerte steht demnach in einem gewissen Konflikt zu den oben angeführten Erfordernissen der Raumordnung. Deshalb werden unter Bezug auf LEP B V 1.6 (Z) die Maßgaben A II 7.1 bis 7.7 gesetzt; sie sehen vor, Immissionen im Bereich schutzwürdiger Gebiete durch entsprechend geeignete Maßnahmen und durch eine entsprechende Detailplanung für schutzwürdige Bereiche soweit irgend möglich zu mindern. Als konkrete Möglichkeiten hierzu empfehlen die Fachbehörden schon in ihren Stellungnahmen im ROV neben der Berücksichtigung vorsorgender Planungsgrundsätze – bspw. durch Abrücken oder Tieferlegung der Trasse oder Anlage lärmschützender Seitendeponien – Maßnahmen wie lärmmindernde Beläge, eine lärmarme Ausführung der Übergangskonstruktionen von und zu Brücken und Tunnelmündern sowie verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit.

Darüber hinaus sind für das Planfeststellungsverfahren die Auswirkungen des Vorhabens auf die Verlärmung von Siedlungsgebieten im weiteren Verfahren durch ein Gutachten nach RLS-90 detailliert zu ermitteln und die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen festzulegen. In den Fällen, in denen eine Überschreitung der festgelegten Grenzwerte festgestellt werden muss, kann die Erheblichkeit durch geeignete Maßnahmen gemäß Maßgaben A II 7.1, 7.2 und 7.4, wie z.B. aktiven und/oder passiven Lärmschutz, möglicherweise bis unter die festgelegten Schwellen gesenkt werden. Dabei sollen Lärmschutzmaßnahmen gemäß LEP BV 6 (G) in erster Linie an der Lärmquelle selbst erfolgen.

Gemäß der Stellungnahme des Sachgebietes Immissionsschutz der Regierung von Unterfranken ist nach überschlägiger Abschätzung der Schutz zusammenhängend bebauter Gebiete vor schädlichen Lärmeinwirkungen mit aktiven Schallschutzmaßnahmen grundsätzlich möglich. Offen bleibt die Frage, ob bei den Außenwohnbereichen hinreichend wirksame aktive Schallschutzmaßnahmen realisierbar sind und inwieweit die nicht schützbaaren Außenwohnbereiche unzumutbar verlärmert werden. Dieses sehr spezielle kleinräumige Detailproblem ist nicht Gegenstand der überörtlichen Betrachtungsweise des Raumordnungsverfahrens, sondern kann erst in der nachfolgenden Planfeststellung abschließend geklärt werden.

Unabhängig von der o.a. Einhaltung der Lärmvorsorgewerte (DIN 18005) und/oder der Lärmgrenzwerte (16. BImSchV) haben sich in der Anhörung - insbesondere aus der Öffentlichkeit – unterschiedliche Auffassungen im Hinblick auf die Ansprüche auf aktiven und passiven Lärmschutz ergeben. Auch die Erfolgsaussichten der ins Auge gefassten Maßnahmen, z.B. im Bereich der Brückenlagen durch Schallreflexionen, wurden diskutiert. Hierzu ist festzustellen, dass die konkrete Berechnung für ggf. erforderliche Lärmschutzmaßnahmen, etwa auch an den Großbrücken, zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV sowie die Ermittlung der Ansprüche auf aktiven und passiven Lärmschutz erst im Rahmen der Genehmigungsplanung erfolgt. Für die Beurteilung der Raumverträglichkeit im Raumordnungsverfahren reichen die überzeugenden Auskünfte der zuständigen Fachplanungsträger aus, dass eine sachgerechte Lösung der Probleme leistbar ist.

Desweiteren wird mit der Neuverlärnung die Erholungsfunktion der siedlungsnahen Freiräume nicht unerheblich eingeschränkt. Die insoweit relevanten Grünflächen besitzen aufgrund ihrer direkten Siedlungsnähe und Erreichbarkeit eine hohe Bedeutung als öffentlicher Freiraum und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Erholung und zur physischen und psychischen Ausgleichsfunktion der Bewohner. Dieser Umstand berührt insbesondere die Vorgabe in LEP B III 1.2.1 (Z), wonach Erholungseinrichtungen (Anlagen, die einer naturnahen Erholung dienen, z.B. Grünparke, Wanderwege) von schädlichen und störenden Immissionen – und damit auch von Lärm – freizuhalten sind. Die Raumordnungsunterlagen belegen allerdings nachvollziehbar, dass lediglich ein sehr kleiner Flächenanteil (3 ha) durch Überschreitung des schalltechnischen Orientierungswertes von 55 dB(A) (AWK I) betroffen ist. Ein größerer Flächenanteil (etwa 15 ha) liegt in Bereichen mit einer Lärmbelastung von 50 dB(A)-Tagwert (Konventionswert, AWK III), also deutlich unter dem zu berücksichtigenden Orientierungswert der DIN 18005. Dieser Bereich enthält auch die Flächen, in denen gleichzeitig eine visuelle Störung durch das Vorhaben zu erwarten ist. Außerhalb der 50 dB(A) tags-Isophone ist mit keinen nennenswerten Beeinträchtigungen von siedlungsnahen Freiräumen zu rechnen.

Da die 16. BImSchV keinen aktiven Lärmschutz für Freiräume mit Erholungsnutzung vorsieht, kann eine Minderung der Verlärmung siedlungsnaher Freiräume nur durch eine entsprechende Optimierung der Trassenführung gemäß der Maßgabe A II 7.5 und ggf. durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung gemäß der Maßgabe A II 7.2 erzielt werden. Dort, wo die betroffenen Wohnumfeldfunktionen direkt an die Siedlungsgebiete anbinden und wo Lärmbelastungen in so starkem Maße gegeben sind, dass ohnehin Lärmschutzvorkehrungen getroffen werden müssen, bewirkt die Maßgabe A II 7.1 gleichzeitig, dass Auswirkungen bzgl. Lärmimmissionen auf die siedlungsnahen Freiräume innerhalb der gesetzlich zulässigen Werte bleiben.

Für die Luftschadstoffe ist in Anwendung des § 50 BImSchG davon auszugehen, dass die Auswirkungen insbesondere dann als erheblich anzusehen sind, soweit gesundheitliche Gefahren zu befürchten sind, d.h. wenn die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Auswirkungen schneidet die ROL im Alternativenvergleich geringfügig besser ab. Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für Schwebstäube (PM10) in Siedlungsbereichen mit Wohnfunktion ist weder mit der ROL noch mit der mod. Kombinationslösung Nord+Süd zu erwarten. Der auf den Jahreszeitraum bezogene Immissionsgrenzwert für NO₂ wird dagegen von beiden Korridoren überschritten. Die betroffenen Wohnsiedlungsbereiche der ROL mit immerhin lediglich 0,23 ha liegen teilweise im Bereich des Baukörpers und des Arbeitsstreifens, so dass auch für die hiervon noch verbleibenden Restflächen von einem vollständigen Funktionsverlust auszugehen ist. Die reale Betroffenheit von Wohngebieten durch grenzwertüberschreitende NO₂-Belastungen bei der ROL geht daher gegen null.

Mit der ROL sind – in eher geringem Umfang – Verkehrszuwächse im nachgeordneten Straßennetz verbunden, so dass in diesen Fällen ebenfalls mit einem entsprechend geringen Anstieg der Schadstoffbelastung zu rechnen ist. Demgegenüber müssen allerdings im Sinne der bilanzierenden Betrachtungsweise des Raumordnungsverfahrens auch im Hinblick auf die Schadstoffimmissionen die teils beträchtlichen Verkehrsabnahmen im nachgeordneten Straßennetz in Rechnung gestellt werden, die die ROL auslösen wird. Speziell angesprochen seien in diesem Zusammenhang die B 26 in ihrem derzeitigen Verlauf durch das Werntal mit seinen Ortschaften und die St 2315 zwischen Lohr und Marktheidenfeld.

Grundsätzlich steigen – auch ohne den Neubau der ROL (Prognose-Null-Fall) – die Verkehrszahlen und damit die Schadstoffemissionen auf den Autobahnen sowie den Bundes- und Staatsstraßen an. Die Immissionsgrenzwerte allerdings werden nach den Prognosen mit und ohne Neubau der ROL mit Ausnahmen der oben genannten Flächen von 0,23 ha an keiner Stelle überschritten.

Insbesondere der Bund Naturschutz zweifelt an, dass die ROL nur zu einer "leichten" Mehrbelastung des Planungsraumes durch Luftschadstoffe führt. Vielmehr werden gesundheitliche Belastungen durch Feinstaub erwartet, die somit im Widerspruch zum Grundsatz gemäß LEP B V 5.1 ständen, wonach Luft und Klima möglichst so zu erhalten sind, dass insbesondere Menschen nicht beeinträchtigt werden. Hierzu ist auszuführen, dass für die Abschätzung negativer Auswirkungen durch Luftschadstoffe neben der Gesamtimmisionsbilanz vor allem der jeweilige Ort der Emissionen und Immissionen von Bedeutung ist. So sind Immissionen an einer in deutlichem Abstand zu Siedlungsbereichen verlaufenden Umfahrungsstrecke, wie der ROL, weitaus weniger problematisch als Immissionen in einer Ortsdurchfahrt, wie bspw. der B 26 in Arnstein, welche durch das Vorhaben entlastet wird. Die Raumordnungsbehörde wertet die mit der Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität innerhalb der Ortschaften verbundenen Vorteile höher als die Nachteile der Erhöhung der Schadstoffbelastung im Bereich der ortsfernen neuen Trasse. Nach alledem kann davon ausgegangen werden, dass erhebliche Gesundheitsgefahren durch Luftschadstoffe für den Menschen nicht zu erwarten sind. Im Übrigen können Lärmschutzwälle oder -wände und in geringerem Umfang auch geeignete Pflanzungen erfahrungsgemäß die Ausbreitung verkehrsbedingter Luftschadstoffe vermindern. Deshalb bewirkt die Maßgabe A II 7.1 gleichzeitig auch Reduzierungen des Schadstoffeintrags. Es sind jedoch gemäß Maßgabe A II 7.1 im nachfolgenden Genehmigungsverfahren die Untersuchungen über mögliche Beeinträchtigungen des Menschen durch Schadstoffemissionen weiter zu vertiefen und die technischen und organisatorischen Möglichkeiten der Emissionsminderung auszuschöpfen und festzuschreiben, womit LEP B V 5.1 (G) und 5.2 (Z) hinreichend Rechnung getragen wird.

Auch hinsichtlich der Betroffenheit der Wohnbauflächen im Außenbereich schneidet die ROL deutlich günstiger ab als die im Rahmen der Trassenfindung geprüfte „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“.

Aufgrund der vom Siedlungsraum abgerückten Trassenführung der ROL beschränkt sich – wie dargelegt – der unmittelbare Gebäudeverlust auf wenige Einzelwohnanlagen im baurechtlichen Außenbereich. Der unmittelbare Verlust von Wohngebäuden im Außenbereich und des Schutzbereiches Wohnumfeld durch Überbauung in Verbindung mit den o.g. zusätzlichen randlichen Beeinträchtigungen durch Verlärmung und Zerschneidung stellt ein sehr hohes Risiko für das Schutzgut „Menschen“ dar, beschränkt sich allerdings gemessen am Gesamtprojekt auch auf eine höchst geringfügige Fläche. Eine allerdings wohl nur geringfügige Verminderung der Beeinträchtigungen könnte ggf. mit einer kleinräumigen Trassenoptimierung gemäß den Maßgaben A II 7.6 herbeigeführt werden.

Die Inanspruchnahme von siedlungsnahen Freiräumen berührt insbesondere die Vorgabe in LEP B I 2.2.8.1 (G) sowie 2.2.8.4 (G), wonach in den Siedlungsgebieten die für die Erholung bedeutsamen Grünflächen und wohnungsnahen Gärten zu erhalten und ein vielfältig nutzbares und ökologisch wirksam gestaltetes Wohnumfeld anzustreben ist. Die betroffenen siedlungsnahen Freiräume sind mit deutlich unter 1 ha kleinflächig ausgeprägt und unter raumordnerischen Gesichtspunkten nicht mit erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut „Menschen“ verbunden.

Teilräumliche Bewertung der Auswirkungen

Von Süden nach Norden gesehen stellt sich die Situation hinsichtlich erheblicher Umweltauswirkungen auf das Teilschutzgut „Wohnen“ wie folgt dar:

- Im Bereich der AS Helmstadt wird ein Außenbereichsanwesen vollständig überbaut (AWK I). Ferner ist mit der Trassierung eine bereits durch Verkehrslärm vorbelastete Grünfläche im Bereich eines obertägig erhaltenen Bodendenkmals (Jagdschloss) betroffen. Entsprechende Maßgaben (AII 13.2) zur Sicherung des Denkmals einschließlich der umgebenden Grünfläche sind unter C II 3.2.7 veranlasst.
- Mit der Verlegung der B 8 östlich von Mädelhofen rückt diese von der Ortslage ab (etwa 150 m). Dennoch können die unter freier Schallausbreitung prognostizierten Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV und die Vorsorgewerte der DIN 18005 für Wohnbauflächen (AWK I) im Bereich der gemischten Baufläche östlich der Kilianstraße sowie die Vorsorgewerte der DIN 18005 für siedlungsnahen Freiräume im Bereich einer Grünfläche östlich des Schwedenweges nicht vollständig eingehalten werden. Die konkreten Anforderungen an die Einhaltung der Grenzwerte sind vornehmlich durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß Maßgabe A II 7.1 -7.5 zu gewährleisten. Trotz dieser Lärmsituation ist nicht zu verkennen, dass durch den von der Ortslage abgerückten Verlauf, den Rückbau der derzeitigen Trasse der B 8 sowie durch die deutliche Reduzierung der Verkehrsmenge im Zuge der B 8 auf 7.400 Kfz/24h (davon 550 Lkw) wohl eine Verbesserung der Immissionssituation gegenüber dem Prognosebezugsfall 2025 (8.900 Kfz/24h, davon 900 Lkw), also einem Verzicht auf den Bau der B 26n (ROL), eintreten wird.
- Mit der Linienführung der ROL in einer Entfernung von etwa 1.000 bzw. 900 m zu den berührten Ortslagen von Hettstadt und Duttenbrunn können die Grenzwerte der 16. BImSchV für die im Flächennutzungsplan und in bestehenden Bebauungsplänen festgelegten Wohnbauflächen („Point I“ und „An der Mehle“) bzw. gemischten Bauflächen sowie die Orientierungswerte der DIN 18005 im Bereich der öffentlichen Grünflächen nach den derzeitigen Berechnungen eingehalten werden. Lärmschutzmaßnahmen sind nach den derzeitigen Berechnungen hier nicht veranlasst. Gleichwohl werden die Vorsorgewerte der DIN 18005 für Wohnbauflächen (AWK I) sowie der Konventionswert (AWK III), der die Erheblichkeitsschwelle für lärmbedingte Beeinträchtigungen von Erholungsbereichen definiert, in den Randbereichen überschritten. Im Rahmen der Genehmigungsplanung sind hier ggf. weitere Optimierungen gemäß der Maßgabe A II 7.5 zu prüfen.
- Im weiteren Verlauf nähert sich die Trasse dann bei Hettstadt, im Bereich des Gutes Greußenheim und bei Billingshausen erneut mehreren Außenbereichsanwesen. Aufgrund der hohen Raumwiderstände in der Umgebung und der Topographie ist ein weiträumiges Umfahren dieser Bereiche nicht möglich. Südwestlich der Gemeinde Hettstadt wird die Trassenführung der ROL durch den westlich gelegenen Bannwald (Mühlhart) bestimmt und rückt dicht an vier Aussiedlerhöfen sowie eine Erwerbsgärtnerei heran. Östlich von Billingshausen im Bereich des Johannishofs orientiert sich die Trassenwahl an der in Nord-Südrichtung verlaufenden Grenze des Wasserschutzgebietes Zellingen (Schutzzone III) sowie den mit hohem Raumwiderstand versehenen Waldbereich östlich von Billingshausen. In der Folge kommt es im Umfeld der dortigen Außenbe-

reichsanwesen zu einer Inanspruchnahme des Schutzbereichs Wohnumfeld sowie zu einer Überschreitung der unter freier Schallausbreitung prognostizierten Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV und der Vorsorgewerte der DIN 18005 (AWK I). Eine Verbesserung der vorhandenen Lärmsituation kann jeweils mit einer Trassenverschiebung (ca. 100 m) unter Umständen erzielt werden und sollte im Rahmen der Feintrassierung gemäß der Maßgabe A II 7.6 abschließend geprüft werden. Die konkreten Anforderungen an die Einhaltung der Grenzwerte sind vornehmlich durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Maßgaben A II 7.1 bis 7.5 zu gewährleisten.

Im Bereich des Guts Greußenheim (Gut Terra Nova) wird ein aus mehreren Gebäuden bestehender, landwirtschaftlich orientierter Siedlungskomplex durchschnitten. Darüber hinaus kommt es dort zu einem unmittelbaren Verlust einer Einzelwohnanlage; bei zwei weiteren Anwesen werden die unter freier Schallausbreitung prognostizierten Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV und der Vorsorgewerte der DIN 18005 deutlich überschritten (AWK I). Auch sind nach dem nachvollziehbaren Ergebnis der Anhörung erhebliche Beeinträchtigungen mit der Inanspruchnahme des Wohnumfeldes sowie der Trennung der Funktionsbeziehungen innerhalb des Gutes verbunden. Die Möglichkeiten, die Raumordnungslinie im Bereich des Guts Greußenheim zu optimieren, sind sehr gering. Ein großräumiges, mehrere Kilometer umfassendes Abrücken der ROL kommt angesichts der verkehrspolitischen Zielsetzungen des Projekts und der dann verstärkt auftretenden Zusatzbelastungen in anderen Teilräumen nicht in Betracht. Eine kleinräumigere Optimierung wäre in Folge der bestehenden Wasserschutzgebietsgrenzen (siehe Teil 3 der Raumordnungsunterlage: Karten, Karte 4, Blatt Nr. 4.3 – Umweltauswirkungen der Raumordnungsunterlage) nur zwischen dem Gut Greußenheim und dem östlichen Rand des Wasserschutzgebietes im Osten von Greußenheim (Höchheimer Höhe) möglich. Eine Verbesserung der vorhandenen Lärmsituation sowie der Funktionsbeziehungen im Wohnumfeld sollte im Rahmen der Feintrassierung gemäß der Maßgabe A II 7.6 abschließend geprüft werden. Die konkreten Anforderungen an die Einhaltung der Grenzwerte sind vornehmlich durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Maßgaben A II 7.1 bis 7.4 zu gewährleisten.

- Zwischen Laudenbach und Himmelstadt überquert die ROL das Maintal mit einer ca. 700 m langen und ca. 30 m hohen Talbrücke, um dann in einem ca. 600 m langen Tunnel den Kalvarienberg zu unterqueren. In diesem durch die B 27 und B 26 sowie die Bahnlinie vorbelasteten Raum führt die B 26n in ca. 350 bzw. 300 m Entfernung an den Wohnbauflächen von Laudenbach ("Am Ziegelbrink") und Karlstadt („Wurzgrund“) vorbei. In diesen Bereichen können die unter freier Schallausbreitung prognostizierten Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV und der DIN 18005 nicht vollständig eingehalten werden (AWK I). In den siedlungsnahen Freiräumen kann zwar der Vorsorgewert der DIN 18005 eingehalten werden, jedoch wird der Konventionwert (AWK III), der die Erheblichkeitsschwelle für lärmbedingte Beeinträchtigungen von Erholungsbereichen definiert, überschritten. Entgegen der Befürchtung vieler Einwender werden für das in ca. 750 m Entfernung zum südlichen Tunnelmund liegende Sondergebiet mit Schutzbedürftigkeit (Schulen) die unter freier Schallausbreitung prognostizierten Orientierungswerte der DIN 18005 (50 dB(A) Tagwert) sowie die Grenzwerte der 16. BImSchV (47 dB(A) nachts / 57 dB(A) tags) deutlich unterschritten.

Die hier gegebene Lärmsituation ist Gegenstand zahlreicher Einwendungen, die sich gegen eine Trassierung in Siedlungsnähe von Karlstadt und Laudenbach ausgesprochen haben (Konfliktschwerpunktbereiche 6 und 7 der Raumordnungsunterlagen). Gleichzeitig werden jedoch auch Vorschläge gemacht, die Trasse nach Osten (Teilvariante M 2.2) zu verschieben bzw. den bei Karlstadt

vorgesehenen Tunnel zu verlängern, um damit das Konfliktpotential deutlich zu minimieren. Nach Abwägung der Belange zum Schutz des Netzes Natura 2000, zum Artenschutz und zum Schutz der Wohnbaubereiche vor Lärm- und Schadstoffimmissionen stellt die Raumordnungslinie auf der Grundlage der bisherigen Untersuchungsergebnisse in diesem Punkt auch nach Überzeugung der Höheren Landesplanungsbehörde die beste Lösung dar. Andere im Vorfeld untersuchte Varianten (M 2.2, M 2.3) schneiden in Bezug auf den Artenschutz und die FFH-Verträglichkeit deutlich schlechter ab. Im Rahmen der UVS wurde zur weiteren Minimierung der Umweltauswirkungen für die Linienführung bei Karlstadt eine Trassenführung in Tunnellage mit Tunnellängen von 600 und 800 m untersucht. Im Ergebnis war festzustellen, dass mit einem längeren Tunnelbauwerk geringere Umweltbeeinträchtigungen zu erwarten sind. Es bleibt daher Aufgabe der nachfolgenden Planungsebene zu prüfen, ob der erhöhte Kostenaufwand eines längeren Tunnelbauwerks in einem angemessenen Verhältnis zu dem für die Umwelt erzielbaren Gewinn steht. Die Höhere Landesplanungsbehörde unterstellt, dass diese Prüfung unter hoher Gewichtung der Argumente im Sinne einer gerade in diesem dicht besiedelten Raum möglichst verträglichen Lösung für das hier erörterte Schutzgut „Menschen“ erfolgt. Eine zusätzliche Verbesserung der vorhandenen Lärmsituation – insbesondere durch Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV nachts – sollte im Zuge der Feintrassierung durch weitergehende Optimierungen in der Linienführung und der baulichen Ausgestaltung angestrebt werden. Diese Zielsetzungen sind Gegenstand der Maßgaben A II 7.5 und 7.7. Zu diesem Optimierungskomplex gehören auch die konkreten Anforderungen an die Einhaltung der Grenzwerte durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß Maßgabe A II 7.1 bis 7.4.

- Im Zuge des Zubringers Karlstadt können am nordöstlichen Siedlungsrand unter freier Schallausbreitung die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV sowie die Orientierungswerte der DIN 18005 (AWK I) im Bereich der Wohnbauflächen sowie der siedlungsnahen Freiräume nicht vollständig eingehalten werden (Konfliktschwerpunktbereich 9 der Raumordnungsunterlage). Mit sehr hoher Beeinträchtigung ist vor allem die Inanspruchnahme eines Wohngebäudes verbunden, das jedoch nach Aussage des Projektträgers im Rahmen einer veränderten Feintrassierung relativ unproblematisch umgangen werden kann, was auch einer in der Anhörung vorgetragenen Forderung entspricht. Dabei ist die südliche Umgehung wahrscheinlicher, da nördlich ein Naturschutzgebiet (NSG) und ein FFH-Gebiet anschließen. Die Sicherung dieses Wohngebäudes einschließlich einer verträglichen Gestaltung der Lärmsituation ist im Zuge der Feintrassierung durch entsprechende Optimierung der Linienführung gemäß Maßgabe A II 7.6 zu gewährleisten.

Darüber hinaus gibt das LfU den Hinweis, dass der Teilvariantenvergleich in Bezug auf den Zubringer Karlstadt (Karl 1.1, 1.2, 1.3), ggf. im Ergebnis zu einer anderen Reihung führen würde, wenn statt der von Lärm beeinträchtigten Flächen die deutlich unterschiedlichen Bevölkerungsdichten von Karlstadt und Schönarts berücksichtigt werden und ein Vergleich der betroffenen Anwohner erfolgt. Im Teilvariantenvergleich stellt Karl 1.3, die den als Naturschutzgebiet und FFH-Gebiet ausgewiesenen „Saupurzel“ weiträumig umfährt, jedoch im Bereich Schönarts zu erheblichen Lärmbelastigungen führt, die ungünstigste Variante hinsichtlich des Schutzgutes „Menschen“ dar. Da die ROL mit zulassungskritischen Auswirkungen auf das Schutzgut „Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt“ und das Schutzgut „Kultur und sonstige Sachgüter“ verbunden ist und entsprechend der Ergebnisse unter C II 3.2.2 gemäß der Maßgabe A II 8.7 hinsichtlich der Trassenführung zu optimieren ist, sollten die Hinweise des LfU zur Berücksichtigung der Bevölkerungsdichten in die Untersuchungen zu einer

Trassenoptimierung in der Feintrassierung gemäß der Maßgabe A II 7.6 einfließen.

- Entgegen den zahlreich eingegangenen Einwendungen, die u.a. aus Gründen des Immissionsschutzes eine Einschränkung der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten zahlreicher Gemeinden, so insbesondere von Waldbrunn, Eisingen, Roßbrunn, Greußenheim und Leinach, befürchten, sind nach Einschätzung der Höheren Landesplanungsbehörde insoweit erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auszuschließen. Die im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen von Greußenheim sowie das als Sondergebiet berücksichtigte Wochenendgebiet in Leinach liegen in ausreichender Entfernung zur Raumordnungslinie und werden daher unter den betrachteten Gesichtspunkten Lärm und Schadstoffe nicht tangiert. Eine darüber hinausgehende "planerisch verfestigte" Erweiterung des Wochenendhausgebietes in Leinach ist nicht erkennbar. Die Vorsorgewerte der DIN 18005 für Wohnbauflächen von 45 dB(A) nachts sowie für Wochenendhausgebiete von 55 dB(A) tags, einschließlich des Konventionswerts von 50 dB(A) tags, werden für die im Flächennutzungsplan dargestellten Bereiche eingehalten (vgl. Teil 4, Anlage 3, Unterlage 2.4, Blatt 4.3 der Raumordnungsunterlage). Bezogen auf die Ortslagen Roßbrunn, Waldbrunn und Eisingen führt die B 26n zu einer Entlastungswirkung, so dass auch hier gesundheitsbeeinträchtigende Belastungen durch Lärm- und Schadstoffeintrag nicht gegeben sind.

- Im Zuge der Querung des Werntals führt die Trasse zunächst auf einer ca. 1.350 m langen und ca. 70 m hohen Talbrücke im Abstand von etwa 300 m am Siedlungsgebiet von Schönarts vorbei. Am östlichen Werntalhang endet die Brücke in einem ca. 25 m tiefen Einschnitt. In diesem durch die Bahnlinie vorbelasteten Siedlungsbereich können die unter freier Schallausbreitung prognostizierten Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV sowie die Orientierungswerte der DIN 18005 (AWK I) im Bereich der gemischten Bauflächen und siedlungsnahen Freiräume nicht eingehalten werden. Eine Verschiebung der Trasse nach Süden, wie in der Anhörung vorgeschlagen, zum Schutz der Siedlungsstruktur von Schönarts und Eußenheim, einschließlich der dortigen schützenswerten Flächennutzungen (Naherholung, Denkmalschutz, Ortsgeschichte), wurde im Rahmen der UVS mit der Teilvariante 2.3 untersucht. Maßgebend für die Wahl der beantragten Linie waren die Schutzgüter „Menschen“ sowie „Pflanzen und Tiere“. Neben einer möglichst geringen Beeinträchtigung von Siedlungsgebieten bei der Querung des Werntals (Eußenheim, Schönarts, Stetten) stellen die FFH-Gebiete „Trockengebiete an den Werntalhängen zwischen Karsbach und Stetten“ sowie im weiteren Verlauf der Trasse „Maintalhäufe zwischen Gambach und Veitshöchheim“ Zwangspunkte in der Linienführung dar, die eine Verschiebung nach Süden verbieten. Ebenso wenig kann dem Vorschlag, die Trasse nach Norden zu verschieben, gefolgt werden. Die Trassenwahl der B 26n im Bereich nördlich von Schönarts und Heßlar wird aus dieser Richtung gesehen durch den von West nach Ost verlaufenden Neubergsgraben und seine nördlichen und südlichen Talhänge bestimmt. Wie aus Teil 3, Karte 5, Blatt Nr. 5.1 der Raumordnungsunterlage ersichtlich, ist der Waldbereich des Neubergsgrabens bis hin zum östlich gelegenen Eichelberg und bis an den südlichen Rand von Eußenheim mit einem sehr hohen Raumwiderstand versehen. Die mit der ROL gewählte Trasse verläuft daher südlich des beschriebenen Gebietes und damit soweit nördlich von Schönarts, wie dies möglich ist. Eine Verbesserung der prognostizierten Lärmsituation ist daher nur im Rahmen einer Änderung der Feintrassierung gemäß der Maßgabe A II 7.5 möglich. Die konkreten Anforderungen an die Einhaltung der Grenzwerte sind vornehmlich durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Maßgaben A II 7.1 bis 7.4 zu gewährleisten.

- Im weiteren Verlauf umfährt die ROL die Ortslage nördlich von Heßlar (Entfernung ca. 500 m) in einem großen Bogen Richtung Halsheim, führt im Einschnitt in ca. 800 m Entfernung nördlich an Müdesheim vorbei und überspannt das Krebsbachtal mit einer ca. 1.200 m langen und 40 bis 60 m hohen Brücke in einem Abstand von ca. 700 m zu Heugrumbach. Von hier aus erreicht die ROL durch einen weiteren Einschnitt den Anschluss an die bereits bestehende B 26a nördlich Arnstein. In allen hier berührten Siedlungsbereichen können die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Lärmschutzmaßnahmen sind nach derzeitigen Berechnungen nicht veranlasst. Gleichwohl werden die Vorsorgewerte der DIN 18005 für Wohnbauflächen (AWK I) in den Randbereichen von Heßlar und Heugrumbach überschritten. Auf diese Lärmsituation wird in einer Vielzahl von Stellungnahmen hingewiesen und eine Verlegung der Trasse in Richtung Norden zur Verringerung der betriebsbedingten Beeinträchtigungen gefordert. Die Trassenwahl der B 26n in diesem Teil nördlich des Werntales wird in erster Linie durch zwei Zwangspunkte bestimmt, nämlich die Nordumgehung von Heßlar und die Anbindung an die B 26a im Norden von Arnstein (an der AS B 8). Durch die nördliche Umfahrung von Heßlar (Rechtsbogen) weist die östliche Weiterführung der Trasse zunächst nach Südosten und wird durch einen anschließenden Bogen (Linksbogen) wieder in nordöstliche Richtung geführt. Der Radius dieses Bogens bestimmt die Annäherung an das Werntal. Dabei gilt es, die Waldbereiche zwischen Heßlar und Dattensoll, die mit einem sehr hohen Raumwiderstand (siehe Teil 3, Karte 5, Blatt Nr. 5.1 der Raumordnungsunterlage) ermittelt worden sind, südlich zu umgehen. Die mit der ROL gewählte Trasse verläuft daher am südlichen Rand dieser Waldbereiche und schwenkt somit erst nördlich von Halsheim wieder in nordöstliche Richtung ab. Die Folge ist die Annäherung an Müdesheim auf ca. 800 m. Allerdings verläuft die Trasse hier auf ca. 1,5 km Länge in einem teilweise sehr tiefen Einschnitt. Der weitere Verlauf wird durch die Überquerung des Krebsbachtals bestimmt und durch die Absicht, hier sowohl das Anwesen Vogelsmühle als auch das am westlichen Talrand gelegene, mit sehr hohem Raumwiderstand versehene Waldgebiet größtmöglich zu schonen. Eine Verschiebung der Trasse in diesem ganzen Bereich nach Norden ist unter Berücksichtigung der Topographie sowie der Umweltbelange grundsätzlich möglich und aus raumordnerischer Sicht erwünscht. Vorstellbar wäre, den Trassenverlauf etwa ab km 32+000 so zu verändern, dass die Trasse bereits östlich der Stockfeldhöhe weiter nördlich verbleibt und damit ca. 1 km südlich von Dattensoll die MSP 6 quert. Weiter nach Osten würde der neue Trassenverlauf dann etwa bei km 38+000 wieder an die Raumordnungslinie anschließen. Eine Verbesserung der vorhandenen Lärmsituation sollte im Zuge der Feintrassierung durch entsprechende Untersuchungen zur Optimierung der Linienführung gemäß Maßgabe A II 7.6 geprüft werden; dazu gehören auch die konkreten Anforderungen an die Einhaltung der Grenzwerte durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Maßgaben A II 7.1 bis 7.5.
- Im weiteren Verlauf nähert sich die Trasse mehreren Außenbereichsanwesen (Vogelsmühle, Berghof) an. Aufgrund der hohen Raumwiderstände und der Topographie ist ein weiträumiges Umfahren dieser Bereiche nicht möglich. Eine Verbesserung der vorhandenen Lärmsituation sollte im Rahmen der Feintrassierung gemäß der Maßgabe A II 7.5 abschließend geprüft werden. Die konkreten Anforderungen an die Einhaltung der Grenzwerte sind vornehmlich durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Maßgaben A II 7.1 bis 7.4 zu gewährleisten.
- In Stettbach im Anschlussbereich der B 26n an die BAB 7 werden die unter freier Schallausbreitung prognostizierten Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV sowie die Orientierungswerte der DIN 18005 im Bereich der Wohnbauflächen und ge-

mischten Bauflächen sowie der siedlungsnahen Freiräume überschritten (AWK I / Konfliktschwerpunkt 13 der Raumordnungsunterlage). Im Bereich des bestandsnahen Ausbauabschnittes kann eine Begrenzung der Verlärmung der Siedlungsgebiete zwar nicht mehr durch eine Optimierung des Trassenverlaufs, jedoch durch lärmindernde Maßnahmen entsprechend der Maßgabe A II 7.2 erzielt werden. Die konkreten Anforderungen an die Einhaltung der Grenzwerte sind vornehmlich durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Maßgaben A II 7.1 bis 7.5 zu gewährleisten.

- Die Trassenführung des Zubringers Lohr zwischen Steinfeld und Lohr ist auch unter dem hier behandelten Immissionsaspekt Gegenstand zahlreicher Einwendungen und Stellungnahmen, insbesondere der Öffentlichkeit, der Gemeinde Steinfeld sowie der Bürgerinitiative Pro B 26n, die sich gegen eine Trassierung des Zubringers Lohr in diesem Bereich aussprechen. Gefordert wird unter anderem ein größerer Abstand zu den Siedlungsgebieten des Ortsteils Hausen, insbesondere zu den in den Bebauungsplänen ausgewiesenen Wohnbauflächen „Forst“ und „Röthe“ sowie zu den Mühlen im Buchental. Damit begründet werden Vorschläge gemacht, die Trasse in Richtung des Wasserschutzgebiets „Dicker Busch“ oder westlich des Wasserschutzgebiets entlang von Holzabfuhrstraßen zu verschieben, um damit das befürchtete Konfliktpotential deutlich zu minimieren. Demgegenüber ist anzuführen, dass dem Zubringer eine Linienentwicklung zu Grunde liegt, die sich an dem Schutz umweltrelevanter Flächen orientiert, deren fachrechtlicher Schutzstatus ein besonderes Zulassungshemmnis darstellt. Zwischen Steinfeld und Lohr verläuft der Zubringer in Teilen auf der bisherigen St 2437. Im Bereich Hausen wird die Trasse bewusst nach Süden verlagert, um die Ortslage zu entlasten. Sie liegt in der neuen Linienführung zum Teil im Einschnitt, die Orientierungswerte der DIN 18005 (45 dB(A) nachts) werden hier – wie auch in Steinfeld und Stadelhofen – deutlich unterschritten und liegen demnach weit unter dem vom Gesetzgeber vorgesehenen Niveau. Gleiches gilt für die Mühlen Mariabuchen, Buchenmühle sowie Obermühle; diese liegen außerhalb der 49 dB(A) Nacht-Isophone und damit außerhalb der Vorsorgewerte für Wohnen im Außenbereich. Gleichzeitig ist in diesem Bereich die Trassenführung derart gewählt, dass keine Beeinträchtigungen der Zonen 1 bis 3 des geplanten Wasserschutzgebietes erfolgen. In Folge des bestandsnahen Ausbaus, bezogen auf die St 2437, können jedoch für die in deren Nahbereich liegenden Außenbereichsanwesen Mittelmühle, Reusermühle, Jägermühle die unter freier Schallausbreitung prognostizierten Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV und der Vorsorgewerte der DIN 18005 nicht vollständig eingehalten werden (AWK I). Gleichwohl wird mit der gewählten Trassenführung in weitgehender Parallellage zur bestehenden St 2437 durch das Prinzip der Trassenbündelung bereits sehr wesentlich zur Verminderung oder gar Vermeidung von Negativfolgen beigetragen und grundsätzlich den einschlägigen landesplanerischen Vorgaben gemäß LEP B I 2.2.9.1 (Z) entsprochen. Zwar werden die bereits bestehende Trennwirkung der Straße und die Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffeintrag verstärkt, demgegenüber würde eine Verschiebung der Trasse in den Wald zu einer weiteren Zerschneidung zusammenhängender Waldlebensräume im Landschaftsschutzgebiet des Naturparks Spessart und damit zu Störungen der ökologisch-funktionalen Beziehungen führen und obendrein voraussichtlich auf artenschutzrechtliche Verbotstatbestände treffen. Außerdem werden auch hier Naherholungsräume (Erholungswald gemäß Wald-funktionsplan) geteilt und belastet. Die in der Anhörung vorgeschlagene Verlegung der Trasse in den Waldbereich als Alternative zum bestandsnahen Ausbau der St 2437 bringt unter diesen Aspekten keine erkennbaren Vorteile. Weitere Optimierungsmöglichkeiten zu Verbesserung der vorhandenen Lärmsituation sollten im Rahmen der Feintrassierung gemäß der Maßgabe A II 7.5 abschließend geprüft werden. Die konkreten Anforderungen an die Einhaltung der

Grenzwerte sind vornehmlich durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Maßgaben A II 7.1 bis 7.4 zu gewährleisten.

Teilschutzgut „Erholen“

Im Ergebnis der Alternativenprüfung im Rahmen der UVS stellt die ROL die Variante mit den geringsten Betroffenheiten für die Erholungsnutzung bedeutsamer Landschaftsräume dar. Im Rahmen der Alternativenprüfung der UVS wurde damit eine Linienführung ermittelt, welche auf eine weitest mögliche Minimierung der Inanspruchnahme, Zerschneidung und Verlärmung bedeutender Erholungsbereiche abzielt. Damit wird insbesondere den Vorgaben in LEP B III 1.1 (G) und 1.2.1 (Z), B IV 4.1 (Z) und 4.3 (G), B V 1.1.6 (Z) und 6.1 (G) Rechnung getragen, die zusammengefasst nachdrücklich fordern, dass beim Verkehrswegeaus- und -neubau die Aspekte u.a. des Immissionsschutzes zu berücksichtigen sind und die für die Erholung wertvollen Gebiete möglichst erhalten, nicht zerschnitten und von Immissionen freigehalten werden sollen.

So quert die ROL im Vergleich zur alternativen „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ nur einmal das Maintal und noch dazu an einem deutlich weniger kritischen Punkt als die andere Variante, die das Maintal nördlich Würzburg im Zentrum des Verdichtungsraums quert. Zudem können die Belastungen der Maintalhänge durch die ROL bei Karlstadt durch einen Tunnel deutlich gemindert werden. Auch hinsichtlich der Inanspruchnahme von Erholungsschwerpunkten mit hoher Bedeutung und Erholungswäldern ist die ROL ebenso im Vorteil wie hinsichtlich der Querung überörtlich bedeutsamer Rad- und Wanderwege. Einzelheiten sind der UVS (Teil 4, Anlage 3, Unterlage 2.2, Kap. 5.4.2.2 der Raumordnungsunterlage) zu entnehmen.

Gleichwohl sind auch mit der ROL Beeinträchtigungen bedeutender Erholungsbereiche verbunden, die die Möglichkeiten einer naturnahen Erholung, wie auch Wandern und Radfahren, teils erheblich einschränken, die an Ruhe und möglichst unbelastete Umweltbedingungen gekoppelt sind. Die Einschränkung der Erholungs- und Freizeitnutzungen berührt neben den o.g. Erfordernissen der Raumordnung die Vorgaben gemäß LEP B IV 4.1 (Z) und 4.3 (G), die u.a. den Erhalt großer zusammenhängender für die Erholung geeigneter Wälder (gekennzeichnet durch Naturnähe und Zugänglichkeit) hervorheben. Konkretisiert werden die Vorgaben insbesondere durch RP 2 A II 1.3 (Z) und 1.5 (Z), B III 2.1 (G), B VII 1.2 und 1.4, B VII 1.4 und B XII 3.4.1, wonach die großen, zusammenhängenden Waldgebiete der Naturparke und des Verdichtungsraumes (Gramschatzer und Guttenberger Wald) sowie das Maintal und seine Nebentäler in ihrer Erholungsfunktion gesichert, mit ihren charakteristischen Besonderheiten erhalten sowie vor Lärmeinwirkungen geschützt werden sollen.

Entscheidungserheblich sind demnach die Flächenverluste und Zerschneidungseffekte, die in den sehr hoch bedeutenden Erholungsbereichen (AWK II) – „Maintal und Maintalhänge bei Karlstadt“ sowie „Mariabuchen und Maintalhänge bei Lohr“ (Buchental) im Naturpark Spessart – auftreten. Ferner sind die Flächenverluste und Zerschneidungseffekte in den hoch bedeutenden Erholungsbereichen (AWK III) – „Werntal nördlich Stetten“, „Probstforst“ – und den Erholungswäldern gemäß Wald-funktionsplan mittlerer Konfliktintensität hier zu werten. Sie bilden die Gebiete ab, die gemäß den vorgenannten Erfordernissen der Raumordnung für die Erholung besonders geeignet sind und deren Erhalt besondere Bedeutung zukommt. Die Zerschneidung der zahlreichen erholungsrelevanten überregionalen und regionalen Rad- und Wanderwege (AWK III), über die die Freiräume erschlossen werden, berührt die Vorgaben des RP 2 FS B IV 2.5.6 (Z) und 2.5.7 (G) wonach die Wander-

wege der Region erhalten werden sollen und das überregionale Radwegenetz zu sichern ist.

Auch bezüglich der Beeinträchtigung von Erholungsbereichen durch Lärmemissionen schneidet die ROL insgesamt deutlich günstiger ab als die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“. Gleichwohl wird im Zuge der ROL mit der Neuverlärmung die Erholungsfunktion auch bedeutender Erholungsräume nicht unerheblich eingeschränkt (Überschreitung des Vorsorgewertes der DIN 18005 (50 dB(A) tags, AWK III). Die Einschränkung der Erholungs- und Freizeitnutzungen berührt neben den o.g. Erfordernissen der Raumordnung insbesondere die Vorgaben in LEP B III 1.2.1 (Z), wonach Erholungseinrichtungen (u.a. Erholungsanlagen, Wanderwege, Spiel- und Sportanlagen) von schädlichen und störenden Immissionen, damit auch von Lärm, freizuhalten sind. Flankiert wird das Ziel durch LEP B III 1.2.2 (Z), wonach bei Erholungseinrichtungen dem Bedürfnis der Erholungssuchenden nach Ruhe und der Vermittlung des Erlebens von Natur und Landschaft besondere Bedeutung zukommt. In Gebieten, die überwiegend der Erholung dienen, sollen gemäß LEP B V 6.1 (G) Lärmbelastungen im Zuge von Straßenplanungen vermieden oder zumindest minimiert werden. Dabei sollen insbesondere im Naturpark Spessart Belastungen durch Lärm und Luftverunreinigungen weitgehend vermieden werden (RP 2 B XII 2.2 und 3.4.1). Die Bewahrung der Erholungseignung des Maintals und seiner Nebentäler verdient besondere Beachtung, wobei insbesondere diejenigen Räume, die nicht von Lärm beeinträchtigt sind, in dieser Weise zu erhalten sind (RP 2 B VII 1.4).

Im Gesamtergebnis ist mit der Beanspruchung von rd. 24 ha erholungswirksamer Räume besonderer Bedeutung und rd. 10 ha Erholungswald sowie einer Beeinträchtigung dieser Räume durch Verlärmung auf etwa 850 ha von einer erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigung der Erholungsfunktion dieser Landschaftsräume auszugehen. Das Vorhaben steht damit teilweise in – je nach Situation unterschiedlichem – Konflikt zu den o.g. Erfordernissen der Raumordnung. Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Erholungsräumen insbesondere durch den direkten Verlust von erholungsrelevanten Flächen und durch Verlärmung von Erholungsbereichen, sind durch geeignete Maßnahmen insbesondere im Interesse der Erhaltung und Entwicklung der Erholungsfunktion im ländlichen Raum (§ 2 Abs. 2 Nr.4 ROG) sowie im Verdichtungsraum zu mindern (vgl. hierzu auch die Maßgabe A II 7.8).

Durch Optimierung der Trassenführung gemäß Maßgabe A II 7.8 sind die Zugänglichkeit, Attraktivität und Erlebbarkeit der Erholungsgebiete aufrecht zu erhalten bzw. sicherzustellen (vgl. u.a. RP 2 B VII 1, 1.1, 1.2 und 1.4) und Unterbrechungen des touristischen Wegenetzes wiederherzustellen (vgl. RP 2 FS B IV 2.5.6 (Z) und 2.5.7 (G)). Hinsichtlich der Radfahr- und Wanderwege kann davon ausgegangen werden, dass alle bestehenden Wegebeziehungen aufrecht erhalten werden. Hinsichtlich der Attraktivität kann es jedoch auf Teilstücken zu Einbußen kommen. Auch kann es zu einer Neustrukturierung des Wegenetzes im Rahmen der weiteren Planung, auch zur Vermeidung von sonst entstehenden Umwegen kommen.

Da die 16. BImSchV keinen aktiven Lärmschutz für Freiräume mit Erholungsnutzung vorsieht, kann eine Begrenzung der Verlärmung (vgl. LEP B III 1.2.1 (Z) und B V 6.1 (G) sowie RP 2 B XII 2.2 und 3.4.1 sowie B VII 1.4) nur durch eine entsprechende Optimierung der Trassenführung und ggf. durch lärmindernde Maßnahmen gemäß den Maßgaben A II 7.2, 7.5 und 7.8 erzielt werden. Dort, wo die betroffenen Erholungsgebiete direkt an die Siedlungsgebiete anbinden und wo Lärmbelastungen in so starkem Maße gegeben sind, dass Lärmschutzvorkehrungen getroffen werden müssen, bewirken die Maßgaben A II 7.1 bis 7.4 gleichzeitig, dass Auswirkungen bzgl. Lärmimmissionen auf die für die Erholungsnutzung bedeutsamen Landschafts-

räume innerhalb der gesetzlich zulässigen Werte bleiben. Weitere Möglichkeiten zur Minderung der Beeinträchtigungen der Erholungs- bzw. Naherholungsfunktionen bestehen z.B. in der Anlage von Sichtschutzpflanzungen im Rahmen der mit dem landschaftspflegerischen Begleitplan vorzusehenden Kompensationsmaßnahmen entsprechend der Maßgabe A II 8.3 (vgl. C II 3.2.2.3) sowie auch in der Neugestaltung des Landschaftsbildes entsprechend der Maßgaben A II 12.1 und 12.2 (vgl. C II 3.2.6.3). Die Minderung der Erholungseignung kann allerdings weder durch Minimierungsmaßnahmen noch durch Erfüllung der Maßgabe A II 7.8 vollständig vermieden, ausgeglichen oder kompensiert werden. Die Konflikte mit den hierfür einschlägigen Erfordernissen der Raumordnung sind unvermeidliche Folgeerscheinungen dieses Vorhabens.

Aus landesplanerischer Sicht kann jedoch der Auffassung des Projektträgers nicht gefolgt werden, wonach das Projekt im Hinblick auf die Belange der Erholung im Widerspruch zu den diesbezüglichen Raumordnungserfordernissen stehe. Demnach kann auch der Auffassung einer Vielzahl der Einwender, wie Bund Naturschutz oder Bürgerinitiative gegen die B 26n, nicht gefolgt werden, wonach das Projekt im Hinblick auf die Widersprüche mit den Erfordernissen der Raumordnung zur Erholung abgelehnt werden müsse. Richtig ist ohne Zweifel, dass das Vorhaben negative Einflüsse auf die bedeutenden Erholungsräume ausübt, was in der Bewertung der Umweltauswirkungen auch entsprechend zum Ausdruck gebracht wird. Es kann jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass eine überregional bedeutsame linienhafte Infrastruktur nicht umgesetzt werden kann, ohne Freiräume mit Erholungsfunktion in Anspruch zu nehmen.

Hervorzuheben ist, dass die Linienplanung erkennbar darum bemüht war, Erholungsbereiche besonderer Bedeutung sowie Erholungswald wo immer möglich zu schonen. Richtig ist aber auch, dass Erholungsbereiche besonderer Bedeutung, die an Ruhe und möglichst unbelastete Umweltbedingungen gekoppelt sind, nicht unerheblich eingeschränkt werden, ohne dass es allerdings zu völligen Verlusten kommt. Erholungseinrichtungen, die von schädlichen und störenden Immissionen freigehalten werden sollen (LEP B III 1.2.1 (Z)), hier in erster Linie Rad- und Wanderwege, werden jedoch nur gequert, so dass lediglich auf kurzen Strecken Einbußen der Erholungsfunktionen durch Lärm zu verzeichnen sind. Die Raumordnungsunterlagen weisen nach, dass bedeutende Erholungsschwerpunkte in vergleichsweise geringer Anzahl durch Lärmeinwirkungen negativ berührt werden. Auch schon im Ist-Zustand und vor allem im Prognosenullfall stehen hier in Teilbereichen die Erholungsfunktionen – soweit sie auf Ruhe angewiesen sind – aufgrund der zunehmenden Belastungen ohnehin erkennbar im Hintergrund gegenüber anderen Raumfunktionen (Straße, Bahn, Gewerbe, Landwirtschaft).

Bei bilanzierender Betrachtungsweise ist darüber hinaus zu bedenken, dass durch die B 26n an anderer Stelle, insbesondere in den entlasteten Ortsdurchfahrten, die Erholungsmöglichkeiten durch mehr Ruhe und weniger Gefährdung verbessert werden. Straßenbaumaßnahmen müssen dem Bedürfnis nach Erholung in umwelt- und sozialverträglicher Weise hinreichend Rechnung tragen (LEP B III 1.1 (G)). Dieser Vorgabe wird die Planung gerecht. So wurden bereits mit der Linienplanung die Inanspruchnahme, Zerschneidung und Verlärmung bedeutender Erholungsbereiche soweit wie möglich minimiert. Die ROL stellt sich bezogen auf das Teilschutzgut „Erholen“ als die raumordnerisch günstigste Variante dar. Ihre Umweltbeeinträchtigungen gehen insbesondere bei Beachtung der gesetzten Maßgaben keinesfalls so weit, dass deshalb das Vorhaben insgesamt nicht raumverträglich wäre.

Teilräumliche Bewertung der Auswirkungen

Von Süden nach Norden gesehen lassen sich die erheblichen Umweltauswirkungen auf das Teilschutzgut „Erholen“ wie folgt bewerten:

- Wie in der Anhörung kritisiert, wird im Bereich der AS Helmstadt mit dem Bau der B 26n selbst und mit der Verlegung der WÜ 31 in einen Waldbereich mit besonderer Bedeutung für die Erholungsnutzung gem. Waldfunktionsplan eingegriffen (AWK III). Dies steht im Widerspruch u.a. zu LEP B IV 4.1 (G), RP 2 A II 1.3 (Z), RP 2 B III 2.1 und RP 2 FS B III, wonach zusammengefasst Wald gerade im Verdichtungsraum dauerhaft in seinem Bestand gesichert und in seiner Erholungsfunktion auch durch die Verringerung schädlicher Immissionen gestärkt werden soll. Im straßennahen Bereich der BAB 3 sind die Flächen jedoch bereits jetzt starken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und somit für die Erholung unattraktiv. Mit der Zerschneidung durch die WÜ 31 erfährt die Fläche eine Zusatzbelastung. Durch den Bau der B 26n, einschließlich geplanter Verlegung der WÜ 31, wird die Situation – vor dem Hintergrund der bestehenden Grundbelastungen – demnach nicht in einem Maß verändert, als dass eine Raumunverträglichkeit festzustellen wäre. In Abwägung zwischen den Belangen des Teilschutzguts „Erholen“ und denen einer funktionsfähigen Einbindung der WÜ 31 in das überörtliche Verkehrsnetz, erscheint im vorliegenden Fall angesichts der Vorbelastungen die Inanspruchnahme des Walds noch hinnehmbar (vgl. hierzu auch C II 2.4.2.2). Gleichwohl werden auf der Grundlage der Raumordnungserfordernisse zum Schutz und zur Erhaltung des Waldes und seiner Funktionen die Maßgaben A II 5.1 und 5.2 gesetzt.
- Im weiteren Verlauf war die Trassenplanung erkennbar darum bemüht, Wald in seiner Funktion als Erholungsraum wo immer möglich zu schonen. Dies gilt insbesondere für die im Verdichtungsraum Würzburg gelegenen Wälder, deren Erhalt gemäß RP 2 A II 1.3 (Z) eine besondere Bedeutung zukommt. Gleichwohl sind mit der Verlegung der B 8 und im Zuge der B 26n kleinteilige Verluste von Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholungsnutzung gemäß Waldfunktionsplan (AWK III) – Bereich Mühlhart nördlich Waldbrunn – gegeben, welche sich im Zuge der Feintrassierung gemäß der Maßgabe A II 7.8 jedoch vermeiden lassen. Zu den maßgeblichen Auswirkungen zählt, vor allem auch im Ergebnis der Anhörung, daher die Verlärmung von Erholungsbereichen mit besonderer Bedeutung (AWK III). Gemäß den Verfahrensunterlagen tritt eine kleinflächige Beeinträchtigung hoch bedeutsamer Erholungsschwerpunkte lediglich im Randbereich des Probstforstes nördlich von Waldbrunn auf. Die Verlegung der B 8 bedingt hier zusätzlich die Querung des überregional bedeutsamen Radwegs zwischen Hettstadt und Waldbrunn/Eisingen, worauf auch in der Anhörung verwiesen wird. Neben dem Probstforst werden das Waldgebiet „Mühlhart“ großflächig und das Waldgebiet westlich Waldbrunn mit Überschreitung des Vorsorgewertes der DIN 18005 (50 dB(A) tags) verlärmte (AWK III). Auch hier sind die Vorgaben gemäß RP 2 B III 2.1 und RP 2 FS B III 4.2 (G) betroffen. Die Beeinträchtigungen können durch die Erfüllung der Maßgaben A II 7.8, 8.3, 12.1 und 12.2 zwar minimiert, aber nicht vollständig ausgeglichen werden.
- Die höchsten Risiken für den Erhalt einer landschaftsbezogenen Erholungsnutzung sind im Bereich der Maintalquerung bei Karlstadt zu verzeichnen (Konfliktschwerpunktbereiche 6 und 7 der Raumordnungsunterlagen, AWK II). Für diesen Bereich liegen zahlreiche Stellungnahmen öffentlicher Träger sowie Einwendungen der Öffentlichkeit vor, die eine Entwertung des Erholungsbereiches sowohl durch Überbauung und Zerschneidung als auch in erheblichem Maß durch störende und schädliche Immissionen befürchten. Seitens des

Landratsamtes Main-Spessart wird insbesondere auf die Zerschneidung des Main-Radwegs an naturlandschaftlich bedeutenden Stellen (Stettener Stein) hingewiesen. Diese sei kontraproduktiv zu durchgeführten touristischen Investitionen und sollte – wenn überhaupt – in direkter Nähe zum benachbarten Zement- und Eisenwerk erfolgen. Gefordert wird auch die in der UVS geprüfte 800 m lange Tunnelvariante am Kalvarienberg. Demgegenüber ist anzuführen, dass mit der vorgesehenen Talbrücke sowie dem Tunnel im Bereich des Kalvarienbergs die Zerschneidungseffekte in Bezug auf die übergeordneten Rad- und Fußwegeverbindungen und die Naherholungsfunktionen weitestgehend vermieden werden können. Damit kann dem geforderten Erhalt erholungswirksamer Freiflächen – der vom Weinbau geprägten Maintallandschaft sowie der Wälder mit besonderer Bedeutung für die Erholungsnutzung – und der Sicherung bestehender Rad- und Wanderwege weitgehend Rechnung getragen werden (u.a. LEP B IV 4.3 (G), RP 2 FS BIII 4.1 (G), RP2 FS B IV 2.5.6 (Z) und 2.5.7 (G), RP 2 B VII 1 und 1.4). Ein Verschieben der Trasse in Richtung Zementwerk würde ein weiteres Heranrücken der Straße an die Wohnbebauung bedeuten und zu nicht hinnehmbaren Beeinträchtigungen der Wohnfunktionen führen. Entsprechend der Darlegungen beim Teilschutzgut „Wohnen“ sind gemäß der Maßgabe A II 7.7 im Zuge der Feintrassierung durch weitergehende Optimierungen in der Linienführung und der baulichen Ausgestaltung auch die Tunnellängen von 600 bzw. 800 m in einer vergleichenden Bewertung vertieft zu prüfen; ggf. wäre die längere Alternative zu realisieren.

Nachteilige Einschränkungen der Freizeit- und Erholungsfunktion durch Lärm konzentrieren sich auf einen etwa 1.000 m breiten Streifen beidseits der B 26n (Geißberg, Kalvarienberg, Wurzgrund, Saupurzel) durch Lärmimmissionen mit Überschreitung des Vorsorgewertes der DIN 18005 (50 dB(A) tags) (AWK III). Betroffen sind Teile der Maintallandschaft, die allerdings aufgrund der Vorbelastungen durch Lärm (B 27, B 26, Bahn) bereits jetzt eine erhebliche Einschränkung der Freizeit- und Erholungsfunktion erfahren. Gleichwohl werden Erholungsbereiche insbesondere im Siedlungsumfeld von Karlstadt (zusätzlich) verlärmert und entwertet und somit die einschlägigen Ziele und Grundsätze der Raumordnung, insbesondere LEP B III 1.2.1 (Z), LEP B V 6.1 (G) und RP 2 B VII 1.4, negativ berührt. Im Rahmen der weiteren Detailplanung sollte daher alles daran gesetzt werden, die Attraktivität und Erlebbarkeit der hier betroffenen Erholungsgebiete der Maintallandschaft aufrecht zu erhalten bzw. sicherzustellen. Dies geben auch die Maßgaben A II 7.5, 8.3, 12.1, 12.2 sowie 7.8 vor. Die Beeinträchtigungen lassen sich jedoch nicht zur Gänze ausgleichen bzw. kompensieren.

- Im Zuge des Zubringers Karlstadt quert die Trasse einen Erholungsschwerpunkt im Bereich des Naturschutzgebiets „Grainberg – Kalbenstein und Saupurzel“, dem im Rahmen der Abwägung ein hoher Stellenwert zukommt (Konfliktschwerpunktbereich 8 der Raumordnungsunterlagen, AWK II). Neben der Zerschneidung sind erhebliche Umweltauswirkungen mit der Einschränkung der Erholungsfunktion durch betriebsbedingte Lärmimmissionen mit Überschreitung des Vorsorgewertes der DIN 18005 (50 dB(A) tags) verbunden (AWK III). Im Rahmen der Detailplanung sollte alles daran gesetzt werden, die Attraktivität und Erlebbarkeit der Erholungsgebiete aufrecht zu erhalten bzw. sicherzustellen. Entsprechend den Darlegungen zum Teilschutzgut „Wohnen“ sowie den Ausführungen unter C II 3.2.2.3 und 3.2.6.3 ist eine optimierte Trassenführung für den Zubringer Karlstadt vertieft zu prüfen und bei gegebener Eignung zu realisieren. Dies geben auch die Maßgaben A II 7.5, 7.6, 8.3, 12.1, 12.2 sowie 7.8 vor. Die Beeinträchtigungen lassen sich jedoch nicht zur Gänze ausgleichen bzw. kompensieren.

- Im weiteren Verlauf quert die Trasse mit dem Werntal einen Bereich mit hoher Bedeutung für die Erholungsnutzung (AWK III). Entsprechend den Aussagen zum Maintal können mit der geplanten Talbrücke Flächenverluste und -zerschneidungen weitgehend vermieden und wichtige Naherholungsfunktionen in Siedlungsnähe zu Stetten und Schönarts – u.a. der Wernradweg – aufrechterhalten werden. Auch hier beschränken sich die betriebsbedingten Lärmimmissionen mit Überschreitung des Vorsorgewertes der DIN 18005 (50 dB(A) tags) auf einen Bereich bis zu 1.000 m beidseits der Trasse (AWK III) und führen zu einer teilweisen Entwertung der Freizeit- und Erholungsfunktionen im Bereich Bäuerlesgrund, Werntal und -hänge sowie Hermannsleite. Der Vorschlag der Gemeinde Eußenheim, die Trasse nach Süden zu verschieben, um das Konfliktpotential zu minimieren, wird unter C II 3.2.1.3 behandelt und im Ergebnis verworfen. Im Rahmen der weiteren Detailplanung sollte alles daran gesetzt werden, die Attraktivität und Erlebbarkeit der hier betroffenen Erholungsgebiete der Werntalandschaft aufrecht zu erhalten bzw. sicherzustellen. Dies geben auch die Maßgaben A II 7.5, 8.3, 12.1, 12.2 sowie 7.8 vor. Die Beeinträchtigungen lassen sich jedoch nicht zur Gänze ausgleichen bzw. kompensieren.
- Vom Zubringer Lohr besonders betroffen ist der Erholungsschwerpunkt „Mariabuchen und Mainhänge bei Lohr“ mit dem Buchental, dem als Teil des Naturparks Spessart ein hoher Stellenwert zukommt (Konfliktschwerpunktbereich 4 der Raumordnungsunterlagen, AWK II). Dem Erhalt des Buchentals als ruhiger Erholungsraum wird in der Stellungnahme der Gemeinde Steinfeld und in zahlreichen Bürgerhinweisen eine hohe Bedeutung beigemessen. Entgegen vielen Einwendungen wird mit der vorliegenden Planung das wertvolle Buchental nicht durch eine neue Straßentrasse in Mitleidenschaft gezogen. Der Talzug selbst wird freigehalten; die Inanspruchnahme und Zerschneidung der Waldgebiete werden durch den bestandsnahen Bau und der im weiteren Verlauf vorhandenen Hochspannungsleitung im Bereich des Hanganstiegs aus dem Maintal minimiert. Nach Einschätzung der Höheren Landesplanungsbehörde werden die anlagebedingten Beeinträchtigungen dadurch deutlich relativiert. Somit wird den einschlägigen landesplanerischen Vorgaben gemäß LEP B I 2.2.9.1, B III 1.1 (G) und B IV 4.1 (Z) zum Erhalt der zusammenhängenden Waldgebiete im Spessart sowie der für die Erholung wertvollen Gebiete weitgehend entsprochen. Gleichwohl ist mit der Verkehrszunahme eine Zusatzbelastung durch Lärmimmissionen mit Überschreitung des Vorsorgewertes der DIN 18005 (50 dB(A) tags) verbunden (AWK III). Der Belastungskorridor von rd. 500 m beidseits der Straße erfasst dabei auch das obere Buchental, führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erholungsfunktion und berührt damit die Vorgaben des RP 2 B XII 3.4.1, wonach im Naturpark Spessart in besonderem Maße auf den Schutz vor Lärmbelastungen hingewirkt werden soll. Im Gegensatz dazu wären jedoch die Eingriffe bei einem Abrücken der Trasse nach Westen, die in der Anhörung gefordert wurde, deutlich größer. Gerade die Schutzwürdigkeit von Mensch, Tier und Pflanzen haben den Projektträger bewogen, keine bisher von Lärm und Zerschneidung unberührten Gebiete wie z. B. den Steinfeld der Gemeindewald (Naturpark, Landschaftsschutzgebiet und Wald mit besonderer Bedeutung für den Klima-, Wasser- und Bodenschutz sowie Erholung) mit einer zusätzlichen Straße zu belasten. Die in der Anhörung vorgeschlagene Verlegung der Trasse in den Waldbereich als Alternative zum bestandsnahen Ausbau der St 2437 bringt unter diesen Aspekten keine erkennbaren Vorteile. Im Rahmen der weiteren Detailplanung sollte alles daran gesetzt werden, die Attraktivität und Erlebbarkeit der Erholungslandschaft im Naturpark Spessart aufrecht zu erhalten bzw. sicherzustellen. Dies geben auch die Maßgaben A II 7.8, 8.3, 12.1 und 12.2 vor. Die Beeinträchtigungen lassen sich jedoch nicht zur Gänze ausgleichen bzw. kompensieren.

3.2.1.4 Fazit Schutzgut „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“

Fazit Teilschutzgut „Wohnen“

Bei der Bewertung des Teilschutzguts „Wohnen“ stehen die Projektauswirkungen hinsichtlich der Immissionen, insbesondere von Lärm und Schadstoffen, auf die Siedlungsbereiche und deren unmittelbares Umfeld im Mittelpunkt der Betrachtung. Bei bilanzierender Betrachtung und ohne örtlich entstehende Detailprobleme zu übersehen schätzt die Höhere Landesplanungsbehörde die Positivwirkungen in den Ortschaften, die vom Verkehr teils deutlich entlastet werden, höher ein als die Belastungen, die durch zusätzlichen Verkehr entstehen. Die Entlastungen betroffener Orte und Menschen sind deutlich größer als die Zusatzbelastungen andernorts. In der Summe wird somit den diesbezüglichen Erfordernissen der Raumordnung entsprochen.

Fazit Teilschutzgut „Erholen“

Bei der Bewertung des Teilschutzguts „Erholen“ stehen die Projektauswirkungen hinsichtlich der Erholungsmöglichkeiten in ruhiger, naturnaher Umgebung und zu möglichst ungestörter Nutzung der Erholungsinfrastruktur im Mittelpunkt der Betrachtung. Durch Flächeninanspruchnahme, Trennwirkung und Immissionseinwirkungen kommt es insoweit zu umwelterheblichen Beeinträchtigungen mit hohem und mittlerem Konfliktpotential, bei deren Wertung allerdings vielfach vorhandene Vorbelastungen zu berücksichtigen sind. Bei bilanzierender Betrachtung muss auch die Verbesserung der innerörtlichen Erholungsmöglichkeiten berücksichtigt werden, die mit der Verkehrsminderung in den davon betroffenen Orten verbunden ist. In der Summe und bei bilanzierender Betrachtungsweise schätzt die Höhere Landesplanungsbehörde die Beeinträchtigungen dieses Schutzguts gleichwohl insgesamt für etwas höher ein als die Positivwirkungen. In der Summe verbleiben somit auch bei Berücksichtigung der Maßgaben diesbezüglich Reste beeinträchtigter Belange.

Fazit zum Schutzgut „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“

Im Ergebnis der umweltfachlichen Prüfungen stellt sich die Raumordnungslinie bezogen auf das Schutzgut „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ nachvollziehbar als die günstigste Trassenführung dar. Für die Bewertung der ROL lässt sich zusammenfassend in der Wertung der Betroffenheit des Schutzguts „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ festhalten, dass unter Berücksichtigung vorhandener Vorbelastungen, bei bilanzierender Betrachtung der den Beeinträchtigungen gegenüberstehenden Verbesserungen und Entlastungen an anderer Stelle zwar im Einzelfall Reste beeinträchtigter Belange dieses Schutzguts verbleiben, die allerdings bei Beachtung der gesetzten Maßgaben vielfach noch weiter reduziert werden können, dass aber die Beeinträchtigungen keinesfalls so groß sind, dass das Vorhaben unter diesem Aspekt unverträglich wäre. Vielmehr kann angesichts der beachtlichen Vorteile, die das Projekt auch mit sich bringt, bestätigt werden, dass **den Erfordernissen der Raumordnung, was das Schutzgut Menschen angeht, insgesamt entsprochen wird.**

3.2.2 Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“

3.2.2.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

§ 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG

Der Raum ist in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier und Pflanzenwelt sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich

und angemessen, wiederherzustellen. Wirtschaftliche und soziale Nutzungen des Raums sind unter Berücksichtigung seiner ökologischen Funktionen zu gestalten; dabei sind Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen, [...] Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind auszugleichen, den Erfordernissen des Biotopverbundes ist Rechnung zu tragen. [...]

LEP B I 1.1

(G) Um die biologische Vielfalt in Natur und Landschaft zu erhalten und zu entwickeln, ist es von besonderer Bedeutung, dass die Naturgüter Boden, Wasser, Luft/Klima, Pflanzen- und Tierwelt in ihrer Funktion und ihrem dynamischen Zusammenwirken als natürliche Lebensgrundlagen dauerhaft gesichert und – wo möglich – wieder hergestellt werden.

LEP B I 1.3.1

(G) Es ist von besonderer Bedeutung, die Lebens- bzw. Teillebensräume der wild lebenden Arten sowie deren Lebensgemeinschaften so zu sichern, dass das genetische Potenzial der Arten erhalten wird. Der vorrangigen Sicherung und Weiterentwicklung der Lebensräume für gefährdete Arten kommt besondere Bedeutung zu.

LEP B I 1.3.2

(Z) Für Pflanzen und Tiere, die auf nicht oder nur extensiv genutzte Landschaftsteile angewiesen sind, sollen Lebensräume in ausreichender Größe erhalten, gesichert und zu einem Biotopverbundsystem bei Unterstützung der ökologischen Kohärenz der Natura-2000-Gebiete weiter entwickelt werden. Der Grenzbereich zu Hessen, Thüringen und Sachsen soll im Bereich des Grünen Bandes für ein grenzüberschreitendes Biotopverbundsystem gesichert und entwickelt werden.

LEP B I 1.4

(G) Die Nutzungsansprüche an die Landschaft sind mit der Nutzungsfähigkeit der Naturgüter möglichst so abzustimmen, dass die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts ohne nachteilige Änderungen von Dauer und Gleichmaß der natürlichen Prozesse erhalten bleibt. Mehrfachnutzungen sind anzustreben, wenn hierdurch eine Entlastung für Naturhaushalt und Landschaftsbild erreicht werden kann.

LEP B I 2.1.1

(Z) Flächen, in denen den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ein besonderes Gewicht zukommt, sollen als landschaftliche Vorbehaltsgebiete in den Regionalplänen ausgewiesen werden, soweit diese Flächen nicht bereits anderweitig naturschutzrechtlich gesichert sind.

(Z) Als landschaftliche Vorbehaltsgebiete sollen folgende Gebiete einer Region ausgewiesen werden:

- Landschaften und Landschaftsteile mit wertvoller Naturausstattung oder mit besonderer Bedeutung für die Erholung,*
- vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Räume und zusammenhängende Waldgebiete jeweils mit ökologischen Ausgleichsfunktionen,*
- ökologisch wertvolle Seen- und Flusslandschaften.*

RP 2 B I 2.1 und RP 3 B I 2.1

[...] Die Abgrenzung der landschaftlichen Vorbehaltsgebiete bestimmt sich nach der Karte 3 "Landschaft und Erholung", die Bestandteil des Regionalplans ist.

LEP B I 2.2.1

(G) Es ist anzustreben, Natur und Landschaft bei Planungen und Maßnahmen möglichst so zu erhalten und weiter zu entwickeln, dass – aufbauend auf natürlichen und kulturhistorischen Gegebenheiten – jeweilig vorhandene naturräumliche Potenziale besondere Berücksichtigung finden.

LEP B I 2.2.2

(G) Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Vielfalt der Naturausstattung und die lebensraumtypischen Standortverhältnisse gesichert, gepflegt und entwickelt werden. Dabei ist die langfristige Erhaltung der für Pflanzen und Tiere lebensraumtypischen Standortverhältnisse und des charakteristischen Erscheinungsbildes anzustreben.

LEP B I 2.2.4.1

(G) Es ist anzustreben, dass naturnahe Gewässer einschließlich ihrer Auen in ihrer Biotopverbundfunktion erhalten und zu naturnahen Landschaftsräumen weiter entwickelt werden. [...]

LEP B I 2.2.6.1

(G) Der Erhaltung naturnaher Waldbestände vor allem im Bergwald, im Auwald und auf Sonderstandorten sowie naturnaher Waldränder kommt besondere Bedeutung zu. Gleiches gilt für die Gewährleistung der natürlichen Waldverjüngung. Es ist anzustreben, das Standortpotenzial und das natürliche Artengefüge nicht nachteilig zu verändern.

LEP B I 2.2.6.3

(G) Die Erfordernisse des Arten- und Biotopschutzes in Wäldern sind möglichst zu berücksichtigen. In geeigneten Bereichen ist die natürliche Entwicklung neuer Lebensräume anzustreben.

LEP B I 2.2.6.4

(G) Der Erhaltung und Entwicklung großer zusammenhängender Waldflächen als geschlossene Lebensräume kommt besondere Bedeutung zu. Es ist anzustreben, dass bei unvermeidbaren Eingriffen in Wälder neu zu schaffende Waldflächen möglichst zur Entwicklung geschlossener Wälder beitragen.

LEP B I 2.2.9.1

(Z) Großflächige, bisher nicht oder nur gering durch Einrichtungen der Bandinfrastruktur, insbesondere durch Verkehrs- und Energieleitungsstrassen, beeinträchtigte Landschaftsräume sollen nicht zerschnitten, sondern erhalten werden. Möglichkeiten der Bündelung von Trassen sollen, wenn die Trennwirkung dadurch nicht erheblich verstärkt wird, genutzt werden.

RP 2 B I 2

Die wertvollen Landschaftsteile der Region, ein System von Naturparken, Landschaftsschutzgebieten, Naturschutzgebieten, Naturdenkmälern und Landschaftsbestandteilen, sollen gesichert, [...]. Diese wertvollen Landschaftsteile sollen in ihrer Funktion als biologisch und strukturell bereichernde Elemente der Landschaft, als Kompensatoren der Belastungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild und als Lebensräume seltener bzw. selten gewordener Pflanzen- und Tiergesellschaften gestärkt werden.

RP 2 B I 2.2

Die als Naturschutzgebiete geschützten Landschaftsräume oder Teile davon sollen in ihrem Bestand gesichert werden. [...]

RP 2 B I 3.2.7

Bei der Erstellung von Verkehrs-, Energieversorgungs-, Wasserversorgungs- und Abwasserbeseitigungsanlagen soll verstärkt auf die Erhaltung des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes hingewirkt werden. Dies gilt vor allem für
- ausgeprägte Hang- und Steillagen der Naturparke Spessart [...] und des Maintals, insbesondere der Maintalhänge im Bereich des Naturparks Spessart [...],

- [...] sowie die ökologisch wertvollen Talauen und Talhänge der Mainseitentäler, insbesondere [...] der Wern jeweils mit ihren Nebengewässern.

RP 3 B I 3.2.3

(Z) Bei der Erstellung von Verkehrs-, Energieversorgungs-, Wasserversorgungs- und Abwasserbeseitigungsanlagen soll verstärkt auf die Erhaltung des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds geachtet werden. [...]

RP 3 B I 3.2.5

(Z) Die oberirdischen Gewässer sollen zusammen mit ihren zugehörigen Feuchtbereichen naturnah erhalten und soweit möglich in ihrem ursprünglichen Zustand belassen bleiben. [...]

Angesichts der im Rahmen des vorliegenden Raumordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung fließen über die genannten, für die Raumordnung entscheidungserheblichen Erfordernisse der Raumordnung hinaus in die Betrachtung des Schutzguts „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ zusätzlich weitere fachgesetzliche Bestimmungen mit ein. Neben § 2 UVPG sind dies insbesondere das BNatSchG, speziell § 1 mit den Absätzen 1, 2, 3 und 5, das BayNatSchG, das BWaldG speziell § 1, die Richtlinie 92/43/EWG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL)) der EU und die Richtlinie 2009/147/EG (Vogelschutz-Richtlinie) der EU (sowohl direkt als auch in ihrer Umsetzung in deutsches Recht).

3.2.2.2 Darstellung der Auswirkungen und Bewertung

Grundlage für die Darstellung der Vorhabensauswirkungen im Bezug auf das Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ ist die Bestandsbeschreibung in Teil 1 des Erläuterungsberichts der Raumordnungsunterlage (siehe dort Nr. 4.5.4.2, S. 83 - 94), auf die zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen wird.

Auswirkungen durch das Vorhaben auf das hier erörterte Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ ergeben sich vor allem durch den Verlust und die Beeinträchtigung wertvoller Biotop- und Nutzungstypen sowie bedeutsamer Lebensräume planungsrelevanter Pflanzen- und Tierarten und durch die Zerschneidung von Austauschbeziehungen, z.B. durch Trassierung in Bereichen ausgewiesener Lebensraumverbundkorridore.

Die ROL führt zu einer geringfügigen Neuinanspruchnahme und/oder Zerschneidung nach § 23, 29 und 32 BNatSchG geschützter Gebiete. Dies ist mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden, die sich wegen der Beanspruchung geschützter Gebietskategorien (BayNatSchG, FFH-RL) zulassungshemmend auswirken können (AWK I). Es handelt sich hierbei um randliche Querungen der FFH-Gebiete „Irtenberger und Guttenberger Wald“ im Bereich des Anschlusses an die BAB 3 und durch die Verlegung der WÜ 31 sowie der „Maintalhänge zwischen Gambach und Veitshöchheim“ bei Karlstadt auf einer Länge von rund 2.330 m (davon 210 m Führung auf Bestand). Die Maintalhänge sind gleichzeitig auch als Naturschutzgebiet „Grainberg, Kalbenstein und Saupurzel“ geschützt (Querungslänge 370 m). Die Querung des geschützten Landschaftsbestandteils „Pechwiesen“ (50 m) erfolgt im Bereich des Werntals mit einem Brückenbauwerk.

Im Zuge des Neubaus kommt es zu einem Verlust nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG geschützter Biotope auf einer Fläche von rd. 4 ha. Davon betroffen sind insbesondere geschützte Feuchtlebensräume (z.B. die Stillgewässer im direkten Umgriff der Auffahrt zur BAB 3) sowie geschützte Trockenlebensräume (u.a. Magerrasentypen am Brennersrain nördlich Gut Greußenheim, wärmeliebende Gebüsche südlich Karlstadt sowie Magerrasenkomplexe östlich Karlstadt). Ferner wer-

den FFH-Lebensraumtypen und Lebensraumtypen (LRT)-Komplexe geschützter Gebiete in geringem Umfang (rd. 0,23 ha) beansprucht. Die damit verbundenen erheblichen Umweltauswirkungen können sich zulassungshemmend durch Beanspruchung geschützter Gebietskategorien auswirken (AWK I).

Hoch bedeutsame Biotoptypen und -komplexe sowie Nutzungstypen mit langen Wiederherstellungszeiten (saure und mesophile Buchen- und Eichen-Hainbuchenwälder) sind auf ca. 46 ha von Flächenverlusten bedroht. Berührt sind vor allem Waldflächen im Zellinger Gemeindewald, rund um Heßlar, im Bereich des Zubringers Lohr sowie im Bereich des Anschlusses an die BAB 3 (Verlegung der WÜ 31). Deren Beanspruchung ist aufgrund langer Entwicklungszeiträume als nicht ausgleichbar einzustufen. Dementsprechend werden die Verluste als entscheidungsrelevant in die Abwägung eingestellt (AWK II).

Darüber hinaus werden auf einer Fläche von rd. 11 ha hoch bedeutsame Biotop- und Nutzungstypen (v.a. artenreiche Extensivwiesen als auch Heckenkomplexe, Streuobst, Feldgehölze und mesophile Gebüsche) beansprucht. Hierbei handelt es sich um Beeinträchtigungen, die dem gesetzlichen Vermeidungsgebot (§ 15 BNatSchG) bzw. von Zielvorgaben der Arten- und Biotopschutzprogramme (z.B. Aufbau von Biotopverbundsystemen) unterliegen (AWK III).

Daneben wird in geringem Umfang (rd. 1,4 ha) Wald mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie gemäß Waldfunktionsplan beansprucht (AWK III).

Der Verlust von Standorten planungsrelevanter Pflanzenarten – hier der geschützten Pflanzenart Europäischer Frauenschuh an den Hängen der Hermannsleite (vgl. Anhang IV der FFH-RL) – ist an fachgesetzliche Zulassungshemmnisse gebunden (AWK I).

Betriebsbedingt kann eine Beeinträchtigung bedeutsamer Vegetation durch Immissionen (z.B. Staub, Salzeintrag) erfolgen. Die Auswirkungen durch die Herabsetzung der Qualität von Biotopen und Biotopverbundsystemen wirken sich i.d.R. nicht als zulassungshemmend aus, sind aber in der Abwägung u.a. auch wegen möglichem Maßnahmenaufwand zu berücksichtigen (AWK III). Umwelterhebliche Auswirkungen durch Schadstoffeintrag sind für Biotope und Biotopkomplexe nach Art. 13d BayNatSchG (rd. 9,3 ha), für hoch bedeutsame Biotop- und Nutzungstypen mit langen Wiederherstellungszeiten (rd. 92 ha), für weitere hoch bedeutsame Biotop- und Nutzungstypen (rd. 30 ha) und für bestimmte Waldflächen gem. Waldfunktionsplan (rd. 3,6 ha) ermittelt worden. Um die damit verbundenen Auswirkungen berücksichtigen zu können, wurde in der UVS für die Abschnitte mit einem Verkehrsaufkommen < 20.000 Kfz/24h eine Wirkzone von 50 m und für die Abschnitte mit einem Verkehrsaufkommen > 20.000 Kfz/24h eine Wirkzone von 75 m definiert und berücksichtigt (vgl. dazu C II 3.2.3.2).

Eingriffe in (Kern-)Habitate planungsrelevanter Tierarten und damit Verlust, Beeinträchtigung bzw. Zerschneidung von Wohn-, Aufenthalts- und Nahrungslebensräumen der Arten sind nicht immer vermeidbar, so von

- 18 zulassungskritischen Kernhabitaten besonderer Empfindlichkeit (rd. 30 ha), bei deren Querung mit einer erheblichen Beeinträchtigung von Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes oder mit Verbotstatbeständen des Artenschutzes zu rechnen und Schadensbegrenzung bzw. Vermeidung kaum oder nur mit sehr hohem Aufwand möglich ist (AWK I),
- zulassungsrelevanten Habitaten (rd. 37 ha), d.h. Lebensräumen, bei deren Querung erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes oder Verbotstatbestände des Artenschutzes durch besondere Maß-

- nahmen voraussichtlich vermeidbar sind; kaum ersetzbare Lebensräume rein national geschützter Arten besonderer Abwägungsrelevanz (AWK II),
- weiteren abwägungsrelevanten Habitaten (rd. 128 ha), d.h. Lebensräumen europäisch geschützter Arten, bei deren Querung Verbotstatbestände durch kurzfristige Maßnahmen vermeidbar sind, wie z.B. nicht essentielle Nahrungshabitate, Verbundkorridore sowie allg. kurzfristig ersetzbare Habitatelemente.

Bei den betroffenen Arten handelt es sich u.a. um waldbewohnende Tierarten wie Mittel- und Schwarzspecht oder diverse Fledermausarten, Bewohner der Mager- und Trockenrasenkomplexe, wie z.B. Heidelerche und Schlingnatter, Bewohner der Obst- und Heckenlandschaften wie Gartenrotschwanz und Baumpieper sowie Arten der offenen Feldflur, wie Wiesenweihe und Feldlerche. Durch die Querung der beiden Täler der Wern und des Mains mit Brücken ist eine Beeinträchtigung von Feuchtgebietsarten wie z.B. Bekassine und Blaukehlchen sowie ziehender Arten, z.B. Rauhautfledermaus, Kleiner und Großer Abendsegler und diverser Vögel zu erwarten. Aufgrund der vorgesehenen technischen Bauwerke ist ein Funktionsverlust von im Gebiet festgestellten Austauschbeziehungen voraussichtlich vermeidbar. Eine umfassende Betrachtung der relevanten Arten und der zu erwartenden Auswirkungen durch die ROL erfolgte im Rahmen der artenschutzrechtlichen Konfliktbetrachtung.

An sechs Stellen quert die ROL struktur- und artenreiche Lebensräume in naturnahen Wäldern (überwiegend Eichen- und Buchenwälder) mit hoher biologischer Vielfalt. Mit jeder dieser Querungen ist ein Verlust und eine Beeinträchtigung faunistisch wertvoller Biozöten, für die stellvertretend hier die Betroffenheit von Mittel-, Schwarz- und Grauspecht, Bechstein- und Mopsfledermaus und in besonders alten Beständen auch Eremit und Hirschkäfer genannt seien, verbunden. Die betroffenen Wälder im Umfeld des Zubringers Lohr sowie östlich des Werntals sind darüber hinaus Teil des Lebensraums der Wildkatze bzw. mögliche Verbindungswege zwischen den großen Waldbereichen Spessart und Gramschatzer Wald.

Lage und technische Ausgestaltung der Trasse bringen eine Zerschneidung faunistischer Austauschbeziehungen zwischen verschiedenen Lebensräumen oder Teilhabitaten mit sich. Austauschbeziehungen strukturgebundener fliegender Arten (u.a. Fledermäuse, Vögel, Tag- und Nachtfalter, Netzflügler) sind westlich Leinach am Waldrand am Sternberg, an den Mainhängen südlich Karlstadt und bei Lohr a. Main, an den Werntalhängen bei Schönarts, im Bereich des Krebsbaches bei Heugrumbach und am „Saupurzel“ betroffen. Daneben wird ein Rotwildverbundkorridor des LfU bei Lohr a. Main gequert.

Die ROL quert bedeutsame Lebensraumkorridore des Bundesamts für Naturschutz (BfN) und schneidet einen national sehr hoch bedeutsamen Trockenverbundkorridor westlich Hettstadt bis südwestlich Leinach sowie zwischen Karlstadt und dem Werntal. Außerdem schneidet sie Waldlebensräume hoher nationaler Bedeutung v.a. im Bereich der Wälder östlich von Lohr a. Main, am Zellinger Gemeindewald und im Umfeld von Arnstein. Die Beeinträchtigungen – insbesondere bei Querung des sehr hoch bedeutsamen Trockenverbundkorridors – sind allerdings aufgrund der weitläufigen Brückenbauwerke über Main und Wern sowie aufgrund der vorgesehenen Tunnellösung bei Karlstadt deutlich minimiert.

Die vorgenannten Unterbrechungen von Verbindungslinien erhöhter ökologischer Bedeutung und erhöhter Aktivität sowie von Verbindungs- und Pufferflächen zwischen zulassungsrelevanten und zulassungskritischen Habitaten sind aufgrund der Bedeutung für die entsprechenden Tierarten als abwägungsrelevante Faktoren berücksichtigt (AWK III). Hier werden ggf. Maßnahmen zur Vermeidung von Zulassungshemmnissen erforderlich. Diese Einstufung wurde im Anhörverfahren bemän-

gelt und eine höhere Gewichtung gefordert. Die Verbundkorridore des BfN stellen jedoch eine zu grobe Grundlage dar, um sie in ihrer Gänze als Räume sehr hohen Raumwiderstands darzustellen. Das entspräche nicht der Zielsetzung der RUVS, lediglich rechtliche Restriktionsräume in dieser Kategorie darzustellen. Die Zerschneidung der Trockenverbundachsen im Main- und Werntal wurde behandelt. In beiden Fällen sind Brücken vorhanden, die die steilen Hänge teilweise überspannen. Bei Karlstadt ist zudem ein Tunnel vorgesehen, der Beeinträchtigungen der Verbunde minimiert. Die Querung der Wälder ist im Bereich älterer strukturreicher Bestände auch als hoher oder gar sehr hoher Raumwiderstand in die Betrachtung eingegangen.

Mit dem Straßenvorhaben sind weitere betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Lebensräumen durch Verlärmung, und ein ggf. signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko für einzelne Arten gegeben. Diese sind unter Berücksichtigung art- bzw. tiergruppenspezifischer Wirkzonen erfasst. Entscheidungserheblich sind Beeinträchtigungen von störungsempfindlichen Arten (Vögel, Fledermäuse, und andere Tiergruppen) in zulassungskritischen Kernhabitaten; diese sind nur durch einen erhöhten Maßnahmenaufwand zu vermeiden (AWK II). Abwägungsrelevant sind Beeinträchtigungen von zulassungsrelevanten Habitaten, die sich i.d.R. nicht zulassungshemmend auswirken sowie von Sonderlebensräumen (Wiesenweihe, Rastvögel), bei denen Zielkonflikte mit den Arten- und Biotopschutzprogrammen ggf. Maßnahmen zur Vermeidung von Zulassungshemmnissen erforderlich machen (AWK III).

Daneben werden landschaftliche Vorbehaltsgebiete gemäß RP 2 und 3 von der ROL auf knapp 10 km Länge gequert. Durch betriebsbedingte Lärmimmissionen kommt es auf einer Fläche von rd. 14 km² zu einer Überschreitung der erholungsrelevanten 50 dB(A) Tages-Isophone. Das entspricht einem Anteil von rd. 1,76% der Gesamtfläche landschaftlicher Vorbehaltsgebiete im Planungsraum. Gemäß den Zielsetzungen des LEP kommt auf diesen Flächen den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ein besonderes Gewicht zu. Betroffen sind folgende Bereiche (s. auch Teil 3: Karten, Karte 3 „Realnutzung und Regionalplanung“ der Raumordnungsunterlagen):

- südwestlich von Leinach
- zwischen Laudenbach und Himmelstadt
- südlich von Karlstadt
- im Bereich des Werntals nördlich Schönarts und der Hermannsleite
- Seitentälchen des Werntals nordwestlich von Arnstein
- im Bereich der Anschlussstelle an die BAB 7
- südöstlich von Lohr

Diese landschaftlichen Vorbehaltsgebiete enthalten definitionsgemäß besonders wertvolle Landschaftsteile. Mit der Trassenführung kommt es hier zu Flächenverlusten und zu Zerschneidungseffekten, die allerdings durchweg bereits bei den vorgenannten wertvollen Pflanzen- bzw. Tierlebensräumen angesprochen und hinsichtlich ihrer Betroffenheiten ausführlich beschrieben sind.

Ferner verweist u.a. der Bezirk Unterfranken, Fachberater und Sachverständiger für Fischerei, auf mögliche Beeinträchtigungen fischereibiologisch bedeutsamer Gewässer bedingt durch erforderliche Baumaßnahmen sowie Ableitung von Niederschlagswasser hin. Neben Main und Wern, die der artenreichen Cyprinidenregion zugerechnet werden (u.a. Rote Liste Art Aal), gehören z.B. Krebsbach, Aalbach, Haselgrundgraben, Ströhleinsaugraben, Schwabbach und Hörleinsgraben der Forellenregion an (Leitart Bachforelle). Speziell in den kleineren Fließgewässern sei ein Vorkommen der FFH Anhang II-Art Koppe pauschal nicht auszuschließen. Es wird

aber auch darauf verwiesen, dass die Effekte, die diese Einwirkungen auf die Fließgewässer haben zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ersichtlich sind.

Im Rahmen der Anhörung wurden seitens der Naturschutzbehörden und -verbände, einzelner Kommunen und der Öffentlichkeit teils erhebliche Bedenken hinsichtlich der Erfassung der Biototyp- und Nutzungstypen, der Auswahl und Bewertung der planungsrelevanten Arten, der Ermittlung des zu erwartenden Kompensationsbedarfs sowie der Vorschläge für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgebracht; diese seien fehlerhaft und unpräzise. Bemängelt wurde auch, die Darstellung sei unübersichtlich und teilweise verwirrend. Aus der Anhörung ergaben sich Forderungen nach weiteren Erhebungen für bestimmte Tier- und Pflanzenarten sowie eine umfassendere Konfliktdarstellung, insbesondere für die Vogelwelt. Es fehlten Aussagen hinsichtlich der Zerschneidungswirkungen auf das Europäische Netz Natura 2000 und den Biotopverbund. Kritik ergab sich auch an verschiedenen Abschnitten der ROL aufgrund fehlender Beurteilung wertvoller (Teil-) Lebensräume. An mehreren Stellen würde das Minimierungsgebot von Eingriffen und Eingriffswirkungen nicht im erforderlichen Maße umgesetzt. Hiervon betroffen seien wertvolle Lebensräume und Habitate, die auch im Einzelnen konkret aufgezeigt wurden. Aus der Kritik zur Betroffenheit der einzelnen Lebensräume heraus wurden teilweise erhebliche Bedenken gegen das Vorhaben insgesamt vorgebracht.

Demgegenüber weist die Höhere Naturschutzbehörde darauf hin, dass die vom Projektträger vorgelegten Voruntersuchungen (Teil 4, Anlage 3 der Raumordnungsunterlage), die letztlich zur Festlegung der Raumordnungslinie aus der Sicht des Vorhabensträgers führten, in einer für ein Raumordnungsverfahren höchst detaillierten Art und Weise erfolgt sind. Bemängelt wurden seitens der Fachbehörde jedoch die aus den erhobenen Daten abgeleiteten Bewertungen und Schlussfolgerungen in einzelnen Fällen. So werden die Einschätzungen der jeweiligen Umweltauswirkungen vereinzelt als zu niedrig angesetzt. Entsprechende Aussagen finden ihren Niederschlag in der Bewertung der Umweltauswirkungen.

Die vorgebrachten Bedenken konnten durch Vorlage erläuternder Unterlagen des Projektträgers sowie Einholung fachlicher Stellungnahmen weitgehend ausgeräumt werden. Auch konnten einige Missverständnisse oder Fehlinterpretationen der UVS-Unterlage aufgeklärt werden.

Im Hinblick auf das Raumordnungsverfahren muss die Planungsebene, der davon abhängige Kartierumfang und die Relevanz der jeweils vorgefundenen Arten und Lebensräume berücksichtigt werden. Entgegen der Forderung im Anhörverfahren ist eine vollständige Erhebung des Arteninventars sowie eine floristische Erhebung einzelner gefährdeter Pflanzenarten nicht Aufgabenstellung der UVS, da im Zuge der Linienplanung das Augenmerk auf erkennbare Zulassungshindernisse, d.h. der Identifizierung von Arten, bei denen die Vermeidung von Verbotstatbeständen aller Voraussicht nach schwierig oder unmöglich wird, und einer auf Ebene der Biotope stattfindenden Bewertung lag. Aus diesem Grund wurde der Umfang der Schutzgüter entsprechend ihrer Planungsrelevanz (vor allem Schutzstatus), der Möglichkeit der Vermeidung von Verbotstatbeständen und der Möglichkeit der Wiederherstellung von Lebensräumen abgeschichtet. Ziel der Untersuchung der Tiere und Pflanzen war es, die richtigen Parameter zu liefern, um die Linie herauszufinden, die im Raum die günstigste ist und die größte Wahrscheinlichkeit einer naturschutzrechtlichen Zulässigkeit bietet, nicht jedoch alle möglichen Konflikte für jede Variante und Teilvariante aufzuzeigen.

Die Methode der Artenauswahl ist in der UVS (Teil 4, Anlage 3, Unterlage 2.1, Kap. 3.2.3 der Raumordnungsunterlage) ausführlich erläutert. Die Beurteilung erfolgte wiederum nach einheitlichen, fachlich anerkannten Kriterien. Die flächendeckende

Kartierung der Biotope erfolgte anhand der in der UVS (Teil 4, Anlage 3, Unterlage 2.5 der Raumordnungsunterlage) hinterlegten, mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmten Methode. Hierbei wurden alle Biotoptypen ermittelt und nach einem landeseinheitlichen Bewertungsschlüssel beurteilt. Die durchgeführten Kartierungen waren für die artenschutzrechtliche Betrachtung auf Ebene der Trassenfindung für die notwendige Aussageschärfe ausreichend. Somit ist davon auszugehen, dass alle für die Linienfindung maßgeblichen Bestände erfasst und im weiteren Variantenvergleich berücksichtigt wurden.

Viele der in den Stellungnahmen zusätzlich angeführten Arten weisen die für die Ebene der Raumordnung notwendige Entscheidungsrelevanz nicht auf. Ein Teil der in den Stellungnahmen genannten Arten sind nicht nach § 44 BNatSchG geschützt und unterliegen damit nicht dessen strenger Rechtsfolge. Manche Artengilden, wie sie in den Stellungnahmen genannt werden, sind im Untersuchungsraum unterrepräsentiert oder in der UVS gar nicht behandelt, wie z.B. die Heckenvögel und die Tagfalter. Grund dafür ist, dass deren Lebensräume oder relevante Habitatelemente im Rahmen von Maßnahmen oft kurzfristig wiederherstellbar sind und im Planungsraum keine Seltenheit sind. Die durch die Einwender genannten zusätzlichen Arten untermauern die Bedeutung der Flächen, widersprechen jedoch nicht der Beurteilung in der UVS. Einige waren nicht Teil einer systematischen Erfassung, wie z.B. Kreuzkröte, Springfrosch, Zauneidechse, da für diese Arten i.d.R. auftretende Konflikte im Rahmen der Genehmigungsplanung zu bewältigen sind. In den Erwiderungen zu den Stellungnahmen wird seitens des Projektträgers nachvollziehbar dargelegt, dass durch die angewandte Methode alle relevanten Konfliktbereiche der ROL von der UVS erkannt und als entsprechend konfliktträchtig in die Entscheidungsfindung eingestellt worden sind. Die u.a. vom LBV geforderte Ermittlung der Beeinträchtigung landesweit bedeutsamer Lebensraumkomplexe von nicht nach § 44 BNatSchG geschützten Arten ist nicht explizit untersucht worden. Allerdings sind die genannten Bereiche, in denen von den Autoren der UVS nicht untersuchte Orchideen, Mehlbeeren u.ä. oder seltene Arten wie z.B. der Pilz „Endococcus karlstadtensis“ vorkommen, über ihre eigenen Lebensräume oder als Lebensräume von ebenso bedeutsamen, aber artenschutzrechtlich nicht relevanten Arten als zulassungskritische oder zumindest zulassungsrelevante Bereiche zumeist richtig erkannt. Das kann durchaus als Bestätigung dafür angesehen werden, dass die erhobenen Parameter für die Trassenfindung die richtigen Informationen geliefert haben. Das Gesamtkonfliktpotenzial der ROL wird in der UVS dargelegt und kann so auch korrekt in die Beurteilung der Raumverträglichkeit einfließen.

Bei den in den Fallbeispielen angeführten Fehlern handelt es sich in der Mehrzahl nicht um Fehler, sondern bestenfalls um nachrangige Auslegungsunterschiede oder maßstabsbedingte Ungenauigkeiten bei der Bestandserhebung. Lediglich in Einzelfällen wurden kleinere Biotope übersehen oder geringfügig anders abgegrenzt, als sie sich mittlerweile in der Realität darstellen. Die wenigen Ungenauigkeiten sind im Maßstab dieser Planungsebene nicht auszuschließen und nicht entscheidungsrelevant für die Linienfindung. In keinem der aufgeführten Fälle ändert sich durch die Ergänzungen etwas an der Beurteilung der jeweiligen Konfliktbereiche. Daher ist die Kartierung insgesamt nicht in Frage zu stellen.

Die im Raumordnungsverfahren vielfach vorgetragene Kritik, wonach nicht alle Konfliktpunkte der UVS bezogen auf das Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ sondern lediglich Konfliktschwerpunktbereiche in den Erläuterungsbericht (Teil 1, Kap. 4.5.4.2, S. 83 - 94 der Raumordnungsunterlage) und die Karte 4 „Umweltauswirkungen“ (Teil 3 der Raumordnungsunterlage) eingestellt wurden und somit der Abwägung nicht zugänglich wären, geht ins Leere. Im Erläuterungsbericht wird ausdrücklich dargelegt (Teil 1, Kap. 4.5.4.2, S. 91 der Raumordnungsunterlage), dass die Konfliktschwerpunktbereiche eine wertende Auswahl der Konfliktschwer-

punkte in den am erheblichsten betroffenen Teilabschnitten der ROL darstellt. Auch wenn hier aus Darstellungsgründen nicht alle Konflikte aus der UVS übernommen wurden, gehen sie der Abwägung nicht verloren, da die zu erwartenden Verluste und Beeinträchtigungen in den Bilanztabellen vollständig erfasst sind; zudem können die Konflikte in der UVS (Teil 3, Karte 4, Unterlage 2 der Raumordnungsunterlage) nachvollzogen werden.

Seitens der Höheren Landesplanungsbehörde ist festzuhalten, dass die Beurteilung der Auswirkungen der ROL in methodisch abgesicherter Weise unter Berücksichtigung des aktuellen Wissenstandes untersucht und in die Beurteilung eingestellt wurde. Dabei ist eine abschließende Eingriffsfolgenbewertung nicht Ziel der Untersuchung, da dies im Rahmen dieser Planungsebene nicht möglich ist. Die für eine abschließende Eingriffsfolgebewertung notwendige Datengrundlage, wie z.B. eine technische Planung mit entsprechend hohem Konkretisierungsgrad, liegt auf dieser Planungsebene nicht vor. Selbst die Lage der Linie zum Raumordnungsverfahren kann im Rahmen nachfolgender Verfahrensschritte noch geringfügig verschoben werden. Noch größer sind die unterschiedlichen Möglichkeiten bei weiteren Faktoren, wie z.B. Bauweise und -ablauf oder abschließender Flächeninanspruchnahme durch Straßenebenenflächen und Anlagen (Regenrückhaltung, Anschlüsse etc.). Nicht zuletzt kann sich auch die Ausstattung des Raumes in dem Zeitraum bis zu einer Genehmigungsplanung noch erheblich ändern. Allerdings sei darauf hingewiesen, dass mehrjährige Studien bislang im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen nicht Stand der Technik sind. Auch die Herangehensweise, bei großen Untersuchungsräumen ein Bild der Pflanzen und Tiere über Probeflächen und Transektenerhebungen zu schaffen, entspricht dem gängigen Standard. Aufgrund der veränderten Situation im Artenschutz wurde gegenüber früheren Untersuchungsmethoden die Erhebungsintensität bereits deutlich erhöht und zusätzliche Informationen über eine Habitateignungserhebung aufgenommen, die über Geländebegehungen hinaus mit Befragungen der örtlichen Forstverwaltungen, Naturschutzbehörden und von Ortskennern vertieft worden ist.

Festgestellte Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und insbesondere wertvoller Gebiete (z.B. Naturschutzgebiete) sind im Zuge der weiteren Planungsschritte zu ermitteln und auszugleichen bzw. auf sonstige Weise zu kompensieren. Hierbei werden die Hinweise auf mögliche Kompensationsmöglichkeiten zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Planfeststellung sind weitere vertiefende faunistische Untersuchungen zur Ableitung artenschutzrechtlicher Maßnahmen geplant. Hierbei werden auch detaillierte Aussagen zur Vernetzung der Biotope gemacht.

Die Bestimmungen der §§ 15 und 30 BNatSchG werden im Rahmen der Genehmigungsplanung beachtet. Sie stellen keine grundsätzlichen Versagensgründe für ein Vorhaben dar. Sie fließen entsprechend ihrer Rechtswirkung in die Bewertung der UVS ein.

Auf Grundlage der vorgenannten Darlegungen erfolgt eine gesonderte Betrachtung der Einwendungen der Internationalen Gabriele-Stiftung für das Gebiet um Gut Terra Nova. In diesen verweist die Einwenderin auf enorme Differenzen zwischen der realen Situation von Fauna und Flora rund um Gut Terra Nova, wie sie durch vier detaillierte Gutachten über die Vögel, Fledermäuse, Tagfalter und die Flora im Jahr 2010/11 erfasst und dokumentiert wurden, und den Inhalten der UVS, die vom Projektträger als Grundlage für das Raumordnungsverfahren erstellt wurde. Demnach würde aufgezeigt, dass sich in diesem Gebiet, entgegen der Unterlagen der UVS, sowohl zulassungskritische als auch zulassungsrelevante Habitate für Arten der Avifauna und Fledermäuse befinden. Die artenschutzrechtliche Konfliktbetrachtung müsse daher zu unüberwindlichen Hindernissen führen. Ferner verweist das floristische Gutachten auf die sehr hohe Bedeutung des untersuchten Gebietes für die bo-

tanische Vielfalt der Region. Das Ergebnis der vertiefenden Betrachtung des Gebietes um Gut Terra Nova erfolgt im nächsten Abschnitt unter 3.2.2.3 “Bewertung der Auswirkungen“.

3.2.2.3 Bewertung der Auswirkungen

Im Ergebnis der Alternativenprüfung im Rahmen der UVS sowie der Anhörung ist festzustellen, dass die ROL auch aus landesplanerischer Sicht offenkundig die umweltverträglichste Lösung bezogen auf das Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ aufzeigt. Es wurde eine Linienführung ermittelt, welche eine weitest mögliche Minimierung der Beeinträchtigungen sowohl in Bezug auf die Beanspruchung von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere, die biologische Vielfalt, als darüber hinaus auch auf die Verträglichkeit des Vorhabens mit dem Netz Natura 2000 und die Konflikte mit dem europäischen und nationalen Artenschutzrecht (zu letzteren s. C II 3.3) bewirkt. Weitere Einzelheiten hierzu sind der UVS zu entnehmen.

Die Vorteile, die mit der Raumordnungslinie im Alternativenvergleich verbunden sind, betreffen insbesondere die in die Auswirkungsprognose eingestellten, für die nachfolgende Genehmigungsplanung zulassungskritischen Sachverhalte (AWK I). Hierzu gehören die Betroffenheiten von:

- Schutzgebieten gemäß § 23 bis 30 BNatSchG,
- Lebensraumtypen gemäß Anhang I FFH-Richtlinie,
- Standorten planungsrelevanter Pflanzenarten,
- zulassungskritischen Kernhabitaten der entsprechenden Arten.

Entscheidungsrelevant für die Abwägung (AWK II) verbunden sind ferner die Betroffenheiten von:

- hoch bedeutsamen Biotoptypen und -komplexen,
- von Nutzungstypen mit langen Wiederherstellungszeiten,
- zulassungsrelevanten Habitaten von Tierarten,
- störungsempfindlichen Arten in zulassungskritischen Kernhabitaten.

Abwägungsrelevant (AWK III) sind schließlich die Betroffenheiten von:

- hoch bedeutsamen Biotoptypen und -komplexen,
- hoch bedeutsamen Biotop- und Nutzungstypen,
- Flächen gemäß Waldfunktionsplan,
- abwägungsrelevanten Habitaten, Lebensraumkomplexen einschließlich ihrer Austauschbeziehungen,
- mittelbaren Beeinträchtigungen durch Immissionen und Trennwirkungen auf Biotope und Biotopkomplexe sowie auf störungsempfindliche Arten in zulassungsrelevanten Habitaten und in Sonderlebensräumen.

Im Ergebnis des Variantenvergleichs zeigen sich annähernd in allen Kriterien z.T. deutliche Vorteile für die ROL. Das gilt insbesondere für die Beeinträchtigung wichtiger Austauschbeziehungen und Lebensraumkorridore mit sehr hoher Bedeutung, für Flächenverluste in zulassungskritischen Kernhabitaten planungsrelevanter Arten (AWK I) und in Lebensraumkomplexen hoher biologischer Vielfalt (AWK III), für die sowohl bei den anlagebedingten Flächenverlusten und Zerschneidungseffekten als auch bei den betriebsbedingten Lärm-, Licht- und Fremdwirkungen im Zuge der ROL eine deutlich geringere Betroffenheit besteht. Insbesondere bei den betriebsbedingten Belastungen weist die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ in den Wirkzonen 200 und 500 m eine flächenmäßig deutlich höhere Beeinträchtigung für

planungsrelevante Arten auf als die ROL. Die als erheblich eingestuftem Zerschneidungseffekte zwischen den Teilhabitaten planungsrelevanter Arten (AWK III) liegen in der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ doppelt so hoch wie bei der ROL.

Im Hinblick auf die Pflanzenwelt sind insgesamt weniger deutliche Unterschiede zwischen den beiden Varianten festzustellen. Nachteilig für die ROL erweisen sich hier die höheren Verluste von nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG geschützten Biotopen und von Standorten planungsrelevanter Pflanzenarten (AWK I). Die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ schneidet dagegen im Vergleich zur ROL bei Verlust und Beeinträchtigung der hoch bedeutsamen Biotop- und Nutzungstypen (mit und ohne lange Wiederherstellungszeiten) deutlich schlechter ab (AWK II und III).

Deutliche Unterschiede zeigen sich zwischen den Varianten bei der Beeinträchtigung von Schutzgebieten und FFH-Lebensraumtypen (AWK I). Hier hat die ROL aufgrund der geringeren Anzahl der beanspruchten bzw. zerschnittenen Gebiete und der damit zusammenhängenden Querungslängen spürbare Vorteile. Auch hierzu wird im Detail auf die UVS verwiesen.

Im Ergebnis löst die Raumordnungslinie demnach erkennbar weniger erhebliche Beeinträchtigungen bezogen auf das Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ aus als die Vergleichsalternative. Gleichwohl muss nach den Verfahrensunterlagen ebenso wie nach dem Ergebnis der Anhörung festgehalten werden, dass das Vorhaben als linienhafte Infrastrukturmaßnahme – unabhängig von der Feintrassierung in der Planfeststellung – zu teils massiven Eingriffen in die Lebensräume von Tieren und Pflanzen führt. Dies gilt sowohl direkt durch die Überbauung als auch indirekt durch das Erschweren bzw. Unterbinden von Wanderbewegungen, durch die damit einhergehende Isolierung von Lebensräumen sowie außerdem durch Verlärmung und Schadstoffbelastung. Der Biotopverbund wird teilweise unterbrochen. Im gesamten Streckenverlauf führt das Vorhaben punktuell in unterschiedlichem Maß zu erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut „Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt“. Dies betrifft insbesondere

- die Trockenlebensräume insbesondere an den Hängen des Maintals rund um Karlstadt sowie des Wertals und am Brennersrain nördlich Gut Greußenheim, mit hoher Dichte an gesetzlich geschützten Biotopen und Arten,
- die Wälder (z.B. Zellinger Wald, Wald östlich Lohrs a. Main) als Lebensräume einer Vielzahl gefährdeter und besonders geschützter Arten, die durch direkten Lebensraumverlust sowie durch Zerschneidung von sowohl Jagd- als auch großräumigeren Wanderstrecken bedroht wären,
- die Fluss- und Auelandschaften von Main und Wern (z.B. Querung struktur- und artenreicher Lebensräume im Talraum der Wern, an dessen Trockenhängen mit hoher Bedeutung als Trocken-Verbundachse und den anschließenden naturnahen Buchenwäldern),
- die Überbauung und Zerschneidung von Lebensräumen der Arten der Feldflur, v.a. der sehr seltenen Wiesenweih, für die Unterfranken als Lieferpopulation für den Bestand dieser Art in Deutschland eine besondere Verantwortung hat, und des Feldhamsters.

In der Summe ist somit die argumentative Herleitung der ROL aus dem Vergleich mit der Alternative auch aus landesplanerischer Sicht uneingeschränkt nachvollziehbar. Für die der vorliegenden landesplanerischen Beurteilung obliegende Bewertung der ROL anhand der Erfordernisse der Raumordnung im Hinblick auf das Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ ist folgendes festzuhalten:

Das Vorhaben steht teilweise in Konflikt zu den oben angeführten Erfordernissen der Raumordnung, insbesondere LEP B I 1.1 (G), 1.3.1 (G) 2.2.1 (G) und 2.2.2 (G), sowie außerdem zu den naturschutzfachlichen Zielen. Letztere verlangen ebenso wie die Erfordernisse der Raumordnung zusammengefasst nachdrücklich die Sicherung der biologischen Vielfalt, der Tier- und Pflanzenwelt und der lebensraumtypischen Standortverhältnisse sowie die Erhaltung von Natur und Landschaft insgesamt in ihrer Funktions- und Regenerationsfähigkeit. Ferner werden die Vorgaben des LEP B I 2.2.6.1 (G), 2.2.6.2 (G) und 2.2.6.4 (G), (Erhalt naturnaher sowie großräumiger Waldbestände, Arten- und Biotopschutz) negativ berührt. Dies gilt ebenfalls im Besonderen für den Erhalt des Naturhaushalts in den Bereichen des Main- und des Werntals und deren Nebentälern, einschließlich der Talhänge sowie der naturnahen Gewässer mit Auen und Feuchtgewässern in ihrer Biotopfunktion (LEP B I 2.2.4.1(G), RP 2 B I 3.2.7, 3.2.7, RP 3 B I 3.2.3 (Z), 3.2.5 (Z)). Negativ berührt werden schließlich auch die Vorgaben des LEP B 1.3.1 (G) und 1.3.2 (Z), die zusammengefasst auf die Sicherung und Weiterentwicklung der Lebensräume für Pflanzen und Tiere, vorrangig gefährdeter Arten, hinzielen.

Bereits im Rahmen der Planung wurde eine Linienführung gewählt, welche auf eine weitest mögliche Minimierung der Inanspruchnahme landschaftlicher Vorbehaltsgebiete abzielt. Deren vollständige Umgehung ist, vor dem Hintergrund der konkreten räumlichen und raumstrukturellen Gegebenheiten, nicht möglich.

Daneben führt die B 26n – wie bereits dargelegt – zu einer geringfügigen Neuinanspruchnahme nach §§ 23, 29 und 32 BNatSchG geschützter Gebiete. Im Raumordnungsverfahren werden zwar weder abschließend die naturschutzrechtliche Vereinbarkeit eines Vorhabens mit den betroffenen NSG- bzw. GLB-Verordnungen noch abschließend die FFH-Verträglichkeit oder die Verträglichkeit mit dem Artenschutz überprüft. Dies bleibt letztlich dem Genehmigungsverfahren vorbehalten. Es ist jedoch im Sinne der Erfordernisse der Raumordnung zu prüfen, ob die vorliegende Planung dazu führt, dass ein geschütztes oder an sich schutzwürdiges Gebiet evtl. nicht mehr gesichert werden kann und ob insofern ein Konflikt insbesondere mit den Zielen LEP B I 1.3.2 (Z) und 2.1.2 (Z) sowie RP 2 B I 2.2 vorliegt.

Die gesetzlichen Anforderungen zur Vereinbarkeit des Straßenbauvorhabens mit dem europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000 und den artenschutzrechtlichen Vorgaben entfalten eine eigenständige Rechtsfolgewirkung, welche nicht der allgemeinen planerischen Abwägung unterliegt. Im Rahmen der landesplanerischen Beurteilung werden die Anforderungen des europäischen Gebiets- und Artenschutzes daher als eigenständiger Belang in einem separaten Kapitel unter C II 3.3 dargelegt. Im Ergebnis der FFH-Vorprüfungen können erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten im Trassierungsbereich der ROL nicht sicher ausgeschlossen werden. Vertiefende FFH-Prüfungen werden im Zuge der Genehmigungsplanung erforderlich.

Ferner sind mit den Eingriffen in (Kern-)Habitate planungsrelevanter Arten Konflikte mit dem nationalen und europäischen Artenschutzrecht gegeben, zu denen unter C II 3.3.2 nähere Ausführungen erfolgen. Für eine Reihe von folgenden Arten sind Verbotstatbestände trotz Maßnahmen möglicherweise nicht zu vermeiden:

- Artengruppe Fledermäuse: Bechsteinfledermaus, Fransenfledermaus, Großer und Kleiner Abendsegler, Braunes und Graues Langohr, Mopsfledermaus und Rauhauffledermaus;
- Artengruppe Vögel: Heidelerche, Mittel-, Grau- und Schwarzspecht;
- sonstige Arten: Eremit;

Weitergehende Ausführungen zu den artenschutzrechtlichen Beurteilungen (u.a. zur Betroffenheit von Feldhamster, Fledermäusen, Uhu, Wiesenweihe, Bekassine, Schleiereule, Springfrosch, Schlingnatter, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Habicht, Langfühliger Schmetterlingshaft, Frauenschuh) sind C II 3.3 2 zu entnehmen.

Den Belangen des europäischen Artenschutzes ist im weiteren Planverfahren besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Aufgrund des Planungsstandes und der Maßstäblichkeit des Raumordnungsverfahrens sind abschließende, konkret individuenbezogene Aussagen zum Grad der Beeinträchtigung der besonders und streng geschützten Arten jetzt noch nicht möglich. Die naturschutzfachlichen Ausnahmegründe für die untersuchten Alternativen hat die UVS insoweit dargelegt, dass gezeigt werden konnte, dass die anderen betrachteten Lösungen für den Artenschutz ungünstiger sind. Mögliche CEF-Maßnahmen oder Maßnahmen zur Erhaltung der Populationen wurden im Grundsatz aufgeführt, detailliertere Ausführungen hierzu sind in dieser Planungsstufe noch nicht möglich bzw. nicht sinnvoll. Die vollständige Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG sowie die Darlegung der Ausnahmevoraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG für das Vorhaben ist Aufgabe der nachfolgenden Planungsstufe (Planfeststellung).

An dieser Stelle kann aber bereits drauf hingewiesen werden, dass das Landesamt für Umwelt nach Prüfung der Verfahrensunterlagen feststellt, dass aus naturschutzfachlicher Sicht derzeit keine Einzelarten oder Lebensräume bekannt sind, die als sog. "Rote Ampel"-Arten gelten und sich somit im Ergebnis der FFH- und artenschutzrechtlichen Prüfung als zulassungskritisch erweisen könnten, einer Verwirklichung des Straßenneubauprojekts entgegenstehen.

Teilräumliche Bewertung der Auswirkungen

Von Süden nach Norden gesehen stellt sich die Situation hinsichtlich erheblicher Umweltauswirkungen (vorrangig Bereiche AWK I und II) auf das Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ wie folgt dar. Weitergehende Ausführungen zu den artenschutzrechtlichen Beurteilungen (u.a. zur Betroffenheit von Feldhamster, Fledermäusen, Uhu, Wiesenweihe, Bekassine, Schleiereule, Springfrosch, Schlingnatter, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Habicht, Langfühliger Schmetterlingshaft, Frauenschuh) sowie Aussagen zum Natura 2000 Gebietsschutz sind C II 3.3 zu entnehmen.

- Mit der Errichtung der AS Helmstadt und der Verlegung der WÜ 31 erfolgt ein unvermeidbarer Eingriff in einen durch die BAB 3 bereits vorbelasteten Bereich (Konfliktschwerpunktbereich 1 der Raumordnungsunterlagen) nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG. Geschützte Feucht- und Magerbiotop, Stillgewässer sowie hoch bedeutsamer Waldmeister-Buchenwald werden überbaut, vorbelastete struktur- und artenreiche Lebensräume hoher biologischer Vielfalt in Waldbereichen zerschnitten und beeinträchtigt: Wertvolle Biozönosen für v.a. Mopsfledermaus, Bechsteinfledermaus, Kleiner Abendsegler, Schleiereule, Mittelspecht und Grauspecht sowie Springfrosch. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für Schleiereule und Springfrosch sind durch Maßnahmen voraussichtlich zu vermeiden. Im Zuge der Verlegung der WÜ 31 wird faunistisch hoch bedeutsamer Waldmeister-Buchenwald mit z.T. sehr alten Eichen- und Buchenbeständen und hohem Anteil an Höhlenbäumen gequert: Verlust und Beeinträchtigung wertvoller Lebensräume u.a. für Mittelspecht, Grauspecht, Kleiner Abendsegler, Mopsfledermaus, Hirschkäfer und zumindest potentiell E-

eremit sowie von Höhlenbäumen für verschiedene Fledermaus- und höhlenbrütende Vogelarten.

- Die Verlegung der B 8 aus dem Tal des Aalbachs heraus in die landwirtschaftlich intensiv genutzte Flur ist aus Naturschutzaspekten nur ein geringer Eingriff; die Entsiegelung der alten B 8 kann sogar als Verbesserung eines lokal bedeutsamen Feuchtlebensraumverbundes angesehen werden. Die Beanspruchung straßenbegleitender, wärmeliebender Säume durch die Verlegung der B 8 bei Mädelfhofen kann möglicherweise durch kleinräumige Verschiebungen noch verhindert werden.
- Im Bereich des Aussiedlerhofes am Mühlhart südlich von Hettstadt werden zwei aus faunistischer Sicht hoch bis sehr hoch bedeutsame Buchen- und Eichenwälder in unmittelbarer Nähe zu kleineren Obstwiesen mit hoher biologischer Vielfalt gequert bzw. berührt: Verlust und Verlärmung u.a. von Lebensräumen typischer Waldarten wie Mittelspecht, Grauspecht, Bechsteinfledermaus und Mopsfledermaus sowie Arten des strukturreichen Offenlandes wie Schleiereule und Gartenrotschwanz. Im weiteren Verlauf führt die Trasse im Bereich des „Greußenheimer Lochs“ nordwestlich Hettstadt zwischen mehreren kleineren strukturreichen alten Eichenwäldern mit einzelnen Kiefern als Lebensraum hoher biologischer Vielfalt durch: Verlärmung wertvoller Biozönosen mit Betroffenheit insbesondere von Mittelspecht, Bechsteinfledermaus, Mopsfledermaus und Bartfledermaus. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für Schleiereule, Gartenrotschwanz und Fledermäuse sind durch Maßnahmen voraussichtlich zu vermeiden.
- Einen Konfliktschwerpunkt (Konfliktschwerpunktbereich 2 der Raumordnungsunterlage) bildet der Bereich nordöstlich von Greußenheim; hier werden nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG geschützte Magerrasen-Biotopkomplexe (u.a. Magerstandort am Brennersrain) mit angrenzenden lichten Kiefernbeständen sowie hoch bedeutsamer Waldmeister-Buchenwald mit anschließendem wärmeliebenden Eichenwald überbaut: wertvolle Lebensräume u.a. für Heidelerche, Baumpieper, Schwarzspecht, Mittelspecht, Grauspecht, Halsbandschnäpper und diverse Fledermausarten, u.a. Bechsteinfledermaus und Mopsfledermaus sowie Kleiner Abendsegler. Mit der Querung ist die Austauschbeziehung zwischen den Trockenhängen um Leinach und den vorgenannten Wäldern betroffen. Ferner ist ein Verlust von Höhlenbäumen für verschiedene Fledermausarten sowie erhöhtes Kollisionsrisiko durch Querung von Flugkorridoren zu verzeichnen. Für die Heidelerche ist ein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand voraussichtlich nicht zu vermeiden.
- Einen weiteren Konfliktschwerpunktbereich (Nr. 3 der Raumordnungsunterlagen) bildet der Bereich zwischen Leinach und Karlstadt. Waldteile in Nähe des Zellinger Waldes – naturnahe Buchenwälder mit beigemischten Eichen und sonstigen Laubwaldarten – mit hoher biologischer Vielfalt werden gequert: Verlust und Beeinträchtigung alter struktur- und artenreicher Habitate der Lebensgemeinschaften der Wälder, für die stellvertretend hier die Betroffenheit von Mittel-, Schwarz- und Grauspecht, Eremit sowie diversen Fledermäusen, u.a. Bechsteinfledermaus und Mopsfledermaus, genannt sei. Mit Trassierung in der offenen Feldflur wird ein aufgrund seiner weitgehenden Ungestörtheit, Unzerschnittenheit und Offenheit sowie der Bewirtschaftung aus faunistischer Sicht wertvoller Lebensraum für die Wiesenweihe berührt. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für Fledermausarten, Wiesenweihe und Rotmilan sind durch Maßnahmen voraussichtlich zu vermeiden. Seitens des LBV werden u.a. der Halsbandschnäpper (Altenberg) und Wendehals (Sternberg) ergänzend angeführt, durch die der ohnehin zulassungskritische Konfliktpunkt jedoch nicht an-

ders zu bewerten ist. Weitergehende Ausführungen zu der Beurteilung der Wiesenweihe sind C II 3.3.2 zu entnehmen.

- Südlich von Karlstadt wird der Main mit angrenzenden Kalkhängen als Lebensraum mit hoher biologischer Vielfalt und Artenreichtum mittels eines weitgespannten Brückenbauwerks gequert (Konfliktschwerpunktbereich 6 der Raumordnungsunterlagen): Verlust und Beeinträchtigung faunistisch wertvoller Biozönoson im Tal und am Hang. Von Bedeutung ist die damit verbundene Zerschneidung des bundesweit sehr hoch bedeutsamen Trockenverbundlebensraumes gem. BfN mit vergleichsweise hoher Dichte an nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG geschützter Biotope sowie Verlust wärmeliebender Gebüsche: Beeinträchtigungen u.a. von Uhu, Zauneidechse, Schlingnatter, Langfühlerigem Schmetterlingshaft, verschiedenen Zug- und Rastvögeln, u.a. Kormoran, Zwergtaucher, Silberreiher und Fischadler, sowie Fledermausarten, wie z.B. Großer und Kleiner Abendsegler, Mopsfledermaus, Großes Mausohr. Die Zerschneidung des Trockenverbundkorridors im Maintal ist aufgrund des weitläufigen Brückenbauwerks deutlich minimiert. Gleichwohl sind entsprechend der Darlegungen unter C II 3.2.1.3 gemäß der Maßgaben A II 7.7 und 8.4 im Zuge der Feintrassierung durch weitergehende Optimierungen in der Linienführung und der baulichen Ausgestaltung auch die Tunnellängen von 600 bzw. 800 m in einer vergleichenden Bewertung vertieft zu prüfen; ggf. wäre die längere Alternative zu realisieren. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für Uhu, Zug- und Rastvogel, Fledermäuse und Zauneidechse sind durch Maßnahmen voraussichtlich zu vermeiden.
- Mit der anschließenden Querung der B26 östlich Karlstadt werden struktur- und artenreiche Lebensräume in einem Komplex aus Wiesen, Gehölzen, Wald und Magerrasen mit hoher biologischer Vielfalt beansprucht und verlärmert. Lebensgemeinschaften des Offenlands mit Betroffenheit u.a. von Heiderlerche und Schwarzkelchen sowie Wald im z.T. durch die bestehende B 26n vorbelasteten Bereich mit einer Betroffenheit u.a. von Mittel-, Grau- und Schwarzspecht sowie Fledermausarten, wie z.B. Bechsteinfledermaus und Mopsfledermaus, werden berührt. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für Heiderlerche und Schwarzkelchen sind durch Maßnahmen voraussichtlich zu vermeiden.
- Bei Schönarts wird das Werntal mit struktur- und artenreichen Lebensräumen im Talraum der Wern, an den Trockenhängen sowie anschließenden naturnahen Buchenwäldern mit nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG geschützten Biotopen mittels eines weitgespannten Brückenbauwerks gequert (Konfliktschwerpunktbereich 10 der Raumordnungsunterlagen): Verlust und Beeinträchtigung faunistisch wertvoller Gebiete, u.a. mit einer Betroffenheit von Wildkatze, Zauneidechse, Baumpieper, Wendehals, Gartenrotschwanz, div. Feuchtgebietsvögeln sowie Fledermäusen (Bechsteinfledermaus, Mopsfledermaus, Fransenfledermaus, Rauhautfledermaus). Die Zerschneidung des Trockenverbundkorridors im Werntal ist aufgrund des weitläufigen Brückenbauwerks deutlich minimiert. Ein sehr hohes Konfliktpotential ist mit dem Verlust von Einzelexemplaren des Europäischen Frauenschuhs sowie nach § 30 BNatSchG geschütztem Magerrasenkomplex gegeben. Im Zuge der Feintrassierung sind die Gradienten und die Brücke soweit zu optimieren, dass die Verluste dieser Pflanzenart minimiert werden. Weitergehende differenzierte Ausführungen zum Verlust des Frauenschuhs sind C II 3.3.2 zu entnehmen. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für Baumpieper, Wendehals, Gartenrotschwanz, Feuchtgebietsvögeln, Fledermäusen, Zauneidechse und Wildkatze sind durch Maßnahmen voraussichtlich zu vermeiden. Seitens des LBV werden u.a. Schleiereule, Eisvogel, Rohrweihe und Zwergtaucher ergänzend angeführt, die den ohnehin zulassungskritischen Konfliktpunkt jedoch nicht anders bewerten lassen.

- Östlich Heßlar quert die Trasse Waldmeister-Buchenwald und Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald und berührt alte Eichen- und Buchenwälder mit hoher biologischer Vielfalt: Verlust und Beeinträchtigung faunistisch wertvoller Lebensräume u.a. mit Betroffenheit von Gartenrotschwanz, Baumpieper, Mittel- und Grauspecht, Mopsfledermaus, Bechsteinfledermaus, Flughautfledermaus sowie Hirschkäfer und Eremit im Bereich möglicher Wanderachsen von Großsäugern. Durch Maßnahmen sind die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für die Arten Gartenrotschwanz, Baumpieper (Aufwertung Brutbiotop) und Wildkatze (wildkatzengeeignete Wildschutzzäune sowie Irritationsschutz) minimierbar. Seitens des LBV werden u.a. Wiesenpieper und Rohrweihe ergänzend angeführt, die den ohnehin zulassungskritischen Konfliktpunkt jedoch nicht anders bewerten lassen.
- Im weiteren Verlauf wird am Wertgraben nördlich Halsheim ein vielfältiger Lebensraumkomplex erhöhter biologischer Vielfalt, bestehend aus Heckenbiotopen und Waldflächen, gequert. Die Störung sowie möglicher Verlust eines Baumpieperbrutplatzes sowie die Störungen möglicher Wanderwege (Brückenbauwerk) der Wildkatze sind ebenfalls durch Maßnahmen vermeidbar.
- Ein weiterer Konflikt entsteht mit der Zerschneidung der offenen Feldflur, die aufgrund ihrer weitgehenden Ungestörtheit, ihrer Unzerschnittenheit und Offenheit sowie der Bewirtschaftung einen aus faunistischer Sicht wertvollen Lebensraum für die Wiesenweihe darstellt. Weitergehende Ausführungen zu der Wiesenweihe sind C II 3.3.2 zu entnehmen. Im weiteren Umfeld werden kleine Waldbereiche als mögliche Wanderachsen für Großsäuger gequert. Mit Maßnahmen sind die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für die Arten Rohrweihe und Wiesenweihe (Verbesserung Brutplatzbedingungen und Nahrungslebensraum) und Wildkatze (wildkatzengeeignete Wildschutzzäune sowie Irritationsschutz) vermeidbar.
- Am Krebsbach nördlich Heugrumbach (Brückenbauwerk) werden strukturreiche Offenlandlebensräume aus Wiesen und Magerrasen mit eingestreuten Hecken sowie Eichen- und Mischwaldbestände erhöhter biologischer Vielfalt gequert: Verlärmung einer wertvollen Biozönose mit Betroffenheit u.a. von Mittelspecht, Grauspecht, Baumpieper, Gartenrotschwanz, Mopsfledermaus, Großem Mausohr und Flughautfledermaus sowie Zerschneidung von aus faunistischer Sicht bedeutenden Verbindungsachsen. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für Gartenrotschwanz, Wildkatze und Baumpieper sind durch Maßnahmen voraussichtlich zu vermeiden. Seitens des LBV wird u.a. der Schwarzspecht ergänzend angeführt, der den ohnehin zulassungskritischen Konfliktpunkt jedoch nicht anders bewerten lässt.
- Im weiteren Trassenverlauf nördlich Arnstein (Bachlämmerholz) wird die vorhandene B 26a ausgebaut, so dass hier Vorbelastungen durch Zerschneidung und Verlärmung bestehen. So sind in erster Linie die Verlärmung struktur- und artenreicher Lebensräume in naturnahen Eichenwäldern hoher biologischer Vielfalt sowie eines Lebensraums der Grauammer und Beeinträchtigungen wertvoller Biozönosen mit einer Betroffenheit u.a. von Mittel- und Grauspecht und verschiedenen Fledermausarten, wie z.B. Mopsfledermaus und Flughautfledermaus, zu verzeichnen. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für die Grauammer sind durch Maßnahmen voraussichtlich zu vermeiden. Bezüglich der Betroffenheit der Wiesenweihe wird von Seiten der Naturschutzbehörden entgegen der Gutachteraussage aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens im Vergleich zum Status Quo ein höheres Kollisionsrisiko gesehen. Weitergehende Ausführungen zur Wiesenweihe sind C II 3.3.2 zu entnehmen. Seitens des LBV

werden u.a. Baumpieper, Gartenrotschwanz und eine Reihe von Feldbrütern ergänzend angeführt, durch die sich die Wertung des ohnehin zulassungskritischen Konfliktpunkts jedoch nicht ändert.

- Im Ausbaubereich der B 26a am Motocross-Gelände ist eine Verlärmung und Störung von struktur- und artenreichem Lebensraum in Hecken- und Gehölzstrukturen mit angrenzendem naturnahem Eichenwaldbestand mit hoher biologischer Vielfalt gegeben: Beeinträchtigung von faunistisch wertvollen Biozönosen mit einer Betroffenheit insbesondere von Mittelspecht, Grauspecht, Baumpieper und Haubenlerche. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für Baumpieper und Heiderlerche sind durch Maßnahmen voraussichtlich zu vermeiden.
- Nördlich von Schraudenbach werden mit dem Ausbau der B 26a struktur- und artenreiche Lebensräume erhöhter biologischer Vielfalt in naturnahen Eichen- und Mischwäldern sowie einem Lebensraumkomplex bestehend aus Wiesen und naturnahem Eichenwald beeinträchtigt: Verlust von Randflächen, Verlärmung und Erhöhung der Schneisenwirkung in faunistisch wertvoller Biozönose mit Betroffenheit u.a. von Mittelspecht, Grauspecht, Mopsfledermaus und Bartfledermäusen sowie Baumpieper und Grauammer. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für Grauammer und Baumpieper sind durch Maßnahmen voraussichtlich zu vermeiden.
- Im Zuge des Zubringers Karlstadt werden im Bereich Saupurzel und westlich des Flugplatzes Karlstadt Lebensräume im Bereich von Magerrasen-, Wiesen- und Nadelwaldflächen am Saupurzel verlärmert und kleinflächig in bereits durch die bestehende Straße vorbelasteten Trockenlebensräumen mit hoher biologischer Vielfalt überbaut: erhöhte Zerschneidungswirkung faunistisch wertvoller Biozönose mit Betroffenheit u.a. von Schlingnatter und Langfühlerigem Schmetterlingshaft zu verzeichnen. Der artenschutzrechtliche Verbotstatbestand bezüglich der Schlingnatter ist durch geeignete Maßnahmen voraussichtlich zu vermeiden. Weitergehende Ausführungen zur Schlingnatter sind C II 3,3,2 zu entnehmen.

Kritisch zu betrachten ist die – wenn auch geringe – Inanspruchnahme des Naturschutzgebietes „Grainberg-Kalbenstein und Saupurzel“ (Querungslänge 370 m). Dem Vorhaben stehen Verbote der Schutzgebietsverordnung entgegen, es berührt damit die Ziele des LEP B I 2.1.2 (Z) und RP 2 B I 2.2, die die Sicherung des NSG in seinem Bestand fordern. Aus naturschutzfachlicher Sicht steht die Forderung nach Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion des Schutzgebietes und seines räumlichen Zusammenhangs im Vordergrund. Unter diesem Aspekt sind gemäß Maßgabe A II 8.7 Möglichkeiten einer Vermeidung der Inanspruchnahme des NSG zu prüfen und im Rahmen des ggf. erforderlichen Antrags auf Befreiung nach § 67 BNatSchG zu thematisieren.

Im Verlauf des Zubringers Lohr ergeben sich folgende wesentlichen Beeinträchtigungen:

- Südlichwestlich Lohrs wird das Maintal als struktur- und artenreicher Lebensraum mit hoher biologischer Vielfalt mittels einer Brücke gequert und faunistisch wertvolle Biozönosen zerschnitten. Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko ist trotz des Brückenbauwerks über den Main (ca. 10 m Höhe) für verschiedene Fledermausarten nicht auszuschließen, das jedoch durch geeignete Maßnahmen gesenkt werden kann.
- In direkter Nähe zum Naturschutzgebiet „Romberg“ werden struktur- und artenreiche Lebensräume in alten Eichenfeldgehölzen gequert sowie zusätzliche

Mischwaldflächen als Lebensräume hoher biologischer Vielfalt mit Betroffenheit insbesondere von Mittelspecht beeinträchtigt. Weitergehende Ausführung zur Betroffenheit des FFH Gebietes „Naturschutzgebiet Romberg“ sind C II 3.3.1 und 3.3.2 zu entnehmen.

- Nordwestlich von Hausen quert die Trasse das Waldgebiet im Landschaftsschutzgebiet des Naturparks Spessart und führt zu einem Verlust, einer partiellen Neuzerschneidung sowie zur Verlärmung struktur- und artenreicher Lebensräume in großflächigen, naturnahen Buchenwäldern mit einzelnen Eichen- und sonstigen Laubwaldbeständen: Beeinträchtigung faunistisch wertvoller Biozönosen, für die stellvertretend die Betroffenheit von Mittel-, Schwarz- und Grauspecht, Bechsteinfledermaus und Flughörnchen genannt seien. Ferner kommt es zu einer Störung möglicher Wanderwege der Wildkatze zwischen deren Lebensräumen, wobei Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände möglich sind.
- Zwischen Hausen und Duttonbrunn quert die Trasse einen großflächigen, weitgehend gehölzfreien, aus faunistischer Sicht wertvollen Offenlandlebensraum: Betroffen sind Wiesenweihe und Feldhamster durch Verlust und Zerschneidung sowie der Baumpieper durch Verlärmung eines Obstbestands. Westlich der Streckenführung ist eine Verlärmung eines struktur- und artenreichen Lebensraums in naturnahem Buchenwald mit kleinen alten Eichenbeständen mit Betroffenheit von Mittelspecht und Grauspecht gegeben. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für Baumpieper und Wildkatze sind durch Maßnahmen voraussichtlich zu vermeiden. Die Höhere Naturschutzbehörde verweist darauf, dass westlich von Steinfeld 120 ha Lebensraum des Feldhamsters durch Isolierung verloren gehen und sieht erhebliche Schwierigkeiten für die Genehmigungsfähigkeit der Straße an dieser Stelle. Weitergehende Ausführungen zur Betroffenheit des Feldhamsters sind C II 3.3.2 zu entnehmen.

Wie bereits unter C II 3.2.2.2 „Darstellung der Auswirkungen“ dargelegt, erfolgt an dieser Stelle eine gesonderte Betrachtung der Einwendungen der Internationalen Gabriele-Stiftung für das Gebiet um das Gut Terra Nova.

- Auf der Grundlage der vorliegenden erläuternden Unterlage des Projektträgers sowie der eingeholten Stellungnahme durch die Höhere Naturschutzbehörde ist festzuhalten, dass die Ergebnisse der beigefügten Gutachten des Einwenders fachlich sowie inhaltlich nachvollziehbar und auch aus hiesiger Sicht nicht anzuzweifeln sind. Sie bestätigen zum Großteil den Eindruck, der durch die faunistischen Erhebungen im Rahmen der UVS gewonnen werden konnte. Allerdings weichen die Erhebungsmethoden deutlich voneinander ab, da sie gänzlich unterschiedliche Fragestellungen verfolgten. Eine vollständige Erhebung des Arteninventars sowie eine floristische Erhebung einzelner gefährdeter Pflanzenarten war – wie unter C II 3.2.2.2 dargelegt – nicht Aufgabenstellung der UVS, da im Zuge der Linienplanung das Augenmerk auf Zulassungshindernissen und einer auf Ebene der Biotope stattfindenden Bewertung lag. Daher ist ein Vergleich mit den Ergebnissen der UVS nicht zulässig und eine Neubewertung des betroffenen Raumes nicht erforderlich. Ferner werden nicht alle bewertenden Schlussfolgerungen geteilt. Eine Änderung des Raumwiderstandes im Gebiet der Internationalen Gabriele-Stiftung bzw. des Guts Terra Nova wird auch auf Basis der vorgelegten faunistischen und floristischen Gutachten nicht als fachlich gerechtfertigt erachtet.

Für den Untersuchungsraum ist festzuhalten, dass es sich um einen von Menschen geschaffenen Lebensraum handelt, der aufgrund seines Alters bereits einigen Arten als Lebensraum dient. Die Bewertung des Brutvogelbestandes als in

Deutschland bzw. Mitteleuropa einzigartig kann seitens des Projektträgers wie auch der Höheren Naturschutzbehörde jedoch fachlich nicht nachvollzogen werden. Die Brutvogeldichten werden seitens der Höheren Naturschutzbehörde als mittel bis hoch beurteilt, während der Projektträgers diese nachvollziehbar als durchschnittlich bewertet. Die Artenvielfalt lässt die Beurteilung als ein durchaus naturschutzfachlich wertvolles Vogelbrutgebiet zu, wobei sich diese jedoch nicht nur auf die Heckenlandschaft im Eingriffsbereich der Trasse, sondern auch auf Magerrasen und trockene Eichenwälder sowie weitere Lebensraumtypen bezieht. Von einer mit einem Naturschutzgebiet vergleichbaren Bedeutung kann jedoch nicht gesprochen werden. Wirklich planungsrelevante Arten, die vor allem Lebensräume besiedeln, deren „Wiederherstellbarkeit“ äußerst schwierig ist (Alte Waldbestände, Feuchtwiesen, Trockenrasen, Moore o.ä.) liegen nicht vor. Arten, die dieser Kategorie entsprechen, wie Grau-, Mittel- oder Schwarzspecht wurden vom Einwender auch innerhalb der in der UVS als zulassungsrelevant abgegrenzten Bereiche nachgewiesen. Demgegenüber hat die Schaffung der Baumreihen und Hecken dafür gesorgt, dass die Feldlerche nun im Vergleich zum Umland eine deutlich geringere Dichte aufweist und aus manchen Teilen völlig verschwunden ist. In der Überlagerung der Untersuchungsergebnisse des Einwenders mit denen der UVS (Teil 4, Anlage 3, Unterlage 2.4, Blatt 6.3 der Raumordnungsunterlage) erkennt man, dass Teilbereiche des von ihm untersuchten Gebiets auch in der UVS als zulassungsrelevant und größere Bereiche zumindest als abwägungsrelevante Lebensraumkomplexe mit hoher Artenvielfalt und besonderer Bedeutung für eine Vielzahl von Tierarten dargestellt worden sind. Die im Gutachten angeführten gefährdeten Arten wie Baumpieper, Gartenrotschwanz, Grauspecht, Turteltaube und Wendehals befinden sich zum Großteil innerhalb oder am Rande der so abgegrenzten Lebensräume. Das gilt nicht für Feldlerche, Rebhuhn und Schafstelze, für die in der UVS begründet wird, warum hierfür eine solche Abgrenzung nicht sinnvoll war. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Untersuchungsergebnisse des Einwenders das Bild im Untersuchungsraum verfeinern, sie bestätigen jedoch eher die gewählten Konfliktstufen als ihnen zu widersprechen. Einzelne kleine Korrekturen in Randbereichen lassen sich aus dieser deutlich intensiveren Untersuchung natürlich ableiten, jedoch keine grundsätzlich andere Einstufung des Raumes. Die Einwendungen können als Beleg für die Wirksamkeit der artenschutzrechtlichen Maßnahmen gesehen werden. Die gezielte Anlage von Hecken und das Anbringen von künstlichen Nisthilfen führten zu einer Zunahme von hecken-, gebüsch- und höhlenbrütenden Vogelarten. Diese Beispiele stellen einen Beleg für die Wirksamkeit solcher CEF-Maßnahmen dar.

Im Rahmen der Fledermauskartierung wurden keine Arten gefunden, die nicht auch schon durch die UVS zumindest im weiteren Umfeld ebenfalls nachgewiesen und Lebensraumkomplexen zugeordnet worden sind, die das Gut umgeben und zum einem erheblichen Anteil auch überlagern. Vielmehr werden in der UVS gegenüber dem Gutachten des Einwenders noch vier weitere planungsrelevante Arten in den Lebensräumen der Beurteilung zugrunde gelegt. Nicht in der UVS aufgeführt sind die Wasserfledermaus und die Zwergfledermaus, weil diese nicht als planungsrelevant eingestuft worden sind. Wie auch bei der Bewertung der Avifauna orientiert sich die Konflikteinstufung jedoch nicht allein am Erscheinen oder möglichen Vorkommen der Arten, sondern daran, ob die Eingriffe in einem Gebiet zu Verbotstatbeständen des Artenschutzes führen können, die durch Maßnahmen kaum zu vermeiden sind. Das ist in alten Waldgebieten viel eher der Fall als in den heckenreichen Offenlandgebieten des Guts Terra Nova. Daher wurden auch die Lebensraumkomplexe und die dazugehörigen Konfliktstufen, anders abgegrenzt, als die Ergebniskarte des Einwenders dies nahelegen würde.

- Sowohl die Tagfalter als auch die Hecken im Gutsbereich, die nicht in den Planunterlagen dargestellt sind, weisen aufgrund ihrer Wiederherstellbarkeit bzw. ihres Schutzstatus nicht die für die Ebene der Raumordnung notwendige Entscheidungsrelevanz auf. Die Erfassung aller Tagfalterarten war, wie bereits dargelegt, ausdrücklich nicht Bestandteil der Untersuchungen dieser Planungsebene, daher ist die Darstellung in der UVS prinzipiell nicht zu beanstanden. Lediglich eine planungsrelevante Art (Großer Feuerfalter) konnte zusätzlich nachgewiesen werden. Aufgrund der Ökologie dieser Art ist der Nachweis eines Einzelindividuums wenig aussagekräftig; eine Zerstörung oder Beeinträchtigung von Lebensräumen kann durch geeignete Maßnahmen im räumlichen Umfeld kompensiert werden. Die relativ jungen, gepflanzten Heckenbestände liegen entsprechend der Biotoptypenerfassung (ungeachtet ihres Entwicklungspotentials und einer möglichen faunistischen Bedeutung) unterhalb oder höchstens an der Erfassungsgrenze und wurden daher bis auf vereinzelte Ausnahmen nicht erfasst. Darüber hinaus sind die Hecken an vielen Stellen durch nicht standortgerechte Gehölze ersetzt; die natürliche Artenzusammensetzung stellt jedoch ein wesentliches Kriterium der Erfassung dar. Im Übrigen hätte eine Erfassung als Einzelhecken oder Heckenkomplexen zwar zu einer geringfügigen Höherbewertung des Teilgebiets geführt, nicht aber zu einer Einstufung als Konfliktbereich. Gleiches gilt für eine evtl. zusätzliche Erfassung von Stillgewässern, die überwiegend oder vollständig außerhalb des Eingriffsbereichs liegen.

Die floristischen Kartierungen zeigen, dass das Gutsgebiet aufgrund der extensiven Bewirtschaftung aus floristischer Sicht, auch im Vergleich zur Umgebung, eine hohe Wertigkeit aufweist, wobei die erfolgte Einbringung gebietsfremder Arten als negativer Faktor zu sehen ist. Aufgabe der Raumordnung ist es jedoch festzustellen, ob der Planung rechtliche Hindernisse entgegenstehen. Die festgestellten Pflanzen begründen kein solches Zulassungshindernis. Im Rahmen der Detailplanung in den nachfolgenden Planungsschritten ist das Gelände mit der festgestellten Wertigkeit bei der Festlegung der Trasse und der Bewertung des Eingriffs inkl. der Bestimmung des Kompensationsbedarfs zu berücksichtigen. Insbesondere im Hinblick auf die räumliche Verteilung der festgestellten Arten im Untersuchungsgebiet, die sich auf einzelne Standorte im Randbereich konzentrieren, erscheint deren Berücksichtigung bei der detaillierten Trassenplanung möglich. Die Beurteilung der wertvollsten Flächen – einem Steinbruch mit seinem näheren Umfeld (geschützter Landschaftsbestandteil), Halbtrockenrasen am Rand des Tännig – decken sich bis auf die Berücksichtigung von gefährdeten Arten in Äckern mit denen der UVS. Die Untersuchung der Ackerflächen war nicht Gegenstand der UVS, da diese aufgrund der kurzzeitigen Wiederherstellbarkeit kein zulassungskritisches Potential besitzen. Eine veränderte Bewertung des Raumwiderstandes ergibt sich daraus nicht.

Bei großräumiger Betrachtung ist im Ergebnis festzustellen, dass es naturschutzfachlich bedeutsamere Biotope als die im Untersuchungsgebiet des Guts Terra Nova vorhandenen gibt. Hierunter fallen bspw. Biotope bei Leinach und Erlabrunn sowie Magerrasen, wie sie im Bereich des Maintals zu finden sind, mit denen im Gutachten kein Vergleich erfolgt ist. Der Versuch den Bereich des Guts Terra Nova zu schonen, darf in der Folge nicht dazu führen, dass stattdessen naturschutzfachlich wertvollere Bereiche in Anspruch genommen werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass im gesamten Streckenverlauf der ROL nach gegenwärtigem Kenntnisstand ein erhebliches Konfliktpotenzial bezogen auf das Schutzgut „Pflanzen, Tier, biologische Vielfalt“ besteht. Dies betrifft wertvolle Lebensraumtypen und das aktuelle und potenzielle, aus der vorhandenen Habitatstruktur abgeleitete Vorkommen wichtiger, insbesondere streng geschützter Arten. Die vorstehend vorgenommenen Bewertungen der Auswirkungen bezogen auf das

Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ berücksichtigen jedoch noch nicht die zur Eingriffsminderung möglichen und vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere Ausgleichsmaßnahmen. Da bei der Darstellung der Umweltauswirkungen u.a. die Maßnahmen einzubeziehen sind, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden können (§ 11 Satz 1 UVPG) und da diese Darstellung Grundlage der Bewertung ist (§ 12 UVPG), geht obige Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens von einer ungünstigeren Situation aus, als sie sich nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen darstellen wird.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen können nur teilweise vermieden, vermindert oder kompensiert werden. Sie sind zwar v.a. durch die Planung selbst mit ihrer relativ umweltschonenden Trassenführung im Rahmen des Möglichen bereits minimiert, können und müssen aber durch geeignete Maßnahmen noch zusätzlich auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Diesem Zweck dienen die Maßgaben A II 8.1 bis 8.7; sie verpflichten dazu, die natürlichen und gewachsenen Strukturen soweit möglich zu schonen, die Zerschneidungswirkungen weiter zu reduzieren und außerdem das gesamte zur Verfügung stehende Bündel an Einzelmaßnahmen zur Verminderung der Eingriffe durch Bau, Anlage und Betrieb der B 26n anzuwenden.

Neben der Linienoptimierung zur Vermeidung der Inanspruchnahme besonders schutzwürdiger Habitats und Lebensräume – insbesondere bei randlicher Berührung von Wäldern – und zur Reduzierung betriebsbedingter Kollisionen mit Tieren (Maßgabe A II 8.1), stehen Maßnahmen zur Gewährleistung des Biotopverbundes und zur Aufrechterhaltung von Wander- und Wechselbeziehungen gemäß Maßgabe A II 8.3 im Vordergrund. Dies betrifft vor allem die besonders empfindlichen Querungen der Austauschbeziehungen zwischen den Trockenhängen um Leinach mit den dortigen Wäldern sowie den bundesweit sehr hoch bedeutsamen Trockenverbundlebensraumes im Bereich der Main- und Werntalhänge. Die in Teil 1 Kap. 4.5.6 der Raumordnungsunterlagen (S. 120 ff) aufgeführten Maßnahmen sind grundsätzlich dazu geeignet, die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen zu mindern oder zu vermeiden. Die dort genannten Maßnahmen dienen insbesondere zur Kompensation der Lebensraumzerschneidung im Sinne von LEP B I 1.3.2 (Z) und 2.2.9.1 (Z). Darüber hinaus wird im Rahmen der folgenden Planungsstufen zu prüfen sein, ob und wie im Hinblick auf die bundesweiten Bemühungen zur Wiedervernetzung, im Hinblick auf die durch das Vorhaben nicht zu vermeidenden Querungen von Lebensraumkorridoren nationaler Bedeutung und im Hinblick auf die Aufrechterhaltung von Wander- und Wechselbeziehungen, weitere Wiedervernetzungsmaßnahmen als Kompensation ergriffen werden können (Maßgabe A II 8.4). Hierzu gehören z.B. spezielle Durchlässe, Amphibienquerungshilfen und Grünbrücken. Eine Übersicht über die insoweit geeigneten Maßnahmen gibt das Merkblatt für die Anlage von Querungshilfen (MAQ) vor. Weiterhin soll eine Untersuchung zu den positiven Auswirkungen einer Verlängerung des Tunnels im Zuge des Kalvarienberges südlich Karlstadt durchgeführt werden. Nach der Maßgabe A II 8.6 ist ferner auf eine landschaftsschonende Brückenbauweise zu achten, um die landschaftsästhetischen und ökologischen Beeinträchtigungen von Tälern, die durch die Bundesstraße gequert werden, zu minimieren (vgl. u.a. LEP 1.3.2 (Z), 2.2.1 (G), 2.2.2 (G), RP 2 B I 2.1, 3.2.7). Die Brückenbauwerke über die Fließgewässer sind gemäß Maßgabe A II 8.5 so zu konzipieren, dass die Funktion der Fließgewässer und der Niederungen als Lebensraum und Ausbreitungsweg für Tier- und Pflanzenarten in möglichst vollem Umfang gewahrt bleibt (u.a. LEP B I 2.2.4.1 (G), RP 3 B I 3.2.5).

Notwendige und geeignete Maßnahmen für den Artenschutz können im Rahmen der Raumordnung noch nicht genauer ermittelt werden, weil die Eingriffe im Detail noch nicht genau genug bekannt sind. Derzeit sind alle Annahmen im Hinblick auf

Verbotstatbestände des Artenschutzes noch mit erheblicher Unsicherheit behaftet. Es kann allerdings schon jetzt davon ausgegangen werden, dass im Rahmen der Detailplanung durch Minimierungsmaßnahmen viele Beeinträchtigungen so gemindert oder ausgeglichen werden, dass lebensraumverbessernde Maßnahmen in der Fläche entbehrlich sind. Hierzu gehören z.B. Trassenverschiebungen, Veränderungen der Gradienten, Maßnahmen zur Verbesserung des Verbundes (Querungshilfen, Leit- und Sperreinrichtungen, Wildschutzzäune), Irritations- oder Lärmschutz. Andererseits können durch Straßennebenflächen, Anschlussbauwerke oder Regenrückhaltebecken auch erhebliche neue Beeinträchtigungen (Verlust von Baumhöhlen und Altbäumen, Verlagerung von Stördistanzen, etc.) entstehen, die aktuell nicht vorhersehbar sind.

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG), wobei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seit der Novellierung des BNatSchG vom 01.03.2010 weitestgehend gleichrangig nebeneinander stehen. In einem landschaftspflegerischen Begleitplan sind auf der Grundlage detaillierter Eingriffsausgleichsbilanzierungen in enger Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen darzustellen (Maßgabe A II 8.3).

Fragen des Kompensationsbedarfs

Mit dem Neubau der Straße sind umfangreiche Eingriffe verbunden, die im Falle ihrer Zulassung einen hohen Kompensationsflächenbedarf (rd. 212 ha) verursachen werden. Naturschutzfachlich gefordert ist, dass die betroffenen Lebensräume und Flächenfunktionen sowie das Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) möglichst erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Dem in die Verfahrensunterlage eingestellten Kompensationskonzept liegt ein Leitbild zugrunde, das in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden erstellt wurde. Es zielt u.a. auf eine Verbesserung des Muschelkalk-Verbundes, v.a. auf Flächen außerhalb von Schutzgebieten, auf die Optimierung von Flugsandlebensräumen, auf die Wiederaufnahme von Niederwaldnutzung sowie auf die Beseitigung nicht standortheimischer Schwarzkiefern auf Magerrasen ab. Dabei sollen Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung dienen, erbracht werden. Ein Großteil der Flächen zur Verbesserung des Muschelkalk-Verbundes liegt innerhalb der Trockenlebensraumkorridore nationaler Bedeutung des BfN, so dass hier auch überregionale Ziele entsprochen werden könnte (vgl. LEP B I 1.3.2 (Z)). Soweit aktuell im Rahmen der Raumordnung erkennbar, liegen die Voraussetzungen für eine weitgehende Kompensation der mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt damit vor. Eine abschließende Wertung im Detail und die damit verbundenen Einzelentscheidungen sind Gegenstand der Genehmigungsplanung.

Im Rahmen der Anhörung hat insbesondere der Bund Naturschutz die durch den Projektträger vorgelegte Abschätzung des Kompensationsbedarfs hinsichtlich ihrer Prüffähigkeit, Nachvollziehbarkeit und des erforderlichen Umfangs bemängelt. Diesen Einwänden kann aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde nicht beigetreten werden. Auch die Naturschutzbehörden haben hinsichtlich des ermittelten Kompensationsbedarfs keine dahingehenden Einwendungen vorgebracht. So legt der Projektträger auf nachträgliche Befragung durch die Landesplanungsbehörde erneut nachvollziehbar dar, dass die Bilanzierung korrekt nach den "Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" entsprechend der Gemeinsamen Bekanntma-

chung der Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.1993 durchgeführt wurde. Kleinere Unstimmigkeiten im Rahmen der Biotopkartierung sind im Vergleich zur Größe des untersuchten Gebiets vernachlässigbar und wirken sich auf die Gesamtbilanz in keiner Weise aus.

Auch der Sichtweise des Bundes Naturschutz zur Eignung von Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen in Schutzgebieten (FFH-Gebieten) sowie zur multifunktionalen Nutzung von Maßnahmen folgt die Höhere Landesplanungsbehörde nicht. Der Gesetzgeber hat in der letzten Novellierung in § 15 Abs. 2 und 3 BNatSchG nicht nur die Möglichkeit geschaffen, Pflege- und Bewirtschaftungsmaßnahmen zur Kompensation von Eingriffen heranzuziehen, sondern in § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG sogar die Pflicht zur vorrangigen Prüfung genau solcher Maßnahmen vor der Wahl anderer formuliert. Gerade vorhandene Managementpläne mit Pflegeaussagen stehen einer solchen Verwendung gem. § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG explizit nicht entgegen. Ein Defizit im Bereich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist daher nicht zu sehen. Auch in Bezug auf die Ermittlung des flächenmäßigen Kompensationsumfanges gibt es keine gesetzlichen Regelungen. Auch die Auffassung, dass die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausschließlich durch produktionsintegrierte Maßnahmen kompensiert werden sollen, ist unzutreffend. Eine konkrete Kompensationsplanung ist Gegenstand der nachfolgenden Planungsebene. Dabei wird ein unter den Gesichtspunkten der funktionalen Eignung und Angemessenheit sowie der rechtlichen Anforderungen optimiertes Maßnahmenkonzept entwickelt. Produktionsintegrierte Maßnahmen werden dabei ein Baustein von vielen sein.

Aus landesplanerischer Sicht kann auch der Auffassung u.a. des Bundes Naturschutz nicht gefolgt werden, wonach weder eine den naturschutzrechtlichen Vorgaben entsprechende Eingriffsminimierung noch ein tatsächlich wirksamer Ausgleich bzw. Ersatz möglich seien, so dass letztlich die B 26n – mit Verweis auf die verbindlichen Vorgaben und Anforderungen des Art. 141 der Bayerischen Verfassung – nicht zugelassen werden dürfte. Dazu ist festzustellen, dass eine mit Bezug auf den § 15 Abs. 5 BNatSchG die abschließende Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens erst auf der Ebene der Genehmigungsplanung erfolgt, da erst dort die Anforderungen an eine angemessene Vermeidung und Minimierung sowie einen werte- und funktionsgerechten Ausgleich und Ersatz hinreichend konkretisiert werden können. Eine dahingehende Prüfung kann im Rahmen des Raumordnungsverfahrens lediglich dem Grunde nach unter überörtlichen Gesichtspunkten und nach dem derzeit aktuellen Kenntnisstand erfolgen.

3.2.2.4 Fazit Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“

Im Ergebnis der umweltfachlichen Prüfungen stellt sich die Raumordnungslinie bezogen auf das Schutzgut „Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt“ nachvollziehbar als die günstigste Trassenführung dar. Für die ROL ist zusammenfassend festzuhalten, dass das Vorhaben mit umwelterheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ verbunden ist, welche v.a. sowohl direkt durch die Überbauung, als auch indirekt durch das Erschweren bzw. Unterbinden von Wanderbewegungen, durch die damit einhergehende Isolierung von Lebensräumen, die teilweise Unterbrechung des Biotopverbunds sowie außerdem durch Verlärmung und Schadstoffbelastung bestimmt sind. Diese Auswirkungen sind, wie oben erläutert, zumindest teilweise erheblich und stehen häufig im Konflikt mit den einschlägigen Erfordernissen der Raumordnung. Sie können durch die gesetzten Maßgaben oft nur gemildert, vielfach aber weder vermieden noch voll ausgeglichen werden, so dass umfangreiche Maßnahmen zur Kompensation ergriffen werden müssen. Dennoch muss für die Gesamtbetrachtung des Vorhabens festgehalten werden, dass zum einen bereits die Linienfindung, zum anderen die gesetzten Maßgaben – vor al-

lem die im Hinblick auf die Maßgaben A II 8.3 noch zu bestimmenden vielfältigen und aufwändigen Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Eingriffsfolgen – zumindest Intensität und Ausmaß der Negativwirkungen jedenfalls soweit mindern können, dass das Vorhaben nicht allein schon unter diesem Aspekt als raumunverträglich bewertet werden kann. Aufgrund der massiven Eingriffe in die **Belange des Schutzguts „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ verbleibt jedoch auch bei Berücksichtigung der Maßgaben A II 8 ein erheblicher Rest insoweit beeinträchtigter Belange.** Dieses Ergebnis wird mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

Eine spürbare Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und damit sowohl der Beanspruchung der Natur als Lebensraum wie auch der Durchschneidungswirkungen würde ein geringere Fahrbahnbreite als die geplante mit sich bringen. Die damit verbundene geringere Verkehrsdichte und eine ggf. einhergehende Geschwindigkeitsbegrenzung würden zudem zu einer Reduzierung der Stickstoffemissionen führen und dadurch die Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen in FFH-Gebieten minimieren. Gerade die Belange des Schutzgutes „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ würden von einer schmaleren Gestaltung der Straße stark profitieren. Eine solche schmalere Gestaltung wird auch aus diesem Grund in Maßgabe A II 4.1 ins Auge gefasst. Die in Hinweis D I 1 in Betracht gezogene nur einbahnige Bauausführung des Gesamtvorhabens würde noch weitere erhebliche Verbesserungen für die Raumverträglichkeit des Projekts unter Umweltaspekten mit sich bringen.

3.2.3 Schutzgut „Boden“

3.2.3.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

§ 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG

Der Raum ist in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden [...] einschließlich der Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen wiederherzustellen. [...]

LEP B I 1.1

(G) Um die biologische Vielfalt in Natur und Landschaft zu erhalten und zu entwickeln, ist es von besonderer Bedeutung, dass die Naturgüter Boden, Wasser, Luft/Klima, Pflanzen- und Tierwelt in ihrer Funktion und ihrem dynamischen Zusammenwirken als natürliche Lebensgrundlagen dauerhaft gesichert und – wo möglich – wieder hergestellt werden.

LEP B I 1.2.2

(Z) Als Träger der natürlichen Bodenfunktionen sowie als Archive der Natur- und Kulturgeschichte (Geotope) sollen die Böden gesichert und – wo erforderlich – wieder hergestellt werden.

(Z) Verluste an Substanz und Funktionsfähigkeit des Bodens, insbesondere durch Versiegelung, Erosion, Verdichtung, Auswaschung und Schadstoffanreicherung, sollen bei allen Maßnahmen und Nutzungen minimiert werden. Soweit möglich und zumutbar soll der Boden entsiegelt und regeneriert werden.

LEP B I 1.2.3

(Z) Es ist anzustreben, Altlastverdacht zu klären sowie Altlasten entsprechend ihrer Dringlichkeit zu sanieren und damit wieder nutzbar zu machen. Der Reinigung kontaminierter Böden und der Wiederverwendung des gereinigten Materials vorrangig vor der Ablagerung auf Deponien kommt besondere Bedeutung zu.

LEP B IV 1.3

(G) Es ist anzustreben, dass die für land- und forstwirtschaftliche Nutzung geeigneten Böden nur in dem unbedingt nötigen Umfang für andere Nutzungen vorgesehen werden.

LEP B IV 4.3

(G) Der dauerhaften Erhaltung und – wo erforderlich – Stärkung der Nutz-, Schutz-, Sozial- und Lebensraumfunktionen des Waldes in ihrer Gesamtheit und ihrer jeweiligen Gewichtung kommt besondere Bedeutung zu.

RP 2 A II 2.3

(G) In den fruchtbaren Gebieten [...] des Maindreiecks sowie in den Sonderkulturgebieten entlang des Mains [...] kommt bei allen Planungen und Maßnahmen den Interessen der Landwirtschaft besondere Bedeutung zu.

RP 2 B III 1.3

Die Flächen mit den jeweils günstigsten Erzeugungsbedingungen sollen unter Abwägung anderer fachlicher Belange nicht für außerlandwirtschaftliche Zwecke herangezogen werden.

RP 2 FS B III 2.1

(G) Es ist darauf hinzuwirken, dass die Landwirtschaft auf den Standorten mit günstigen natürlichen und strukturellen Rahmenbedingungen, also insbesondere auf den mainfränkischen Platten und in den Gaugebieten, unter Beachtung der Erfordernisse der Nachhaltigkeit möglichst ungehindert wirtschaften kann.

(G) Dazu ist insbesondere anzustreben, dass Flächen günstigen Erzeugungsbedingungen für die Landwirtschaft nur im unumgänglichen Umfang für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden.

Angesichts der im Rahmen des vorliegenden Raumordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung fließen über die genannten, für das Raumordnungsverfahren entscheidungserheblichen Erfordernisse der Raumordnung hinaus in die Betrachtung des Schutzguts „Boden“ zusätzlich weitere fachgesetzliche Bestimmungen mit ein. Neben § 2 UVPG sind dies insbesondere § 1 BNatSchG und § 1 BBodSchG.

3.2.3.2 Darstellung der Auswirkungen

Grundlage für die Darstellung der Vorhabensauswirkungen im Bezug auf das Schutzgut „Boden“ ist die Bestandsbeschreibung in Teil 1 der Raumordnungsunterlage, (Kap. 4.5.4.3) auf die zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen wird.

Bezüglich des Schutzguts „Boden“ sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Bodenfunktionen durch Flächeninanspruchnahme, Funktionsverlust und Schadstoffeintrag relevant.

Beeinträchtigungen für das Schutzgut „Boden“ ergeben sich vor allem anlagebedingt durch die Flächeninanspruchnahme der Trasse. Im Rahmen der Linienplanung standen wegen der Anforderungen des BBodSchG und des BNatSchG sowie der Raumordnung die Zielsetzungen, die Flächeninanspruchnahme des Straßenbauvorhabens generell zu minimieren sowie Böden mit besonderen Funktionen (besondere Standorteigenschaften für die natürliche Vegetation, besondere natürliche Ertragsfähigkeit, Archivfunktion) möglichst zu schonen, im Vordergrund.

Mit der Flächeninanspruchnahme verbunden sind die Bodenversiegelung im Bereich der Fahrbahn sowie eine Überformung der Böden im Bereich der Böschungen und Bankette. Darüber hinaus erfolgt auch eine qualitative Veränderung der ökologischen Bedingungen im Boden. Die Versiegelung ist mit einer erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen verbunden, die in der UVS als entscheidungserheblich eingestellt ist (AWK II). Wesentliche Folgen der neu zu errichtenden Verkehrsflächen sind beschleunigter Oberflächenwasserabfluss, Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und Beeinflussung der Grundwasserneubildung, so dass gerade hier deutliche Wechselwirkungen mit dem Schutzgut „Wasser“ gegeben sind. Durch die Versiegelung wird in die Regulierungsfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktionen), die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen des Bodens eingegriffen. Die versiegelte Bodenfläche steht künftig nicht mehr so wie bisher als Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen zur Verfügung. Die versiegelte Fläche und die Fläche der begleitenden Böschungen, Wege und Nebenanlagen werden darüber hinaus der land- und forstwirtschaftlichen Produktion entzogen. Im Bereich der versiegelten Fläche entfällt die Regulierungs- und Speicherfunktion (z.B. für Niederschlagswasser) des Bodens vollständig.

Die Überbauung von Böden mit hohem oder sehr hohem Standortpotenzial für die natürliche Vegetation, von Böden mit sehr hoher natürlicher Ertragsfähigkeit, alten Waldstandorten (Archivfunktion) und Bodenschutzwald ist mit umwelterheblichen Auswirkungen verbunden. Sie fließen im Sinne der Umweltvorsorge in die Abwägung ein (AWK III laut UVS). Die dauerhaft als Wald genutzten Standorte weisen i.d.R. nur eine geringe Beeinflussung durch menschliche Nutzung auf und stellen damit auch ein Archiv der Naturgeschichte dar. Eine spezielle Schutzbedürftigkeit kommt angesichts der zunehmenden Nivellierung der Standortverhältnisse den trocken-warmen (Muschelkalkstandorte, Flugsandablagerungen) und den feuchten Sonderstandorten zu, die besonders günstige Qualitäten für ihre Erhaltung bzw. Entwicklung aufweisen. Die Böden hoher natürlicher Ertragsfähigkeit bilden günstige Voraussetzungen, um die Nahrungsmittelproduktion mit verhältnismäßig geringem Einsatz an Düngemitteln oder Meliorationsmaßnahmen relativ umweltschonend zu gewährleisten. Solche Böden mit einer sehr hohen natürlichen Ertragsfähigkeit finden sich in erheblichem Umfang großräumig verteilt über das Untersuchungsgebiet und nehmen insgesamt rund 50% der Untersuchungsgebietsfläche der UVS ein.

Die Flächeninanspruchnahme des Projekts setzt sich zusammen aus dem eigentlichen Straßenkörper einschließlich der Anschlussstellen und aus dem Umbau von Böden durch Damm- und Einschnittsbauwerke.

Flächeninanspruchnahme durch die ROL gem. der Raumordnungsunterlage:

	Raumordnungslinie inkl. Zubringer Karlstadt und Verlegung der B 8 und der WÜ 31*	Zubringer Lohr
Fläche Fahrbahn	131,13 ha	12,70 ha
Fläche Baukörper	181,13 ha	24,65 ha
Gesamtfläche Bauwerk	312,26 ha	37,35 ha
	ca. 350,00 ha	
Fläche für Kompensationsmaßnahmen	ca. 210,00 ha	

* ohne den bereits vorhandenen Anschluss an die BAB 7 bei Wernbeck (B 26a)

Die ROL ist mit Ausnahme des Zubringers Lohr als vierstreifige Bundesstraße geplant. Die Breite der Kronenfläche, in deren Bereich es zu einem Verlust sämtlicher

Bodenfunktionen durch Versiegelung kommt, beträgt im vierstreifigen Teil max. 31 m, während die Verlegung der B 8 bei Mädelhofen und die Zubringer Lohr und Karlstadt lediglich eine 10,5 m breite Kronenfläche aufweisen. Markante Damm- und Einschnittslagen treten insbesondere im nördlichen Teil der Streckenführung auf. Im Zuge des Neubaus werden insgesamt etwa 160 ha Böden mit sehr hoher natürlicher Ertragsfähigkeit in Anspruch genommen. Weiterhin werden Böden mit hohem (etwa 7 ha) und sehr hohem (etwa 75 ha) Biotopentwicklungspotenzial (Sonderstandorte) beansprucht. Alte Waldstandorte werden auf verhältnismäßig geringer Fläche von etwa 44 ha beeinträchtigt. In der Waldfunktionskarte der Region als Bodenschutzwald ausgewiesene Waldflächen werden auf einer Fläche von etwa 9 ha überbaut.

Die Überbauung von Geotopen als Böden mit einer bedeutenden Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte ist grundsätzlich mit erheblichen Umweltwirkungen im Hinblick auf das Schutzgut „Boden“ verbunden. Den vom LfU als wertvoll oder bedeutend eingestuften Geotopen kommt gemäß der UVS eine besondere Abwägungsrelevanz zu (AWK II). Das LfU hat darauf hingewiesen, dass im Zuge des Zubringers Karlstadt das Geotop 677R011 „Flugsande am Saupurzel“ nordöstlich von Karlstadt möglicherweise betroffen ist (eine auch als Naturschutzgebiet geschützte Fläche). Nach Auskunft des Projektträgers wird nach derzeitigem Stand durch die ROL keines der im Geotopkataster des LfU aufgeführten Geotope beeinträchtigt.

Neben den anlagebedingten Beeinträchtigungen durch Versiegelung und Überbauung wird es auch zu betriebsbedingten Zusatzbelastungen der Böden im Untersuchungsraum durch erhöhte Schadstoffimmissionen des Straßenverkehrs kommen. Im Rahmen der Anhörung wurde auf mögliche schädliche Bodenveränderungen verwiesen und eine Beeinträchtigung der land- und forstwirtschaftlichen Produktion befürchtet, so u.a. des Wein- und Obstanbaus sowie der Imkerei in der Umgebung von Leinach.

Grundsätzlich können die emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut „Wasser“ entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Emissionsgrenzwerte der Kraftfahrzeuge eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe im Boden anreichern. So ist im unmittelbaren Nahbereich der Trasse die Deposition partikelgebundener Schadstoffe, wie etwa Kohlenwasserstoffe oder Platin, Blei u.a., auf den Pflanzenoberflächen zu erwarten. Mit zunehmender Bodenversauerung und einer damit verstärkten Löslichkeit/Mobilität von Schadstoffen können Pflanzen bspw. verstärkt Schwermetalle aufnehmen. Durch eine verbesserte Fahrzeug- und Abgastechnik werden bodenschädigende Problemstoffe wie insbesondere Blei kaum mehr emittiert. Es verbleiben Problemstoffe wie Zink, Kupfer und Cadmium. Aktuelle Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass Bodenbelastungen mit straßenspezifischen Schadstoffen mit zunehmender Entfernung vom Straßenrand sehr schnell abnehmen. Überschreitungen der Vorsorgewerte der Bodenschutz-Verordnung sind in einem Wirkungsbereich von max. 10 m zum Straßenrand gegeben. Bei hohen Verkehrsbelastungen (> 35.000 Kfz/24h), die allerdings nur auf Teilabschnitten der neuen Straße zu erwarten sind, kann es zu einer Überschreitung der Cadmiumwerte auf bis zu 50 m vom Straßenrand kommen. Um die damit verbundenen Auswirkungen berücksichtigen zu können, wurde in der UVS für die Abschnitte mit einem Verkehrsaufkommen < 20.000 Kfz/24h eine Wirkzone von 50 m und für die Abschnitte mit einem Verkehrsaufkommen > 20.000 Kfz/24h eine Wirkzone von 75 m definiert und berücksichtigt. Innerhalb dieser Wirkzone ist eine generelle Verminderung der ökologischen Bodenqualität u.a. durch Eintrag von Stickoxiden (NO_x) anzunehmen.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Schadstoffimmissionen sind im Bereich der Wirkzone bis 75 m (> 20.000 - < 50.000 Kfz/24h) auf etwa 517 ha neubelasteten Bodenflächen und auf etwa 100 ha bereits vorbelasteten Bodenflächen (Ausbauabschnitte mit starker Verkehrszunahme) zu verzeichnen. Im Bereich der Abschnitte mit einem Verkehrsaufkommen < 20.000 Kfz/24h werden in der Wirkzone von 50 m etwa 226 ha neubelastete Bodenflächen beeinträchtigt. Der Bodenschutzwald erfährt auf etwa 15 ha (Wirkzone 75 m) Beeinträchtigungen durch Schadstoffimmissionen.

Beim baubedingten Auftreten von Altlasten können umweltbelastende Stoffe freigesetzt werden. Gemäß den Verfahrensunterlagen befinden sich nach Auswertung des Registers „Altlasten-, Bodenschutz- und Deponie-Informationssystem“ (ABuDIS) neun Standorte im unmittelbaren Umfeld der Raumordnungslinie (vgl. Teil 1, Kap. 4.4.8, S. 68, Tabelle 17 der Raumordnungsunterlagen). Das Register erhebt allerdings keinen Anspruch auf Vollständigkeit. In den Stellungnahmen des Landratsamtes Main-Spessart wird auf einen weiteren Altlastenstandort im Nahbereich der Trasse in der Gemarkung Rodenbach (ABuDIS-Nr. 67700771) verwiesen.

Den in der Anhörung mehrfach vorgetragenen Einwand, dass die Bedeutung des Bodens insbesondere hinsichtlich seiner landwirtschaftlichen Produktionsfunktion nicht sachgerecht berücksichtigt wurde, kann seitens der Höheren Landesplanungsbehörde nicht gefolgt werden. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Beeinträchtigungen bezogen auf das Schutzgut „Boden“ sachgerecht ermittelt, dargestellt und für die Entscheidungsfindung systematisch aufbereitet wurden. Hinsichtlich der eingebrachten Forderung, das Schutzgut „Menschen“ höher zu gewichten als die artenschutzrechtlichen Belange, ist seitens der Höheren Landesplanungsbehörde anzuführen, dass die beantragte Raumordnungslinie in der Abwägung gegenüber anderen untersuchten Trassenführungen sowohl die gesetzlichen Anforderungen zum Schutz des Menschen, als auch die Vorgaben zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Anforderungen des speziellen Artenschutzes berücksichtigt. Die zum Teil widerstreitenden Rechtsvorgaben sind Gegenstand der Abwägung in dieser landesplanerischen Beurteilung.

3.2.3.3 Bewertung der Auswirkungen

In Bezug auf die Betroffenheit des Schutzguts „Boden“ weist die ROL in der Gesamtbetrachtung aller Kriterien leichte Nachteile gegenüber der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ auf. Wesentliche Aspekte sind insbesondere der insgesamt höhere Flächenverbrauch sowie die deutlich höhere Inanspruchnahme von Standorten besonderer natürlicher Ertragsfunktion.

Im Ergebnis des Variantenvergleichs der UVS weist die ROL trotz der geringeren Streckenlänge einen rund 10 % höheren Flächenverbrauch als die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ auf und ist demnach in Bezug auf das entscheidende Kriterium der Gesamtflächeninanspruchnahme als ungünstiger zu beurteilen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der in einem vierstreifigen Ausbau vorgesehene Streckenabschnitt gut doppelt so lang ist als bei der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“. Die Breite der Kronenfläche beträgt in diesen Abschnitten rund das Dreifache des vorgesehenen zweistreifigen Ausbaus.

Die Versiegelung stellt sich als die gravierendste Auswirkung auf das Schutzgut Boden dar, weil der versiegelte Boden seine natürlichen Funktionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG) insbesondere als Lebensraum und -grundlage für Pflanzen und Tiere einbüßt. Damit berührt das Vorhaben insbesondere die Vorgaben des LEP B I 1.1 (G) und 1.2.1 (G) sowie die Zielsetzungen des Bodenschutz- und Naturschutzrechts, wonach das Naturgut Boden in seiner Funktions- und Regenerationsfähigkeit

sowie im Zusammenwirken mit anderen Naturgütern (Wasser, Luft, Pflanzen und Tierwelt) gesichert und entwickelt werden soll und schädliche Bodenveränderungen abzuwehren sind. Zudem steht der versiegelte Boden auch nicht mehr als Fläche für andere Nutzungen zur Verfügung (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 3 BBodSchG). Aufgrund dessen und der damit verbundenen Wechselwirkungen, insbesondere im Hinblick auf das Schutzgut „Wasser“ (geringere Grundwasserneubildung, beschleunigter Abfluss des Oberflächenwassers), ist die mit der Baumaßnahme verbundene Nettoneuver-siegelung von etwa 144 ha als umwelterhebliche Beeinträchtigung zu werten (AWK II). Durch die geplante Baumaßnahme erfolgen aber auch Flächenumwandlungen auf etwa 207 ha, bei denen davon auszugehen ist, dass die Lebensraumfunktionen zumindest vorübergehend gestört sind und sich erst allmählich veränderte Lebensraumfunktionen neu aufbauen werden. Auch trotz Rekultivierung ist nicht auszuschließen, dass die ursprünglichen Bodenfunktionen nicht in vollem Umfang wieder herstellbar sind. Es ist somit unter diesem Gesichtspunkt zumindest von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen (AWK II).

Darüber hinaus sind die Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen bei allen Bodentypen erheblich und betreffen den gesamten Trassenverlauf gleichermaßen. Entsprechend wurden im Rahmen der UVS keine lokalen Schwerpunktbereiche abgegrenzt. Diese Vorgehensweise wurde im Rahmen der Anhörung bemängelt und die Beurteilungsgrundlage als unzureichend bewertet. Aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde trifft dieser Einwand nicht zu, weil die eigentliche Bewertung der Konflikte in einer flächendeckenden Bilanz der relevanten Sachverhalte erfolgte. Insofern sind sämtliche mit dem Vorhaben verbundenen Konflikte für das Schutzgut Boden angemessen erfasst, bewertet und berücksichtigt worden. Entsprechend dieser Vorgehensweise erfolgt im Rahmen der landesplanerischen Beurteilung auch keine gesonderte spezielle räumliche Betrachtung einzelner Streckenteile.

Neben dem Hauptkonflikt der Flächeninanspruchnahme werden mit der ROL wie dargelegt lokal auch Böden besonderer Bedeutung in Anspruch genommen (AWK III). In Rahmen der Stellungnahmen wird v.a. auf die Auswirkungen des Vorhabens auf die land- und forstwirtschaftliche Produktion hingewiesen. In der Bewertung sind die Eingriffe dann als erheblich anzusehen, wenn günstige bzw. sehr günstige Produktionsbedingungen bestehen und in diesen Bereichen Bodenverluste eintreten bzw. ertragsmindernde Schadstoffbelastungen für landwirtschaftliche Betriebsflächen entstehen. Gemäß den Grundsätzen der Raumordnung nach LEP B IV 1.3 (G) und RP 2 FS B III 2.1 (G) sollen diese Flächen mit günstigen Erzeugungsbedingungen für die Landwirtschaft nur in unumgänglichem Umfang für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden. Die ROL weist im Variantenvergleich hier einen deutlichen Nachteil auf, da die Überbauung derartiger Böden doppelt so hoch ist wie bei der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“. Ursächlich hierfür ist neben dem höheren Flächenverbrauch der ROL insbesondere das vermehrte Auftreten derartiger Böden im Bereich der ROL und insbesondere im Verlauf des Zubringers in Richtung Lohr, der fast ausschließlich über ertragsstarke und intensiv ackerbaulich genutzte Böden führt. Die Inanspruchnahme von Flächen mit günstigen Erzeugungsbedingungen auf einer Fläche von etwa 160 ha ist im Sinne der Umweltvorsorge mit dem entsprechenden Gewicht in die Beurteilung negativ einzustellen (AWK III).

Deutlich günstiger ist die ROL hinsichtlich der Inanspruchnahme von Böden mit besonderen Standorteigenschaften für die natürliche Vegetation sowie von alten Waldstandorten zu beurteilen. Gleichwohl werden mit der ROL Böden mit hohem und sehr hohem Biotopentwicklungspotenzial (Sonderstandorte) entlang der Hänge von Main- und Werntal, im Bereich der Hermannsleite, des Bäuerlesgrunds und nördlich von Himmelstadt in Anspruch genommen. Bei der Querung des Maintals konnte der Verlust solcher hochwertiger Böden durch eine Optimierung des Stre-

ckenverlaufs weitgehend minimiert werden. Durch die Querung der Wälder südöstlich von Billingshausen im Bereich Altenberg/Schmelzberg sowie die randliche Beanspruchung alter Waldgebiete im Bereich der Hermannsleite werden Böden im Bereich alter Waldstandorte durch die ROL auf verhältnismäßig geringer Fläche beeinträchtigt. Die Beeinträchtigungen der Funktionen des Bodens als natürliche Lebensgrundlage und Lebensraum berühren insbesondere den Grundsatz LEP B I 1.1 (G), der die dauerhafte Sicherung des Bodens zum Erhalt seiner biologischen Vielfalt beinhaltet. Im Sinne der Umweltvorsorge ist die Inanspruchnahme von Böden mit besonderen Standorteigenschaften für die natürliche Vegetation sowie von alten Waldstandorten als abwägungsrelevant negativ zu berücksichtigen (AWK III).

Gegenstand zahlreicher Einwendungen ist die Beeinflussung der Lebensraumfunktionen in Trassennähe durch Schadstoffimmissionen. Dabei konzentrieren sich die erhöhten Schadstoffgehalte, wie bereits dargelegt, im Wesentlichen auf den unmittelbaren Nahbereich zum Fahrbahnrand und nehmen nach außen hin deutlich ab. Innerhalb dieses besonders schadstoffbelasteten Geländestreifens sind die vorhabensbedingten Auswirkungen mit Überschreitungen der Vorsorgewerte der Bodenschutz-Verordnung als erheblich zu bewerten (hohe Konfliktintensität), wobei die entsprechende Vorbelastung durch die bestehenden Straßen zu berücksichtigen ist. Erhebliche Auswirkungen auf die Nahrung und damit nachteilige Wechselwirkungen mit dem Schutzgut „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ (Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch) sind indes nicht zu erwarten, da die landwirtschaftlichen Nutzflächen, bedingt durch Böschungs- und Einschnittsflächen sowie durch entlang der Trasse verlaufende Anwandwege, in der Regel ohnehin außerhalb des genannten 10 m-Bereichs liegen. Soweit in Einzelfällen doch noch innerhalb dieses 10 m-Bereichs landwirtschaftliche Bodennutzung betrieben werden sollte, wäre der Anteil der dort produzierten Nahrungspflanzen am Nahrungsgemisch der Bevölkerung zu gering, als dass Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorgerufen werden könnten. Innerhalb der UVS zugrunde gelegten Wirkzonen von 50 m (Verkehrsaufkommen < 20.000 Kfz/24h) bzw. 75 m (Verkehrsaufkommen > 20.000 Kfz/24h) ist gemäß dem Ergebnis der UVS eine generelle Verminderung der ökologischen Bodenqualität u.a. durch Eintrag von Stickoxiden (NO_x) anzunehmen. Da die Kontamination des Bodens mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand deutlich abnimmt, sind schadstoffbedingte Auswirkungen auf außerhalb der betrachteten Wirkzonen liegende Böden als nicht erheblich im Sinne des UVPG anzusehen.

Im Gesamtergebnis ist das Vorhaben wegen seiner erheblichen Bodeninanspruchnahme und seiner erheblichen Bodenbeeinflussung als erhebliche Beeinträchtigung mit hohem Konfliktpotential zu werten. Demgegenüber kann nicht außer Acht gelassen werden, dass mit dem Straßenbauvorhaben gerade von der dem Boden u.a. zugeordneten Nutzungsfunktion als Standort für Verkehrseinrichtungen Gebrauch gemacht wird (§ 1 Abs.2 Nr. 3d BBodSchG). Im Verhältnis zwischen Straßenbau und Bodenschutz muss es Ziel sein, die konkret geplante Baumaßnahme hinsichtlich ihrer Auswirkungen in Bezug auf die natürlichen Funktionen des Bodens in einer Weise abzustimmen, die den Belangen des Bodenschutzes hinreichend Rechnung trägt. So wurde mit der Linienplanung grundsätzlich das Ziel verfolgt, den Flächenverbrauch und auch die Inanspruchnahme wertvoller landwirtschaftlicher Böden soweit möglich zu minimieren.

Die ROL stellt sich bezogen auf das Schutzgut „Boden“ zwar im Alternativenvergleich nicht als die günstigere Variante dar; allerdings ist sie im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich eindeutig die Vorzugsvariante, weil sie bei sämtlichen Schutzgütern, mit Ausnahme eben des Schutzgutes „Boden“, zumeist spürbar Vorteile aufweist (vgl. hierzu C II 3.4). Deshalb ist in der Abwägung zwischen allen

Schutzgütern eine im Vergleich etwas erhöhte Flächeninanspruchnahme – auch landwirtschaftlich und ökologisch wertvoller Böden – in Kauf zu nehmen.

Gleichwohl gilt auch in diesem Fall das generelle Minimierungsgebot des LEP B I 1.2.2 (Z) und des § 1 Satz 3 BBodSchG, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich vermieden werden sollen. Mit der Maßgabe A II 9.1 wird sichergestellt, dass die Versiegelung und die Flächeninanspruchnahme durch entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen auf das unbedingt erforderliche Maß begrenzt werden. Alle Möglichkeiten zur Reduzierung der bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen sind wahrzunehmen. Hierzu zählt insbesondere die Anwendung einer auf die Schonung sensibler und empfindlicher Böden ausgerichteten Bautechnologie sowie im begründeten Einzelfall der Verzicht auf Dammschüttungen zugunsten einer Aufständigung der Brückenbauwerke, so bspw. im Bereich des Bäuerlesgrundes. Durch den schonenden Umgang mit dem Schutzgut „Boden“ (z.B. durch Anwendung bzw. Einhaltung der DIN 18915 „Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Bodenarbeiten“) können auch baubedingte Beeinträchtigungen verringert werden.

Im Rahmen der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen entsprechend der Maßgabe A II 8.3 (vgl. C II 3.2.2.3) ist eine Aufwertung der Bodenfunktionen auf natürlichen Bodenbildungen durch Extensivierung bzw. Aufgabe der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung zu erwarten, insbesondere kann durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ein Ausgleich für die Bodenversiegelung erreicht werden. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung bzw. den Oberflächenwasserabfluss und den Naturhaushalt können durch geeignete Maßnahmen der Regenwasserversickerung oder -rückhaltung gemindert bzw. durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden.

Das Minimierungsgebot fordert, dass auch Möglichkeiten besonders berücksichtigt werden sollen, die bei gleichbleibender Nutzung vollversiegelte Flächen reduzieren (Begründung zu LEP B I 1.2.2 (Z)). Hierzu können insbesondere auch die Maßgabe A II 4.1, nach der eine möglichst flächensparende Querschnittswahl zu treffen ist und Hinweis D I 1 zur Prüfung der Realisierbarkeit eines einbahnigen Ausbaus beitragen. Mit dem Rückbau nicht mehr benötigter Straßenabschnitte im Zuge der Verlegung der B 8, entsprechend Maßgabe A II 9.2, bietet sich zusätzlich eine Möglichkeit, die Bodenneuversiegelung zumindest teilweise auszugleichen.

Aufgrund des Nachweises von zehn Altlastenverdachtsflächen im Nahbereich der Trasse können mit einer Freisetzung umweltbelastender Stoffe mögliche nachhaltige Umweltauswirkungen verbunden sein. Nach den insoweit einschlägigen Vorgaben der Raumordnung gemäß LEP B I 1.2.3 (G), dem Aspekt der Vorsorge und mit Hinweis auf die Stellungnahme des Sachgebiets Immissionsschutz der Regierung von Unterfranken wird die Maßgabe A II 9.3 gesetzt, wonach Altlasten in Abstimmung mit den betroffenen Fachbehörden fachgerecht zu behandeln sind.

In der Anhörung wurde vielfach vorgetragen, dass das Vorhaben den Erfordernissen des Schutzgutes „Boden“ widerspreche. Richtig ist ohne Zweifel, dass das Projekt negative Einflüsse auf dieses Schutzgut ausübt, die mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen sind. Diese Einflüsse sind aber, insbesondere bei Beachtung der Maßgaben, schon für sich alleine gesehen, wie oben dargelegt, keineswegs so weitgehend, dass deshalb das Vorhaben insgesamt nicht raumverträglich wäre. Diese Einschätzung ergibt sich – aus raumordnerischer Sicht nachvollziehbar – bereits aus der UVS. Auch kann das bodenschutzrechtliche Vermeidungsgebot nicht in dem Sinne absolut aufgefasst werden, dass das Bauvorhaben ganz zu unterbleiben hat. Vielmehr geht es darum, die konkret geplante Baumaß-

nahme im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens zu optimieren. Dies ist hier geschehen.

3.2.3.4 Fazit Schutzgut „Boden“

Die ROL stellt sich bezogen auf das Schutzgut „Boden“ zwar im Alternativenvergleich nicht als die günstigere Variante dar, allerdings ist sie im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich eindeutig die Vorzugsvariante, weil sie bei sämtlichen Schutzgütern, mit Ausnahme eben des Schutzgutes „Boden“, zumeist spürbar Vorteile aufweist (vgl. hierzu C II 3.4). Außerdem fällt sie beim Schutzgut „Boden“ nicht wesentlich hinter die Vergleichsalternative zurück. Deshalb ist in der Abwägung zwischen allen Schutzgütern eine im Vergleich etwas erhöhte Flächeninanspruchnahme – auch landwirtschaftlich und ökologisch wertvoller Böden – in Kauf zu nehmen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Boden“ definieren sich insbesondere über Flächeninanspruchnahme, Funktionsverlust und Schadstoffeintrag. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen sind unverkennbar. Es bestehen auch enge Wechselwirkungen insbesondere zu den Schutzgütern „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ und „Wasser“, wobei die Beeinträchtigungen des Schutzguts „Boden“ auch die beiden anderen genannten Schutzgüter negativ treffen. Die Beeinträchtigungen können durch die gesetzten Maßgaben oft nur gemildert, vielfach aber weder vermieden noch voll ausgeglichen werden und erfordern umfängliche Kompensationsmaßnahmen. Dennoch muss für die Gesamtbetrachtung des Vorhabens festgehalten werden, dass zum einen bereits die Linienfindung, zum anderen die gesetzten Maßgaben gleichwohl zumindest Intensität und Ausmaß der Negativwirkungen jedenfalls soweit mindern können, dass seine Raumverträglichkeit unter dem hier abgehandelten Aspekt nicht von Anfang an und grundsätzlich zu verneinen wäre.

Nach alledem ist aus landesplanerischer Sicht unter dem Aspekt des Schutzgutes „Boden“ zusammenfassend festzuhalten, dass das Projekt einerseits ohne Zweifel unterschiedlich schwere Eingriffe und Negativwirkungen mit sich bringt, dass aber andererseits angesichts der schon im Rahmen der Planung getroffenen Vorsorge und der bereits bestimmten und v.a. im Hinblick auf die Maßgaben A II 9.1 bis 9.3 noch zu bestimmenden vielfältigen und aufwändigen Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Eingriffsfolgen das Vorhaben nicht allein schon unter diesem Aspekt als raumunverträglich bewertet werden kann. Aufgrund der massiven Eingriffe in die **Belange des Schutzguts „Boden“ verbleibt jedoch auch bei Berücksichtigung der Maßgaben A II 9.1 bis 9.3 ein erheblicher Rest beeinträchtigter Belange.**

Eine spürbare Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und damit sowohl der Beanspruchung der Natur als Lebensraum wie auch der Durchschneidungswirkungen würde ein geringere Fahrbahnbreite als die geplante mit sich bringen. Gerade die Belange des Schutzgutes „Boden“ würden von einer schmaleren Gestaltung der Straße stark profitieren. Eine solche schmalere Gestaltung wird auch aus diesem Grund in Maßgabe A II 4.1 ins Auge gefasst. Die im Hinweis D I 1 in Betracht gezo- gene nur einbahnige Bauausführung des Gesamtvorhabens würde noch weitere erhebliche Verbesserungen für die Raumverträglichkeit des Projekts mit sich bringen.

3.2.4 Schutzgut „Wasser“

3.2.4.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

§ 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG

[...] Der Raum ist in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit [...] des Wasserhaushalts, [...] zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und an-

gemessen, wiederherzustellen. Wirtschaftliche und soziale Nutzungen des Raums sind unter Berücksichtigung seiner ökologischen Funktionen zu gestalten; dabei [...] Grundwasservorkommen sind zu schützen. Für den vorbeugenden Hochwasserschutz [...] im Binnenland ist zu sorgen, im Binnenland vor allem durch Sicherung oder Rückgewinnung von Auen, Rückhalteflächen und Entlastungsflächen.

Art. 2 NR. 9 b BayLpIG

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ist darauf hinzuwirken, dass [...] die Erfordernisse der Wasserwirtschaft und die Belange eines geordneten Wasserhaushalts in der Landschaft berücksichtigt werden; dazu gehören insbesondere die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Wasser in ausreichender Menge und Güte, die Reinhaltung des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer sowie der Hochwasserschutz [...] beachtet werden.

LEP B I 1.2.1

(G) Der Intakthaltung und der Entwicklung des Wasserhaushalts für Menschen, Tiere und Pflanzen kommt besondere Bedeutung zu. Gleiches gilt für den Schutz und – wo möglich – für die Verbesserung der aquatischen und amphibischen Ökosysteme einschließlich der Feuchtgebiete und der vielfältigen Gewässerlandschaften mit ihren Auen.

LEP B I 2.2.4.1

(G) Es ist anzustreben, dass naturnahe Gewässer einschließlich ihrer Auen in ihrer Biotopverbundfunktion erhalten und zu naturnahen Landschaftsräumen weiter entwickelt werden. Bei Nutzungen, wie der Wasserkraft, ist möglichst zu gewährleisten, dass die Fließgewässerlebensgemeinschaften dauerhaft aufrechterhalten werden.

(G) Es ist von besonderer Bedeutung, naturraumtypische, weitgehend naturnahe Fließgewässer insgesamt zu naturnahen Fließgewässersystemen zu entwickeln.

LEP B I 3.1.1.1

(Z) Für das Grundwasser soll insbesondere der gute mengenmäßige und chemische Zustand erhalten oder erreicht werden.

LEP B I 3.1.1.2

(G) Es ist von besonderer Bedeutung, die Schutzwirkung des Bodens für das Grundwasser zu erhalten oder wiederherzustellen.

LEP B I 3.1.1.3

(G) In Gebieten mit besonderer Empfindlichkeit ist die Sicherstellung des Grundwasserschutzes durch standortangepasste Nutzungen und weitergehende Anforderungen anzustreben.

LEP B I 3.1.1.4

(Z) Nutzungen der Grundwasservorkommen und Eingriffe, die Veränderungen der Grundwassermenge oder -beschaffenheit besorgen lassen, sollen nur dann zulässig sein, wenn die Belange der öffentlichen Wasserversorgung nicht beeinträchtigt werden.

LEP 3.1.2.1

(Z) Für oberirdische Gewässer soll insbesondere der gute ökologische und chemische Zustand und für künstliche oder erheblich veränderte Oberflächengewässer das gute ökologische Potential und der gute chemische Zustand erhalten oder erreicht werden. Es ist anzustreben, die Nutzungen und Einwirkungen auf das Wasser, insbesondere die Flächennutzung, so anzuordnen und zu begrenzen, dass das Wasser seine Aufgaben im Naturhaushalt auf Dauer erfüllen kann.

LEP B I 3.1.2.2

(G) Es ist von besonderer Bedeutung, die vielfältigen Gewässerlandschaften mit ihren Auen im Rahmen der Gewässerentwicklung zu erhalten bzw. wiederherzustellen. [...]

LEP B I 3.2

(G) Es ist anzustreben, die Nutzungen und Einwirkungen auf das Wasser, insbesondere die Flächennutzung, so anzuordnen und zu begrenzen, dass das Wasser seine Aufgaben im Naturhaushalt auf Dauer erfüllen kann.

LEP B I 3.2.1.1

(G) Eine Verringerung von Abflussextremen ist anzustreben. [...]

LEP B I 3.2.1.2

(G) Die Erhaltung und Verbesserung der Versickerungsfähigkeit von Flächen, insbesondere durch Beschränkung der Bodenversiegelung, ist anzustreben.

LEP B I 3.3.1.1

(G) Die Erhaltung und Verbesserung der Rückhalte- und Speicherfähigkeit der Landschaft ist anzustreben.

(G) Es ist von besonderer Bedeutung, Überschwemmungsgebiete von konkurrierenden Nutzungen, insbesondere von Bebauung freizuhalten.

RP 2 B XI 2.2

Für die Trinkwasserversorgung bereits genutzte Grund- und Quellwasservorkommen sollen gegenüber konkurrierenden Interessen vorrangig geschützt werden.

RP 2 B XI 5.1

(Z) In den Vorranggebieten für den Hochwasserabfluss und -rückhalt (Vorranggebiete für Hochwasserschutz) soll dem vorbeugenden Hochwasserschutz gegenüber anderen raumbedeutsamen, aber mit dem Hochwasserschutz nicht zu vereinbarenden Nutzungen Vorrang zukommen.

RP 2 B I 3.2.10

Die oberirdischen Gewässer sollen zusammen mit ihren zugehörigen Feuchtbereichen naturnah erhalten und soweit möglich in ihrem ursprünglichen Zustand belassen bleiben. Maßnahmen, die ein Absinken des Grundwassers bewirken, sind zu verhindern. [...]

RP 3 B VIII 1

(G) Bei allen Planungen und Maßnahmen, die sich auf die oberirdischen Gewässer und das Grundwasser auswirken oder auswirken können, erfordern die erheblichen wasserbedingten Hemmnisse der Region besondere Berücksichtigung.

Angesichts der im Rahmen des vorliegenden Raumordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung fließen über die genannten, für Raumordnungsverfahren entscheidungserheblichen Erfordernisse der Raumordnung hinaus in die Betrachtung des Schutzguts „Wasser“ zusätzlich weitere fachgesetzliche Bestimmungen mit ein. Neben § 2 UVPG ist dies insbesondere § 6 WHG.

3.2.4.2 Darstellung der Auswirkungen

Teilschutzgut „Grundwasser“

Grundlage für die Darstellung der Vorhabensauswirkungen im Bezug auf das Teilschutzgut „Grundwasser“ ist die Bestandsbeschreibung in Teil 1 der Raumord-

nungsunterlage (Kap. 4.5.4.4, S. 98 - 103), auf die zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen wird.

In Bezug auf das Teilschutzgut „Grundwasser“ stehen v.a. mögliche Auswirkungen auf Wasserschutzgebiete samt deren Einzugsbereichen im Vordergrund. Schon die Linienplanung erfolgte offensichtlich unter besonderer Berücksichtigung der festgesetzten oder derzeit beantragten Wasserschutzgebiete. Fassungsgebiete (Zone I) und die engere Schutzzone (Zone II) sollten von Straßen generell frei gehalten werden. Ist deren Freihalten nicht möglich, gelten besondere Ausbauvorschriften (RiStWag). Die Beanspruchung und potenzielle Beeinträchtigung von Wasserschutzgebieten der Zone I und II sind im Ergebnis der UVS mit umwelterheblichen Auswirkungen verbunden, die sich als zulassungshemmend auswirken können (AWK I). Berücksichtigung finden die hydrologischen Besonderheiten des Grundwasservorkommens in der Region, da aufgrund fehlender oder nur geringmächtiger filterwirksamer Deckschichten der anstehenden Karst- und Klufftgrundwasserleiter in weiten Teilen des Planungsraumes nur von einem geringen Schutzgrad des Grundwassers auszugehen ist. Trotz der vorgegebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (Ausbau nach RiStWag) verbleibt im Störfall ein hohes Gefährdungspotenzial für die Wassergewinnung. Auch in der Zone III der Wasserschutzgebiete sind erhebliche Umweltauswirkungen nicht gänzlich auszuschließen, denn im Störfall besteht ein Gefährdungspotenzial für die Wassergewinnung, so dass diese im Rahmen der Auswirkungsprognose von der UVS als entscheidungserheblich eingestuft werden (AWK II).

Nach den Raumordnungsunterlagen (Teil 1, Kap. 4.5.4.4, Tab. 30, S. 100) sind von der ROL fünf Wasserschutzgebiete (Bestand und Planung) direkt betroffen. Im südlichen Abschnitt befinden sich ein bestehendes sowie zwei beantragte Wasserschutzgebiete, die sich teilweise überlagern („Almstadt im Boden“, „Zeller Quellstollen“). Außerdem betroffen ist das Wasserschutzgebiet „Zellinger Becken“ (TWV Würzburg, Erweiterung geplant) sowie das Wasserschutzgebiet der Brunnen „Wernatal“ (Stadtwerke Karlstadt). Wasserschutzgebietszonen I und II werden auf insgesamt rd. 240 m durchfahren. Wasserschutzgebietszonen III auf insgesamt rd. 8,7 km. Die Durchfahrten erfolgen zum großen Teil im jeweiligen Randbereich. Im Zuge einer Feintrassierung ist daher eine weitere Reduzierung der Inanspruchnahme möglich.

Darüber hinaus nähert sich die Straßenplanung den Wasserschutzgebieten Brunnen „Säckerwinkel“ (Greußenheim), „Rodenbach Nord“ (ZV Wasserversorgung Mittelmain) und Brunnen „Dicker Busch“ (Steinfeld) an. Die Trasse liegt außerhalb der Wasserschutzgebiete, aber noch innerhalb der Einzugsbereiche. Hinzu kommt nach den Ergebnissen der Anhörung eine mögliche Betroffenheit der „Weiteren Schutz-zonen“ der Wassergewinnungen „Feldmühlquelle“ (Himmelstadt) und der „ZV Halsheimer Gruppe“ (Stadt Arnstein), die deutlich erweitert werden sollen. Ferner wird auf die großräumigen Einzugsgebiete der Gewinnungen „FWM Rodenbach-Nord“ (Zweckverband Fernwasserversorgung Mittelmain und Stadtwerke Lohr a. Main), „Zellinger Becken“ (TWV) und „Brunnen Wernatal“ (Stadtwerke Karlstadt/Markt Thüngen) verwiesen, deren Abmessungen nicht auf Messungen, sondern auf allgemein geologischen Vorstellungen beruhen. In sensiblen Bereichen sind Gefährdungen des Grundwassers daher nicht auszuschließen.

Die Trinkwasserversorgung innerhalb der untersuchten Korridore erfolgt fast vollständig über öffentliche Versorger. Der Anschlussgrad an die öffentliche Wasserversorgung liegt bei 95% (Angabe des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg). Hauswasserversorgungsanlagen spielen bei der Linienfindung daher eine untergeordnete Rolle und sind in den Raumordnungsunterlagen nicht angesprochen. Im Rahmen der Anhörung wird auf verschiedene Hausbrunnen – so u.a. der Reußen-

Mittel- und Obermühle – verwiesen und eine Funktionsbeeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffeintrag befürchtet. Hierzu ist anzuführen, dass die Ermittlung möglicher Auswirkungen auf Einzelversorgungsanlagen und ggf. deren Folgen mangels überörtlicher Raumbedeutsamkeit erst Gegenstand der Genehmigungsplanung ist.

In Wechselwirkung mit dem Schutzgut „Boden“ stehen die Folgen der Versiegelung. Dem durch die Versiegelung entstehenden Verlust von Grundflächen zur Grundwasserneubildung von rd. 144 ha wird generell eine besondere Bedeutung beigegeben (AWK III). Sekundär führen diese Versiegelungen zu einem rascheren Wasserabfluss. Umweltrelevante Veränderungen im Abflussverhalten angrenzender Vorfluter können über ein entsprechendes Entwässerungssystem ausgeschlossen werden, auch ein großer Anteil des Niederschlagswassers kann versickern. Es verbleiben jedoch Prognoseunsicherheiten bezüglich des Abflussgeschehens auf der Ebene der Linienplanung.

Eine mögliche Beeinträchtigung hoch anstehenden, oberflächennahen Grundwassers ist im Wesentlichen auf die Talräume des Mains und der Wern sowie die schmalen Niederungsbereiche der zulaufenden Bäche und Mulden beschränkt, wobei direkte anlagebedingte Eingriffe in den Grundwasserkörper nach dem Ergebnis der UVS nicht zu erwarten sind. Im Ergebnis der Anhörung werden jedoch insbesondere durch die Gründungsmaßnahmen für die großen Talbrücken im Main- und Werntal Gefahren für die Grundwassersituation gesehen, die die Wasserversorgung ebenso wie die Bauwerkssicherheit im Umfeld betreffen könnten (z.B. Schönarts), und daher Beweissicherungsverfahren gefordert. Zweck insbesondere der Maßgaben A II 10.1 bis 10.3 ist es unter anderem, derartige Gefahren für die Grundwassersituation zu minimieren bzw. auszuschließen. Diese Maßgaben verlangen deshalb die Planung und Durchführung der entsprechenden Bauarbeiten in engster Abstimmung mit der Wasserwirtschaftsverwaltung.

Insbesondere bei der Trassenführung in Einschnittslagen auf einer Gesamtlänge von rd. 35 km können Anschnitte Grundwasser führender Schichten des anstehenden Karstgrundwasserleiters nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden (AWK III). Dabei kann es zu Grundwasseraustritten und in der Folge zu Veränderungen des Grundwasserstandes bzw. der Grundwasserdynamik kommen. Durch den Bodenabtrag können die Filterwirkung von Niederschlagswasser gemindert und ggf. Stickstoff freigesetzt und als Nitrat in das Grundwasser eingetragen werden. In die Bilanzierung geht eine qualitative Gefährdungsabschätzung ein. Deutlich wird damit lediglich das mit der Trassenführung verbundene Gefährdungspotenzial. Ob es zu einer tatsächlichen Gefährdung kommt, kann allerdings erst im Rahmen der Genehmigungsplanung ermittelt werden. Nach aktuellem Kenntnisstand kann – auch aufgrund der Stellungnahmen der Wasserwirtschaftsverwaltung – allerdings davon ausgegangen werden, dass die diesbezüglichen Beeinträchtigungen innerhalb eines Rahmens bleiben, der die Raumverträglichkeit des Vorhabens hinsichtlich des Teilschutzguts „Grundwasser“ nicht grundsätzlich in Frage stellt.

Mit der Querung von Bachniederungen, die den gesamten Planungsraum durchziehen, werden kleinflächig (rd. 20 ha) grundwassernahe Bereiche in Anspruch genommen (AWK III). Eingriffe haben hier einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Biotop- und Nutzungsstruktur und die Landschaftsgenese und somit auch Wechselwirkungen zum Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“.

Mit dem Verlust von Waldflächen mit besonderer Bedeutung für den Grundwasserschutz (fachplanerische Ausweisung im Wald funktionsplan) werden auf einer Fläche von knapp 43 ha die Funktionen Wasserreinhaltung und Stetigkeit der Wasserspen-

de geschmälert; in der Folge nimmt das Gefährdungspotenzial des Grundwasserkörpers gegenüber Schadstoffeinträgen zu (AWK III).

Beeinträchtigungen des Grundwassers können betriebsbedingt mit der Anreicherung von Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs im Boden und mit deren Weiterleitung über das Sickerwasser ins Grundwasser erfolgen. Da der geologische Untergrund der Mainfränkischen Platten aus kalkhaltigem Gestein aufgebaut ist, in dessen Klüften und Spalten das anfallende Oberflächenwasser meist ohne lange Verweildauer versickert, quert die B 26n zahlreiche Bereiche mit geringer Filterwirkung der Grundwasser überdeckenden Gesteinsschichten. In diesen Bereichen liegt eine erhöhte Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen vor (AWK III). Ermittelt wurde die betroffene Gesamtfläche von rd. 200 ha anhand der zu erwartenden Verkehrsmengen im Bereich der Wirkzonen 50 m (< 20.000 Kfz/24h) bzw. 75 m (> 20.000 Kfz/24h) ab Fahrbahnrand.

Der Bund Naturschutz kritisiert insbesondere, dass mit dem Wirkraum von 50-75 m die tatsächlichen Auswirkungen nicht umfassend und zutreffend ermittelt worden seien. Hierzu ist anzuführen, dass in Böden im Bereich stark befahrener Straßen durch die Akkumulation (Anreicherung) von Schwermetallen und Kohlenwasserstoffen in den oberflächennahen Bereichen und durch die teilweise Rückhaltung von Chloriden im Frühjahr eine starke Schadstoffanreicherung stattfindet. Diese Schadstoffe werden an den einzelnen Bodenpartikeln gespeichert. Dadurch ist der Anteil an Schadstoffpartikeln, die im Bodenwasser gelöst sind, relativ klein und arm an Schwermetallen. Lediglich in Ausnahmesituationen, wie z.B. bei Unfällen mit hohem Eintrag von Schadstoffen in den Boden, kann sich der mobile Anteil der Stoffe im Boden im Vergleich zur normalen Belastung durch den Straßenverkehr deutlich erhöhen. Abgesehen von den im Bodenwasser leicht löslichen Chloriden geht von straßenspezifischen Belastungen neben der Fahrbahn daher im Allgemeinen keine akute und direkte Gefährdung des Grundwassers aus. Bei Böden mit geringer Pufferwirkung (geringe bzw. schwache Bindung von Schadstoffen) und starken Milieuveränderungen im Untergrund ist eine Beeinflussung der Grundwasserqualität jedoch möglich. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung im Boden wurde bereits unter C II 3.2.3.2 ausgeführt, dass sich erhöhte Werte in einem Abstand von bis zu 10 m vom Fahrbahnrand aufgrund bisheriger Erfahrungswerte haben nachweisen lassen. In der Zone zwischen 10 und 50 m nimmt die Schadstoffbelastung dann aber deutlich ab. Ein Teil der Schadstoffe wird über den Boden abgepuffert, so dass die Wirkintensität für das Grundwasser geringer ist. Gleichwohl hängt die tatsächliche Gefährdung des Grundwassers sehr stark von den örtlichen Boden- und Grundwasserhältnissen ab. Unberücksichtigt bleiben zudem Unfallrisiken. Der in der UVS zugrunde gelegte Wirkraum ist daher lediglich als pauschale Risikoabschätzung zu verstehen. Die Vorgehensweise entspricht jedoch dem Stand der Technik und ist für die Ebene der Raumordnung ausreichend.

Im Ergebnis ist seitens der Höheren Landesplanungsbehörde festzustellen, dass die Beeinträchtigungen bezogen auf das Schutzgut „Wasser“ sachgerecht ermittelt, dargestellt und für die Entscheidungsfindung systematisch aufbereitet wurden.

Teilschutzgut „Oberflächengewässer“

Grundlage für die Darstellung der Vorhabensauswirkungen im Bezug auf das Teilschutzgut „Grundwasser“ ist die Bestandsbeschreibung in Teil 1 der Raumordnungsunterlage (siehe dort Kap. 4.5.4.4, S. 98 - 103), auf die zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen wird.

Der Trassenplanung der ROL liegen die gesetzlichen und gesamtplanerischen Zielsetzungen für das Teilschutzgut „Oberflächengewässer“ zugrunde, die vorrangig

den Schutz und die Erhaltung naturnaher Fließ- und Stillgewässer sowie ihrer Auen vorsehen.

Mit dem Vorhaben sind Verluste von Quellbereichen oder Stillgewässern im Bereich des Baukörpers durch Versiegelung bzw. Überbauung verbunden. Neben dem Quellbereich des Aalbaches im Anschlussbereich der B 26n an die BAB 3 sind insgesamt sieben kleinere Stillgewässer, die jedoch z.T. in Komplexen vorliegen, überbaut. Der Flächenverlust ist entsprechend der Auswirkungsprognose der Verfahrensunterlage mit umwelterheblichen Auswirkungen verbunden und als entscheidungserheblich in die Abwägung eingestellt (AWK II).

Anlagebedingte Auswirkungen auf Fließgewässer sind v.a. mit der Querung durch die Bundesstraße verbunden. Je nach baulicher Gestaltung der Querung und der entsprechenden Bauwerke entstehen Funktionsbeeinträchtigungen für die betroffenen Gewässer. Nach den Raumordnungsunterlagen sind mit der Querung des Mains und der Wern als Gewässer I. Ordnung aufgrund der hohen Brückenbauwerke keine erheblichen Funktionsbeeinträchtigungen dieser Gewässer verbunden. Darüber hinaus werden etwa 20 ausschließlich kleinere, teils nur temporär Wasser führende Bäche und Gräben gequert. Bei ihnen sind Funktionsbeeinträchtigungen durch Überbauung, Verrohrung und Verlegung sowie durch Einleitung von Schadstoffen zu erwarten. Die damit verbundenen Umweltauswirkungen werden in der UVS in die AWK III eingestuft. Die wenigen vorhandenen Bäche sind insgesamt abflussschwach und außerdem aufgrund ihres Zustands, der umgebenden landwirtschaftlichen Nutzung und der Gewässergüte vielfach ohnehin als kritisch bis mäßig belastet einzustufen.

Die Mainaue ist nach § 76 WHG und Art. 46 BayWG als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen. Der Niederungsbereich der Wern wird im Regionalplan der Region Würzburg (RP 2) annähernd durchgängig als Vorranggebiet für Hochwasserschutz und damit als bereits ermitteltes, aber wasserrechtlich noch nicht festgesetztes Überschwemmungsgebiet dargestellt. Beeinträchtigungen der Vorranggebiete für den Hochwasserabfluss und der festgesetzten Überschwemmungsgebiete sind durch die im Zuge der Raumordnungslinie geplanten Talbrücken über Main und Wern nicht gegeben.

Das Wasserwirtschaftsamt und der Bezirk Unterfranken weisen auf mögliche Funktionsbeeinträchtigungen der Gewässer im Zuge der Brückenquerungen (Main, Wern und Krebsbach sowie kleinere Fließgewässer wie z.B. Aalbach, Haselgrundgraben, Ströhleinsaugraben, Schwabbach und Hörleinsgraben) hin. Mit den erforderlichen Ingenieurbauwerken (Brücken mit Widerlagern, Stützpfählern, Gründungen, Dammführungen) sind Veränderungen des Lebensraumes „Gewässer mit Talaue“ verbunden, die sich negativ auf die gewässerökologischen Funktionen durch bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen sowie durch Ableitung von Niederschlagswasser auswirken können. Im Bereich von Bauwerken oder an Dämmen können sich Beeinträchtigungen der Fließdynamik der Gewässer ergeben. Auch könnten sich infolge der Flächeninanspruchnahme in Überschwemmungsgebieten und Vorranggebieten für den Hochwasserschutz Beeinträchtigungen auf die Hochwasserretention ergeben. Es wird aber auch darauf verwiesen, dass die Effekte, die diese Einwirkungen auf die Fließgewässer haben, zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ersichtlich sind.

3.2.4.3 Bewertung der Auswirkungen

Teilschutzgut „Grundwasser“

Im Ergebnis der Alternativenprüfung im Rahmen der UVS stellt sich die ROL im Hinblick auf das Teilschutzgut Grundwasser nachvollziehbar als die günstigere Va-

riante im Vergleich mit der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ dar. Es wurde eine Trasse ermittelt, welche unter Berücksichtigung der Vorhabensziele eine weitestmögliche Minimierung der Beeinträchtigung von Wasserschutzgebieten und Bereichen mit besonderen Funktionen im Wasserhaushalt bewirkt.

Hinsichtlich des maßgeblichen Kriteriums beim Teilschutzgut „Grundwasser“, der Betroffenheit von Wasserschutzgebieten, weist die ROL deutliche Vorteile gegenüber der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ auf. Mit einer Durchfahrungslänge von rd. 250 m besteht mit der ROL eine geringere Betroffenheit von Wasserschutzgebieten der Zone II. Die Durchfahrungslänge im Bereich der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ beträgt nach der UVS dagegen rd. 1.000 m. Noch deutlicher sind die Unterschiede bei der Durchfahrung von Wasserschutzgebieten der Zone III mit rd. 15 km im Bereich der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“, aber nur rd. 8,7 km mit der ROL (z.T. Überlagerung zwischen Bestand und Planung).

Neben dem Hauptkonflikt, der Beeinträchtigung von Wasserschutzgebieten, sind in der weiteren Bewertung der ROL mögliche umwelterhebliche Auswirkungen auf Bereiche mit besonderen Funktionen im Wasserhaushalt zu betrachten. Hinsichtlich des Verlustes bzw. der Versiegelung von Grundflächen zur Grundwasserneubildung sowie des Verlustes von Wäldern mit besonderer Bedeutung für den Wasserschutz schneidet die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ besser ab als die ROL. Auch die Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffeinträge fällt bei der ROL höher aus, so dass die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ auch bei diesem Kriterium einen leichten Vorteil aufweist. In Bezug auf die Beeinträchtigung des Grundwassers durch Absenkung hat dagegen die ROL Vorteile, da die Länge der im Einschnitt verlaufenden Abschnitte hier um 20% geringer ausfällt. Bezogen auf den Verlust grundwassernaher Bereiche weisen die beiden Korridore keine Unterschiede auf. Diese Beurteilungen dienen der vollständigen Identifizierung der zu erwartenden Umweltauswirkungen, sind für den Variantenvergleich jedoch von nachrangiger Bedeutung. Maßgebliches Kriterium ist demnach die Betroffenheit von Wasserschutzgebieten, bei der die ROL sehr deutliche Vorteile aufweist.

Trotz der deutlichen Vorteilsbildung sind mit der ROL erhebliche Umweltauswirkungen, insbesondere mit der Durchfahrung der Wasserschutzgebiete der Zone II und III, verbunden. Diesen Beeinträchtigungen ist angesichts des in weiten Teilen des Planungsraumes vorliegenden geringen Schutzgrads des anstehenden Grundwasserleiters sowie der ungünstigen Wassergewinnungsmöglichkeiten ein sehr hohes (Schutzzone I/II) bis hohes (Schutzzone III) Gewicht beizumessen (AWK I bzw. II). Zwar finden sich neben den für die Trinkwasserversorgung bereits genutzten Grundwasservorkommen weitere ergiebige, qualitativ zufriedenstellende Trinkwasservorkommen, die erst teilweise ausreichend untersucht und noch nicht unter Schutz gestellt sind. Dennoch muss der gesamte Raum als Wassermangelgebiet bezeichnet werden, so dass dem Schutz der für die Trinkwasserversorgung nutzbaren Grundwasservorkommen sowie der Einzugsgebiete der genutzten Grundwasservorkommen eine besonders hohe Bedeutung zukommt. Mögliche Beeinträchtigungen auch außerhalb der ausgewiesenen Wasserschutzgebiete sind damit nicht ausgeschlossen.

Zahlreiche, umfassende und vielfach aufwendige Bemühungen verschiedener Planungsträger im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen zielen deshalb darauf ab, die im Planungsraum vorhandenen Grundwasservorkommen nach Kräften zu erhalten und zu schützen. Demzufolge lässt sich schon vorab festhalten, dass diese Zielsetzung auch der Planung und der Verwirklichung der B 26n zugrunde zu legen ist, die grundsätzlich mit einer Erhöhung des Gefährdungspotenzials für das Grundwasser im Planungsraum einhergeht. Ein flächendeckender Grundwasserschutz ist notwendig, um die Funktion des Wassers als Lebensgrundlage im Naturhaushalt

(vgl. LEP B I 3.1.1.1 (Z), 3.1.1.3 (G) und 3.1.1.4 (Z) sowie RP 2 B XI 2.2) und um einen guten mengenmäßigen und qualitativen Zustand des Grundwassers gemäß den Anforderungen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie zu erhalten.

Auf die soeben beschriebene Gesamtproblematik weisen bereits die Raumordnungsunterlagen deutlich hin (Teil 1, Kap. 4.5.4.4, S. 98 ff). Das diesbezügliche Gefährdungspotenzial wird aber auch in den Ergebnissen der Anhörung herausgestellt, so etwa von den amtlichen, für wasserwirtschaftliche Fragen zuständigen Stellen, insbesondere der Wasserwirtschaftsverwaltung und den Gesundheitsämtern, wie auch von zahlreichen Kommunen, vom Bund Naturschutz und von Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit, von denen die der „Interessengemeinschaft Kommunale Trinkwasserversorgung“ (IKT) besonders erwähnt sei.

Darüber hinaus unterliegen angesichts der hohen Bedeutung der Grundwassersicherung gerade in der speziellen schwierigen Situation Unterfrankens und angesichts bayernweit laufender grundsätzlicher Anpassungen in der Abgrenzung von Grundwassereinzugsgebieten zahlreiche Wasserschutzgebiete aktuellen Änderungsbemühungen, die vielfach noch nicht in definitiven Neuabgrenzungen und endgültigen Schutzbestimmungen ihren Niederschlag gefunden haben. Nach den Aussagen nicht nur der Wasserwirtschaftsverwaltung, sondern auch zahlreicher weiterer Stellungnahmen aus dem Anhörverfahren ist davon auszugehen, dass zum Teil mit erheblichen Erweiterungen der heutigen Wasserschutzgebiete und mit teils weitreichenden Konsequenzen aus der Bestimmung der jeweiligen Einzugsbereiche gerechnet werden muss (z.B. bezüglich der Einzugsbereiche der Wassergewinnungsanlagen „Zellinger Becken“, Wassergewinnung Himmelstadt, ZV Halsheimer Gruppe, Brunnen „Dicker Busch“ oder „Rodenbach-Nord“). Insoweit bleiben die Ergebnisse dieser Bemühungen abzuwarten und sind dann in ihren Auswirkungen im Rahmen der nachfolgenden Planfeststellung für die B 26n zu bewerten und umzusetzen. Dies gilt ebenso für wasserwirtschaftliche Detailuntersuchungen, die später im Rahmen der Planfeststellung erforderlich werden. Immerhin lassen die Äußerungen der amtlichen Wasserwirtschaft den Schluss zu, dass nicht mit so großen Änderungen zu rechnen ist, dass die vorliegende Straßenplanung dadurch grundsätzlich und ernsthaft in Gefahr geraten könnte. Im Übrigen soll mit Hilfe des Maßgabenbündels A II 10.1 bis 10.4 ein möglichst weitgehender Beitrag dazu geleistet werden, dass die Belange des Grundwassers auch bei derzeit noch nicht vollkommenen Erkenntnissen trotzdem ausreichend gesichert werden. Mit diesen Hinweisen wird insbesondere auch den von der IKT und dem vom Bund Naturschutz im Anhörverfahren vorgetragenen Besorgnissen Rechnung getragen, wonach die Wassereinzugsgebiete im Bereich der geplanten B 26n ausreichend untersucht und geschützt werden müssen. Die genannten Maßgaben sind so gehalten, dass die bis zur Planfeststellung und bis zum Baubeginn gewonnenen wasserwirtschaftlichen Erkenntnisse sachgerecht in die Planungen eingebracht und umgesetzt werden können.

Im Übrigen kann der IKT und dem Bund Naturschutz nicht gefolgt werden, wenn sie bemängeln, es könne insbesondere aufgrund fehlender hydrologischer Gutachten nicht fachgerecht beurteilt werden, ob sich der Bau der B 26n mit den Erfordernissen des Grundwasserschutzes und der Trinkwasserversorgung in Einklang bringen lasse. Auch der Einwand, dass die WRRL der EU nicht ausreichend berücksichtigt wurde, ist nicht nachzuvollziehen. Bezogen auf das Grundwasser fordert die WRRL einen guten mengenmäßigen und qualitativen Zustand des Grundwassers. Die Raumordnungsunterlage sowie die UVS kennzeichnen die Streckenteile, in denen Grundwasserbeeinträchtigungen zu anzunehmen sind, und sie beschreiben auch die betroffenen Wasserschutzgebiete. Mit der Angabe von Bereichen mit hoher Verschmutzungsempfindlichkeit und von nicht geschützten Bereichen in Grundwassereinzugsgebieten (vgl. Raumordnungsunterlage Teil 1, Kap. 4.5.4.4, S. 102 f und Teil

4, Anlage 3, Unterlage 2.4, Blatt Nr. 10.1-10.03) wird eine überschlägige Risikoabschätzung auch außerhalb von Wasserschutzgebieten vorgenommen. Das von IKT ins Feld geführte Argument der „potenziellen Beeinträchtigung des Grundwassers durch Trassenführung in Einschnittslage“ auf einer Länge von rund 24 km ist für sich alleine nicht aussagekräftig genug; zusätzlich muss auch die jeweilige konkrete Bedeutung und die Betroffenheit des Grundwassers für die Trinkwasserversorgung betrachtet werden. Ob es zu einer tatsächlichen Gefährdung kommt, kann erst im Rahmen der Genehmigungsplanung ermittelt werden. Für eine sachgerechte Wertung und Gewichtung des Problems ist außerdem die Konfliktschwerpunktbildung der UVS heranzuziehen, die für zwei Konfliktschwerpunktbereiche auch das Schutzgut Wasser als betroffen kennzeichnet (Bereich 1 bei der Anschlussstelle Helmstadt und Bereich 3 Zellinger Wald; vgl. Teil 3, Karte 4 der Raumordnungsunterlage). Schließlich kann es – abweichend von der Auffassung vieler Einwender – nicht Aufgabe der Planungen für die B 26n sein, im Sinne einer generellen wasserwirtschaftlichen Studie mögliche Beeinträchtigungen von Einzugsgebieten stillgelegter Trinkwasserversorgungen, von Brunnen zur Notversorgung und von sonstigen Grundwasservorkommen im Detail zu untersuchen. Eine weitergehende differenzierte Gefährdungsabschätzung, einschließlich der geforderten hydrogeologischen Gutachten zu den Wasserschutz- und Einzugsgebieten, sowie die Ermittlung der konkreten Betroffenheiten und der ggf. erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung kann schon allein maßstabsbedingt nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens sein; vielmehr können sie – auch nach Aussage der Wasserwirtschaftsverwaltung – erst auf der Ebene der Genehmigungsplanung erarbeitet werden. Hierzu gehören auch die Details der Festlegung der Ausbaustrecken nach RiStWag.

Die Zielsetzung eines flächendeckenden Grundwasserschutzes wird von zahlreichen Stellungnahmen in der Anhörung angemahnt. Sie wird sich bei der Realisierung des Vorhabens auch in beträchtlichem Umfang verwirklichen lassen, wird aber aufwendige Schutz- und Sicherungsmaßnahmen erforderlich machen. Dies gilt für die eigentlichen Baumaßnahmen selbst ebenso wie später für den Betrieb mit seinem Gefahrenpotenzial durch den Eintrag von Schadstoffen und durch Unfallrisiken. Um vor diesen Hintergründen Gefährdungen des Grundwassers zu minimieren oder zu vermeiden, wird ein ganzes Bündel von Maßgaben gesetzt (A II 10.1 bis 10.4), die sich auf die einschlägigen Ziele und Grundsätze der Raumordnung stützen, und zwar insbesondere auf LEP B I 3.1.1.1 (Z), 3.1.1.3 (Z) und 3.1.1.4 (Z) sowie RP 2 B XI 2.2. Die genannten Maßgaben sollen bewirken, dass zunächst im weiteren Planungsverlauf im Rahmen der Feintrassierung die Betroffenheit von Wasserschutzgebieten, Einzugsbereichen und Hauswasserversorgungsanlagen noch weiter reduziert wird, die erforderliche Gefährdungsabschätzung auf Grundlage entsprechender Fachgutachten erfolgt und dass das Gesamtprojekt beim Verlauf innerhalb von Wasserschutzgebieten nach den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) realisiert wird. Die in der RiStWag beinhalteten technischen Grundsätze für Planung, Gestaltung, Bau- und Durchführung richten sich nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit der jeweiligen Wasserschutzzone und stellen Lösungsmöglichkeiten dar, die bei vorschriftsmäßiger und sorgfältiger Ausführung im Allgemeinen ausreichend sind. Andere geeignete Bauweisen sind dadurch nicht ausgeschlossen. In besonderen Fällen, z.B. bei geringmächtigen Deckschichten, können weitergehende Schutzmaßnahmen erforderlich werden.

Der Bodenschutz ist u.a. wesentliche Voraussetzung für einen flächendeckenden Grundwasserschutz. Während der Bauarbeiten wird jedoch durch die Eingriffe in den Boden mit seinen Schutzfunktionen für das Grundwasser eine zusätzliche potenzielle Gefahrenquelle geschaffen (vgl. LEP 3.1.1.2 (G)). Dies gilt insbesondere für die Mobilisation und Deposition von Aushubmassen, die potenziell auswaschba-

re, Grundwasser gefährdende Stoffe (u.a. Nitrat) enthalten können. Insbesondere bei der Trassenführung in Einschnittslage, aber auch durch Gründung von Brückenpfeilern können – wie dargelegt – Anschnitte Grundwasser führender Schichten des Karstgrundwasserleiters nicht ausgeschlossen werden und zu erheblichen Umweltwirkungen führen. Zur Herabsetzung der Grundwassergefährdung in der Bauzeit durch Eintrag von Schadstoffen sowie Veränderung des Grundwasserstandes bzw. der Grundwasserdynamik müssen die Arbeiten entsprechend der Maßgaben A II 10.1 und 10.2 unter Beachtung der im Planfeststellungsverfahren im Einzelnen festzulegenden Vorgaben und unter hydrologischer Bauaufsicht durchgeführt werden (vgl. LEP B I 3.1.1.2 (G)). Dies gilt insbesondere für die Wasserschutzgebiete samt deren Einzugsbereichen und in sonstigen Bereichen mit hohem Grundwassergefährdungspotenzial.

Große Flächen werden durch das Vorhaben versiegelt, was sich negativ auf die Grundwasserneubildung bzw. den Wasserabfluss und auf den Naturhaushalt auswirken kann. Angesichts der qualitativ und quantitativ angespannten Versorgungssituation (vgl. Bericht zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie) ist diesen Beeinträchtigungen ein hohes Gewicht beizumessen. Durch geeignete Maßgaben zur Regenwasserversickerung oder -rückhalt (siehe Maßgabe A II 10.3) und entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß der Maßgabe A II 8.3 kann zumindest eine gewisse Kompensation erzielt werden. Auch die mit der Versiegelung verbundene Inanspruchnahme von Waldflächen mit besonderer Bedeutung für den Grundwasserschutz sowie von grundwassernahen Bereichen im Zuge der Querung von Bachniederungen erfordert entsprechende Maßnahmen zur Kompensation. Entsprechend den Darlegungen zum Schutzgut „Boden“ sind gemäß LEP B I 3.2.1.2 (G) alle Möglichkeiten zur Beschränkung der Bodenversiegelung zu nutzen, um die Versickerungsfähigkeit von Flächen zu erhalten. Zu diesen Maßnahmen würde auch, wie unter C II 2.4.2.1 dargelegt, die Reduzierung der Querschnittsbreite entsprechend der Maßgaben A II 4.1 beitragen.

Zur Sicherung des Grundwassers ist es insbesondere gemäß LEP B I 3.1.1.1 (Z) und B I 3.1.1.4 (Z) darüber hinaus erforderlich, unerwünschte und nicht hinnehmbare Folgen durch die Beseitigung des Straßenabwassers zu vermeiden. Auch diese nachvollziehbare Forderung wird nicht nur von der Wasserwirtschaftsverwaltung, sondern ebenso von zahlreichen anderen Beteiligten und aus der Öffentlichkeit erhoben. Mit der Versickerung eines möglichst großen Anteils des Niederschlagswassers können umweltrelevante Veränderungen im Abflussverhalten angrenzender Vorfluter verringert werden, andererseits macht der geringe Schutzgrad des Grundwassers im anstehenden Karst- und Kluftgrundwasserleiter zum Schutz des Grundwassers ggf. Gegenmaßnahmen erforderlich. So kann im Einzelfall die Sammlung, Ableitung und Reinigung der Straßenabwässer erforderlich werden (Maßgabe A II 10.3). Dies trifft insbesondere in Wasserschutz- oder Wassereinzugsgebieten zu. Darüber hinaus müssen weitere hydrogeologische Untersuchungen zeigen, ob außerdem auf weiteren Teilstrecken eine Sammlung der Straßenabwässer notwendig ist. Im Sinne des Gewässerschutzes dürfen diese Abwässer nur gereinigt dem jeweiligen Vorfluter zugeführt werden. Dabei muss ein technischer Schutz auch im Hinblick auf Unfälle gewährleistet sein. Außerdem muss durch geeignete Maßgaben sichergestellt werden, dass durch die Einleitung der Straßenabwässer in die Vorfluter keine nachteiligen Abflussverschärfungen eintreten (Maßgabe A II 10.3). Die Wasserwirtschaftsverwaltung stellt in ihrer Stellungnahme im Raumordnungsverfahren weitergehende Anforderungen im Hinblick auf die qualitativen und quantitativen Anforderungen im Umgang mit Straßenbauabwässern, die unter Hinweis D II 6 Berücksichtigung finden. Die Details werden im Einzelfall zwischen dem Projektträger und der Wasserwirtschaftsverwaltung unter Beiziehung hydrogeologischen Sachverständigen zu regeln sein.

Aus landesplanerischer Sicht kann im Übrigen der Auffassung der IKT und des Bundes Naturschutz nicht gefolgt werden, wonach das Projekt im Hinblick auf den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen auch unter den Aspekten des Schutzgutes „Wasser“ generell in einer Weise im Gegensatz zur Bayerischen Verfassung und zum Landesentwicklungsprogramm stehe und dass es deshalb abgelehnt werden müsste. Die aufgeführten zahlreichen und zur Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen geeigneten Gegenmaßnahmen, insbesondere die insoweit einschlägigen Vorgaben der RiStWag, schaffen ausreichende Sicherheit für die Grundwasservorkommen, so dass den Ansprüchen insbesondere des Art. 141 der Bayerischen Verfassung und den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung letztlich in ausreichendem Maß Genüge getan wird. Immerhin erhebt auch die amtliche Wasserwirtschaft keine grundsätzlichen Einwendungen gegen das Vorhaben.

Teilräumliche Bewertung der Auswirkungen

Von Süden nach Norden gesehen stellt sich die Situation hinsichtlich der Wasserschutzgebiete und ihrer Einzugsbereiche im Einzelnen wie folgt dar, wobei hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen des Grundwassers die Maßgaben A II 10.1 bis 10.3, die für die Feintrassierung, die Straßenentwässerung und für die späteren Baumaßnahmen entsprechende Rücksichtnahme auferlegen, gesetzt sind:

- Nördlich Waldbrunn im Bereich des bestehenden bzw. zur Vergrößerung vorgesehenen Wasserschutzgebiets „Almstadt im Boden“ quert der geplante Zubringer B 8 den Randbereich der Wasserschutzzonen I und II (Konfliktschwerpunktbereich 1 der Raumordnungsunterlage; AWK I), der nach aktuellen Planungen vergrößert werden soll. Die Schutzzone wird bereits aktuell durch die B 8 tangiert. Hier ist nach übereinstimmenden und nachvollziehbaren Forderungen aus der Anhörung der Straßenneubau zum Schutz der betroffenen Grundwasservorkommen nach den Bestimmungen der RiStWag erforderlich. Dementsprechend werden auf der Basis der oben genannten Grundsätze und Ziele der Raumordnung die Maßgaben A II 10.1 bis 10.4 gesetzt. Im Rahmen der Feintrassierung werden weitere Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen sein. Weitere Auflagen werden ggf. im Zuge der notwendigen Ausnahmegenehmigung von der Wasserschutzgebietsverordnung notwendig. Gleiches gilt für den etwas weiter südlich gelegenen Anschluss der B 26n an die BAB 3 bei Helmstadt, der die dort geplante Schutzzone III (AWK II) desselben Wasserschutzgebiets auf etwa 300 m schneidet. Parallel erfolgt der Rückbau von Trassenabschnitten innerhalb des bestehenden Wasserschutzgebietes auf einer Länge von rd. 730 m in der Zone III sowie innerhalb des geplanten Wasserschutzgebiets auf einer Länge von rd. 840 m in der Zone II. Damit stellt die Verlegung der B 8 – bei Einhaltung aller Minderungsmaßnahmen, insbesondere der bautechnischen Standards nach RiStWag – insgesamt eine Verbesserung der derzeitigen Situation innerhalb des Wasserschutzgebietes dar.
- Im weiteren Verlauf nach Norden führt die geplante Trasse unmittelbar westlich, aber außerhalb der geplanten Erweiterung des Wasserschutzgebiets „Zeller Stollen“ entlang. Falls sich bis zur Verwirklichung der Maßnahme aufgrund entsprechender Untersuchungen herausstellen sollte, dass doch die Zone III (AWK II) gequert wird, ist nach Maßgabe A II 10.4 auch hier nach den Vorgaben der RiStWag vorzugehen. Dies gilt entsprechend für die geplante Verlegung der B 8, die auf rd. 200 m am Rand der vorgeschlagenen Zone III – jedoch hier bereits im Bereich der bestehenden B 8 – verläuft.

Die von der IKT und anderen vorgetragene Vermutung, dass die Wasserschutzgebietsabgrenzung schon im Vorfeld auf die Straßenplanung Rücksicht

genommen habe, wird – auch nach eigens erfolgter Rücksprache mit der Wasserwirtschaftsverwaltung – zurückgewiesen. Die Abgrenzung des Wasserschutzgebietes Zone III im fraglichen Bereich fand zwischen 2003 und 2007 statt. Zu diesem Zeitpunkt war die konkrete Trassenführung der ROL nicht bekannt.

- Die TWV als Träger des Wasserschutzgebiets „Zeller Stollen“ befürchtet in der Anhörung, der Verkehr auf der St 2298 (Hettstadter Steige) werde in Folge der B 26n noch weiter zunehmen. Dieser Befürchtung kann aus landesplanerischer Sicht nicht beigetreten werden. Nach den Verkehrsprognosen (Raumordnungsunterlage Teil 3, Karte 2, Blatt 2.3) vermindert sich vielmehr der Verkehr auf diesem Straßenabschnitt um rund 1.600 Fahrzeuge täglich und damit um gut 10% gegenüber dem Prognosebezugsfall. Dieser Rückgang wird zwar nicht entscheidend zu einer Verbesserung der diesbezüglichen Probleme der Hettstadter Steige beitragen, bewirkt aber doch zumindest eine geringfügige Milderung. Gerade vor diesem Hintergrund kann auch der Forderung der TWV nicht gefolgt werden, im Zusammenhang mit der Planung der B 26n nach einer Alternativtrasse für die Hettstadter Steige zu suchen.
- Westlich des geplanten Verlaufs der B 26n liegt das Wasserschutzgebiet Greußenheim, das allerdings so weit von der Trasse entfernt ist, dass hierfür keine spezielle Maßgabe erforderlich ist. Da die Trasse und die AS B 2 (Greußenheim-Leinach) jedoch noch innerhalb des Einzugsgebietes liegen könnten, gelten hier die Maßgaben A II 10.1 bis 10.3.
- In Richtung Norden gesehen erfolgt die Annäherung bzw. auf kurze Strecke auch randliche Querung (Zone III) des Wasserschutzgebiets „Zellinger Becken“ (Konfliktschwerpunktbereich 3 der Raumordnungsunterlage; AWK II). Das Einzugsgebiet dieser Wassergewinnung wird derzeit untersucht; mit einer - ggf. auch erheblichen - Erweiterung muss nach mehreren Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren, so insbesondere auch des Versorgungsunternehmens Trinkwasserversorgung Würzburg, gerechnet werden. Soweit dieses Wasserschutzgebiet in seiner Ausdehnung zum Zeitpunkt der Planfeststellung durchschnitten wird, ist auch hier Maßgabe A II 10.4 zu befolgen, die dann den Bau nach RiStWag vorsieht.
- Westlich des geplanten Verlaufs der B 26n liegt in weiter Entfernung das Wasserschutzgebiet „Feldmühlquelle“ der Gemeinde Himmelstadt. Das Einzugsgebiet dieser Wassergewinnung wird derzeit untersucht; mit einer - ggf. auch erheblichen - Erweiterung muss nach der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg gerechnet werden. Es ist nicht auszuschließen, dass derzeit nicht genauer abgrenzbare Straßenabschnitte in der „Weiteren Schutzzone“ liegen werden. Falls sich bis zur Verwirklichung der Maßnahme aufgrund entsprechender Untersuchungen herausstellen sollte, dass doch Schutzzonen gequert werden, ist nach Maßgabe A II 10.4 auch hier nach den Vorgaben der RiStWag vorzugehen.
- Nach Überbrückung des Maintals bei Karlstadt trifft die Trasse sodann auf das Wasserschutzgebiet der Brunnen „Werntal“, das sie auf rd. 3 km Länge in der Schutzzone III quert (AWK II). Auch hier ist nach übereinstimmenden und nachvollziehbaren Forderungen aus der Anhörung der Straßenneubau nach den Bestimmungen der RiStWag erforderlich (vgl. Maßgabe A II 10.4).
- Südlich des geplanten Verlaufs der B 26n liegen in weiter Entfernung die Trinkwasserbrunnen 1, 2 und 3 des Wasserschutzgebietes der Halsheimer Gruppe der Stadt Arnstein. Da die Wassergewinnung der Halsheimer Gruppe nach der

Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg deutlich erweitert werden soll, ist nicht auszuschließen, dass derzeit nicht genauer abgrenzbare Straßenabschnitte in der „Weiteren Schutzzone“ liegen werden. Die Stadt Arnstein teilt ihre Planungen zur Sicherung der Wasserversorgung mit und verlangt eine Abrückung der geplanten Trasse nach Norden insbesondere zur Vermeidung der Zerschneidung der Schutzzone III A. Eine Trassenverschiebung nach Norden ist auch zur Sicherung der Belange des Schutzgutes „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ und im Hinblick auf eine Sicherung des dort betroffenen Vorbehaltsgebietes für den Abbau von Bodenschätzen gefordert. Unter Hinweis auf die ausführlichen Darlegungen unter C II 2.6.3.2 ist anzuführen, dass eine Verschiebung der Trasse nach Norden unter Berücksichtigung der Topographie und der Umweltbelange grundsätzlich möglich ist. Vorstellbar wäre, den Trassenverlauf etwa ab km 32+000 so zu verändern, dass die Trasse bereits östlich der Stockfeldhöhe wieder nach Norden abschwengt und damit ca. 1 km südlich von Dattensoll die MSP 6 quert. Weiter nach Osten würde der neue Trassenverlauf dann etwa bei km 38+000 wieder an die Raumordnungslinie anschließen. Falls sich bis zur Verwirklichung der Maßnahme aufgrund entsprechender Untersuchungen herausstellen sollte, dass die Schutzzonen gequert werden, ist nach Maßgabe A II 10.4 vorzugehen.

- Der Zubringer Lohr nähert sich nördlich von Urspringen bis auf etwa 1,5 km dem dortigen Wasserschutzgebiet. Der Wasserversorgungszweckverband „Urspringer Gruppe“ bittet unter Verweis auf entsprechende Details, die dortige Situation im Hinblick auf die Wassergewinnung und deren Schutz gebührend zu berücksichtigen. Die Auswirkungen des geplanten Straßenbaus auf das Wasserschutzgebiet wurden vom Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg geprüft. Demnach sind unter gewissen baulichen Voraussetzungen, d.h. sofern keine Baumaßnahmen im Wasserschutzgebiet stattfinden und die Entwässerung der ROL nicht in Richtung des Wasserschutzgebiets erfolgt, keine nachteiligen Auswirkungen für die Urspringer Gruppe zu erwarten. In seiner Stellungnahme spricht der Zweckverband die Verlagerung der Verkehrsströme durch den Bau der ROL sowie zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen an. Hierzu ist festzuhalten, dass sich der Verkehr nach den Verkehrsprognosen (Teil 3, Karte 2, Blatt 2.3 der Raumordnungsunterlage) auf der St 2438 (Urspringen – Stadelhofen) um 500 und auf der St 2439 (Urspringen - Duttonbrunn) um rd. 1.600 Fahrzeuge täglich gegenüber dem Prognosebezugsfall reduziert. Aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde sind daher keine Sicherheitsmaßnahmen nach RiStWag veranlasst. Das Wasserwirtschaftsamt führt ferner an, dass die St 2438 bereits teilweise nach RiStWag ausgebaut wurde.
- Darüber hinaus nähert sich der Zubringer Lohr westlich von Steinfeld dem Wasserschutzgebiet Brunnen „Dicker Busch“ (Ergänzung eines Brunnens ange-dacht) und nach der Mainquerung südlich von Lohr dem Wasserschutzgebiet „Rodenbach Nord und Tiefbrunnen Wombach“ an. In den genannten Fällen handelt es sich um Annäherungen, zu deren Auswirkungen angesichts noch ausstehender näherer Untersuchungen zu den Einzugsgebieten keine detaillierten Aussagen möglich sind. Allerdings kann der Forderung auf Verzicht des Straßenbaus mit der Begründung, notwendige wasserwirtschaftliche Untersuchungen stünden noch aus, nicht gefolgt werden. Die Einhaltung der gesetzten Maßgaben gewährleistet, dass die bis zur Planfeststellung bekannten und bis dahin beschaffbaren wasserwirtschaftlichen Erkenntnisse gebührend beachtet werden können. Vorsorglich sind deshalb auch hier die Maßgaben A II 10.1 bis 10.3 bzw. 10.4 anzuwenden, um vermeidbaren Folgen vorzubeugen.

Teilschutzgut „Oberflächengewässer“

Im Ergebnis der Alternativenprüfung im Rahmen der UVS stellt sich die ROL im Hinblick auf das Teilschutzgut „Oberflächengewässer“ als die günstigere Variante im Vergleich mit der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ dar. Es wurde eine Linienführung ermittelt, welche auf eine weitest mögliche Minimierung der Beeinträchtigung von Oberflächengewässern und wasserhaushaltlichen Funktionen abzielt.

Mit dem Vorhaben sind Verluste von Quellbereichen oder Stillgewässern im Bereich des Baukörpers durch Versiegelung bzw. Überbauung verbunden. Nach den Untersuchungen der UVS gibt es im Hinblick auf das Teilschutzgut „Oberflächengewässer“ zwischen der ROL und der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ kaum signifikante Unterschiede. Was die Stillgewässer anbetrifft, gibt es leichte Vorteile für die Kombinationslösung, was die Querung von Fließgewässern angeht bewertet die UVS die ROL leicht günstiger.

Gleichwohl sind nach dem Ergebnis der Anhörung mit dem Vorhaben Beeinträchtigungen und Verluste von Oberflächengewässern durch Querung, Ausbau oder Verlegung verbunden, die sich negativ auf die Gewässerlandschaften und deren gewässerökologische und wasserhaushaltliche Funktionen auswirken können. Damit berührt das Vorhaben insbesondere die Vorgaben des LEP B I 2.2.4.1 (G), 3.1.2.2 (G) und 3.2 (G) sowie RP 2 B I 3.2.10 sowie die Zielsetzungen des Wasserhaushaltsgesetzes, wonach dem Erhalt und der Entwicklung den naturnahen Gewässerlandschaften eine besondere Bedeutung beigemessen wird. Entscheidungserheblich ist die Versiegelung bzw. Überbauung des Quellbereiches des Aalbaches im Anschlussbereich der B 26n an die BAB 3 sowie von sieben kleinen Stillgewässern, die z. T. in Komplexen vorliegen und die mit umwelterheblichen Auswirkungen verbunden sind (AWK II). Ferner sind mit der Überbauung, Verrohrung und Verlegung von insgesamt 20 Fließgewässern (kleinere, teils nur temporär Wasser führende Bäche und Gräben) Umweltauswirkungen unterschiedlicher Erheblichkeit gegeben (AWK III), was mit entsprechendem Gewicht in die Bewertung einzustellen ist. Die Erheblichkeit der Funktionsbeeinträchtigungen ist an die jeweilige zum Einsatz kommende Kreuzungstechnologie gebunden. Angaben zur konkreten technischen Ausgestaltung der Querungsbauwerke liegen auf der Ebene der Raumordnung noch nicht abschließend vor, so dass eine weitere Differenzierung der Bewertung auf raumordnerischer Ebene nicht möglich ist. Aufgrund der geplanten, den Talraum von Main und Wern überspannenden Brücken, sind mögliche Funktionsbeeinträchtigungen der Fließgewässer unter raumrelevanten Gesichtspunkten als nicht erheblich einzustufen.

Im Ergebnis der Anhörung ist festzustellen, dass ein flächendeckender Gewässerschutz notwendig ist, um die Funktion des Wassers als Lebensgrundlage im Naturhaushalt (vgl. u.a. LEP B I 1.2.1 (G), 3.1.2.1 (Z) und 3.2 (G)) und einen guten ökologischen und qualitativen Zustand der Gewässer gemäß den Anforderungen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie zu erhalten. Gewässerpflege und Gewässerökologie erfordern hinsichtlich der Ausgestaltung der Querungsbauwerke (ökologische Durchgängigkeit) eine geeignete Ausführung (vgl. Maßgaben A II 10.1 und 10.6). Dies gilt insbesondere für die aus gewässerökologischer und fischereibiologischer Sicht bedeutsamsten Gewässer Main, Wern und Krebsbach, als auch für die kleineren Fließgewässer, wie z.B. Aalbach, Haselgrundgraben, Ströhleinsaugraben, Schwabbach und Hörleinsgraben. Die Brückenbauwerke sind so zu konzipieren, dass die ökologische Durchlässigkeit möglichst nicht eingeschränkt wird (u.a. Sicherung der Gewässersohle, Beschränkung der Uferversteinigungen auf ein Mindestmaß, Schonung/Wiederherstellung des Gehölzsaums). Der Verlust des Quellbereichs des Aalbachs sowie der Stillgewässer ist jedoch nicht zu vermeiden und soweit wie möglich auszugleichen (§ 6 WHG Abs. 1 Nr. 2). Die bei den Kreuzungs-

bauwerken notwendigen Maßnahmen sowie die erforderlichen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind in den landschaftspflegerischen Begleitplänen gemäß der Maßgabe A II 10.5 darzustellen und sollen ein Höchstmaß an Kompensation für die Eingriffe infolge des Straßenbaus bewirken. Darüber hinaus bewirken die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Extensivierungs- und Anpflanzungsmaßnahmen auch an anderer Stelle die Förderung der boden- und grundwasserbildenden Prozesse sowie die Reduzierung negativer Auswirkungen auf den Boden- und Wasserhaushalt. Noch durchzuführende Untersuchungen und Nachweise sollen bis zum Planfeststellungsverfahren die konkreten Auswirkungen ermitteln, um entsprechende Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen festlegen zu können (vgl. Maßgabe A II 10.5 und 10.7).

Vielfach im Beteiligungsverfahren angesprochen wurde die erforderliche Ableitung der Straßenabwässer in angrenzende Vorfluter und die mögliche Verschlechterung des Wasserhaushaltes der Oberflächengewässer. Gemäß den Verfahrensunterlagen muss Oberflächenwasser, das nicht versickert werden kann, in der Regel verzögert abgeleitet werden. Mit der Maßgabe A II 10.3 wird sichergestellt, dass das gesammelte Niederschlagswasser vorgereinigt und unter Berücksichtigung des Ausgleichs nachteiliger Abflussverschärfungen den Vorflutern zugeführt wird. Durch diese Vorreinigungseinrichtungen und nicht zuletzt aufgrund der Selbstreinigungskraft der Vorfluter sowie der Drosselung der Einleitungsmenge wird das Risiko einer zusätzlichen qualitativen und quantitativen Belastung der Einleitungsgewässer auf ein vertretbares Maß reduziert. Außerdem wird dadurch verhindert, dass nach Unfällen mit Gefahrguttransporten gefährliche Stoffe unkontrolliert in die Vorflut gelangen.

Entsprechend den Erfordernissen der Raumordnung, insbesondere § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG (G), BayLplG Art.2.2 Nr. 9b (G) und RP B XI 5.1 (Z), kommt in Überschwemmungsgebieten und in Vorranggebieten für den Hochwasserschutz den Belangen des vorbeugenden Hochwasserschutzes besondere Bedeutung zu. Diesbezüglich sind jedoch nach der UVS keine erheblichen Umweltauswirkungen festzustellen; im Ergebnis der Anhörung ist eine Betroffenheit der Belange des Hochwasserschutzes nicht gänzlich auszuschließen. In der weiteren Detailplanung soll deshalb entsprechend rücksichtsvoll vorgegangen und für möglichst natürliche und schadlose Abflussverhältnisse sowie für die Rückhaltung des Wassers in der Fläche gemäß der Maßgabe A II 10.7 gesorgt werden.

Aus landesplanerischer Sicht kann der Auffassung der IKT und des Bundes Naturschutz nicht gefolgt werden, wonach die Planung den Anforderungen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) nicht ausreichend Rechnung trage. Bezogen auf die Fließgewässer fordert die WRRL einen guten ökologischen und qualitativen Gewässerzustand. Nach der UVS sind die Fließgewässer mit den an sie zu stellenden Qualitätsansprüchen jedoch dem Planungsstand entsprechend in hinreichendem Umfang untersucht. Die Thematik wird in der vorliegenden landesplanerischen Beurteilung entsprechend aufgegriffen. Die konkrete technische Ausgestaltung der Querungsbauwerke (ökologische Durchgängigkeit) im Einzelfall sowie die jeweils konkret erforderlichen Maßnahmen zur Oberflächenentwässerung der Straße sind in der auf dieser Planungsebene möglichen Detailliertheit ebenfalls aufgegriffen und abgehandelt. Eine Vielzahl von Maßnahmen, die sich auf der Ebene der Raumordnung anbieten, gibt Möglichkeiten zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich potenzieller Beeinträchtigungen vor. Somit kommen das Raumordnungsverfahren und die ihm zugrunde liegende UVS den einschlägigen Verpflichtungen hinsichtlich der WRRL nach. Im Übrigen haben auch die zuständigen Wasserwirtschaftsbehörden insoweit keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Die Details können naturgemäß jedoch erst in der Genehmigungsplanung auf der Basis weiterer Untersuchungen und detaillierter Einzelplanungen geregelt werden. Die Maßga-

ben A II 10.1, 10.3, 10.5 und 10.6 stellen also dem Auftrag der Raumordnung entsprechend sicher, dass im Zuge der weiteren Planung den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie auch im Detail Rechnung getragen wird.

Angesichts der im gesamten Trassenverlauf ohne große örtliche Unterschiede anfallenden Auswirkungen kann auf eine detailliertere Darstellung spezieller räumlicher Probleme verzichtet werden.

3.2.4.4 Fazit Schutzgut „Wasser“

Fazit Teilschutzgut „Grundwasser“

Die hier einschlägigen Erfordernisse der Raumordnung verlangen alle die dauerhafte und wirkungsvolle Sicherung des Teilschutzguts „Grundwasser“. Das Vorhaben bringt insoweit ohne Zweifel spürbare Gefahrenpotenziale mit sich. Allerdings gibt es eine Fülle wirksamer Maßnahmen, mit deren Hilfe Gefährdungen des Grundwassers spürbar reduziert und minimiert werden können. Die unter A II 11.1 bis 11.4 gesetzten Maßgaben verpflichten zum Einsatz dieser umfangreichen und oft sehr aufwändigen Maßnahmen. Wenn sie sachgerecht angewandt werden, kann den Erfordernissen der Raumordnung insoweit noch entsprochen werden. Angesichts dessen ist festzuhalten, dass bei Beachtung der Maßgaben die Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser in keiner Weise ein Ausmaß erreichen, das es erforderlich machen würde, das Projekt aus diesen Gründen für nicht raumverträglich zu erklären.

Fazit Teilschutzgut „Oberflächenwasser“

Das Teilschutzgut „Oberflächenwasser“ umfasst insbesondere die wasserwirtschaftlichen, aber auch die ökologischen Funktionen der Oberflächengewässer, deren funktionsfähige Sicherung Gegenstand der einschlägigen Erfordernisse der Raumordnung ist. Das Vorhaben zieht auch für dieses Teilschutzgut ohne Frage Gefährdungspotenzial nach sich, das allerdings bei sachgerechter und sorgfältiger Realisierung der in A II 10.1, 10.3, 10.5 und 10.6 gesetzten Maßgaben deutlich und soweit in Grenzen gehalten werden kann, das dem Vorhaben insoweit bestätigt werden kann, dass es den entsprechenden Raumordnungserfordernissen entspricht.

Fazit für das Schutzgut „Wasser“

Im Ergebnis der umweltfachlichen Prüfungen stellt sich die Raumordnungslinie bezogen auf das Schutzgut „Wasser“ nachvollziehbar als die günstigste Trassenführung dar. Zusammenfassend sind bezogen auf die ROL die Belange des Grund- und Trinkwassers sowie der Oberflächengewässer zunächst v.a. anhand der Betroffenheit trinkwasserversorgungsrelevanter Grundwasservorkommen, sowie anhand der Versiegelung und Überbauung von Quellen, Still- und Oberflächengewässer zu bewerten. Für diese Bewertung sind auch die möglichen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen im Auge zu behalten. Werden alle insoweit zur Verfügung stehenden umfangreichen und aufwendigen Maßnahmen sachgerecht und mit der nötigen Rücksicht eingesetzt, kann das ohne Zweifel bestehende umfangreiche Gefährdungspotential, das von dem geplanten Projekt (ROL) ausgeht, weitgehend und entsprechend den Erfordernissen der Raumordnung in den Griff bekommen werden. Somit lässt sich für die Gesamtplanung konstatieren, dass sie **den Erfordernissen der Raumordnung bezüglich des Schutzguts „Wasser“ bei Beachtung aller gesetzten Maßgaben noch entspricht.**

3.2.5 Schutzgut „Klima/Luft“

3.2.5.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

§ 2 Abs. 2 Nr.6 ROG

[...] Den räumlichen Erfordernissen des Klimaschutzes ist Rechnung zu tragen, sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen. Dabei sind die räumlichen Voraussetzungen für den Ausbau der erneuerbaren Energien, für eine sparsame Energienutzung sowie für den Erhalt und die Entwicklung natürlicher Senken für klimaschädliche Stoffe und für die Einlagerung dieser Stoffe zu schaffen. [...]

Art.2 Nr. 12 BayLplG

[...] Wälder sollen nach Lage, Ausdehnung und Art so erhalten werden, dass sie Klima [...] günstig beeinflussen, die natürlichen Schutzaufgaben des Waldes erfüllen [...]

LEP B I 2.2.8.3

(G) es ist von besonderer Bedeutung, die für das Klima von Siedlungsgebieten bedeutsamen Flächen, wie Kaltluftentstehungsgebiete und Frischluftschneisen, in ihrer Funktionsfähigkeit zu erhalten und zu verbessern.

LEP B V 5.1

(G) Luft und Klima sind möglichst so zu erhalten und zu verbessern, dass Menschen, Pflanzen und Tiere in ihren Ökosystemen sowie Kultur- und sonstige Sachgüter nicht beeinträchtigt werden.

Angesichts der im Rahmen des vorliegenden Raumordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung fließen über die genannten, für Raumordnungsverfahren entscheidungserheblichen Erfordernisse der Raumordnung hinaus in die Betrachtung des Schutzguts „Luft und Klima“ zusätzlich weitere fachgesetzliche Bestimmungen mit ein. Neben § 2 UVPG ist dies insbesondere § 1 Abs. 3 BNatSchG.

3.2.5.2 Darstellung der Auswirkungen

Grundlage für die Darstellung der Vorhabensauswirkungen im Bezug auf das Schutzgut „Klima/Luft“ ist die Bestandsbeschreibung in Teil 1 der Raumordnungsunterlage (Kap. 4.5.4.5, S. 103 - 109), auf die zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen wird.

Im Kapitel zum Schutzgut „Klima/Luft“ wird betrachtet, inwieweit landschaftliche Teilräume (Ausgleichsräume) in der Lage sind, insbesondere über orografisch bedingte Luftaustauschprozesse (Kaltluftabfluss), klimatischen und lufthygienischen Belastungen bei austauscharmen Wetterlagen entgegenzuwirken. Wesentlich ist dabei die räumlich-funktionale Zuordnung entsprechender Landschafts(teil)räume zu Belastungsräumen. Die Beurteilung von Schadstoffimmissionen sowie von Beeinträchtigungen der Luftqualität ist hingegen Teil der Untersuchungen zum Schutzgut „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ (vgl. C II 3.2.1.3).

Die Auswirkungen des Neubaus der B 26n auf das Schutzgut „Klima/Luft“ sind in erster Linie für die mesoklimatische (geländeklimatische) Ebene relevant. Von Bedeutung sind hierbei insbesondere mögliche Verluste von Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebieten mit Siedlungsbezug sowie die Zerschneidung bzw. Beeinträchtigung entsprechender Kaltluftleitbahnen. Gemäß dem Ergebnis der UVS und nach Überzeugung der Höheren Landesplanungsbehörde treten die makroklimatischen

Effekte des Vorhabens (bspw. Beitrag zum „Treibhauseffekt“ durch verkehrsbedingten CO₂-Ausstoß) auf der vorliegenden Planungsebene hinter den lokalen und regionalen Aspekten zurück, da zu ihrer Bewältigung generelle politische Lösungsansätze und Strategien heranzuziehen sind. Die Nichtberücksichtigung der Veränderungen des globalen Klimas wurde im Beteiligungsverfahren bemängelt. Hierzu ist anzuführen, dass die Auswirkungen von Verkehrsemissionen auf das globale Klima bei den z.Zt. hauptsächlich eingesetzten Treibstoffen grundsätzlich erheblich sind. Der Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht quantifizierbar, hier jedoch wegen eines annähernd gleich bleibenden Schadstoffausstoßes jedenfalls vernachlässigbar. Zwar mag die Schadstoffmenge, die von dem auf dem Straßenabschnitt rollenden Verkehr emittiert wird, mit zur Klimaänderung beitragen, dies ist jedoch nicht genau diesem Vorhaben zuordenbar, zumal dieser Verkehr sonst andere Strecken nutzen würde. Insoweit wird hier der Bereich dessen, was eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung auf Ebene der Raumordnung zu leisten vermag, verlassen.

Maßgeblich für die Beurteilung des Vorhabens sind die anlagebedingten Beeinträchtigungen durch die Flächeninanspruchnahme und der damit einhergehende Verlust von Kaltluft-/Frischlufteinstehungsflächen sowie die Zerschneidung von Kaltluftleitbahnen. Den Kaltluftleitbahnen einschließlich der zuzuordnenden Kaltlufteinstehungsgebiete (Wälder, Offenlandbereiche), die einen Bezug zu Siedlungskörpern und somit potenziellen Belastungsräumen aufweisen, wurde eine hohe klimatisch-lufthygienische Bedeutung zugeordnet. Entsprechend LEP B V 5.1 (G), wonach Kaltlufteinstehungsgebiete und Frischluftschneisen in Bezug zum Siedlungsraum zu erhalten sind, werden diese in der UVS als entscheidungsrelevant beurteilt (AWK II).

Kalt- und Frischlufteinstehungsgebiete und zugehörige Kaltluftleitbahnen mit Siedlungsbezug werden von der ROL an verschiedenen Stellen des Untersuchungsraumes gequert. Bei Dammlagen kann es zu einer Unterbrechung der Kaltluftabflüsse, einer Verminderung der Kalt- und Frischlufteinstehung durch Flächenverluste oder zu Verdriftungen von Schadstoffen im Zuge der Kaltluftabflüsse kommen. Die Beeinträchtigungsintensität wird im Wesentlichen bestimmt von der konkreten Vorhabenausgestaltung (Gradienten und Brückenbauwerke), der Lage der Trasse innerhalb des Kaltlufteinzugsgebietes und der Entfernung zu den jeweils zugeordneten Siedlungsbereichen.

Die ROL durchquert nach den Ergebnissen der UVS an acht Stellen des Untersuchungsraumes Kalt- und Frischlufteinstehungsgebiete und zugehörige Kaltluftleitbahnen mit Siedlungsbezug (AWK II). Vier Querungen, alle oberhalb des Werntals gelegen, sind mit einem hohen Beeinträchtigungsrisiko verbunden, da sie zentral zerschnitten werden. Zwei Querungen sind mit einem mittleren bzw. geringen Beeinträchtigungsrisiko verbunden, so die Kaltluftleitbahnen Herlesgrund in Richtung Greußenheim (randliche Zerschneidung) und Krebsbach in Richtung Heugrumbach (zentrale Zerschneidung mit großem Talbauwerk). Die Kaltluftleitbahnen Remlinger Grund Richtung Remlingen und Seeliggraben Richtung Thüngen weisen aufgrund geringer Zerschneidungseffekte laut UVS nur ein geringes Beeinträchtigungsrisiko auf.

Das Beeinträchtigungsrisiko beschreibt zunächst die grundsätzliche Möglichkeit einer Verminderung von Qualität und Ausmaß der Kaltluftabflüsse. Gemäß dem Ergebnis der UVS relativiert sich die grundsätzliche Bedeutung der Kaltluftleitbahnen vor dem Hintergrund, dass in keinem Fall Ortschaften betroffen sind, welche aufgrund ihrer Flächenausdehnung und baulichen Verdichtung eine besondere thermische oder lufthygienische Belastungssituation aufweisen. Eine entsprechende lufthygienische Belastungssituation weisen neben der Stadt Würzburg die Städte Lohr a. Main und Karlstadt auf. Da die Kaltluftleitbahnen im Minimum deutlich mehr als 1 km entfernt an Ortslagen vorbei führen, sind auch keine relevanten Mehrbelastun-

gen von Siedlungsgebieten, trotz einer möglichen Schadstoffverdriftung mit der Kaltluft aufgrund der ausreichenden Verdünnungseffekte, zu erwarten. Dieser Sachverhalt wird durch das im Rahmen der UVS angefertigte Immissionsgutachten des Büros Lohmeyer bestätigt. Im Anhörverfahren werden u.a. seitens der Öffentlichkeit die Aussagen bezüglich der fehlenden Belastungssituation und der Verdünnungseffekte als nicht haltbar zurückgewiesen und auf die unverzichtbare Lebensqualität insbesondere der landwirtschaftlichen Orte verwiesen. Seitens des Projektträgers wird jedoch nachvollziehbar dargelegt, dass die Immissionsuntersuchungen die Kaltluftabflüsse berücksichtigen und sich keine Hinweise auf relevante Erhöhungen von Schadstoffimmissionen in den Siedlungsbereichen ergeben. Demnach basieren die Kaltluftabflüsse im Werntal insbesondere auf dem unterschiedlichen Abkühlungsverhalten verschiedener Flächennutzungen. In dicht bebauten und stark versiegelten Bereichen sind die Abkühlungseffekte (und deren Notwendigkeit) daher größer als in locker bebauten und gering versiegelten Bereichen.

In der Anhörung sowie insbesondere im Rahmen des Bürgergesprächs wurde auf die unzureichende Betrachtung der Kaltluftleitbahn im Wurzgrund mit Siedlungsbezug zu Karlstadt, die eine erhebliche Beeinträchtigung in ihrer Funktion erfährt, verwiesen. Demgegenüber führt der Projektträger aus, dass der Beurteilung von Kaltluftleitbahnen der Planungsebene entsprechend ein in der UVS dokumentierter Kriterienrahmen zugrunde gelegt wurde, der für überörtliche raumbedeutsame Fragestellungen herangezogen wird. Danach ist der Wurzgrund aufgrund seines geringen Einzugsgebietes (rd. 1 km²) nicht zu den Kaltluftleitbahnen mit besonderer Bedeutung zu zählen. Gleichwohl sind hier leichte Kaltluftabflüsse zu erwarten, die ggf. auf der nachfolgenden Planungsebene genauer zu betrachten sind. Die geplante Trasse läuft innerhalb des Einzugsgebietes der Kaltluftleitbahn z.T. im Tunnel und im Weiteren überwiegend im Einschnitt, weshalb der Einfluss auf Kaltluftabflüsse relativ gering ist.

Der insbesondere vom Bund Naturschutz vorgebrachte Einwand gegen die B 26n, dass insbesondere das Kleinklima im Bereich der Stadt Würzburg verschlechtert würde und der Verlust des einzigen noch bestehenden Frischluftkorridors im Nordwesten zu beklagen wäre, kann nicht gefolgt werden. Mögliche Auswirkungen auf das Kleinklima wurden in den Antragsunterlagen mit hinreichender Genauigkeit abgeschätzt; es wurde dargelegt, dass Auswirkungen auf das Kleinklima im Bereich der Stadt Würzburg durch die gewählte Antragsvariante nicht zu erwarten sind. Außerdem ist der engere Raum Würzburg von Baumaßnahmen nicht betroffen, erfährt aber nach Verkehrsprognosen eine gewisse Verkehrsabnahme.

Weitere Beeinträchtigungen für das Schutzgut „Klima/Luft“ ergeben sich durch die lokale Betroffenheit von Wald als Frischluftentstehungsgebiet mit Siedlungsbezug (etwa 5 ha) bzw. ohne Siedlungsbezug (etwa 8 ha) sowie in geringem Umfang von Wald mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz gemäß Wald funktionsplan (etwa 7 ha). Größeren Waldflächen (> 10 ha) wird aufgrund ihrer Bedeutung als lufthygienische Ausgleichsfläche und ihrer Funktion als temporäre CO₂-Senke eine mittlere klimatisch-lufthygienische Bedeutung als Frischluftentstehungsgebiete zugemessen. Diese werden bezüglich der umwelterheblichen Auswirkungen als bedingt entscheidungsrelevant eingestuft und fließen so im Sinne der Umweltvorsorge in die Abwägung ein (AWK III).

Auch werden Kaltluft sammelräume auf einer Länge von rd. 4 km im Bereich Ströhleinsaugraben/Aalbach, im Maintal bei Karlstadt, im Werntal und im Maintal bei Lohr a. Main durchfahren, wo die Anreicherung mit Schadstoffen zu einer erhöhten Inversionsgefährdung sowie einer erhöhten Nebel-, Dunst- und Frostbildung führen kann (AWK III).

In der Anhörung wurde darauf verwiesen, dass durch die Versiegelung und den Verlust von für die kleinklimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion wichtigen Vegetationsstrukturen im unmittelbaren Straßenumfeld kleinräumige Änderungen und Störungen des Kleinklimas etwa in Form einer geringfügigen lokalen Erwärmung und einer daraus resultierenden Erhöhung der Verdunstungsrate auftreten können.

Im Ergebnis ist seitens der Höheren Landesplanungsbehörde festzustellen, dass die Beeinträchtigungen bezogen auf das Schutzgut „Klima/Luft“ sachgerecht ermittelt, dargestellt und für die Entscheidungsfindung systematisch aufbereitet wurden.

3.2.5.3 Bewertung der Auswirkungen

Im Ergebnis der Alternativenprüfung im Rahmen der UVS sowie der Anhörung weist die Raumordnungslinie in Bezug auf die Betroffenheit des Schutzgutes „Luft und Klima“ deutliche Vorteile im Hinblick auf mögliche Auswirkungen des Vorhabens auf die klimatisch-lufthygienischen Ausgleichsleistungen der Landschaft gegenüber der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ auf. Gleichwohl werden Flächen mit klimatisch-lufthygienischen Ausgleichsleistungen beeinträchtigt.

Bei den dargestellten vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Klima handelt es sich um lokalklimatische Veränderungen im Umfeld der geplanten Straße. Großräumige Beeinträchtigungen des Klimas sind hingegen nicht zu erwarten bzw. nicht dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben zuzurechnen und finden deshalb auch keine Berücksichtigung in der nachfolgenden Bewertung. In diesem Zusammenhang wurde in der Anhörung vorgebracht, dass der Bau der neuen Straße dem Grundsatz gemäß LEP B V 5.1 widerspreche, da diese in Konkurrenz zu Verkehrsträgern mit weniger CO₂-Ausstoß stände. Hierzu ist anzuführen, dass Konzeptalternativen (z.B. Schiene – Straße – ÖPNV) nicht Gegenstand der Prüfung auf der Ebene der Linienplanung sind; eine solche Prüfung ist Gegenstand der politischen Ebene der Bundesverkehrswegeplanung. Da die B 26n in den BVWP aufgenommen wurde, ist eine bereits erfolgte Abwägung in diesem Sinne zu unterstellen.

Als erheblich im Sinne des UVPG sind lokalklimatische Veränderungen im Trassenbereich zu bezeichnen. Nach den Ergebnissen der UVS, die durch die Anhörung bestätigt und unterstrichen werden, sind mögliche Verluste von Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebieten mit Siedlungsbezug sowie die Zerschneidung bzw. Beeinträchtigung entsprechender Kaltluftleitbahnen, denen eine hohe klimatisch-lufthygienische Bedeutung zugewiesen wird, mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden (AWK II). Vor diesem Hintergrund ergeben sich nachvollziehbar teils deutliche Vorteile für die ROL. Mit der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ sind höhere Belastungen durch die Betroffenheit einer Kaltluftleitbahn, die mit einem sehr hohen Beeinträchtigungsrisiko verbunden ist, gegeben. Dies führt aufgrund der Ortsnähe zu Rimpar zu einer Erhöhung des NO_x-Jahresmittelwerts, allerdings ohne dass die Grenzwerte der 22. BImSchV überschritten werden. Ergänzend ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass auch die Gesamtemissionsbilanz, einschließlich der variantenbezogenen Verkehrsverlagerungen im Gesamtnetz, für NO_x als Leitsubstanz leichte, allerdings nicht signifikante Vorteile für die ROL von rd. 2% aufweist. Auch die Bilanz der Gesamtverluste an Kaltluftentstehungsgebieten mit Siedlungsbezug zeigt leichte Vorteile und die Bilanz der Gesamtverluste von Wald als Frischluftentstehungsgebiet mit Siedlungsbezug sogar sehr deutliche Vorteile für die ROL auf.

Gleichwohl lassen sich mit der ROL Konfliktschwerpunkte (Nrn. 11 und 12 der Raumordnungsunterlage) mit der Querung von vier auf die Ortslagen im Werntal gerichteten Kaltluftleitbahnen ermitteln (AWK II):

- Zentrale Querung der Kaltluftleitbahn Etwiesengraben in ca. 2,5 km Entfernung zur Ortslage Binsfeld (B 26n zum Teil in Dammlage)
- Zentrale Zerschneidung der Kaltluftleitbahn Wertgraben in ca. 1,2 km Entfernung zur Ortslage Halsheim (B 26n zum Teil in Dammlage und als Brückenbauwerk)
- Zentrale Zerschneidung der Kaltluftleitbahn Pfannengraben in etwa 1,2 km Entfernung zu Ortslagen Marbach und Arnstein (B 26n zum Teil in Dammlage und als Brückenbauwerk)
- Zerschneidung der Kaltluftleitbahn Schwabach in ca. 1,3 km Entfernung zur Ortslage Arnstein (B26n mit kleinflächigem Dammbauwerk mit integriertem Brückenbauwerk)

Diese Querungen sind grundsätzlich mit einem hohen Beeinträchtigungsrisiko bezüglich der Verminderung von Qualität und Ausmaß der Kaltluftabflüsse verbunden (AWK II). Somit berührt das Vorhaben insbesondere LEP B I 2.2.8.3 (G) und B V 5.1 (G), die zusammenfassend den Erhalt des Klimas und insbesondere der Funktionsfähigkeit von Kaltluftentstehungsgebieten und Frischluftschneisen in Bezug zu Siedlungsgebieten fordern.

Für die Gesamtbeurteilung ist festzuhalten, dass weder Siedlungsgebiete betroffen sind, die eine besondere thermische oder lufthygienische Belastungssituation aufweisen. Noch sind in den Orten, die alle in deutlicher Entfernung von mehr als 1 km zur Trasse liegen, relevante Mehrbelastungen zu erwarten. Vor diesem Hintergrund relativiert sich das grundsätzlich hohe Beeinträchtigungsrisiko, so dass nicht von einer so gravierenden Entwertung der Kaltluftentstehungsgebiete und Kaltluftleitbahnen auszugehen ist, die im Ergebnis eine Raumunverträglichkeit begründen würde. Unter Berücksichtigung dieses Sachverhaltes sind den weiteren Querungsbereichen von Kalt- und Frischluftentstehungsgebieten und den dazugehörigen Kaltluftleitbahnen, die nach dem Ergebnis der UVS mit einem mittleren bzw. geringen Beeinträchtigungsrisiko bezüglich der Entwertung ihrer Funktionen verbunden sind, keine erheblichen negativen Auswirkungen zuzuweisen.

Dem Einwand, dass das Planungsziel „Entlastung hoch belasteter Ortsdurchfahrten im Werntal“ letztendlich zu einem Verlust bzw. einer Beeinträchtigung fast aller Kaltluftleitbahnen im Werntal führt, ist demnach so nicht beizutreten. Vielmehr ist hier bei bilanzierender Betrachtung auf die nachweisliche Entlastung der Werntalgemeinden von verkehrsbürtigen Luftschadstoffen durch Umleitung der Verkehrsströme (vgl. C II 2.1.2) zu verweisen. Eine weitere Verbesserung der klimatischen Situation erfolgt durch die Maßgabe A II 11.1, die – auch entsprechend der Forderung der Stadt Arnstein - vorsieht, die Auswirkungen auf die für die Frischluftversorgung der Werntalgemeinden relevanten Kaltluftströmungen auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. In der nachfolgenden Planungsebene ist im Detail zu prüfen, inwieweit es erforderlich wird, die Kaltluftströme durch eine entsprechende Ausgestaltung des Vorhabens, wie bspw. ausreichend dimensionierte Brückenbauwerke, aufrecht zu erhalten. Somit wird, auch im Hinblick auf die gesetzten Maßgaben dem Grundsatz nach § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG und den Anforderungen des Klimaschutzes gemäß LEP B I 2.2.8.3 (G) und B V 5.1 (G) insgesamt ausreichend Rechnung getragen.

Auch bei der Betroffenheit im Wald funktionsplan ausgewiesener Wälder mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz sowie der Wälder als Frischluftentstehungsgebiete mit und ohne Siedlungsbezug bestehen Vorteile für die ROL. Die mit der ROL verbundenen klimarelevanten Auswirkungen durch Überbauung und Versiegelung klimarelevanter Waldbestände (AWK III) sind aufgrund lediglich kleinräumiger Betroffenheiten und aufgrund ihres relativ geringen Umfangs nur bedingt entschei-

dungsrelevant für die Beurteilung. Eine räumlich spezielle Bewertung und Differenzierung ist somit entbehrlich. Grundsätzlich berührt die Waldinanspruchnahme zwar die Grundsätze gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG sowie BayLplG Art.2 Nr.12. Jedoch werden die räumlichen Voraussetzungen des Waldes in seiner günstigen Beeinflussung des Klimas sowie als natürliche Senke für klimaschädliche Stoffe nicht wesentlich verändert. Darüber hinaus ist der Verlust von Waldflächen ohnehin durch Aufforstungen und Waldrandgestaltung der angeschnittenen Wälder im unmittelbaren Wirkungsbereich gemäß Maßgabe A II 11.2 zu mindern bzw. auszugleichen. Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorzusehenden Gehölzanzpflanzungen übernehmen u.a. auch wichtige lokalklimatische und lufthygienische Funktionen. Die notwendigen Einzelheiten hierzu sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu ermitteln.

Die ggf. im unmittelbaren Umfeld der Straße auftretenden kleinräumigen Änderungen und Störungen des Kleinklimas sind unvermeidbar und liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

3.2.5.4 Fazit Schutzgut „Klima/Luft“

Im Ergebnis der umweltfachlichen Prüfungen stellt sich die Raumordnungslinie bezogen auf das Schutzgut „Klima/Luft“ nachvollziehbar als die günstigste Trassenführung dar. Zusammenfassend ist das Schutzgut „Klima/Luft“ bezogen auf die ROL v.a. anhand der Funktionsminderung durch Überbauung von Kaltluftleitbahnen mit Siedlungsbezug zu bewerten. Zwischen der BAB 3 und Karlstadt beschränken sich tiefergreifende Konflikte auf die Funktionsminderung durch die Querung von vier Kaltluftleitbahnen mit Siedlungsbezug. Im Hinblick auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern „Klima/Luft“ und „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ fällt jedoch positiv ins Gewicht, dass sich die Schadstoffsituation im Zuge der B 26 im Werntal durch den Bau der B 26n erheblich verbessern wird. In der Summe lässt sich für die Gesamtplanung sagen, dass den **Erfordernissen der Raumordnung unter dem Aspekt „Klima/Luft“ bei Beachtung der gesetzten Maßgaben entsprochen wird.**

3.2.6 Schutzgut „Landschaft“

3.2.6.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

§ 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG

(G) [...] Der Freiraum ist durch übergreifende Freiraum-, Siedlungs- und weitere Fachplanungen zu schützen; es ist ein großräumig übergreifendes, ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem zu schaffen. Die weitere Zerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen ist dabei so weit wie möglich zu vermeiden; die Flächeninanspruchnahme im Freiraum ist zu begrenzen. [...]

§ 2 Abs. 2. Nr. 6 ROG

(G) ... Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist zu vermindern, insbesondere durch die vorrangige Ausschöpfung der Potenziale für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, für die Nachverdichtung und für andere Maßnahmen zur Innenentwicklung der Städte und Gemeinden sowie zur Entwicklung vorhandener Verkehrsflächen. [...]

LEP B I 2.2.1

(G) Es ist anzustreben, Natur und Landschaft bei Planungen und Maßnahmen möglichst so zu erhalten und weiter zu entwickeln, dass – aufbauend auf natürlichen und kulturhistorischen Gegebenheiten – jeweilig vorhandene naturräumliche Potenziale besondere Berücksichtigung finden.

LEP B I 2.2.2

(G) Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Vielfalt der Naturlandschaft und die lebensraumtypischen Standortverhältnisse gesichert, gepflegt und entwickelt werden. Dabei ist die langfristige Erhaltung der für Pflanzen und Tiere lebensraumtypischen Standortverhältnisse und des charakteristischen Erscheinungsbildes anzustreben.

LEP B I 2.2.3

(G) Es ist von besonderer Bedeutung, die Landschaften Bayerns in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit zu erhalten. Der Erhaltung und/oder Fortentwicklung der charakteristischen Gestalt, der typischen Landschaftsgliederung, der landschaftsprägenden Gewässer, der standort- und nutzungsbedingten Vegetations- und Bewirtschaftungsformen sowie der landschaftstypischen Bauweisen kommt besondere Bedeutung zu.

LEP B I 2.2.9.1

(Z) Großflächige, bisher nicht oder nur gering durch Einrichtungen der Bandinfrastruktur, insbesondere durch Verkehrs- und Energieleitungsstrassen, beeinträchtigte Landschaftsräume sollen nicht zerschnitten, sondern erhalten werden. Möglichkeiten der Bündelung von Trassen sollen, wenn die Trennwirkung dadurch nicht erheblich verstärkt wird, genutzt werden.

LEP B IV 4.1

(Z) Große zusammenhängende Waldgebiete wie z.B. Spessart [...], sollen als Großnaturräume vor Zerschneidungen und Flächenverlusten bewahrt werden. Gleiches gilt für die zu Bannwald erklärten oder hierfür geeigneten Wälder sowie an Standorten mit besonderer landeskultureller oder waldökologischer Bedeutung.

LEP B IV 4.3

(G) Der dauerhaften Erhaltung und – wo erforderlich – Stärkung der Nutz-, Schutz-, Sozial- und Lebensraumfunktionen des Waldes in ihrer Gesamtheit und ihrer jeweiligen Gewichtung kommt besondere Bedeutung zu.

RP 2 B I 1.1

Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und der für die Region typische Landschaftscharakter sollen in allen Teilen der Region, jedoch vordringlich in der Flusslandschaft des Mains und seiner Nebengewässer [...] durch pflegliche Bodennutzung erhalten werden. Die gute Eignung als Erholungsraum aufgrund günstiger natürlicher Voraussetzungen soll der Region erhalten bleiben.

RP 2 B I 1.2

Von einer Bebauung grundsätzlich freigehalten werden sollen die steileren Hänge des Maintals und die Hänge der Mainnebtäler. In der Regel gilt dies für den oberen Teil der Hänge mit den Hangschultern.

RP 2 B I 1.3

In den intensiv landwirtschaftlich genutzten Bereichen der Mainfränkischen Platten, insbesondere [...] sollen landschaftsgliedernde Elemente erhalten, gepflegt und vermehrt werden.

RP 2 B I 2

Die wertvollen Landschaftsteile der Region, ein System von Naturparks, Landschaftsschutzgebieten, Naturschutzgebieten, Naturdenkmälern und Landschaftsbestandteilen, sollen gesichert, [...] werden. Diese wertvollen Landschaftsteile sollen in ihrer Funktion als biologisch und strukturell bereichernde Elemente der Landschaft, als Kompensatoren der Belastungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild und als

Lebensräume seltener bzw. selten gewordener Pflanzen- und Tiergesellschaften gestärkt werden. [...]

RP 2 B I 3.2.7

Bei der Erstellung von Verkehrs-, Energieversorgungs-, Wasserversorgungs- und Abwasserbeseitigungsanlagen soll verstärkt auf die Erhaltung des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes hingewirkt werden. Dies gilt vor allem für

- ausgeprägte Hang- und Steillagen der Naturparke Spessart [...] und des Maintals, insbesondere der Maintalhänge im Bereich des Naturparks Spessart,*
- [...] sowie die ökologisch wertvollen Talauen und Talhänge der Mainseitentäler, insbesondere [...] der Wern jeweils mit ihren Nebengewässern.*

RP 2 B XII 2.2

In den lufthygienisch besonders schutzwürdigen Gebieten Naturpark Spessart und [...] sollen Luftverunreinigungen weitgehend vermieden werden.

RP 2 B XII 3.4.1

In den beiden Naturparks Spessart und [...] soll in besonderem Maße auf den Schutz vor Lärmeinwirkungen und auf Verminderung bestehender Lärmbelastungen hingewirkt werden.

RP 3 B I 3.2.3

(Z) Bei der Erstellung von Verkehrs-, Energieversorgungs-, Wasserversorgungs- und Abwasserbeseitigungsanlagen soll verstärkt auf die Erhaltung des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds geachtet werden. [...]

Angesichts der im Rahmen des vorliegenden Raumordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung fließen über die genannten, für Raumordnungsverfahren entscheidungserheblichen Erfordernisse der Raumordnung hinaus in die Betrachtung des Schutzguts „Landschaft“ zusätzlich weitere fachgesetzliche Bestimmungen mit ein. Neben § 2 UVPG ist dies insbesondere § 1 BNatSchG.

3.2.6.2 Darstellung der Auswirkungen

Grundlage für die Darstellung der Vorhabensauswirkungen in Bezug auf das Schutzgut „Landschaft“ ist die Bestandsbeschreibung in Teil 1 der Raumordnungsunterlage (Kap. 4.5.4.6, S. 109 - 112), auf die zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen wird.

Das Schutzgut „Landschaft“ wird in diesem Kapitel insbesondere im Hinblick auf das Landschaftsbild bzw. die Eignung der Landschaft für die landschaftsgebundene Erholung betrachtet. Beeinträchtigungen für das Schutzgut „Landschaft“ ergeben sich v.a. durch die Veränderung erlebniswirksamer, Landschaftsbild prägender Strukturen, durch die Inanspruchnahme und die Zerschneidung von Erholungsflächen sowie durch Verlärmung.

Bereits die Linienplanung erfolgte unter Berücksichtigung der generellen Zielsetzungen für das Schutzgut „Landschaft“, wonach besondere Landschaftsbildqualitäten für die naturnahe Erholung nach Möglichkeit zu bewahren und Beeinträchtigungen durch visuelle Veränderungen oder Lärm- und Schadstoffimmissionen zu vermeiden sind.

Grundlage der Bewertung des Landschaftsbildes und der Landschaftsbildqualitäten ist die Abgrenzung von Landschaftsbildräumen in der UVS. Für deren Beurteilung wurde der Untersuchungsraum in 27 Landschaftsbildeinheiten unterteilt, die von den Gutachtern nach ihrer Bedeutung für die ruhige Erholungsnutzung anhand der Krite-

rien Relief, Eigenart und Vielfalt in die vier Bedeutungsstufen „gering, mittel, hoch, sehr hoch“ bedeutsam eingestuft wurden (vgl. Teil 4, Anlage 3, Unterlage 2.1, Kap. 3.6 der Raumordnungsunterlage).

Bau- und anlagebedingt kommt es zu visuellen Veränderungen des Landschaftsbildes und damit zu Beeinträchtigungen der Qualitäten für die ruhige, naturbezogene Erholung. Die Störwirkung ist insbesondere abhängig von den vorhandenen Landschaftsbildqualitäten sowie von der Sichtbarkeit des Baukörpers, welche im Wesentlichen durch seine Gestalt und Dimensionierung, d.h. insbesondere die Höhe, sowie die Einsehbarkeit in der Landschaft bestimmt wird. Die Ermittlung der quantitativ dargestellten Landschaftsbildbeeinträchtigungen erfolgte in der UVS auf der Basis einer Verknüpfungsmatrix aus den Landschaftsbildqualitäten auf der einen Seite und der von der Höhenlage der Straße abhängigen vorhabensspezifischen Wirkungsintensität auf der anderen Seite (vgl. Teil 4, Anlage 3, Unterlage 2.2, Kap. 5.4.7 der Raumordnungsunterlage).

Mit Blick auf die o.g. generellen Zielsetzungen zum Schutzgut „Landschaft“ sind nach dem Ergebnis der UVS „sehr hohe“ Landschaftsbildbeeinträchtigungen mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden und im Rahmen der Abwägung entscheidungserheblich (AWK II). Sie betreffen mit insgesamt etwa 2,8 km die Maintalquerungen bei Karlstadt und Lohr a. Main, die Werntalquerung nördlich Schönarts, den Querungsbereich des Buchentals im Landschaftsschutzgebiet innerhalb des Naturparks Spessart sowie den Zubringer Karlstadt mit der Querung des Bäuerlesgrundes.

Auf einer Gesamtlänge von weiteren etwa 23 km führen die visuellen Wirkungen der geplanten Straße zu „hohen“ Landschaftsbildbeeinträchtigungen, die nach der UVS als bedingt entscheidungserheblich in die Auswirkungsprognose eingestellt sind (AWK III). Diese umfassen v.a. Bereiche von Laub- und Mischwaldbeständen, Bereiche hoher Strukturvielfalt der Maintalhänge, kleinere Kerbsohlentäler, steilhängige von Wald eingefasste Talräume sowie kleinräumig wertvolle Flurbereiche.

Der Neubau der B 26n quert den Naturpark Spessart auf insgesamt knapp 7 km und das darin gelegene Landschaftsschutzgebiet (LSG) Bay-02 auf einer Länge von etwa 4,8 km. Die Querung des Naturparks wird von der UVS in AWK III, die des Landschaftsschutzgebiets innerhalb des Naturparks in AWK II eingestuft. Entsprechend dem gesamträumlichen Leitbild für den Naturpark sollen u.a. seine vielfältigen landschaftsbezogenen Erholungs- und Erlebnisräume entsprechend den Eigenarten des Landschaftsbildes und den besonderen Qualitäten wie der Störungsarmut der ausgedehnten Wälder und der Wahrnehmungsvielfalt in den traditionsbestimmten Kulturlandschaften erhalten und Lebensraum stabilisierend entwickelt werden. Im LSG selbst ist es nach der dazugehörigen Verordnung verboten, Veränderungen, vorzunehmen, die geeignet sind, die Leistungsfähigkeit des Naturschutzgebietes zu vermindern, den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten. Der naturschutzrechtlichen Erlaubnis bedarf es u.a. für die Errichtung von Straßen im LSG.

Ein weiteres wichtiges Kriterium bezüglich der anlagebedingten Auswirkungen ist die Zerschneidung „unzerschnittener verkehrsarmer Räume“. Als unzerschnittene verkehrsarme Räume (UZVR) werden Landschaften bezeichnet, die nicht durch Straßen mit mehr als 1.000/24h Kfz oder Bahnlinien zerschnitten werden, keine größeren Siedlungen aufweisen und größer als 100 km² sind. Sie sind von großer Bedeutung für eine naturbezogene, ruhige Erholung und bilden wertvolle Lebensräume für die heimische Tierwelt. Darauf verweist eine Vielzahl der Stellungnahmen. Das Umweltqualitätsziel zum Erhalt von UVZR ist jedoch mangels ausreichend großer Flächen im Untersuchungsraum nicht mehr anwendbar.

Betriebsbedingte Auswirkungen führen in den Landschaftsräumen „hoher“ oder „sehr hoher“ Landschaftsbildqualität zu einer weiteren Entwertung der Erholungseignung und werden mit Überschreitung des Vorsorgewertes der DIN 18005 (50 dB(A) tags) gemäß der UVS in AWK III eingestuft. Entsprechend den Darlegungen unter C II 3.2.1.3 sind bei einem Mittelungspegel von unter 50 dB(A) tags keine nennenswerten Beeinträchtigungen für den Außenbereich zu erwarten. Auf einer Fläche von etwa 315 ha wird die Eignung von Landschaftsbildräumen „sehr hoher“ Bedeutung, auf einer Fläche von 2.548 ha die Eignung von Landschaftsbildräumen „hoher“ Bedeutung für die ruhige naturbezogene Erholung durch Lärmeintrag beeinträchtigt.

Die Auswirkungen durch Beeinträchtigung von Erholungsbereichen besonderer Bedeutung durch Verlärmung sowie die Unterbrechung von Wegebeziehungen (Wander- und Radwege) werden im Kapitel Schutzgut „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ (C II 3.2.1.3) behandelt.

In der Anhörung mehrfach vorgetragen wurde der Einwand, dass Gefährdungen und Risiken bezogen auf das Schutzgut „Landschaft“ nicht sachgerecht erfasst worden seien und dass ein Widerspruch zum LEP, zu Art. 141 der Bayerischen Verfassung und zu § 1 Abs. 4-5 BNatSchG bestände. Beispielsweise sei das Beurteilungskriterium „Einsehbarkeit“ nicht entsprechend gewichtet worden, insbesondere im Hinblick auf massive Änderungen des Landschaftsbildes durch Einschnitte bis 150 m Breite und Dämme (Maintal, Saupurzel, Duttenbrunn und Heßlar). Dem Einwand kann seitens der Höheren Landesplanungsbehörde nicht gefolgt werden. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die gutachterliche Gesamteinschätzung der Landschaftsbildqualität und der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sachgerecht ermittelt und dargestellt und für die Entscheidungsfindung systematisch aufbereitet wurden. Die Beurteilung orientiert sich im Minimum an den vorhandenen landschaftlichen Qualitäten. In Bereichen mit weithin sichtbaren Bauwerken wurde ein erhöhtes Konfliktpotenzial angesetzt. So kann auch vereinzelt vorgebrachten Forderungen nach einer Höhergewichtung der Landschaftsbildqualität, bspw. im Bereich des Gutes Terra Nova, nicht entsprochen werden. Die gärtnerisch gestalteten Flurbereiche im Bereich des Guts Terra Nova weisen durchaus einen hohen Anteil gliedernder Gehölzstrukturen auf, wobei jedoch die erfolgte Verwendung nicht landschaftstypischer Gehölze und nicht landschaftstypischer geometrischer Formen als negativer Faktor zu sehen ist, so dass den Flächen in der Gesamtbeurteilung nur eine geringe Eigenart zuzuordnen ist. Der Natur- und Landschaftsschutz ist im Übrigen als Teil des öffentlichen Interesses mit anderen öffentlichen Interessen, etwa solchen verkehrlicher und wirtschaftlicher Art, abzuwägen.

Ferner wurde bemängelt, dass nicht alle Konflikte nachvollziehbar mit den Konfliktschwerpunktbereichen erfasst wurden, so insbesondere im Bereich Duttenbrunn-Main, südöstlich Karlstadt zwischen Mainquerung und Schönarts und westlich Leinach. Hierzu ist anzuführen, dass die Konfliktschwerpunkte lediglich ergänzende Hinweise auf besonders bedeutende Konflikte darstellen. Die eigentliche Bewertung der Konflikte für das Landschaftserleben beruht auf der flächendeckenden Bewertung der Erlebniswirksamkeit der Landschaft und der flächendeckenden Verschneidung mit den relevanten Vorhabenswirkungen. Insofern sind sämtliche mit dem Vorhaben verbundenen Konflikte für das Landschaftsbild erfasst und bewertet worden.

3.2.6.3 Bewertung der Auswirkungen

Im Ergebnis der Alternativenprüfung im Rahmen der UVS sowie der Anhörung weist die Raumordnungslinie hinsichtlich der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes bzw. der Eignung der Landschaft für die landschaftsgebundene Erholung und das

Naturerleben einen deutlichen Vorteil gegenüber der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ auf. Im Rahmen der Alternativenprüfung der UVS wurde eine Linienführung ermittelt, welche auf eine weitestmögliche Minimierung der Inanspruchnahme, Überformung, Zerschneidung und Verlärmung wertvoller Landschaftsräume erreicht.

Insbesondere hinsichtlich der als „sehr hoch“ eingestufteten Landschaftsbildbeeinträchtigungen weist die ROL sehr deutliche Vorteile gegenüber der im Variantenvergleich der UVS herangezogenen „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ auf. Im Ergebnis der Anhörung ist der Querung des Maintals bei Karlstadt aufgrund seiner herausragenden Bedeutung für das Landschaftsbild eine besondere Schutzwürdigkeit beizumessen. Grundsätzlich ist diese Querung unvermeidbar. Gleichwohl sind die mit ihr verbundenen Beeinträchtigungen offenkundig als weniger konfliktträchtig zu bewerten als die Maintalquerung bei Margetshöchheim/Veitshöchheim im Bereich ausgedehnter landschaftsprägender Streuobstwiesen (mod. Kombinationslösung Nord+Süd).

Dennoch beeinträchtigt das Vorhaben in allen Abschnitten sehr wertvolle Landschaftsräume. Es werden Räume zerschnitten und verlärm, die hinsichtlich des Landschaftsbildes als Räume mit sehr hochwertigem Eigencharakter ausgestattet sind. In allen Trassenabschnitten wird das Landschaftsbild durch technische Bauwerke sowie durch die Beseitigung umfangreicher Gehölzbestände weiträumig verändert. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes berührt insbesondere LEP B I 2.2.3 (G), B I 2.2.9.1 (Z), B IV 4.1 (Z) und B IV 4.3 (Z) sowie die Ziele des § 1 BNatSchG. Nach diesen Vorgaben sind charakteristische Landschaften, die sich durch ihre Schönheit, Eigenart oder ihren Erholungswert auszeichnen, großflächige Lebensräume sowie Wälder mit Bedeutung für das Landschaftsbild und für die naturnahe Erholung nach Möglichkeit zu bewahren und nicht zu zerschneiden. Konkretisiert werden die Vorgaben insbesondere durch die Bestimmungen nach RP 2 B I 2 und B I 3.2.7. Sie verlangen ausdrücklich einen wirksamen Schutz der Landschaftsschutzgebiete und der Naturparke sowie der charakteristischen Landschaften der Region, insbesondere der Talräume von Main und Wern einschließlich deren ausgeprägter Hang- und Steillagen. Das Vorhaben führt zur erstmaligen Inanspruchnahme von Freiflächen für Verkehrszwecke, die gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 und 6 ROG so weit wie möglich zu vermeiden bzw. zu vermindern sind.

Im Ergebnis der Anhörung sind die mit „sehr hohen“ Landschaftsbildbeeinträchtigungen verbundenen Querungen des Werntals nördlich Schönarts, des Maintals bei Lohr, des Bäuerlesgrundes bei Karlstadt sowie die Querung des Buchentals im LSG des Naturparks Spessart am wenigsten verträglich und mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden (AWK II). Hier werden auf insgesamt etwa 2,8 km Bereiche durch Flächenverluste, Zerschneidung und Überformung beeinflusst, die gemäß den vorgenannten Vorgaben der Raumordnung und gemäß den Naturschutzzielein einem besonderen Schutz unterliegen.

Deutliche Vorteile bestehen ferner mit der ROL in Bezug auf die Beeinträchtigungen vorrangig dem Landschaftsbild zuzuordnender Schutzgebiete wie LSG (AWK II) und Naturpark (AWK III). So wird das LSG Bay-02 „LSG innerhalb des Naturparks Spessart“ im Zuge der ROL einmal, im Zuge der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ jedoch zweimal gequert; ferner sind zwei weitere Querungen von Landschaftsschutzgebieten gegeben. Gleichwohl ist die Querung des LSG im Zuge der ROL kritisch zu sehen, da das Vorhaben nicht dem Schutzzweck entspricht. Hierfür sind Befreiungen von der Schutzgebietsverordnung notwendig. Die landschaftsschutzrechtlichen Anforderungen, die sich aus den Verordnungen des LSG Bay-02 „LSG innerhalb des Naturparks Spessart“ ergeben, sind im Rahmen der weiteren Planung zu berücksichtigen und landschaftspflegerische Maßnahmen zur Einbindung der B 26n in die freie Landschaft festzusetzen.

Leichte Vorteile im Variantenvergleich weist die ROL in Bezug auf die Bereiche auf, in denen „hohe“ Landschaftsbildbeeinträchtigungen durch das Vorhaben zu erwarten sind (AWK III). Gleichwohl sind im Ergebnis der Anhörung mit der ROL umwelt-erhebliche Auswirkungen durch „hohe“ Landschaftsbildbeeinträchtigungen (AWK III) vornehmlich im Bereich von Laub- und Mischwaldbeständen, in Bereichen hoher Strukturvielfalt der Maintalhänge, landschaftsbildprägenden kleineren Kerbsohlentäler und Talräumen sowie in kleinräumig wertvolle Flurbereichen zu verzeichnen.

Die Nachteile der anlagebedingten Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild spiegeln sich in gleicher Form auch bei den betriebsbedingten Belastungen wider; auch hier weist die ROL einen im Vergleich zur Alternative sehr deutlichen Vorteil auf. Beeinträchtigungen durch die Zunahme der betriebsbedingten Verlärmung (AWK III) im Zuge der ROL sind aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde bei der Betrachtung des Schutzgutes „Landschaft“ nur bedingt entscheidungsrelevant, da sich diese Beeinträchtigungen in erster Linie auf die Erholungseignung der Landschaftsräume nachteilig auswirken und bei dem Schutzgut „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ entsprechend betrachtet werden (vgl. C II 3.2.1.3).

Die ROL führt ohne Zweifel in erheblichem Umfang zur Zerschneidung von Landschaften und Ökosystemen. Auf der Ebene der Raumordnung sind solche Durchschneidungen Gegenstand insbesondere des Ziels LEP B I 2.2.9.1 (Z), wonach „großflächige, bisher nicht oder nur gering durch Einrichtungen der Bandinfrastruktur, insbesondere durch Verkehrs- und Energieleitungstrassen, beeinträchtigte Landschaftsräume [...] nicht durchschnitten, sondern erhalten werden“ sollen. Dies gilt entsprechend auch gemäß § 1 Abs. 5 BNatSchG. Diese Vorgaben wurden in der Anhörung besonders häufig und nachdrücklich gegen die B 26n ins Feld geführt. Das Umweltqualitätsziel zur Verbesserung der ökologischen Durchlässigkeit ist in der Bayerischen Biodiversitätsstrategie formuliert. Demnach stellen unzerschnittene verkehrsarme Räume (UZVR) größer 100 km² einen hohen ökologischen Wert dar, der erhalten werden soll. Derartig große zusammenhängende Landschaftsräume liegen in der Region Würzburg jedoch nicht mehr vor. Gemäß der einschlägigen Analyse über die Landschaftszerschneidung in Bayern des LfU beträgt die effektive Maschenbreite der Zerschneidung in der Region Würzburg 48,73 km² (erfasst sind gemäß Zerschneidungsgeometrie 2 alle Straßen ab einer Verkehrsstärke > 1.000 KfZ/Tag, Bahnstrecken mit erheblicher verkehrlicher Bedeutung, Siedlungen, Flughäfen und Bundeswasserstraßen). Das genannte Umweltqualitätsziel in seinem prioritären und verbindlichen Schutz der UVZR-Räume, insbesondere in der Bundesverkehrsnetzplanung, kommt aufgrund der existierenden Zerschneidungen, die insoweit als Vorbelastungen zu werten sind, im vorliegenden Fall nicht mehr zum Tragen. Gleichwohl sind alle Möglichkeiten zur Verminderung der Zerschneidungswirkungen neuer Infrastrukturvorhaben zu nutzen. Insgesamt tritt somit die Zielvorgabe des § 1 Abs. 5 BNatSchG in den Vordergrund, wonach „Verkehrswege [...] landschaftsgerecht geführt, gestaltet und so gebündelt werden [sollen], dass die Zerschneidung und die Inanspruchnahme der Landschaft sowie Beeinträchtigungen des Naturhaushalts vermieden oder so gering wie möglich gehalten werden“. Im Ergebnis des Variantenvergleichs stellt die ROL somit bezogen auf die Projektziele und unter Berücksichtigung der gegebenen Situation die Lösung dar, die zu den geringsten Zerschneidungswirkungen, insbesondere in Bereichen wertvoller Landschaftsräume, führt (LEP B IV 4.1 (Z), RP 2 B I 1.1, 1.2 und 2).

Allerdings muss der Vollständigkeit halber auch an dieser Stelle betont werden, dass das LEP selbst in Ziel B V 1.4.2 (Z) den Bau der B 26n vorsieht. Zugleich ist die überregionale Straßenverbindung Bestandteil des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Damit handelt es sich um eine überregional bedeutsame Planung, an

deren Realisierung ein öffentliches Interesse besteht. Ohne Zweifel stehen diese beiden Ziele in deutlicher Konkurrenz und in spürbarem Konflikt zueinander. Gleichwohl kann das Ziel zur Vermeidung von Durchschneidungen nicht für sich alleine ausreichen, um die gesamte Planung für nicht raumverträglich zu erklären. Wenn dieses Ziel in der im Anhörverfahren geforderten Absolutheit gälte, wäre bayernweit kein einziges großes Infrastrukturprojekt im Verkehrswesen mehr möglich. Somit wären auch alle übrigen im Ziel LEP B V 1.4.2 (Z) genannten Straßenneubaumaßnahmen und noch dazu auch die Schienenverkehrsneubauprojekte gemäß Ziel LEP B V 1.3.1 (Z) obsolet. Hieraus ist ohne Zweifel der Schluss zu ziehen, dass der Normgeber das Ziel LEP B I 2.2.9.1 (Z) nicht mit der apodiktischen Wirkung ausstatten wollte, wie es im Anhörverfahren unterstellt und interpretiert wurde, sondern gerade mit den konkreten Zielen zu bestimmten Projekten gewünschte Abweichungen formuliert. Vielmehr sind beide Ziele als Teil des gesamten Zielsystems zur bayerischen Landesentwicklung zu sehen, die der Auslegung und Interpretation offenstehen und bedürfen. Zu diesem grundsätzlichen Aspekt wird auch auf Kapitel C III 1 verwiesen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass das Vorhaben mit bedeutsamen Beeinträchtigungen der Landschaft verbunden ist. Um den Erfordernissen der Raumordnung zur Sicherung des Schutzgutes „Landschaft“ möglichst weitgehend Rechnung zu tragen, sind die Auswirkungen durch entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie Gestaltung der Trassenführung und der Brückenbauwerke gemäß den Maßgaben A II 12.1 und 12.2 möglichst gering zu halten. Bei den Lärmauswirkungen können die unter dem Schutzgut „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ beschriebenen Maßnahmen entsprechend der Maßgaben A II 7.1 bis 7.8 zur Minderung von Beeinträchtigungen beitragen.

Die Frage der landschaftsgerechten Einbindung ist Gegenstand vieler Äußerungen im Beteiligungsverfahren und ist abschließend und in allen Details erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu klären. Im Hinblick auf den erheblichen Eingriff in die Landschaft bildet die Wiederherstellung bzw. die Neugestaltung des Landschaftsbildes einen Schwerpunkt der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Zielsetzung wird es dabei sein, das Landschaftsbild möglichst landschaftsgerecht zu erhalten oder neu zu gestalten. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass das Landschaftsbild nach der Verwirklichung des Vorhabens nicht in seinem bisherigen Zustand wiederhergestellt, aber entsprechend den rechtlichen Vorgaben im Sinne eines Ausgleichs weitgehend landschaftsgerecht neu gestaltet werden kann. Die Maßnahmen müssen geeignet sein, den grundsätzlichen Landschaftscharakter zu wahren, wobei aber gegenüber dem Ausgangszustand auch visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich sind. Eine auch landschaftsgerechte Neugestaltung bedeutet zwangsläufig, dass damit zugleich Veränderungen und der Eingriff selbst sichtbar bleiben. Dass Maßnahmen, die darauf abzielen, das Landschaftsbild neu zu gestalten, Ausgleichscharakter bzw. Ersatzcharakter haben können, ergibt sich unmittelbar aus § 15 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BNatSchG. Neben den vorzusehenden Maßnahmen, die einer landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen, sind Ausgleichsmaßnahmen heranzuziehen, die neben ihren Funktionen für den Naturhaushalt auch die Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild in landschaftsgerechter Weise auffangen oder jedenfalls abmildern können. Die Einzelmaßnahmen können in ihrer Gesamtheit zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und zur vollständigen Ausgleichbarkeit des Eingriffs in das Landschaftsbild beitragen. Nach Auffassung der Höheren Landesplanungsbehörde wird sich das Landschaftsbild zwar gegenüber dem jetzigen Zustand verändern, der vorhabensbedingte Gesamteingriff in die Landschaft wird jedoch weitestgehend ausgleichbar sein, so dass eine grundsätzliche Unverträglichkeit des Vorhabens unter dem Gesichtspunkt des Schutzguts „Landschaft“ nicht festgestellt werden kann.

Teilräumliche Bewertung der Auswirkungen

Von Süden nach Norden gesehen stellt sich die Situation hinsichtlich erheblicher Umweltauswirkungen auf das Schutzgut „Landschaft“ wie folgt dar:

- Im Trassenverlauf durch den Naturraum „Marktheidenfelder Platte“ war die Planung erkennbar darum bemüht, Landschaftsräume „hoher“ bzw. „sehr hoher“ Bedeutung wo immer möglich zu schonen und einer Zerschneidung entgegenzuwirken. Gleichwohl können hohe Landschaftsbildbeeinträchtigungen mit der Zerschneidung von Talniederungen (Aalbachtal), von Laub- und Mischwäldern einschließlich ihrer Waldränder, von kleinteilig gegliederten Fluren (u.a. westlich Himmelstadt) sowie der kleinteilig gegliederten Maintalhänge nicht vermieden werden (AWK III). Diese Bereiche bilden in etwa auch die Landschaftsräume ab, die mit Überschreitung des Vorsorgewertes der DIN 18005 (50 dB(A) tags) eine Funktionsminderung durch Lärm erfahren (AWK III). Dabei sind in geringem Umfang auch Waldbereiche mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild betroffen, deren Erhalt gemäß LEP B IV 4.1 (G) besondere Bedeutung zukommt (AWK III). Das Landratsamt Würzburg verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass im Landkreis Würzburg Flächen betroffen sind, die gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m Abs. 4 BNatSchG dauerhaft gesichert werden sollen. Diese Sachverhalte sind mit dem ihnen zukommenden Gewicht in der Auswirkungsprognose der UVS berücksichtigt (erhebliche Umweltauswirkungen, AWK III). Eine Vereinbarkeit mit den o.g. Grundsätzen der Raumordnung kann bei Optimierung der Trassenführung und Minimierung der Auswirkungen sowie landschaftliche Gestaltung der Trassenführung herbeigeführt werden (s. Maßgaben A II 12.1 und 12.2).
- Die vorgenannten Landschaftsbildräume weisen jedoch bei Weitem nicht die Konfliktintensität auf wie die Querung des sich nach Norden anschließenden Landschaftsraumes des „Mittleren Maintals“. Er ist aufgrund seiner „sehr hohen“ Landschaftsbildqualität und der hier „sehr hohen“ Landschaftsbildbeeinträchtigungen (AWK II) im Zusammenhang mit den benannten Zielen des § 1 BNatSchG von besonderer Entscheidungsrelevanz (Konfliktschwerpunktbereich 6 der Raumordnungsunterlagen). Die Querung des Maintals erfolgt mit einem bis zu 30 m hohen und rd. 1,1 km langen Brückenbauwerk, das in seiner Lage bereits einen hohen Optimierungsgrad hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen der Talhänge aufweist. So kann zumindest eine direkte Beeinträchtigung der steilen Hangbereiche mit z.T. markanten Felspartien weitgehend (u.a. RP 2 B I 1.2) vermieden werden. Zusätzlich kann mit dem dann folgenden Tunnel im Bereich des Kalvarienbergs der Eingriff in die dortigen, kleinteilig gegliederten Maintalhänge minimiert werden, so dass Flächenverluste am Osthang des Maintals auf das Tunnelportal beschränkt sind. Gleichwohl werden durch die Brückenköpfe Flächen im Bereich der Hangschulter in Anspruch genommen bzw. beeinträchtigt. Die große Brücke wird das Erscheinungsbild des Maintals weithin bestimmen. Gleichzeitig erfahren die Landschaftsräume mit Überschreitung des Vorsorgewertes der DIN 18005 (50 dB(A) tags) eine Funktionsminderung durch Lärm. Weitere erhebliche Umweltauswirkungen (AWK III) sind mit den „hohen“ Landschaftsbildbeeinträchtigungen im Bereich des Mains, der Hangkante am Geisberg südlich Laudenbach sowie der extensiv genutzten Maintalhänge zu verzeichnen. Das geplante Brückenbauwerk über den Main ist nicht vermeidbar.
Auch mit dem Zubringer Karlstadt sind erhebliche Umweltwirkungen durch hohe Landschaftsbildbeeinträchtigungen mit Zerschneidung und Überformung der kleinteilig gegliederten und extensiv genutzten Landschaftsbildräume der Maintalhänge sowie der landschaftsgebundenen Erholung durch Lärmimmissionen zu verzeichnen. Entscheidungserheblich ist die Querung des Bäuerlesgrundes

mit einem zweispurigen, bis zu 30 m hohen und ca. 350 m langen Damm- oder Brückenbauwerk zu werten, welches den Landschaftsbildeindruck des Kerbtals weithin überprägen wird und eine sehr hohe Landschaftsbildbeeinträchtigung darstellt (Konfliktschwerpunktbereich 8 der Verfahrensunterlagen, AWK II).

Angesichts der einschlägigen Ziele und Grundsätze insbesondere RP 2 B I 1.1, 1.2 und 3.2.7, die den Erhalt des typischen Landschaftscharakters vordringlich in der Flusslandschaft des Mains sowie dessen Hang- und Steillagen zum Gegenstand haben, ist bei der weiteren Detailplanung alles daran zu setzen, die Attraktivität und Erlebbarkeit der hier betroffenen Landschaftsräume gemäß den Maßgaben A II 12.1 und 12.2 zu erhalten und sicherzustellen. Zur Verminderung des Eingriffs in die kleinteilig gegliederten Maintalhänge soll eine Verlängerung des Tunnels im Bereich des Kalvarienberges geprüft werden. Zur Minimierung der Landschaftsbildbeeinträchtigungen ist im Bereich der Querung des Bäuerlesgrundes ein Brückenbauwerk vorzusehen.

- Anschließend erreicht die Trasse den Naturraum „Wern-Lauer-Platte“. Von besonderer Entscheidungsrelevanz ist die Querung des Werntals sowie kleiner Kerbsohlentäler. Das Werntal mit seinen flussbegleitenden autotypischen Gehölzstrukturen und steilen, extensiv genutzten Talhängen wird mit einem bis zu 60 m hohen und 1,4 km langen Brückenbauwerk überquert, welches weithin sichtbar ist und „sehr hohe“ Landschaftsbildbeeinträchtigungen verursacht (Konfliktschwerpunktbereich 6 der Raumordnungsunterlagen, AWK II). Gleichzeitig erfährt der Landschaftsraum mit Überschreitung des Vorsorgewertes der DIN 18005 (50 dB(A) tags) eine Funktionsminderung durch Lärm (AWK III). Eine deutliche Überformung der Landschaft durch Damm- und Brückenbauwerke ist auch in den Querungsbereichen kleiner Kerbsohlentäler von Wurzgraben und Pfannengraben mit extensiv genutzten Talhängen zu erwarten. Angesichts der einschlägigen Ziele und Grundsätze, insbesondere RP 2 B I 1.1, 1.2 und 3.2.7, die den Erhalt des typischen Landschaftscharakters vordringlich in der Flusslandschaft der Wern mit ihren Nebengewässern und Hang- und Steillagen zum Gegenstand haben, sollte bei der weiteren Detailplanung alles daran gesetzt werden, die Attraktivität und Erlebbarkeit der Landschaftsräume gemäß den Maßgaben A II 12.1 und 12.2 zu erhalten und sicherzustellen.
- Trotz weitgehender Umfahrung bedeutender Landschaftsbildräume können im weiteren Trassenverlauf „hohe“ Landschaftsbildbeeinträchtigungen mit der Zerschneidung von Laub- und Mischwäldern insbesondere im Bereich der Hermannsleite sowie kleinerer Kerbsohlentäler, wie Krebsbach (großes Brückenbauwerk) und Schwabbach (Damm- und Brückenbauwerk), nicht gänzlich vermieden werden (AWK III). Auch erfolgt eine Beeinträchtigung der Eignung der Landschaft für die landschaftsgebundene Erholung durch Lärm. Der Trassenabschnitt im Zuge der B 26a ab Höhe Arnstein bis zur BAB 7, AK Schweinfurt/Werneck ist nicht als Neuzerschneidung zu werten und damit in der Auswirkungsintensität als eher gering zu beurteilen. Auch bezüglich der Verlärmung der Landschaft ist die Nutzung der vorhandenen Straße von Vorteil, da hier ebenfalls von Vorbelastungen auszugehen ist. Eine Vereinbarkeit mit den o.g. Grundsätzen der Raumordnung kann bei Optimierung der Trassenführung und Minimierung der Auswirkungen sowie landschaftlichen Gestaltung der Trassenführung herbeigeführt werden (s. Maßgabe A II 12.1 und 12.2).

Hinsichtlich des Zubringers Lohr ergeben sich unter dem Aspekt des Schutzguts „Landschaft“ folgende spezielle Wertungen:

- Südlich Lohr wird der Main mit einem ca. 10 m hohen und rd. 400 m langen Brückenbauwerk gequert, welches in der Maintalauweithin sichtbar ist. Entspre-

chend ergeben sich insbesondere in Richtung der südlich angrenzenden Maintalhänge „hohe“ bis „sehr hohe“ Landschaftsbildbeeinträchtigungen durch veränderte Sichtbeziehungen und technische Überprägung, die mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden sind (Konfliktschwerpunktbereich 5 der Raumordnungsunterlagen, AWK II).

- Zwischen Lohr a. Main und Hausen wird das „LSG im Naturpark Spessart“ in seinem östlichsten äußersten Randbereich auf kurzer Strecke (3,5 km) gequert - teilweise in Dammlage – und verlärmst (Konfliktschwerpunktbereich 4 der Raumordnungsunterlagen). Das Vorhaben berührt Ziel RP 2 B I 2, wonach u.a. die Naturparke und Landschaftsschutzgebiete gesichert werden sollen. In der Anhörung wird darin eine Unvereinbarkeit mit der einschlägigen Landschaftsschutzgebietsverordnung gesehen, die vorsieht diesen Landschaftsraum von besonderer Eigenart und hervorragender Schönheit zu erhalten, zu entwickeln und naturnah wiederherzustellen; die Wälder entlang des Mühlbaches sind zudem in der Waldfunktionskarte des Landkreises Main-Spessart als Wälder mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild ausgewiesen. Die Inanspruchnahme des LSG ist hier jedoch unvermeidbar und erfolgt in einem weitgehend vorbelasteten Bereich. Wie bereits unter C II 3.2.1.3 dargelegt, ist die Zerschneidung wertvoller Landschaftsräume durch den Verlauf der Trasse durch die Vorbelastungen der Hochspannungsfreileitung und die St 2437 nicht gänzlich als Neuzerschneidung zu werten und damit in der Auswirkungsintensität als eher mittel zu beurteilen. Auch bezüglich der Verlärmung der Landschaft ist die Nutzung vorhandener Verkehrswege von Vorteil, da hier ebenfalls von Vorbelastungen auszugehen ist. Mit einer Verlegung der Trasse in Richtung Westen – wie in einer Vielzahl der Stellungnahmen gefordert – würde mit dem Steinfelder Gemeindewald ein bislang unbelastetes Gebiet und Wald mit besonderer Bedeutung gemäß Waldfunktionsplan (Erholungs-, Klima-, Boden- und Wasserschutz) zerschnitten und mit einer zusätzlichen Straße belastet. Die Verlegung der Trasse in den Waldbereich als Alternative zum bestandsnahen Ausbau der St 2437 bringt unter diesen Aspekten keine erkennbaren Vorteile und steht zudem im Widerspruch zu LEP B IV 4.1 (Z), wonach zusammenhängende Waldgebiete, wie der Spessart, vor Zerschneidung und Flächenverlusten bewahrt werden sollen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass sich die Querungen von Naturpark und LSG nicht vermeiden lassen, wenn Lohr a. Main in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen der Gesamtmaßnahme an die B 26n angeschlossen werden soll. Die Beeinträchtigung hält sich aber deutlich in Grenzen und widerspricht insbesondere Ziel RP 2 B I 2 angesichts der Zielformulierung auch bei Weitem nicht in dem Maß, dass das Vorhaben deshalb für nicht raumverträglich erklärt werden müsste. Im Übrigen ist auch die vorliegende landesplanerische Beurteilung bemüht, den Eingriff auf das Nötigste zu beschränken, in dem sie selbst Wünschen auf einen allzu großzügigen Ausbau des Aufstiegs aus dem Maintal widerspricht (vgl. Kap C II 2.1.2.). Alle weiteren wertgebenden Elemente eines Landschaftsschutzgebietes (z.B. Biotope, Erholungswald) werden innerhalb der Behandlung der übrigen Schutzgüter (insbesondere Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“, vgl. C II 3.2.2) umfassend berücksichtigt.

Angesichts der einschlägigen Ziele und Grundsätze, insbesondere LEP B IV 4.1 (Z), RP 2 B I 1.1, 1.2, 2 und 3.2.7, die den Erhalt der großen zusammenhängender Wälder im LSG im Naturpark Spessart, des typischen Landschaftscharakters, vordringlich in der Flusslandschaft des Mains mit seinen Nebengewässern sowie dessen Hang- und Steillagen, zum Gegenstand haben, sollte bei der weiteren Detailplanung alles daran gesetzt werden die Attraktivität und Erleb-

barkeit der Landschaftsräume gemäß der Maßgaben A II 12.1 und 12.2 zu erhalten.

3.2.6.4 Fazit Schutzgut „Landschaft“

Im Ergebnis der umweltfachlichen Prüfungen stellt sich die Raumordnungslinie bezogen auf das Schutzgut „Landschaft“ nachvollziehbar als die günstigste Trassenführung dar. Zusammenfassend ist das Schutzgut „Landschaft“ bezogen auf die ROL v.a. anhand der visuellen Wirkungen der Gesamttrasse in Bereichen mit „sehr hohen“ Landschaftsbildbeeinträchtigungen, durch die großen Brückenbauwerke sowie durch die Durchschneidung von Landschaftsschutzgebieten zu bewerten.

In allen Streckenabschnitten sind teilweise sehr wertvolle Landschaftsräume betroffen und das Landschaftsbild wird durch technische Bauwerke sowie durch die Beseitigung umfangreicher Gehölzbestände weiträumig verändert. Gleichwohl kann - auch unter Berücksichtigung der Bewertungen der UVS – festgehalten werden, dass das Vorhaben vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen unter dem Aspekt des Schutzgutes „Landschaft“ nicht zu Eingriffen führt, die eine grundsätzliche Unverträglichkeit des Vorhabens auslösen würden. Dies gilt umso mehr, als mit den gesetzten Maßgaben sichergestellt wird, dass ein Großteil der Auswirkungen vermindert bzw. ausgeglichen werden kann. Hinsichtlich des **Schutzgutes „Landschaft“** ist das Vorhaben somit gleichwohl auch **bei Berücksichtigung der unter A II 12 genannten Maßgaben** nur zum Teil mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es **verbleibt ein Rest negativ beeinträchtigter Belange**, der entsprechend seinem Gewicht in die Gesamtabwägung einzustellen ist.

3.2.7 Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“

3.2.7.1 Einschlägige Erfordernisse der Raumordnung

§ 2 Abs. 2 Nr. 5 ROG

(Z) [...] Historisch geprägte und gewachsene Kulturlandschaften sind in ihren prägenden Merkmalen und mit ihren Kultur- und Naturdenkmälern zu erhalten. [...]

LEP B III 5.1.5

(Z) Denkmäler [...] sind nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben instand zu halten, instand zu setzen, sachgemäß zu behandeln und vor Gefährdung zu schützen. [...]

LEP B III 5.1.7

(G) Der Einbindung von Bodendenkmälern in Tourismusgebiete, Naturschutzgebiete, landschaftliche Vorbehaltsgebiet und Naturparke sowie in innerörtliche Erholungsflächen kommt besondere Bedeutung zu. Die Erhaltung als unterirdische Archive und Geschichtsquellen ist anzustreben. Der Erforschung und Auswertung vor ihrer Zerstörung kommt besondere Bedeutung zu, wenn ihre Belassung an Ort und Stelle aus übergeordneten Gründen nicht möglich ist.

RP 2 B II 6.1

(Z) Siedlungseinheiten mit historisch gewachsenen und landschaftsprägenden Siedlungsbildern sollen auch im ländlichen Raum in ihrer Substanz erhalten und in ihrem Maßstab und ihrer baulichen Struktur gesichert werden. Dies gilt insbesondere für die Erhaltung der landschaftstypischen Ortsbilder der Weindörfer im Maintal [...]

RP 2 B II 6.3

(G) Zum Schutze der Kulturdenkmäler sind Schwerpunkte der Denkmalpflege zu bilden. Dabei sind Baudenkmäler, die das Orts- oder Landschaftsbild besonders prägen, durch städtebauliche und landschaftspflegerische Maßnahmen in ihrer Wir-

kung zu stärken. Die in der Denkmalliste aufgeführten Einzelbaudenkmäler sind aus der Sicht der Regionalplanung in ihrer Substanz vordringlich zu sichern und zu erhalten.

RP 2 B II 6.5

(G) Bei der weiteren Siedlungsentwicklung ist auf die Bodendenkmäler Rücksicht zu nehmen.

Angesichts der im Rahmen des vorliegenden Raumordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung fließen über die genannten, für Raumordnungsverfahren entscheidungserheblichen Erfordernisse der Raumordnung hinaus in die Betrachtung des Schutzguts „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ zusätzlich weitere fachgesetzliche Bestimmungen, insbesondere das BDSchG mit ein.

3.2.7.2 Darstellung der Auswirkungen

Grundlage für die Darstellung der Vorhabensauswirkungen im Bezug auf das Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ ist die Bestandsbeschreibung in Teil 1 des Erläuterungsberichts der Raumordnungsunterlage (Kap. 4.5.4.7, S. 112 - 116), auf die zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen wird.

Das Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ umfasst vornehmlich geschützte oder schützenswerte Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler, historische Kulturlandschaften und Landschaftsteile von besonderer charakteristischer Eigenart.

Zu den maßgeblichen Auswirkungen der ROL auf das Schutzgut zählen der Verlust bzw. die Beeinträchtigung kulturhistorischer Elemente, wie Baudenkmäler und Bodendenkmäler. Diese sind grundsätzlich bei Überbauung bzw. Bodenumlagerung im unmittelbaren Baustellenbereich, aber auch durch allzu große Annäherung der Trasse gefährdet. Die Beeinträchtigungen können erheblich sein und zur irreversiblen Zerstörung der Bodendenkmäler führen. In den Stellungnahmen, insbesondere der Kommunen und der Öffentlichkeit, werden einzelne Bau- und Bodendenkmäler konkret angesprochen; die Schutzobjekte sind in den Verfahrensunterlagen sowie der UVS erfasst und werden entsprechend in die Bewertung eingestellt.

Für das Untersuchungsgebiet sind insgesamt 230 archäologische Fundstellen bekannt, die Zeugnisse der siedlungsgeschichtlichen und kulturlandschaftlichen Entwicklung darstellen. Gehäufte Vorkommen treten u.a. in den Talniederungen von Main und Wern auf. Zur besseren Differenzierbarkeit wurden die Bodendenkmäler in zwei Kategorien unterteilt: besonders wertvolle, meist auch oberirdisch sichtbare Objekte (z.B. Grabhügel, Bodendenkmäler der Kategorie I) und unterirdische, überwiegend größerflächige Bereiche (z.B. ehemalige Siedlungsplätze, Kategorie II), die archäologische Fundstellen darstellen, aber keinen Wiedererkennungswert in der Landschaft aufweisen. Diese sind nach Art. 8 Bayerisches Denkmalschutzgesetz (BayDSchG) gesetzlich geschützt. Neben den bekannten Bodendenkmälern fallen auch alle bisher nicht aufgefundenen Bodendenkmäler unter diesen gesetzlichen Schutz. Eine Inanspruchnahme bzw. Beseitigung der gesetzlich geschützten Gebietskategorien bedarf i.d.R. einer gesonderten Befreiung/Genehmigung. Nach Aussage der zuständigen Fachbehörde sind die Kulturelemente einer Überplanung nicht zugänglich, so dass ein Verlust von Bodendenkmälern der Kategorie I laut UVS mit einem Zulassungshemmnis verbunden ist (AWK I). Bei den Bodendenkmälern der Kategorie II handelt es sich jedoch überwiegend um unterirdische Bodendenkmäler, die in keinem sichtbaren landschaftlichen Kontext stehen, so dass diese in die Auswirkungsprognose als Sachverhalt mit besonderer Abwägungsrelevanz eingestellt werden (AWK II). Über andere Zeugnisse der historischen Kulturlandschaft im Planungsgebiet fehlen nach Aussage des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege

ge (LfD) fundierte Kenntnisse. Eine nähere Bestimmung von Bereichen besonderer Bedeutung ist daher über die als Denkmal geschützten Bereiche hinaus nicht möglich.

Entgegen der Darstellung der Raumordnungsunterlagen liegen entsprechend der Stellungnahme des LfD Betroffenheiten von Bodendenkmälern der Kategorie I vor. Zum Einen wird der südliche Teil des Bodendenkmals Inv.Nr. D-6-6024-0274 (Gräber der Hallstattzeit) von der Trasse gequert. Ferner ist nach Einschätzung des LfD das Bodendenkmal Inv.Nr. D-6-6224-0064 (untertägig erhaltener Bereich eines Schlosses des 18.Jh.) der Kategorie I im Bereich der AS Helmstadt massiv durch Zerschneidung betroffen. Aus der Kategorie II sind insgesamt 15 Objekte betroffen, der Flächenverlust beläuft sich auf rund 9,4 ha.

In der Anhörung wurde u.a. auf Hügelgräber aus der Hallstattzeit im Bereich Feldberg, Gaigel und Ziegelrain verwiesen. Diese liegen jedoch in einem Abstand von rund 300 m zur Trasse, so dass hier keine nachteiligen Umweltauswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind. Dies gilt auch für die historische Kulturlandschaft im Bereich von Leinach, Waldgebiet Hennig, in der dem LfD bekannte Bodendenkmäler erfasst sind. Die Trasse hält einen Abstand von mindestens 300 m zu den bekannten Fundstellen. Auch sind keine nachteiligen Umweltauswirkungen auf die in der in der Anhörung angeführten vorgeschichtlichen Hügelgräber im "Lindengrund" zu erwarten, da der Zubringer Lohr einen Abstand von 230 m zum Bodendenkmal hält.

Neben den archäologischen Fundstellen zeugt die große Anzahl von Baudenkmalern (205 Bau- und Kunstdenkmäler) im Untersuchungsgebiet der UVS ebenfalls von der kulturhistorischen Bedeutung des Raumes. Der Großteil der in der Bayerischen Denkmalliste verzeichneten Baudenkmalern befindet sich innerhalb geschlossener Ortschaften und damit außerhalb der Reichweite der B 26n. Für den Außenbereich hat das LfD lediglich vier bedeutsame Baudenkmalern benannt. Die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Kleindenkmäler wie Bildstöcke, Flurkreuze etc. konnten aus datenbanktechnischen Gründen durch das LfD nicht in digitaler Form übermittelt werden, so dass sie im Rahmen der Auswirkungsprognose nicht berücksichtigt wurden. Entsprechend den Aussagen zu den Bodendenkmälern bedarf die Inanspruchnahme bzw. Beseitigung der gesetzlich geschützten Gebietskategorien i.d.R. einer gesonderten Befreiung/Genehmigung. Die Bodendenkmale sind einer Überplanung nicht mehr zugänglich, so dass deren Verlust mit einem Zulassungshemmnis verbunden ist (AWK I). Als einziges Baudenkmal ist das „Alte Wasserhaus“ betroffen, das sich im Bereich der bereits vorhandenen AS Helmstadt befindet, aber von der ROL nicht unmittelbar baulich betroffen ist, sodass eine direkte Inanspruchnahme nicht zwangsläufig gegeben ist. Aufgrund des geringen Abstands wird jedoch vorsorglich von einem Verlust des Baudenkmalers ausgegangen. Der südöstlich von Karlstadt verlaufende Kreuzweg wird dagegen – entgegen der im Rahmen der Anhörung geäußerten Befürchtungen – nicht beeinträchtigt, da mit der Raumordnungslinie in diesem Bereich ein Tunnelbauwerk vorgesehen ist.

Betriebsbedingte Auswirkungen, wie Lärm, Stäube und Erschütterung, beeinträchtigen Kultur- und Sachgüter indirekt zum einen durch die Einschränkung der Nutzung, die häufig eine wichtige Voraussetzung für deren Erhalt ist, zum anderen durch die Minderung der Erlebnisqualität und somit der kulturellen Funktion der Elemente. Visuelle Störungen durch das Straßenbauwerk und durch den Straßenverkehr beeinträchtigen den Zusammenhang zwischen dem Kulturgut und seiner Umgebung. Die Auswirkungsprognose beschränkt sich auf eine pauschale Wirkzone von 50 m zum Fahrbahnrand, wobei eine Beeinträchtigung von 22 kulturhistorischen Elementen durch Immissionen auf einer Fläche von rd. 21 ha erfasst und in die AWK III eingestellt wurde.

In der Anhörung wurde auf ein etwa 300 ha großes landwirtschaftlich genutztes Gelände der Internationalen Gabriele-Stiftung zwischen den Gemeinden Greußenheim, Leinach und Hettstadt hingewiesen, das die Stiftung selbst als „Land des Friedens“ bezeichnet und das nach der Stellungnahme der Stiftung einen hohen ideellen Wert für Menschen weltweit besitzt, die dieses Gelände als einen Teil ihrer geistigen Heimat betrachteten. Dies wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens durch die Übergabe von deutlich über 100.000 Unterschriften aus über 100 Ländern untermauert. Es ist daher davon auszugehen, dass dem Gelände ein identitätsstiftender, kultureller Wert für diese Menschen zugesprochen werden kann. Es wird durch den Neubau der B 26n durchschnitten und verlärmert. Die Gebäude des Guts Greußenheim bzw. des „Guts Terra Nova“ befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft der Raumordnungslinie; ein Gebäude liegt direkt im Trassenverlauf. Letztlich wird also ein Teil dieses Geländes, das laut der Stellungnahme der Internationalen Gabriele-Stiftung von den Nachfolgern des Jesus von Nazareth als heiliges Land angesehen wird, direkt in Anspruch genommen, weitere Bereiche verlieren den ihm von ihr zugerechneten kulturellen Wert.

Zu den sonstigen Sachgütern zählen die im Untersuchungsgebiet liegenden Sondergebiete für Windenergie und Fotovoltaik sowie vorhandene und geplante Bodenabbauflächen, die unter C II 2.6 behandelt werden.

Im Ergebnis ist seitens der Höheren Landesplanungsbehörde festzustellen, dass die Beeinträchtigungen bezogen auf das Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ sachgerecht ermittelt, dargestellt und für die Entscheidungsfindung systematisch aufbereitet wurden.

3.2.7.3 Bewertung der Auswirkungen

Im Ergebnis der Alternativenprüfung im Rahmen der UVS ist zwischen der ROL und der in den Variantenvergleich der UVS eingestellten „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ hinsichtlich der Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ kein relevanter Unterschied gegeben. Im Rahmen der Alternativenprüfung der UVS wurde eine Linienführung ermittelt, welche auf eine weitestmögliche Minimierung der Inanspruchnahme, Überformung oder Zerschneidung geschützter oder schützenswerter Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler abzielt.

Gleichwohl sind mit der ROL Beeinträchtigungen schützenswerter Bau- und Bodendenkmäler verbunden, womit der Grundsatz aus § 2 Abs.2 Nr. 5 ROG angesprochen wird, wonach Kulturlandschaften mit ihren prägenden Merkmalen und mit ihren Kultur- und Naturdenkmälern zu erhalten sind. Auch das Ziel LEP B III 5.1.5 (Z) sieht vor, Denkmäler nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben zu erhalten; nach dem Grundsatz LEP 5.1.7 (G) ist anzustreben, Bodendenkmäler als unterirdische Archive und Geschichtsquellen zu erhalten bzw. zu erforschen und auszuwerten, wenn sie nicht belassen werden können. Zu den regionalplanerischen Zielsetzungen (RP B II 6.1 (Z), 6.3 (G), 6.5 (Z)) zählt hierzu die Bewahrung und Entwicklung der kulturellen Identität der Bevölkerung und des kulturellen Erbes wie z.B. historisch gewachsener Ortsbilder, Bodendenkmäler und schützenswerter Bausubstanz.

Von besonderer Entscheidungsrelevanz sind die Flächenverluste geschützter Bau- und Bodendenkmäler und von Bodendenkmälern der Kategorie I (AWK II), die nach Aussage der zuständigen Fachbehörde einer Überplanung nicht zugänglich sind (vgl. LEP B III 5.1.5 (Z)). Ferner sind die Flächenverluste von Bodendenkmälern der Kategorie II (unterirdische Bodendenkmäler, die keinen sichtbaren landschaftlichen Kontext aufweisen, AWK III), im Sinne der Umweltvorsorge in der Bewertung zu berücksichtigen (vgl. LEP B III 5.1.7 (G)). Dies gilt auch für die Beeinträchtigung kulturhistorischer

scher Elemente durch Immissionen (bspw. Stäube, Erschütterungen), sofern sie innerhalb des 50 m-Schutzstreifens der Trasse liegen.

Die sonstigen genannten, registrierten und vermuteten Bodendenkmäler sind nach BayDSchG geschützt. Neben den bekannten fallen auch alle bisher nicht aufgefundenen Bodendenkmäler unter diesen gesetzlichen Schutz; die Anzahl unbekannter Bodendenkmäler dürfte angesichts des historisch betrachtet verkehrsgeographisch günstigen Gebietes weitaus über der Anzahl bekannter Denkmäler liegen. Gemäß der Stellungnahme des LfD ist auf Flächen, auf denen Bodenarbeiten erfolgen, eine archäologische Prospektion zu veranlassen und, falls keine das Denkmal erhaltende Alternative umsetzbar ist, eine fachgerechte, durch den Maßnahmenträger zu finanzierende Ausgrabung der Denkmale vorzunehmen (vgl. LEP B III 5.1.7 (G)). Die detaillierten Anforderungen des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes sind in der Planfeststellung zu berücksichtigen. Hinweise für das weitere Vorgehen und allgemeine Informationen sind unter D II 8 erfasst. Die Bestimmungen des LEP B III 5.1.5 (Z) und insbesondere 5.1.7 Abs. 2 (G) geben Anlass zur Maßgabe A II 13.1, mit der sichergestellt werden soll, dass bei notwendiger Zerstörung von Bau- und Bodendenkmälern fachgerecht verfahren wird, so dass auf diese Weise die Übereinstimmung des Vorhabens mit der Raumordnungserfordernissen hergestellt werden kann. Grundsätzlich sollen Bodendenkmäler aber langfristig gesichert werden; hierzu fordert das LfD, dass die Bereiche der Bodendenkmäler in Ausgleichsmaßnahmen, die mit bodeneingriffsschonenden Maßnahmen (bspw. extensive Bewirtschaftung) ausgeführt werden, einzubinden sind (Maßgabe A II 13.3). Damit wird dem Grundsatz gemäß LEP B III 5.1.7 (G) gefolgt, der die sachgerechte Einbindung der Bodendenkmäler in ihre jeweilige Umgebung vorsieht, so dass sie auch langfristig möglichst keinen gravierenden Veränderungen unterliegen. Dabei ist in enger Abstimmung mit dem LfD vorzugehen.

Teilräumliche Bewertung der Auswirkungen

Von Süden nach Norden gesehen stellt sich die Situation hinsichtlich erheblicher Umweltauswirkungen auf das Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ wie folgt dar:

- Die AS Helmstadt stellt mit dem potenziellen Verlust eines Baudenkmals („Altes Wasserhaus“), dem Verlust bzw. der Zerschneidung von einem Bodendenkmal der Kategorie I und sechs Bodendenkmälern der Kategorie II einen Konfliktsschwerpunkt hinsichtlich der Gefährdung kulturhistorischer Elemente dar (Konfliktsschwerpunktbereich 1 gemäß Raumordnungsunterlagen). Als zulassungsrelevant (LEP B III 5.1.5 (Z)) ist die massive Betroffenheit des Bodendenkmals Inv.Nr. D-6-6224-0064 (untertägig erhaltener Bereich eines Schlosses des 18.Jh.) der Kategorie I zu werten (AWK I). An dieser Stelle wird das ehemalige, von Balthasar Neumann konzipierte Jagdschloss als obertägig erhaltenes restauriertes Bodendenkmal der Öffentlichkeit anhand von Tafeln präsentiert. Die Zerschneidung sowie zukünftige Lage an diesem nur schwer zugänglichen Standort ist auch aus touristischen und regionalgeschichtlichen Gründen als äußerst ungünstig zu werten. Mit der Maßgabe A II 13.2 wird der Forderung des LfD nach einer denkmalgerechten Lösung nachgekommen. Die konkrete Planung (Abstand zur Trasse, Anbindung über Brücke/Unterführung und Parkplatz) erfolgt in enger Abstimmung mit dem LfD in der Planfeststellung.
- Für das nach der Stellungnahme der Internationalen Gabriele-Stiftung identitätsstiftende Gebiet um Gut Greußenheim (Gut Terra Nova) wurden mit dem Projektträger Möglichkeiten der Verschiebung der Trasse diskutiert, allerdings konnte vor dem Hintergrund der verkehrlichen Aufgabenstellung, die B 26n im Bereich des AD Würzburg-West an die BAB 3 anzubinden, keine weiträumige Al-

ternativlösung gefunden werden. Diese wären mit dem Heranrücken an Siedlungsbereiche oder mit der Inanspruchnahme ökologisch höherwertigerer Bereiche verbunden gewesen. Im Rahmen der Feintrassierung sind jedoch kleinräumige Trassenoptimierungen zu prüfen (vgl. Maßgabe A II 4.1). Letztlich ist in der raumordnerischen Abwägung hierzu auch zu berücksichtigen, dass dieses Gelände zwar einen kulturellen Wert besitzt, diesen aber erst in jüngerer Zeit durch eine Landschaftsgestaltung und Bewirtschaftung erfahren hat, die im Prinzip auch an anderer Stelle verwirklicht werden können.

- Nordöstlich von Duttenbrunn wird ein Bodendenkmal der Kategorie II überbaut (AWK II). Konfliktschwerpunkte hinsichtlich der Gefährdung kulturhistorischer Elemente sind zum Einen im Werntal bei Schönarts mit der Zerschneidung eines Bodendenkmals der Kategorie I (AWK I) sowie zweier weiterer der Kategorie II (AWK II) zu verzeichnen (Konfliktschwerpunktbereich 10 der Raumordnungsunterlagen). Ferner wird nördlich von Binsfeld ein vergleichsweise großflächiges Bodendenkmal der Kategorie II zerschnitten (Konfliktschwerpunktbereich 11 der Raumordnungsunterlagen, AWK II). Im Bereich des Zubringers Karlstadt werden mit der Maintalquerung mehrere kulturhistorische Elemente durch Immissionen beeinträchtigt (AWK III).

In den nachfolgenden Planungsschritten ist im Rahmen der Feintrassierung gemäß der Maßgabe A II 13.1 eine möglichst Bodendenkmal erhaltende und vor Gefährdung schützende Trassierung anzustreben (LEP B III 5.1.5 (Z) und 5.1.7 (G)).

- Zulassungsrelevant (LEP B III 5.1.5 (Z)) ist die Querung des südlichen Teils des Bodendenkmals der Kategorie I Inv.Nr. D-6-6024-0274 (Gräber der Hallstattzeit) im Bereich des Werntals zu werten (AWK I). Nach Aussage des Projektträgers ist eine Verschiebung der Trasse um mehrere Meter möglich, um somit nachhaltige Beeinträchtigungen durch direkte Inanspruchnahme und Immissionsbelastungen möglichst auszuschließen. Mit der Maßgabe A II 13.2 kann eine denkmalgerechte Lösung sichergestellt werden.
- Im Bereich des Zubringers Lohr liegt ein Bodendenkmal der Kategorie II im Nahbereich der Trasse (bestandsnaher Ausbaubereich der St 2437) und somit in der 50 m-Zone, in der Beeinträchtigungen durch Immissionen zu verzeichnen sind (AWK III). In den nachfolgenden Planungsschritten ist im Rahmen der Feintrassierung gemäß der Maßgabe A II 13.1 eine möglichst Bodendenkmal erhaltende und vor Gefährdung schützende Trassierung anzustreben (LEP B III 5.1.5 (Z) und 5.1.7 (G)).

3.2.7.4 Fazit Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“

Im Ergebnis der umweltfachlichen Prüfungen stellt sich die Raumordnungslinie bezogen auf das Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ nachvollziehbar als die günstigste Trassenführung dar.

Zusammenfassend ist das Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ bezogen auf die ROL v.a. anhand des potenziellen Verlustes kulturhistorischer Elemente zu bewerten. Die dargestellten Interessenskonflikte zeigen, dass zwar in Einzelfällen dem Bestand an Denkmälern Beeinträchtigungen unterschiedlichen Gewichts drohen. Bei Einhaltung der Maßgaben A II 13.1 bis 13.2 allerdings – insbesondere also geringfügige Trassenverschiebungen sowie Denkmal schützende Maßnahmen in enger Absprache mit dem LfD – können derartige Beeinträchtigungen entweder ganz vermieden oder aber auf ein Minimum reduziert werden.

Hinsichtlich des **Schutzguts „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“** entspricht **das Vorhaben noch** bei Berücksichtigung der unter A II 13.1 bis 13.3 genannten Maßgaben **den Erfordernissen der Raumordnung**.

3.2.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

In der für das vorliegende Projekt erstellten UVS sind ebenso wie in der vorliegenden landesplanerischen Beurteilung entscheidungserhebliche Wechselwirkungen, d.h. relevante Beziehungen zwischen den Schutzgütern, ermittelt und bei dem jeweils betroffenen Schutzgut mit berücksichtigt worden. Die schutzgutbezogene Darstellung der Ergebnisse bedeutet nicht, dass Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern außer Acht gelassen werden. Eine systematische schutzgutbezogene Betrachtung bestimmter Indikatoren und Kriterien ist vielmehr aus fachlicher Sicht sinnvoll, da sich relevante Veränderungen des Wirkungsgefüges im Ergebnis grundsätzlich bei den jeweils betroffenen Schutzgütern auswirken und dort entscheidungserhebliche Wirkungen hervorrufen.

Von einigen im Raumordnungsverfahren Beteiligten wurde bemängelt, dass die Wechselwirkungen nicht im notwendigen Umfang abgearbeitet wurden. Dieser Auffassung kann sich die Höhere Landesplanungsbehörde nicht anschließen, weil zum Einen die UVS im vorgegebenen Rahmen sehr wohl auf die Wechselwirkungen hinweist und zum Anderen die Planungen im Stadium eines Raumordnungsverfahrens noch nicht die Detailgenauigkeit haben, die von einer UVP in der Planfeststellung erwartet werden kann. Diese relative „Unschärfe“ bei dem Aspekt Wechselwirkungen entspricht der überörtlichen Betrachtungsweise im Raumordnungsverfahren und schränkt dessen Entscheidungskompetenz auf seiner Planungsebene nicht ein.

Nicht beigetreten werden kann der Kritik der IKT, wonach bei der Planung nur eine Abwägung zwischen den Varianten, aber nicht zwischen den Schutzgütern sowie zwischen den Schutzgütern und den verkehrlichen Zielen erfolgt sei. Die Raumordnungsunterlagen befassen sich im Teil 2, S 91 ff ausführlich mit allen Schutzgütern und stellen auch jeweils – aus der Sicht des Projektträgers – dar, ob und inwieweit die einzelnen Belange, und zwar differenziert nach eben diesen Belangen ebenso wie im Vergleich der Varianten untereinander, landesplanerisch nachvollziehbar sind und den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen. Im Übrigen ist es gerade Gegenstand der vorliegenden landesplanerischen Beurteilung, die Abwägung innerhalb und zwischen diesen einzelnen Schutzgütern und mit den übrigen Belangen vorzunehmen. Dies erfolgt eingehend und detailliert auch in diesem Kapitel C II 3 sowie abschließend wertend im Teil C III.

3.3 Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sowie die europarechtlich geschützten Arten

Die gesetzlichen Anforderungen zur Vereinbarkeit des Straßenbauvorhabens mit dem europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000 und den artenschutzrechtlichen Vorgaben entfalten eine eigenständige Rechtsfolgewirkung, welche nicht der allgemeinen planerischen Abwägung unterliegt. In Vorbereitung auf das Raumordnungsverfahren wurden die genannten Sachverhalte daher in eigenständigen Fachbeiträgen abgearbeitet und dokumentiert (Teil 4, Anlage 4, Unterlagen 3 und 4 der Raumordnungsunterlage). Diesen sind Details wie z.B. die Beschreibungen der FFH-Gebiete, der nachgewiesenen Lebensraumtypen und Arten, der Methodik der FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie die Artenauswahl im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags zu entnehmen. Die wesentlichen Ergebnisse der FFH- und artenschutzrechtlichen Vorprüfungen sind schrittweise in die UVS integriert worden. Siehe hierzu auch Teil 1, Kap. 4 und Teil 2 der Raumordnungsunterlagen.

3.3.1 Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete

Das Europäische Naturschutzrecht fordert für Projekte und Pläne vor ihrer Zulassung oder Durchführung eine Überprüfung auf die Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen von möglicherweise beeinträchtigten Natura 2000-Gebieten.

Gemäß § 36 BNatSchG finden die Anforderungen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung bei Raumordnungsplänen keine Anwendung. Anders verhält es sich mit der Linienbestimmung nach § 16 Bundesfernstraßengesetz. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung fordert mit dem Antrag auf Linienbestimmung der Planungsebene angemessene Aussagen zur FFH-Verträglichkeit sowie zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem speziellen Artenschutz (vgl. C II 3.3.2). In diesem Zusammenhang werden auch Unterlagen vorzulegen sein, aus denen erkennbar wird, ob das Projekt die Ausnahmevoraussetzungen gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG erfüllt. Das heißt, es wird nachzuweisen sein, dass:

- das Projekt aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist,
- zumutbare Alternativen, die den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind,
- die Kohärenz des Netzes Natura 2000 gewahrt bleibt.

Eine abschließende, Rechtsfolgen auslösende FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt im Planfeststellungsverfahren.

Gleichwohl wird bereits für dieses Raumordnungsverfahren, das der Linienbestimmung vorgeschaltet ist, eine grundsätzliche Beurteilung auf einer Konkretisierungsebene für sinnvoll gehalten, die prüft, ob das Vorhaben mit den Schutzansprüchen des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura-2000 vereinbar ist. Daher ist es zielführend, die Prüfansätze dem Grunde nach bereits im Raumordnungsverfahren abzuarbeiten, damit in einem möglichst frühen Planungsstadium Planungshindernisse erkannt werden. Diesem Ansatz ist das Staatliche Bauamt Würzburg mit den eingereichten Unterlagen nachgekommen. Die Verträglichkeitsprüfungen sind in einer der Planungsebene angemessenen Tiefenschärfe durchgeführt worden. Die zwingenden Gründe sozialer und wirtschaftlicher Art sind mit der Antragstellung umrissen worden.

Bei der Trassierung und Auswahl von Planungsvarianten wurde der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten ein entscheidendes Gewicht beigemessen. Aufgabe der UVS war daher zunächst, die günstigere Variante auch im Hinblick auf das Schutzgebietssystem Natura 2000 zu finden, weil es eine wesentliche Voraussetzung des § 34 Abs. 3 BNatSchG im Fall von erheblichen Beeinträchtigungen durch das Projekt ist, dass keine zumutbaren Alternativen vorliegen, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen führen.

Bei dem hier vorliegenden Projekt des Neubaus der B 26n waren grundsätzlich zwei Alternativen möglich, die der FFH-Vorprüfung zugrunde gelegt wurden. Es handelt sich hierbei zum einen um die ROL und zum anderen um die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“. Deutlich wurde zudem, dass es keine weiteren zumutbaren Alternativen gibt.

Im Anhörverfahren wurde bemängelt, dass im Hinblick auf das Vorhandensein zumutbarer Alternativen die Ausscheidung der Planfälle A1 bis A5 (Teil 4 Anlage 5 der Raumordnungsunterlage) zu Unrecht erfolgt sei. Begründet wird diese Auffassung im Wesentlichen damit, dass der Variantenvergleich zwischen der ROL und der

„mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ genügen mag, um innerhalb der Varianten die aus Sicht der FFH-Verträglichkeit und des Artenschutzes weniger eingreifende zu ermitteln, nicht jedoch den strengerer Voraussetzungen der Rechtsprechung an das Vorhandensein keiner zumutbaren, weniger beeinträchtigenden Alternative. Dieser Argumentation kann aus raumordnerischer Sicht nicht beigetreten werden, weil mit diesen Planfällen, wie unter C II 2.1.2.1 ausführlich dargelegt, die regional-planerischen Zielsetzungen der B 26n nur unvollständig erfüllt werden können. Auch stellt der alleinige Ausbau der Autobahnen BAB 3 und BAB 7 keine Alternative dar, da es sich hier um ein anderes Projekt handelt. Der Planungsauftrag leitet sich aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ab. Dieser umfasst die im Ergebnis der Machbarkeitsstudie als zielführend herausgearbeiteten ROL und die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“. Grundsätzlich können mit Blick auf die Zumutbarkeit auch Abstriche am Zielerreichungsgrad des Projektes eingefordert werden. Sie müssen jedoch in einem angemessenen Verhältnis zu den erwarteten Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten stehen.

Im Rahmen der Anhörung wurde seitens der Naturschutzbehörden, der Naturschutzverbände, einzelner Kommunen und der Öffentlichkeit teils erhebliche Bedenken hinsichtlich der Ermittlung verkehrsbedingter Stickstoffbelastungen sowie der Anwendung der Critical Loads, der Auswahl und Beeinträchtigung der charakteristischen Arten und Lebensstypen sowie zur Wirksamkeit der Maßnahmen (Schadensbegrenzung, Kohärenzsicherung) vorgebracht.

Die vorgebrachten Einwände bezüglich der verkehrsbedingten Depositionsberechnung durch das Büro Lohmeyer (nicht mehr aktuelle Berechnungsparameter, unzutreffende Entwurfsgeschwindigkeit, Vorbelastung Stickstoffdioxid) werden unter C II 3.2.2.3 eingehend behandelt. Ergänzend zu diesen Ausführungen, auf die an dieser Stelle zu verweisen ist, wird vom Projektträger grundsätzlich angemerkt, dass sich hinsichtlich des Themas Stickstoffbelastung und Critical Loads noch keine allgemeinverbindlichen Verfahrensroutinen herausgebildet haben. Sowohl die rechtliche Bewertung durch die Gerichte wie auch die Entwicklung von Fachkonventionen für die inhaltliche Bearbeitung sind bislang nicht abgeschlossen. Insofern wird in jedem Fall eine vertiefende Beurteilung bis zum Genehmigungsverfahren erforderlich sein (vgl. Maßgabe A II 14.1). Die vorgebrachten Bedenken sind auch nach Auffassung der Höheren Landesplanungsbehörde nicht unbegründet. Gleichwohl sind die durchgeführten Untersuchungen hinreichend, um das Eintreten erheblicher Beeinträchtigungen im Sinne einer Vorprüfung zu prognostizieren und eine sachgerechte Alternativenprüfung als Grundlage für das Raumordnungsverfahren durchführen zu können.

Seitens des LfU besteht mit der Vorgehensweise der FFH-Vorprüfung zur Anwendung der Critical Loads für die Bewertung der Stickstoffdeposition Einverständnis. Es erfolgt ein Hinweis auf die Neufassung der sog. „Berner Liste“ (Betroffenheit Lebensraumtypen (LRT) 2330, 91XX), die im weiteren Planverfahren zu berücksichtigen ist. Ob aufgrund der entsprechend neu gefassten Berner Liste um 2 kg niedrigeren Critical Loads für den LRT 2330 eine erhebliche Betroffenheit dieses LRT durch das Vorhaben vorliegt, ist zu prüfen. Auch dieser Aspekt kann aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde in den weiteren Planungsschritten untersucht werden, da wiederum auf die vorrangige Relevanz des Variantenvergleichs und die Ausarbeitung relativer Unterschiede zwischen den möglichen Trassenvarianten als Grundlage für das Raumordnungsverfahren zu verweisen ist.

Diese Aussage gilt auch für den Einwand der Höheren Naturschutzbehörde, demzufolge für die Bemessung der Critical Loads Teilgebiete der FFH-Gebiete und nicht die Gesamtfläche herangezogen werden sollte. Hier ging es vorrangig um eine vergleichbare Beurteilung der verschiedenen Alternativen. Für die letztendliche Bestim-

mung der Erheblichkeit wird dieser Punkt erneut zu hinterfragen sein. Der Projektträger legt nachvollziehbar dar, dass das 1%-Kriterium einen gangbaren Weg darstellt, denn die Aussagen der Fachkonventionen und damit auch das vom Einwender genannte Urteil des BVerwG vom 13.04.2009 zur BAB 4 Düren-Kerpen beziehen sich auf absolute Flächenverluste, während es hier lediglich um graduelle Verschlechterungen geht. Die Anwendung der Bagatellgrenzen auf graduelle Verschlechterungen wird in den Fachkonventionen ebenfalls diskutiert und ein prozentualer Ansatz vorgeschlagen. Nachdem für dieses Vorgehen keine belastbaren Werte vorliegen, wurde stattdessen die LRT-Verschlechterung als Verlust gewertet, im Gegenzug jedoch die höchstmögliche Bagatellgrenze, nämlich 1% in Bezug auf das Schutzgebiet, gewählt.

Die Auswahl der charakteristischen Arten erfolgte im Rahmen von Abstimmungsterminen und gesonderten Schreiben mit dem LfU, der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern sowie durch Abgleich mit weiteren für straßenbauliche Großprojekte in Bayern festgelegten Kriterien (vgl. Teil 4, Anlage 4, Unterlage 4.1 der Raumordnungsunterlage) und ist für das Raumordnungsverfahren angemessen. Die Auswirkungen durch verkehrsbedingte Immissionen wurden über die Behandlung der Stickstoffdeposition abgedeckt, die aufgrund der größten Reichweite aller Schadstoffe als Parameter für die Schadstoffimmissionen insgesamt anerkannt ist. Der Projektträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass in Bezug auf die gewählten charakteristischen Arten nicht davon auszugehen ist, dass die Schadstoffeinträge die übrigen betrachteten Störungen nennenswert überlagern bzw. verändern können. Unabhängig vom Vorhandensein bspw. bestimmter empfindlicher Krusten wird im Sinne der worst-case Betrachtung bei Überschreitung der Critical Loads von einer erheblichen Beeinträchtigung ausgegangen.

3.3.1.1 Ergebnis der FFH-Vorprüfungen

Im Wirkraum der untersuchten Varianten (ROL und „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“) befinden sich nachfolgend aufgeführte Gebiete, die nach Richtlinie 92/43/EWG des damaligen Rates der Europäischen Gemeinschaften zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) ausgewiesen sind:

- 5825-301 „Mausohrkolonien in Machtilshausen und Diebach“
- 5923-302 „Winterquartiere der Mopsfledermaus im Spessart“
- 5924-371 „Trockengebiete an den Werntalhängen zwischen Karsbach und Stetten“
- 6023-301 „Naturschutzgebiet Romberg“
- 6023-302 „Mausohrwochenstuben im Spessart“
- 6024-301 „Winterquartiere der Mopsfledermaus bei Karlstadt“
- 6024-371 „Mäusberg, Rammersberg, Ständelberg und Umgebung“
- 6025-371 „Gramschatzer Wald“
- 6124-371 „Trockenstandorte um Leinach“
- 6124-372 „Maintalhängen zwischen Gambach und Veitshöchheim“
- 6124-373 „Zellinger Gemeindewald“
- 6125-301 „Mausohrwochenstuben im Maindreieck“
- 6225-371 „Laubwälder um Würzburg“
- 6225-372 „Irtenerberger und Guttenberger Wald“

Die einzelnen Gebiete sind in Teil 1, 2 und Teil 4 (Teil 4, Anlage 3, Unterlage 4) der Raumordnungsunterlagen detailliert beschrieben und behandelt.

Im Rahmen der FFH-Vorprüfung wird überschlägig untersucht, ob vom geplanten Vorhaben Wirkungen ausgehen, die bei den für die Erhaltungsziele der jeweiligen Natura 2000-Gebiete maßgeblichen Bestandteilen (Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie einschließlich deren charakteristischen Tierarten und Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie) erhebliche Beeinträchtigungen verursachen können.

Entscheidungserhebliche Faktoren für die Verträglichkeitsprüfungen waren die indirekte Beeinträchtigung (Stickstoffdeposition) sowie Störwirkungen auf die charakteristischen Arten. Bei den Mausohrwochenstuben waren für die Beurteilung der Verlust und die Störung von Jagdhabitaten für die einzelnen Kolonien ausschlaggebend.

In einem Vorvariantenvergleich wurden bereits unterschiedliche Lösungen bei Querungen eines FFH-Gebiets bzw. bei Verlauf im Nahbereich untersucht und beurteilt. Damit wurden mögliche Alternativen bereits im Vorfeld berücksichtigt. Es handelte sich dabei um verschiedene Trassenführungen nördlich Wiesenfeld (Nordkorridor), zwischen Gambach und Eußenheim (Nordkorridor), am Zubringer Lohr bei Steinfeld und südöstlich Duttenbrunn (Hauptkorridor Mitte), der Maintalquerung bei Karlstadt (Hauptkorridor Mitte) und bei Veitshöchheim (Südkorridor) sowie an den Anschlussstellen Helmstadt und Würzburg-West. Die aus den Teilvariantenvergleichen ausgewählten günstigsten Lösungen wurden im Hauptvariantenvergleich einer weitergehenden Prüfung unterzogen. Die detaillierte Prüfung dieser Teilvarianten kann im Teil 4 der Raumordnungsunterlagen (Anlage 3, Unterlage 4.2) nachvollzogen werden. Im Rahmen des Anhörverfahrens wurden insbesondere aus naturschutzfachlicher Sicht zu den Teilvariantenvergleichen Stellungnahmen abgegeben. Grundsätzlich wurde dabei die Präferenzlinie bestätigt, gleichwohl wurden teils unterschiedliche Auffassungen u.a. zur Methodik der FFH-Vorprüfung vorgenommen. Diese fließen, sofern relevant für die Beurteilung der Hauptvarianten, in das Ergebnis der FFH-Vorprüfungen ein.

Im Ergebnis der FFH-Vorprüfung ist festzuhalten, dass beide Varianten zu erheblichen Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten im gemeinsamen Wirkraum führen. Mit der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ können für insgesamt sieben FFH-Gebiete erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden. Es handelt sich hierbei um die flächig ausgeprägten FFH-Gebiete 6023-301, 6025-371, 6124-372, 6225-371 und 6225-372 sowie die als FFH-Gebiete geschützten Mausohrwochenstuben 6023-302 und 6125-301.

Bei der ROL beschränken sich die erheblichen Beeinträchtigungen im Ergebnis der FFH-Vorprüfung auf insgesamt sechs FFH-Gebiete. Es handelt sich hierbei um die flächig ausgeprägten FFH-Gebiete 6124-372, 6124-373, 6225-371 und 6225-372 sowie die als FFH-Gebiete geschützten Mausohrwochenstuben 6023-302 und 6125-301. Im Ergebnis der Anhörung ist eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes 5924-371 „Trockengebiete an den Werntalhängen zwischen Karsbach und Stetten“ nicht sicher auszuschließen, sofern bei der abschließenden Beurteilung der Erheblichkeit eine Gegenrechnung von Entlastungswirkungen an anderer Stelle im FFH-Gebiet nicht erfolgt. Die berücksichtigte Entlastung führt nur bei den Werntalhängen für die ROL beim LRT 6210 zu einer Unterschreitung der Erheblichkeitsschwelle. Eine Auswirkung auf die Variantenentscheidung hat dies jedoch nicht, da hier ohnehin schon ein Vorteil für die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ in Bezug auf dieses Schutzgebiet gesehen wurde.

Auf der Grundlage der FFH-Vorprüfungen wird die Wahrscheinlichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung der flächig ausgeprägten FFH-Gebiete 5924-371 und 6124-371 im Zuge beider Varianten sowie des FFH-Gebietes 6023-301 im Wirkraum der

ROL für sehr gering erachtet. Gleichwohl verbleiben im Hinblick auf die für das Genehmigungsverfahren zu aktualisierenden verkehrsbedingten Depositionsberechnungen, der Anwendung der Critical Loads sowie der anzusetzenden Verkehrsdichte Erkenntnislücken, die geeignet sein könnten, erhebliche Beeinträchtigungen auszulösen. Eine Auswirkung auf die Variantenentscheidung hat dies jedoch nicht, da die Gewichtung der Varianten dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Die großen Unterschiede zwischen den beiden Varianten liegen jedoch weniger in der Anzahl der betroffenen Gebiete als in Quantität und Qualität der Beeinträchtigungen. Dabei zeigen sich für die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ deutliche Nachteile.

So werden beispielsweise für das FFH-Gebiet 6225-371 „Laubwälder um Würzburg“ durch die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ wesentlich größere Flächen von Buchen- und Eichen-Hainbuchenwäldern (LRT 9130, 9170, jeweils um das etwa 10- bzw. 290-fache) durch Stickstoffeinträge erheblich belastet als durch die ROL. Auch verliert die Charakterart des Eichen-Hainbuchenwaldes (LRT 9170), der Mittelspecht, durch die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ störungsbedingt großflächig an Lebensraumeignung. Durch den ROL ist der Mittelspecht dagegen nicht betroffen.

Im FFH-Gebiet „Maintalhänge zwischen Gambach und Veitshöchheim“ beeinträchtigt die ROL deutlich kleinere Flächen prioritären Kalkmagerrasens und Kalkpioniererrasens (LRT 6210*, 6110*) durch Stickstoffeinträge, als die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“, die im Orchideen-Kalkbuchenwald (LRT 9150) sogar zu kleinflächigen Verlusten führt und zusätzlich Waldmeister-Buchenwald (LRT 9130) durch Stickstoff erheblich belastet. Da der Wiederherstellung und Erhaltung von prioritären LRT eine besondere Bedeutung zukommt, ist deren Beeinträchtigung in der Gesamtbetrachtung auch entsprechend hoch zu gewichten.

Auch die Relation zwischen den erheblichen Beeinträchtigungen des „Zellinger Gemeindewaldes“ durch die ROL und den erheblichen Beeinträchtigungen des „Gramschatzer Waldes“ durch die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ deuten in die gleiche Richtung. Die durch Stickstoffdeposition erheblich belasteten Waldflächen (LRT 9130, 9170) sind bei der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ um etwa das Siebenfache größer. Die gestörten Lebensräume der Charakterart Mittelspecht sind bei dieser Variante um etwa das Vierfache größer, wobei allerdings die ROL zusätzlich auf kleinerer Fläche etwa ein Brutpaar des Schwarzspechts als Charakterart des LRT 9130 erheblich stört, den die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ nicht beeinträchtigt.

Eine erhebliche Beeinträchtigung der als FFH-Objekte geschützten Mausohrwochenstuben ist für beide Varianten für die Kolonie Laudenschlag des FFH-Gebiets 6023-302 und für die Kolonie Thüngersheim des FFH-Gebiets 6125-301 zu erwarten. Während die ROL für das FFH-Gebiet „Mausohrwochenstuben im Spessart“ (6023-302) leicht günstiger ist, ist die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ für das FFH-Gebiet „Mausohrwochenstuben im Maindreieck“ leicht günstiger.

Die Beeinträchtigungsintensität im FFH-Gebiet „Irtzenberger und Guttenberger Wald“ ist aufgrund des deckungsgleichen Verlaufs beider Varianten nur betriebsbedingt in Bezug auf die Stickstoffdeposition leicht unterschiedlich.

Die ROL zeigt daher insgesamt aus Sicht der FFH-Verträglichkeit sehr deutliche Vorteile gegenüber der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“. Dies ist auf die Anzahl der betroffenen Gebiete, die Quantität und Qualität der Beeinträchtigung v.a. prioritärer LRT und anderer LRT zurückzuführen. Bei den prognostizierten Beein-

trächtigungen im Zuge der ROL handelt es sich im Wesentlichen um verkehrsbedingte Zusatzbelastungen empfindlicher Lebensraumtypen mit Stickstoff. Bei der Entscheidungsfindung ist zu berücksichtigen, dass für die Beurteilung der erheblichen Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge ein stark vorsorgeorientierter Ansatz gewählt wurde, welcher die tatsächlichen Beeinträchtigungen voraussichtlich überschätzt.

Als Ergebnis der FFH-Vorprüfung und der Anhörung kann festgehalten werden, dass die ROL voraussichtlich verträglich mit den Erhaltungszielen folgender FFH-Gebiete ist:

- 5825-301 „Mausohrkolonien in Machtilshausen und Diebach“
- 5923-302 „Winterquartiere der Mopsfledermaus im Spessart“
- 6024-301 „Winterquartiere der Mopsfledermaus bei Karlstadt“
- 6024-371 „Mäusberg, Rammersberg, Ständelberg und Umgebung“
- 6025-371 „Gramschatzer Wald“

Die Fledermausquartiere sind weder direkt durch Überbauung oder Störung betroffen, noch wird der umgebende Lebensraum in seiner Funktionalität für diese Quartiere z.B. durch Zerschneidung, Störung oder Überbauung erheblich beeinträchtigt. Der Gramschatzer Wald (FFH-Gebiet 6025-371) und das FFH-Gebiet „Mäusberg, Rammersberg, Ständelberg und Umgebung“ (6024-371) liegen in großer Entfernung zu der ROL. Im Falle einer Realisierung würde insbesondere das FFH-Gebiet „Gramschatzer Wald“ profitieren, da durch die neue Straße die bestehende Belastung durch verkehrsbedingten Stickstoff deutlich reduziert würde.

Für die Folgenden im Wirkraum befindlichen FFH-Gebiete ist eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Raumordnungslinie (ROL) nicht sicher auszuschließen:

- 5924-371 „Trockengebiete an den Werntalhängen zwischen Karsbach und Stetten“

Die Ausweisung als FFH-Gebiet bezieht sich auf mehrere Teilflächen. Die ROL verläuft zwischen den Teilflächen 07 und 08 dieses FFH-Gebiets. Die abschließende Beurteilung der FFH-Vorprüfung, dass eine erhebliche Beeinträchtigung unter Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen, insbesondere für den nach Anhang II FFH-Richtlinie geschützten Hirschkäfer, vermeidbar ist, wird seitens der Naturschutzbehörden in dieser Deutlichkeit nicht geteilt. So sei ein Ausschluss einer Belastung des LRT 6210* in prioritärer Ausprägung in der Teilfläche 07 durch die Anrechnung der deutlich größeren Entlastung des gleichen LRT in der Teilfläche 05 des FFH-Gebiets durch die Verlagerung des Verkehrs von der bestehenden B 27 nicht möglich. Auch seien die Entlastungseffekte durch die B 27 nicht plausibel, wenngleich das Schadstoffgutachten dies belegt. Eine Unterschreitung der Erheblichkeitsschwelle sei demnach für den LRT 6210* nicht anzusetzen. Seitens des Projektträgers wird darauf verwiesen, dass der LRT hier bereits ohne das Vorhaben laut den Daten des Umweltbundesamtes grenzwertig durch Stickstoffeintrag belastet ist. Durch eine Entlastung um 3% unter den Critical-Load-Wert sollte auch eine Verbesserung des LRT eintreten, wenn der Critical-Load-Wert tatsächlich als kritische Grenze zu betrachten ist. Er stellt aber auch fest, dass dieser Punkt im Rahmen der Genehmigungsplanung nochmals eingehend zu prüfen ist. Als Ergebnis der FFH-Prüfungen und der Anhörung kann festgehalten werden, dass im Hinblick auf eine mögliche Betroffenheit insbesondere des LRT 6210* in prioritärer Ausprä-

gung hinsichtlich möglicher Auswirkungen durch Schadstoffimmissionen Erkenntnislücken bestehen, die geeignet sein könnten, erhebliche Beeinträchtigungen auszulösen. Inwieweit die Maßnahmen zur Verwendung von Wänden auf den Brücken im Zusammenhang mit dem Schutz des Talraums vor Lärm und salzangereichertem Spritzwasser die Belange des Landschaftsbildes, die dadurch eine Beeinträchtigung erfahren, überwiegen, ist nicht abschließend zu beurteilen. Aus umweltfachlicher Sicht können insgesamt solche Schutzwände sinnvoll sein. Detailberechnungen im Rahmen der Genehmigungsplanung müssen hier zeigen, ob die Maßnahme die gewünschten positiven Wirkungen erzielen kann.

– 6023-301 „*Naturschutzgebiet Romberg*“

Das FFH-Gebiet „*Naturschutzgebiet Romberg*“ wird durch den Anschluss Lohr südlich umfahren. Im Ergebnis der FFH-Vorprüfung verbleiben bei der aktuell prognostizierten Verkehrsdichte auch Fernwirkungen wie die Stickstoffdeposition unterhalb der Bagatellgrenze, so dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Gebiets voraussichtlich ausgeschlossen werden kann. Der in der Anhörung angeführte Neuntöter (bedeutsame Art gem. Standarddatenbogen) war nicht nachzuweisen und daher nicht in der Auswirkungsprognose zu berücksichtigen. Geeignete Lebensräume des Springfrosches innerhalb des FFH-Gebiets liegen nicht im Wirkraum der Trasse. Diese Beurteilungen sind begründet und nachvollziehbar. Jedoch verbleiben im Hinblick auf die für das Genehmigungsverfahren zu aktualisierenden verkehrsbedingten Depositionsberechnungen, der Anwendung der Critical Loads sowie der anzusetzenden Verkehrsdichte Erkenntnislücken, die als gering erachtet werden, aber geeignet sein könnten, erhebliche Beeinträchtigungen auszulösen.

– 6124-371 „*Trockenstandorte bei Leinach*“

Für das FFH-Gebiet „*Trockenstandorte bei Leinach*“ ist im Ergebnis der FFH-Vorprüfung eine erhebliche Beeinträchtigung sowohl durch direkten Verlust als auch durch erhöhte Stickstoffdeposition oder die Beeinträchtigung von charakteristischen Arten voraussichtlich auszuschließen. Diese Beurteilungen sind begründet und nachvollziehbar. Jedoch verbleiben im Hinblick auf die für das Genehmigungsverfahren zu aktualisierenden verkehrsbedingten Depositionsberechnungen, der Anwendung der Critical Loads sowie der anzusetzenden Verkehrsdichte Erkenntnislücken, die als gering erachtet werden, aber geeignet sein könnten, erhebliche Beeinträchtigungen auszulösen.

Für die weiteren folgenden sechs im Wirkraum befindlichen FFH-Gebiete ist eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Raumordnungslinie (ROL) nicht auszuschließen:

- 6023-302 „*Mausohrwochenstuben im Spessart*“
- 6125-301 „*Mausohrwochenstuben im Maindreieck*“

Zu den beiden FFH-Gebieten für Mausohrwochenstuben gehören jeweils mehrere Kolonien (Teilflächen). Für jeweils eine Kolonie der beiden genannten Schutzgebiete ist eine erhebliche Beeinträchtigung durch Verlust und Störung von Waldgebieten zu erwarten, die den Fledermäusen im Umfeld der Kolonien als essentielle Nahrungslebensräume dienen. Es handelt sich hierbei um die Kolonie Laudenschbach (Teilfläche 05) der Mausohrwochenstuben im Spessart sowie die Kolonie Thüngersheim (Teilfläche 02) der Mausohrwochenstuben im Maindreieck. Durch die Überlagerung großer Teile der beiden Nahrungsgebiete

sind weitere negative Summationswirkungen zu berücksichtigen, diese betreffen auch die zu berücksichtigende Summation mit dem Steinbruch Schwenk und dem Vorranggebiet für den Abbau von Bodenschätzen im südwestlich vom bestehenden Steinbruch angrenzenden Wald. Im Ergebnis der Anhörung werden die Aussagen der FFH-Vorprüfung grundsätzlich bestätigt. Für die endgültige Beurteilung insbesondere der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände durch Kollision sind vertiefende Untersuchungen zu den Flugrouten erforderlich. Dies erfordert neben dem Auffinden von Wochenstubenverbänden auch die Erfassung des genutzten Jagdhabitats. Der erforderliche Umfang und die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung wie Querungshilfen und Kollisionsschutz sind durch weitergehende Untersuchungen im Genehmigungsverfahren nachzuweisen.

– 6124-372 „Maintalhänge zwischen Gambach und Veitshöchheim“

Gemäß der vorliegenden Berechnung zur Stickstoffdeposition erfolgt eine Beeinträchtigung der im FFH-Gebiet 6124-372 „Maintalhänge zwischen Gambach und Veitshöchheim“ geschützten Kalk-Pionierrasen LRT 6110* und subkontinentalen basenreichen Sandrasen LRT 6210(*), die sich erheblich auf den Erhaltungszustand der genannten Lebensraumtypen auswirken kann. Unter Berücksichtigung der parallel stattfindenden Entlastung anderer Flächen dieser LRT im Gebiet verbleibt eine Nettoneubelastung des LRT 6110* von ca. 0,2 ha (entspricht 1,08% des LRT im Gebiet gem. Standarddatenbogen) und des LRT 6210(*) von ca. 1,5 ha (entspricht 1,27% des LRT im Gebiet.) Der Anteil prioritärer Ausprägung des LRT 6210 ist dabei mit 0,07 ha vergleichsweise gering. Bezüglich der Stickstoffdeposition aus dem Tunnelbelüftungssystem des vorgesehenen Kalvarienbergtunnels stellt der Projektträger fest, dass ab einer gewissen Entfernung von der Emissionsquelle zur Immissionsstelle die Dispersion so groß sei, dass es zu keiner ausreichend hohen Depositionsrate komme, die sich erheblich auf die LRT auswirken könne. Die festgestellte stärkere Beeinträchtigung des LRT 6110* durch einen längeren Tunnel als durch den beantragten 600 m langen Tunnel ließen sich am ehesten auf die Konzentrationswirkung am Tunnelportal und die stärkere Dispersion zurückführen, da bei dem beantragten Tunnel das Portal noch weiter von den LRT entfernt ist. Im Ergebnis der Anhörung werden die Aussagen der FFH-Vorprüfung grundsätzlich bestätigt. Von Seiten der Naturschutzbehörden wird insbesondere auf die erheblichen Beeinträchtigungen des prioritären LRT 6120 im Zuge des Zubringers Karlstadt sowie die nachteiligen Veränderungen im Bäuerlesgrund (NSG „Grainberg-Kalbenstein und Saupurzel“) hingewiesen und der Teilvariantenvergleich zugunsten der KARL 1.1 aufgrund fehlender Aussagen zu den Maßnahmen nicht bestätigt. Seitens des Projektträgers wird festgestellt, dass die Aussage, dass Maßnahmen zur Reduzierung der Beeinträchtigung möglich sind, nicht als Begründung herangezogen wurde, um die gesetzten Erheblichkeitsschwellen zu unterschreiten. Sie sollte lediglich der Vollständigkeit halber darlegen, dass hier im Rahmen der Detailplanung durch die Höhenlage der Trasse, durch Verschiebungen oder durch Spritzschutzwände noch Minimierungen des Stickstoffeintrags grundsätzlich möglich sind. Diese Optionen wurden jedoch nicht eingriffsmindernd in die Beurteilung eingestellt. Gerade im Bereich des Anschlusses an Karlstadt wurde noch ein größeres Optimierungspotenzial für die Genehmigungsplanung gesehen. Aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde ist der Trassenverlauf des Zubringers Karlstadt einer vertiefenden Betrachtung zu unterziehen (vgl. C II 3.2.2.3).

– 6124-373 „Zellinger Gemeindewald“

Die ROL führt voraussichtlich zu erheblichen Beeinträchtigungen der Waldlebensraumtypen Waldmeister-Buchenwald LRT 9130 und Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald LRT 9170 des FFH-Gebiets 6124-373 „Zellinger Gemeindewald“ durch die verkehrsbedingte Stickstoffdeposition und der damit dort einhergehenden Überschreitung der vom Kieler Institut für Landschaftsökologie als Erheblichkeitsschwelle definierten Zusatzbelastung von 3% des unteren Werts der jeweiligen Critical Loads, der maximal für den Lebensraumtyp verträglichen Depositionsraten. Durch Maßnahmen zum Schutz der angrenzenden Lebensräume im FFH-Gebiet sind erhebliche Beeinträchtigungen für den Mittelspecht und Schwarzspecht voraussichtlich zu vermeiden. Im Ergebnis der Anhörung werden die Aussagen der FFH-Prüfung grundsätzlich bestätigt.

– 6225-371 „Laubwälder um Würzburg“

Durch den Verlauf westlich der Teilfläche 06 (nördlich Waldbrunn) des FFH-Gebiets 6225-371 „Laubwälder um Würzburg“ führt die Trasse zu erheblichen Beeinträchtigungen der im Gebiet geschützten Waldmeister-Buchenwälder (LRT 9130) und Labkraut-Eichen-Hainbuchenwälder (LRT 9170) durch verkehrsbedingt erhöhte Stickstoffeinträge. Im Ergebnis der Anhörung werden die Aussagen der FFH-Prüfung grundsätzlich bestätigt.

– 6225-372 „Irtener und Guttenberger Wald“

Die ROL greift im Bereich der Anschlussstelle Helmstadt der BAB 3 durch die notwendigen Ein- und Ausschleifungen sowie durch die Verlegung der WÜ 31 kleinflächig in das FFH-Gebiet 6225-372 „Irtener und Guttenberger Wald“ ein. Der damit einhergehende Verlust von Waldmeister-Buchenwald (LRT 9130) in Höhe von ca. 0,22 ha verbleibt insgesamt knapp unterhalb der Orientierungswerte für die Erheblichkeitsschwelle. Im Zuge der Feinplanung der Verlegung der WÜ 31 besteht die Möglichkeit, den Flächenverlust weiter zu minimieren. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Gebiets wird jedoch durch den verkehrsbedingt erhöhten Stickstoffeintrag auf die Waldmeister-Buchenwälder (LRT 9130) und die Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwälder (LRT 9160) ausgelöst. Eine erhebliche Beeinträchtigung durch Verlust der charakteristischen Art Springfrosch für den LRT 9160 ist durch Maßnahmen voraussichtlich vermeidbar. Der Große Abendsegler wurde beim LRT 9160 nicht behandelt, weil hier trotz Horchbox und Kartierungstransect kein direkter Hinweis auf den Großen Abendsegler gelang, der mit der gewählten Methode nicht schwer zu erfassen ist. Bei LRT 9170 wurde der Mittelspecht vergessen und ist der vertiefenden Verträglichkeitsprüfung zugrunde zu legen. Im Ergebnis der Anhörung werden die Aussagen der FFH-Vorprüfung grundsätzlich bestätigt.

3.3.1.2 Fazit

Die deutlichen Vorteile der ROL bezüglich der FFH-Verträglichkeit sind maßgebend für die weitere Verfahrens- und Rechtssicherheit der B 26n. Die in den Verfahrensunterlagen enthaltene FFH-Vorprüfung ist für alle Gebiete begründet und nachvollziehbar und wird unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Anhörung bestätigt. Sie ist geeignet, die auf der Raumordnungsebene entscheidungserheblichen Beurteilungskriterien für den Variantenvergleich bzw. die Bestätigung der Raumordnungslinie zu liefern.

Da im Ergebnis der FFH-Vorprüfungen erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten im Trassierungsbereich der Raumordnungslinie nicht belastbar ausge-

geschlossen werden können, werden vertiefende FFH-Prüfungen im Zuge der Genehmigungsplanung erforderlich (vgl. Maßgabe A II 14.1). Die als konkret oder potenziell erheblich eingeschätzten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele sind im weiteren Genehmigungsverfahren entsprechend dem Planungsstand zu verifizieren, mögliche Summationswirkungen in Zusammenhang mit anderen Verfahren zu bewerten und entsprechende Maßnahmen (Schadensbegrenzung, Kohärenzsicherung) inhaltlich (Bewältigung der Rechtsfolgen) und örtlich (flächenscharf planfeststellbar) zu konkretisieren.

Einer differenzierten Prüfung auf Basis eines aktualisierten Schadstoffgutachtens nach dem zum dann gegebenen Zeitpunkt gültigen Verfahren und den vorgesehenen Verkehrsgeschwindigkeiten ist die Bewertung der Stickstoffdepositionen durch Überschreitung der Critical Loads zu unterziehen.

Insbesondere wegen der Betroffenheit von prioritären Lebensraumtypen und charakteristischen Arten (u.a. Hirschkäfer, Springfrosch, Heidelerche, Mittel- und Schwarzspecht) werden weitere Untersuchungen insbesondere zur Wirksamkeit der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung erforderlich, um eine erhebliche Beeinträchtigung auf die für die Erhaltungsziele und Schutzzwecke maßgeblichen Bestandteile der FFH-Gebiete auszuschließen bzw. ggf. eine Ausnahmeprüfung auf der Zulassungsebene durchzuführen. Die in der FFH-Vorprüfung vorgeschlagenen schadensbegrenzenden Maßnahmen sind den vertiefenden Verträglichkeitsprüfungen zugrunde zu legen.

Bezogen auf die FFH-Gebiete „Mausohrwochenstuben im Spessart“ und „Mausohrwochenstuben im Maindreieck“ sind vertiefende Untersuchungen zu den konkreten Beeinträchtigungsrisiken und zu den schadensbegrenzenden Maßnahmen insbesondere zur Notwendigkeit und zur Wirksamkeit sowie zum Umfang von Querungshilfen durchzuführen. Die Umsetzung der schadensbegrenzenden Maßnahmen ist Voraussetzung für die Minderung der Beeinträchtigungen auf ein unerhebliches Maß.

Dabei ist ebenfalls nachzuweisen, wie die notwendige Kohärenz des Netzwerks Natura 2000 gewährleistet werden kann. Im Grundsatz wird in den Raumordnungsunterlagen auch dargelegt, welche Maßnahmen als Kompensation möglich wären. Im Falle der Kohärenzsicherung müssen betroffene Lebensraumtypen möglichst im gleichen Schutzgebiet aufgewertet oder neu entwickelt werden. Die abschließende Beurteilung, welche Biotope tatsächlich erheblich betroffen sein werden, kann jedoch erst auf Basis einer Detailplanung ermittelt werden, so dass auch erst dann die konkrete Planung der Kohärenzsicherungsmaßnahmen möglich ist.

In diesem Zusammenhang ist nochmals deutlich zu machen, dass es mit der ROL zu keinen direkten Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten kommt, die oberhalb der Erheblichkeitsschwelle liegen. Auf der Grundlage einer pessimalen Betrachtungsweise sind es im Wesentlichen die Stickstoffdepositionen - bei denen mögliche Maßnahmen zur Vermeidungen und Minimierung wie z.B. Immissionsschutzwände etc. noch nicht berücksichtigt wurden - und bei zwei Gebieten der Verlust essentieller Nahrungshabitate, die erhebliche Beeinträchtigungen der Gebiete nicht ausschließen lassen. Ob dies im Hinblick auf die strikt zu beachtenden habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung Abstriche im Erfüllungsgrad wesentlicher Projektziele rechtfertigen würde, bleibt ggf. einer späteren Entscheidung durch die Planfeststellung vorbehalten.

Im Rahmen des gegenständlichen Raumordnungsverfahrens konnte nicht geprüft werden, ob die wesentlichen angestrebten Wirkungen der B 26n auch bereits mit einer einbahnig-zwei-/dreistreifigen Bauausführung erreicht werden können. Mit einer

solchen Ausbauvariante könnten aber die o.g. negativen Umweltauswirkungen, wie bspw. die Zerschneidungswirkungen und der Flächenverbrauch weiter minimiert werden, weshalb seitens der Höheren Landesplanungsbehörde der Hinweis D I 1 ergeht, die Möglichkeit eines solchen Ausbaus zu prüfen. Die damit verbundene geringere Verkehrsdichte und ggf. einhergehende Geschwindigkeitsbegrenzung würde zudem zu einer Reduzierung der Stickstoffemissionen führen und dadurch die Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen in FFH-Gebieten minimieren.

Die Möglichkeiten der Kohärenzsicherung werden im Rahmen der weiteren Planungsschritte weiter zu konkretisieren sein. Gleiches gilt für die Frage, ob ein Überwiegen der zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses vorliegt. Dies kann abschließend erst beurteilt werden, wenn Umfang und Schwere der Beeinträchtigungen der Schutzgebiete in Gänze bekannt sind. Ob das Vorhaben die Ausnahmevorsaussetzungen erfüllt, kann insofern erst abschließend auf der Ebene der Genehmigungsplanung beurteilt werden. Aufgrund der der Landesplanungsbehörde vorliegenden Erkenntnisse ist jedenfalls davon auszugehen, dass für die ROL in Verbindung mit den hierzu vorgesehenen Maßgaben die Einhaltung der Ausnahmevorsaussetzungen sichergestellt werden kann. Diese Aussage erfolgt auch vor dem Hintergrund, dass das Landesamt für Umwelt nach Prüfung der Verfahrensunterlagen feststellt, dass aus naturschutzfachlicher Sicht derzeit keine Einzelarten oder Lebensräume bekannt sind, die als sog. "Rote Ampel" – Arten, die sich im Ergebnis der FFH- und artenschutzrechtlichen Betrachtung als zulassungskritisch erweisen könnten – einer Verwirklichung des Straßenneubauprojekts entgegenstehen.

3.3.2 Artenschutzrechtliche Vorabesinschätzung

Die Beachtung des speziellen Artenschutzrechtes (§§ 44 und 45 BNatSchG) ist regelmäßig Voraussetzung für die naturschutzrechtliche Zulassung eines Vorhabens, berührt insoweit aber auch die Frage, ob das Vorhaben letztlich raumverträglich ist. Einem besonderen, strengen Schutz unterliegen bei der Zulassung von Eingriffen Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und die europäischen Vogelarten entsprechend Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie.

Die vollständige Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG sowie die ggf. erforderliche Prüfung der Ausnahmevorsaussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG für das Vorhaben ist Aufgabe der nachfolgenden Planungsstufe (Planfeststellung). Dafür wird im Planfeststellungsverfahren eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) durchgeführt. Gleichwohl ist bereits für das vorgelagerte Raumordnungsverfahren eine Detailschärfe erforderlich, die eine Beurteilung ermöglicht, ob die Vorschlagsvariante (Raumordnungslinie) mit den Zielen des Artenschutzes in Einklang zu bringen ist.

Bei der Trassenplanung und -optimierung innerhalb der relativ konfliktarmen Korridore ist die gutachtliche Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit der Verletzung von Zugriffsverboten grundsätzlich entsprechend dem Planungsstand zu berücksichtigen. Eine abschließende Beurteilung der Rechtsfolgen wie die materiellrechtliche Festsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF) zur Vermeidung bestimmter Verbotsverletzungen oder von Erhaltungsmaßnahmen (FCS) bzw. der Prüfung auf zumutbare Alternativen infolge der Zulassung von Ausnahmen ist erst in der nachfolgenden Planungsstufe der Entwurfsphase/Planfeststellung zu besorgen.

Davon unbenommen können und sollen die artenschutzrechtlichen Erkenntnisse als ein Abwägungsaspekt der ökologischen Belange neben den anderen Umweltbelangen und den Aspekten der Raumordnung, soweit auf dieser Ebene entscheidungserheblich im Hinblick auf zu erwartende erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen

gemäß UVPG, in den Variantenvergleich als Grundlage für die Beurteilung der Raumordnungslinie aus Umweltsicht einfließen.

3.3.2.1 Ergebnis der artenschutzrechtlichen Vorprüfung

Im Rahmen der UVS wurden parallel mögliche artenschutzrechtliche Konflikte geprüft. Die artenschutzrechtliche Vorabschätzung beurteilt die Möglichkeit des Eintretens artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände für alle Arten, die möglicherweise zu einem Zulassungshindernis werden könnten. Dabei können auf Ebene des Hauptvariantenvergleichs noch nicht alle artenschutzrechtlichen Aspekte ausführlich und im Einzelnen behandelt werden. Der Fokus wurde daher auf die Arten gelegt, die bereits im Rahmen des Scopings als zulassungskritisch und -relevant definiert worden sind. Dabei wurden Arten berücksichtigt, die im Sinne einer „Ampelbewertung“ für eine Trasse zu einer „roten“ oder „gelben“ Konflikteinstufung führen könnten. Die „roten“ Arten sind für die Planung kritisch, da sie ein nicht überwindbares Zulassungshindernis für einzelne Varianten darstellen können. Dagegen sind die „gelben“ Arten weniger kritisch zu beurteilen, da aller Voraussicht nach durch Vermeidungs-, Optimierungs- oder lebensraumerhaltende Maßnahmen in der Detailplanung, ggf. auch noch später im Rahmen der Planfeststellung, ein Verbotstatbestand des Artenschutzes oder erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebiets vermieden werden können.

Für die Linienbestimmung ist hierbei von besonderer Bedeutung, ob eine erhöhte Wahrscheinlichkeit besteht, dass infolge der Betroffenheit artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände eine gewählte Linienführung grundsätzlich infrage zu stellen wäre (sog. „Rote Ampel“).

Dem Variantenvergleich wurden die beiden grundsätzlich möglichen Alternativen, „Hauptkorridor Mitte“ – der die in das Raumordnungsverfahren eingebrachte Raumordnungslinie beinhaltet – und zum anderen die „mod. Kombinationsvariante Nord+Süd“ zugrunde gelegt. Deutlich wurde zudem, dass es keine weiteren zumutbaren Alternativen gibt (vgl. C II 3.1.1).

Die für beide Varianten ermittelten Arten, für die Verbotstatbestände zu erwarten oder erst durch Maßnahmen zu vermeiden sind, wurden in Abhängigkeit von deren Seltenheit und Verbreitung sowie einer ggf. vorhandenen besonderen Verantwortung der Region nochmals unterteilt, da dies ganz unterschiedliche Folgen für den Schutz und damit auch für die Rechtsfolge bei der Zulassung eines Vorhabens haben kann.

- *Arten, für die eine Ausnahme schwierig zu erzielen ist:*
Unter diesem Aspekt weist die ROL deutliche Vorteile auf, die in erster Linie auf die sichere Vermeidung eines Verbotstatbestandes für die - einer Ausnahmegenehmigung und den damit verbundenen Anforderungen an die Aufrechterhaltung des Erhaltungszustandes kaum zugänglichen - Zippammer zurückzuführen ist.
- *Arten, für die im Planungsraum eine besondere Verantwortung besteht:*
Hier ergeben sich für die ROL Vorteile aufgrund der qualitativ und quantitativ geringeren Beeinträchtigung bei Arten, für die im Planungsraum eine besondere Verantwortung besteht. Diesen muss neben der Zippammer bei der Entscheidungsfindung eine sehr hohe Priorität eingeräumt werden. Durch die ROL ergeben sich bei dieser Gruppe Vorteile für Wildkatze, Feldhamster, Mopsfledermaus, Mittelspecht, Wiesenweihe, Heidelerche, Bekassine, Schwarzstorch, Grauwammer und Steinkauz. Diese Vorteile überwiegen

die Benachteiligung vier weiterer Arten, bei denen die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ Vorteile nachweist.

- *Weitere entscheidungserhebliche Arten, für die unvermeidliche Verbotstatbestände durch eine Variante zu erwarten sind und restliche entscheidungsrelevante Arten, für die Verbotstatbestände voraussichtlich vermeidbar sind:*

Bei den übrigen von Verbotstatbeständen unvermeidlich betroffenen Arten überwiegen zwar die Vorteile der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“, jedoch ist für die Gesamtbeurteilung den Arten mit einer besonderen Verantwortung der Region und einem Risiko bei der Erfüllung der Ausnahmevorschriften ein Vorrang einzuräumen. Der somit verbleibende Vorteil der ROL wird zudem durch die geringere Beeinträchtigung der Arten gestärkt, bei denen Verbotstatbestände zwar voraussichtlich vermeidbar sein werden, dafür jedoch z.T. weitreichende Maßnahmen ergriffen werden müssen.

In der Summe lässt sich aus den Einzelbetrachtungen zu diesen Artengruppen schließen, dass die ROL aus Sicht des Artenschutzes deutlich günstiger als die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ ist.

Gleichwohl sind mit den Eingriffen in (Kern-)Habitate planungsrelevanter Arten im Zuge der ROL Konflikte mit dem nationalen und europäischen Artenschutzrecht gegeben (vgl. C II 3.2.2). Auf mehreren Abschnitten und langen Streckenverläufen sind gleichartige Konfliktsituationen mit dem Artenschutzrecht zu erwarten (u.a. für Bewohner alter, strukturreicher Wälder, aber auch Feldbewohner), diese wurden daher summarisch erfasst und in die UVS eingestellt. Dort, wo die Konflikte je nach örtlicher Gegebenheit unterschiedlich und zumeist auf einige Punkte bzw. kürzere Abschnitte begrenzt sind, wurden die Konfliktbereiche aufgeführt und einer artenschutzrechtlichen Einschätzung zugeführt. In der UVS mit den dazugehörigen Teilen wurde differenziert aufgezeigt, für welche Betroffenheit grundsätzlich Maßnahmen möglich sein werden und auch ob mit dem bekannten Maßnahmenrepertoire ein Verbotstatbestand voraussichtlich zu vermeiden oder nicht zu vermeiden ist. Die Aussagen im Detail sind dem Teil 4 der Raumordnungsunterlage (Anlage 3, Unterlage 3) zu entnehmen.

Diese Beurteilung mündet in der Einstufung der Arten als sog. „Gelbe-Ampel-Arten“, für die das Eintreten eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes auch bei Durchführung von Maßnahmen möglicherweise nicht zu vermeiden ist:

- *Artengruppe Fledermäuse:* Bechsteinfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Braunes/Graues Langohr, Mopsfledermaus und Rauhauffledermaus,
- *Artengruppe Vögel:* Heidelerche, Mittelspecht, Grauspecht und Schwarzspecht,
- *sonstige Arten:* Eremit.

Bei folgenden Arten ist für die Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verboten zumindest ein erhöhter Maßnahmenaufwand zu erwarten:

- *Artengruppe Fledermäuse:* Breitflügelfledermaus, Große/Kleine Bartfledermaus, Großes Mausohr und Nordfledermaus
- *Artengruppe sonstige Säugetiere:* Wildkatze und Feldhamster
- *Artengruppe Vögel:* Uhu, Wiesenweihe, Wachtel, Schafstelze, Feldlerche, Rebhuhn, Halsbandschnäpper, Gartenrotschwanz, Grauammer, Schleiereule, Baumpieper, Haubenlerche, Wendehals, Schwarzkehlchen, Wasserralle, Kiebitz, Rohrweihe sowie vorkommende Zug- und Rastvögel
- *Artengruppe Reptilien:* Schlingnatter und Zauneidechse

- *Artengruppe Amphibien*: Springfrosch
- *sonstige Arten*: Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling und Langfühleriger Schmetterlingshaft (derzeit kein Schutz nach § 44 BNatSchG, jedoch Aufnahme über eine Rechtsverordnung möglich, regionale Besonderheit)

Über die Bedeutung der Lebensräume einzelner Arten, die Intensität der Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Übertretung von Zugriffsverboten, die Möglichkeit, diese durch CEF-Maßnahmen zu vermeiden bzw. ob die Voraussetzungen für die Zulassung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben sein können, bestehen zwischen einerseits dem Projektträger und andererseits den Naturschutzbehörden und weiterer verschiedener Einwander teils unterschiedliche bis gegenteilige Auffassungen.

Kollision: Der Projektträger pflichtet den Naturschutzbehörden bei, dass für die endgültige Beurteilung des artenschutzrechtlichen Tötungsverbots im Zusammenhang mit Verkehrskollision zweifelsohne noch vertiefte Untersuchungen zu den Flugrouten der Arten (z.B. Eulen und andere Vogelarten, Fledermäuse) erforderlich werden. Grundsätzliche Aspekte der Kollisionsgefährdung von Vogelarten sind jedoch bereits in die artenschutzrechtliche Vorab einschätzung eingeflossen. So ist für einige Vogelarten aufgrund ihres Verhaltens (Baumwipfelbewohner, etc.) generell ein erhöhtes Kollisionsrisiko im Straßenverkehr auszuschließen. Dagegen gehören Eulen, einige Greife und der Ziegenmelker zu den gefährdeten Arten mit besonderem Kollisionsrisiko. Auch wurden weitere grundsätzliche Aspekte, wie die Geländemorphologie berücksichtigt.

Feldhamster: Seitens der Naturschutzbehörden wird festgestellt, dass westlich von Steinfeld etwa 120 ha Lebensraum durch Isolierung verloren gehen (gemäß artenschutzfachlicher Beitrag 9,5 ha). Auch mit Querungshilfen könnte der isolierte Bereich nicht funktionsfähig erhalten werden, so dass ein erhöhtes Aussterberisiko für das abgegrenzte Vorkommen besteht. Ein Ausgleich von ca. 60 ha im betroffenen Feldhamster-Teilvorkommen wäre erforderlich. Ob das Restvorkommen durch die Verkleinerung des Lebensraumes überhaupt noch lebensfähig ist, ist nicht belegbar, so dass erhebliche Schwierigkeiten für die Begründung nach § 44 (5) BNatSchG oder Einzelfallausnahme gesehen werden. Diese Feststellung wird vom Projektträger nicht in gleicher Weise beurteilt. Derzeit stellt sich der Raum lediglich als Potenzialfläche dar, da die vorhandenen Datenbestände nicht aktuell sind. Die modellierten Feldhamsterlebensräume wurden vom LFU übernommen. Diese Flächen wurden mit der Trasse verschnitten und bilanziert. Im Ergebnis ist festzustellen, dass in der Detailplanung zu prüfen ist, ob hier noch Feldhamster vorkommen. Ferner wird durchaus die Möglichkeit gesehen durch Wiedervernetzungsmaßnahmen Lebensraum für den Feldhamster zu erhalten, sollte es sich tatsächlich um eine bedeutsame Population handeln. Inwieweit zumutbare Alternativen – z.B. Trassenverlegungen oder der Verzicht der geplanten Trassenführung durch das Feldhamstergelände und der Ausbau der St 2435 (ggf. mit Ortsumgehung Wiesenfeld) – mit Blick auf die Ausnahmevoraussetzungen gefordert sind, ist ggf. in den folgenden Planungsschritten zu prüfen.

Fledermäuse: Seitens der Naturschutzbehörden ist festzuhalten, dass für die Artengruppe der Fledermäuse mit der Verwirklichung der Verbotstatbestände durch direkte Quartierzerstörung und signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos zu rechnen ist, wobei eine abschließende Beurteilung aufgrund fehlender Daten zum Kollisionsrisiko nicht möglich sei. Dies beträfe insbesondere die Querung möglicher Flugrouten zwischen dem Quartier im Schloss Laudenbach zu Jagdgebieten im Zellinger Wald. Demgegenüber ist anzuführen, dass eine abschließende Beurteilung des Artenschutzes und der FFH-Verträglichkeit, wie in der Stellungnahme bemerkt, nicht möglich ist und auch nicht zugrunde gelegt wird. Seitens des Projektträgers wurde

bzgl. des Verlustes von Fledermausquartieren mit Querung von Wald in der Regel von einem Verlust ausgegangen. Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko mit Fledermausarten ist nur in Bereichen überdurchschnittlich hoher Fledermausaktivität zu erwarten, wobei die Kartierungsergebnisse im Zellinger Wald (Sternberg) zwar Nachweise des Großen Mausohrs erbrachten, jedoch keine besonders hohe Aktivität. Eine solche ist auch in dem kleinen Tal zwischen Sternberg und dem Zellinger Wald über der offenen und strukturarmen landwirtschaftlichen Nutzfläche nicht zu erwarten. Für die letztendliche Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände durch Kollision sind ohne Zweifel noch vertiefte Untersuchungen zu Flugrouten der Fledermäuse erforderlich. Auch die Summation der Wirkungen mit den in der Region vorhandenen Vorhaben und Projekten war nicht Gegenstand der eher vergleichend angelegten Studie zur Trassenfindung.

Uhu: Seitens der Naturschutzbehörde ist davon auszugehen, dass unter Zugrundelegung der Argumentation und Bewertungen zu den Konfliktbereichen (Ilbberg) im Korridor der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“, auch für die ROL ein erhöhtes Kollisionsrisiko im Bereich der Maintalquerung südlich Karstadt anzusetzen ist. Diese Beurteilung wird vom Projektträger nicht geteilt. So sei die unterschiedliche Beurteilung auf qualitative Unterschiede zurückzuführen. Im Nordkorridor sei eher mit der Trennung geeigneter Nahrungshabitate vom Brutplatz mit häufigeren Querungen der Trasse durch den Uhu zu rechnen als bei der Mainquerung, wo der Uhu auch nach Realisierung der Trasse große Teile seines Habitats ohne eine Querung der neuen Straße erreichen könne. Ein erhöhtes Tötungsrisiko sei für die ROL bei der Mainquerung auch wegen der Tunnel- und Brückenlage abzulehnen.

Wiesenweihe: Die Abgrenzung von Potenzialflächen und Jagdhabitaten der Wiesenweihe kann seitens der Naturschutzbehörden nicht nachvollzogen werden, Brutreviere werden nicht berücksichtigt, diese seien zu klein (nördlich Müdesheim) eingestuft bzw. als geeignet (nördlich und östlich von Billinghamen) einzustufen und ein erhöhtes Kollisionsrisiko gegeben, der artenschutzrechtliche Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sei demnach erfüllt. Demgegenüber legt der Projektträger nachvollziehbar dar, dass die dargestellten Potentialflächen, die anhand von Literaturangaben modelliert wurden, eine Annäherung an die Wirklichkeit darstellen, und ermöglichen, dass für eine schwer erfassbare Art zusätzlich zu den bekannten Brutplätzen die Beeinträchtigung ihrer wesentlichen Lebensräume berücksichtigt wird. Die Übereinstimmung der modellierten Räume mit den übergebenen Standorten der Brutpaare der Art (Daten 2007-2009) ist an mehreren Stellen innerhalb des Untersuchungsgebietes gegeben und bestätigt die Wertigkeit der ausgewiesenen Räume sowie der gewählten Methode. Beobachtungen und Brutpaardaten aus dem Jahr 2010 konnten bei der Beurteilung nicht mehr berücksichtigt werden. Auch sei festzustellen, dass Wiesenweihen zwar Windenergieanlagen (WEA) bei der Jagd nicht vermeiden, wohl aber bei der Wahl des Brutplatzes. Auch sei die Wiesenweihe nicht als besonders kollisionsgefährdet anzusehen und wurde daher nur dann so beurteilt, wenn die Straße innerhalb des modellierten Brutraumes lag. Westlich der BAB 7 wird zudem kein nennenswerter Unterschied zum Status quo gesehen, weil hier v.a. mit der B 26a schon eine Trasse vorhanden ist, die dann durch die B 26n ersetzt wird. Die Verkehrsentlastung der BAB 7 wird lediglich als geringfügiger zusätzlicher Faktor eingebracht. In den Bereichen, wo es tatsächlich zu einer Neuzerschneidung von Wiesenweihenlebensraum durch die B26n kommt (Feldflur nördlich Müdesheim), wurde auch ein signifikantes Tötungsrisiko diskutiert. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die verwendeten Daten und Methoden für die Trassenfindung waren geeignet, Dies wird durch die ergänzenden Informationen des LBV bestätigt. Die Maßnahmen zur Minimierung des Tötungsrisikos in den Querungsbereichen der Brutgebiete müssen im Rahmen der Genehmigungsplanung detailliert behandelt werden

Bekassine: Zu der Feststellung der Naturschutzbehörden, dass der Einstufung des Verbotstatbestandes nicht gefolgt werden kann und dass eine Störung durch Lärm und Kulissenwirkung der Straße zur Zugzeit (aktueller Nachweis im LB Pechwiesen 2011) zu prüfen wäre, stellt der Projektträger fest, dass eine Störung im Sinne von § 44 BNatSchG nur vorliegt, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert. Das ist weder bei Durchzug noch in einem aktuell gar nicht benutzten Nahrungshabitat anzunehmen. Dennoch ist dieser Konflikt mit „gelb“ beurteilt worden. Ggf. könnten Lärmschutzmaßnahmen ein Verbot verhindern.

Schleiereule: Die Naturschutzbehörden vermissen den Beleg hinsichtlich der angeführten Vermeidungsmaßnahme der Umsiedlung der Schleiereule (AS Helmstedt). Seitens des Projektträgers wird nachvollziehbar dargelegt, dass Umsiedlungen durch Steuerung der Verfügbarkeit der Brutplätze (bevorzugte Brutplätze wie Scheunen, Kirchtürme und andere Gebäude) oder Ansiedeln der Art mit Hilfe von Nisthilfen als Artenschutzmaßnahme gängige Praxis sind. Aktionsradien der Schleiereule sind durch den energetischen Aufwand für die Nahrungssuche begrenzt (1 bis 2 km um den Brutplatz) d.h. hier könnte der Brutplatz so verlegt werden, dass kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko mehr besteht.

Springfrosch: Seitens der Naturschutzbehörden und -verbände wird vorgebracht, dass die Umsiedlung keinen Erfolg verspricht und keine wirksame Vermeidungsmaßnahme darstellt. Darüber hinaus werden weitere Vorkommen benannt (bspw. Leinach, Anbindung Lohr/NSG Romberg und Umgebung) bei denen eine Trennung von Laichgewässern und Landlebensräume vorläge, was als erhebliche Störung i.S. des § 44 Abs. 1 Nr. 2 zu werten wäre. Bezüglich der Umsiedlungsmaßnahmen verweist der Projektträger auf umfangreiche Studienergebnisse, wonach die Anlage von Gewässern in Verbindung mit den Maßnahmen des technischen Amphibien-schutzes für Amphibien eine sinnvolle und erfolgreiche CEF-Maßnahme darstelle. Entscheidend für den Springfrosch wäre, dass die thermischen Notwendigkeiten durch die Platzierung, Exposition und Wassertiefe des neuen Gewässers umgesetzt werden, wobei die Lokalisation des neuen Gewässers in Anlehnung an die bestehende Population erfolgen sollte. Im Rahmen der weiteren Planungsstufen könnten Wiedervernetzungsmaßnahmen dafür sorgen, den Lebensraumverbund des Springfroschs aufrecht zu erhalten.

Schlingnatter: Die Naturschutzbehörden verweisen darauf, dass wahrscheinlich mehr Vorkommen als benannt vorliegen, was zu Fehlbeurteilungen führen könnte. Zudem sind Ausgleichsmaßnahmen schwierig umzusetzen und eine Fragmentierung der linearen Vorkommen zu befürchten. Demgegenüber legt der Projektträger nachvollziehbar dar, dass die Querung aller Trockengebiete diskutiert und betrachtet wurde. Von den in der Stellungnahme genannten Gebieten (Trockengebiete südlich Karlstadt und am Romberg) wird ersteres mit einer Brücke und letzteres nicht im Bereich von Trockengebieten gequert. Ferner sind aus hiesiger Sicht Maßnahmen zur Erhaltung der Schlingnatterpopulationen durchaus möglich, so bspw. im räumlichen Anschluss an bestehende Verbreitungsgebiete dieser Art, durch Wiederbewohnmachung ehemals besiedelter und jetzt verbuschter Bereiche, durch Extensivierung von Streuobstbeständen und das Einbringen von Lebensraumstrukturen. Auch die Zucht von Schlingnattern kann eine CEF-Maßnahme darstellen.

Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling: Seitens der Naturschutzbehörden wird gefordert, den Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling als zulassungskritisch einzustufen, da die Beeinträchtigungen dieser Art größer sein dürften als angenommen. Auch liegen bisher keine Nachweise vor, dass es gelungen ist, den Bläuling auf einer Fläche neu anzusiedeln. Auch der Projektträger stellt fest, dass es nicht auszuschließen ist, dass die Beeinträchtigung tatsächlich größer ist als dargestellt, was in vertiefenden Untersuchungen darzulegen ist. Allerdings sind für diese Art Maßnah-

men relativ gut umsetzbar, so dass es sich nicht um tatsächliche Zulassungshemmnisse handelt. Für den Wiesenknopf-Ameisenbläuling wurden bereits in mehreren Projekten CEF-Maßnahmen durch ANUVA dargestellt und planfestgestellt (Ausbau der BAB 3, Abschnitt Marktheidenfeld, St 2140 Kötzing, Lkr. Cham). Nachdem die CEF-Maßnahmen an vorhandenen Lebensräumen des Bläulings ansetzen müssen, ist auch die Anwesenheit der notwendigen Arten (Wirtsameise, Großer Wiesenknopf) und übrigen Parameter sichergestellt. Da die Nutzungsintensität einen großen Einfluss auf die Dichte der Wirtsameise und damit die Falterdichte hat, aber auch negative Folgen der Mahd vor der Flugzeit des Falters zu berücksichtigen sind, sind durch ein angepasstes Nutzungsmanagement an vorhandenen Lebensräumen auch Flächenverluste für den Erhaltungszustand der Art kompensierbar.

Frauenschuh: Die Feststellung der Naturschutzbehörden, dass der Verlust des Standorts des Frauenschuh nicht vermieden werden kann, ist zutreffend und wird auch vom Projektträger so gesehen. Zwar lassen sich im Zuge der Feinstrassierung die Gradienten und die Brücke im Bereich der Hermannsleite soweit optimieren, dass die Verluste dieser Pflanzenart minimiert werden könnten, jedoch ist in Bezug auf die Lage der Linie nicht viel Spielraum gegeben, da sie zum einen möglichst weit von Schönarts und zum anderen mit minimalem Eingriff in den Wald an der Hermannsleite geführt werden soll. Als weitere Maßnahme zur Vermeidung eines Verlustes der kartierten Exemplare des Europäischen Frauenschuhs könnten die Pflanzen auch an einen anderen geeigneten Standort versetzt werden. Diese Option ist allerdings als kritisch einzustufen, da nur wenige Erfahrungen zum Erfolg einer solchen Maßnahme bestehen.

Langfühleriger Schmetterlingshaft: Dem Einwand, dass der Schmetterlingshaft streng geschützt ist und demnach für die artenschutzrechtlichen Regelungen der §§ 44 f. relevant ist, wird nicht gefolgt. Ausschließlich national besonders geschützte Arten unterfallen durch die Legalausnahme des § 44 Abs. 5, S. 5 BNatSchG nur dann dem § 44 Abs. 1 BNatSchG, wenn sie in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind. Diese Arten müssen erst noch im Rahmen einer Novellierung der Bundesartenschutzverordnung bestimmt werden. Wann diese vorgelegt werden wird, ist derzeit nicht bekannt.

Habicht: Der Habicht wurde nicht zur Flächenbewertung im Rahmen der Raumanalyse verwendet, weil kein Brutplatz nachgewiesen werden konnte und die Daten zu lückenhaft waren. Die bekannte Nachweise wurden jedoch bei der Trassenbeurteilung berücksichtigt. Sein Lebensraum, Wald, ist ohnehin durch eine Reihe von artenschutzrechtlich konfliktträchtigen Arten abgedeckt.

3.3.2.2 Fazit

Die deutlichen Vorteile der ROL bezüglich der artenschutzrechtlichen Vorgaben sind maßgebend für die weitere Verfahrens- und Rechtssicherheit der B 26n. Die in den Verfahrensunterlagen enthaltene artenschutzrechtliche Vorabbeurteilung ist für alle Arten begründet und nachvollziehbar und wird unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Anhörung bestätigt. Sie ist geeignet, die auf der Raumordnungsebene entscheidungserheblichen Beurteilungskriterien für den Variantenvergleich bzw. die Bestätigung der Raumordnungslinie zu liefern.

Gleichwohl ist im Ergebnis festzuhalten, dass im Zuge der ROL Verbotswidrigkeiten zu erwarten sind. Häufig können diese durch Vermeidungs-/CEF-Maßnahmen geheilt werden, in Einzelfällen wird das Erfordernis einer Ausnahmezulassung einschließlich der Prüfung der dazu erforderlichen Voraussetzungen erwartet.

Den Belangen des europäischen Artenschutzes ist im weiteren Planverfahren besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Entgegen der Forderungen im Rahmen der Anhörung sind aufgrund des Planungsstandes und der Maßstäblichkeit des Raumordnungsverfahrens abschließende, konkret individuenbezogene Aussagen zum Grad der Beeinträchtigung der besonders und streng geschützten Arten jetzt noch nicht möglich. Dies gilt insbesondere für die faunistischen Untersuchungen, die den Anforderungen an die Artenschutzbelange und ihre Rechtsfolgen entsprechend belastbare Daten zur Verfügung stellen sollen. So schätzt der Projektträger wie auch die Naturschutzbehörden ein, dass bspw. die Untersuchungen zu den Fledermäusen, der Wiesenweihe und des Feldhamsters für eine rechtssichere Genehmigungsunterlage ergänzt werden müssen, da sie zwar für eine UVS hinreichend erscheinen, nicht aber den aktuellen Anforderungen an eine Grundlage für einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag genügen.

Seitens der Höheren Naturschutzbehörde bleibt es offen, welche CEF- und Ausgleichsmaßnahmen notwendig, ausreichend und bei der Dimension des Vorhabens umsetzbar sind, um den günstigen Erhaltungszustand aller betroffener Arten zu wahren; dabei wird insbesondere auf das Problem der Arten, die sich in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden, verwiesen (z.B. Feldhamster, Uhu). Dabei stellt sie aber auch fest, dass die Aussagen bzgl. des Eintretens von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen genügen, um die weniger eingreifende Variante für die landesplanerische Beurteilung der Linienbestimmung zu ermitteln. Ohne Aussagen zu den möglichen Auswirkungen auf Populationen bleibe jedoch offen, ob die ROL genehmigungsfähig ist. Dazu ist seitens der Höheren Landesplanungsbehörde festzustellen, dass mögliche CEF-Maßnahmen oder Maßnahmen zur Erhaltung der Populationen im Grundsatz aufgeführt werden, detaillierte Ausführungen hierzu in dieser Planungsstufe noch nicht möglich bzw. nicht sinnvoll sind. Notwendige Maßnahmen für den Artenschutz können auf dieser Planungsebene noch nicht genauer ermittelt werden, weil der Eingriff noch viel zu unkonkret ist. Derzeit sind alle Annahmen möglicher Verbotstatbestände des Artenschutzes noch mit erheblicher Unsicherheit behaftet. Durch Minimierungsmaßnahmen wie z.B. Trassenverschiebungen, Veränderung der Gradienten, Vorsehen von Irritationsschutz oder Lärmschutz im Rahmen der Detailplanung können viele Beeinträchtigungen so minimiert werden, dass Lebensraum verbessernde Maßnahmen in der Fläche entbehrlich sind. Andererseits können durch Straßennebenflächen, Anschlussbauwerke oder Regenrückhaltebecken auch erhebliche neue Beeinträchtigungen (Verlust von Baumhöhlen, Altbäumen, Verlagerung von Stördistanzen, etc.) entstehen, die aktuell nicht vorhersehbar sind.

Gleichwohl wird in dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag aufgezeigt, dass Maßnahmenmöglichkeiten zur Vermeidung von Verbotstatbeständen gerade in Bezug auf die Arten, die sich in einem schlechten Erhaltungszustand befinden (z.B. Feldhamster, Uhu), bestehen. Es werden grundsätzlich auch Maßnahmentypen aufgezeigt, die dazu ausgelegt sind, den Erhaltungszustand der Populationen zu sichern. Da bei populationssichernden Maßnahmen im Gegensatz zu CEF-Maßnahmen ein deutlich größerer Spielraum im zeitlichen wie räumlichen Bezug besteht, ist diese Hürde selten unüberwindbar. Die erfolgte Nennung von grundsätzlich vorhandenen Maßnahmen, die dann ergriffen werden können, um entweder Verbote noch zu vermeiden oder den Erhaltungszustand der Populationen zu sichern, stellt aus hiesiger Sicht hinreichend sicher, dass die Möglichkeit einer Genehmigungsfähigkeit gegeben ist. Diese Aussage erfolgt auch vor dem Hintergrund, dass das Landesamt für Umwelt nach Prüfung der Verfahrensunterlagen feststellt, dass aus naturschutzfachlicher Sicht derzeit keine Einzelarten oder Lebensräume bekannt sind, die als sog. "Rote Ampel" – Arten, die sich im Ergebnis der FFH- und artenschutzrechtlichen Betrachtung als zulassungskritisch erweisen könnten – einer Verwirklichung des Straßenneubauprojekts entgegenstehen.

Da im Ergebnis der artenschutzrechtlichen Vorprüfung nicht ausgeschlossen werden kann, dass es im Zuge der Raumordnungslinie zu artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen kommt, wird eine vertiefende artenschutzrechtliche Prüfung im Zuge der Genehmigungsplanung erforderlich (Maßgabe A II 14.2). Die vollständige Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG sowie die Darlegung der Ausnahmeveraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG für das Vorhaben ist Aufgabe der nachfolgenden Planungsstufe (Planfeststellung).

3.4 Zusammenfassende Bewertung der Umweltbelange

3.4.1 Ableitung der umweltfachlichen Vorzugsvariante im Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Im Ergebnis der Alternativenprüfung im Rahmen der UVS ist festzustellen, dass die beantragte Raumordnungslinie (ROL) der B 26n grundsätzlich die umweltverträglichste Lösung bezogen auf die Umweltbelange, die Anforderungen des UVP-Gesetzes, als auch bei den abwägungsfesten Belangen der FFH-Verträglichkeit und des Artenschutzes aufzeigt.

Bezogen auf die Schutzgüter des UVPG weist die ROL mit Ausnahme des Schutzguts „Boden“ überall – zumeist deutliche – Vorteile gegenüber der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ auf. Das trifft insbesondere auch auf die für eine nachfolgende Genehmigungsplanung zulassungskritischen Sachverhalte zu. Hierzu gehören insbesondere:

- Beeinträchtigung wohnbaulich genutzter Siedlungsbereiche durch betriebsbedingte Lärmimmissionen (Trennungsgrundsatz § 50 BImSchG),
- Betroffenheit von Schutzgebieten gemäß § 23–30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG,
- Betroffenheit von Lebensraumtypen gemäß Anhang I FFH-Richtlinie (Haftungsgrundsatz gemäß Umweltschadensgesetz),
- Betroffenheit von Wasserschutzgebieten und Überschwemmungsgebieten,
- Betroffenheit von Bodendenkmälern.

Hervorzuheben sind besonders die deutlichen Vorteile bei den zu erwartenden Lärmbelastungen in angrenzenden Siedlungsbereichen. Mit rd. 50 ha (ROL) zu 160 ha (mod. Kombinationslösung Nord+Süd) liegt die bei freier Schallausbreitung (ohne Lärmschutzanlagen) ermittelte Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 innerhalb der geschlossenen Siedlungsbereiche in der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ um mehr als das Dreifache über den prognostizierten Belastungen für die ROL. Zusätzlich in Betracht zu ziehen ist dabei, dass die Besiedlungsdichte in den von der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ betroffenen Wohnsiedlungsgebieten um einiges höher liegt als bei der ROL, weil erstere auf längeren Abschnitten auch den Kern des Verdichtungsraums Würzburg quert.

Zu den Konfliktschwerpunkten der Linienführung mit angrenzenden Siedlungsbereichen gehören die untersuchten Mainquerungen, wofür sowohl im Südkorridor bei Margetshöchheim und Veitshöchheim als auch im Zuge der ROL bei Karlstadt verschiedene Linienführungen untersucht wurden. Im Ergebnis erweist sich eine Querung des Mains bei Karlstadt mit einer ortsnahen Trassenführung nachvollziehbar als die aus Umweltsicht günstigste Variante. Alle anderen Varianten sind im Hinblick auf ihre Zulassungsfähigkeit mit erheblichen Rechtsunsicherheiten behaftet, da sie sowohl zu größeren Beeinträchtigungen der betroffenen FFH-Gebiete führen, als auch deutlich größere Konflikte mit den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen aufweisen.

Maßgebend für die weitere Verfahrens- und Rechtssicherheit sind die deutlichen Vorteile der ROL bezüglich der FFH-Verträglichkeit und der Vereinbarkeit mit den artenschutzrechtlichen Vorgaben. Mit der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ sowie der ROL können für insgesamt sieben FFH-Gebiete erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden. Für drei weitere FFH-Gebiete ist eine erhebliche Beeinträchtigung nicht sicher auszuschließen. Die großen Unterschiede zwischen den beiden Varianten liegen jedoch nicht in der Anzahl der betroffenen Gebiete als vielmehr in Quantität und Qualität der Beeinträchtigungen. Dabei zeigen sich für die „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“ deutliche Nachteile.

Auch bei den artenschutzrechtlichen Anforderungen erweist sich die ROL als deutlich günstiger. Dies ist in erster Linie auf die sichere Vermeidung eines Verbotstatbestandes im Falle der für eine Ausnahmegenehmigung kaum zugänglichen Zippammer zurückzuführen. Das Hauptvorkommen der Zippammer findet sich in den Hängen der untersuchten Maintalquerungen bei der „mod. Kombinationslösung Nord+Süd“.

Die Bewertung der ROL als aus Umweltgesichtspunkten günstigste Trassenführung im vorliegenden Variantenvergleich wird von den Naturschutzbehörden geteilt und, wie die vorliegende Landesplanerische Beurteilung bei der Abhandlung der Schutzgüter im Einzelnen belegt, anhand ihrer Wertung auf der Grundlage der Raumordnungserfordernisse bestätigt.

3.4.2 Bewertung der Raumordnungslinie (ROL)

Aus der dargelegten Situation folgt insgesamt, dass mit der Raumordnungslinie - trotz verbleibender Konflikte – grundsätzlich die umweltverträglichste Möglichkeit aufgezeigt wird, wie die Vorgabe im geltenden Bedarfsplan für Bundesfernstraßen konkret umgesetzt werden kann. Gleichwohl lässt sich die Inanspruchnahme von Boden sowie von Freiraum in seinen Funktionen als Landschafts-, Erholungs-, Biotop- und Tierlebensraum bei der Planung einer Bundesstraße in einem relativ dicht besiedelten und von den verschiedensten Ansprüchen überlagerten Kulturraum nicht vermeiden.

Zur Eingriffsminimierung wurde bei der Trassenfindung bereits im frühen Planungsstadium darauf geachtet, dass ökologisch sensible Bereiche möglichst geschont oder umgangen werden. Ein wichtiges Instrument der Eingriffsvermeidung ist die Nutzung bestehender Straßen, so der B 26a ab Höhe Arnstein und der St 2437 im Bereich des Zubringers Lohr, mit der ökologische als auch raumstrukturelle Beeinträchtigungen minimiert werden. Einer bestandsnahen Neubauplanung sind allerdings naturgemäß enge Grenzen gesetzt, wenn – wie im vorliegenden Fall – das Ziel der Verkehrsentlastung gerade im bestehenden Straßennetz und in den vorhandenen Ortsdurchfahrten besondere Bedeutung hat. Zur weiteren Umweltoptimierung wurde für die Linienführung bei Karlstadt, und damit an einem besonders kritischen Punkt, eine Trassenführung in Tunnellage gewählt und mit alternativen Tunnellängen von 600 und 800 m untersucht. Das Ergebnis des Teilvariantenvergleichs zeigt, dass mit einem längeren Tunnelbauwerk geringere Umweltauswirkungen zu erwarten sind; es konnten in diesem Planungsstadium jedoch keine deutlichen und für die Raumverträglichkeit des Vorhabens maßgeblichen Unterschiede ermittelt werden. Es bleibt daher Aufgabe der nachfolgenden Planungsebene zu prüfen, ob der erhöhte Kostenaufwand eines längeren Tunnelbauwerks in einem angemessenen Verhältnis zu dem für die Umwelt erzielbaren Gewinn steht. Dabei allerdings soll den Umweltaspekten das ihnen zukommende hohe Gewicht beigemessen werden.

Weitere Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wurden im Rahmen der UVS ermittelt und in die Bewertung der Auswirkungen eingestellt; diese Maßnahmen wurden ggf. als Maßgaben benannt, deren Erfüllung Bedingung dafür ist, dass dem Vorhaben in der Summe die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung bestätigt werden kann. Diese Maßgaben werden im nachgeschalteten Planfeststellungsverfahren ihre verbindliche Konkretisierung erfahren.

Die nicht vermeidbaren Eingriffe müssen kompensiert werden. Beim Neubau der B 26n handelt es sich um einen umfangreichen Eingriff, der im Falle seiner Zulassung einen hohen Flächenbedarf zur Kompensation verursachen wird. Der Projektträger hat ein Kompensationskonzept vorgelegt, das unter den Gesichtspunkten der funktionalen Eignung, der fachlichen Angemessenheit sowie der rechtlichen Anforderungen der Ebene der Raumordnung genügt und die Kompensationsfähigkeit der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffswirkungen hinreichend belegt.

In die landesplanerische Beurteilung werden die Schutzgüter im Wesentlichen wie folgt eingestellt:

- Eines der wesentlichen regionalen Projektziele ist die Entlastung von Ortsdurchfahrten. Diesem Ziel trägt das Vorhaben in hohem Maß Rechnung, so dass in den betroffenen Orten (speziell etwa in den Ortschaften des Werntals, aber auch an vielen anderen Stellen) das Schutzgut „Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ in erheblichem Umfang von diesem Projekt profitiert, insbesondere durch eine Verminderung der Immissionen und eine Verbesserung der innerörtlichen Erholungsqualitäten (neben der Verminderung weiterer Negativeinflüsse des Verkehrs außerhalb der Umweltbelange). Unbestreitbar allerdings löst das Vorhaben auch negative Betroffenheiten des Schutzgutes „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ dort aus, wo es zu gewissen Verkehrszunahmen kommt und wo Belastungen in trassennahen Siedungsbereichen (insbesondere im Bereich Karlstadt, Schönarts und Stettbach) sowie einzeln bei Außenbereichsanwesen auftreten. Hier ergeben sich zusätzliche Beeinträchtigungen aufgrund zunehmender Verlärmung aber auch durch Flächenzerschneidung und Inanspruchnahme geschützter Wohnkategorien (Außenbereichsanwesen). Auch nachteilige Betroffenheiten durch Flächenverlust, Zerschneidung und Verlärmung von Erholungsbereichen sind nicht zu bestreiten (insbesondere etwa für die Erholungsschwerpunkte der Maintalhänge bei Karlstadt oder für das Buchental im Naturpark Spessart). Bei summarischer und bilanzierender Betrachtung dieses Schutzgutes allerdings kommt die Höhere Landesplanungsbehörde zum Ergebnis, dass das Vorhaben insoweit den Erfordernissen der Raumordnung entspricht, wenn die gesetzten umfangreichen und aufwendigen Maßgaben gewissenhaft und sorgfältig umgesetzt werden.
- Es wird nicht verkannt, dass mit dem Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ durch Eingriffe in die Lebensräume von Tieren und Pflanzen verbunden sind, und zwar sowohl direkt durch Überbauung und Flächenverlust, als auch indirekt durch das Erschweren bzw. Unterbinden von Wanderbewegungen und durch die damit einhergehende Isolierung von Lebensräumen sowie durch Verlärmung und Schadstoffbelastung. Eine nachteilige Betroffenheit ist insbesondere gegeben für die Trockenlebensräume (Hänge von Main- und Werntal, Brennersrain nördlich Gut Greußenheim), die Wälder (z.B. Zellinger Wald, Wald östlich Lohr) als Lebensräume einer Vielzahl gefährdeter und besonders geschützter Arten, die Fluss- und Aue-landschaften von Main und Wern und die Überbauung und Zerschneidung von Lebensräumen von Arten der Feldflur. Die negativen Auswirkungen lassen sich durch die gesetzten Maßgaben oft nur mildern, vielfach aber weder vermeiden noch vollständig ausgleichen, so dass umfangreiche Kompensationsmaßnah-

men ergriffen werden müssen. Deshalb ist eine Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung nur gegeben, wenn alle gesetzten Maßgaben beachtet werden. Besonderes Gewicht kommt bei der weiteren Planung einer möglichst großen Durchlässigkeit für die betroffenen Gebiete zur Aufrechterhaltung von Wander- und Wechselbeziehungen sowie Wiedervernetzungsmaßnahmen zu. Es verbleibt jedoch auch bei Erfüllung dieser Voraussetzungen im Hinblick auf dieses Schutzgut ein erheblicher Rest diesbezüglich beeinträchtigter Belange.

- Die Belange des Bodenschutzes werden aufgrund der großflächigen Versiegelung und Flächeninanspruchnahme, die nicht vollständig ausgleichbar ist, und aufgrund des damit einhergehenden Verlusts und der Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen negativ berührt. Negative Wechselwirkungen zum Schutzgut „Wasser“ dürfen dabei nicht übersehen werden. Auch bei Berücksichtigung der gesetzten Maßgaben verbleibt insoweit ein erheblicher Rest beeinträchtigter Belange.
- Die negative Betroffenheit des Schutzgutes „Wasser“ ergibt sich im wesentlichen durch die Beeinträchtigung von Wasserschutzgebieten (Zone II und III) samt deren Einzugsbereichen und geplanten Erweiterungen, von weiteren trinkwasserversorgungsrelevanten Grundwasservorkommen durch die Gefahr von Funktionsverlust und Negativwirkungen durch Absenkung, Stau und Schadstoffeintrag. Ferner sind Beeinträchtigungen durch Überbauung von Quellen und Stillgewässern und der funktionalen Beeinträchtigung durch Oberflächengewässer (Abflussverhalten, gewässerökologische Funktionen) gegeben. Die Eingriffe des Vorhabens in das Gewässerregime (Wassergewinnung, Hochwasserschutz) lassen sich in der weiteren Detailplanung und durch technische Maßnahmen jedoch weiter minimieren, so dass bei Berücksichtigung entsprechender Maßgaben den diesbezüglichen Erfordernissen der Raumordnung noch entsprochen werden kann.
- Tiefgreifende Konflikte bezogen auf das Schutzgut „Klima/Luft“ ergeben sich durch die Querung verschiedener Kaltluftleitbahnen im nördlichen Teil der Trassenführung. Diese Leitbahnen stehen jedoch in Bezug zu kleineren, weitgehend unbelasteten Ortschaften, so dass eine Beeinträchtigung hier vertretbar scheint. Im Hinblick auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern „Klima/Luft“ und „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ fällt jedoch positiv ins Gewicht, dass sich die Schadstoffsituation im Zuge der B 26 im Werntal durch den Bau der B 26n erheblich verbessern wird. In der Summe lässt sich somit für die Gesamtplanung sagen, dass den Erfordernissen der Raumordnung unter dem Aspekt „Klima/Luft“ bei Beachtung der gesetzten Maßgaben entsprochen wird.
- Das Schutzgut „Landschaft“ wird durch die visuellen Wirkungen des technischen Bauwerks, durch die Zerschneidungseffekte sowie die Beseitigung umfangreicher Gehölzbestände weiträumig verändert und durch Lärmeintrag hinsichtlich seiner Qualität für die ruhige, naturbezogene Erholung beeinträchtigt. Negativ berührt werden insbesondere die Flusslandschaften des Mains und der Wern mit ihren Hang- und Steillagen, der Bäuerlesgrund mit seinem Kerbtal sowie die großflächigen Wälder und das Buchental im LSG des Naturparks Spessart. Mit den gesetzten Maßgaben, die auf eine landschaftsgerechte Gestaltung der Trassenführung und der Bauwerksgestaltung hinzielen, kann den Anforderungen an eine Neugestaltung der Landschaft jedenfalls bis zu einem gewissen Grad Rechnung getragen werden, nachteilig wirken sich jedoch die verbleibenden Zerschneidungsfolgen aus, die trotz der gesetzten Maßgaben zur Sicherung der Durchlässigkeit nicht gänzlich vermieden werden können. Auch bei Berück-

sichtigung der Maßgaben verbleibt deshalb diesbezüglich ein Rest beeinträchtigter Belange.

- Beim Schutzgut „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ ergeben sich angesichts der Betroffenheit eines Baudenkmals sowie von Bodendenkmälern der Kategorien I und II zunächst negative Auswirkungen. Die auftretenden Konflikte lassen sich allerdings durch die gesetzten Maßgaben für eine möglichst Bau- und Bodendenkmal erhaltende und vor Gefährdung schützende Trassierung in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden so weit mindern, dass das Vorhaben mit den diesbezüglichen Erfordernissen weitgehend in Einklang gebracht werden kann.

In der Beurteilung der Umweltauswirkungen insgesamt als eine bedeutsame Grundlage für die Ermittlung des Gesamtergebnisses des Raumordnungsverfahrens stellt sich Folgendes als entscheidungsrelevant heraus: Bei den Schutzgütern „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ und „Boden“ verbleiben gemessen an den Erfordernissen der Raumordnung erhebliche Reste an beeinträchtigten Belangen. Reste an beeinträchtigten Belangen verbleiben beim Schutzgut „Landschaft“. Bei den Schutzgütern „Wasser“, „Luft und Klima“ sowie „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ wird den Erfordernissen der Raumordnung noch entsprochen, während beim Schutzgut „Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ den raumordnerischen Erfordernissen ohne weitere Einschränkungen entsprochen wird. Alle diese Bewertungen gelten nur bei Beachtung der in A II gesetzten Maßgaben.

Da im Ergebnis der FFH-Vorprüfungen erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten im Trassierungsbereich der Raumordnungslinie nicht belastbar ausgeschlossen werden können, werden vertiefende FFH-Prüfungen im Zuge der Genehmigungsplanung erforderlich (vgl. Maßgabe A II 14.1). Die als konkret oder potenziell erheblich eingeschätzten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele sind im weiteren Genehmigungsverfahren entsprechend dem Planungsstand zu verifizieren, mögliche Summationswirkungen in Zusammenhang mit anderen Verfahren zu bewerten und entsprechende Maßnahmen (Schadensbegrenzung, Kohärenzsicherung) inhaltlich (Bewältigung der Rechtsfolgen) und örtlich (flächenscharf planfeststellbar) zu konkretisieren.

Ferner ist im Ergebnis der artenschutzrechtlichen Vorprüfung nicht auszuschließen, dass es im Zuge der Raumordnungslinie zu artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen kommt. Daher wird eine vertiefende artenschutzrechtliche Prüfung im Zuge der Genehmigungsplanung erforderlich (Maßgabe A II 14.2). Die vollständige Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG sowie die Darlegung der Ausnahmevoraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG für das Vorhaben ist Aufgabe der nachfolgenden Planungsstufe (Planfeststellung)

Aufgrund der der Höheren Landesplanungsbehörde vorliegenden Erkenntnisse ist jedenfalls davon auszugehen, dass für die ROL in Verbindung mit den hierzu vorgesehenen Maßgaben die Einhaltung der Ausnahmevoraussetzungen sichergestellt werden kann.

Die Naturschutzbehörden und zahlreiche weitere Einwendungsführer haben im Raumordnungsverfahren vorgebracht, dass das Projekt aufgrund der Summe und Schwere der Eingriffe, die sich in der Gesamtschau als ein Eingriff in Natur und Landschaft von großer Tragweite darstellten, nicht weiter zu verfolgen sei. Das Projekt in der vorgelegten Form würde insbesondere aufgrund der Vielzahl und Schwere der Beeinträchtigungen der naturschutzfachlichen Gegebenheiten – sowohl im Hinblick auf hochwertige Schutzgebiete, Arten und Lebensräume als auch bezüglich der Schönheit und in großen Bereichen relativen Ungestörtheit der Landschaft – in

erheblichem, letztlich nicht hinnehmbarem Maß mit dem Ziel der Sicherung der biologischen Vielfalt, der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft kollidieren.

Aus landesplanerischer Sicht kann jedoch dieser Forderung nach einem Verzicht auf das Vorhaben nicht beigetreten werden. Wie umfänglich dargelegt, lassen sich die Beeinträchtigungen bei Beachtung der gesetzten Maßgaben soweit minimieren, in Teilen auch vermeiden und kompensieren, dass sie auch in ihrer Summe aus landesplanerischer Sicht nicht grundsätzlich zum Verzicht auf das Vorhaben führen müssen. Dabei bleibt eine detaillierte Beurteilung der Eingriffstatbestände nach §§ 15 und 30 BNatSchG, der Eingriffe im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Belange und der Vereinbarkeit mit den Erhaltungszielen der FFH-Gebiete dem nachfolgenden Planungsschritten vorbehalten. Denn erst dann stehen letztlich ausreichend detaillierte Auswirkungsprognosen und belastbare Aussagen zur Verfügung. Immerhin ist festzuhalten, dass nach dem Kenntnisstand zur Zeit des Raumordnungsverfahrens und unter Berücksichtigung der der Raumordnung zugrunde liegenden räumlichen und fachlichen Betrachtungstiefe davon ausgegangen werden kann, dass das Vorhaben mit zahlreichen und aufwendigen Maßgaben in der Summe planfeststellungsfähig zu gestalten ist.

Gleichwohl besteht auch aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde Anlass, das Verlangen einzelner Verfahrensbeteiligter nach weiteren Verbesserungen der Planung zu prüfen. Dies betrifft insbesondere die direkte Flächeninanspruchnahme als gravierenden erheblichen Konflikt, da der versiegelte Boden seine sämtlichen natürlichen Funktionen vollständig einbüßt. Hinzu kommen die nachteiligen Zerschneidungen zusammengehöriger Freiraum- und Naturräume sowie eine partiell erhebliche Lärmbelastung. Vor diesem Hintergrund kommt dem Ziel LEP B I 1.2.2 samt zugehöriger Begründung besondere Bedeutung zu: Das Ziel selbst verlangt, „Verluste an Substanz und Funktionsfähigkeit des Bodens, insbesondere durch Versiegelung, zu minimieren“, während die Begründung nahe legt „Möglichkeiten besonders zu berücksichtigen, bei gleichbleibender Nutzung voll versiegelte Flächen zu reduzieren“. Demnach gewinnt die in der Anhörung vielfach vorgetragene Forderung nach einem nur einbahnigen (zwei- bzw. dreistreifigen) Bau der gesamten ROL besonderes Gewicht. Aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde wäre der Konflikt des Projekts insbesondere mit den Zielen LEP A I 4.3.2 und B I 1.2.2 (Vermeidung der Bodenversiegelung und der Landschaftszerschneidung) deutlich geringer, wenn ein lediglich einbahniger Bau der gesamten ROL erfolgen würde. Hierzu wäre vorab zu prüfen, ob die gewünschten verkehrlichen, wirtschaftlichen und strukturellen Funktionen nicht auch mit diesem Ausbaustandard erfüllt und eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen erreicht werden können (Hinweis D I 1).

III Raumordnerische Gesamtabwägung

1 Vorbemerkung

Das vorliegende Raumordnungsverfahren befasst sich mit einem im Planungsraum sehr umstrittenen Projekt; entsprechend groß war die Resonanz, die sich in Anzahl, Umfang und Eindringlichkeit der im Rahmen der Anhörung der Betroffenen und der Öffentlichkeitseinbeziehung eingegangenen Stellungnahmen äußert. Zahlreiche Stellungnahmen haben sich in besonderer Ausführlichkeit und Grundsätzlichkeit mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung befasst, die nach Meinung der Verfasser der Einwendungen dem Vorhaben entgegenstehen. Vor diesem Hintergrund ist Folgendes festzuhalten:

Die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, wie sie im Raumordnungsgesetz, im Landesplanungsgesetz, im Landesentwicklungsprogramm und in den beiden einschlägigen Regionalplänen normiert sind, befassen sich in höchst komplexer Weise mit allen Belangen, die die räumliche Entwicklung betreffen. Diese Belange stehen ohne Zweifel vielfach in sachlicher Konkurrenz zueinander. Dass, wie vorliegend, ein Straßenbauvorhaben selbst bei Betrachtung nur eines einzigen Belangs, etwa des Lärmschutzes, positive wie negative Wirkungen verursachen kann, liegt auf der Hand: Eine ortsfrem geführte neue Straßentrasse bringt für den entlasteten Ort wesentliche Erleichterung, für die neu betroffene Landschaft zusätzliche Belastung. Umso widersprüchlicher sind die Wirkungen, wenn alle Belange gleichzeitig und gemeinsam zu betrachten und zu würdigen sind, wie es Aufgabe der landesplanerischen Beurteilung ist. Verkehrserleichterungen, Verbesserungen für die Wirtschaft oder Entlastungen vom Durchgangsverkehr für eine Vielzahl von Orten stehen Belastungen der Natur, Zerschneidungsfolgen, Flächenverluste für die Landwirtschaft oder zusätzliche Belastungen in anderen Ortsdurchfahrten gegenüber. Zu all diesen betroffenen Belangen enthalten die Ziele und Grundsätze der Raumordnung Vorgaben, wobei die Ziele zu beachten, die Grundsätze zu berücksichtigen sind. Sie bilden zusammen und gemeinsam ein System, das insgesamt und in der Summe die Entwicklung des Landes unter Beachtung der Erfordernisse der Nachhaltigkeit befördern will. Erst in einer bilanzierenden Bewertung und Betrachtung all dieser Belange in Abwägung unter- und gegeneinander, auch unter den einzelnen Teilaspekten eines Belangs, lässt sich in Interpretation und Auslegung der jeweiligen Ziele und Grundsätze ein abschließendes Urteil über die Raumverträglichkeit eines Vorhabens finden.

Im Ergebnis der Anhörung wurden von einigen Einwendern vielfach v.a. solche Ziele und Grundsätze der Raumordnung ins Feld geführt, die jedenfalls nach ihrer Auffassung dem Bau der B 26n entgegenstehen. Diese Betrachtungsweise allerdings wird einer sachgerechten landesplanerischen Beurteilung nicht gerecht, weil alle diese Ziele nicht für sich alleine apodiktisch und ausschließlich gesehen werden können, sondern weil sie als Ziele verstanden werden müssen, die eben vor dem Hintergrund des gesamten Zielsystems zu sehen, auszulegen und zu interpretieren sind. Ziele, die das Vorhaben von vorneherein unmöglich machen würden, sind nach Auffassung der Höheren Landesplanungsbehörde nicht erkennbar, auch wenn ohne Zweifel zahlreiche Ziele in Konkurrenz zu dem Projekt stehen. Allein die Tatsache, dass der Normgeber des Landesentwicklungsprogramms, also die Bayerische Staatsregierung mit Zustimmung des Bayerischen Landtags, sowohl das LEP Ziel B IV 1.4.2, das den Bau der B 26n ausdrücklich vorsieht, als auch das Ziel B II 2.2.9.1, dessen Gegenstand die Vermeidung der Zerschneidung von Landschaftsräumen ist, beschlossen hat, belegt die Komplexität einer solchen Planung, wie sie hier zu beurteilen ist. Der Normgeber strebt die Verwirklichung beider Zielsetzungen an; Aufgabe der landesplanerischen Beurteilung ist es festzustellen, ob sich diese

beiden Normen soweit widersprechen, dass eines der beiden Ziele die Realisierung des anderen verhindert oder ausschließt, oder ob – im Rahmen des gesamten Zielsystem – Wege gefunden werden können, die eine Verwirklichung beider Zielsetzungen mit jeweils hinnehmbaren Kompromissen und Einschränkungen ermöglichen. Nicht übersehen werden kann dabei das Prinzip, dass in derartigen Fällen die spezielle Zielsetzung der allgemeinen jedenfalls dem Grunde nach vorgeht.

2 Zusammenfassung und Gesamtbewertung

2.1 Allgemeines

Im vorliegenden Raumordnungsverfahren wurde das Vorhaben B 26 n anhand

- der vom Vorhabensträger vorgelegten Verfahrensunterlagen,
- der im Raumordnungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse aus dem Beteiligungsverfahren sowie der Erkenntnisse, die in der Diskussion mit dem Projektträger und seinen Gutachtern über die im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen gewonnen wurden,
- aller relevanten Aspekte der Raumordnung einschließlich der Umweltschutzgüter

insbesondere am Maßstab der Erfordernisse der Raumordnung geprüft.

Insgesamt stehen den positiven Auswirkungen dieses Projekts aufgrund seiner räumlichen Ausdehnung und der technischen Parameter (vgl. B I) naturgemäß erhebliche und schwerwiegende Beeinträchtigungen gegenüber. Diese Beeinträchtigungen lassen sich jedoch in vielen Fällen durch die Beachtung der gesetzten Maßgaben soweit minimieren oder gar vermeiden, dass sie auch in ihrer Summe aus landesplanerischer Sicht nicht grundsätzlich zum Verzicht auf das Vorhaben führen müssen.

Eine detaillierte Beurteilung

- der Eingriffstatbestände nach § 15 BNatSchG,
- der Eingriffe im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Belange und
- der Vereinbarkeit mit den Erhaltungszielen der FFH-Gebiete

bleibt den nachfolgenden Planungsverfahren vorbehalten, da erst dann detaillierte Auswirkungsprognosen und belastbare Aussagen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen erstellt werden können (vgl. Maßgaben A II 8 und 14).

Gegenüber der vom Vorhabensträger vorgeschlagenen Trassenführung lassen sich bereits auf Ebene der Raumordnung gewisse Möglichkeiten zur Optimierung erkennen. Sie wurden in mehreren Maßgaben zur Bedingung für eine positive raumordnerische Beurteilung des Vorhabens gemacht (vgl. A II). Zahlreiche Eingriffe, besonders auch in Schutzgüter nach UVPG, lassen sich durch entsprechende Maßnahmen minimieren. Weitere und erhebliche Optimierungsmöglichkeiten ergeben sich aus raumordnerischer Sicht im Hinblick auf den zeitlichen Ablauf der Verwirklichung des Vorhabens, die unter „Besonderheiten“ (vgl. C III 2.2) erläutert sind.

Im Gesamtergebnis lassen sich unter Berücksichtigung aller geprüften Teilaspekte die Beurteilung und Bewertung des Vorhabens aus raumordnerischer Sicht – zunächst unter Berücksichtigung seiner ganz spezifischen Besonderheiten und schließlich in seiner Betrachtung insgesamt – wie folgt zusammenführen.

2.2 Besonderheiten

Der vorliegende Fall weist Besonderheiten auf, die mit der Zeitplanung der Projektverwirklichung zusammenhängen. Das Vorhaben verbindet – wie ausführlich dargestellt – in besonderer Weise regional-kleinräumige und überregional-großräumige Zielsetzungen. Die Verwirklichung all dieser Zielsetzungen in ihrer Summe setzt die komplette, durchgängige Fertigstellung des Projekts voraus. Solange diese nicht erfolgt ist, sondern nur der Abschnitt zwischen der BAB 7 und Karlstadt fertig gestellt ist, verbleiben zum einen große Reste nicht erfüllter Zielsetzungen und zum anderen erhebliche Konflikte mit konkurrierenden Belangen. Der höchste Zielerfüllungsgrad und die geringsten Interessenskonflikte sind nur bei möglichst zeitgleicher, durchgehender Erstellung des Gesamtvorhabens gegeben. Dabei ist es nach dem Ergebnis des vorliegenden Raumordnungsverfahrens offen, ob auch eine einbahnig-zwei-/dreistreifige Realisierung bereits die angestrebten Wirkungen erzielen kann oder ob zwingend ein zweibahnig-vierstreifiger Ausbau erforderlich ist (vgl. Hinweis D I 1). Jedenfalls die Entlastung der Ortsdurchfahrten im Werntal sowie eine verbesserte Erschließung des Raums sind auch mit einem solchen Ausbau anzunehmen. Nur bei durchgehender Realisierung können jedenfalls die überregional-großräumigen Zielsetzungen dem Grunde nach erfüllt werden (vgl. Maßgabe A II 1).

Der Fernstraßenbedarfsplan allerdings sieht die Projektverwirklichung in zwei Prioritäten vor: Der Abschnitt Karlstadt-Werneck ist im „vordringlichen Bedarf“ eingestuft, der südliche Abschnitt von der BAB 3 bis Karlstadt im „weiteren Bedarf“. Hierdurch wäre eine längerfristige auf den Abschnitt Karlstadt-Werneck beschränkte Teilrealisierung möglich. Schon die Raumordnungsunterlagen belegen, dass eine solche abschnittsweise Realisierung des Projekts bis zu seiner endgültigen Fertigstellung zu Verkehrsbelastungen in Ortsdurchfahrten zwischen Karlstadt und der BAB 3 sowie im Raum Lohr a. Main und westlich davon führt, die nicht raumverträglich sind. Diese Einschätzung treffen auch zahlreiche Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren nachdrücklich und plausibel. Die Konsequenzen im Verkehrsnetz und v.a. in den betroffenen Orten würden zu Folgen führen, die mit den Erfordernissen der Raumordnung v.a. hinsichtlich des Immissionsschutzes, der Verkehrssicherheit und der Ortsentwicklung nicht vereinbar sind bzw. nur mit unangemessenen Maßgaben (z.B. Ortsumgehungen, die nach Fertigstellung des Gesamtvorhabens nicht mehr benötigt würden) zu vereinbaren wären.

Diese teilraumbezogenen Negativauswirkungen des Projekts bei abschnittsweiser Umsetzung dürften bei dessen Einstellung in den Fernstraßenbedarfsplan im Jahr 2003 so nicht absehbar gewesen sein, weil zu diesem Zeitpunkt noch keine verlässlichen Verkehrsprognosen vorlagen, die erst 2007 zur Verfügung standen. Deshalb verlangt die gesetzte Maßgabe A II 1, dass das Vorhaben möglichst durchgehend zeitgleich zu realisieren ist. Sofern – aus welchen Gründen auch immer – dies nicht möglich ist, kann aus raumordnerischer Sicht zur Vermeidung der beschriebenen Folgen im Raum zwischen Karlstadt und der BAB 3 die erste Stufe des Neubaus zwischen Karlstadt und der BAB 7 nur einbahnig erfolgen, weil dadurch der im Vergleich zur zweibahnigen Ausbauvariante zusätzliche Verkehr spürbar reduziert wird. Zu ergänzen wäre dieser Teilausbau um geeignete Maßnahmen zur verbesserten Anbindung von Lohr a. Main.

3 Zusammenfassende Schlussfolgerung

Die beantragte Trasse der B 26n bewirkt insgesamt Verbesserungen für die Raumstruktur, die Zentralen Orte, den Verkehr und die gewerbliche Wirtschaft. Sie entspricht damit den diesbezüglichen Erfordernissen der Raumordnung, insbesondere zur Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse, der Stärkung des ländlichen Raums und der Zentralen Orte sowie zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur. Im Besonderen entspricht die B 26n darüber hinaus selbstverständlich den Zielen des LEP und der Regionalpläne zum Bau dieser Straße. In der Realisierung der B 26n wird damit auch ein Beitrag zur allgemeinen Stärkung der betroffenen ländlichen, teils strukturschwachen, Region gesehen.

Konkret wird die gewählte Trasse den ländlichen Raum erschließen und die Erreichbarkeit der Orte erhöhen, zahlreiche Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr entlasten und Verkehr bündeln sowie eine Verbindung überregionaler Bedeutung zwischen dem Anschluss der BAB 70 an die BAB 7 und der BAB 3 westlich des AD Würzburg-West schaffen.

Gleichwohl sind mit dem Bau der B 26n in Bezug auf die untersuchten Umweltschutzgüter „Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit“, „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“, „Boden“ und „Landschaft“ sowie in Teilbereichen auch für die Schutzgüter „Wasser“, „Klima/Luft“ und „Kultur und sonstige Sachgüter“ zum Teil erhebliche negative Auswirkungen verbunden. Jedoch konnte im Rahmen des Raumordnungsverfahrens bestätigt werden, dass es sich bei der aufgrund der Voruntersuchungen, insbesondere der Umweltverträglichkeitsstudie, ausgewählten Trasse um die umweltverträglichste Variante handelt. In den weiteren Planungsschritten muss aufgrund der zu erwartenden Auswirkungen nichtsdestotrotz eine weitere Minimierung der Eingriffe bzw. Betroffenheiten hinsichtlich dieser Schutzgüter erreicht werden und umfangreiche Schutz- und Kompensationsmaßnahmen erfolgen, was durch die gesetzten Maßgaben sicher gestellt wird. Insbesondere sollte geprüft werden, ob bei einer Reduzierung des Querschnitts die verkehrlichen und raumstrukturellen Ziele und eine vordringliche Einstufung des Vorhabens im künftigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen erreicht werden können, da in diesem Fall die durch den zweibahnig-vierstreifigen Ausbau hervorgerufenen Eingriffe in die Umweltschutzgüter nicht gerechtfertigt sind.

Im Ergebnis der FFH-Vorprüfungen und der artenschutzrechtlichen Vorabeschatzung können erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten sowie das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Trassierungsbereich der Raumordnungslinie nicht belastbar ausgeschlossen werden. Eine detaillierte Beurteilung der Eingriffe im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Belange und der Vereinbarkeit mit den Erhaltungszielen der FFH-Gebiete bleibt den nachfolgenden Planungsverfahren vorbehalten, da erst dann detaillierte Auswirkungsprognosen und belastbare Aussagen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen erstellt werden können. Maßgebend für die weitere Verfahrens- und Rechtssicherheit sind die Ergebnisse der umweltfachlichen Prüfungen, wonach sich die Raumordnungslinie sowohl bezogen auf die Anforderungen des UVPG als auch bei den abwägungsfesten Belangen der FFH-Verträglichkeit und des Artenschutzes als die günstigste Trassenführung erweist. Aufgrund der der Höheren Landesplanungsbehörde vorliegenden Erkenntnisse ist davon auszugehen, dass für die B 26n in Verbindung mit den hierzu vorgesehenen Maßgaben die Einhaltung der Ausnahmevoraussetzungen sichergestellt werden kann.

Neben den Umweltschutzgütern sind auch die Belange der Land- und Forstwirtschaft v.a. durch Flächeninanspruchnahme und Zerschneidungen negativ von dem Vorhaben betroffen. Auch diese sind nur durch die zu erwartenden positiven raum-

strukturellen und verkehrlichen Effekte der B 26n gerechtfertigt und könnten ebenfalls durch einen geringeren Querschnitt deutlich minimiert werden (vgl. Maßgabe 4.1).

Die den positiven verkehrlichen und raumstrukturellen Wirkungen gegenüber stehenden Beeinträchtigungen verschiedener Belange bzw. Umweltschutzgüter lassen sich zwar insoweit weiter minimieren, dass sie dem Bau der B 26n sowie ihrer Zubringer nicht generell entgegenstehen, jedoch sind sie in ihrer Summe von großem Gewicht. Daher ist aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde zu prüfen, ob die mit dem Bau der B 26n verbundenen Ziele auch mit einem weniger massiven Eingriff erreicht werden können. Im Rahmen des gegenständlichen Raumordnungsverfahrens konnte nicht geprüft werden, ob die wesentlichen angestrebten Wirkungen der B 26n auch bereits mit einer einbahnig-zwei-/dreistreifigen Bauausführung erreicht werden können. Mit einer solchen Ausbauvariante könnten aber die o.g. negativen Umweltauswirkungen weiter minimiert werden, weshalb seitens der Höheren Landesplanungsbehörde der Hinweis D I 1 ergeht, die Möglichkeit eines solchen Ausbaus zu prüfen.

Räumlich differenziert sind mit dem Bau des **südlichen Abschnitts** der B 26n **zwischen der BAB 3 und dem Maintal bei Karlstadt** vor allem erhebliche negative Auswirkungen in Bezug auf die in der Umweltverträglichkeitsprüfung untersuchten Schutzgüter „Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt“ (Querung von Wäldern, Trockenlebensräumen, Lebensräumen der Feldflur sowie der Fluss- und Auelandschaften des Mains), „Boden“ und „Landschaft“ und dem Teilschutzgut „Erholen“ (Querung Maintal) verbunden. Auch unter Berücksichtigung der gesetzten Maßgaben verbleiben Reste bzw. erhebliche Reste beeinträchtigter Belange. Demgegenüber können die umwelterheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ (u.a. Verlärmung trassennaher Siedlungsbereiche von Laudenbach und Karlstadt), „Wasser“ (Querungen der Wasserschutzgebietszone II und III), „Kultur und sonstige Sachgüter“, (Bodendenkmal im Anschlussbereich an die BAB 3) durch die gesetzten Maßgaben erheblich reduziert oder ausgeräumt werden. Auch werden in großem Maße landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen und Wald in Teilbereichen neu durchschnitten. Insgesamt sind mit dem Bau dieses Abschnitts daher die größten Beeinträchtigungen verbunden. Jedoch ist auch die Realisierung dieses Abschnitts für das Erreichen vieler mit der B 26n verbundenen Ziele, vor allem der überregionalen Ziele, aber auch für die Entlastung der Stadt Würzburg oder zur Entlastung von Ortsdurchfahrten, erforderlich.

Der Bau des **Abschnitts zwischen Karlstadt und Werneck** bewirkt auch für sich genommen bereits wichtige verkehrliche und raumstrukturelle Wirkungen, insbesondere die Entlastung des Wertals, aber auch die bessere Erreichbarkeit der Mittelzentren Karlstadt und Lohr sowie des möglichen Mittelzentrums Gemünden in Richtung Osten. Allerdings ist ein alleiniger Bau dieses Abschnitts mit erheblichen zusätzlichen verkehrlichen Belastungen von Ortsdurchfahrten im Raum südlich Karlstadt sowie in Richtung Lohr und darüber hinaus auf der B 26 verbunden. Diese Belastungen können aber durch eine Bauausführung mit geringerem Querschnitt verringert werden. Nicht erreicht werden in diesem Fall aber die übrigen Zielsetzungen der B 26n, für die der durchgehende Bau unbedingt erforderlich ist. Daneben ist auch der Bau dieses Abschnitts mit Eingriffen insbesondere in die Umweltschutzgüter verbunden so dass auch hier Reste beeinträchtigter Belange trotz Maßgaben verbleiben. Betroffen sind in erster Linie die Schutzgüter „Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt“ (Zerschneidung der Fluss- und Auelandschaft der Wern sowie Lebensräume der offenen Feldflur), „Boden“ sowie „Landschaft“ (Wertal). Demgegenüber können die negativen Betroffenheiten der Schutzgüter „Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit“ (u.a. Verlärmung trassennaher Siedlungsberei-

che in Schönarts und Stetten), „Wasser“, „Klima/Luft“ (Zerschneidung Kaltluftleitbahnen) und „Kultur- und Sachgüter“ (Bodendenkmäler) durch Umsetzung der Maßgaben weitgehend ausgeräumt werden.

Der nur einbahnig-zweistreifig und im Bereich des Buchentals auf bestehender Trasse geplante **Zubringer Lohr** entspricht durch die im Vergleich zu den anderen Abschnitten geringeren Eingriffe sowie durch seine wichtige Erschließungsfunktion voll den Erfordernissen der Raumordnung und ist dadurch als wesentlicher Projektbestandteil anzusehen. Allerdings entfaltet er seine raumstrukturellen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Vorteile nur im Zusammenhang mit den anderen beiden Abschnitten. Umwelterhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich in erster Linie für das Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“, „Boden“ „Landschaft“ und das Teilchutzgut „Erholen“ durch die Trassenführung im Naturpark Spessart (Buchental) und die Betroffenheit eines potentiellen Feldhamstergebiets sowie durch die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen. Auch bei Berücksichtigung von Maßgaben verbleiben diesbezüglich Reste bzw. erhebliche Reste beeinträchtigter Belange.

In gemeinsamer bilanzierenden Betrachtung und Bewertung aller obigen Ausführungen entspricht der nach den vorgelegten Verfahrensunterlagen geplante Neubau der B 26n einschließlich der Zubringer mit den unter A II genannten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung. Bei seiner Realisierung sollten jedoch die unter D I gegebenen „Hinweise aus landesplanerischer Sicht“ besonders berücksichtigt werden.

D Hinweise

I Hinweise aus der Sicht der Raumordnung

- 1 Zur weiteren Reduzierung der Umweltauswirkungen ist zu prüfen, ob die wesentlichen verkehrlichen und raumstrukturellen Ziele der B 26n auch in einbahnig-zwei-/dreistreifiger Ausführung und eine vordringliche Einstufung des Vorhabens in dieser Ausführung im nächsten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen erreicht werden können. Wenn diese Bedingungen erfüllt werden, soll der Variante mit einbahnig-zwei-/dreistreifiger Ausführung der Vorzug gegeben werden. Unabhängig von der gewählten Variante sind die Zubringer gemeinsam mit der B 26n zu realisieren.
- 2 Um im Falle von Störungen auf der B 26n Belastungen durch Ausweichverkehre so gering wie möglich zu halten, sollen vor Inbetriebnahme der B 26n ein Konzept für Umleitungsstrecken bei Störungen erstellt und entsprechende Beschilderungen angebracht werden.
- 3 Die Stadt Arnstein regt aufgrund der Ergebnisse ihres Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes an, die Anschlussstelle B 8 nach Osten zu verlegen und eine neue Ortsentlastungsstraße zur B 26 östlich Arnstein bauen. Diese Forderung kann von der Höheren Landesplanungsbehörde nachvollzogen werden und sollte daher in den weiteren Planungsschritten geprüft werden.
- 4 Aufbauend auf der im Januar 2011 durchgeführten Studie „B 26n, Fernstraßenentwicklungssachse westliches Mainfranken – Alternativen zum Mittelkorridor“ und der „Verkehrsuntersuchung Gemünden“ vom Februar 2011 sollen weitergehende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Gemünden und zur besseren Verkehrserschließung des Raumes Gemünden geprüft werden.

II Hinweise aus der Anhörung für die nachfolgenden Verfahren

Da die einschlägigen Stellungnahmen aus der Anhörung, insbesondere die der Fachplanungsträger, dem Antragsteller ohnehin bereits in Kopie vorliegen, kann auf ihre Wiedergabe hier verzichtet werden. Es erfolgt daher nur eine stichwortartige Aufzählung.

1 Bereich Energieversorgung, zivile Infrastruktur:

- Die E.ON Netz GmbH führt abweichend von der Raumordnungsunterlage drei weitere Kreuzungspunkte mit Freileitungen auf. Bei allen Kreuzungspunkten mit Freileitungen sind die nach DIN EN 50341 erforderlichen Mindestabstände einzuhalten, weshalb eine Beteiligung der E.ON Netz GmbH erforderlich ist. Für notwendige Anpassungen der Leitungen ist von einem Zeitraum von einem Jahr auszugehen. Zudem befinden sich im Planungsbereich Fernmeldekabel der E.ON Netz GmbH.
- Die TenneT TSO GmbH verweist auf Kreuzungsbereiche mit Ihren Freileitungen, für die Leitungsschutzzonen beiderseits der Leitungssachse bestehen. Eine weitere Einbeziehung auch hinsichtlich erforderlicher Maßnahmen während der Bauzeit wird daher als erforderlich erachtet.
- Der DB Energie GmbH weist auf vier Kreuzungspunkte mit 110kV-Bahnstromleitungen hin. Eine weitere Abstimmung ist daher erforderlich.

- Der Energieversorger DIE ENERGIE weist auf die notwendige Beachtung von Strom- und Gasleitungen des Unternehmens hin. Eine weitere Abstimmung ist daher erforderlich.
- Die ÜZ Lülsfeld bittet um Übersendung der Detailplanungen für die Kreuzungsbereiche mit Ihren Stromleitungen.
- Da es nicht ausgeschlossen ist, dass aufgrund der geplanten Trassenführung der B 26n Telekommunikationslinien geschützt, geändert oder verlegt werden müssen, weist die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH auf die erforderliche Abstimmung im weiteren Verfahren hin.
- Die Vodafone D2 GmbH betreibt im Bereich der geplanten Anschlussstelle A1 (Anschluss an BAB 3) und im Bereich des geplanten Kalvarienbergtunnels je eine Funkstation. Der Betrieb dieser Funkstationen ist durch geeignete Schutzmaßnahmen seitens des Projektträgers auch während der Bauzeit sicherzustellen.

2 Bereich Land- und Forstwirtschaft

- Das Landesamt für Landwirtschaft und Forsten hält es für dringend erforderlich, dass die Planungen mit den Ämtern für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sowie dem Amt für ländliche Entwicklung abgestimmt werden, um Bewirtschaftungserschwernisse für die Landwirtschaft zu minimieren. Es bietet daher an, bei der Konzipierung der Ausgleichsmaßnahmen aktiv mitzuwirken. Gleiches gilt auch für die Landesanstalt für Landwirtschaft. Diese hat bereits eine Liste mit alternativen Möglichkeiten der Kompensation vorgelegt, die dem Projektträger übergeben wurde.

3 Bereich Verkehr

- Die Autobahndirektion Nordbayern weist darauf hin, dass die Anschlüsse der B 26n an das bestehende Autobahnnetz in enger Abstimmung mit der Autobahndirektion zu planen sind.
- Der Landkreis Aschaffenburg und die Gemeinde Laufach weisen auf die zu erwartenden Mehrbelastungen der B 26 im Spessart hin. Als Lösung schlägt es den Ausbau der Kreisstraße AB 5 vor. Dieser Kreisstraßenausbau liegt in der Straßenbaulast des Landkreises Aschaffenburg und sollte im Sinne der Maßgabe A II 2.4 geprüft werden.
- Der Landkreis Main-Spessart bittet um frühzeitige Einbindung der Tiefbauverwaltung hinsichtlich der Knotenpunkte der B 26n inkl. des Zubringers Lohr mit den Kreisstraßen MSP 3, 6, 12, 22 und 24. Außerdem schlägt es eine in seiner Straßenbaulast liegende Teilumgehung Steinfelds zwischen Steinfeld und Hausen vor, womit auch den Maßgaben A II 2.3 und 2.4 Rechnung getragen werden könnte.
- Die DB Services Immobilien GmbH weist darauf hin, dass in den drei Kreuzungsbereichen der B 26n mit Bahnstrecken darauf zu achten ist, dass die Auswirkungen auf die Bahnbauwerke so gering wie möglich gehalten werden. Für den Kreuzungsbereich mit der Bahnstrecke 1733 Hannover – Würzburg Hbf muss in Abhängigkeit von der Überdeckung des Tunnelbauwerks im Kreuzungsbereich entschieden werden, ob dies ein geeigneter Kreuzungspunkt ist. Dazu sind die weiteren Planungen mit der DB Services Immobilien GmbH abzustimmen. Für die Kreuzungen sind Vereinbarungen mit der DB AG gem. EKrG abzuschließen.
- Die Regierung von Mittelfranken als Luftamt Nordbayern fordert die Berücksichtigung des Segelfluggeländes Karlstadt-Saupurzel im weiteren Planungsverfahren.

- Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist im weiteren Verfahren zu beteiligen.

4 Militär

- Die Wehrbereichsverwaltung Süd weist darauf hin, dass die B 26n Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes ist und daher die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) anzuwenden ist.

5 Bereich Menschen, einschließlich menschliche Gesundheit

- Das LfU fordert, die Auswirkungen des Vorhabens auf Siedlungsgebiete im weiteren Verfahren durch schalltechnische Gutachten nach RLS-90 zu ermitteln. Unabhängig von den nach den RLS-90 ermittelten Beurteilungspegeln sollen auch Lärmbelastigungen, die in den RLS-90 nicht ausdrücklich aufgeführt sind, soweit wie möglich vermieden oder vermindert werden. Dies trifft im vorliegenden Fall z.B. auf die geplanten Brücken und Tunnelbauwerke zu. Hier sollten sowohl die Übergangskonstruktionen zwischen Brücke und Straße, als auch die Tunnelmündungen lärmarm ausgeführt werden, um das Auftreten von Lärmschlägen zu vermeiden. Auch sollten die auslaufenden Bereiche von Lärmschirmen ausreichend lang gewählt werden, um schnelle Pegeländerungen zu vermeiden.
- Für das Planfeststellungsverfahren soll nach Meinung des Sachgebiets Technischer Umweltschutz der Regierung von Unterfranken durch projektbezogene Untersuchungen geprüft werden, mit welchen stündlichen Verkehrslasten und Lkw-Anteilen tags und nachts zu rechnen ist und wie sich die Geräuscheinwirkungen in den Prognosejahren 2020 und 2025 unterscheiden. Eine solche Untersuchung ist erforderlich, da die B 26n autobahnähnlich geplant ist und somit in der Nacht mit einem deutlich erhöhten Lkw-Anteil zu rechnen ist.
- Das LfU fordert weiterhin, dass zur Minderung der Lärmimmissionen der Zufahrtsverkehr zu den Baustellen nur in dem unbedingt notwendigen Umfang durch Wohngebiete zu leiten ist. Dies kann auch dadurch erfolgen, dass Baustraßen in ausreichendem Abstand zu Siedlungsgebieten angelegt werden. Die durch die Bauausführung zu erwartenden Schallimmissionen sollen auf die Zeit von 7 bis 20 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Dazu sind die Regelungen der „Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV“ vom 29.08.2002 (BGBl. S. 4378) sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ vom 19.08.1970, MABl. 1/1971 S. 2 zu beachten. Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abgewickelt werden. Massenguttransporte sollen ggf. über Wege außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten geleitet werden.

6 Bereich Wasser und Boden

- Die Immobilien Freistaat Bayern – Regionalvertretung Unterfranken verweist auf Fischereirechte des Freistaats Bayern an
 - Fl.Nr. 1256 Gemarkung Laudенbach (FR Main 5, Koppelstrecke V, 15064)
 - Fl.Nr. 1400 Gemarkung Karlstadt (FR Main 5, Koppelstrecke V, 15065)
 - Fl.Nr. 565 Gemarkung Heugrumbach (FR 15036)

und behält sich eine Geltendmachung von Fischereischäden vor.

- Um Schäden an fischereilich genutzten Gewässern zu vermeiden bittet der Landesfischereiverband um Zusendung der Unterlagen im Planfeststellungsverfahren.
- Falls im Nahbereich oder unmittelbar im Bereich des Mains und der Wern, sowie in anderen Fließgewässern Eingriffe geplant werden, bittet die Fachberatung für Fischerei beim Bezirk Unterfranken um Beteiligung.
- Im Hinblick auf den Grundwasserschutz sind nach Äußerung des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg nur oberirdische Versickerungen über die belebte Bodenzone vertretbar. Weiterhin sind bei der Planung von Anlagen zum Umgang mit Straßenoberflächenwasser die quantitativen und qualitativen Anforderungen und Vorgaben des DWA-Merkblattes M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ zu beachten und die darin enthaltenen Nachweise zu führen.

7 Bergbau

- Die Regierung von Oberfranken als Bergamt Nordbayern weist daraufhin, dass sie für den Vollzug gewerberechtlicher Vorschriften bei untertägigen Baumaßnahmen aufgrund der Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes, der Sicherheitstechnik, des Chemikalien- und Medizinprodukterechts (ASiMPV) zuständig ist und daher im Hinblick auf das vorgesehene Tunnelbauwerk frühzeitig vor Beginn der bergmännischen Arbeiten einzuschalten ist.
- Die Arbeitsgemeinschaft Bayerischer Bergbau- und Mineralgewinnungsbetriebe e.V. und das LfU machen auf erhöhte Gefahren durch Karst im Untergrund, insbesondere südlich von Billingshausen, aufmerksam.

8 Sonstiges

- Das Friedrich-König-Gymnasium Würzburg betreibt in der Gemeinde Hettstadt in ca. 150 m Entfernung zum geplanten Trassenverlauf der B 26n eine Sternwarte. Durch das Scheinwerferlicht und Vibrationen des Untergrundes aufgrund des Verkehrs werden Beeinträchtigungen befürchtet. Dies ist in der weiteren Planung zu berücksichtigen.
- Das Motorsportgelände des 1. MSC Arnstein liegt unmittelbar nördlich der B 26a. Im Falle des Ausbaus der B 26a zur B 26n ist eine Inanspruchnahme des Geländes nicht auszuschließen. Hinsichtlich weiterer Ausbauten des Geländes sollten die Planungen daher frühzeitig mit dem 1. MSC Arnstein abgestimmt werden.
- Das Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung von Unterfranken weist auf die Nähe der geplanten Trasse der B 26n zu einer Betriebsstätte nach Störfall-Verordnung und einige ehemalige Deponien hin. Hieraus könnte sich die Notwendigkeit zu kleinräumigen Änderungen der Trassenführung ergeben.
- Das LfD weist darauf hin, dass es wichtig ist, dass durch den Maßnahmeträger Prospektionen in den Neubauf Flächen veranlasst werden, um vor Baubeginn eine gute Planungsgrundlage für die Durchführung der bodendenkmalpflegerischen Maßnahmen zu haben.
- Das Landratsamt Schweinfurt regt an, im Hinblick auf die zu erzielenden Synergieeffekte aufgrund der vielfältigen positiven Auswirkungen für den Naturhaushalt, das Landschaftsbild, die Erholungseignung der Landschaft, den vorbeugenden Hochwasserschutz, die Gewässergüte und Entlastungseffekte für die Landwirtschaft neben den notwendigen speziellen Artenschutzmaßnahmen schwerpunktmäßig Renaturierungsmaßnahmen an naturfern ausgeprägten Fließgewässern im Raum Werneck vorzusehen. Damit ließen sich gleichzeitig u.a. maßgebliche Ziele der europäischen Wasserrahmenrichtlinie, des Gewäs-

serentwicklungsplanes des Marktes Werneck und des Arten- und Biotopschutzprogramms (ABSP) für den Landkreis Schweinfurt erreichen.

III Formale Hinweise

- 1 Zahlreiche Hinweise und Einwendungen, die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vorgetragen wurden, befassen sich mit Fragen persönlicher Betroffenheiten, insbesondere mit Fragen der Verfügbarkeit von Grundstücken und mit Entschädigungsangelegenheiten. Gemäß dem Schreiben vom 14.02.2011 zur Einleitung des Raumordnungsverfahrens sind derartige Fragen nicht Gegenstand der Raumordnung. Sie werden erst im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren bearbeitet. Alle diesbezüglichen, im Raumordnungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen werden jedoch der für das Planfeststellungsverfahren zuständigen Stelle weitergereicht.
- 2 Die landesplanerische Beurteilung schließt die Überprüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den raumbedeutsamen und überörtlichen Belangen des Umweltschutzes gem. UVPG (Umweltverträglichkeitsprüfung) mit ein.
- 3 Die landesplanerische Beurteilung greift den im Einzelfall vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren nicht vor und ersetzt weder danach erforderliche öffentlich-rechtliche Gestattungen noch privatrechtliche Zustimmungen und Vereinbarungen. Die nachfolgenden Verwaltungsentscheidungen unterliegen als raumbedeutsame Maßnahmen der Mitteilungspflicht gemäß Art. 26 (1) BayLplG.
- 4 Die landesplanerische Beurteilung gilt nur so lange, wie sich ihre Grundlagen nicht wesentlich ändern. Die Entscheidung über die Frage der Änderung der Grundlagen trifft die Höhere Landesplanungsbehörde.
- 5 Der Projektträger wird gebeten, der Regierung von Unterfranken als Höherer Landesplanungsbehörde den Beginn der Verwirklichung des Vorhabens mitzuteilen und sie zu gegebener Zeit von der Inbetriebnahme des Projektes unter Beigabe eines Lageplans zu unterrichten.
- 6 Die Beteiligten erhalten einen Abdruck der landesplanerischen Beurteilung. Die beteiligten Städte, Märkte und Gemeinden werden gebeten, die Öffentlichkeit über das vorliegende Ergebnis des Verfahrens zu unterrichten. Dazu ist das zusätzlich beigelegte Exemplar der landesplanerischen Beurteilung zumindest für den Zeitraum eines Monats öffentlich auszulegen und auf die Auslegung ortsüblich hinzuweisen.
- 7 Diese landesplanerische Beurteilung ergeht kostenfrei.

Würzburg, den 15.12.2011
Regierung von Unterfranken



Dr. Paul Beinhofer
Regierungspräsident