

REGIERUNG VON UNTERFRANKEN



Planfeststellungsbeschluss

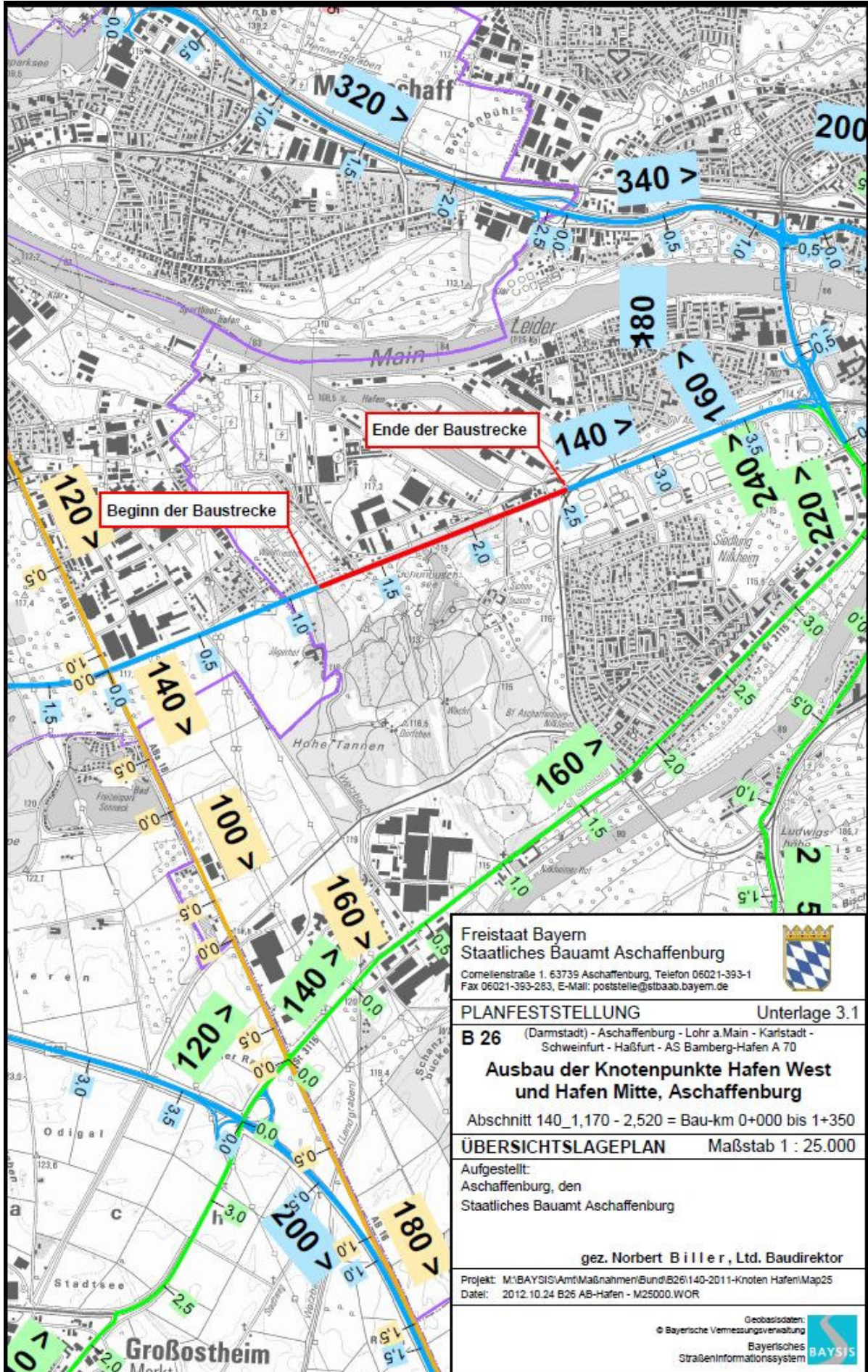
für die

Bundesstraße B 26, Darmstädter Straße,

**Ausbau der Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“
in Aschaffenburg**

(Abschnitt 140 Station 1,170 bis 2,520; Bau-km 0+000 bis Bau-
km 1+350)

Würzburg, den 11.11.2019



Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
Übersichtsskizze	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	11

A

Tenor

1	Feststellung des Plans	16
2	Festgestellte Unterlagen	17
3	Nebenbestimmungen	20
3.1	Zusagen	20
3.2	Unterrichtungspflichten	20
3.3	Immissionsschutz	21
3.4	Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zur Erlaubnis)	22
3.5	Naturschutz und Landschaftspflege	23
3.6	Bodenschutz und Abfallwirtschaft	26
3.7	Landwirtschaft und Wege	28
3.8	Fischerei (vgl. auch A 3.4)	28
3.9	Denkmalpflege (vgl. auch A 3.2.1)	29
3.10	Eisenbahnbelange	29
3.11	Brand- und Katastrophenschutz	30
3.12	Belange der Wehrbereichsverwaltung	30
3.13	Träger von Versorgungsleitungen	31
3.14	Mittelbar enteignende Planfestsetzungen	31
4	Entscheidung über Einwendungen	32
5	Entscheidung über verfahrensrechtliche Anträge	32
6	Ausnahmen und Befreiungen	32
7	Erlaubnis für Gewässerbenutzung	32
7.1	Gegenstand der Erlaubnis	32
7.2	Beschreibung der Anlagen	33
7.3	Nebenbestimmungen zur Erlaubnis	33
8	Straßenrechtliche Verfügungen	33
8.1	Bundesfernstraßen	33
8.2	Straßenklassen nach Bayerischem Straßen- und Wegegesetz	34

9	Sondernutzungen	34
10	Kosten des Verfahrens	35

B

Sachverhalt

1	Antragstellung	36
2	Beschreibung des Vorhabens	36
2.1	Planerische Beschreibung	36
2.2	Bauliche Beschreibung	36
3	Vorgängige Planungsstufen	37
3.1	Bedarfsplan für Bundesfernstraßen	37
3.2	Raumordnung und Landesplanung	37
4	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	38
4.1	Erste Auslegung	38
4.2	Beteiligung Träger öffentlicher Belange	39
4.3	Erster Erörterungstermin	40
4.4	Planänderung	41
4.5	Zweiter Erörterungstermin	43

C

Entscheidungsgründe

1	Verfahrensrechtliche Beurteilung	45
1.1	Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken	45
1.2	Erforderlichkeit der Planfeststellung	45
1.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	46
1.4	Raumordnungsverfahren	47
1.5	Prüfung der Verträglichkeit gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie	47
1.6	Sonstige verfahrensrechtliche Fragen	47
2	Umweltverträglichkeitsprüfung	48
2.1	Grundsätzliche Vorgaben	48
2.2	Untersuchungsraum	49
2.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 24 UVPG)	51
2.3.1	Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsgebiet	51
2.3.1.1	Lage und landschaftliche Gliederung	51
2.3.1.2	Schutzgut Mensch	53

2.3.1.2.1	Siedlungsstruktur	53
2.3.1.2.2	Lärm	53
2.3.1.2.3	Freizeit und Erholungsbereiche	53
2.3.1.2.4	Land- und Forstwirtschaft	54
2.3.1.3	Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	54
2.3.1.3.1	Lebensräume und lebensraumtypische Tier- und Pflanzenarten	54
2.3.1.3.2	Lebensraumtypische Tierarten und Tierartengruppen	56
2.3.1.3.3	Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen Teil- und Gesamtlebensräumen	57
2.3.1.3.4	Schutzgebiete und Schutzobjekte sowie weitere Gebiete mit naturschutzfachlichen Festsetzungen	57
2.3.1.4	Schutzgut Fläche	58
2.3.1.5	Schutzgut Boden	58
2.3.1.6	Schutzgut Wasser	58
2.3.1.6.1	Oberflächengewässer	58
2.3.1.6.2	Grundwasser	59
2.3.1.6.3	Vorbelastungen des Schutzgutes Wasser	59
2.3.1.7	Schutzgut Luft	59
2.3.1.8	Schutzgut Klima	60
2.3.1.9	Schutzgut Landschaft	60
2.3.1.10	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	61
2.3.1.11	Wichtige Wechselbeziehungen	61
2.3.2	Umweltauswirkungen des Vorhabens	62
2.3.2.1	Schutzgut Mensch	63
2.3.2.1.1	Lärmauswirkungen	63
2.3.2.1.2	Luftschadstoffe	64
2.3.2.1.3	Freizeit und Erholung	65
2.3.2.1.4	Land- und forstwirtschaftliche Nutzung	66
2.3.2.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	66
2.3.2.2.1	Allgemeines	66
2.3.2.2.2	Beschreibung der Einzelkonflikte	67
2.3.2.2.2.1	Anlagebedingte Beeinträchtigungen	67
2.3.2.2.2.2	Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen	68
2.3.2.2.2.3	Baubedingte Beeinträchtigungen	68
2.3.2.2.2.4	Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Eingriffen	69
2.3.2.2.3	Landschaftspflegerisches Maßnahmenkonzept	70
2.3.2.2.3.1	Planerisches Leitbild	70

2.3.2.2.3.2	Kompensationsmaßnahmen	71
2.3.2.3	Schutzgut Fläche	72
2.3.2.4	Schutzgut Boden	72
2.3.2.5	Schutzgut Wasser	76
2.3.2.5.1	Oberflächengewässer	76
2.3.2.5.2	Grundwasser	77
2.3.2.6	Schutzgut Luft	78
2.3.2.7	Schutzgut Klima	79
2.3.2.8	Schutzgut Landschaft	80
2.3.2.9	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	81
2.3.2.10	Wechselwirkungen	81
2.4	Bewertung der Umweltauswirkungen	81
2.4.1	Schutzgut Mensch	82
2.4.1.1	Lärmauswirkungen	82
2.4.1.2	Luftschadstoffe	86
2.4.1.3	Freizeit und Erholung	86
2.4.1.4	Land- und forstwirtschaftliche Nutzung	87
2.4.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	88
2.4.3	Schutzgut Fläche	91
2.4.4	Schutzgut Boden	91
2.4.5	Schutzgut Wasser	94
2.4.5.1	Oberflächengewässer	95
2.4.5.2	Grundwasser	96
2.4.6	Schutzgut Luft	97
2.4.7	Schutzgut Klima	97
2.4.8	Schutzgut Landschaft	98
2.4.9	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	101
2.5	Gesamtbewertung	102
3	Materiell-rechtliche Würdigung	103
3.1	Rechtsgrundlage	103
3.2	Rechtswirkungen der Planfeststellung	103
3.3	Planungsermessen	105
3.4	Linienführung	106
3.5	Planrechtfertigung	106
3.5.1	Bedarfsplan	106
3.5.2	Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen	106
3.5.2.1	Notwendigkeit der Maßnahme	106

3.5.2.2	Funktion im Straßennetz, Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung	108
3.5.2.3	Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit	116
3.5.3	Projekialternativen zur Erreichung des Planziels	117
3.5.4	Zusammenfassung	118
3.6	Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze	118
3.7	Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange	119
3.7.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	119
3.7.2	Planungsvarianten	121
3.7.3	Ausbaustandard	127
3.7.3.1	Trassierung	128
3.7.3.2	Querschnitt	128
3.7.3.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	129
3.7.4	Immissionsschutz	134
3.7.4.1	Trassierung (§ 50 BImSchG)	134
3.7.4.2	Lärmschutz	136
3.7.4.2.1	Rechtsgrundlagen	136
3.7.4.2.2	Lärmberechnung	142
3.7.4.2.3	Überprüfung der Lärmberechnungen und Lärmschutzmaßnahmen	143
3.7.4.2.4	Abwägung hinsichtlich des Lärmschutzes	153
3.7.4.3	Schadstoffeintrag in die Luft	154
3.7.4.4	Abwägung der Immissionsschutzbelange	155
3.7.5	Naturschutz und Landschaftspflege	156
3.7.5.1	Rechtsgrundlagen	156
3.7.5.2	Eingriffsregelung	156
3.7.5.2.1	Vermeidungsgebot	157
3.7.5.2.2	Beschreibung der Beeinträchtigungen	158
3.7.5.2.3	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen	162
3.7.5.2.4	Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	164
3.7.5.2.5	Kompensationsmaßnahmen; Kompensationsbedarf	164
3.7.5.2.5.1	Ermittlung des Kompensationsbedarfs und -umfangs	165
3.7.5.2.5.2	Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Kompensationsmaßnahmen	167
3.7.5.2.5.3	Funktion und Eignung der Kompensationsflächen	168
3.7.5.2.6	Zwischenergebnis	181
3.7.5.3	Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft	181

3.7.5.3.1	Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope	181
3.7.5.3.2	Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile	181
3.7.5.3.3	Zwischenergebnis	183
3.7.5.4	Allgemeiner und besonderer Artenschutz	183
3.7.5.4.1	Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen	183
3.7.5.4.2	Besonderer Artenschutz	184
3.7.5.4.2.1	Rechtsgrundlagen	184
3.7.5.4.2.2	Prüfmethodik	187
3.7.5.4.2.3	Bestand und Betroffenheit der streng oder besonders geschützten Tierarten	188
3.7.5.4.2.3.1	Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie	189
3.7.5.4.2.3.1.1	Säugetiere	189
3.7.5.4.2.3.1.2	Reptilien	193
3.7.5.4.2.3.2	Europäische Vogelarten nach Art. 1 Vogelschutz-Richtlinie	194
3.7.5.4.2.4	Maßnahmen zum Artenschutz	195
3.7.5.5	Abwägung	195
3.7.6	Bodenschutz	195
3.7.6.1	Bodenschutz in der straßenrechtlichen Planfeststellung	195
3.7.6.2	Geeignetheit der Grundstücke für das Vorhaben	197
3.7.6.3	Schadstoffeinträge in den Boden	200
3.7.6.4	Auswirkungen auf sonstige Bodenfunktionen	201
3.7.6.5	Abwägung	203
3.7.7	Gewässerschutz/Wasserwirtschaft	203
3.7.7.1	Gewässerschutz	204
3.7.7.1.1	Schutz des Grundwassers	204
3.7.7.1.2	Schutz der Oberflächengewässer	206
3.7.7.2	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	208
3.7.7.2.1	Gewässerausbau	208
3.7.7.2.2	Anlagengenehmigung	208
3.7.7.3	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis	209
3.7.7.3.1	Rechtsgrundlagen	209
3.7.7.3.2	Entwässerungsabschnitte/Einleitungsstellen	211
3.7.7.3.3	Einvernehmen	227
3.7.7.4	Abwägung	228
3.7.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	228
3.7.8.1	Flächeninanspruchnahme	228

3.7.8.2	Landwirtschaftliches Wegenetz	229
3.7.8.3	Sonstige Belange der Landwirtschaft	229
3.7.8.4	Abwägung	229
3.7.9	Forstwirtschaft	230
3.7.10	Fischerei	233
3.7.11	Denkmalpflege	235
3.7.12	Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht	239
3.7.13	Träger von Versorgungsleitungen	241
3.7.13.1	Telekom Deutschland GmbH	242
3.7.13.2	Bayernwerk Netz GmbH	242
3.7.13.3	NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH	245
3.7.13.4	TenneT TSO GmbH	246
3.7.13.5	Aschaffener Versorgungs-GmbH (AVG)	247
3.7.13.6	Abwägung	252
3.7.14	Belange der Eisenbahn	252
3.7.15	Kommunale Belange	256
3.7.15.1	Landkreis Aschaffenburg	256
3.7.15.2	Stadt Aschaffenburg	256
3.7.15.3	Markt Stockstadt	260
3.7.15.4	Abwägung	260
3.7.16	Belange des Brand- und Katastrophenschutzes	261
3.7.17	Belange der Wehrverwaltung	262
3.7.18	Belange des Vermessungswesens	262
3.7.19	Weitere Belange	264
3.7.19.1	bayernhafen Aschaffenburg	264
3.7.19.2	Immobilien Freistaat Bayern	266
3.8	Würdigung und Abwägung privater Belange	267
3.8.1	Private Belange von allgemeiner Bedeutung	267
3.8.1.1	Gesundheitsschutz, Immissionsschutz	267
3.8.1.2	Entzug von privatem Eigentum	269
3.8.1.2.1	Flächenverlust bzw. -inanspruchnahme	269
3.8.1.2.2	Übernahme von Restflächen	270
3.8.1.2.3	Ersatzlandgestellung	271
3.8.1.3	Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen	272
3.8.1.4	Abwägung	273
3.8.2	Einzelne Einwendungen	274
3.8.2.1	Einwendung Nr. 1	275

3.8.2.2	Einwendung Nr. 2	275
3.8.2.3	Einwendung Nr. 3	276
3.8.2.4	Einwendung Nr. 4	276
3.8.2.5	Einwendung Nr. 5	276
3.8.2.6	Einwendung Nr. 6	277
3.8.2.7	Einwendung Nr. 7	278
3.8.2.8	Einwendung Nr. 8	283
3.8.2.9	Einwendung Nr. 9	286
3.8.2.10	Einwendung Nr. 10	288
3.8.2.11	Einwendung Nr. 11	290
3.9	Gesamtergebnis der Abwägung	290
4	Straßenrechtliche Entscheidungen	291
4.1	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	291
4.2	Sondernutzungen	292
5	Kostenentscheidung	293

D

Rechtsbehelfsbelehrung	294
-------------------------------	-----

E

Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans	296
--	-----

Abkürzungsverzeichnis

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

BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek.	Bekanntmachung
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BIm-SchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärm-schutzverordnung)
22. BIm-SchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verord-nung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BIm-SchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrs-wegeschallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BIm-SchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutz-verordnung)
39. BIm-SchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchst-mengen)
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infra-struktur (Bau und Stadtentwicklung)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
dB(A)	Dezibel (Adjusted/Angepasst - Frequenzbewertung A nach DIN IEC 651, Ausgabe Dezember 1981)
DIN	Deutsche Industrie-Norm(en), Verbandszeichen des Deutschen Instituts für Normung e.V.
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz)
D _{StrO}	Korrekturfaktor für unterschiedliche Straßenoberflä-chen in dB(A)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
DWA-A 117	Arbeitsblatt "Bemessung von Regenrückhalteräu-remen" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirt-schaft, Abwasser und Abfall e. V. (ehemals ATV-DVWK-A 117)
DWA-M 153	Merkblatt "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (ehe-mals: ATV-DVWK-M 153)
EKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Stra-ßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

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

RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung, Ausgabe 2005
RAS-LG 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftsgestaltung, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen
RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
Rn.	Randnummer
RE	Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2002
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RLW 1999	Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Stand: 1999
ROG	Raumordnungsgesetz
RQ	Regelquerschnitt
RRHB	Regenklär- und Regenrückhaltbecken (Regenrückhalte- und Absetzbecken)
RStO 12	Richtlinien zur Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012
S.	Satz/Siehe
SQ	Sonderquerschnitt
St	Staatsstraße
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern
StMI-OBB	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
StMLU	Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen
StraKR	Richtlinien über die Verhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesstraßen und anderen öffentlichen Straßen
StraWaKR	Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien
StVO	Straßenverkehrsordnung
TA Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie), ABl. EG Nr. L 175 vom 05.07.1985, S. 40
UVP-ÄndRL	Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der UVP-Richtlinie, ABl. EG Nr. L 73 vom 14.03.1997, S. 5
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18.09.1995 (GMBI 1995, S. 671 ff.)
v.a.	vor allem
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Anlagenverordnung)
VDE	Verband Deutscher Elektrotechniker
VDI	Verein Deutscher Ingenieure

VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VHRR	Vorläufige Hinweise zu den Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - (VkBl. 1997, S. 434 ff.)
VoGEV	Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie den Gebietsbegrenzungen und Erhaltungszielen (Vogelschutzverordnung)
V-RL	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten(kodifizierte Fassung) (Vogelschutzrichtlinie)
VV	Verwaltungsvorschrift(en)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
ZTV LW 99/01	Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege, Ausgabe 1999/Fassung 2001
ZUR	Zeitschrift für Umweltrecht (Zeitschrift)

Nr. 32-4354.2-1/12

Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes und des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes sowie des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung;

Planfeststellungsverfahren für die Bundesstraße B 26, Darmstädter Straße, Ausbau der Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ in Aschaffenburg (Abschnitt 140, Station 1,170 bis 2,520; Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+350);

Die Regierung von Unterfranken, Würzburg, erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A

Tenor

1 Feststellung des Plans

Der Plan für die Bundesstraße B 26, Darmstädter Straße, Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ wird mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2 Festgestellte Unterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
0 TT 0 N		Erläuterung zu den Planänderungen vom 14.08.2019 Erläuterung zu den Planänderungen vom 09.05.2018	
1		Erläuterungsbericht Anlage 1: UVP-Bericht Anlage 2: Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie	
2		Übersichtskarte	1 : 100.000
3.1 3.2 TT 3.2 T 3.2		Übersichtslageplan Übersichtslageplan ersetzt Übersichtslageplan Übersichtslageplan	1 : 25.000 1 : 2.500 1 : 2.500 1 : 2.500
6	1 T 1 2 T 2 3 T 3 4 T 4 5 T 5 6 7 8 9 10 11 12	Straßenquerschnitte Regelquerschnitt Bau-km 0+135 ersetzt <i>Regelquerschnitt Bau-km 0+135</i> Regelquerschnitt Bau-km 0+190 ersetzt <i>Regelquerschnitt Bau-km 0+190</i> Regelquerschnitt Bau-km 0+400 ersetzt <i>Regelquerschnitt Bau-km 0+400</i> Regelquerschnitt Bau-km 0+850 ersetzt <i>Regelquerschnitt Bau-km 0+850</i> Regelquerschnitt Bau-km 0+925 ersetzt <i>Regelquerschnitt Bau-km 0+925</i> Regelquerschnitt Bau-km 0+995 Regelquerschnitt Bau-km 1+050 Regelquerschnitt Bau-km 1+150 Regelquerschnitt Bau-km 1+230 Regelquerschnitt „Stockstädter Weg“ Bau-km 0+050 Regelquerschnitt „Hafenkopfstraße“ Bau-km 0+030 Regelquerschnitt Parkplatz Waldfriedhof	1 : 50 1 : 50 1 : 50 1 : 50 1 : 50 1 : 50 1 : 50 1 : 50 1 : 50 1 : 50 1 : 50 1 : 50 1 : 50 1 : 50 1 : 50 1 : 50
7 7.1 7.2	1 TT 1 T 1 2 TT 2 T 2 3 4 T 4	Lagepläne und Bauwerksverzeichnis Lagepläne Lageplan 1 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+700 ersetzt <i>Lageplan 1 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+700</i> <i>Lageplan 1 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+700</i> Lageplan 2 von Bau-km 0+700 bis Bau-km 1+350 ersetzt <i>Lageplan 2 von Bau-km 0+700 bis Bau-km 1+350</i> <i>Lageplan 2 von Bau-km 0+700 bis Bau-km 1+350</i> Lageplan 3 LBP-Maßnahme E 1 Gemarkung Damm Lageplan 4 LBP Maßnahme E 2 Gemarkung Schweinheim ersetzt <i>Lageplan 4 LBP Maßnahme E 2 Gemarkung Schweinheim</i> Bauwerksverzeichnis	1 : 1.000 1 : 1.000 1 : 1.000 1 : 1.000 1 : 1.000 1 : 1.000 1 : 1.000 1 : 3.000 1 : 3.000
8	1 T	Höhenpläne Höhenplan 1 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+800	1 : 1.000 / 100

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
	1 2 T	ersetzt <i>Höhenplan 1 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+800</i> Höhenplan 2 von Bau-km 0+700 bis Bau-km 1+350	1 : 1.000 / 100 1 : 1.000 / 100
	2 3 4	ersetzt <i>Höhenplan 2 von Bau-km 0+700 bis Bau-km 1+350</i> Höhenplan „Stockstädter Weg“ Höhenplan „Hafenkopfstraße“	1 : 1.000 / 100 1 : 1.000 / 100 1 : 1.000 / 100
11 11.1 11.2 T 11.2		Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen Lageplan Isophonen mit Immissionsorten ersetzt <i>Lageplan Isophonen mit Immissionsorten</i>	 1 : 1.500 1 : 1.500
12 12.1 T 12.1 12.2 TT 12.2 T 12.2 12.3 12.4 T	 1 TT 1 T 1 2 TT 2 T 2 3 T 3 4 T 4	Landschaftspflegerischer Begleitplan Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil – ersetzt <i>Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil –</i> Bestands- und Konfliktplan ersetzt <i>Bestands- und Konfliktplan</i> <i>Bestands- und Konfliktplan</i> Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen Maßnahmenplan ersetzt <i>Maßnahmenplan</i> <i>Maßnahmenplan</i> Maßnahmenplan ersetzt <i>Maßnahmenplan</i> <i>Maßnahmenplan</i> Maßnahmenplan ersetzt <i>Maßnahmenplan</i> Maßnahmenplan ersetzt <i>Maßnahmenplan</i> Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	 1 : 2.000 1 : 2.000 1 : 2.000 1 : 1.000 1 : 1.000 1 : 1.000 1 : 1.000 1 : 1.000 1 : 3.000 1 : 3.000
13 13.1 13.2 13.3	 1 T 1 2 T 2	Entwässerung Unterlage zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen Lagepläne Entwässerung Lageplan Entwässerung Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+700 ersetzt <i>Lageplan Entwässerung</i> <i>Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+700</i> Lageplan Entwässerung Bau-km 0+700 bis Bau-km 1+350 ersetzt <i>Lageplan Entwässerung</i> <i>Bau-km 0+700 bis Bau-km 1+350</i> Ergebnisse der entwässerungstechnischen Berechnung	 1 : 1.000 1 : 1.000 1 : 1.000 1 : 1.000
14 14.1	 1 T 1 2 T 2	Grunderwerb Lagepläne Grunderwerb Grunderwerbsplan 1 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+700 ersetzt <i>Grunderwerbsplan 1</i> <i>von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+700</i> Grunderwerbsplan 2 von Bau-km 0+700 bis Bau-km 1+350 ersetzt <i>Grunderwerbsplan 2</i> <i>von Bau-km 0+700 bis Bau-km 1+350</i>	 1 : 1.000 1 : 1.000 1 : 1.000 1 : 1.000

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
14.2	3	Grunderwerbsplan 3 LBP-Maßnahme E 1	1 : 1.000
	4 T	Grunderwerbsplan 4 LBP-Maßnahme E 2 ersetzt	1 : 3.000
	4	<i>Grunderwerbsplan 4 LBP-Maßnahme E 2</i> Grunderwerbsverzeichnis	<i>1 : 3.000</i>
15		Sonstige Unterlagen	
15.1 T		Ergebnisse verkehrstechnischer Untersuchungen ersetzt	
15.1		<i>Verkehrstechnisches Gutachten</i>	
15.2 T		Umweltexpertise ersetzt	
15.2		<i>Umweltexpertise</i>	
15.3		Sparten	
	1 TT	Lageplan 1 zum Spartenbestand von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+700 ersetzt	1 : 1.000
	1 T	<i>Lageplan 1 zum Spartenbestand von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+700</i>	<i>1 : 1.000</i>
	1	<i>Lageplan 1 zum Spartenbestand von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+700</i>	<i>1 : 1.000</i>
	2 TT	Lageplan 2 zum Spartenbestand von Bau-km 0+700 bis Bau-km 1+350 ersetzt	1 : 1.000
	2 T	<i>Lageplan 2 zum Spartenbestand von Bau-km 0+700 bis Bau-km 1+350</i>	<i>1 : 1.000</i>
	2	<i>Lageplan 2 zum Spartenbestand von Bau-km 0+700 bis Bau-km 1+350</i>	<i>1 : 1.000</i>
15.4		BÜSTRA	
15.4.1		Erläuterungsbericht Technische Sicherung BÜ 10/11	
15.4.2 T		Kreuzungsplan ersetzt	1 : 200
15.4.2		<i>Kreuzungsplan</i>	<i>1 : 200</i>
16 T		Prüfkatalog zur Prüfung der UVP-Pflicht im Einzelfall nach § 7 Abs. 1 Satz 2 UVPG für Bauvorhaben an Bundesfernstraßen (UVP-Vorprüfung) ersetzt	
16		<i>Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG</i>	

Die kursiv gedruckten Unterlagen sind lediglich nachrichtlich enthalten.

Hinweis:

Die förmlichen Planänderungen vom 09.05.2018 sind in den Unterlagen rot dargestellt.

Die förmlichen Planänderungen vom 14.08.2019 sind in den Unterlagen blau dargestellt.

3 Nebenbestimmungen

3.1 Zusagen

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

3.2 Unterrichtungspflichten

- 3.2.1** Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vorher, dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München (Abteilung Praktische Bodendenkmalpflege, Referat B VI Lineare Projekte), anzuzeigen (vgl. auch A 3.9.1).
- 3.2.2** Der Stadt Aschaffenburg, Dalbergstraße 15, 63739 Aschaffenburg, dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Corneliensstraße 1, 63739 Aschaffenburg, und der Regierung von Unterfranken, Peterplatz 9, 97070 Würzburg sind rechtzeitig sowohl Beginn als auch Vollendung der Bauarbeiten anzuzeigen. Werden die Anlagen in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.
- 3.2.3** Der Beginn der Bauarbeiten ist dem Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Aschaffenburg, Stengerstraße 2, 63741 Aschaffenburg rechtzeitig, anzuzeigen, damit die durch das Vorhaben gefährdeten Katasterfestpunkte verlegt oder gesichert werden können.
- 3.2.4** Die Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Süd, Schürerstraße 9a, 97080 Würzburg, ist rechtzeitig über den genauen Beginn der Bauarbeiten zu informieren, damit die Abwicklung der erforderlichen Anpassungs- und Sicherungsarbeiten an den Telekommunikationsanlagen koordiniert werden können.
- 3.2.5** Die NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH, Solmsstraße 38, 60486 Frankfurt am Main, ist rechtzeitig über den genauen Beginn der Bauarbeiten zu informieren, um die erforderlichen Sicherungs- bzw. Umverlegungsmaßnahmen abzustimmen.

- 3.2.6** Mit der Bayernwerk Netz GmbH, Netzcenter Marktheidenfeld, Dillberg 10, 97828 Marktheidenfeld (planauskunft-marktheidenfeld@bayernwerk.de), ist rechtzeitig, mindestens drei Monate vor Baubeginn, Kontakt aufzunehmen, um die zum Schutz der Leitungen notwendigen Sicherheits- bzw. Verlegungsmaßnahmen zu ergreifen. Vor der Inangriffnahme von Tiefbauarbeiten ist eine Einweisung durch das Netzcenter Marktheidenfeld hinsichtlich Sicherheitsvorschriften und bestehender Versorgungsanlagen zu veranlassen.
- 3.2.7** Die Aschaffener Versorgungs-GmbH, Werkstraße 2, 63739 Aschaffenburg, ist rechtzeitig über den genauen Beginn der Bauarbeiten zu informieren, um die erforderlichen Sicherungs- bzw. Umverlegungsmaßnahmen abzustimmen.

3.3 Immissionsschutz

- 3.3.1** Für die Fahrbahndecke ist ein Belag zu verwenden, der den Ansatz eines Korrekturwertes von -2,0 dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen (D_{Stro}) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt. Der Vorhabensträger hat die lärmindernde Wirkung von -2 dB(A) auf Dauer zu gewährleisten.
- 3.3.2** Die einschlägigen Vorschriften zum Schutz gegen Bau- und Baumaschinenlärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 – Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01. September 1970 -; Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV -) sind ebenso wie die einschlägigen Vorschriften über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten.
- 3.3.3** Soweit nach den Planunterlagen (vgl. Unterlagen 1, 11.1 und 11.2 T) betroffene Grundstückseigentümer dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz haben – nämlich Immissionsorte 2 bis 9, Immissionsorte 15 bis 17 sowie Immissionsorte 32 bis 36 und Immissionsort 38 bis 40, richtet sich dieser Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm�ämmenden Einrichtung in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverord-

nung (24. BImSchV). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume im Sinne der 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zur 24. BImSchV genannten Aufenthaltsräume. Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, dass dieser Anspruch auf entsprechende Entschädigungen nur bis spätestens fünf Jahre nach Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses geltend gemacht werden kann, soweit die betroffenen Eigentümer noch nicht entsprechende Forderungen erhoben haben.

3.3.4 Die Eigentümer der in Unterlage 11.1 bezeichneten Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag (siehe auch unter A 3.3.3 dieses Beschlusses) haben zusätzlich wegen der verbleibenden Beeinträchtigung infolge Überschreitungen des Taggrenzwertes im Außenwohnbereich (Terrasse, Balkon, etc.) dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung in Geld. Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“. Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten tatsächlich Außenwohnbereiche, d.s. Balkone, Loggien, Terrassen oder Teile eines Gartens, die zum Aufenthalt geeignet sind, vorhanden sind. Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsbeziehung hinzuweisen.

3.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zur Erlaubnis)

3.4.1 Eine eventuelle Lagerung wassergefährdender Stoffe im Baustellenbereich während der Bauzeit ist so zu betreiben, dass Gewässerverunreinigungen ausgeschlossen werden.

3.4.2 Die zur Verwendung kommenden Baustoffe müssen so beschaffen sein, dass durch sie keine nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser entstehen. Demnach müssen für die Anlage der Kiespackung unter der Entwässerungsmulde im Entwässerungsabschnitt 3.1 verwendete natürliche

Materialien mindestens den Z0-Zuordnungswerten der LAGA-Richtlinien entsprechen. Der Vorhabensträger hat sich dies durch entsprechende Analysen seitens des Herstellers nachweisen zu lassen.

3.4.3 Für die abschnittsweise Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser von Verkehrsflächen in das Kanalnetz des bayernhafens (Entwässerungsabschnitt EA 2.1, EA 2 im Bereich der Busbucht, EA 4.1 und EA 4 im Bereich der Busbucht) hat der Vorhabensträger rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme beim bayernhafen Aschaffenburg einen Antrag auf Entwässerung zu stellen und mit dem bayernhafen Aschaffenburg eine entsprechende Vereinbarung abzuschließen.

3.4.4 In allen Versickerungsbereichen, bei denen eine 20 cm mächtige bewachsene Bodenschicht vorgesehen ist (Entwässerungsabschnitte EA 1, EA 2.2, EA 3.2, EA 4.2 und EA 5 sowie Entwässerung Parkplatz am Waldfriedhof) muss der Mutterboden entsprechend Ziffer 7.2 des Merkblattes DWA-M 153 folgende Eigenschaften aufweisen: pH-Wert 6-8; Humusgehalt 2-10 %; Tongehalt unter 10 %. Alle geforderten Eigenschaften des Oberbodens müssen vor der Lieferung gutachterlich bestätigt werden.

3.5 Naturschutz und Landschaftspflege

3.5.1 Die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen E 1 (Ersatzaufforstung) und E 2 (Ersatzaufforstung) sind entsprechend der Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes vom Vorhabensträger zu unterhalten, solange die B 26 im plangegegenständlichen Bereich besteht.

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

Die nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan erforderlichen Ersatzmaßnahmen sind spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertig zu stellen, die übrigen landschaftspflegerischen Maßnahmen baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten.

3.5.2 Das Roden, Abschneiden und Fällen oder eine sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch ist nur während der Vegetationsruhe (1. Oktober bis 28. Februar) zulässig. Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde, soweit nicht eine gesonderte artenschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG bei der höheren Naturschutzbehörde einzuholen ist. Darüber hinaus dürfen Fällungen potentieller Habitatbäume für Fledermäuse nur im Zeitraum zwischen dem 15. September und dem 15. Oktober durchgeführt werden.

3.5.3 Beim Straßenbau anfallendes überschüssiges Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert werden.

3.5.4 Die frist- und fachgerechte Durchführung aller Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen ist durch eine ökologische Baubegleitung sicherzustellen. Die damit betrauten Personen sind den Naturschutzbehörden als Ansprechpartner zu benennen und mit Weisungsbefugnis gegenüber den ausführenden Firmen auszustatten. Die erfolgte Umsetzung bzw. Beachtung von Schutz- und Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen ist den Naturschutzbehörden zu melden, bezüglich der Herstellung der Kompensationsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung ist ein Bericht zu erstellen und den Naturschutzbehörden vorzulegen.

3.5.5 Vermeidungsmaßnahme V 2

Die Fällung von Bäumen mit Quartierstrukturen darf nur im Zeitraum 15.09. bis 15.10. (Zeit zwischen Jungenaufzucht und tiefem Winterschlaf) erfolgen. Die gefällten Bäume sind vor der weiteren Aufarbeitung mindestens eine Nacht vor Ort liegenzulassen (nicht auf den Quartierausgängen!), um ggf. anwesenden Tieren das Verlassen der Quartiere zu ermöglichen.

Alternativ zum vorgenannten Fällzeitraum können potentielle Fledermausquartiere vor Beginn der Fällarbeiten mit einem Einwegverschluss versehen werden. Auf eine vorherige Kontrolle auf Fledermausbesatz kann verzichtet werden. Der Einwegverschluss für die Quartiere hat zwischen 01.09. und 15.10 zu erfolgen. Für den Einwegverschluss wird der Quartiereingang mit Folie o. ä. abgedeckt und oben und an den Seiten lückenlos am Stamm befestigt, so dass im Quartier lebende Tiere es nur nach unten verlassen können. Zusätzlich wird unterhalb des Eingangs ebenfalls eine eng am Stamm anliegende Folie angebracht, um zu verhindern, dass Tiere am Stamm nach oben zum Quartier klettern können.

Eine Versiegelung von Baumhöhlen ist nicht zulässig.

3.5.6 Vermeidungsmaßnahme V 3

Die verlorengegangenen potentiellen Fledermausquartiere sind im Verhältnis 1:3 auszugleichen. Neben zwei Fledermauskästen, die jeweils der verlorengehenden Struktur entsprechen (Flachkästen für Spalten, Rundkästen für Höhlen) sind zusätzlich die jeweiligen Baum- bzw. Astabschnitte mit geeigneten Strukturen der gefällten Bäume als Ausgleich zu bergen und an einem Baum in der Nähe, an einem Ort der dies aus Sicht des Hochwasserschutzes und der Verkehrssicherung ermöglicht, anzubringen.

Hierbei ist darauf zu achten, dass bei der Bergung und Anbringung der Höhlenbaumabschnitte vorrangig Baumstämme mit mehreren Höhlungen geborgen und angebracht werden. Der anzubringende Höhlenabschnitt muss hierbei deutlich länger als die enthaltene Höhle und mindestens 4 m lang sein, wobei über dem höchsten Höhleneingang mindestens ein weiterer Meter Stamm liegen muss. Die Höhlen müssen sich nach dem Anbinden des Stammabschnitts in mindestens 3 m Höhe befinden. Beim Wiederaufstellen der Bäume ist die Wuchsrichtung zu berücksichtigen. Auf den festgebundenen Baumabschnitten ist eine Abdeckung anzubringen.

Die Ersatzstrukturen sind mit GPS einzumessen und in einem Bericht an die zuständigen Naturschutzbehörden zu melden.

Die künstlichen Ersatzquartiere sind für die Dauer von 25 Jahren jährlich Ende August/Anfang September durch eine fachlich geeignete Person auf Besatz zu kontrollieren und bei Bedarf fachgerecht zu reinigen und zu warten. Der Besatz ist mit der vorgefundenen Individuenzahl und der jeweiligen Fledermausart zu erfassen. Das Ergebnis muss kastenbezogen dokumentiert werden. Ein Kurzbericht hierzu ist jährlich bis zum 30.11. der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Aschaffenburg und der höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Unterfranken zu übermitteln.

3.5.7 Die untere Naturschutzbehörde (Stadt Aschaffenburg) ist vor Baubeginn über die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen zu benachrichtigen.

3.5.8 Ersatzmaßnahme E 1

Die Aufforstung mit Hochstämmen darf nur außerhalb der Leitungsschutzzone der 380-kV-Leitung der TenneT TSO GmbH (35 m beidseits der Leitungssachse) erfolgen. Bei der späteren Unterhaltungspflege des Waldes ist darauf zu achten, dass keine Baumkronen in die Leitungsschutzzone ragen.

3.5.9 Unmittelbar vor Beginn der Abbrucharbeiten der Gebäude (Fl.Nrn. 1557, 1083/2 der Gemarkung Leider) sind die abzureißenden Gebäude von fachkundigem Personal auf das Vorkommen von Fledermäusen und europäischen Vogelarten zu untersuchen. Wird bei der Begehung eine Betroffenheit festgestellt, sind unverzüglich vor den Abbrucharbeiten die zuständigen Naturschutzbehörden zu informieren um die notwendigen Maßnahmen abzustimmen.

3.6 Bodenschutz und Abfallwirtschaft

3.6.1 Bei der Verwertung von Abfällen (z. B. Bauschutt, Bodenaushub, Oberboden, Straßenaufbruch, Ausbausphal) im Rahmen der Baumaßnahme sind grundsätzlich zu beachten:

- LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen – Technische Regeln -",
- Eckpunktepapier des BayStMUG „Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen“,
- LfU-Merkblatt 3.4/1 „Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösem Straßenaufbruch“,
- „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Technische Lieferbedingungen für die einzuhaltenden wasserwirtschaftlichen Güte-merkmale bei der Verwendung von Recyclingbaustoffen im Straßenbau in Bayern“.

Für die Ablagerung und den Wiedereinbau inerter Abfälle (insbesondere Bodenaushub, bisheriger Fahrbahnunterbau usw.), die im Rahmen der Baumaßnahme und im Bereich der plangegegenständlichen Auffüllungen anfallen, gelten die Anforderungen entsprechend.

- 3.6.2** Werden Bankette, Oberboden oder Dämme abgetragen, ist im Hinblick auf die mögliche erhebliche Schadstoffbelastung im Bereich der Bundesstraße und vor allem des Bankettschälgs eine Deklarationsanalytik durchzuführen und, soweit bautechnisch möglich und vertretbar, diese obere Bodenschicht getrennt vom übrigen Abtrag zu gewinnen. Das Bankettschälgs ist unter Beachtung des Untersuchungsergebnisses zu verwerten oder zu beseitigen (vgl. Richtlinie zum Umgang mit Bankettschälgs – Ausgabe 2010 – des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung).
- 3.6.3** Soll Aushubmaterial mit einer Belastung $> Z 0$ und $< Z 2$ (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen- Technische Regeln -", Boden II.1.2) durch Wiedereinbau verwertet, zwischengelagert oder abgelagert werden, ist der Nachweis der wasserwirtschaftlichen Eignung des jeweiligen Grundstücks zu erbringen. Für Zwischenlagerungen bis zu 14 Tagen ist kein Nachweis erforderlich.
- 3.6.4** Sofern bei Erdarbeiten auffälliges Material anfällt, das nicht eindeutig zugeordnet werden kann, ist zur Abstimmung des weiteren Vorgehens das zuständige Wasserwirtschaftsamt zu informieren.
- 3.6.5** Der bei Abbrucharbeiten anfallende Bauschutt (Entwässerungseinrichtungen, Durchlässe etc.) ist zur Klärung des möglichen Verwertungs- bzw. Entsorgungsweges den gesetzlichen Vorschriften entsprechend zu deklarieren (Leitfaden des StMUGV „Anforderungen an die Verwertung von Recyclingbaustoffen in technischen Bauwerken“).
- 3.6.6** Bei den Bauarbeiten angetroffene Ablagerungen (Hausmüll, Bauschutt o.ä.) sind in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 3.6.7** Oberboden ist grundsätzlich gesondert zu gewinnen und für den Fall, dass er nicht sofort weiterverwendet wird, getrennt vom Unterboden zu lagern. Für Oberboden darf während der Zwischenlagerung eine maximale Schütthöhe von 2 m nicht überschritten werden. Ein Befahren oder eine Verdichtung auf andere Weise ist zu vermeiden.
- 3.6.8** Bei Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nrn. 2067, 1082 sowie 1083/2 der Gemarkung Leider mit Altlastenverdacht hat der Vorhabensträger im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg und der Stadt Aschaffenburg dafür Sorge zu tragen, dass im Zuge der Bauausführung eventuell anfallende Überschussmassen und Abfälle sachgerecht und ordnungsgemäß entsorgt werden sowie die gegebenenfalls notwendige

Sanierung im Bereich o.g. Grundstücke weiterhin möglich bleibt. Beim Antreffen verunreinigter Böden im Zusammenhang mit dem Straßenausbau sind entsprechende Bodengutachten zu erstellen und die untere Bodenschutzbehörde bei der Stadt Aschaffenburg zu benachrichtigen.

Wenn kein Einvernehmen erzielt werden kann, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde einzuholen.

- 3.6.9** Im Falle des Nachweises teerhaltigen Straßenaufbruches im Ausbaubereich soll dieser möglichst ohne Zwischenlagerung zu einer Aufbereitungsanlage transportiert werden. Kann eine Zwischenlagerung aus betrieblichen Gründen nicht vermieden werden, ist teerhaltiger Straßenaufbruch in jedem Falle möglichst nahe der Anfallstelle auf gewachsenem Boden zu lagern. Dabei ist er vor dem Zutritt von Niederschlagswasser und so weit als möglich vor Staubverwehung bzw. Windverfrachtung zu schützen, etwa mittels einer Plane.

3.7 Landwirtschaft und Wege

- 3.7.1** Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.7.2** Während der Bauzeit darf, soweit möglich, der land- und forstwirtschaftliche Verkehr nur kurzzeitig unterbrochen werden. Entsprechende Lichtraumprofile sind während der Erntezeit möglichst freizuhalten oder es ist zumindest eine Umfahrung in zumutbarer Entfernung zu ermöglichen. Unvermeidbare kurzzeitige Sperrungen sind rechtzeitig vorher bekannt zu geben.

3.8 Fischerei (vgl. auch A 3.4)

- 3.8.1** Während der Bauarbeiten ist sicherzustellen, dass (z.B. durch Starkregenereignisse) keine zusätzlichen Nährstoffe (oder Schadstoffe) über Abschwemmungen oder dergleichen in den Schönbuschsee, den Main oder den Welzbach gelangen.
- 3.8.2** Auf den Flächen und Abschnitten, die in das Kanalnetz der Stadt Aschaffenburg bzw. des bayernhafens entwässern, dürfen i.S.d. gesetzlichen Bestimmungen keine gewässerschädlichen Baustoffe und Bauhilfsstoffe

verwendet werden (z.B. nur Verwendung von Kategorie Z 0 gemäß LAGAM20).

- 3.8.3** Sollte bei einem Unfall oder anderen Vorkommnissen verunreinigtes Wasser in den Main, den Schönbuschsee oder den Welzbach gelangen, ist neben der zuständigen Kreisverwaltungsbehörde, dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg oder der Polizei der Fischereiberechtigte sowie der Bewirtschafter des Schönbuschsees sofort zu verständigen.

3.9 Denkmalpflege (vgl. auch A 3.2.1)

- 3.9.1** Alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass bei den Erdarbeiten auftretende Funde von Bodendenkmälern unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Aschaffenburg) zu melden (Art. 8 Abs. 1 DSchG) und die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).
- 3.9.2** Die Ausführungsplanung der Radwege, Fußwege sowie die Anbindung an das Parkwegenetz des Landschaftsparks Schönbusch und die Anbindung des Fußweges zum Gelände des Schützenvereins sind rechtzeitig vor Bauausführung mit der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen abzustimmen.

3.10 Eisenbahnbelange

- 3.10.1** Die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), der Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE, Ausgabe 2001), der einschlägigen DIN-Blätter und Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Berufsgenossenschaft (BG Bahnen, Berufsgenossenschaft der Straßen-, U- und Eisenbahnen) sind zu beachten.
- 3.10.2** Das Regellichtraumprofil des Gleises (§ 9 Abs. 1 i.V.m. Anlage 1 EBO) ist stets freizuhalten. Maschinen, Bauteile und Baugeräte dürfen nicht hineinragen bzw. hineinschwenken. Soweit dies nicht gewährleistet werden kann,

sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen. Bei nicht gesperrtem Gleis ist das Arbeitspersonal durch geeignete Maßnahmen vor den Gefahren des Eisenbahnbetriebs zu schützen.

3.10.3 Die Ausführungsplanung der technischen Sicherungsanlage am Bahnübergang ist von einem Fachplaner zu entwerfen und die signaltechnischen Arbeiten durch Fachfirmen auszuführen. Die Planungsteile 1 und 2 (PT 1 und PT 2) der Leit- und Sicherungstechnik für Bahnsysteme sind einem zugelassenen signaltechnischen Sachverständigen zur Prüfung vorzulegen und anschließend an das EBA weiter zu reichen. Der Vorhabensträger hat die Ausführungsplanung einschließlich des Beschilderungsplans vor der Prüfung der PT 1-Unterlagen mit dem EBA abzustimmen.

3.10.4 Der Bahnübergang 10/11 ist durch Postensicherung (§ 11 Abs. 11 EBO) zu sichern.

3.10.5 Für die Abnahme der BÜSTRA ist ein zugelassener Sachverständiger zu beauftragen. Das Abnahmeschreiben ist dem EBA zu übersenden.

3.11 Brand- und Katastrophenschutz

3.11.1 Die Zufahrt zu den Baustellen muss für Feuerwehrfahrzeuge mit mindestens 10 t Achslast, einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 3,50 m möglich sein.

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

3.11.3 Falls im Zuge der Baumaßnahmen bestehende Übergänge, Auffahrten oder auch andere Straßen und Verkehrswege gesperrt werden und nicht benutzt werden können, sind die betroffenen Feuerwehren und die für die Feuerwehralarmierung zuständigen Stellen rechtzeitig zu informieren.

3.11.4 Während der Baumaßnahme ist für anliegende Schutzobjekte weiterhin eine ausreichende Löschwasserversorgung sicherzustellen. Falls vorhandene Wasserleitungen und auch Hydranten abgesperrt, abgebaut oder verlegt werden, sind dafür Ersatzmaßnahmen in Abstimmung mit der Feuerwehr vorzusehen.

3.12 Belange der Wehrbereichsverwaltung

Das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 22/1996 des BMVBS „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge“

(RABS) ist hinsichtlich der Bundesstraße B 26 als Bestandteil (Axialstraße 759) des Militär-Straßen-Grund-Netzes (MSGN) zu beachten.

3.13 Träger von Versorgungsleitungen

3.13.1 Innerhalb der Kabelschutzstreifen der Leitungen der Bayernwerk Netz GmbH (1,0 m beidseits des jeweils äußersten linken bzw. rechten Kabel) darf keine Pflanzung vorgenommen werden. Geplante Pflanzungen in dem Bereich der Leitungen sind mit der Bayernwerk Netz GmbH abzustimmen.

3.13.2 Hinsichtlich der Gashochdruckleitung der Mainova AG ist für alle Baumaßnahmen die NRM-Norm „Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen, Armaturen, Mess-, Signal- und Steuerkabel der Mainova“ zu beachten.

3.13.3 Das Gründungsverfahren zur Errichtung der passiven Schutzeinrichtung ist rechtzeitig mit den Netzbetreibern der Leitungssysteme (NRM und AVG) und dem Betrieb der GÜ-Hafen abzustimmen. Erschütterungen sind auf ein Minimum zu reduzieren.

3.13.4 Die Festlegungen des DVGW-Arbeitsblattes GW 315 „Maßnahmen zum Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten“ (insb. die Regelungen unter Abs. 7, 8 und 11) sind zu berücksichtigen.

3.13.5 Für die Planungen von Grünflächen im Bereich der vorhandenen Gashochdruckleitung der Mainova AG ist das DVGW-Arbeitsblatt GW 125 „Baumpflanzungen im Bereich unterirdischer Versorgungsanlagen“ zu beachten.

3.13.6 Der Vorhabensträger hat rechtzeitig vor Baubeginn mit dem bayernhafens Aschaffenburg einen Gestattungsvertrag für die Verlegung der Leitungen des bayernhafens Aschaffenburg abzuschließen.

3.14 Mittelbar enteignende Planfestsetzungen

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

4 Entscheidung über Einwendungen

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

5 Entscheidung über verfahrensrechtliche Anträge

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

6 Ausnahmen und Befreiungen

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

7 Erlaubnis für Gewässerbenutzung

7.1 Gegenstand der Erlaubnis

- 7.1.1** Dem Vorhabensträger wird gemäß §§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG die widerrufliche wasserrechtliche Erlaubnis erteilt, Oberflächenwasser aus der Straßenentwässerung der verfahrensgegenständlichen B 26 in über Geländemulden zu sammeln und in den Grundwasserkörper 2_G062_HE „Quartär – Aschaffenburg“ einzuleiten.
- 7.1.2** Die erlaubten Gewässerbenutzungen dienen dem Zweck der Beseitigung des Niederschlagswassers von der Straßenoberfläche einschließlich Nebenflächen wie Böschungen, Bankette und Außeneinzugsgebieten.
- 7.1.3** Den Benutzungen liegen die unter A 2 dieses Beschlusses aufgeführten Planfeststellungsunterlagen, insbesondere die Erläuterung zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen (Unterlage 13.1) und die Lagepläne zur Straßenentwässerung sowie zu den Einzugsgebieten (Unterlage 13.2) zugrunde, sofern in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist. Der Umfang der erlaubten Benutzungen ergibt sich aus der Unterlage 13 sowie Unterlage 7.

7.2 Beschreibung der Anlagen

Die Anlagen der Straßenentwässerung sind in den planfestgestellten Unterlagen, insbesondere in der Unterlage 1, 7.2 und 13, dargestellt und beschrieben, worauf hier Bezug genommen wird.

7.3 Nebenbestimmungen zur Erlaubnis

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

Darüber hinaus gelten folgende Nebenbestimmungen (vgl. auch A 3.4):

7.3.1 Der Vorhabensträger ist für den sachgerechten Betrieb und die vorschriftsmäßige Wartung der gesamten Entwässerungsanlage verantwortlich.

7.3.2 Die Entwässerungsanlagen sind bei Bedarf, jedoch mindestens zweimal jährlich, auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu überprüfen. Festgestellte Mängel sind sofort zu beseitigen. Die Schlammeimer in den Schächten sind fortlaufend zu kontrollieren und bei Bedarf zu entleeren. Eine Entleerung ist rechtzeitig vor Beginn der Frostperiode vorzunehmen.

7.3.3 Die geplante Entwässerungsmulde im Entwässerungsabschnitt 3.1 (vgl. Unterlage 13.2) ist mit einer mindestens 20 cm mächtigen Mutterbodenabdeckung auszuführen. Der Boden muss entsprechend Ziffer 7.2 des Merkblattes DWA-M 153 folgende Eigenschaften aufweisen: pH-Wert 6-8; Humusgehalt 2-10 %; Tongehalt unter 10 %. Alle geforderten Eigenschaften des Oberbodens müssen vor der Lieferung gutachterlich bestätigt werden.

7.3.4 Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt.

8 Straßenrechtliche Verfügungen

8.1 Bundesfernstraßen

Hinsichtlich der Bundesfernstraßen wird – soweit nicht § 2 Abs. 6 a FStrG gilt – verfügt, dass

- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu Bundesfernstraßen mit der Maßgabe gewidmet werden, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen,
- die nach den Planunterlagen umzustufenden Teile mit der Maßgabe umgestuft werden, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen werden, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort hinreichend bestimmt beschrieben.

8.2 Straßenklassen nach Bayerischem Straßen- und Wegegesetz

Hinsichtlich der Staats, Kreis- und Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen wird verfügt – soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten –, dass

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

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

9 Sondernutzungen

Das im Bereich des planfestgestellten Bauvorhabens gelegene öffentliche Straßen- und Wegenetz – mit Ausnahme der öffentlichen Feld- und Waldwege (dafür

bedarf es einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung) – darf, soweit und solange es für die Realisierung des Vorhabens erforderlich ist, durch Baufahrzeuge auch insoweit in Anspruch genommen werden, als diese Benutzung über den Gemeingebrauch hinausgeht.

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

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

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

10 Kosten des Verfahrens

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

B

Sachverhalt

1 Antragstellung

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Staatliche Bauamt Aschaffenburg, Corneliensstraße 1, 63739 Aschaffenburg (Vorhabensträger), hat bei der Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 19.11.2012 die Planfeststellung für die Bundesstraße B 26, Darmstädter Straße, Ausbau der Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ beantragt (Abschnitt 140, Station 1,170 bis 2,520 bzw. Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+350).

2 Beschreibung des Vorhabens

2.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planung hat den Ausbau der Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ der Bundesstraße 26, Darmstädter Straße, westlich von Aschaffenburg zum Gegenstand und führt am nördlich gelegenen Hafengebiet des bayernhafens Aschaffenburg und an dem südlich gelegenen historischen Landschaftspark Schönbusch vorbei.

Am Knotenpunkt „Hafen-West“ wird der „Stockstädter Weg“ zum Waldfriedhof an die B 26 angebunden. Am Knotenpunkt „Hafen-Mitte“ wird die Anbindung der „Hafenkopfstraße“ zum Hafengebiet und die Zufahrt zum Landschaftspark Schönbusch zu einer lichtsignalisierten Kreuzung mit Versatz zusammengefasst und ertüchtigt. Dabei werden zwischen den beiden Knotenpunkten die Aufstell- und Geradeausfahrfahstreifen in jeder Fahrtrichtung dem erhöhten Verkehrsaufkommen entsprechend zweistreifig ausgebaut. Ausbaubedingt müssen die Bushaltestellen sowie die Rad- und Gehwege im erforderlichen Umfang neu angelegt werden.

Die zunächst entlang der Parkanlage von Bau-km 0+050 bis Bau-km 0+991 geplante bis zu vier Meter hohe Gabionenwand als Fledermausüberflughilfe ist mit Planänderung vom 09.05.2018 entfallen.

2.2 Bauliche Beschreibung

Die Baulänge der durchgehenden Strecke der B 26 beträgt im verfahrensgegenständlichen Abschnitt 1.350 m. Die Maßnahme beginnt stadteinwärts auf Höhe des

Waldfriedhofs bei Abschnitt 140, Station 1,170 (Bau-km 0+000) und endet unmittelbar vor der Hafenüberquerung bei Abschnitt 140, Station 2,520 (Bau-km 1+350).

Die vorhandene Bestandsachse der B 26 bleibt erhalten. Zwischen den Knotenpunktbereichen wird die B 26 aus vier Geradeausfahrstreifen mit einer Breite von jeweils 3,25 m und Randstreifen mit einer Breite von 0,50 m sowie einem Links- bzw. Rechtsabbiegestreifen mit einer Breite von jeweils 3,25 m bestehen. Als Mitteltrennung ist ein 6,00 m breiter Grünstreifen vorgesehen, der durch Bepflanzung den historischen Alleencharakter der B 26 aufrechterhält.

Die Knotenpunktzufahrten „Stockstädter Weg“ und „Hafenkopfstraße“ werden mit zwei Aufstellspuren mit je 3,50 m Breite konzipiert.

Das Geh- und Radwegenetz an der B 26 wird aufrechterhalten und um einen straßenbegleitenden Gehweg im Bereich zwischen Knoten „Hafen-Mitte“ und den Gewerbebetrieben an der B 26 erweitert.

Die direkten Zufahrten zur B 26 östlich des Knotenpunktes „Hafen-Mitte“ werden aufgelassen.

Des Weiteren wird nördlich der B 26 und östlich des „Stockstädter Weges“ der Bau eines Parkplatzes umgesetzt.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Planfeststellungsunterlagen Bezug genommen (vgl. insbesondere Unterlage 1).

3 Vorgängige Planungsstufen

3.1 Bedarfsplan für Bundesfernstraßen

Der verfahrensgegenständliche Ausbau der Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ der B 26, Darmstädter Straße, ist im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage 1 zum Fernstraßenausbaugesetz i.d.F. vom 23.12.2016) nicht ausgewiesen.

3.2 Raumordnung und Landesplanung

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern – LEP – vom 22.08.2013, GVBl. S. 550 ff.) sind in Kapitel 4 für das Verkehrswesen im Allgemeinen und den Straßenbau im Besonderen die betreffenden fachlichen Ziele und Grundsätze definiert. Danach ist die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um-

und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Weiter soll das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen (Kapitel 4.2).

Gemäß den Grundsätzen des Regionalplans soll das Straßennetz in der Region der Region Bayerischer Untermain (1) u.a. so verbessert und ergänzt werden, dass es dem angemessenen Verkehrsanschluss aller Gemeinden, dem besseren Verkehrsaustausch zwischen den zentralen Orten und ihren Verflechtungsbereichen sowie der Beseitigung von Engstellen und Unfallschwerpunkten dient. Zudem soll auch der Schwerverkehr angemessen bewältigt werden (vgl. zum Ganzen Kapitel B IX Nr. 3.1 des Regionalplans der Region Bayerischer Untermain (1)). Insbesondere soll der Verkehr im Einzugsbereich des Oberzentrums Aschaffenburg durch eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen vor allem im Zuge der Bundesstraße 26 sowie der Staatsstraßen 2309 und 3115 weiter entflochten, geordnet und beschleunigt werden (vgl. Kapitel B IX Nr. 3.4 des Regionalplans der Region Bayerischer Untermain (1)). Zur Entlastung der überdurchschnittlich frequentierten Staatsstraße 3115 ist eine entsprechende Ertüchtigung der Bundesstraße 26 im verfahrensgegenständlichen Bereich erforderlich. Das Vorhaben steht damit im Einklang mit den einschlägigen Grundsätzen des Regionalplans der Region Bayerischer Untermain (1), was durch die Stellungnahme des Regionalen Planungsverbands Bayerischer Untermain bestätigt wird.

Insgesamt lässt sich also festhalten, dass der geplante Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ der B 26 in Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und der Landesplanung steht.

4 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

4.1 Erste Auslegung

Nach Beantragung der Planfeststellung durch den Vorhabensträger mit Schreiben vom 19.11.2012 lagen die Planfeststellungsunterlagen nach öffentlicher und ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Aschaffenburg, Dalbergstraße 15, 63739 Aschaffenburg, zur allgemeinen Einsicht aus.

In der ortsüblichen Bekanntmachung der Stadt Aschaffenburg wurde darauf hingewiesen, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der jeweiligen Auslegungsfrist gegen den

Plan Einwendungen erheben kann und dass die nach Naturschutzrecht anerkannten Vereine sowie sonstige Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach den gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind (Vereinigungen), bis zum Ablauf der vorgenannten Frist zu dem Vorhaben Stellung nehmen können. Hingewiesen wurde des Weiteren darauf, dass Einwendungen oder Äußerungen schriftlich oder zur Niederschrift bei der Stadt Aschaffenburg oder bei der Regierung von Unterfranken zu erheben bzw. abzugeben sind, dass Einwendungen und Stellungnahmen, die elektronisch übermittelt werden (E-Mail), unzulässig sind und dass Einwendungen, aber auch Stellungnahmen von Vereinigungen, nach Ablauf der jeweiligen Einwendungs- bzw. Stellungnahmefrist ausgeschlossen sind.

Die namentlich bekannten, nicht ortsansässigen Betroffenen wurden, soweit geboten, durch die Stadt Aschaffenburg von der Auslegung des Plans benachrichtigt.

4.2 Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 26.11.2012 forderte die Regierung von Unterfranken die nachfolgend genannten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange auf, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen:

- Stadt Aschaffenburg
- Markt Stockstadt
- Landratsamt Aschaffenburg
- Gasversorgung Unterfranken GmbH
- Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
- AVG Aschaffener Versorgungs-GmbH
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
- Tourismusverband Franken e.V.
- Handwerkskammer für Unterfranken
- Industrie- und Handelskammer
- NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH

- Mainova AG
- E.ON Bayern AG
- E.ON Netz GmbH
- Immobilien Freistaat Bayern
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Bayerische Verwaltung der Staatlichen Schlösser, Gärten und Seen
- Regierung von Oberfranken – Bergamt Nordbayern
- Regionaler Planungsverband Bayerischer Untermain
- Bayerischer Bauernverband
- Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg
- Polizeipräsidium Unterfranken
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Staatliches Vermessungsamt
- Regierung von Mittelfranken
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Hafenverwaltung

Mit Schreiben vom 18.02.2013 wurde nachträglich das Eisenbahnbundesamt, Eilgutstraße 2, 90443 Nürnberg, um Stellungnahme gebeten.

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

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

4.3 Erster Erörterungstermin

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 21.10.2013 im Bürgerhaus Nilkheim, Mergenbaum-Platz 3, 63741 Aschaffenburg, erörtert.

Der Vorhabensträger, die Einwendungsführer sowie die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben der Regierung von Unterfranken am 10.09.2013 benachrichtigt. Im Übrigen erfolgte die vorgeschriebene ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis dieses Termins ist in einer Niederschrift festgehalten.

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

4.4 Erste Planänderung

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen bzw. aus Anlass von sonst gewonnenen Erkenntnissen hat der Vorhabensträger mit Datum vom 09.05.2018 Planänderungen (Tekturen) vorgenommen und mit Schreiben vom 19.06.2018 in das Verfahren eingebracht.

Das Planfeststellungsverfahren ruhte nach einem Bürgerentscheid vom 02.02.2014. Die Forderungen aus dem Bürgerentscheid wurden in 7 Gesprächsrunden bearbeitet. Konsens am runden Tisch, der von Vertretern der Gegner und Befürworter des Projekts, der Stadt Aschaffenburg, des bayernhafens und des Staatlichen Bauamts Aschaffenburg gebildet wurde, war, dass an den Knotenpunkten Darmstädter Straße Handlungsbedarf besteht. Am 24.09.2017 fand ein erneuter Bürgerentscheid statt. Da seitens der Gegnerschaft des Projekts insbesondere die Verkehrsprognose kritisiert wurde, hat der Vorhabensträger eine neue verkehrstechnische Untersuchung in Auftrag gegeben, auf deren Grundlage die Planunterlagen tektiert wurden.

Diese Planänderungen haben im Wesentlichen die Überarbeitung der dem Verfahren zugrundeliegenden Verkehrsprognose sowie aufgrund dessen die Überarbeitung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Entfall einer Schutzwand als Überflughilfe, die Anlage einer zusätzlichen Pappelreihe nördlich des Radweges, die Anlage von Säulenpappeln und einer Stützwand zum Hafengelände, und die Überarbeitung der naturschutzfachlichen Unterlagen nach der neuen Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) zum Inhalt.

Die Details der Tekturen sind in der Unterlage 0 N (Erläuterung zu den Planänderungen vom 09.05.2018) erläutert. Die Tekturen der förmlichen Planänderung vom 09.05.2018 sind in den Planunterlagen in roter Farbe kenntlich gemacht.

Weiterhin beantragte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 21.06.2018 die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung in Bezug auf das Gesamtvorhaben nach § 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 Satz 1 UVPG. Der UVP-Bericht wurde mit der Planänderung vorgelegt (vgl. Anhang 1 zu Unterlage 1).

Zu den mit Schreiben vom 19.06.2018 vorgelegten Planänderungen hörte die Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 25.06.2018 folgende Träger öffentlicher Belange an:

- Stadt Aschaffenburg
- Markt Stockstadt
- Landratsamt Aschaffenburg
- Gasversorgung Unterfranken GmbH
- Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Telekom Deutschland GmbH
- AVG Aschaffener Versorgungs-GmbH
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
- NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH
- Mainova AG
- Bayernwerk AG
- RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH
- Tennet TSO GmbH
- Immobilien Freistaat Bayern
- Bayerische Verwaltung der Staatlichen Schlösser, Gärten und Seen
- Regierung von Oberfranken – Bergamt Nordbayern
- Regionaler Planungsverband Bayerischer Untermain
- Bayerischer Bauernverband
- Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg
- Polizeipräsidium Unterfranken

- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung
- Regierung von Mittelfranken – Luftamt Nordbayern
- bayernhafen GmbH & Co. KG
- Eisenbahnbundesamt
- Bezirk Unterfranken – Sachverständiger und Fachberater für Fischerei

Außerdem wurden die Sachgebiete 10 (Sicherheit und Ordnung, Prozessvertretung), 12 (Kommunale Angelegenheiten), 20 (Wirtschaftsförderung, Beschäftigung), 22 (Energiewirtschaft, Preisprüfung und Gewerbe), 23 (Schienen- und Straßenverkehr), 24 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung), 30.1 (Hochbau), 31 (Straßenbau), 34 (Städtebau), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz), 52 (Wasserwirtschaft) und 55.1 (Rechtsfragen Umwelt) der Regierung von Unterfranken beteiligt bzw. von der Planung in Kenntnis gesetzt.

Des Weiteren lagen die geänderten Unterlagen nach vorhergehender ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 03.07.2018 bis einschließlich 02.08.2018 zur allgemeinen Einsicht bei der Stadt Aschaffenburg aus. Die Betroffenen hatten Gelegenheit, bis einschließlich 03.09.2018 Einwendungen zu erheben.

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

4.5 Zweiter Erörterungstermin

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 28.05.2019 im Gemeindezentrum der Pfarrei St. Michael, Schulstraße 42, 63741 Aschaffenburg, erörtert.

Der Vorhabensträger, die Einwendungsführer sowie die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben der Regierung von Unterfranken am 29.04.2019 benachrichtigt. Im Übrigen erfolgte die vorgeschriebene ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis dieses Termins ist in einer Niederschrift festgehalten.

4.6 Zweite Planänderung

Mit Schreiben vom 27.08.2019 hat der Vorhabensträger eine weitere Planänderung in das Verfahren eingebracht.

Im Zuge der Planänderung vom 14.08.2019 wird auf Grund einer Abstimmung mit den Naturschutzbehörden die Ersatzmaßnahme 2-2 aus Gründen des Fledermausschutzes dahingehend geändert, dass das vorhandene Gebäude (Schießanlage) erhalten bleiben soll und hier anstelle des ursprünglich geplanten Eichen-Hainbuchenwalds ein Waldmantel angelegt werden soll. Entsprechend wurde der Kompensationsumfang entsprechend angepasst (vgl. Unterlage 12.1T (Landschaftspflegerischer Begleitplan)).

Schließlich bringt die Planänderung textliche Richtigstellungen an einigen Stellen der Planunterlagen und die klarstellende Korrektur von in den Planunterlagen bestehenden Fehlern im Bauwerksverzeichnis, die von den betroffenen Leitungsträgern im Verfahren gerügt worden waren.

Zu der zweiten Planänderung hörte die Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 14.12.2018 die Sachgebiete 31 (Straßenbau) und 51 (Naturschutz) der Regierung von Unterfranken an. Private waren von der Planänderung nicht betroffen. Von einer Mitwirkung anerkannter (Naturschutz)Vereinigungen wurde abgesehen, da durch die vorgesehenen Änderungen (Änderung des Zielzustands auf einer untergeordneten Teilfläche der Ersatzmaßnahme E 2-2) nur geringfügige Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu erwarten sind, § 63 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. Art. 45 BayNatSchG. Zudem sind keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen, sodass auch von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden konnte, § 22 Abs. 2 Satz 1 UVPG.

Da von den Betroffenen keine Einwände gegen die Planänderungen vorgebracht wurden, wurde von einem erneuten Erörterungstermin abgesehen (§ 17 a Nr. 1 Satz 1 FStrG).

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

C

Entscheidungsgründe

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

Dieses Ergebnis beruht auf folgenden Gegebenheiten und Überlegungen:

1 **Verfahrensrechtliche Beurteilung**

1.1 Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken

Die Regierung von Unterfranken ist sachlich (§§ 17 b Abs. 1 Nr. 2 Satz 1 und § 22 Abs. 4 Satz 2 FStrG i.V.m. Art. 39 Abs. 1 und 2, 62 a Abs. 5 BayStrWG i.V.m. § 5 der Verordnung zur Übertragung der Befugnisse der Obersten Landesstraßenbaubehörde nach dem Bundesfernstraßengesetz) und örtlich (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG) zuständig, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

1.2 Erforderlichkeit der Planfeststellung

Bundesfernstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist (§ 17 Satz 1 FStrG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 17 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 10, 15 WHG. Die Regierung kann jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis entscheiden (§ 19 WHG). Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Der Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ der B 26 sowie der vier-streifige Ausbau der B 26 zwischen den Knotenpunkten ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens einer Umweltverträglichkeitsprüfung als unselbständiger Teil des Verfahrens (§ 4 UVPG) zu unterziehen (§ 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2, § 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 Satz 1 und 2 UVPG sowie Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG; vgl. IMS IIB2/IIZ7-4382-002/16 vom 25.08.2017 und IMS IIB2-4382-002/16 vom 22.04.2016).

Die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht grundsätzlich auch für die Änderung eines Vorhabens, für das keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, wenn für das Vorhaben nach Anlage 1 eine UVP-Pflicht besteht und dafür keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind (§ 9 Abs. 3 Satz 1 Nr 1 UVPG) oder wenn für das Vorhaben nach Anlage 1 eine Vorprüfung, aber keine Prüfwerte vorgeschrieben sind (§ 9 Abs. 3 Satz 1 Nr 2 UVPG) und die durchzuführende Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann, § 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG. Für die durchzuführende Vorprüfung gelten die Bestimmungen des § 7 UVPG entsprechend (§ 9 Abs. 4 UVPG).

Voraussetzung für die Anwendbarkeit des § 9 Abs. 3 UVPG ist demnach zunächst, dass für das zu ändernde Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist. Bei dem Ausbau der Knotenpunkte handelt es sich um die Änderung der B 26, einer Bundesstraße, für deren bisherigen Knotenpunkte keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde. Die B 26 ist in diesem Bereich mehrere Jahrzehnte alt. Das frühere Vorhaben wurde somit zugelassen, als die entsprechenden europarechtlichen Vorgaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung noch nicht existierten bzw. die Umsetzungsfristen noch nicht abgelaufen waren, weshalb tatsächlich keine Umweltverträglichkeitsprüfung für dieses durchgeführt wurde.

Für den Ausbau der B 26 besteht nach Nr. 14 Spalte 1 (Verkehrsvorhaben) der Anlage 1 zum UVPG keine obligatorische UVP-Pflicht. Die Voraussetzungen nach § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UVPG sind daher nicht erfüllt.

Da es sich um die Änderung eines Vorhabens, nämlich einer Bundesstraße, handelt, ergibt sich die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung aus § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 i.V.m. § 9 Abs. 4 UVPG. Für das Verkehrsvorhaben nach Nr. 14.6 Spalte 2 der Anlage 1 zum UVPG (Bau einer

sonstigen Bundesstraße) ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflicht vorgeschrieben. Aufgrund einer überschlägigen Vorprüfung i.S.d. § 9 Abs. 3 Satz 2, Abs. 4 UVPG i.V.m. § 7 Abs. 1 UVPG ist unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien zu prüfen, ob durch die geplante Änderung erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Da der Vorhabensträger die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung mit Schreiben vom 21.06.2018 beantragte (vgl. Erläuterungsbericht, Kap. 3.3.4.1, Unterlage 1) und der Entfall der Vorprüfung aufgrund der zu erwartenden Umweltauswirkungen als zweckmäßig erachtet wird, konnte auf diese verzichtet werden (§ 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 Satz 1 und 2 UVPG). Für das gegenständliche Vorhaben wird daher ohne eine Vorprüfung i.S.d. § 7 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung auf Antrag des Vorhabensträgers durchgeführt (§ 9 Abs. 3 Satz 1 Nr.2 UVPG i.V.m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG, §§ 9 Abs. 4, 7 Abs. 3 UVPG), vgl. im Einzelnen C 2 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgt deshalb durch das Anhörungsverfahren (§ 17, 17 a FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG).

1.4 Raumordnungsverfahren

Ein Raumordnungsverfahren ist für die gegenständliche Maßnahme, die lediglich den Ausbau und Ertüchtigung von Knotenpunkten einer Bundesstraße umfasst, nicht erforderlich. Ein Widerspruch zu den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung ist nicht ersichtlich (vgl. dazu auch C 3.7.1).

1.5 Prüfung der Verträglichkeit gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie

Einer förmlichen Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG bedarf es nicht. Das Vorhaben ist nicht geeignet, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein Europäisches Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen. Im Untersuchungsgebiet und der näheren Umgebung der plangegegenständlichen Maßnahme liegen keine Europäischen Vogelschutzgebiete oder FFH-Gebiete.

1.6 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen

Einzelne weitere verfahrensrechtliche Fragen sind – soweit geboten – in systematischem Zusammenhang an anderer Stelle dieses Beschlusses behandelt. Darauf wird Bezug genommen (vgl. auch A.5).

2 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Grundsätzliche Vorgaben

Der Ausbau der B 26 zwischen den Knotenpunkten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als unselbständiger Teil des Verfahrens (§ 4 UVPG) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen (§ 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2, § 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 Satz 1 und 2 UVPG sowie Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG); vgl. bereits oben C 1.3 dieses Beschlusses).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie auf die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern (§ 2 Abs. 1 UVPG).

Sie wird unter Einbeziehung der Öffentlichkeit durchgeführt (§ 3 Satz 2 UVPG). Die Planfeststellungsbehörde erarbeitet auf der Grundlage des vom Träger des Vorhabens vorgelegten UVP-Berichts, der behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens, der Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen, und der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden sollen, sowie der Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 24 Abs. 1 Satz 1 UVPG). Die Ergebnisse eigener Ermittlungen sind dabei einzubeziehen (§ 24 Abs. 1 Satz 3 UVPG).

Auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung bewertet die Planfeststellungsbehörde die Umweltauswirkungen des Vorhabens und berücksichtigt diese Bewertung bei ihrer Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze (§ 25 Abs. 1 Satz 1 UVPG).

An die Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens dürfen jedoch nach höchstrichterlicher Rechtsprechung (vgl. insbesondere BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 19.94, NVwZ 1996, 1016) keine überhöhten Anforderungen gestellt werden. Insbesondere gebieten weder das UVPG noch die UVP-Richtlinie, dass Umweltauswirkungen anhand schematisierter Maßstäbe oder in

standardisierten oder schematisierten und rechenhaft handhabbaren Verfahren ermittelt und bewertet werden, oder dass, solange es an solchen Verfahren fehlt, dies durch einen Dialog der Fachleute beider Seiten bis zur Erreichung eines Kompromisses auszugleichen wäre.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist auch kein "Suchverfahren", in dem alle nur erdenklichen Auswirkungen eines Vorhabens auf Umweltgüter und deren Wertigkeit bis in alle Einzelheiten untersucht oder sogar wissenschaftlich bislang unge löste Fragen geklärt werden müssten. Vielmehr soll die Umweltverträglichkeitsprüfung die Grundlagen für die Beurteilung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen eines Projekts liefern (vgl. UVP-Richtlinie, Erwägungsgrund 6). In sachlicher Übereinstimmung mit der UVP-Richtlinie (vgl. Art. 5 Abs. 2) verpflichtet daher § 16 Abs. 1 Satz 1 UVPG den Vorhabensträger, einen entsprechend aussagekräftigen Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen (UVP-Bericht) vorzulegen. Auf den UVP-Bericht (Anhang 1 zur Unterlage 1, sowie Unterlage 12 und 15.2 T) sei ergänzend zu den nachstehenden Ausführungen Bezug genommen.

2.2 Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet liegt im Landkreis Aschaffenburg in der Stadt Aschaffenburg auf der Gemarkung Leider.

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgte durch den Vorhabensträger entsprechend der Reichweite der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens insbesondere auf die Umwelt, den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, an der Empfindlichkeit des Landschaftsraumes bezogen auf die potentiellen Wirkungen des Vorhabens, sowie an den Flächen für die Durchführung der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die Auswahl des Untersuchungsraums stellt weder eine unzulässige Abschnittsbildung noch eine unzulässige Einschränkung zu untersuchender Varianten dar.

Der plangegenständliche Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ der B 26 sowie der dazwischenliegende vier-streifige Ausbau der B 26 liegt westlich vom Stadtzentrum Aschaffenburg. Der Beginn liegt stadteinwärts auf Höhe des Waldfriedhofs bei Abschnitt 140, Station 1,170 und das Ende unmittelbar vor der Hafenbahnquerung bei Abschnitt 140, Station 2,520. Auf ganzer Länge führt die B 26 am nördlich gelegenen Hafengebiet des bayernhafens Aschaffenburg und an dem südlich gelegenen historischen Landschaftspark Schönbusch

vorbei. Es handelt sich um einen bestandsorientierten Ausbau, der sowohl am Beginn als auch am Ende des Planfeststellungsabschnitts an die bestehende Bundesstraße anschließt.

Die Festlegung des Untersuchungsraums stellt auch keine unzulässige Einschränkung zur Untersuchung der Varianten dar. Die Planfeststellungsbehörde war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten zur Sprache gebrachte Planungsalternative gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kamen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, Az. 4 B 22.95, UPR 1995, 445). Ist der Planungsbehörde mithin bei der Betrachtung von Planungsalternativen ein gestuftes Vorgehen gestattet, so ist es ihr nicht verwehrt, im Fortgang des Verfahrens die Umweltverträglichkeitsprüfung auf diejenige Variante zu beschränken, die nach dem jeweils aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommt (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, Az. 4 C 5.95, DVBl. 1996, 677). In Kapitel C 3.7.2 dieses Beschlusses hat die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit von Varianten, insbesondere unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit untersucht. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Auswahl zugunsten der dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Trassenführung nicht zu beanstanden ist. Den Anforderungen des § 16 Abs. 1 UVPG ist damit Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nach § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 UVPG nur eine „Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabensträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen“ (vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, Az. 4 B 92.95, UPR 1995, 445). Auch § 17 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, Az. 4 C 5.95, DVBl. 1996, 667).

Bei der Darstellung des Ergebnisses dieser Umweltverträglichkeitsprüfung und dessen Einbeziehung in die Entscheidungsfindung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben konnte sich die Planfeststellungsbehörde im Wesentlichen auf die Auswirkungen, die diesen räumlich begrenzten Bereich betreffen, beschränken. Das Untersuchungsgebiet ist von seinem räumlichen Umfang her so gewählt, dass die Auswirkungen auf die Umwelt hinreichend erfasst werden. Dies gilt insbesondere für die gewählte Breite des Untersuchungsgebietes, das in die Umweltver-

träglichkeitsprüfung eingestellt wurde. Das Untersuchungsgebiet umfasst entsprechend der Länge der Ausbaustrecke einen ca. 1,35 km langen und ca. 150 m breiten Korridor, wobei nördlich der B 26 im Bereich des Industriegebiets ein 50 m breiter Streifen und südlich der B 26 im Bereich des Landschaftsparks Schönbusch ein 100 m breiter Streifen gewählt wurde. Die genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebietes orientiert sich an den Nutzungsgrenzen in der Landschaft, an den Lebensräumen von Tieren und Pflanzen und an den geplanten Ausgleichsmaßnahmen.

2.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 24 UVPG)

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen soll gemäß Nr. 0.5.2.2 Abs. 4 der UVPVwV zum einen eine Bestandsaufnahme des räumlichen Zustands der Umwelt im räumlichen Auswirkungsbereich des Vorhabens (Ist-Zustand der Umwelt), zum anderen eine Prognose der voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (voraussichtliche Veränderung der Umwelt infolge des geplanten Vorhabens) enthalten.

In der zusammenfassenden Darstellung sollen Aussagen über Art und Umfang sowie die Häufigkeit oder – soweit fachrechtlich geboten – die Eintrittswahrscheinlichkeit bestimmter Umweltauswirkungen getroffen werden. Darüber hinaus soll angegeben werden, aus welcher Informationsquelle die wesentlichen Angaben stammen (vgl. Nr. 0.5.2.2 Abs. 1 und 3 UVPVwV).

Ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen wird auch auf die Planfeststellungsunterlagen 1 (insbesondere der UVP-Bericht, Anhang 1 zur Unterlage 1) und 12.1 T, 12.2 T, 12.3 sowie 12.4 T Bezug genommen.

2.3.1 Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsgebiet

2.3.1.1 Lage und landschaftliche Gliederung

Der Planfeststellungsabschnitt beginnt auf Höhe des Waldfriedhofs auf der B 26 bei Abschnitt 140, Station 1,170 und endet bei Abschnitt 140, Station 2,520 und umfasst den Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“. Die Baulänge beträgt 1,35 km.

Das Untersuchungsgebiet lässt sich grob in fünf Bereiche unterteilen. Nördlich der B 26 „Darmstädter Straße“ befinden sich zum einen der parkartige Waldfriedhof sowie zum anderen das Industriegebiet bayernhafen. Ein weiterer Teilbereich stellt

die B 26 als Bundesstraße mit nördlich vorgelagertem Gehölzstreifen und Pappelallee dar. Südlich der B 26 „Darmstädter Straße“ befindet sich der Landschaftspark Schönbusch und im südöstlichen Teil des Untersuchungsgebiets liegen die Sportanlagen.

Der im Untersuchungsgebiet westlich der Einmündung „Stockstädter Weg“ gelegene Waldfriedhof zeichnet sich durch einen alten Baumbestand, insbesondere aus Kiefern, Eichen und Birken aus, und stellt somit einen wichtigen Lebensraum für zahlreiche Vogelarten und Fledermausarten dar. Auf dem Gelände des Waldfriedhofes befinden sich direkt an der B 26 zwei Wohnhäuser. Durch den regen Straßenverkehr ist der südliche Rand der B 26 akustisch sehr vorbelastet. Nach Westen schließt eine relativ neue Kleingartenanlage bis zur Aschaffener Stadtgrenze an.

Geprägt ist das Industriegebiet bayernhafener durch zahlreiche Industrie- und Gewerbebauten, Straßen- und sonstigen Verkehrsflächen. Neben den Industrieanlagen mit großen gewerblichen Hallen, den Transport- und Frachtunternehmen, sowie Groß- und Einzelhandelsunternehmen, weisen nur sehr wenige Gebäude eine Büronutzung oder Wohnnutzung auf. Die Hafenbecken befinden sich im Anschluss an das Untersuchungsgebiet. Der Versiegelungsgrad ist hoch, es sind lediglich wenige Baumgruppen und Einzelbäume sowie wenige unbebaute Flächen vorhanden. Erst außerhalb des Untersuchungsbereichs, im Anschluss an die „Hafenrandstraße“ bzw. „Augasse“, schließt sich im Osten Wohnbebauung an.

Zwischen der B 26 und dem Industriegebiet ist ein ca. 430 m langer und 30 m breiter, einschichtiger, ca. 60 Jahre alter, Waldstreifen aus Edel-Laubbäumen (insb. Berg-Ahorn, Spitzahorn, Kirsche) erhalten, der aufgrund der unmittelbaren Straßennähe erheblich lärmbelastet ist.

Westlich des Waldstreifens zieht sich auf der nördlichen Seite der B 26 auf ca. 230 m Länge und südlich des Waldfriedhofes auf ca. 180 m Länge eine Baumreihe aus überwiegend alten Pyramidenpappeln (Säulenpappeln), die teilweise bereits durch neuere Bepflanzungen ersetzt wurden.

Die südlich der B 26 befindliche Parklandschaft Schönbusch ist gekennzeichnet durch weitläufige Waldstücke, bestehend aus vielfach altem, standortgerechten Baumbestand, die sich mit breiten Wiesentälern abwechseln. Im Bereich des Untersuchungsgebiets sind die Wiesentäler nahezu eben. Dort befindet sich der sog. Untersee mit seinem Zufluss Welzbach. Der Landschaftspark Schönbusch weist als einer der frühesten Landschaftsgärten Süddeutschlands eine hohe Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung auf.

Die Sportanlagen östlich des Landschaftsparks Schönbusch bestehen überwiegend aus Rasenplätzen, zum Teil auch aus Hartplätzen. Erst südlich der „Kleinen Schönbuschallee“, durch die parallel zur B 26 eine Verbindung zwischen Landschaftspark und Stadtzentrum erreicht wird, erstreckt sich ein größeres Wohngebiet.

Im Übrigen wird auf die Beschreibung im UVP-Bericht, Kapitel 0.2 und Kapitel 1.1 (Anhang 1 zu Unterlage 1) und Unterlage 12.1 T sowie die Darstellung in Unterlage 12.2 T Bezug genommen.

2.3.1.2 Schutzgut Mensch

2.3.1.2.1 Siedlungsstruktur

Die B 26 „Darmstädter Straße“ befindet sich am westlichen Rand des Stadtgebiets Aschaffenburg. Nach dem LEP Bayern gilt das Gebiet als Verdichtungsraum, die Stadt Aschaffenburg gilt als Oberzentrum mit einer Bevölkerungsdichte von rund 1.100 Einwohnern je km². Aufgrund der weitläufigen Parkanlage südlich der B 26 und des Industriegebiets nördlich der B 26 weist der Untersuchungsraum eine deutlich geringere Bevölkerungsdichte auf und ist daher kein Siedlungsschwerpunkt in verdichteten Räumen i.S.d. § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG. Das Untersuchungsgebiet ist überwiegend industriell und gewerblich geprägt. Lediglich im Randbereich des Waldfriedhofs befinden sich im Wirkungsbereich des Ausbaus der B 26 zwei Wohnhäuser. Daneben befinden sich ein kirchliches Gebäude und ein benachbarter Blumenladen. Erst südlich der „Kleinen Schönbuschallee“, die parallel der B 26 verläuft und den Landschaftspark mit dem Stadtzentrum verbindet, schließt sich ein größeres Wohngebiet an.

2.3.1.2.2 Lärm

Durch die vorhandene B 26 besteht bereits eine entsprechende Vorbelastung hinsichtlich Lärm und Abgasen.

2.3.1.2.3 Freizeit und Erholungsbereiche

Als einer der frühesten Landschaftsgärten Süddeutschlands weist der Landschaftspark Schönbusch südlich der B 26 eine hohe Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung auf. Die Waldfunktionskarte für die Region Bayerischer Untermain, Landkreis Aschaffenburg (Bayerische Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft 2009) weist die Waldbereiche des Landschaftsparks Schönbusch als Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung (Intensitätsstufe I) aus. Östlich des Schönbuschparks im Stadtteil Nilkheim schließen entlang der B 26

Sport- und Freizeitanlagen verschiedener Sportvereine an, bei denen es sich um Sondergebiete handelt und der Erholung dienen.

2.3.1.2.4 Land- und Forstwirtschaft

Westlich des Schönbuschparks findet auf den Ackerflächen eine landwirtschaftliche Nutzung statt, die bezogen auf das Untersuchungsgebiet eine untergeordnete Rolle spielt. Forstwirtschaftlich wird der Waldstreifen nördlich der B 26 genutzt.

2.3.1.3 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

2.3.1.3.1 Lebensräume und lebensraumtypische Tier- und Pflanzenarten

Nördlich der B 26 überwiegt eine Hallen- und Geschossbebauung mit einem sehr hohen Versiegelungsgrad, dort sind lediglich vereinzelte Bäume, Gehölzgruppen bzw. Verkehrsbegleitgrün mit jüngeren und mittelalten Bäumen und artenarme Säume und Staudenfluren zu finden. Zwischen der B 26 und dem Industriegebiet besteht ein ca. 430 m langer und 30 m breiter, einschichtiger Waldstreifen aus Edel-Laubhölzern, der im Mittel ca. 60 Jahre alt ist. Er ist gekennzeichnet durch eine üppige, niedrige, moosreiche Kraut- und Strauchschicht (insb. aus Perlgras, Nelkenwurz, Efeu, Liguster, Weißdorn, Ulme, Hartriegel). Der gesamte Waldstreifen ist aufgrund der unmittelbaren Nähe zu der B 26 erheblich lärmbelastet. Südwestlich des Streifens erstreckt sich eine intensiv genutzte Wiese und Verkehrsbegleitgrün mit zahlreichen Brennnesselhorsten und Pappelschösslingen, der nach Norden hin ein schmales, zum Teil lückiges Kleingehölz, vor allem bestehend aus Vogelkirsche, Esche, Feldahorn, Salweide und Holunder vorgelagert ist.

Im Westen des Untersuchungsgebiets befindet sich der Waldfriedhof mit alten, überwiegend standortgerechten Baumbestand, vorwiegend bestehend aus Waldkiefer mit eingesprengten Eichen, Buchen und Birken. Daneben erstreckt sich ein wiesenähnliches Verkehrsbegleitgrün mit einer Baumreihe aus alten, zum Teil aber auch erst vor wenigen Jahren nachgepflanzten Pyramidenpappeln, die sich mit einer Länge von rund 400 m entlang der B 26 zieht.

Östlich des Industriegebiets liegen die Bahnanlagen des Verschiebebahnhofs Aschaffenburg. Neben den Gleisanlagen befindet sich dort vielfach ungenutztes Gelände mit Gehölzstreifen und extensiv genutztem Grünland.

Die Parklandschaft des Schönbusch, südlich der B 26, ist geprägt durch weitläufige Waldstücke mit vielfach altem, standortgerechten Baumbestand, die sich mit breiten Wiesentälern abwechseln. Innerhalb des Schönbuschparks stellen die Wiesen (artenreiches Extensivgrünland) einen FFH-Lebensraumtypen dar. Die vielfach waldartigen Baumbestände sind gekennzeichnet durch zumeist mittleres

bis starkes Baumholz aus Eichen, Eschen, Buche, Bergahorn, häufig mit dichter Krautschicht aus Brombeere und Buchen-, Eschen- sowie Eichenverjüngung.

In den fast ebenen Wiesentälern befindet sich der Untersee, welcher im nördlichen und östlichen Bereich von Wasserröhricht gesäumt ist, mit seinem Zufluss Welzbach. Bei dem Teich handelt es sich um ein mesotrophes bis eutrophes Gewässer, welches aufgrund der überwiegend fehlenden Ufergehölze und Röhrichte, sowie dem starken Fischbesatz und der zahlreichen Wasservögel als naturfern anzusehen ist. Der Welzbach ist ebenfalls frei von Röhricht und Gehölzen.

Die weitläufigen Sportanlagen östlich des Landschaftsparks Schönbusch bestehen aus artenarmen Rasenplätzen und werden von Bahngleisen mit beidseitigen relativ steilen, gehölzbestandenen Bahnböschungen, weitgehend mit Robinien bestockt (mit Beimischung von Spitzahorn, Stieleiche, Vogelkirsche, Holunder, Pfaffenhütchen, Haselnuss), unterbrochen. Zwischen Gleiskörper und Böschungen haben sich schmale, mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren entwickelt. Westlich der Bahnlinie liegt eine größere Zwickelfläche mit hoher Arten- und Strukturvielfalt, die aus einem ca. 20 bis 40 Jahre alten, lückigen Pioniergehölz besteht. Dieses ist gekennzeichnet durch Beständen aus Vogelkirsche, Eichen, Birken, Spitzahorn, Birnen- und Apfelbäumen sowie durch Altgrasbestände (Landreitgras), die zum Teil noch viele Magerelemente enthalten (Feldmantreu, Thymian, Odermennig, Origanum), zum Teil aber auch deutlich ruderalisiert sind (Goldrute, Rainfarn, Steinklee, Nachtkerze).

Der westliche Rand des Schönbuschparks wird durch einen Intensivacker begrenzt.

Den artenreichen Grünlandflächen sowie den sonstigen Wasserröhrichten und den Sandmagerrasen, die in einem geringen Umfang vorhanden sind, kommen eine besondere naturschutzfachliche Bedeutung als Zufluchts-, Lebens- und Nahrungsraum vor allem für Vögel, Fledermäuse, Tagfalter und Heuschrecken zu. Gehölze sind ein wesentlicher Bestandteil im Untersuchungsgebiet. Die Baumbestände im Bereich des Waldfriedhofes und des Landschaftsparks Schönbusch bieten der Avifauna in Stadtnähe eine gute Rückzugsmöglichkeit. Die Gehölzbestände stellen vor allem Lebensraum für Vögel dar.

Eine Vorbelastung besteht durch die vorhandene Bebauung sowie den Verkehrsanlagen. Die großflächige Bebauung im Bereich des Industriegebiets bayernhafen führen zu einem nahezu vollständigen Verlust der ursprünglichen Lebensräume, aber auch der anthropogen überprägten, landwirtschaftlich genutzten Flächen. Insbesondere im Bereich des Waldstreifens nördlich der B 26, im südlichen Teil des

Waldfriedhofes und im nördlichen Bereich des Landschaftsparks Schönbusch liegt entsprechenden Immissionswirkungen hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen durch den starken Verkehr der B 26 und den Betriebsanlagen vor.

Im Übrigen wird auf den UVP-Bericht (Anhang 1 zur Unterlage 1) und die Unterlagen 12.1 T, 12.2 T sowie 15.2 T Bezug genommen.

2.3.1.3.2 Lebensraumtypische Tierarten und Tierartengruppen

Insgesamt wurden acht Fledermausarten (Abendsegler, Kleinabendsegler, Zwerg-, Mücken-, Rauhaut-, Breitflügel-, Wasser- und Mopsfledermaus) im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Insbesondere drei Bäume innerhalb der Eingriffsbereiche weisen Quartierpotential auf. Leitstrukturen, v.a. lineare Gehölzbestände bestehen entlang der B 26, zwischen Waldfriedhof und Schönbuschpark konnten im Westen lediglich mehrere Querungen von Abendseglern beobachtet werden. Die Überflüge erfolgten außerhalb kollisionsrelevanter Höhen.

Streng geschützte Reptilien wurden im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen. Die Brache östlich des „Stockstädter Wegs“, auf der im Jahr 2010 noch ein Vorkommen der Mauereidechse nachgewiesen werden konnte, wurde inzwischen überbaut, ein Nachweis liegt nicht mehr vor.

An Amphibien konnten im Parkweiher Schönbusch ca. 10 Tiere des Seefroschs nachgewiesen werden.

Insgesamt wurden 47 Vogelarten, davon zählen 41 zu den Brut- bzw. Reviervögeln, im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Hierfür sind die alten Baumbestände im Landschaftspark Schönbusch sowie im Waldfriedhof prägend. Zusätzlich treten einige Großvögel (Silberreiher, Mäusebussard, Schwarzmilan und Turmfalke) mit größerem Raumanspruch als Nahrungsgäste auf. Unter den Brutvögeln befinden sich insgesamt drei Arten mit einem ungünstig-unzureichenden Erhaltungszustand. Ein Nachweis für ein Vorkommen von Arten mit einem ungünstig-schlechten Erhaltungszustand liegt nicht vor.

Typische Vertreter sind beispielsweise Kohl- und Blaumeise, Rotkehlchen, Zilpzalp, Zaunkönig und Amsel. Aufgrund des alten Baumbestandes sind zahlreiche Spechthöhlen und dementsprechend auch zahlreiche Spechte im Untersuchungsgebiet vorhanden. Am häufigsten ist der Buntspecht anzutreffen, aber auch der Mittelspecht (Erhaltungszustand ungünstig-unzureichend) und Grünspecht (Erhaltungszustand ungünstig-unzureichend), beide Arten der Vorwarnliste Bayern, sind nachgewiesen. Weitere seltenere Höhlen- und Nischenbrüter sind der

Star (Rote Liste Deutschland 3), der mit einem besonders individuenreichen Vorkommen vertreten ist, der Grauschnäpper (Rote Liste Deutschland V) und der Trauerschnäpper (Erhaltungszustand ungünstig-unzureichend, Rote Liste Deutschland V, Rote Liste Bayern 3). In deutlich geringerer Dichte sind als wertgebende Hecken- und Gebüschbrüter die Goldammer (Rote Liste Deutschland V) und der Stieglitz (Rote Liste Bayern V) vertreten. Weiterhin ist als wertgebender Gebäudebrüter in geringer Dichte der Haussperling (Rote Liste Deutschland V, Rote Liste Bayern V) präsent. Auf einer Gehölzinsel im Parkweiher konnte eine Brutkolonie des Graureihers (Rote Liste Bayern) nachgewiesen werden.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Unterlagen 12.1 T, 12.4 T, Kap. 6.2.1 verwiesen.

2.3.1.3.3 Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen Teil- und Gesamtlebensräumen

Der Waldstreifen, die alten Baumbestände des Schönbuschparks sowie des Waldfriedhofs und das Straßenbegleitgehölz haben im Untersuchungsgebiet eine wichtige Bedeutung als Verbindungsstrukturen und Rückzugslebensräume. Durch ihre teilweise geringe Größe und zum Teil bereits bestehende erhebliche randliche Beeinträchtigung ist ihre Bedeutung als Lebensraum aber eingeschränkt. Die landwirtschaftliche Nutzfläche und die bebauten Flächen werden für den Arten- und Biotopschutz (mit Ausnahme ihrer Lebensraumfunktion für Bodenbrüter) als nachrangig eingestuft.

2.3.1.3.4 Schutzgebiete und Schutzobjekte sowie weitere Gebiete mit naturschutzfachlichen Festsetzungen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine FFH-Gebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmäler, nach § 29 BNatSchG geschützte Landschaftsbestandteile oder Naturparke.

Geschützte Biotoptypen nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG befinden sich nicht im Untersuchungsraum.

Die im Untersuchungsgebiet amtlich erfassten Biotope sind in Unterlage 12.1 T, Kapitel 3.1 aufgelistet und in Unterlage 12.2 T dargestellt.

Innerhalb des Schönbuschparks stellen die Wiesen (artenreiches Extensivgrünland, G214) einen FFH-Lebensraumtyp dar (GE00BK).

Der Wald im Landschaftspark Schönbusch ist im Waldfunktionsplan für die Region Bayerischer Untermain, Landkreis Aschaffenburg, neben der Ausweisung als Wald

mit besonderer Bedeutung für die Erholung mit der Intensitätsstufe I, für den regionalen Klimaschutz, den regionalen Immissionsschutz sowie für die Gesamtökologie (Lebensraumfunktion) ausgewiesen.

2.3.1.4 Schutzgut Fläche

Durch die bestehende Verkehrsfläche der B 26 und dem, durch eng stehende Gebäude geprägten, Industriegebiet ist das Untersuchungsgebiet von einer starken Flächenversiegelung gekennzeichnet.

2.3.1.5 Schutzgut Boden

Vor allem südlich der B 26 im Landschaftspark Schönbusch sind natürliche Böden vorhanden, wohingegen sich das natürliche Bodenvorkommen nördlich der B 26 auf den Waldstreifen zwischen B 26 und dem Industriegebiet sowie auf Teilbereiche des Waldfriedhofs beschränkt. Die übrigen Bereiche sind entweder vollständig versiegelt oder es handelt sich um anthropogene Auftragsböden. Grundsätzlich sind alle vorkommenden Böden wegen ihrer kiesigen und sandigen Kornbeschaffenheit wasserdurchlässig.

Bei den Böden im Untersuchungsgebiet handelt es sich überwiegend um lehmige Sandböden, westlich des Waldfriedhofs befinden sich Sandböden und der Waldstreifen nördlich der B 26 besteht aus mäßig frischen Sanden.

Im westlichen Teil des Schönbuschparks sind trockene bis mäßig trockene Böden und westlich des Waldfriedhofs sehr trockene bis trockene Böden, jeweils mit vorrangiger Arten- und Biotopfunktion vorhanden. Die Böden bestehen zumeist aus Flug- und Terrassensanden, die extrem wasserdurchlässig und nährstoffarm sind und nur ein geringes Filtervermögen gegenüber dem Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser besitzen.

Durch die bestehenden B 26 besteht eine erhöhte verkehrsbedingte Schadstoffbelastung. Ebenso ist eine massive Vorbelastung der Böden durch die großflächige Versiegelung nördlich der B 26 und der Verkehrsanlagen der B 26 vorhanden. Westlich des Schönbuschparks sind die Böden landwirtschaftlich bedingten Belastungen (Pestizid- und Düngemittleinsatz) ausgesetzt.

2.3.1.6 Schutzgut Wasser

2.3.1.6.1 Oberflächengewässer

Im Untersuchungsgebiet liegen nur wenige Oberflächengewässer. Ca. 12 m südlich der B 26 liegt der Schönbuschsee (Unterer See) im Landschaftspark Schönbusch, rund 100 m südlich der B 26 von Westen nach Osten verlaufend, befindet

sich der Welzbach, der Zulauf zum Schönbuschsee. Der Ablauf Unterer See verläuft ab den Landschaftspark Schönbusch vollständig verrohrt unter der B 26 in Richtung bayernhafen. Der Welzbach ist als Gewässer III. Ordnung eingestuft.

Festgesetzte Wasserschutz- bzw. Überschwemmungsgebiete sind von dem Vorhaben nicht berührt. Das Überschwemmungsgebiet des Mains schließt den nördlich der B 26 gelegenen bayernhafen mit ein und beginnt erst rund 100 m nördlich der „Darmstädter Straße“.

2.3.1.6.2 Grundwasser

Die Kiessande der Mainebene (Niederterrasse) stellen einen Grundwasserleiter von großer Ergiebigkeit dar. Die sandig-kiesigen Terrassenreste oberhalb des Mainniveaus sind grundwasserfrei. Der mittlere Grundwasserflurabstand beträgt für den Untersuchungsraum zwischen ca. 6 m im Westen und ca. 9 bis 10 m im Osten. Die Niederterrasse, abgesehen von örtlichen Feinsand- und Schluffeinlagerungen, kann im Hinblick auf die Grundwasserführung und die Möglichkeit für ergiebige Grundwassererschließung als sehr günstig beurteilt werden.

Aufgrund der hohen Durchlässigkeit, dem geringen bis mittleren Filter- und Puffervermögen der sandigen bis kiesigen Böden wird die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen als hoch bis sehr hoch eingestuft. Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebiets ist als Bereich mit sehr hohem, der Bereich der Hafenanlagen mit hohem Kontaminationsrisiko des Grundwassers ausgewiesen.

Wasserschutzgebiete oder Vorranggebiete für die Trinkwasserversorgung befinden sich nicht im Untersuchungsgebiet.

2.3.1.6.3 Vorbelastungen des Schutzgutes Wasser

Auch das Schutzgut Wasser ist aufgrund der verminderten Versickerung durch bestehende Versiegelung (Straßen, Bebauung des Industriegebiets), sowie den Verkehr (Versiegelung, Schadstoffimmissionen), insbesondere der bestehenden B 26, bereits vorbelastet.

2.3.1.7 Schutzgut Luft

Die Luft stellt in ihrer spezifischen Zusammensetzung eine besondere Lebensgrundlage für Mensch, Tiere und Pflanzen dar. Bei der Betrachtung des Schutzgutes Luft werden im Wesentlichen Aspekte der Luftreinhaltung erfasst. Das Schutzgut Luft wird bestimmt von der vorhandenen Vor- bzw. Grundbelastung sowie der straßen- und verkehrsbedingten Zusatzbelastung.

Immissionsgrenzwerte und Zielwerte für Luftschadstoffe sind in der 39. BImSchV enthalten. Weitere Orientierungswerte finden sich in der "Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft" (TA Luft) und in der VDI-Richtlinie 2310 "Maximale Immissionswerte". Die Vorbelastung setzt sich aus den Beiträgen von Hausbrand, Gewerbe, Industrie und Straßen sowie dem Ferntransport zusammen. Dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005) können Anhaltswerte für die Grundbelastung entnommen werden. Weiterhin können mit dem im Merkblatt enthaltenen Rechenverfahren die verkehrsbedingten Immissionen abgeschätzt werden.

Im Untersuchungsraum bestehen lufthygienische Belastungsquellen durch den Verkehr auf der bestehenden B 26 und dem untergeordneten Straßennetz sowie den vorhandenen Industrie- und Gewerbebetrieben.

2.3.1.8 Schutzgut Klima

Das Untersuchungsgebiet liegt im Klimaraum der Untermainebene und somit in einer der wärmsten Regionen Bayerns. Die mittlere Jahresdurchschnittstemperatur liegt bei ca. 9,7 °C. Die mittlere Jahressumme des Niederschlags liegt bei 680 mm. Die Hauptwindrichtung liegt im langjährigen Mittel bei Südwesten mit einem zweiten Maximum bei Süd bis Südost und Nordost, wobei insbesondere in der zweiten Jahreshälfte Südwestwinde vorherrschen.

Durch die dichte Bebauung und den hohen Versiegelungsgrad stellt das Industriegebiet nördlich der B 26 einen klimatischen Belastungsbereich dar. Als klimatische Entlastungsbereiche fungieren zum einen die offenen Parkbereiche im Schönbuschpark, die östlich angrenzenden Sportanlagen sowie der Waldfriedhof als Kaltluftproduzent mit lokaler Bedeutung für den klimatischen Ausgleich, und zum anderen die Waldflächen des Landschaftsparks Schönbusch und der Gehölzstreifen nördlich der B 26 als Frischluftproduzent mit lokaler Bedeutung für den klimatischen Ausgleich.

Durch die Schadstoffimmissionen der bestehenden B 26 und des Industrie- und Gewerbebetriebs im Hafengelände ist eine entsprechende Vorbelastung vorhanden.

2.3.1.9 Schutzgut Landschaft

Landschaftsgliedernd bzw. –belebend sind im Untersuchungsgebiet die Pappelallee entlang der „Darmstädter Straße“ („Große Schönbuschallee“), der neue Hauptfriedhof (Waldfriedhof), der Landschaftspark Schönbusch sowie der Waldstreifen

nördlich der B 26. Die Pappeln entlang der „Darmstädter Straße“ („Große Schönbuschallee“) bestimmen das Stadtbild, da sie aufgrund der Höhe weithin zu sehen sind. Der gärtnerisch gestaltete Waldfriedhof zeichnet sich durch einen hohen Anteil an markanten, in ihrer Gesamtheit landschaftsprägenden Altbäumen aus. Vor allem im nördlichen Teil weist der Waldfriedhof trotz der Grabanlagen einen geringen Versiegelungsgrad auf und ist als störungsarmer Korridor zwischen dem Industriegebiet bayernhafen und der Wohnbebauung des Stadtteils Leider besonders bedeutsam für die landschaftsgebundene Erholung. Der Landschaftspark Schönbusch ist geprägt durch den Wechsel von weitläufigen, waldartigen Gehölzkomplexen mit breiten Wiesen. Die waldreiche Parklandschaft bildet zusammen mit den Parkeichen eine harmonische Natur- und Kulturlandschaft, die aufgrund ihrer Eigenart, Vielfalt und Schönheit eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild und für die landschaftsgebundene Erholung besitzt. Der Waldstreifen nördlich der B 26 stellt ein wichtiges Landschaftselement dar, er schirmt das Industriegebiet nach Süden hin optisch ab.

Die optische und akustische Wirkung der bestehenden B 26 führt zu einer entsprechenden Vorbelastung. Ebenso führen der rund 160 m hohe Schornstein des ehemaligen Kohlekraftwerks sowie die sonstigen Gewerbe- und Industrieanlagen im Industriegebiet, soweit sie nicht durch den Gehölzstreifen optisch abgeschirmt werden, zu einer optischen Vorbelastung.

2.3.1.10 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Süden des Untersuchungsraums befindet sich südlich der B 26 der Landschaftspark Schönbusch. Der Schönbuschpark einschließlich der „Kleinen Schönbuschallee“ stellt ein Baudenkmal (D-6-61-000-249; Landschaftspark im englischen Stil mit Wäldern, Wiesentälern und Gewässern, sowie klassizistischen Bauten und Staffagen) dar. Bodendenkmäler sind im Untersuchungsgebiet nicht bekannt.

2.3.1.11 Wichtige Wechselbeziehungen

Die einzelnen Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig. Wichtige Wechselbeziehungen bestehen im Untersuchungsgebiet insbesondere zwischen den Schutzgütern Wasser, Boden, Luft, Klima sowie Tiere und Pflanzen im Hinblick auf die Sicherung der Qualität der Lebensräume. Zur Erhaltung der Erholungsqualitäten des Untersuchungsraums sind die Schutzgüter Mensch und Landschaft bzw. Landschaftsbild von besonderer Bedeutung. Durch die Neuversiegelung und den damit einhergehenden Lebensraumverlust werden des Weiteren die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Fläche, Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen berührt.

2.3.2 Umweltauswirkungen des Vorhabens

Allgemein lassen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt – ohne Bezug auf ein konkretes Schutzgut – wie folgt differenzieren:

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und Flächenversiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Beeinflussung natürlicher Ressourcen und des Naturhaushalts, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft;

Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen (Bauwege, Arbeitsstreifen, Lagerplätze usw.), Entnahme und Deponierung von Erdmassen, temporären Gewässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen;

Verkehrsbedingte Auswirkungen sind Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes;

Entlastungswirkungen entstehen dagegen durch die Verbesserung der derzeitigen Entwässerungssituation, durch die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ sowie die Vergleichmäßigung des Verkehrsaufkommens durch Vermeidung von Fahrzeugpulks und den dadurch bedingten Rückgang der Schadstoffemissionen;

Sekundär- und Tertiärwirkungen sind u. a. Nutzungsänderungen, z. B. durch Erweiterungen von Siedlungsflächen sowie weitere Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbauten im nachgeordneten Straßennetz.

Die einzelnen Faktoren wirken in Stärke und Ausmaß unterschiedlich auf die Umwelt ein. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z. B. die Flächenüberbauung), zum Teil lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken (z. B. die Folgen einer Fließgewässerüberbauung für die Fauna).

Auf der Grundlage der vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, der Äußerungen und Einwendungen Dritter sowie eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind die nachfolgend genannten Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten (i. Ü. wird auf den UVP-Bericht, Kap. 4 (Anhang 1 zu Unterlage 1) Bezug

genommen). Dargestellt werden dabei auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 11 UVPG).

2.3.2.1 Schutzgut Mensch

2.3.2.1.1 Lärmauswirkungen

In Bezug auf das Schutzgut Mensch sind zunächst die Lärmauswirkungen zu nennen. Schon die bestehende B 26 stellt im Untersuchungsgebiet eine bedeutsame Geräuschquelle dar. Nach der im Jahr 2009 durchgeführten Verkehrszählung lag die Verkehrsbelastung im Zuge der B 26 bei 22.000 bis 23.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 10 %. Die allgemeine Verkehrszählung im Jahr 2010 ergab eine Verkehrsbelastung im plangegenständlichen Abschnitt von insgesamt 21.024 Kfz/24h. Der Hochrechnung auf den Prognosehorizont im Jahre 2030 zufolge steigt diese Verkehrsbelastung im Prognosenullfall auf eine Größe von ca. 22.700 Kfz/24h an, bei einem Schwerverkehrsanteil von 15 %. Der Schwerverkehrsanteil an der Knotenzufahrt „Hafen West“ wird von aktuellen 35 % auf 45 % ansteigen, wobei ca. 70 % Richtung B 469 stadtauswärts abfließen wird.

Durch den Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ sowie den vierstreifigen Ausbau der B 26 im dazwischenliegenden Teil, wird eine um bis zu 6.350 Kfz/24h höhere Verkehrszunahme als ohne Ausbau prognostiziert (Verkehrstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 26, Brilon Bondzio Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, 2016). So prognostiziert das Verkehrsgutachten „Ergänzende verkehrstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 26 in Aschaffenburg“ (Unterlage 15.1 T) für das Jahr 2030 im Bereich zwischen den Knotenpunkten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ eine Belastung mit 29.050 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 13,8 %. Insgesamt ist allerdings eine Verbesserung der Situation zu erwarten, da durch die Verbesserung der Leistungsfähigkeit, insbesondere der Knotenpunkte, ständige Staus und die sich dadurch ergebenden nachteiligen Verkehrsverlagerungen auf die, an Wohngebieten vorbeiführende, St 3115 vermieden wird. So kann dort eine Entlastung bewirkt werden.

Die zukünftig zügige Verkehrsführung löst zudem die derzeit häufig auftretenden Fahrzeugpuls auf, die durch langsam fahrende LKW entstehen. Die Vergleichmäßigung des Verkehrsaufkommens bewirkt einen Rückgang der Schadstoffe.

Als Straßenoberfläche wird eine Asphaltbetondeckschicht mit einem Korrekturwert von $D_{\text{Stro}} = -2 \text{ db(A)}$ nach der Fußnote zu Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der

16. BImSchV zum Einsatz kommen. Wie die durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ergeben haben, werden die Grenzwerte der 16 BImSchV an vier Büro- bzw. Wohngebäuden innerhalb des Hafengebiets überschritten. Außerdem kommt es an zwei Wohngebäuden am Waldfriedhof, einem kirchlichen Gebäude und einem Blumenladen zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Aufgrund der Gegebenheiten (beengte Verhältnisse, zum Teil vor den Gebäuden Kundenparkplätze und Zulieferbereiche) sind aktive Schallschutzmaßnahmen nicht ausführbar. Für diese Immissionsorte mit Pegelüberschreitungen sind zum Schutz der Menschen passive Schallschutzmaßnahmen für die betroffenen Gebäude (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern) vorgesehen (vgl. hierzu auch Unterlage 1, Kap. 5, Unterlage 11.1 sowie unter C 3.7.4.2 dieses Beschlusses).

Die Parkanlage Schönbusch fällt nicht unter das Schutzobjekt „Nachbarschaft“ der 16. BImSchV, so dass diese nicht anwendbar ist und grundsätzlich keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Aufgrund der herausragenden Bedeutung des denkmalgeschützten Landschaftsparks Schönbusch wurde dieser in die Umweltexpertise einbezogen und die Beeinträchtigung dargestellt. Da die 16. BImSchV für Parkanlagen und Erholungsflächen keine Grenzwerte nennt, wurden für die schalltechnische Beurteilung der Lärmbelastung des Schönbuschparks die Orientierungswerte der DIN 18005 für Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen herangezogen. Dieser beträgt für den Tageszeitraum 55 dB(A) und wird bis zu einer Entfernung von ca. 250 m von der B 26 überschritten.

Bauzeitlich ist der Abbruch zweier leerstehenden Gewerbegebäuden notwendig.

Durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen wird sichergestellt, dass Gefahren, Nachteilen und erheblichen Belästigungen für den Menschen außerhalb der Straßenverkehrsfläche wirksam vorgebeugt wird.

2.3.2.1.2 Luftschadstoffe

Zu den Auswirkungen auf den Menschen zählt des Weiteren der durch den Kfz-Verkehr bedingte Luftschadstoffausstoß (vgl. auch C 2.3.2.6). Bei den durchgeführten Berechnungen zu den Schadstoffemissionen wurde vom prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehr für das Prognosejahr 2030 ausgegangen.

Auf die Schadstoffemissionen wirkt sich dabei zunächst die allgemein zu erwartende Verkehrszunahme ungünstig aus, weil sich dadurch die vorhandene Belastung erhöht. Einen entgegengesetzten Einfluss hat jedoch die Abnahme der spezifischen Kfz-Emissionen, die durch die fortschreitende Verbesserung der Fahrzeugtechnik bedingt ist.

Für das gegenständliche Vorhaben hat der Vorhabensträger die Schadstoffbelastungen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) ermittelt und mit den Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV verglichen (vgl. Unterlage 15.2, Kap. 6). Diese werden an allen Immissionsorten eingehalten, da die ermittelten Gesamtluftschadstoffbelastungen für die Luftschadstoffkomponenten Kohlenmonoxid (CO), Benzo[a]pyren (BaP), Stickstoffdioxid (NO₂), Schwefeldioxid (SO₂), Benzol (C₆H₆), PM₁₀ und PM_{2,5} unterhalb der geltenden verkehrsspezifischen Grenz- und Zielwerte liegen. Durch das Straßenbauvorhaben verursachte Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Luftverunreinigungen bzw. zusätzliche Maßnahmen zur Minderung der Immissionen sind daher nicht erforderlich.

Die Beurteilungswerte der 39. BImSchV werden zwar weder im Prognosenullfall noch im Planfall überschritten. Allerdings führt die Vergleichmäßigung des Verkehrsaufkommens und somit die Reduzierung des Stop&Go-Verkehrs und die höhere Durchgangsgeschwindigkeit im Planfall gegenüber dem Prognosenullfall zu einem Rückgang der Schadstoffe, insbesondere zu einer Abnahme der Stickstoffdioxid-Zusatzbelastung.

2.3.2.1.3 Freizeit und Erholung

Im Nahbereich der bestehenden Bundesstraße B 26 sind die Flächen bereits Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und somit für die Erholung nur wenig attraktiv.

Der wichtigste Erholungsbereich im Untersuchungsgebiet ist der Landschaftspark Schönbusch. Daneben stellen auch die angrenzenden Sportanlagen Naherholungsbereiche dar.

In den Landschaftspark Schönbusch südlich der B 26 wird nicht eingegriffen, so dass es zu keiner Auswirkung auf die Erholungsfunktion kommt. Die Erweiterung um zwei zusätzliche Fahrstreifen findet auf der Nordseite statt, sodass durch den Ausbau eine eher geringfügige Erhöhung der Auswirkungen als durch die Situation ohne Ausbau zu erwarten ist. Eine Erhöhung der Verkehrszahlen ist auch dann zu erwarten (vgl. Verkehrstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 26, Brilon Bondzio Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, 2016).

Bauzeitlich kann die Erholung im Schönbuschpark durch die mit den Bautätigkeiten verbundenen Lärm- und Erschütterungswirkungen beeinträchtigt werden.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und damit auch die für die Eignung des Gebietes für Zwecke der Erholung maßgeblichen Aspekte der Landschaftsästhetik werden nachfolgend unter C 2.3.2.8 behandelt.

2.3.2.1.4 Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch hat das Bauvorhaben ferner insoweit, als für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden, die damit als Produktionsflächen ausfallen.

Der forstwirtschaftlich genutzte Gehölzstreifen nördlich der B 26 wird durch die Maßnahme beeinträchtigt, in dem rund 0,71 ha dauerhaft verloren gehen.

2.3.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

2.3.2.2.1 Allgemeines

Das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt wird durch unterschiedliche Wirkfaktoren, die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auch in Bezug auf die sonstigen Schutzgüter von Relevanz sind, beeinflusst. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang der vorhabensbedingte Schadstoffaustrag in die Luft, Verkehrslärm, die Ableitung des Straßenoberflächenwassers, vorhabensbedingte Flächenumwandlungen, Bodenversiegelung sowie Durchschneidungs- und Trenneffekte. Hinzukommen (mittelbare) Auswirkungen auf angrenzende Flächen.

Geprüft wurden insbesondere folgende mögliche Auswirkungen des Projekts bzw. Konfliktbereiche:

Anlagebedingte Beeinträchtigungen:

- Flächeninanspruchnahme durch Überbauung bzw. Änderung der Nutzung
- Verlust von (Offenland-)Biotopen und Feuchtlebensräumen
- Funktionsverlust von Biotopen durch Veränderung von Standortbedingungen bzw. Benachbarungs- und Immissionswirkungen
- Verlust bzw. Funktionsverlust von Biotopen i.S.d. § 30 BNatSchG
- Verlust von Populationen gefährdeter Arten, Unterbrechung von Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen (Teil-)Lebensräumen
- Verlust, Funktionsverlust bzw. Beeinträchtigung von Schutzgebieten
- Zusätzliche Bodenversiegelung

Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen:

- Funktionsverlust oder Beeinträchtigung von Biotopen durch Schadstoffeintrag und Störreize

Baubedingte Beeinträchtigungen:

- Temporärer Verlust von Biotopen als Folge baubedingter Flächeninanspruchnahme
- Beeinträchtigung von Biotopen durch Schadstoffeintrag bzw. Beeinträchtigung von (Teil-)Lebensräumen durch Störreize

2.3.2.2.2 Beschreibung der Einzelkonflikte

2.3.2.2.2.1 Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Die Anlage der Straße (Straßenfläche, Bankett, Böschungen, Straßenentwässerung, Anschlüsse) mit Bauwerken (Stützwand zur Sicherung der geplanten Stellplätze entlang der Kohlenkaistraße) bewirkt eine dauerhafte Inanspruchnahme von Boden mit einer vollständigen (Versiegelung) oder teilweisen (Überbauung) Verlust von Bodenfunktionen und einem zumindest vorübergehenden Verlust der auf den in Anspruch genommenen Flächen vorhandenen Lebensräume. Auf überbauten Böschungen und Straßenebenflächen können Lebensraumfunktionen durch landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen wiederhergestellt werden. Bei Versiegelungen ist jedoch ein vollständiger Verlust der auf den in Anspruch genommenen Flächen vorhandenen Lebensräume gegeben. Durch den Ausbau der Straße wird die Trenn-, Barriere- und Isolationswirkung für bestimmte Tierarten verstärkt.

Anlagebedingt kommt es im Umfang von rund 1,58 ha zum Verlust von Vegetationsstrukturen und somit von Tier- und Pflanzenlebensräumen. So werden Biotopstrukturen von 0,71 ha Wald, 0,09 ha Straßenbegleitgehölz und Park- bzw. Grünanlage mit altem Baumbestand, 0,11 ha Saum und Staudenflur, 0,64 ha Straßenbegleitgrün und 0,03 ha Grünland und Sportanlagen dauerhaft beseitigt.

Neben dem direkten Flächenverlust von rund 0,71 ha kommt es zum Verlust des Biotopwertes des verbleibenden Waldstreifens infolge der Verkleinerung um über 50 Prozent auf 0,52 ha.

Vor dem Hintergrund der bestehenden Zerschneidung durch die B 26, ist mit dem Straßenausbau keine neue Zerschneidungswirkung verbunden bzw. keine wesentliche Vergrößerung der bestehenden Trenn- und Zerschneidungswirkung zu erwarten.

Weiterhin ist die avifaunistische Beziehung zwischen dem verbleibenden Gehölzstreifen nördlich der B 26 und dem Landschaftspark Schönbusch ohne Relevanz, die avifaunistische Beziehung zwischen dem Waldfriedhof und dem Park Schönbusch bleiben nahezu unverändert.

Im Einzelnen kann zu den anlagebedingten Beeinträchtigungen auf die einschlägigen Aussagen im UVP-Bericht, Kap. 4.2 (Anhang 1 zur Unterlage 1), in Unterlage 12.1 T, Kap. 5.3 sowie in Unterlage 12.4 T, Kap. 4.2 verwiesen werden.

2.3.2.2.2 Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für Tiere und Pflanzen, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch den Ausbau entsprechend verbreitert bzw. verlagert.

Durch das abgeleitete Oberflächenwasser besteht dem Grunde nach die Gefahr, dass Schadstoffe in das Grund- und Oberflächenwasser gelangen können. Durch die geplanten und mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmten Entwässerungseinrichtungen ist diese Gefahr selbst bei einem Unfall äußerst gering.

Aufgrund der vorhandenen Vorbelastung der Bestandstrasse und bei Durchführung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen ist mit keiner vorhabensbedingten erheblichen Erhöhung des Tötungsrisikos durch Kollision zu rechnen.

Die visuellen und akustischen Störungen der Lebensräume von Tieren gehen nicht über die vorhandenen Vorbelastungen der Bestandstrasse hinaus.

Im Einzelnen kann zu den betriebsbedingten Beeinträchtigungen auf die einschlägigen Aussagen im UVP-Bericht, Kap. 4.2 (Anhang 1 zur Unterlage 1) und in Unterlage 12.1 T, Kap. 5.3 sowie Unterlage 12.4 T, Kap. 4.3 verwiesen werden.

2.3.2.2.3 Baubedingte Beeinträchtigungen

Eine vorübergehende Inanspruchnahme für Baulogistikflächen (BE-Flächen, Baustraßen, Baufelder) ist in einem verhältnismäßig geringen zusätzlichen, über den anlagenbedingten Flächenbedarf hinausgehenden, Umfang erforderlich, können aber nicht vollständig vermieden werden. Eingriffe in Tabu-Flächen werden durch Vermeidungsmaßnahmen verhindert.

Im Zuge der Baufeldfreimachung kommt es zu einem Verlust von alten Straßenbäumen (ca. 35 Pyramidenpappeln) nördlich bzw. entlang der B 26. Für vorübergehend beanspruchte Flächen werden rund 200 m² unversiegelte Fläche, überwiegend Feld- bzw. Siedlungsgehölze und Ruderalfluren, in Anspruch genommen.

Das betroffene Gebiet ist während der Baumaßnahmen erhöhten Immissionen (Staub und Abgase, Verlärmung), visuellen Störreizen sowie Erschütterungen ausgesetzt. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Nutzung von Flächen als Baustreifen, Baustelleneinrichtungsplätze, Lagerplätze und Baustraßen während der Bauphase. Teilweise ist dabei ein Abschieben des Oberbodens für provisorische Wege und Lagerflächen nötig. Auch Überschüttungen von Boden mit anderem Oberboden können dabei vorkommen. Das Abschieben, die Befahrung mit Baufahrzeugen sowie entsprechende Überschüttungen führen zu einer Zerstörung der Vegetation bzw. zu einer Bodenverdichtung.

Es handelt sich hierbei aber um zeitlich beschränkte Beeinträchtigungen. Das Bau-
feld wird auf das unbedingt erforderliche Maß reduziert, um die Eingriffe zu minimieren und schutzwürdige Bäume und Vegetation soweit möglich zu erhalten. Für zu erhaltende Einzelbäume und Gehölzgruppen werden während der Bauzeit Tabuflächen ausgewiesen und Schutzzäune auf einer Länge von insgesamt 700 m errichtet sowie 23 Einzelbaumschutzmaßnahmen ergriffen (Schutzmaßnahme S 1 und S 2).

Im Einzelnen kann zu den baubedingten Beeinträchtigungen auf die einschlägigen Aussagen im UVP-Bericht, Kap. 4.2 (Anhang 1 zur Unterlage 1), sowie in Unterlage 12.1 T, Kap. 7 sowie Unterlage 12.4 T, Kap. 4.1 verwiesen werden.

2.3.2.2.2.4 Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Eingriffen

Zur Minimierung der Eingriffe sowie zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sind insbesondere folgende Maßnahmen zur Bauvorbereitung und Baudurchführung vorgesehen (vgl. im Übrigen UVP-Bericht, Kap. 3.1 (Anhang 1 zur Unterlage 1), Unterlage 12.1 T, Kap. 10.2, Unterlage 12.4 T, Kap. 5.1):
Baumfällungen und Gehölzschnittmaßnahmen werden ausschließlich in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar, außerhalb der Vegetationsperiode, durchgeführt (Vermeidungsmaßnahme V 1).

Im geplanten Bau-
feld befinden sich zwei Bäume, die potentielle Quartiere für Fledermäuse darstellen. Um eine Tötung von Fledermäusen zu vermeiden, werden die Höhlenbäume auf Fledermausbesatz vor der Baumfällung kontrolliert (Vermeidungsmaßnahme V 2). Nach der Kontrolle werden die Strukturen fachgerecht verschlossen, um eine Wiederbesiedlung durch Fledermäuse bis zum Zeitpunkt der Baumfällungen zu verhindern. Erst nach Sicherstellung der Absenz von Fledermäusen darf eine Fällung bzw. Sanierung erfolgen. Werden Fledermäuse festgestellt, so dürfen die betroffenen Bäume sowie die Bäume in der Umgebung bis zum

Ausflug der betroffenen Tiere nicht gefällt werden. Die Höhlen sind in einem solchen Fall so zu verschließen, dass ein Ausflug der betroffenen Tiere möglich ist, ein Wiedereinflug verhindert wird. Die Kontrolle der Bäume mit anschließendem Verschluss muss im Zeitraum zwischen Wochenstubenzeit und Beginn der Winterruhe (15.09. bis 15.10.) geschehen, da die Tiere in diesem Zeitraum mobil sind und am besten mit einem Quartiersverschluss bzw. –verlust umgehen können (vgl. A 3.5.5).

Um den Verlust von zwei Höhlenbäumen zu ersetzen, werden in der näheren Umgebung des Eingriffsbereichs im Landschaftspark Schönbusch sechs Fledermauskästen angebracht. Um den Verlust des Brutplatzes des Stars zu ersetzen, werden ebenso in diesem Bereich drei Staren-Nistkästen angebracht (Vermeidungsmaßnahme V 3). Neben dem Anbringen von Fledermauskästen sind die Stamm- bzw. Astabschnitte der gefällten Bäume als Ausgleich zu installieren. Hierfür sind die Baum- und Astabschnitte mit geeigneten Strukturen zu bergen und an einen Baum in der Nähe anzubringen (vgl. A 3.5.6)

Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme wird auf ein Mindestmaß beschränkt und der Bestand durch Schutzzäune (Schutzmaßnahme S 1) sowie durch Einzelbaumschutze (Schutzmaßnahme S 2) vor nachhaltigen Schädigungen bewahrt. Beidseits der B 26 (Bau-km 1+140 bis Bau-km 1+350) werden entlang des Gehölzstreifens (Böschunggehölz) sowie entlang des verbleibenden Gehölzstreifens nördlich der B 26 (Bau-km 0+510 bis 0+870) werden Schutzzäune errichtet. Darüber hinaus werden Einzelbaumschutze an einer Robinie (Höhlenbaum) (Bau-km 0+730), zwei jungen Pappeln (Bau-km 0+430), zwei jungen Pappeln und an einer alten Pappel (Bau-km 0+020) sowie an siebzehn größeren Bäumen im Bereich des geplanten Parkplatzes westlich der Zufahrt „Hafen Mitte“ (Bau-km 0+870 bis Bau-km 0+910) errichtet.

Daneben findet eine Umweltbaubegleitung statt (vgl. A 3.5.4).

Im Übrigen wird auf die dem Vorhabensträger hinsichtlich der genannten Vermeidungsmaßnahmen auferlegten Nebenbestimmungen (A 3.5.5 und A 3.5.6 dieses Beschlusses) sowie die Ausführungen unter C 3.7.5.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Eine ausführliche Beschreibung der Maßnahmen erfolgt in Unterlage 12.1 T, Kap. 10.2 und Kap. 11).

2.3.2.2.3 Landschaftspflegerisches Maßnahmenkonzept

2.3.2.2.3.1 Planerisches Leitbild

Unter Berücksichtigung der Zielsetzungen übergeordneter Fachplanungen (Landesentwicklungsprogramm, Regionalplan für die Region Bayerischer Untermain, Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern, Landschaftsplan der Stadt Aschaffenburg) und der Ergebnisse der Bestandserfassungen sollen die mit der geplanten Baumaßnahme verbundenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt kompensiert werden. Dies bedeutet einerseits, dass die betroffenen Lebensräume – soweit aufgrund standörtlicher Gegebenheiten des Naturraums möglich – wiederhergestellt oder neu geschaffen werden, andererseits aber auch, dass betroffene Flächen, Funktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wiederhergestellt oder neu geschaffen werden. Es besteht dabei ein Kompensationsbedarf in Höhe von 94.182 Wertpunkten i.S.d. BayKompV, dem ein Kompensationsumfang in Höhe von 95.200 Wertpunkten gegenübersteht.

Auf die Unterlagen 12.1 T und 12.4 T sowie die Ausführungen unter C 3.7.5.2 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

2.3.2.2.3.2 Kompensationsmaßnahmen

Für die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe sind keine Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Folgende Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen (vgl. auch Unterlage 1, Kap. 7.1, UVP-Bericht, Kap. 3.2 (Anhang 1 zur Unterlage 1), Unterlage 12.1 T, Kap. 10.4):

- Auf einer bislang landwirtschaftlich genutzten Fläche von rund 0,42 ha im Stadtteil Damm erfolgt eine Aufforstung zum Laubmischwald mit gestuftem Waldmantel und vorgelagertem Krautsaum (Ersatzmaßnahme E 1).
- Im Bereich des ehemaligen Truppenübungsplatzes der United States Army im Stadtteil Schweinheim erfolgt nach teilweiser Entsiegelung von Flächen an drei Orten, eine Aufforstung zum Laubmischwald auf rund 1,26 ha, je nach standörtlichen Gegebenheiten, sowie die Anlage einer kleinen Streuobstwiese (Ersatzmaßnahme E 2).

Die Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2 dienen zum einen dem forstrechtlichen Ausgleich für die direkten Waldverluste entlang der „Darmstädter Straße“ sowie für die indirekten Beeinträchtigungen des Restbestandes, der als schmaler Restbestand nicht mehr alle Waldfunktionen erfüllt und zudem einer erhöhten Gefährdung durch Rindensonnenbrand und Sturmwurf ausgesetzt ist. Weiterhin stellt die Aufforstung eine Ersatzmaßnahme für die Beeinträchtigungen der Tiere und Pflanzen aus naturschutzfachlicher Sicht dar.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen zum Naturschutz unter C 3.7.5, insbesondere C 3.7.5.2.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

2.3.2.3 Schutzgut Fläche

Zur Beurteilung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf das Schutzgut Fläche im Sinne des Flächenverbrauchs, kommt es auf die, durch die (Neu-) Versiegelung der Bodenoberfläche bedingte, quantitative Flächeninanspruchnahme an. Diese führt zu einem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen der jeweiligen Flächen und stellt somit die Inanspruchnahme eines nicht vermehrbaren Naturgutes dar.

Anlagebedingt werden für das gegenständliche Bauvorhaben insgesamt 1,45 ha neu versiegelt und 0,42 ha überbaut. Anteilig hiervon werden Waldflächen in einem Umfang von 0,72 ha versiegelt.

Die zusätzliche vorübergehende Flächeninanspruchnahme im Zuge des Baubetriebs umfasst lediglich weitere 700 m², wovon bereits 500 m² versiegelt sind. Die komplette Erschließung der Baustellenbereich erfolgt über das vorhandene Straßennetz und über die Trasse selbst, ebenso erfolgt die Baumaßnahme in zwei Bauabschnitten, so dass hierfür keine zusätzliche, über den anlagenbedingten Flächenbedarf hinausgehende, Flächeninanspruchnahme erforderlich ist.

Für die Ersatzmaßnahmen werden Flächen im Umfang von ca. 1,68 ha herangezogen.

Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen kann ein Ausgleich für die Flächeninanspruchnahme erreicht werden (vgl. unter C 3.7.5.2 dieses Beschlusses).

2.3.2.4 Schutzgut Boden

Zur Beurteilung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf das Schutzgut Boden in seiner Eigenschaft als Speicher und Puffer im Naturkreislauf, als Lebensraum und als Ertragsgrundlage für die land- und forstwirtschaftliche Produktion sind im Wesentlichen folgende Faktoren als relevant anzusehen:

- Flächenumwandlung
- (Neu-)Versiegelung der biologisch aktiven Bodenoberfläche
- Schadstoffeintrag, vor allem infolge einer Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand

- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus (Einschnitte, Überbauung und Überschüttung des natürlich gewachsenen Bodens) sowie Bodenverdichtungen im Bereich von Seitenablagerungen, Deponien und Dämmen
- Beeinträchtigung der natürlichen Filter-, Schutz-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften des Bodens (u.a. Oberflächenwasserabfluss, Beeinflussung der Grundwasserneubildung).

Daneben kommt es auch zu Beeinträchtigungen der Nutzungsfunktionen des Bodens.

Die Versiegelung von Boden bedeutet neben dem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen die Inanspruchnahme eines nicht vermehrbaren Naturgutes (vgl. Schutzgut Fläche, C 2.3.2.3 dieses Beschlusses) und stellt somit eine nachhaltige Beeinträchtigung des Bodenpotenzials dar. "Versiegelung" ist definiert als eine Verdichtung bzw. Abdichtung der Bodenoberfläche mit undurchlässigen Materialien. Sie verhindert natürliche Austauschprozesse zwischen Boden, Wasser und Luft (Wasserversickerung, Verdunstung), sie erhöht den Oberflächenwasserabfluss und hat somit Auswirkungen auf Bodenlebewesen, Wasserhaushalt und Vegetation. Bebauung und Versiegelung führen demnach nicht nur zu einer quantitativen Inanspruchnahme von Freiflächen, sondern auch zu einer qualitativen Veränderung der ökologischen Bedingungen selbst. Wesentliche Folgen neu zu errichtender Verkehrsflächen sind deshalb

- beschleunigter Oberflächenwasserabfluss,
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus,
- Beeinflussung der Grundwasserneubildung.

Durch die Versiegelung wird in die Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion), die Produktionsfunktion und die Lebensraumfunktion eingegriffen. Die versiegelte Bodenfläche steht künftig nicht mehr wie bisher als Lebensraum für Menschen und Tiere zur Verfügung. Die versiegelte Fläche und die Flächen 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. Niederschlagswasser) des Bodens vollständig.

Die an die Straßentrasse angrenzenden Böden können auch durch Schadstoffeinträge und Luftschadstoffe sowie baubedingt (Bodenverdichtungen, Einsatz von Baumaschinen) beeinträchtigt werden. Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag stattfindet, wird durch das

geplante Vorhaben entsprechend verbreitert bzw. verlagert. Als Schadstoffquellen kommen z.B. Reststoffe aus der Kraftstoffverbrennung sowie der Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahndecken und auch Auftausalze in Betracht.

Grundsätzlich können zudem die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und überdies weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte der einzelnen Kraftfahrzeuge eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe im Boden anreichern und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich der Trasse. Die Schadstoffbelastung im Umfeld von - zum Teil verkehrlich hoch belasteten - Straßen wurde in der Vergangenheit wiederholt wissenschaftlich untersucht. Dabei erstreckte sich das Untersuchungsprogramm vorwiegend auf Schwermetalle, die Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Einträge von Auftausalz. Eine Prognose der von der B 26 ausgehenden Auswirkungen muss sich auf die vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen (vgl. § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 und Abs. 5 UVPG).

Aufgrund dieser der Planfeststellungsbehörde gegenwärtig vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse lässt sich insgesamt feststellen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Trassenbereich und dort auf einen Geländestreifen von höchstens 10 m beidseits der verbreiterten Trasse konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Trasse sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Durch die Baumaßnahme wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag bereits jetzt stattfindet, verlagert. Prognosen, die unter Berücksichtigung einer Verkehrszunahme bis 2030 erstellt wurden, ergeben aber, dass aufgrund der in Zukunft verringerten Fahrzeugemissionen und des verbesserten Verkehrsflusses nicht mit vermehrten Schadstoffeinträgen zu rechnen ist.

Baubedingte Projektwirkungen hinsichtlich des Schutzguts Boden stellen vorliegend die Nutzung von Flächen als Baustreifen, Baustelleneinrichtungsplätze, Lagerplätze und Baustraßen während der Bauphase dar. Teilweise ist durch die baubedingte Inanspruchnahme ein Abschieben des Oberbodens für provisorische Wege und Lagerflächen nötig. Auch Überschüttungen von Boden mit anderem Oberboden können vorkommen. Das Abschieben, die Befahrung mit Baufahrzeugen sowie entsprechende Überschüttungen führen in diesen Bereichen zu einer Zerstörung der Vegetation bzw. zu einer Bodenverdichtung. Auch Beeinträchtigung

gen des Bodens während des Baubetriebs durch den Baustellenverkehr, das Betanken von Maschinen etc. werden entlang der Trasse und den Baustellenzufahrten nicht ganz auszuschließen sein. Hier sind jedoch weitestgehend Sicherungs- und Vorsorgemaßnahmen vorgesehen. Vorübergehend werden lediglich ca. 700 m² unversiegelte Flächen in Anspruch genommen. Als Baustraßen wird während der Bauzeit das bestehende Straßennetz der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie über die Trasse selbst benutzt. Zusätzlich angelegte Baustraßen werden nicht benötigt.

Der Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ und der Ausbau des dazwischenliegenden Teils der B 26 (Straßenfläche, Bankett, Böschungen, Straßenentwässerung) bewirkt eine dauerhafte Inanspruchnahme von Boden mit einem vollständigen (Versiegelung) oder teilweisen (Überbauung) Verlust von Bodenfunktionen und einem zumindest vorübergehenden Verlust der auf den in Anspruch genommenen Flächen vorhandenen Lebensräume. Auf überbauten Böschungen und Straßennebenflächen können Lebensraumfunktionen durch landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen wiederhergestellt werden, bei Versiegelungen ist jedoch ein vollständiger Verlust der auf den in Anspruch genommenen Flächen vorhandenen Lebensräume gegeben.

Für das gegenständliche Bauvorhaben werden rund 1,45 ha bislang unversiegelte Fläche versiegelt und rund 0,42 ha bislang unversiegelte Fläche überbaut.

Anlagebedingt geht neben den Bodenfunktionen auch die bodenabhängige Wasserversickerungsfunktion durch Versiegelung bisher unversiegelter Flächen nachhaltig verloren. Die mit der Baumaßnahme verbundene Netto-Neuversiegelung führt zu einem verstärkten Abfluss von Oberflächenwasser. Durch die Anlage von Entwässerungsmaßnahmen nach den heutigen Anforderungen werden Veränderungen am örtlichen Gewässersystem jedoch minimiert.

Im Bereich des Waldstreifens, des Gehölzstreifens, der Wiese, der Ruderalflur nördlich der B 26 sowie des Verkehrsbegleitgrün entlang der B 26 gehen natürliche Böden (Wald) auf 0,72 ha Fläche und von anthropogen überprägten Böden 0,73 ha verloren.

Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ist eine Aufwertung der Bodenfunktionen auf natürlichen Bodenbildungen durch Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung (Ersatzmaßnahme E 1) bzw. Entsiegelung von Flächen (Ersatzmaßnahme E 2) und nachfolgender Aufforstung zu erwarten, insbesondere kann durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ein Ausgleich für

die Bodenversiegelung und -überbauung erreicht werden (vgl. unter C 3.7.5.2 dieses Beschlusses).

Nicht übersehen werden darf die beim Betrieb einer Straße immer gegebene potentielle Gefährdung des Bodens (und des Schutzgutes Wasser) durch Unfälle mit Gefahrguttransporten. Die Gefahr der Ausbreitung unfallbedingter Kontaminationen und einer dauerhaften Schädigung des Bodens lässt sich jedoch durch die heute praktizierten Sicherungsverfahren wie Abtrag und Austausch von Bodenmaterial in der Regel beherrschen.

Negative Einflüsse auf das Schutzgut Wasser durch den Schadstoffeintrag in den Boden sind aufgrund der nachfolgend unter C 2.3.2.5 dargelegten Faktoren weitgehend minimiert.

2.3.2.5 Schutzgut Wasser

2.3.2.5.1 Oberflächengewässer

Mit dem Ausbauvorhaben sind keine anlagebedingten erheblichen Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern oder der hydraulischen Abflussverhältnisse verbunden. Für die Entwässerung steht keine Vorflut zur Verfügung. Der „Untere See“ im Landschaftspark Schönbusch kommt als Einleitstelle nicht in Betracht. Die bestehende, bei ca. Bau-km 0+560 unter der B 26 nach Norden verlaufende, Überlaufleitung des „Unteren Sees“ wird den neuen Verhältnissen angepasst.

Das entwässerungstechnische Konzept zum Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ sowie des dazwischenliegenden Teils der B 26 strebt im Sinne der „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-EW, Ausgabe 2005)“ sowie des Merkblattes M 153 – Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser – möglichst eine breitflächige Ableitung über die Bankette und eine flächenhafte Versickerung des Straßenoberflächenwassers (dezentrale Regenwasserbehandlung) an. Die breitflächige Versickerung über die Banketten, Böschungen und den Mulden erfolgt dabei über eine 20 cm starke, bewachsene Oberbodenzone.

In den Streckenabschnitten, in denen keine dezentrale Versickerung möglich ist, wird das Wasser über eine parallel verlaufende Mulde zur Versickerung gebracht bzw. über Bordstein- und Rinnenführungen mit Straßenabläufen in einen Sammler DN 300 gefasst und von dort in das bestehende Kanalnetz, welches an die Aschaffener Kläranlage angeschlossen ist, abgeleitet.

Direkte Einleitungen in Gewässer sind nicht vorgesehen.

Auf dem geplanten Parkplatz am Waldfriedhof wird das anfallende Oberflächenwasser über Drainpflaster und daran anschließenden Mulden versickert, wobei die Mulden mit einer bewachsenen Oberbodenschicht von mindestens 10 cm ausgestattet sind. Das Oberflächenwasser auf dem Parkplatz Hafenkopfstraße wird über eine wasserdurchlässige Tragdeckschicht zur breitflächigen Versickerung gebracht.

Während des Betriebs der B 26 werden die durch den Fahrzeugverkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe (Straßenabrieb, Reifenabrieb, Tropfverluste) als Schweb- oder Feststoff vom Niederschlagswasser abtransportiert. Dies bedeutet eine Gefährdung der Oberflächengewässer durch Schadstoffeintrag. Eine Einleitung in vorhandene Gewässer ist nicht vorgesehen, die Entwässerung des Straßenkörpers erfolgt entsprechend den heutigen Anforderungen einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen.

Während der Bauzeit besteht die Gefahr von Schadstoffeinträgen in Grund- und Oberflächenwasser im Umfeld der B 26 durch den Baustellenverkehr. Während des Baubetriebs können Havarien zu Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge in Grund- und Oberflächenwasser im Umfeld der B 26 führen.

Bei der Bauausführung selbst werden die Vorschriften zum Schutz der Gewässer bzw. zur Verhinderung von Schadstoffeinträgen in Grund- sowie Oberflächenwasser und im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen eingehalten.

Gesetzliche Überschwemmungsgebiete werden von der Maßnahme nicht berührt.

2.3.2.5.2 Grundwasser

Besondere Aufmerksamkeit ist den anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des geplanten Ausbavorhabens auf das vorhandene Grundwasserpotenzial zu widmen.

Zu negativen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung führt zunächst die neu hinzukommende Bodenversiegelung in einem Umfang von ca. 1,45 ha. Dabei gehen anlagebedingt bodenabhängige Wasserversickerungsfunktionen durch die Versiegelung bisher unversiegelter Flächen nachhaltig verloren und es kommt zu einem verstärkten Abfluss von Oberflächenwasser. Eine erhebliche Verminderung der Grundwasserneubildung ist nicht zu erwarten, da, wie im Bestand, eine direkte Versickerung in den Untergrund erfolgt.

Bezüglich des auf den Straßen- und Böschungsflächen anfallenden Oberflächenwassers ist jedoch zu erwarten, dass durch die Ausnutzung der Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten weitgehend vermieden werden

kann, dass eventuell mitgeführte Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Auch durch Sedimentation sowie physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge wird der Schadstoffgehalt des Oberflächenwassers auf dem Weg zum Grundwasser verringert.

Grundwasserbeeinträchtigungen können prinzipiell, wie bereits im Bestand, bei Unfällen mit einem Abfließen wassergefährdender Stoffe (Tanklastzüge, Gefahrguttransporte) in Bereichen mit oberflächennahem Grundwasser entstehen.

Die Einhaltung von Vorsorgemaßnahmen (z.B. schadstoffarmer Baumaterialien, Vorsichtsmaßnahmen bei den Baufahrzeugen etc.) führt zur Verringerung von Schadstoffeinträgen. Ebenso werden Beeinträchtigungen des Grundwassers bzw. Oberflächenwassers durch einen fachgerechten Umgang mit Treibstoffen, Öl und Schmierstoffen sowie eine fachgerechte, regelmäßige Wartung von Maschinen während der Bauphase vermieden.

Insgesamt ist festzuhalten, dass sich die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser nicht verschlechtern, weil der Zunahme der versiegelten Fläche durch einen angemessenen Ausbau der Entwässerungseinrichtungen nach den einschlägigen technischen Richtlinien Rechnung getragen wird und negative Auswirkungen auf bestehende Gewässer nicht zu erwarten sind. Auf die Ausführungen unter C 3.7.7 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

2.3.2.6 Schutzgut Luft

Luftverunreinigungen an Straßen – dies gilt auch hinsichtlich baubedingten Schadstoffemissionen durch Baufahrzeuge und -maschinen – entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Dabei anfallende Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, zum Teil auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Abgasemissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Staub und Ruß.

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Fahrzeugverkehr auf freier Strecke hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind insbesondere meteorologische Bedingungen sowie fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie sowie Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen jedoch ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen.

Die vom Vorhabensträger vorgelegte Abschätzung der Immissionsbelastung durch Luftschadstoffe (vgl. Unterlage 15.2 T) hat ergeben, dass alle Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden (vgl. im Einzelnen unter C 3.7.4.3 dieses Beschlusses).

Die Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, bewegt man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Spekulation. In der Umweltverträglichkeitsprüfung ist aber ausdrücklich die "Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfmethoden" gefordert, sodass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die lufthygienischen Orientierungswerte weiterhin als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

Die vorgenommenen Betrachtungen etwaiger Beeinträchtigungen des Schutzgutes Luft korrelieren zwangsläufig mit Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter, wie z. B. Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden und Wasser. Diese Schutzgüter werden hinsichtlich des denkbaren Beeinträchtigungspotenzials durch Luftschadstoffe an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses beurteilt. Insoweit wird in diesem Teil hierauf Bezug genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass das Vorhaben zwar teilweise zu einer Erhöhung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe führt, die Grenzwerte der 39. BImSchV aber eingehalten werden, sodass von keiner erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft auszugehen ist. Zur Minderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffemissionen können auch die in der Planung vorgesehenen Straßenrandbepflanzungen sowie die vorhabensbedingte Verflüssigung des Verkehrs beitragen. Im Vergleich von Prognosenullfall und Planfall im Jahr 2030 führt der Ausbau aufgrund der Verbesserung der Verkehrsqualität (weniger „Stop&Go“, höhere Durchschnittsgeschwindigkeit) sogar zu einer Abnahme der Zusatzbelastung aus der B 26.

2.3.2.7 Schutzgut Klima

Eine Veränderung des (globalen) Klimas infolge der Auswirkungen des Straßenverkehrs durch den Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht quantifizierbar, hier jedoch wegen eines annähernd gleichbleibenden Schadstoffausstoßes jedenfalls vernachlässigbar. Zwar mag die Schadstoffmenge, die von dem auf dem Straßenabschnitt rollenden Verkehr emittiert wird, mit zum Treibhauseffekt und damit zur Erwärmung der Atmosphäre und zur Klimaänderung beitragen, dies ist jedoch

nicht im Sinne der juristischen Kausalitätslehre genau diesem Straßenabschnitt zuordenbar. Insoweit wird hier der Bereich dessen, was ein konkretes Planfeststellungsverfahren zu leisten vermag, verlassen und der Bereich des vorrechtlichen, jenseits verwaltungsbehördlicher Überprüfbarkeit liegenden politisch-administrativen Gestaltungsspielraums erreicht.

Für das Klima sind der Erhalt von Flächen zur Frisch- und Kaltluftproduktion und die bestehenden Austauschbeziehungen zwischen den Flächen und den Siedlungsgebieten von Bedeutung. Anlagebedingt kommt es zu einer Versiegelung von 1,45 ha Fläche. Im trassennahen Bereich der bestehenden Bundesstraße gehen klimawirksame Waldflächen von rund 0,72 ha verloren. Bereits durch die bestehende B 26 sind klimatische Beeinträchtigungen zwar gegeben, durch das Bauvorhaben werden jedoch Bereiche mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion und Bezug zu Siedlungsgebieten nicht erheblich stärker beeinträchtigt als bisher.

2.3.2.8 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild kann in Form visueller Beeinträchtigungen durch Zerschneidungs- und Trennwirkungen sowie durch technische Bauwerke beeinträchtigt werden. Durch die vorhandene Trasse der B 26 ist das Landschaftsbild im Untersuchungsgebiet bereits erheblich vorbelastet.

Dauerhafte Verluste landschaftsprägender Strukturen ergeben sich auf rund 0,91 ha, bei denen es sich um den Waldstreifen sowie um sonstige Gehölzstrukturen nördlich der B 26 handelt.

Durch den Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ und dem vierstreifigen Ausbau der B 26 zwischen den Knotenpunkten erfolgt eine Verbreiterung des gesamten Straßenbauwerks sowie ein Zurückweichen der begleitenden Vegetationsstrukturen. Die Trasse der B 26 wird zwar stärker als jetzt im Landschaftsbild wirksam sein, wird allerdings durch Ersatzbaumbepflanzungen wieder in die Landschaft eingebunden. Die stadtbildprägende Baumallee auf dem Mittelstreifen der B 26 wird so weit als möglich erhalten bzw. im Wege der Gestaltungsmaßnahme G 1 durch Ersatzpflanzungen wiederhergestellt.

Hierdurch findet eine Reduzierung des Eingriffs in das Landschaftsbild auf ein unbedingt notwendiges Maß statt. Die Auswirkungen werden nicht als erheblich eingestuft, da für den ganzheitlichen Wahrnehmungseindruck keine erheblichen Auswirkungen gegeben und auch keine neuen visuell besonders wirksamen Bauwerke geplant sind. Zur Landschaftsverträglichkeit tragen auch die Gestaltungsmaßnah-

men bei, die zum Ausgleich für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes an Straßennebenflächen durchgeführt werden (vgl. Unterlage 1, Kap. 7.2, Unterlage 12.1 T, Kap. 9.2).

Baubedingt kommt es zur Rodung der stadtbildprägenden, überwiegend alten Bäume, vorwiegend alter Pyramidenpappeln nördlich der B 26.

Während der Bauphase entstehen zusätzlich durch den Baubetrieb im Baustellenumfeld sowie durch Zu- und Abfahrten von Baufahrzeugen neben akustischen auch gewisse optische Beeinträchtigungen. Die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen durch Baustellenfahrzeuge führt jedoch zu keinen erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen der Landschaftsbildqualitäten. Auch im Hinblick auf Freizeit und Erholung (Schutzgut Mensch) verändert sich die Situation nicht über das geschilderte Maß hinaus (vgl. C 2.3.2.1.3 dieses Beschlusses).

2.3.2.9 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Das Bauvorhaben verläuft innerhalb des bestehenden bzw. planfestgestellten Umgriffs mit entsprechender Vorbelastung. Mit Ausnahme weniger Quadratmeter greift der Ausbau der B 26 nicht in den Landschaftspark Schönbusch, der als Baudenkmal (Aktennummer D-6-61-000-249) geschützt ist, ein, da die Erweiterung der Bundesstraße auf der nördlichen Hafenseite der B 26 erfolgt. Zu einer erheblichen Verschlechterung kommt es nicht.

Bodendenkmäler sind im Ausbaubereich nicht bekannt. Eine Beeinträchtigung oder Zerstörung von Bodendenkmälern durch die Baumaßnahme kann dennoch von vornherein nicht mit absoluter Sicherheit ausgeschlossen werden. Den Belangen des Denkmalschutzes wird allerdings im Rahmen des Möglichen durch entsprechende Auflagen Rechnung getragen (vgl. A 3.9.1 sowie die Ausführungen unter C 3.7.11 dieses Beschlusses).

2.3.2.10 Wechselwirkungen

Im Naturhaushalt besteht ein dichtes Wirkungsgefüge zwischen den einzelnen Schutzgütern Boden, Fläche, Wasser, Luft/Klima, Tiere, Pflanzen und ihren Lebensräumen (Wechselbeziehungen). Die Auswirkungen auf dieses Wirkungsgefüge (Wechselwirkungen) wurden direkt oder indirekt bereits oben im Rahmen der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter beschrieben.

2.4 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 25 UVPG vorgeschriebene Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt

im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, Az. 4 C 4.95, UPR 1995, 391). Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes sowie Wechselwirkungen nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoprüfung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen "mittel", "hoch" und "sehr hoch". Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, insbesondere in die Abwägung, ein (vgl. § 25 Abs. 2 UVPG, § 17 Satz 2 FStrG).

2.4.1 Schutzgut Mensch

Die unter C 2.3.2.1 dieses Beschlusses dargestellten unterschiedlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind getrennt voneinander zu bewerten, da sie wegen ihrer Verschiedenartigkeit einer Saldierung nicht zugänglich erscheinen.

2.4.1.1 Lärmauswirkungen

Aufgrund der von ihnen ausgehenden Störwirkung sind Lärmbelastungen, die im Aufenthaltsbereich von Menschen auftreten, als erheblich anzusehen. Durch rechtliche sowie außerrechtliche Normen wurde ein System von Vorschriften geschaffen, aus dem sich entnehmen lässt, welche Lärmeinwirkungen als zumutbar erachtet werden und daher hinzunehmen sind.

In Beiblatt 1 zur DIN 18 005 werden Orientierungswerte für eine angemessene Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung festgeschrieben. Die darin enthaltenen Werte sind als wünschenswert einzuhaltende Zielwerte

zu verstehen, bilden jedoch keine rechtsverbindlichen Grenzwerte (vgl. All-
MBI. 16/1988, S. 670). Je nach bauplanerischer Nutzung sollen bei Verkehrswegen die nachfolgend genannten Beurteilungspegel eingehalten werden:

Nutzungen	Tag/Nacht
- reine Wohngebiete	50 dB(A)/40 dB(A)
- allgemeine Wohngebiete	55 dB(A)/45 dB(A)
- Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen	55 dB(A)
- besondere Wohngebiete	60 dB(A)/45 dB(A)
- Dorfgebiete und Mischgebiete	60 dB(A)/50 dB(A)
- Kerngebiete und Gewerbegebiete	65 dB(A)/55 dB(A)
- sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 dB(A)/35 dB(A) bis bis 65 dB(A)/65 dB(A)

Der Gesetzgeber hat in § 2 der 16. BImSchV für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche festgelegt. Diese sollen grundsätzlich durch das Bauvorhaben nicht überschritten werden.

Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV betragen:

Nutzungen	Tag/Nacht
- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)/47 dB(A)
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)/49 dB(A)
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)/54 dB(A)
- in Gewerbegebieten	69 dB(A)/59 dB(A)

Soweit diese Grenzwerte überschritten werden, besteht für die betroffenen Anwesen Anspruch auf Schallschutz. Allerdings bleibt in diesen Fällen auch zu prüfen, inwieweit die nicht schützbaeren Außenwohnbereiche unzumutbar verlärmert werden bzw. inwieweit die Gesamtlärmsituation am Anwesen die Gefahr einer Gesundheitsschädigung begründet. Die Zumutbarkeitsschwelle, bei der sowohl eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums anzunehmen ist und bei der auch etwaige gesundheitliche Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können, lässt sich nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zwar nicht

exakt in allen Fallgestaltungen an einem bestimmten Geräuschpegel ausdrücken, jedoch wurde z. B. durch den Bundesgerichtshof diese Schwelle bei einem Lärmgrenzwert von 69/64 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet jedenfalls wegen des Nachtwerts als überschritten angesehen (BGH, Urteil vom 06.02.1986, Az. III ZR 96/84, BayVBl. 1986, 537) bzw. ebenso bei einem Wert von 70/60 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 17.04.1986, Az. III ZR 202/84, DVBl. 1986, 998) und bei einem Wert von 72/62 dB(A) tags/nachts in einem Mischgebiet (BGH, Urteil vom 10.12.1987, Az. III ZR 204/86, NJW 1988, 900). Zwischenzeitlich wurde den in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – festgelegten Grenzwerten für die Lärmsanierung Orientierungsfunktion für die Feststellung unzumutbarer Lärmbelastung zugesprochen (OVG Lüneburg, Urteil vom 21.05.1997, Az. VII K 7705/95, UPR 1998, 40). Diese Werte betragen laut BMVBS-Schreiben vom 25.06.2010, Az. StB 13/7144.2/ 01/1206434:

Nutzungen

Tag/Nacht

- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	67 dB(A)/57 dB(A)
- in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	69 dB(A)/59 dB(A)
- in Gewerbegebieten	72 dB(A)/62 dB(A).

Unter Beachtung dieser rechtlichen Vorgaben lassen sich die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 25 Abs. 1 UVPG bezüglich der künftigen Lärmsituation wie folgt bewerten:

Mittlere Beeinträchtigung:

Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18 005 (Nachtwerte)

Hohe Beeinträchtigung:

Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV

Sehr hohe Beeinträchtigung:

Überschreitung der Taggrenzwerte im Außenwohnbereich

Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle

Die Bewertung der Lärmauswirkungen des plangegegenständlichen Vorhabens stellt sich demnach wie folgt dar:

Die Bewertung der Lärmauswirkungen des plangegegenständlichen Vorhabens ergab, dass keine sehr hohen Beeinträchtigungen von Menschen durch Lärm ausgelöst werden. Durch den Ausbau der Bundesstraße werden bei vier Gebäuden innerhalb des Gewerbegebiets, an zwei Wohngebäuden am Friedhof, einem kirchlichen Gebäude am Friedhof und einem Blumenladen die einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten (vgl. Unterlage 11.1, Kap. 6 sowie Anhang – Tabelle 2). Durch die Baumaßnahme werden im Bereich des Hafengebiets nördlich der Darmstädter Straße an der ersten Häuserzeile die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten. An mehreren Anwesen im Bereich des Gewerbegebiets (Darmstädter Straße 104, Darmstädter Straße 100) ist durch die Überschreitung der Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV noch von einer hohen Beeinträchtigung auszugehen. Überschreitungen der Grenzwerte am Tag sind an den Anwesen Darmstädter Straße 102 und Darmstädter Straße 100 b zu verzeichnen, wobei aufgrund der gewerblichen Nutzung nur insoweit die Tagesgrenzwerte maßgeblich sind. Im Bereich der beiden Wohnhäuser am Waldfriedhof (Stockstädter Weg 1 a und Stockstädter Weg 1 b) ist von einer hohen Beeinträchtigung auszugehen, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohnen im Außenbereich werden in der Nachtzeit überschritten. Für das kirchliche Gebäude am Waldfriedhof und dem Gebäude mit Blumenladen (Darmstädter Straße 166) ergeben sich Überschreitung der Tagesgrenzwerte. Insoweit sind mangels nächtlicher Nutzung nur die Tageswerte maßgeblich.

Bei den nächstgelegenen Gebäuden innerhalb des Sportgeländes auf der Südseite der Darmstädter Straße, sowie beim nächstgelegenen Wohngebiet des Stadtteils Nilkheim werden die Grenzwerte der 16. BImSchV tagsüber bzw. tags- und nachtsüber unterschritten.

Für die Bewertung der Beeinträchtigung des Erholungsgebiets „Park Schönbusch“ wurden hilfsweise die Orientierungswerte der DIN 18 005 für Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen herangezogen. Der entsprechende Tagesgrenzwert wird im Park Schönbusch bis zu einer Entfernung von ca. 250 m von der B 26 überschritten, so dass von einer mittleren Beeinträchtigung auszugehen ist.

Die exakte Höhe der einzelnen Überschreitungen an den Immissionsorten ergibt sich aus der Tabelle 2 des Anhangs zur Unterlage 11.1.

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende B 26, die Verwendung eines Fahrbahnbelages mit D_{Stro} von -2 dB(A) und durch die Festlegung von passiven Lärmschutzmaßnahmen, die für die betroffenen Anwesen eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation gegenüber dem Ist-Zustand bewirken werden,

kommt den vorhabensbedingten Lärmauswirkungen insgesamt ein mittleres bis hohes Gewicht zu.

2.4.1.2 Luftschadstoffe

Für den Bereich der Luftschadstoffe ist in Anwendung des § 50 BImSchG davon auszugehen, dass die Auswirkungen insbesondere dann als hoch bzw. sehr hoch anzusehen sind, soweit gesundheitliche Gefahren zu befürchten sind, d. h., wenn die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Bei der Bewertung dieser Auswirkungen wird weiter dahingehend differenziert, ob Menschen in solchen Bereichen, in denen die Grenzwerte der 39. BImSchV dauerhaft überschritten werden, ihren regelmäßigen Aufenthaltsort (Arbeits- und/oder Wohnort) haben, oder ob sie sich innerhalb dieser Bereiche in der Regel nur vorübergehend aufhalten. Bei dauerhaftem Aufenthalt innerhalb solcher Bereiche werden die Auswirkungen auf den Menschen als sehr hoch gewertet, bei vorübergehendem Aufenthalt als hoch bis mittel. Schadstoff erhöhungen unterhalb der Grenzwerte sind bei dauerndem Aufenthalt als mittel einzustufen (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG).

Für das gegenständliche Vorhaben hat der Vorhabensträger die Schadstoffbelastungen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) ermittelt und mit den Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV verglichen (vgl. Unterlage 15.2 T). Diese werden an allen Immissionsorten eingehalten (vgl. unter C 2.3.2.1.2 und C 3.7.4.3 dieses Beschlusses). Für die Luftschadstoffkomponenten Kohlenmonoxid (CO), Benzo[a]pyren (BaP), Stickstoffdioxid (NO₂), Schwefeldioxid (SO₂), Benzol (C₆H₆), PM₁₀ und P_{M2,5} liegen die ermittelten Gesamtluftschadstoffbelastungen unterhalb der geltenden verkehrsspezifischen Grenz- und Zielwerte. Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Luftverunreinigungen bzw. zusätzliche Maßnahmen zur Minderung der Immissionen sind nach alledem nicht erforderlich. Die Beeinträchtigung durch die Schadstoff erhöhung kann daher allenfalls als mittel betrachtet werden.

2.4.1.3 Freizeit und Erholung

Für die Bewertung der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch das Vorhaben – auch infolge von Lärm- und Schadstoffimmissionen – im Freizeit- und Erholungsbereich ist Folgendes festzustellen:

Im direkten Nahbereich der bestehenden Bundesstraße sind die Flächen bereits jetzt Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und somit für die Erholung nur wenig attraktiv.

Die wichtigsten Erholungsbereiche im Gebiet befinden sich mit dem Landschaftspark Schönbusch und den dort angrenzenden Sportanlagen auf der Südseite der B 286. Die Erweiterung um zwei zusätzliche Fahrstreifen findet auf der Nordseite statt, sodass durch den Ausbau eine eher geringfügige Erhöhung der Auswirkungen als durch die Situation ohne Ausbau zu erwarten ist. Eine Erhöhung der Verkehrszahlen ist auch dann zu erwarten (vgl. Verkehrstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 26, Brilon Bondzio Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, 2016). Bauzeitlich kann die Erholung im Schönbuschpark durch die mit den Bautätigkeiten verbundenen Lärm- und Erschütterungswirkungen beeinträchtigt werden.

Bei der Betrachtung der Umweltauswirkungen auf den Menschen sind auch die Beeinträchtigungen des kulturellen Erbes zu bewerten. Dieses ist als Teil der Erholungsfunktion dann für die Abwägung relevant, wenn es für den Menschen sichtbar und erlebbar ist, was vor allem für Bau- und Bodendenkmäler gilt. Ein Eingriff in den Landschaftspark Schönbusch als Baudenkmal findet nicht statt, so dass diesbezüglich von keiner Beeinträchtigung ausgegangen werden kann.

Die zuletzt genannten und bewerteten Aspekte des Vorhabens im Bereich Freizeit und Erholung sind dabei nur Teilaspekte der insgesamt zu bewertenden Erholungseignung des in Betracht kommenden Raumes nach Verwirklichung des Vorhabens. Hierzu ist jedoch eine umfassendere Gesamtbewertung der Beeinträchtigung der Landschaftsräume notwendig. Deshalb wird insoweit auf den nachfolgenden Gliederungspunkt C 2.4.8 verwiesen. Da gerade der Bereich Freizeit- und Erholungseignung sehr verschiedene Aspekte zum Inhalt hat, erscheint eine Saldierung hier nicht möglich. Insgesamt werden jedoch alle Teilaspekte in die Abwägung eingestellt. Gesamtbetrachtend ist – auch angesichts der Lage der Erholungsflächen eine Bewertung der Auswirkungen auf Freizeit und Erholung als mittel bis hoch angemessen.

2.4.1.4 Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen als Nutzer land- und forstwirtschaftlicher Flächen werden beim Schutzgut Boden bewertet. Auf die nachfolgenden Ausführungen unter C 2.4.4 dieses Beschlusses wird daher verwiesen.

2.4.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstiger fachbezogener Unterlagen zugrunde gelegt:

- § 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- §§ 20 ff. BNatSchG: Schutzgebiete
- §§ 31 ff. BNatSchG: FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete
- § 30 BNatSchG, Art. 23 BayNatSchG: Gesetzlich geschützte Biotope
- § 39 Abs. 5 BNatSchG, Art. 16 BayNatSchG: Schutz der Lebensstätten
- § 44 BNatSchG: Artenschutzrechtliche Verbote
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- Bayerische Kompensationsverordnung
- Biotopkartierung Bayern sowie sonstige Kartierungen schützenswerter Biotope
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP)
- Rote Listen gefährdeter Tiere und Pflanzen in Deutschland und Bayern
- Bundesartenschutzverordnung.

Auf der Grundlage dieser Vorschriften und Unterlagen werden die erheblichen und/oder nachhaltigen Auswirkungen des Projekts auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen bestimmt und in die dreistufige ordinale Skala mit den Begriffen "sehr hoch – hoch – mittel" eingeordnet. Diesen Begriffen werden im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

a) Sehr hoch:

- Überbauung und Beeinträchtigung von naturnahen Laubwaldbiotopen
- Lebensraumverlust sowie Zerschneidung oder Isolierung von Lebensräumen gefährdeter oder seltener Tier- und Pflanzenarten
- Verlust wertvoller Biotopstrukturen
- Funktionsbeeinträchtigung überregional bzw. regional bedeutsamer Vernetzungsachsen

- Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände
- b) Hoch:
- Überbauung und Versiegelung von sonstigen Biotopstrukturen
 - Überbauung und Beeinträchtigung von Waldbiotopen und Waldrändern
 - Zerschneidung und Beeinträchtigung von Biotopverbundsystemen und Lebensraumbeziehungen
 - Überbauung und Beeinträchtigung ökologisch wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen
- c) Mittel:
- Beeinträchtigung von sonstigen Wald- und Gehölzstrukturen
 - Beeinträchtigung von sonstigen Biotopstrukturen
 - Versiegelung land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen

Die anlage-, betriebs- und baubedingten Projektwirkungen wurden bereits unter C 2.3.2.2.2 dieses Beschlusses ausführlich beschrieben.

Vorliegend ist als hohe Beeinträchtigung zu werten, dass durch Überbauung und Versiegelung Biotopfunktionen – wenn auch nur in geringfügigem Umfang - verloren gehen. Insgesamt gehen Vegetations- und Biotopstrukturen auf rund 1,58 ha verloren. Infolge des teilweisen Verlusts des Waldstreifens zwischen der B 26 und dem Industriegebiet im Umfang von rund 0,71 ha kommt es zum Verlust des Biotopwertes des verbleibenden Waldstreifens auf 0,52 ha. Durch den geringen Verlust von naturnahen Gehölz- und Grünflächen ist lediglich eine mittlere Beeinträchtigung dieses Schutzgutes anzusetzen. Den Immissionen (Stäube, Abgase, Verlärmung), (visuellen) Störreizen und Erschütterungen, die von der plangegenständlichen Baumaßnahme während des Baus und nach Fertigstellung ausgehen, kommt ein mittleres Beeinträchtigungsgewicht zu.

Beeinträchtigungen der Habitatfunktion wurden durch die saP (Unterlage 12.4 T) ermittelt: Möglicherweise betroffene Habitatbäume von Fledermäusen werden durch Ersatzquartiere ersetzt; Jagdflüge von Fledermäusen werden auch nach der Baumaßnahme möglich sein, die Leitstrukturen (lineare Gehölzbestände) entlang der B 26 bleiben erhalten. Das Kollisionsrisiko erhöht sich nicht signifikant, da die B 26 auf einer Strecke von lediglich 1,35 km ausgebaut und von keiner erheblichen

Zunahme der Verkehrsbelastung auszugehen ist. Die Überflüge erfolgen überwiegend außerhalb kollisionsrelevanter Höhen. Daher kommt es durch die geplante Maßnahme in diesem Bereich allenfalls zu einer Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere, die als mittel einzustufen ist.

Da die bereits im Bestand von der Bundesstraße ausgehende Zerschneidungswirkung und Unterbrechung von Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen (Teil-)Lebensräumen durch den Ausbau noch verstärkt wird, liegen weitere Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen von hohem Gewicht vor.

Bei den vorstehend vorgenommenen Bewertungen ist jedoch zu berücksichtigen, dass die betroffenen Flächen durch die bestehende Bundesstraße bereits derzeit – teilweise erheblichen – Vorbelastungen ausgesetzt sind. Zudem fällt gravierend ins Gewicht, dass die vorstehend getroffenen Wertungen im Wesentlichen noch ohne Berücksichtigung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Kompensationsmaßnahmen vorgenommen worden sind (vgl. hierzu C 2.3.2.2.3 und C 3.7.5.2.5). Aufgrund dieser landschaftspflegerischen Maßnahmen wird ein vollständiger Ausgleich des Eingriffes erreicht. Da bei der Darstellung der Umweltauswirkungen u. a. auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UVPG) bzw. die Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UVPG), einzubeziehen sind, und diese Darstellung Grundlage der Bewertung ist (§ 25 Abs. 1 Satz 1 UVPG), geht obige Bewertung zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie bei bzw. nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen eintreten wird. Infolgedessen lässt sich unter Einbeziehung aller Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen sogar eine deutlich positivere Bewertung rechtfertigen.

Der sich durch die Beeinträchtigung von Biotop- und Nutzungstypen ergebende Kompensationsbedarf bzw. -umfang wurde gemäß der Bayerischen Kompensationsverordnung ermittelt. Auf dieser Grundlage wird der vorhabensbedingte Eingriff durch das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept komplett ausgeglichen (vgl. C 3.7.5.2 dieses Beschlusses).

Ergänzend wird im Hinblick auf die Bewertung der Versiegelung auf die nachfolgenden Ausführungen zum Schutzgut Fläche unter C 2.4.3 und zum Schutzgut Boden unter C 2.4.4 dieses Beschlusses verwiesen.

2.4.3 Schutzgut Fläche

Bei der Bewertung der Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Fläche sind die bestehenden Schutzbestimmungen des Baugesetzbuches zugrunde zu legen. Nach § 1 a Abs. 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden. Die Inanspruchnahme von hochwertigen land- und forstwirtschaftlich genutzten Böden ist zu vermeiden, Bodenversiegelungen sollen auf das notwendige Maß begrenzt werden.

Die Versiegelung stellt sich als gravierendste Auswirkung auf das Schutzgut Fläche dar, da der versiegelte Boden seine Bodenfunktionen i.S.d. § 2 Abs. 2 BBodSchG verliert (vgl. C 2.4.4). Das Schutzgut Fläche spiegelt sich auch in den Ergebnissen der anderen zu betrachtenden Schutzgüter, insbesondere der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser und Landschaft, wieder, da auch hier die Flächeninanspruchnahme als Grundlage für die Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen herangezogen wird. Denn mehr Flächenverbrauch bedeutet auch ein größerer Eingriff in die anderen Schutzgüter. Aufgrund der dauerhaften Flächeninanspruchnahme und der damit verbundenen Wechselwirkungen ist die mit der Baumaßnahme verbundene Nettoneuver-siegelung von 1,45 ha als sehr hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Fläche zu werten.

Die bauzeitlich vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen von zusätzlich lediglich ca. 200 m² werden nach Abschluss der Baumaßnahme wieder rekultiviert. Bauzeitliche Eingriffe sind jedoch nur vorübergehender Natur und haben keine nachteilige Wirkung.

Vorliegend erfolgt der Ausbau der B 26 bestandsorientiert, dem Ziel eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden kann dadurch entsprochen werden. Die Inanspruchnahme von Flächen ist auf das unbedingt notwendige Mindestmaß beschränkt, unnötige Flächeninanspruchnahmen werden nicht durchgeführt.

Es ist zu berücksichtigen, dass in gleichem Maße Flächen umgenutzt werden sollen. Durch die geplanten Kompensationsflächen (vgl. Ersatzmaßnahme E 1 und Ersatzmaßnahme E 2) werden unversiegelte hochwertige Flächen zukünftig gesichert.

2.4.4 Schutzgut Boden

Die Bewertung der unter C 2.3.2.4 dieses Beschlusses aufgezeigten zu erwartenden Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Schutzgut Boden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung hat sich primär an den Bestimmungen des

Bundes-Bodenschutzgesetzes und der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung zu orientieren.

Zweck der bodenschutzrechtlichen Vorschriften ist es u. a., schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (vgl. § 1 Satz 2 BBodSchG). Zur Abwehr vermuteter oder bereits eingetretener schädlicher Bodenveränderungen, die auf stoffliche Belastungen zurückzuführen sind, legt die BBodSchV Prüf- und Maßnahmenwerte (§ 8 Abs. 1 S. 2 Nrn. 1 und 2 BBodSchG) und zur Vorsorge gegen das (mittel- bis langfristige) Entstehen schädlicher Bodenveränderungen Vorsorgewerte (vgl. § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG) fest.

Schädliche Bodenveränderungen sind Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktion des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort "für Verkehr" genannt.

Um die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden gemäß § 25 Abs. 1 UVPG bewerten zu können, werden die natürlichen Funktionen, das heißt Speicher- und Filterfunktion vorhandener Bodentypen und Bodenarten, ebenso betrachtet wie die Beeinträchtigung der Funktion als Lebensgrundlage und Lebensraum. Darüber hinaus werden auch die Auswirkungen der Maßnahme für die Nutzungsfunktion des Bodens als land- und forstwirtschaftlicher Produktionsfaktor und als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte in die Betrachtung einbezogen.

Hinsichtlich der Bewertung der Eingriffsintensität ist festzustellen, dass die Beeinträchtigung der Speicher- und Filterfunktion durch Versiegelung und Überbauung bei allen Bodentypen erheblich ist, da diese Funktionen nach Durchführung der Maßnahme zumindest innerhalb des Trassenbereiches nicht mehr wahrgenommen werden können. Der Verlust dieser Funktionen entlang des auszubauenden Streckenabschnitts ist daher als sehr hohe Beeinträchtigung zu bewerten.

Die Versiegelung stellt sich auch im Übrigen als gravierendste Auswirkung auf das Schutzgut Boden dar, da der versiegelte Boden einerseits seine natürlichen Funk-

tionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG), insbesondere als Lebensraum und Lebensgrundlage für Pflanzen und Tiere einbüßt, andererseits auch nicht mehr als Fläche für Siedlung und Erholung, Land- und Forstwirtschaft oder andere Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung steht (§ 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 Nettoneuversiegelung von 1,45 ha als hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden zu werten.

Bei bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen ist mit temporären Bodenverdichtungen und -veränderungen zu rechnen. Im Zuge der Bauarbeiten kann es außerdem vorübergehend zu erhöhten Beeinträchtigungen durch Lärm, Erschütterungen und den Ausstoß von Luftschadstoffen im unmittelbaren Baubereich kommen. Angesichts des sehr geringen Umfangs der zusätzlich vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen und der vorgesehenen Rekultivierungsmaßnahmen kommt diesen Beeinträchtigungen aber nur mittleres Gewicht zu.

Durch die geplante Baumaßnahme erfolgen aber auch Flächenumwandlungen, bei denen davon auszugehen ist, dass die Lebensraumfunktionen zumindest vorübergehend gestört sind und sich erst allmählich veränderte Lebensraumfunktionen in den Randbereichen neu aufbauen werden. Dabei ist nicht davon auszugehen, dass die Lebensraumfunktionen in allen Bereichen wieder in der bestehenden Form hergestellt werden können. Insbesondere ist bei vorübergehender Flächeninanspruchnahme trotz Rekultivierung nicht auszuschließen, dass die ursprünglichen Bodenfunktionen nicht in vollem Umfang wieder aufleben. Es ist somit unter diesem Gesichtspunkt zumindest von einer hohen Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden auszugehen.

Ferner werden die Lebensraumfunktionen in Trassennähe durch Schadstoffimmissionen beeinflusst, wobei sich erhöhte Schadstoffgehalte nach den vorliegenden und unter C 2.3.2.4 dieses Beschlusses erwähnten Untersuchungsergebnissen im Wesentlichen auf den unmittelbaren Nahbereich zum Fahrbahnrand, etwa auf einen Geländestreifen von ca. 10 m beiderseits der Fahrbahntrasse, konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen werden. Innerhalb dieses besonders schadstoffbelasteten Geländestreifens sind die vorhabensbedingten Auswirkungen als hoch zu bewerten, wobei teilweise die entsprechende Vorbelastung durch die bestehende B 26 zu berücksichtigen ist. Da die Kontamination des Bodens mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand deutlich abnimmt, sind

schadstoffbedingte Auswirkungen auf außerhalb des 10-m-Bereichs liegende Böden als nicht erheblich im Sinne des UVPG anzusehen.

Schließlich sind die Auswirkungen des Vorhabens auf den Bereich der landwirtschaftlichen Produktion zu bewerten, wobei die Eingriffe dann als (sehr) hoch anzusehen sind, wenn günstige bzw. sehr günstige Produktionsbedingungen bestehen und in diesen Bereichen Bodenverluste eintreten bzw. ertragsmindernde Schadstoffbelastungen für landwirtschaftliche Betriebsflächen bestehen. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung wurde bereits vorstehend ausgeführt, dass sich erhöhte Werte nur bis zu einem Abstand von etwa 10 m vom Fahrbahnrand aufgrund bisheriger Erfahrungswerte haben nachweisen lassen.

Landwirtschaftliche Betriebsflächen sollen für das plangegenständliche Vorhaben nicht, und darüber hinaus nur für landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen, insbesondere entsprechende Ersatzmaßnahmen (E 1) in Anspruch genommen werden. Hierbei kommt es nicht zu einer Neuversiegelung, sondern vielmehr zu einer naturschutzfachlichen Aufwertung der Flächen. Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden werden diesbezüglich nicht hervorgerufen. Auch erhebliche Auswirkungen auf die Nahrung und damit nachteilige Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tier sind daher nicht zu erwarten. Schädliche Bodenveränderungen i.S.v. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind somit nach derzeitigem Erkenntnisstand insoweit nicht zu erwarten und daher als unerheblich zu bewerten.

Insgesamt erscheint eine Bewertung der Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden alleine schon aufgrund des hohen Flächenverbrauchs der Maßnahme als hoch für angemessen.

2.4.5 Schutzgut Wasser

Der Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind die bestehenden Schutzbestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes, des Bayerischen Wassergesetzes sowie der hierzu ergangenen Ausführungsbestimmungen zugrunde zu legen.

Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, um die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und um eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden (§ 5 Abs. 1 WHG).

Die Zulässigkeit der Einleitung von Abwasser in Gewässer steht unter dem Vorbehalt einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die nur erteilt werden darf, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, wenn die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist und wenn Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der genannten Anforderungen sicherzustellen (§ 57 Abs. 1 WHG). In diesem Zusammenhang regeln die wasserrechtlichen Bestimmungen, wer zur Abwasserbeseitigung verpflichtet ist (§ 56 WHG i.V.m. Art. 34 BayWG).

Zum besonderen Schutz des Grundwassers darf eine Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist (§ 48 Abs. 1 WHG).

Dem besonderen Gewässerschutz dient in diesem Zusammenhang auch die Festsetzung von Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG i.V.m. Art. 31 Abs. 2 BayWG), in denen im öffentlichen Interesse der Sicherstellung der bestehenden und künftigen öffentlichen Wasserversorgung in bestimmten Bereichen verschiedene Verbote, Beschränkungen sowie Handlungs- und Duldungspflichten festgelegt werden können, § 52 WHG.

Bei Ausbaumaßnahmen sind natürliche Rückhalteflächen zu erhalten, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich zu verändern, naturraumtypische Lebensgemeinschaften zu bewahren und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers zu vermeiden oder, soweit dies möglich ist, auszugleichen (§ 67 Abs. 1 WHG).

Dem Schutz vor Hochwassergefahren dienen insbesondere die Genehmigungsvorbehalte gemäß § 36 WHG i.V.m. Art. 20 BayWG sowie die Regelungen des § 78 WHG i.V.m. Art. 46 BayWG.

Die mit dem Ausbau der B 26 verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind unter Beachtung dieser Prämissen wie folgt zu beurteilen:

2.4.5.1 Oberflächengewässer

Das entwässerungstechnische Konzept zum Ausbau der B 26 strebt möglichst eine flächenhafte Versickerung des Straßenoberflächenwassers (dezentrale Regenwasserbehandlung) über Böschungen und/oder über Rasenmulden an. In den Streckenabschnitten, in denen keine dezentrale Versickerung möglich ist, wird das

anfallende Oberflächenwasser über eine parallel verlaufende Mulde zur Versickerung gebracht bzw. dem Kanalnetz des bayernhafens zugeführt, welches an die Aschaffenburg Kläranlage angeschlossen ist, nachdem das Straßenoberflächenwasser in Borden und Rinnen gefasst wurde. Einleitungen in Gewässer sind dabei nicht vorgesehen, direkte Einträge in Gewässer können somit vermieden werden.

Eine Verbesserung ergibt sich insofern, als das durch den Verkehrsbetrieb verunreinigte, gebündelte Straßenoberflächenwasser durch neu zu errichtende Entwässerungsanlagen zu dem bestehenden Kanalnetz geführt wird.

Einträge von Sedimenten und Schadstoffen aus dem Baubetrieb in Oberflächenwasser werden durch entsprechende Maßnahmen in der Bauabwicklung vermieden bzw. weitest möglich reduziert.

Daneben werden weder gesetzliche Überschwemmungsgebiete noch festgesetzte Überschwemmungsgebiete von der plangegenständlichen Maßnahme berührt.

2.4.5.2 Grundwasser

Negative Einflüsse auf das Grundwasservorkommen sind durch Überbauung und Versiegelung insofern möglich, als hierdurch die Grundwasserneubildung verhindert oder beeinträchtigt wird. Mit dem plangegenständlichen Vorhaben werden 1,45 ha versickerungsfähige Fläche neu undurchlässig versiegelt. Bei dieser Sachlage sind unter Berücksichtigung der Größe der versiegelten Fläche die Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser insoweit als mittel zu bewerten.

Das entwässerungstechnische Konzept zum Ausbau der B 26 sieht überwiegend eine flächenhafte Versickerung des Straßenoberflächenwassers (dezentrale Regenwasserbehandlung) über den belebten Oberboden vor. Vor dem Kontakt mit dem Grundwasser wird das Straßenwasser jeweils während der Bodenpassage gereinigt. Eine darüber hinaus gehende Vorreinigung des Wassers findet nicht statt. Die Entwässerung des Straßenkörpers entspricht dem heutigen Stand der Technik und erfüllt die Belange der Umweltvorsorge.

Gefährdungen durch den betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen (Tausalzölösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) in das Grundwasser werden durch die Einleitung des Fahrbahnwassers über Bordstein- und Rinnenführungen in das bestehende Kanalnetz sowie die dezentrale Regenwasserbehandlung mittels Versickerung über Böschungen und/oder über Rasenmulden weitestgehend gemindert. Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnis ist auch im Hinblick auf die

Grundwassersituation allenfalls die Annahme einer mittleren Beeinträchtigung gerechtfertigt.

2.4.6 Schutzgut Luft

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Zudem ist in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48 a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen (vgl. § 50 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen sind insbesondere dann als gegeben anzusehen, wenn sich Überschreitungen der Immissionswerte der 39. BImSchV ergeben. Wie unter C 2.3.2.6 bereits aufgezeigt, werden die darin festgesetzten Grenzwerte vorliegend jedoch eingehalten.

Die unmittelbaren Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Luft beschränken sich, soweit sie, gemessen an den fachgesetzlichen Bewertungsgrundlagen, als erheblich angesehen werden können, auf einen räumlich eng begrenzten Bereich. Sie werden daher – unter Einbeziehung der Wechselwirkungen mit den Schutzgütern Mensch und Boden (vgl. C 2.3.2.1 und C 2.3.2.4 dieses Beschlusses) – als mittel bewertet, da auch Schadstoffbelastungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte zu berücksichtigen sind (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG). Da die unmittelbar an die Fahrbahn angrenzenden Flächen größtenteils nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, rechtfertigt sich eine mittlere bis hohe Bewertung in Abhängigkeit von der jeweiligen Entfernung und der jeweiligen Nutzung (Freizeitnutzung), im Übrigen wird auch auf C 2.4.1.2 sowie C 2.4.1.3 dieses Beschlusses Bezug genommen.

2.4.7 Schutzgut Klima

Für die Bewertung der unter C 2.3.2.7 dieses Beschlusses aufgezeigten voraussichtlichen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Klima fehlt es an fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben. Die Bewertung muss sich daher – soweit die Auswirkungen überhaupt quantifizierbar sind – auf allgemeine oder spezifische Sachverständigenaussagen stützen.

Der teilweise Verlust des Waldstreifens nördlich der B 26 bedingt auch den Verlust der damit einhergehenden lokalklimatischen Wirkungen.

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.

Als erheblich im Sinne des UVPG sind die lokalklimatischen Veränderungen im Trassenbereich zu bezeichnen. Da durch die vorhandene B 26 bereits teilweise Vorbelastungen bestehen und von der geplanten Maßnahme keine Flächen mit Funktion für den lufthygienischen Ausgleich betroffen sind, kommt es jedoch durch das Planvorhaben lediglich zu Beeinträchtigungen des Lokalklimas, die als mittel einzustufen sind.

2.4.8 Schutzgut Landschaft

Der Bewertung der Eingriffe in das Schutzgut Landschaft werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstige fachbezogene Unterlagen zugrunde gelegt:

- §§ 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- §§ 20 ff. BNatSchG, §§ 31 ff. BNatSchG: Bestehende und geplante Schutzgebiete einschließlich FFH-Gebiete und Europäischer Vogelschutzgebiete
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- § 13 BWaldG und Art. 12 BayWaldG: Erholungswald
- Bayerische Kompensationsverordnung
- Waldfunktionsplan
- Regionalplan
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP).

Den Begriffen "Sehr hoch – Hoch – Mittel" werden im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

a) Sehr hoch:

- Durchschneidung von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten laut Regionalplan

- Durchschneidung oder Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Naturschutzgebieten
- Durchschneidung von bestehenden oder geplanten Landschaftsschutzgebieten
- Erhebliche Beeinträchtigung von bestehenden FFH-Gebieten und Europäischen Vogelschutzgebieten
- Zerstörung von bestehenden oder geplanten Naturdenkmälern
- Zerstörung von bestehenden oder geplanten geschützten Landschaftsbestandteilen oder Grünbeständen
- Überbauung von Wald- und Feldgehölzen
- Durchschneidung von Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild oder von Erholungswald
- Beeinträchtigung durch Großbrücken
- Beeinträchtigung durch Dämme mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Höhe von mehr als 5 m

b) Hoch:

- Beeinträchtigung von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten laut Regionalplan
- Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Landschaftsschutzgebieten
- Beeinträchtigung von FFH-Gebieten und Europäischen Vogelschutzgebieten
- Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Naturdenkmälern
- Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten geschützten Landschaftsbestandteilen oder Grünbeständen
- Beeinträchtigung von Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild oder von Erholungswald
- Durchschneidung von sonstigem Wald
- Beeinträchtigung durch Dämme mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Höhe von 1,5 bis 5 m

- Beeinträchtigung durch Einschnitte mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Tiefe von mehr als 5 m

c) Mittel:

- Beeinträchtigung durch Einschnitte mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Tiefe von 1,5 bis 5 m
- Beeinträchtigung von sonstigem Wald
- Beeinträchtigung durch landschaftsuntypische Bandstrukturen

Als mittlere Beeinträchtigung ist im verfahrensgegenständlichen Abschnitt zunächst der Verlust von insgesamt 0,71 ha Waldfläche anzusehen.

Beeinträchtigend für das Schutzgut Landschaftsbild wirkt sich dabei die dafür ursächliche und durch den vierstreifigen Ausbau bedingte Verbreiterung des gesamten Straßenbauwerks sowie ein Zurückweichen der begleitenden Vegetationsstrukturen aus. Die Trasse der B 26 wird stärker als aktuell im Landschaftsbild wirksam sein. Der Ausbau der Bundesstraße erfolgt bestandsnah direkt an der bestehenden B 26. Somit wird die neue Trasse der B 26 wieder in das Landschaftsbild eingebunden sein. Hierdurch findet eine Reduzierung des Eingriffs in das Landschaftsbild auf ein unbedingt notwendiges Maß statt. Für den ganzheitlichen Wahrnehmungseindruck sind daher keine erheblichen Auswirkungen gegeben und auch keine neuen visuell besonders wirksamen Bauwerke geplant. Aufgrund der Planänderung vom 09.05.2018 ist die Errichtung der Schutzwand entlang der B 26 am nördlichen Rand des Schönbuschparks entfallen, infolgedessen kommt es diesbezüglich zu keiner Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. (vgl. bereits C 2.3.2.8). Folglich ist allenfalls von einer mittleren bis hohen Beeinträchtigung für das Landschaftsbild auszugehen.

Beeinträchtigend für das Schutzgut Landschaftsbild wirken sich im gegenständlichen Vorhaben v.a. die Rodung der stadtbildprägenden, überwiegend alten Bäume (vorwiegend alte Pyramidenpappeln) nördlich der B 26 und den dauerhaften Verlust des Waldstreifens sowie kleinerer Gehölzstrukturen nördlich der B 26 auf rund 0,91 ha. Dem nicht zu vermeidenden vorübergehenden Verlust von Straßenbegleitgrün kommt mittlere Bedeutung zu.

Da auch die Vermeidungs- sowie die Kompensationsmaßnahmen in die Darstellung der Umweltauswirkungen einzubeziehen sind (§ 24 Abs. 1 Satz 1 UVPG) und die Bewertung auf der Grundlage dieser Darstellung zu erfolgen hat (§ 25 Abs. 1 Satz 1 UVPG), ist festzuhalten, dass die Planung sowohl Vermeidungs- als auch Gestaltungsmaßnahmen beinhaltet, die zum Erhalt der vorhandenen Strukturen

bzw. der Einbindung des Vorhabens in die Landschaft beitragen sollen. Bauzeitliche Eingriffe sind nur vorübergehend und haben keine nachhaltige Wirkung. Insgesamt wird das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet. Abgesehen davon wirken sich auch die Ersatzmaßnahmen für den Naturhaushalt positiv auf das Landschaftsbild aus. Da die vorstehende Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen noch ohne Rücksicht auf die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen getroffen worden ist, geht diese zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie bei bzw. nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen eintreten wird. Infolgedessen ließe sich unter Einbeziehung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen sogar eine deutlich bessere Bewertung rechtfertigen, zumal durch die bestehende B 26 schon eine erhebliche Vorbelastung festzustellen ist.

2.4.9 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Aufgrund der bestehenden gesetzlichen Vorgaben sind alle vorgeschichtlichen und geschichtlichen Bestände als äußerst wertvoll anzusehen, da sie unwiederbringliche Vorgänge dokumentieren.

Bodendenkmäler stehen unter dem besonderen Schutz des Denkmalschutzes. Einer besonderen Erlaubnis bedarf derjenige, der auf einem Grundstück Erdarbeiten vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden (Art. 7 Abs. 1 Satz 1 DSchG). Hinzu kommt, dass bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen der Bodenfunktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden sollen (§ 1 Satz 3 BBodSchG).

Das Baudenkmal Landschaftspark Schönbusch einschließlich der „Kleinen Schönbuschallee“ (Aktennummer D-6-61-000-249) ist mit Ausnahme weniger Quadratmeter nicht von dem Ausbau der B 26 betroffen. Aufgrund des Wegfalls der Schutzwand entlang der B 26 auf der Seite des Parks infolge der Planänderung vom 09.05.2018 und des eigentlichen Straßenausbaus auf der Hafenseite der B 26, kann ein Eingriff in den Landschaftspark ausgeschlossen werden. Die Beeinträchtigung kann daher allenfalls als mittel betrachtet werden.

Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist eine Beeinträchtigung von Bodendenkmälern nicht zu erwarten. Für eventuell noch auftretende Funde treffen die Nebenbestimmungen unter A 3.9.1 (vgl. auch die Ausführungen unter C 3.7.11 dieses Beschlusses) sowie die gesetzlichen Vorgaben die notwendigen Vorkehrungen. Soweit eine Beeinträchtigung oder Zerstörung von Bodendenkmälern durch die

Baumaßnahme damit von vornherein nicht mit absoluter Sicherheit ausgeschlossen werden kann, wird den Belangen des Denkmalschutzes im Rahmen des Möglichen Rechnung getragen. Die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter sind daher – wenn überhaupt – als mittel zu bewerten.

2.5 Gesamtbewertung

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich festhalten, dass das vorliegende Projekt in vielfältiger Hinsicht erhebliche Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter sowie deren Wechselwirkungen zur Folge haben wird. Diese Auswirkungen werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt. Einzelheiten ergeben sich aus der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses, insbesondere bei der Würdigung und Abwägung der vom plangegegenständlichen Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange.

3 Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtsgrundlage

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 17 Satz 1 FStrG. Diese Regelung erschöpft sich nicht in ihrer verfahrensrechtlichen Bedeutung. Vielmehr ist darin – vornehmlich – auch die materielle Ermächtigung der Planfeststellungsbehörde zur fernstraßenrechtlichen Fachplanung selbst enthalten. Zentrales Element dieser Ermächtigung ist die mit ihr verbundene Einräumung des Planungsermessens, das in seinem Wesen am zutreffendsten durch den Begriff der planerischen Gestaltungsfreiheit umschrieben ist. Der planerische Spielraum, der der Planfeststellungsbehörde bei ihren Entscheidungen zusteht, ist jedoch – anders als bei echten Planungen – beschränkt durch das Antragsrecht des Vorhabensträgers und durch dessen Anspruch auf fehlerfreie Ausübung des Planungsermessens (Zeitler, BayStrWG, Rn. 115 zu Art. 38 BayStrWG). Die der Gestaltungsfreiheit gesetzten Grenzen ergeben sich aus den rechtlichen Bindungen, denen die Planfeststellungsbehörde in vierfacher Hinsicht unterworfen ist (vgl. auch Zeitler, BayStrWG, Rn. 120 zu Art. 38 BayStrWG):

- erstens bestimmt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter Beteiligung anderer Stellen Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen;
- zweitens bedarf die straßenrechtliche Planung einer – auch vor Art. 14 GG standhaltenden – Rechtfertigung;
- drittens muss sich die Planung an den im Bundesfernstraßengesetz und den in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden zwingenden materiellen Rechtssätzen (Planungsleitsätzen) ausrichten;
- viertens steht alles, was die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung dieser rechtlichen Anforderung entscheidet, unter jenen Beschränkungen, die sich aus den Anforderungen des Abwägungsgebotes ergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, DVBl. 1975, 713; Zeitler, a.a.O.).

3.2 Rechtswirkungen der Planfeststellung

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

durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG). Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich darüber hinaus auch auf alle notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Sie erfassen sämtliche Anlagen, die aus Anlass der Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens unumgänglich sind, also ausgeführt werden müssen. Notwendige Folgemaßnahmen werden auch dann von der Planfeststellung erfasst, wenn sie selbst planfeststellungsbedürftig sind. In derartigen Fällen ist dann Art. 78 BayVwVfG nicht anwendbar (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 75 Rn. 6 ff.). Der Zweck der Planfeststellung ist dabei eine Gesamtregelung grundsätzlich aller Probleme, die durch das Vorhaben aufgeworfen werden. Es soll eine für alle Betroffenen gerechte Lösung in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht herbeigeführt werden.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt grundsätzlich alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 2. Hs. BayVwVfG). Eine Ausnahme bilden die wasserrechtlichen Erlaubnisse (§ 19 WHG).

Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird der Plan festgestellt; gleichzeitig wird darin über Einwendungen entschieden (Art. 74 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Unter den Begriff des Allgemeinwohls fallen alle öffentlichen Belange, die von der Rechtsordnung als schützenswerte Interessen anerkannt sind (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rn. 113 zu § 74). Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen oder Rechte Dritter eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit usw. billigerweise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Ob ein solcher Nachteil erheblich ist, ist danach zu beurteilen, ob er angesichts der Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit der

Rechte oder Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zugemutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden oder eine Entschädigung (Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) erfolgt. Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen der Güterabwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung der geplanten Anlage für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar sind. Soweit die Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen nähere Regelungen hinsichtlich der Zumutbarkeit von Auswirkungen, ist die Zumutbarkeitsgrenze im konkreten Fall nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

3.3 Planungsermessen

Planungsentscheidungen haben naturgemäß das Problem zum Inhalt, dass sie sowohl mit verschiedenen privaten Belangen kollidieren als auch dass die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange mit anderen öffentlichen Belangen nicht vereinbar sind. Aus diesem Grunde muss sich die planende Verwaltung für die Bevorzugung des einen und für die Zurückstellung der anderen Belange entscheiden. Dabei darf von vornherein keinem Belang besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffene Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.

Das Abwägungsgebot verlangt, dass

- erstens überhaupt eine Abwägung stattfindet,
- zweitens, dass in die Abwägungen an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- drittens die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und
- viertens der Ausgleich zwischen den Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht (vgl. grundlegend BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, DVBl. 1975, 713).

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

3.4 Linienführung

Da das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben lediglich geringfügige Abweichungen von der bestehenden Trasse der B 26 umfasst, war eine eigene Linienbestimmung i.S.d. § 16 FStrG nicht erforderlich.

3.5 Planrechtfertigung

Voraussetzung einer jeden planerischen Entscheidung ist die Rechtfertigung des Vorhabens, da es in individuelle Rechtspositionen Dritter eingreift und Grundlage der zur Ausführung des Planes etwa notwendig werdenden Enteignungen ist. In diesem Sinne ist eine Straßenplanung gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach Maßgabe der allgemeinen Ziele der jeweiligen Straßengesetze ein Bedürfnis besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rn. 182).

3.5.1 Bedarfsplan

Der Ausbau der Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ der Darmstädter Straße der B 26 in Aschaffenburg ist im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG dem FStrAbG als Anlage beigefügt ist, nicht enthalten.

3.5.2 Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen

Eine straßenrechtliche Planfeststellung findet ihre Rechtfertigung aus allgemeinen verkehrlichen Überlegungen darin, dass sie mit den von dem einschlägigen Straßengesetz allgemein verfolgten öffentlichen Belangen im Einklang steht und dass die geplante Maßnahme zur Verfolgung dieser Belange objektiv erforderlich ist (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, Az. 4 C 15/83, DVBl. 1985, 900).

Das planfestzustellende Vorhaben ist – wie im Folgenden dargestellt wird - erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den zukünftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können.

3.5.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme

Der Ausbau der Knotenpunkte der B 26 im Allgemeinen ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, da Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen be-

stimmt sind (§ 1 Abs. 1 FStrG). Sie sind in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern (§ 3 Abs. 1 FStrG). Dabei wäre es grundsätzlich ein planerischer Missgriff, wenn die Straße nur so dimensioniert würde, dass sie für den zu erwartenden Verkehrsbedarf gerade noch ausreicht (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 A 10/95, NVwZ 1996, 1006).

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

Unter Zugrundelegung dieser Voraussetzungen ist die Planung für den Ausbau und die Ertüchtigung der Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ der B 26, Darmstädter Straße, in Aschaffenburg gerechtfertigt. Gemessen an den o.g. Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes begegnet sie keinen Bedenken. Auch im Lichte der konkreten Situation ist die vorliegende Planung vernünftigerweise geboten. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden. Darauf wird näher erst im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg bemängelte in seiner Stellungnahme vom 11.02.2013, dass bei Betrachtung des weiteren geplanten Ausbaus der B 26 bis an die hessische Landesgrenze der Versuch unternommen werde, durch eine Unterteilung in kleinere Streckenabschnitte eine detaillierte UVP zu umgehen. Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seiner Stellungnahme vom 02.07.2013 rechtlich korrekt, dass ein weiterer Ausbau der B 26 bis an die hessische Landesgrenze nicht Gegenstand der Planfeststellung sei, denn der verfahrensgegenständliche Ausbau der Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ erfolge aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit und bilde einen eigenständigen und voll verkehrswirksamen Streckenabschnitt, der keinen weiteren Ausbau der B 26 präjudiziere. Anzumerken ist hier aus Sicht der Planfeststellungsbehörde, dass das gegenständliche Vorhaben „lediglich“ den Ausbau der beiden Knotenpunkte umfasst, welche eine eigene Planrechtfertigung aufweist, da der Bauabschnitt planerisch sinnvoll ist und über eine selbständige

Verkehrsfunktion verfügt. Ein potentieller Ausbau der B 26 bis zur hessischen Landesgrenze ist gerade nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und betrifft eine gänzlich unterschiedliche Planungsstufe. Darüber hinaus ist ergänzend anzumerken, dass im Rahmen der Planänderung vom 09.05.2018 die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt wurde und diese in dem vorliegenden Beschluss durchgeführt wurde (vgl. unter C 2 dieses Beschlusses).

Ähnliches hat nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu gelten für den Einwand des Bayerischen Bauernverbandes in seiner Stellungnahme vom 15.02.2103, wonach die Dringlichkeit der Maßnahme zu hinterfragen sei, wenn der Bundesverkehrswegeplan über die Bedarfsbewertung als Lenkungsinstrument gelte und durch die vorliegende Planung übergangen werde. Hierzu ist anzumerken, dass der Bundesverkehrswegeplan als rein interner Beschluss der Bundesregierung lediglich ein verkehrsträgerübergreifendes Rahmenprogramm darstellt, das keine unmittelbaren Rechtswirkungen zu entfalten vermag. Entscheidend ist die konkrete Bedarfsprognose, welche vorliegend nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde in methodisch einwandfreier Weise unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten ermittelt wurde.

3.5.2.2 Funktion im Straßennetz, Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung

Der B 26 kommt neben ihrer Verbindungsfunktion zwischen den beiden Oberzentren Aschaffenburg und Darmstadt (Hessen) und den Fernverkehrsverbindungen zu den Autobahnen A 3 und A 45 für das Gebiet der Stadt Aschaffenburg auch eine wichtige Verteiler- und Erschließungsfunktion zu. Die Anbindung an den Großraum Rhein-Main führt auf der B 26 zu einem überdurchschnittlichen Verkehrsaufkommen. Daneben kommt der B 26 auch wirtschaftliche Bedeutung durch die geplante Entwicklung des bayernhafens durch Neuansiedlung und Erweiterung zu.

Aufgrund dieser hohen Straßenbelastung insbesondere an den beiden Knotenpunkten „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ und den damit verbundenen Stauungen und Behinderungen des Verkehrs entspricht der gegenständliche Abschnitt der B 26 nicht mehr den Anforderungen an eine leistungsfähige und verkehrssichere Straße.

Die im Jahr 2009 durchgeführten Verkehrszählungen an den Knotenpunkten haben ergeben, dass täglich zwischen 22.000 und 23.000 Kraftfahrzeuge mit einem durchschnittlichen Schwerverkehrsanteil von ca. 10 % auf dieser Strecke verkeh-

ren. Mit der Planänderung vom 09.05.2018 wurden die Verkehrsgutachten „Verkehrstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 26 in Aschaffenburg“ sowie die „Ergänzende verkehrstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 26 in Aschaffenburg“ der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH (Unterlage 15.1 T) aus den Jahren 2015 und 2016 in das Verfahren eingebracht, welche das verkehrstechnische Gutachten „Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ im Streckenabschnitt zwischen „Stockstädter Weg“ und „Kohlenkaustraße“ der Obermeyer Planen + Beraten GmbH aus dem Jahr 2010 ersetzt. Da zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsgutachtens „Verkehrstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 26 in Aschaffenburg“ das aktualisierte, regionale Verkehrsmodell „Aschaffenburg / Untermain mit dem Prognosehorizont 2030 noch nicht vorlag, wurden die Untersuchungen auf der Basis einer vorläufigen, unvollständigen Prognose des Verkehrsaufkommens im Jahr 2025 durchgeführt. Daher war es daneben erforderlich, unter Berücksichtigung des neu kalibrierten und auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschriebene regionale Verkehrsmodell „Aschaffenburg / Untermain“ eine ergänzende Verkehrsuntersuchung durchzuführen, die mit der „Ergänzenden verkehrstechnischen Untersuchung zum Ausbau der B 26 in Aschaffenburg“ (Unterlage 15.1 T) in das Verfahren eingeführt wurde.

Als Grundlage für die Verkehrsuntersuchung zur B 26 wurde das großräumige Verkehrsmodell „Bayerischer Untermain“ des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg auf Basis aktueller Strukturdaten (u.a. Einwohner und Arbeitsplätze) mit dem Prognosejahr 2030, welches mit dem der Bundesverkehrswegeplanung übereinstimmt, herangezogen. Für das Prognosejahr 2030 ist mit einer Verkehrsbelastung von ca. 30.000 Kfz/24h auszugehen, wobei der Schwerverkehrsanteil weiter ansteigen wird. So prognostiziert das Verkehrsgutachten „Ergänzende verkehrstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 26 in Aschaffenburg“ für das Jahr 2030 im Bereich zwischen den Knotenpunkten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ eine Belastung mit 29.050 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 13,8 %. Weitergehende Detailprognosen über das Jahr 2030 hinaus liegen derzeit nicht vor. Die Shell-Prognose „Shell-Pkw-Szenarien bis 2040“ als bundesweite Verkehrsmengenprognose geht davon aus, dass es bislang kein Anzeichen für eine weitere Verkehrszunahme gibt, und für das Jahr 2035 von geringeren Verkehrsmengen als im Jahr 2030 auszugehen ist. Für eine regionale Erweiterung des Prognosehorizontes von 2030 auf das Jahr 2035 liegt als Grundlage nur die regionale Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2035 des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung vom Dezember 2016 vor, deren Auswertung auch

auf diese Entwicklung hindeutet, da in dieser von einer stagnierenden bis rückläufigen (ca. 1%) Bevölkerungsentwicklung für den Bayerischen Untermain zwischen 2030 und 2035 ausgegangen wird.

Anzumerken ist, dass dem Wesen einer jeglichen Prognose zwingend ein gewisser Grad an Unsicherheit immanent ist. Exakte Maßstäbe für Zukunftsprognosen sind regelmäßig nicht vorhanden. Es kann bei der Überprüfung der vom Vorhabensträger vorgelegten Verkehrsprognose daher nur darauf ankommen, ob der Sachverhalt zutreffend ermittelt worden ist, also die Daten zutreffend und vollständig erfasst wurden, welche die Grundlage für die Prognose bilden, ob ein aussagekräftiges Prognoseverfahren gewählt und dieses Verfahren zutreffend angewandt wurde, sodass sich das Ergebnis als schlüssig darstellt (vgl. bereits BVerwG, Urteil vom 07.07.1978, Az. 4 C 79.76, DVBl. 1978, 845). Es kommt also darauf an, ob die Prognose methodisch einwandfrei erarbeitet wurde, nicht auf unrealistischen Annahmen beruht sowie ob das Prognoseergebnis auch einleuchtend begründet wurde (vgl. nur BVerwG, Beschluss vom 28.11.2013, Az. 9 B 14/13, Rn. 7 <juris> sowie Urteil vom 10.10.2012, Az. 9 A 18/11, Rn. 18 <juris>). Eine laufende Anpassungspflicht der Planfeststellungsbehörde an neue Prognosen hinsichtlich des Prognosehorizonts besteht darüber hinaus nicht (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, Az. 9 A 20.08, Rn. 74; Beschluss vom 25.05.2005, Az. 9 B 43/04, Rn. 40 <juris>).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen gegen die der Planung zugrunde gelegten Verkehrsuntersuchung keine Bedenken. Es ist nicht zu beanstanden, dass der Vorhabensträger den Prognosehorizont 2030 nicht auf das Jahr 2035 fortgeschrieben hat. Maßgeblich ist die Sicht der Prognose zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, NVwZ 1996, 902). Der zugrunde gelegte Prognosezeitraum 2030 ist ausreichend. Grundsätzlich liegt der Prognosezeitraum in einer Größenordnung von etwa 15 Jahren, kann jedoch im Einzelfall darunter oder darüber angenommen werden (BayVGh, Urteil vom 15.02.2005, Az. 8 A 03.40044, BayVBl. 2006, 118). Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes kommt eine starre Festlegung mangels normativer Vorgaben hier nicht in Betracht. Gewisse Rückschlüsse lassen sich aus der Begründung der 16. BImSchV ableiten, die davon ausgeht, dass die Prognosewerte im Allgemeinen erst nach 10 bis 20 Jahren erreicht werden. Prognosen, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken, tragen eine hohe Wahrscheinlichkeit in sich, immer ungenauer zu werden. Es ist aber auch dann, wenn bis zum Ablauf des gewählten Zeitraums nicht mit einer Realisierung des Vorhabens zu rechnen ist, eine Betrachtung erlaubt, ob der Prognose

auch für die Zeit danach Bedeutung beizumessen ist (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, Az. 9 A 10.15, BeckRS 2016, 51406). Liegt ein kürzerer Zeitraum vor, stellt sich die Frage, ob der Prognose auch über den Horizont hinaus Gültigkeit zugesprochen werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, Az. 9 A 10.15, BeckRS 2016, 51406). Die ermittelten Prognoseverkehrsmengen werden auch im Jahr 2035 noch hinreichend genau sein und somit auf der sicheren Seite (insbesondere auch für die Lärmberechnungen zu Gunsten der Betroffenen) liegen. Da die statistische Auswertung der Bevölkerungsentwicklung für den Bayerischen Untermain eine stagnierende bis eher rückläufige Entwicklung mit einer Bevölkerungsabnahme zwischen den Jahren 2030 und 2035 um etwa 1 Prozent zeigt und es bislang kein Anzeichen für eine nennenswerte Verkehrszunahme gibt, kann aus nachvollziehbaren Gründen darauf verzichtet werden, die den Berechnungen zugrunde liegenden Verkehrszahlen für das Jahr 2030 aus dem Gutachten 2015/2016 auf einen Prognosehorizont von 2035 fortzuschreiben. Deshalb ist der gewählte Prognosehorizont unschädlich, den ermittelten Prognoseverkehrszahlen kommt über den Prognosezeitraum 2030 hinaus Aussagekraft zu und können somit auch für ein Prognosejahr 2035 herangezogen werden.

Durch den vorgesehenen Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ der B 26 wird sowohl in verkehrlicher als auch in sicherheitstechnischer Hinsicht eine wesentliche Verbesserung gegenüber der bestehenden Situation erreicht, da die ständigen Rückstauungen vermieden werden. Auch die gleichzeitig vorzunehmende Oberbausanierung trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Weiterhin führt der Ausbau der B 26 zu einer spürbaren Entlastung der in der Nähe parallel verlaufenden Großostheimer Straße im Zuge der St 3115. Durch den Ausbau wird die B 26 in ihrer Funktion als Hauptachse im Süd-West-Korridor gestärkt.

Die Einwände des BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg, in seiner Stellungnahme vom 11.02.2013 sowie des Landesbundes für Vogelschutz in Bayern e.V., Ortsgruppe Aschaffenburg vom 06.02.2013 mit Ergänzung vom 31.07.2013 bezüglich des ursprünglichen Verkehrsgutachten und der darin enthaltenen Verkehrsprognosen haben sich durch das, mit der Planänderung vom 09.05.2018 eingebrachte Verkehrsgutachten der Brilon Bondzio Weiser Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen mbH aus dem Jahr 2015/2016 („Verkehrstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 26“ und „Ergänzende verkehrstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 26“, Unterlage 15.1 T) erledigt.

Mit Schreiben vom 13.02.2013 (vgl. C 0) äußerte der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Aschaffenburg-Miltenberg (Einwendungsführer Nr. 4), angesichts der abnehmenden Bevölkerungszahl in der Region Zweifel an der in dem Gutachten aus 2009 prognostizierten Verkehrszunahme um 36 %. Mit Schreiben vom 17.08.2018 brachte der VCD erneut Bedenken bezüglich der Verkehrsprognose vor. Ein Vergleich der Verkehrsmengen aus den Verkehrsmengenkarten 2015 und 2010 (Zählstelle 60209217 der B 26) ergebe, dass eine Zunahme des Schwerverkehrs von 124 Fahrten/Tag, aber auch eine Abnahme aller Fahrten um 2.597 Fahrten/Tag vorliege. Dies stelle eine beträchtliche Abnahme von über 12 Prozent dar. Der VCD führte aus, dass diese Zahlen der Erkenntnis der staatlichen Bauämter der letzten Jahrzehnten entsprächen, dass der Verkehr bei einer Bevölkerungsabnahme um ca. 1 Prozent nicht weiter zunehmen werde. Soweit es um die geäußerten Zweifel des VCD an der ursprünglichen Verkehrsprognose ging, hat sich dies durch die Planänderung vom 09.05.2018 erledigt. Bezüglich der Zweifel an der aktuellen Verkehrsprognose führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 06.12.2018 aus, dass die ursprünglich aufgestellte Verkehrsprognose im Rahmen der Planänderung aktualisiert und auf den neuen Prognosehorizont 2030 hochgerechnet wurde. Die Vorgehensweise entspreche den rechtlichen Vorgaben zur Weiterentwicklung einer Verkehrsprognose. So seien in einer methodisch seriösen Verkehrsprognose absehbare Ergänzungen und Änderungen des umliegenden Verkehrsnetzes zu berücksichtigen. Der Vorhabensträger führte zutreffend aus, dass daher folgerichtig die Maßnahmen, die im Bundesverkehrswegeplan beschlossen wurden, mit in die Verkehrsprognose aufgenommen wurden.

Weiter warf der VCD die Frage auf, ob die Auswirkungen einer möglichen Reaktivierung der Bachgaubahn nach Großostheim auf die zu erwartenden Verkehrsbelastungszahlen untersucht wurden bzw. ob das Gutachten der Stadtwerke Aschaffenburg zur Bachgaubahnreaktivierung aus dem Jahr 2013 miteinbezogen wurde. Mit Schreiben vom 17.08.2018, sowie im Erörterungstermin am 28.05.2019 wiederholte der VCD seine Forderung nach der Reaktivierung der Bachgaubahn, denn nur durch diese könne die von der EU und der Bundesregierung angestrebte CO₂-Minderung um 25 % lokal ansatzweise erreicht werden. Nach Ansicht des VCD erhöhten sich durch einen 4-streifigen Ausbau der B 26 mit einer zusätzlichen Lichtsignalanlage nicht nur die Fahrzeiten, sondern auch die CO₂-Emissionen. Nach der Verkehrsuntersuchung „Verkehrsmodell Region 1“ werde für das Jahr 2025 ein ÖPNV-Anteil im Zuge der Darmstädter Straße von 1.000 Personenfahrten/Tag prognostiziert, so dass genau die Mindestanforderungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft für die Reaktivierung einer Eisenbahnstrecke erreicht

seien. Zudem ließe sich die, durch Firmenansiedlung im Hafen, zu erwartende Schwerverkehrszunahme durch einen bis zu 40 % kostengünstigeren Gleisanschluss mit einer Länge von 200 m zwischen Hafenbahn und Bahnstrecke Aschaffenburg-Darmstadt kompensieren. Die geforderten Untersuchungen sollten in das Planfeststellungsverfahren aufgenommen werden. Der Vorhabensträger teilte hierzu in seinem Schreiben vom 02.07.2013 rechtlich zutreffend mit, dass die Reaktivierung der Bachgaubahn nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens sei. Im Schreiben vom 06.12.2018 ergänzte der Vorhabensträger, dass für die Reaktivierung der Bachgaubahn keine vertieften Untersuchungen bzw. Planungen vorlägen. Der Vorhabensträger führte weiter aus, dass bei der Modellierung des Prognosefalls 2030 auf der Grundlage des Verkehrsmodells Bayerischer Unterrhein die absehbaren demographischen und wirtschaftlichen Entwicklungen sowie Verbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr entlang der B 26 berücksichtigt seien. Der Vorhabensträger gab weiterhin an, dass die Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ mit leistungsfähigen auf die Prognoseverkehrsbelastung ausgelegten Linksabbiege- und Linkseinbiegespuren und einer entsprechenden Lichtsignalanlage ausgestattet werde und die Schaltungen der modernen Lichtsignalanlagen optimal auf die auftretenden Verkehrsstärken angepasst werden könnten, sowie darüber hinaus eine Koordinierung der geplanten Lichtsignalanlagen möglich sei, wodurch eine „Grüne Welle“ erzeugt werden könne, sodass der Verkehrsfluss trotz steigender Verkehrsbelastung auf der B 26 verbessert werde. Bezüglich der Einwände gegen die innere Erschließung des Hafengebiets, führte der Vorhabensträger an, dass der bayernhafen dortiger Straßenbaulastträger sei und diesem die Änderungen und Anpassungen oblägen. Ebenso könne nachvollziehbar keine Aussage zu einer technischen Umsetzbarkeit und den Baukosten getroffen werden, da es keine vertieften Planungen zu einem Gleisanschluss an die DB Linie Aschaffenburg – Darmstadt gebe und dies somit lediglich Spekulation sei. Der Vorhabensträger geht daher zutreffend davon aus, dass die vom Einwender geforderten Untersuchungen nicht in das Planfeststellungsverfahren aufgenommen werden mussten.

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

die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig. Ausgehend von den oben ange-
stellten Erwägungen zur Bevölkerungsentwicklung, die durch mehrere Studien
prognostiziert wird, hält die Planfeststellungsbehörde ein Abstellen auf den Prog-
nosehorizont 2030 für sachgemäß. Sollten sich die Prognosen bewahrheiten,
könnte sich die Verkehrsbelastung der Anwohner noch reduzieren.

Einzelheiten zur Verkehrsbelastung, -entwicklung und -zusammensetzung können
den planfestgestellten Unterlagen entnommen werden (insbesondere Unterlage 1,
Kap. 2.1 und Unterlage 15.1 T).

Vorliegend ist die Bestandssituation dadurch gekennzeichnet, dass bereits aktuell
die Kreuzungsbereiche an den beiden Knotenpunkten dieser Verkehrsbelastung
nicht gerecht werden. Insbesondere in den Morgen- und Abendspitzenstunden
kommt es zu nicht unerheblichen Behinderungen des Verkehrs im Bereich des
Hafens auf der B 26. Der Schwerlastverkehr kann aufgrund zu kurzer Abbiegespu-
ren und einer unzureichenden Fahrgeometrie an den beiden Knotenpunkten nur
sehr langsam und unter Mitbenutzung der Geradeausfahrspur abbiegen, wodurch
sowohl der nachfolgende als auch der entgegenkommende Verkehr ausgebremst
wird.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der B 26 in dem ver-
fahrensgegenständlichen Bereich wird die Bundesstraße daher auf vier Gerade-
ausfahrstreifen sowie einen Links- bzw. Rechtsabbiegestreifen verbreitert. Die bei-
den geradeaus führenden Fahrstreifen im Abschnitt zwischen den beiden Knoten-
punkten werden beibehalten, um Verflechtungsvorgänge zwischen den beiden
Knotenpunkten aus verkehrstechnischen Gründen zu vermeiden. Durch die Opti-
mierung der Fahrgeometrie innerhalb der Knotenpunktsbereiche wird künftig ein
zügiges Ein- und Abbiegen des Schwerverkehrs ermöglicht. Dadurch werden
nachteilige Verkehrsverlagerungen im Gebiet der Stadt Aschaffenburg vermieden
und die Erreichbarkeit des bayernhafens, des Landschaftsparks Schönbusch, des
Waldfriedhofs sowie des Stadtzentrums gewährleistet.

Die Stadt Aschaffenburg (vgl. C 3.7.15.2) gab in ihrer Stellungnahme vom
20.02.2013 den Hinweis, dass in die Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) eine Aus-
sage zur fahrgeometrischen Dimensionierung des Knotens Hafenzufahrt West im
Hinblick auf das Befahren mit LKW für Langholztransporte aufgenommen werden
sollte. Das Vorbringen wurde in der Stellungnahme vom 06.08.2018 wiederholt.
Der Vorhabensträger teilte hierzu in seinen Stellungnahmen vom 02.07.2013 bzw.
vom 06.08.2018 mit, dass besagter Knotenpunkt auf die Fahrgeometrie der Be-

messungsfahrzeuge nach StVO dimensioniert und überprüft worden sei. Zutreffend führte der Vorhabensträger aus, dass kein Anspruch bestehe, den Knotenpunkt auf Sonderfahrzeuge zu dimensionieren. Weiter könnten Sonderfahrzeuge, insbesondere Langholztransporter, durch die Verbreiterung der Fahrbahn um einen weiteren Geradeausfahrstreifen zum Linksabbiegen auf dem Geradeausfahrstreifen einordnen und von dort abbiegen, während der Geradeausverkehr in Fahrtrichtung Aschaffenburg dennoch ungehindert auf der äußeren Geradeausspur fließen können. Für die Ausgewogenheit der Planung in diesem Zusammenhang spricht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde weiterhin, dass das Polizeipräsidium Unterfranken in seiner Stellungnahme vom 20.12.2012 sowie vom 16.08.2018 keine Einwände, insbesondere auch nicht solche verkehrsrechtlicher Natur, gegen das Vorhaben vorbrachte. Verkehrsvorgänge, die einer gesonderten Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO oder einer Ausnahme nach § 46 StVO bedürfen, sind eigens bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen (vgl. § 8 Abs. 6 FStrG) und werden grundsätzlich nicht im Rahmen der Planfeststellung behandelt.

Der VCD (vgl. auch C 0 des Beschlusses) äußerte in seinem Schreiben vom 13.02.2013, soweit es um die Ertüchtigung des LKW-Verkehrs in der Darmstädter Straße geht, die Ansicht, eine bis zwei Linksabbiegespuren in den Hafen stadteinwärts würden insoweit die gleiche Kapazität besitzen und eine Rückstaubildung stadteinwärts könnte beim Übergang von zwei Spuren zu einer an der Thyssenbrücke bei Einspurigkeit vermieden werden. Weiter könnte die ca. 100 Meter nach Westen verlagerte Bushaltestelle am Schönbusch, so der VCD, an ihrem ursprünglichen Ort bleiben. Der Vorhabensträger legte in seinem Schreiben vom 02.07.2013 ausführlich und inhaltlich korrekt dar, wie sich die Anordnung einer zweiten Linksabbiegespur auf der B 26 in den Hafen-West bzw. Hafen-Ost zu Lasten der zweiten Geradeausspur verkehrlich auswirken würde, namentlich würde die Leistungsfähigkeit des Linksabbiegeverkehrs in den Hafen nicht weiter erhöht, weil der Verkehr in den Stockstädter Weg und in die Hafenkopfstraße aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Bereich der Einmündung nur einstreifig abfließen könne, weiter würde der stadteinwärts fließende Kfz-Verkehr aufgrund der hohen Spurbelastung des verbleibenden einen Fahrstreifens von etwa 1.000 Kfz/h rückstauen, sodass eine Ampelkoordinierung zwischen den beiden LSA-Anlagen Hafen-West und Hafen-Ost nicht möglich sein würde, eine ausreichende Leistungsfähigkeit somit nicht zu erreichen wäre und zuletzt wäre die Qualität der stadteinwärts vorgesehenen Busbevorrechtigung ebenfalls durch die hohe MIV-Spurbelastung beeinträchtigt. Weiter führte der Vorhabensträger plausibel aus, dass vor

der Thyssenbrücke keine Rückstaubildung entstehe, da die zu verflechtenden Verkehrsströme von ca. 1.000 Kfz/h bei einer Spurreduzierung von zwei auf eine Fahrspur die zulässigen Verflechtungsverkehrsstärke von ca. 1.600 Kfz/h gemäß dem HBS 2005 (Handbuch für die Bemessung von Straßen, Ziffer 4-17, Tabelle 4-3) deutlich unterschreiten und auch die Kapazitätsgrenze von ca. 2.400 Kfz/h (Ziffer 5-19, Tabelle 5-4) bei zweistreifigen Straßen nicht erreichen würde. Die Lage der Bushaltestelle „Hafen-Mitte“ am nördlichen Fahrbahnrand sei in mehreren Varianten untersucht worden, wobei man nachvollziehbar zu dem Ergebnis kam, dass wegen der Erweiterung der B 26 um zwei Geradeausspuren und einer Rechtsabbiegespur bzw. Linksabbiegespur nördlich der bestehenden B 26 die Beibehaltung des Standortes der bestehenden Bushaltestelle aus Platzgründen nicht möglich sei, da sonst die betriebsinterne Erschließung des bestehenden Autohauses nicht mehr gewährleistet wäre.

3.5.2.3 Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit

Bei vorausschauender Beurteilung stehen der Realisierung des geplanten Bauvorhabens keine unüberwindlichen finanziellen Schranken entgegen (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rn. 200).

Angesichts der volkswirtschaftlichen Einbußen durch Fahrzeitverluste und erhöhten Treibstoffverbrauch durch Stop&Go-Verkehr bei den derzeitigen Verhältnissen sind die Aufwendungen im Verhältnis zu den reinen Erhaltungsmaßnahmen wirtschaftlich sinnvoll und aus Kosten- Nutzen-Sicht gerechtfertigt. Ein volkswirtschaftlicher Nutzen wird auch durch die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der daraus resultierenden Reduzierung bzw. Vermeidung von Unfällen erreicht.

Mit Schreiben vom 13.02.2013 (vgl. C 0) teilte der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Aschaffenburg-Miltenberg (Einwendungsführer Nr. 4) mit, ihm lägen keine konkreten Zahlen vor, wie viel die Maßnahme der Stadt Aschaffenburg kosten werde. Der Vorhabensträger wies in seiner Stellungnahme vom 02.07.2013 zu Recht darauf hin, dass eine exakte Kostenberechnung nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sei und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) unter der Rubrik „vorgesehene Regelungen“ u.a. die Kostenträgerschaft auf der gesetzlichen Grundlage genannt werde.

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

3.5.3 Projektalternativen zur Erreichung des Planziels

Gleichermaßen geeignete Projektalternativen zur Erreichung des Planziels sind nicht ersichtlich. Der ersatzlose Verzicht auf die Ausbaumaßnahme ist keine sachgerechte und sinnvolle Projektalternative, da dadurch dem angestrebten Planungsziel, insbesondere der Beseitigung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse sowie der Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der B 26, nicht Genüge getan wird.

Mit Schreiben vom 13.02.2013 (vgl. C 0) warf der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Aschaffenburg-Miltenberg (Einwendungsführer Nr. 4) die Frage auf, mit welcher induzierten Verkehrsverlagerung vom Bus zum Auto bei dem Ausbau zu rechnen sei, wie hoch der momentane Zeitquotient von ÖPNV- zu MIV- Fahrzeitdauer sei und mit welchem nach dem Ausbau zu rechnen sei. Der Vorhabensträger führte hierzu in seiner Stellungnahme vom 02.07.2013 aus, dass durch die Maßnahme das Ziel der Stadt Aschaffenburg, den ÖPNV zu fördern, unterstützt werde. Der Ausbau der Knotenpunkte Hafen-West und Hafen-Mitte werde die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte erhöhen und diene damit gleichzeitig dem Konzept der ÖPNV-Priorisierung, denn die Fahrzeiten der Busse würden sich verkürzen. Die bestehenden Lichtsignalanlagen würden im Zuge des Ausbaus erneuert und mit den von der Stadt geplanten Busbeschleunigungseffekten ausgestattet. Die Busse des ÖPNV würden an der Lichtsignalanlage als solche erkannt und erhielten auf Grund der ÖPNV-priorisierten Ampelschaltung eine schnellere Grünphase als der Individualverkehr auf den anderen Fahrspuren. Weiter teilte der Vorhabensträger mit, dass nach der Verkehrsuntersuchung „Verkehrsmodell Region 1“ der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr im Zuge der B 26 bei ca. 4-5 % liege und für das Jahr 2025 ca. 1.000 Personenfahrten/24h zu erwarten seien.

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V. bemängelte in seinem Schreiben vom 30.08.2018, dass anstelle des Ausbaus die vorhandenen PKW optimaler auszunutzen seien und der öffentliche Nahverkehr ausgebaut werden solle, denn es stünden eine Vielzahl an Alternativen und Möglichkeiten zur Verfügung.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist insoweit anzumerken, dass die Notwendigkeit des Vorhabens indes auch nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen ist. Bei alternativen Verkehrskonzepten (wie der hier angesprochenen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und dem verstärkten Ausbau des Schienennetzes mit Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene) geht es

vorrangig um Verkehrspolitik. Demgegenüber ist jedoch der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier Ausbau der Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ der Darmstädter Straße der B 26 in Aschaffenburg) zu betonen. Innerhalb dieses Verfahrens ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die Gesetzesbindung der Verwaltung und das Prinzip der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 2 und 3 GG) zu beachten. Eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenbetrachtung ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung spielen auch evtl. Planungsvarianten keine Rolle. Mit diesen hat sich die Planfeststellungsbehörde erst im Rahmen der Abwägung auseinander zu setzen (vgl. Zeitler, BayStrWG, Rd.Nr. 129 zu Art. 38 m.w.N. zur Rechtsprechung). Auf Abschnitt C 3.7.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

3.5.4 Zusammenfassung

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Vorhaben erforderlich ist, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Diese Aussage schließt auch die am nachgeordneten Straßennetz erforderlich werdenden Anpassungs- und/oder Verlegungsmaßnahmen (sog. notwendige Folgemaßnahmen) mit ein. Hierzu zählt insbesondere die Reduzierung der Anzahl der Zufahrten auf die B 26 auf eine erforderliche Mindestanzahl sowie eine umfassende Koordinierung der Lichtsignalanlagen einschließlich des Knotens „Hafen-Ost“. Im Übrigen wird insbesondere auf die Unterlage 7.2 Bezug genommen.

Der Ausbau der beiden Knotenpunkte der Darmstädter Straße auf der B 26 in Aschaffenburg entspricht somit den allgemeinen Zielsetzungen des Fernstraßengesetzes und ist aus den vorstehend genannten Gründen vernünftigerweise geboten.

3.6 Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze

Im Rahmen der Planung eines Straßenbauvorhabens bzw. seiner Änderung sind weiterhin verschiedene gesetzliche Planungsleitsätze zu beachten. Diese ergeben sich aus dem Fernstraßengesetz und anderen für die straßenrechtliche Planung einschlägigen Vorschriften. Hierbei handelt es sich z. B. um die bereits im Rahmen der Planrechtfertigung angesprochenen gesetzlichen Vorschriften des FStrG,

hinzu kommt insbesondere das naturschutzrechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe zu unterlassen, sowie das Gebot, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§ 15 BNatSchG).

Im vorliegenden Fall beachtet die Planung die vorliegenden Planungsleitsätze. Insbesondere werden die sich aus dem FStrG ergebenden Planungsleitsätze ebenso eingehalten, wie diejenigen des Naturschutzrechts. Wie noch auszuführen sein wird, kommt die vorliegende Planung mit der geringstmöglichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft aus und schafft im Übrigen die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen. Auf den Erläuterungsbericht und die landschaftspflegerische Begleitplanung wird insoweit Bezug genommen (Unterlagen 1 und 12). Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung wird auf die Ausführungen zu den einzelnen Themenbereichen im jeweiligen systematischen Zusammenhang unter C 3.7 dieses Beschlusses verwiesen.

3.7 Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange

3.7.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Den in den Raumordnungsplänen i.S.v. Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 BayLplG (Landesentwicklungsprogramm, Regionalplan) konkretisierten Belangen der Raumordnung und Landesplanung (vgl. Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Nrn. 2, 3 und 7 i.V.m. Art. 14, Art. 19 und Art. 21 BayLplG) wird durch den Ausbau der Knotenpunkte der Darmstädter Straße der B 26 in Aschaffenburg voll Rechnung getragen. Insbesondere werden die einschlägigen Ziele der Raumordnung beachtet (Art. 3 Abs. 1 BayLplG). Zentrale Aufgabe der Landesentwicklung ist die Schaffung und Erhaltung möglichst gleichwertiger und gesunder Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen (vgl. Art. 5 Abs. 1 BayLplG). Hierfür wird eine gute verkehrliche Erschließung aller Teilräume des Landes benötigt. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Achsen erreichen. Des Weiteren ist es ein Grundsatz der Landesplanung, dass Verkehrswege so geplant werden, dass zentrale Orte gut und verkehrssicher erreichbar sind (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 BayLplG).

Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen (LEP 2013, Kapitel 4.2).

Gemäß den Grundsätzen und Zielen des Regionalplans soll u.a. das Straßennetz in der Region Bayerischer Untermain (1) so ausgebaut werden, dass es dem angemessenen Verkehrsanschluss aller Gemeinden, dem besseren Verkehrsaustausch zwischen den zentralen Orten und ihren Verflechtungsbereichen, der Beseitigung von Engstellen, Unfallschwerpunkten und Umweltbelästigungen sowie einer angemessenen Bewältigung des Schwerverkehrs dient. Zur Stärkung der überregionalen Verkehrsachsen sowie insbesondere zur weiteren Entflechtung, Ordnung und Beschleunigung des Verkehrs im Einzugsbereich des Oberzentrums Aschaffenburg sollen daher auch die Verkehrsverbindungen der B 26 verbessert werden (vgl. Regionalplan der Region Bayerischer-Untermain (1) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.08.2017, RABl. Nr. 19/2017, S. 157, Grundsatz B IX 3.1 und Ziele B IX 3.2 und 3.4).

Das Oberzentrum Aschaffenburg liegt im Schnittpunkt zum Teil sehr stark belasteter Bundes-, Staats- und Kreisstraßen. Zur Bewältigung der daraus resultierenden verkehrlichen Situation ist die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der B 26 als überdurchschnittlich belasteter Ausfallstraße notwendig. Da die St 3115 durch dicht besiedeltes Wohngebiet im Stadtteil Nilkheim führt, sollen die Verkehrsströme von der Großostheimer Straße auf den Straßenzug AB 16/B 26 bzw. B 469/B 26 verlagert werden. (vgl. Regionalplan der Region Bayerischer Untermain (1) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.08.2017, RABl. Nr. 19/2017, S. 157, Ziel B IX 3.4, Begründung).

Der Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ der B 26 unterstützt die vorgenannten raumordnerischen bzw. landesplanerischen Belange: Der B 26 kommt als überregionaler Verbindungsstraße eine wichtige Erschließungsfunktion für das Oberzentrum Aschaffenburg sowie zum großen Teil auch für den Landkreis Aschaffenburg zu. Die Abwicklung des prognostizierten wachsenden Verkehrsaufkommens übersteigt die Leistungsfähigkeit der Straße und verschärft auch die Situation hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Durch das Planvorhaben werden die verkehrlichen und baulichen Defizite in diesem Streckenbereich beseitigt und es wird eine sichere und leistungsfähige Anbindung hergestellt.

Folglich stellt das Planvorhaben im Sinne der genannten raumordnerischen bzw. landesplanerischen Ziele und Grundsätze eine bedarfsgerechte und nachhaltige Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur dar.

Mit Schreiben vom 04.02.2013 und mit Schreiben vom 04.07.2018 bestätigte die höhere Landesplanungsbehörde, dass das Vorhaben den Zielen des Landesent-

wicklungsprogramms Bayern und des Regionalplans der Region Bayerischer Untermain entspricht und teilte weiter mit, dass aus landesplanerischer Sicht gegen das Bauvorhaben keine Einwände bestünden.

Der Regionale Planungsverband Bayerischer Untermain hat in seinem Schreiben vom 06.02.2013 und wiederholt im Schreiben vom 04.07.2018 keine Einwendungen oder Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht.

Insgesamt lässt sich also festhalten, dass der Ausbau und die Ertüchtigung der Knotenpunkte des plangegegenständlichen Abschnitts der Darmstädter Straße der B 26 in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung steht und keinem der dortigen Ziele widerspricht.

3.7.2 Planungsvarianten

Im Rahmen der Abwägung ist auch zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen als gegen die beantragte Lösung. Die Rechtmäßigkeit einer Planung hängt jedoch nicht davon ab, ob auch eine andere Planung möglich gewesen wäre. Es reicht vielmehr aus, wenn die Planfeststellungsbehörde sich bei der Variantenauswahl mit dem Für und Wider der widerstreitenden Belange hinreichend auseinandergesetzt hat und tragfähige Gründe für die von ihr gewählte Lösung anführen kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.01.2005, Az. 9 A 25.04 <juris>). Dabei ist die Auswahl unter verschiedenen für ein Vorhaben in Frage kommenden Trassenvarianten ungeachtet hierbei zu berücksichtigender rechtlich zwingender Vorgaben eine fachplanerische Abwägungsentscheidung (§ 17 Satz 2 FStrG).

Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden. Zu diesen in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den von Amts wegen ermittelten auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden. Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht sie den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist befugt, Alternativen, die sich

aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem früheren Verfahrensstadium auszuschneiden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, Az. 9 B 10.09, NVwZ 2009, 986, Rn. 5, m.w.N.).

Dabei ist es nicht abwägungsfehlerhaft, wenn die verworfene Variante ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Nach der insoweit gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten, wenn sich eine andere als die gewählte Linienführung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich – mit anderen Worten – diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.3.2009, Az. 9 A 39/07, NVwZ 2010, 44 m.w.N.).

Bei dem vorliegenden Bauvorhaben handelt es sich um den Ausbau zweier Knotenpunkte einer bereits bestehenden Bundesstraße. Die Linienfestlegung verläuft gänzlich am Bestand. Aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse im Planungsabschnitt bestehen für die Wahl der Trassenführung kaum Spielräume, wobei die Linie der zweiten Fahrbahn durch die bereits vorhandene erste Fahrbahn insoweit vorgegeben ist. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Sicherstellung eines zügigen Verkehrsflusses wurde für ein ca. 230 m langes Teilstück zwischen den beiden Knotenpunkten auf die – grundsätzlich mögliche – Rückführung von zwei auf einen Fahrstreifen pro Fahrriichtung verzichtet und der Querschnitt vielmehr für die gesamte Ausbaulänge zweistreifig je Fahrriichtung konzipiert. Dadurch werden die Fahrstreifenwechsellvorgänge und die Verflechtungsvorgänge reduziert. Unter Berücksichtigung des Gebots der Vermeidung bzw. Minimierung von Eingriff in Natur und Landschaft drängen sich daher keine Alternativen hinsichtlich der Trassenführung auf. Insbesondere würde ein in den neunziger Jahren erwogener vollständiger vierstreifiger Ausbau der B 26 vom Stadtring Aschaffenburg bis zur B 469 zu weit größeren Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange führen.

Der Vorhabensträger hat zur Erreichung des Planungsziels verschiedener Lösungsmöglichkeiten geprüft. Insgesamt wurden vier Varianten ausführlich untersucht und sie unter den verschiedenen maßgeblichen Aspekten einander gegenübergestellt.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Varianten:

- Variante 1: 2-streifiger Ausbau der B 26

- Variante 2: 3-streifiger Ausbau der B 26
- Variante 3: 4-streifiger Ausbau der B 26
- Variante 4: Variante 2 mit Waldfriedhof

Detailliert sind die einzelnen Varianten in Unterlage 15.1 T (Verkehrstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 26 in Aschaffenburg) beschrieben, worauf hier verwiesen wird.

Nach der ersten Auslegung wurde insbesondere vorgebracht, dass ein Umbau der Knotenpunkte zu Kreisverkehrsplätzen als ausreichend angesehen werde. Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurde im, durch die Planänderung vom 09.05.2018 eingebrachten, Verkehrsgutachten (Unterlage 15.1 T) für jeden Knotenpunkt auf Grundlage der vorliegenden Randbedingungen verschiedene Betriebsformen oder Ausbaustufen untersucht.

Der Vorhabensträger kam dabei in zutreffender und nachvollziehbarer Weise zu dem Ergebnis, dass die gewählte Variante des Vorhabensträgers die meisten Vorteile auf sich vereinen kann. In den Verkehrsgutachten („Verkehrstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 26 in Aschaffenburg“ und „Ergänzende verkehrstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 26 in Aschaffenburg“, Unterlage 15.1 T) wird nachvollziehbar dargestellt, dass die gewählte Trasse funktionsfähig ist und dennoch ausreichend Reserve bietet, um auch den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Aschaffenburg, eine spürbare Entlastung der Staatsstraße 3115 (Großostheimer Straße) und der Staatsstraße 2309 (Obernauer Straße) zu erreichen, Genüge zu leisten. Um die zukünftige Verkehrszunahme abwickeln zu können, ist an den Zufahrten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ neben der Erweiterung der Knotenpunkte um einen zusätzlichen Geradeausfahrstreifen in Fahrtrichtung Darmstadt (Variante 2) ebenso an beiden Knotenpunkten die Anlage eines zusätzlichen Fahrstreifens auch in Fahrtrichtung Aschaffenburg (Variante 3) erforderlich. Weiterhin bringt eine zusätzliche Hafenanbindung am Knotenpunkt B 26/Waldfriedhof eine zu geringe Entlastungswirkung für die Zufahrten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“, als dass der hergeleitete Ausbaustand an den beiden Hafenzufahrten reduziert werden könnte. Da ein zusätzlich signalisierter Knotenpunkt (Variante 4) nur unzureichend in eine signalisierte Koordinierung zwischen der Industriestraße und den Hafenzufahrten zu integrieren ist, ist ein solcher für den Verkehrsfluss auf der B 26 nachteilig. Zuletzt wurde die Anlage von Kreisverkehren an allen drei Hafenzufahrten aus Leistungsfähigkeitsgründen abgelehnt.

Die untersuchte Variante 3 entspricht an den Knotenpunkten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ weitestgehend dem Ausbaustand der durch den Vorhabensträger gewählten Variante. Die Verkehrsuntersuchung kam zum Ergebnis, dass eine 4-streifige Durchführung der Fahrstreifen über die beiden Zufahrten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ hinweg, aus verkehrsplanerischen Gründen, z.B. Reduzierung der Fahrstreifenwechsel- und Verflechtungsvorgänge) sinnvoll ist.

Anhand der „Ergänzenden verkehrstechnischen Untersuchung zum Ausbau der B 26 in Aschaffenburg der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH (Unterlage 15.1 T) wurde das getroffene Ergebnis auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben und bestätigt. Die ergänzende Untersuchung stellte fest, dass der für eine Abwicklung der zukünftigen Verkehre notwendige minimale 3-streifige Ausbau der Knotenpunkte im Hafengebiet keine Spielräume für eine Entlastung der Großostheimer Straße schafft und der geplante 4-streifige Ausbau entsprechend der Vorgaben des technischen Regelwerks die Möglichkeiten einer Weiterentwicklung des Straßennetzes nicht blockiert, um auch eine Entlastung der Großostheimer Straße zu erreichen.

Mit Schreiben vom 06.02.2013 bemängelte der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. (vgl. bereits C 3.5.2.2 des Beschlusses), dass Alternativen zum Ausbau nicht dargestellt oder bewertet würden. Der Vorhabensträger wies zutreffend darauf hin, dass bereits heute die B 26 durch die hohen Verkehrsbelastungen ihrer Verbindungsfunktion nicht mehr gerecht werde, was zu langen Rückstaus vor allem in den Morgen- und Abendspitzen führe. In einem ergänzenden Schreiben vom 31.07.2013 wies der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. auf von dem ehemaligen Stadtplaner Dieter Hennecken entwickelte Alternativen zum vierspurigen Ausbau der B 26 hin, wonach zur Ertüchtigung der Hafenzufahrten Kreisverkehre anstelle von Ampelregelungen und Fahrbahnaufweitungen den Verkehr an den Knotenpunkten flüssiger zu gestalten vermögen.

Auch der Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Aschaffenburg/Miltenberg brachte in seinem Schreiben vom 17.08.2018, sowie im Erörterungstermin am 28.05.2019 vor, dass ein Kreisverkehr am Knotenpunkt „Hafen West“ ausreichend sei, den gesamten Verkehrsfluss zu beschleunigen. Denn die beiden ca. 3 km westlich liegenden Kreisverkehre seitlich der B 469/B 26 bewiesen täglich ihre Tauglichkeit.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 06.12.2018 und im Erörterungstermin am 28.05.2019 zutreffend darauf hin, dass die Anlage eines Kreisverkehrs am Knoten „Hafen West“ geprüft worden sei. In den durch die Planänderung vom

09.05.2018 eingebrachten Ergebnissen verkehrstechnischer Untersuchungen, erstellt von der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, wurden für die Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ Alternativen zum planfestgestellten Ausbau, insbesondere auch die Anlage von Kreisverkehren, überprüft und nachvollziehbar festgestellt, dass ein Ausbau der Knotenpunkte zu Kreisverkehren aufgrund der zu geringen Kapazität nicht in der Lage sei, das zukünftig erwartete Verkehrsaufkommen leistungsfähig und mit einer akzeptablen Verkehrsqualität abzuwickeln. (vgl. Unterlage 15.1 T, Kap. 5.1.1 und Kap. 5.2.4). Aufgrund der angrenzenden Bebauung (Tankstelle, Trafo) sowie der westlichen Parkplatzanlage wäre am Knotenpunkt „Hafen West“ nur die Errichtung eines Kreisverkehrs mit einem Außendurchmesser von etwa 35 m mit einer einstreifigen Kreisfahrbahn und einstreifigen Ein- und Ausfahrten möglich. Daneben wäre für den Hauptstrom im Zuge der B 26 in Fahrtrichtung Aschaffenburg ein zusätzlicher Bypassstreifen erforderlich. Ein weiterer Bypassfahrstreifen für den Verkehr aus dem Stockstädter Weg in Fahrtrichtung B 469 ließe sich nur mit erheblichen Grunderwerb (z.B. Wegfall des dortigen Blumenladens) einrichten und hätte zur Folge, dass der westlich des Stockstädter Wegs befindliche Parkplatz nur noch eingeschränkt erreichbar sei. Darüber hinaus würde der Bypass zu einer massiven Verschlechterung der Querungsmöglichkeiten über den Stockstädter Weg für die Fußgänger und Radfahrer führen. Der Kreisverkehr wäre nicht in der Lage, die Verkehrsbelastungen abzuwickeln. Dies zeige die verkehrstechnischen Berechnungen zur Kapazität und Qualität des Verkehrsablaufs gemäß HBS (vgl. Unterlage 15.1 T Anlagen 5.1.1 bis 5.1.5). Die östliche Zufahrt der B 26 ist aufgrund des starken Konfliktstroms (Linksabbieger von der westlichen B 26 in den Hafen) morgens um 29 % und nachmittags um 19 % überlastet, sodass einem einstreifigen Kreisverkehr mit einstreifiger östlicher Zufahrt insgesamt eine ungenügende Verkehrsqualität (QSV F) zugeordnet werde. Trotz der schlechten Berechnungsergebnisse, hat der Vorhabensträger zwei Entwürfe eines Kreisverkehrs anfertigen lassen und die Funktionsfähigkeit mit Hilfe der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation überprüft, mit dem Ergebnis, dass bei einer Vermeidung von Eingriffen in den Park Schönbusch, der Kreisverkehr deutlich außerhalb der Straßenachse läge und mit einem tangentialen Bypassstreifen in Fahrtrichtung Aschaffenburg auszubilden wäre, sodass dieser Kreisverkehr unabhängig von der fehlenden Kapazität aus Sicherheitsgründen abzulehnen wäre. Bei einem regelkonformen Kreisverkehr, der genau in der Straßenachse liege, wäre für den aus Leistungsfähigkeitsgründen erforderlichen Bypassstreifen in Fahrtrichtung Aschaffenburg ein deutlicher Eingriff in den Park Schönbusch notwendig. Darüber hinaus ergäben sich für

den Hauptteil des Verkehrs in Richtung Aschaffenburg bei dem Befahren des Bypassfahrstreifens zwei Fahrstreifenwechsel.

Auch am Knotenpunkt „Hafen Mitte“ wurde die Anlage eines Kreisverkehrs überprüft, welcher genau im Schnittpunkt der Achsen B 26 und der Hafenkopfstraße angeordnet werden müsste, da diese aufgrund der vorhandenen Gleisachsen, einer Weiche und des Bahnübergangs zur Anbindung an den Kreisverkehr nicht verschwenkt werden könne. Ebenso wäre eine Signalisierung des Kreisverkehrs von Nöten, damit der unmittelbar benachbarte Bahnübergang in der Hafenkopfstraße jederzeit sicher und zügig geräumt werden könne. Auch diesem Kreisverkehr wird daher eine ungenügende Verkehrsqualität (QSV F) zugeordnet.

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg, äußerte in seinem Schreiben vom 11.02.2013 Zweifel an der Notwendigkeit der Maßnahme, da diese erheblichen Flächenverlust, Versiegelung und eine deutliche Steigerung des Verkehrsaufkommens verursache, ohne dass mögliche Alternativen aufgezeigt worden wären. Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 02.07.2013 und teilte aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend mit, dass die hohen Verkehrsbelastungen der B 26 schon heute die Verbindungsfunktion und die verkehrsgerechte Anbindung des bayernhafens stark einschränkten, was zu langen Rückstaus vor allem in den Morgen- und Abendspitzen führe. Anzumerken ist, dass mit der Planänderung vom 09.05.2018 das Verkehrsgutachten überarbeitet wurde, mit dem Ergebnis, dass für das Prognosejahr 2030 eine Verkehrsbelastung von 30.000 Kfz/24 h mit denselben Folgen erwartet werde (vgl. Unterlage 15.1 T, „Ergänzende verkehrstechnische Untersuchung zum Ausbau der B 26 in Aschaffenburg“, Kap. 2.3). Demnach ist der Ausbau der Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ notwendig und eine Alternative aufgrund der in diesem Bereich vorhandenen Zwangspunkte nicht möglich.

Die Planfeststellungsbehörde hat auch zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung insgesamt Abstand zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5.96, NVwZ 1998, 508). Gemessen an dieser Vorgabe sind die – zweifelsohne vorhandenen – negativen Auswirkungen auf verschiedene öffentliche und private Belange (insbesondere Bodenversiegelung, Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Eigentums- und Pachtflächen sowie Eingriffe in Natur und Landschaft) v.a. angesichts der verkehrlichen Bedeutsamkeit der B 26 im überregionalen Straßennetz nicht in der Lage, die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte zu überwiegen (vgl. C 3.5.2). Die sogenannte Null-Variante kommt mangels vergleichbarer Verkehrswirksamkeit nicht in Betracht, weil damit die Planungsziele nicht erreicht werden können.

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

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

3.7.3 Ausbaustandard

Die nach den Planunterlagen vorgesehene Dimensionierung der B 26 sowie die vorgesehenen Angleichungs- und Ausbaumaßnahmen im übrigen Straßennetz sind geeignet und erforderlich, um die zu erwartende Verkehrsbelastung aufzunehmen. Die Planung ist damit auch hinsichtlich des vorgesehenen Ausbaustandards vernünftigerweise geboten und damit planerisch gerechtfertigt.

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 – RAST 06“. Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen vorgesehenen technischen Ausbauparameter bringen jedoch die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich an deren Vorgaben orientiert, wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120). Solche besonderen Umstände sind weder ersichtlich noch geltend gemacht worden. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

3.7.3.1 Trassierung

Entsprechend der Verkehrswegekategorie VS II der B 26 im vorliegenden Abschnitt beträgt die Planungsgeschwindigkeit 70 km/h (zur Einordnung in die Verkehrswegekategorie VS II siehe C 3.7.3.2 dieses Beschlusses).

Der Trassenverlauf wird zunächst in erster Linie durch die bereits bestehende Streckenführung bestimmt. Daneben waren folgende Zwangspunkte für die gegenständliche Trassierung waren zu berücksichtigen:

- Anschluss Hafenzufahrt „West“ an den „Stockstädter Weg“
- Trafostation/Blumengeschäft am Waldfriedhof
- die Gas-Druckregel- und Messanlage der AVG am Knoten „Hafen-West“
- Gashochdruckleitung
- Anschluss Hafenzufahrt „Mitte“ an die „Hafenkopfstraße“
- Gewerbebetriebe
- Einmündung Zufahrtsstraße Schönbusch
- Flurstücksgrenze Landschaftspark Schönbusch
- Eisenbahnbrücke der Hafenbahn
- Allee mit Sichtachse Schloss Johannsburg.

Die Elemente im Lageplan und Höhenplan wurden dabei so gewählt, dass sie unter Berücksichtigung der Topographie sowie der Zwangspunkte innerhalb der Trassierungsempfehlungen der RAS 06 liegen. Durch die großen Radien im Verlauf der Trasse kann in Anlehnung an die RAL auf Übergangsbögen verzichtet werden.

Auf der gesamten Strecke werden darüber hinaus die notwendigen Haltesichtweiten uneingeschränkt eingehalten. Ebenso sind an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten die Anfahrtssichtweiten vorhanden.

Im Übrigen wird auf den festgestellten Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kap. 4.1) verwiesen.

3.7.3.2 Querschnitt

Entsprechend der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)“ ist die B 26 im vorliegenden Abschnitt in die Verkehrswegekategorie VS II als anbaufreie Straße im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete mit überregionaler Verbindungsfunktion

bzw. als Überregionalstraße eingeordnet. Die B 26 übernimmt in diesem Abschnitt Verbindungsfunktion.

Der für den Prognosehorizont prognostizierte Anstieg der werktäglichen Verkehrsbelastung auf der ausgebauten Trasse auf ca. 30.000 Kfz/24h (von aktuell ca. 22.000 bis 23.000 Kfz/24h) mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 12 % (gegenüber aktuell ca. 10 %) erfordert für die B 26 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt einen vierstreifigen Querschnitt. Dem Ausbau im Planfeststellungsabschnitt liegt ein Sonderquerschnittsmaß SQ 24 zugrunde. Die Fahrstreifen sind demnach je 3,25 m breit, auf der Außenseite schließen sich jeweils Randstreifen von 0,50 m Breite an, die Bankettbreite beträgt 1,50 m. Hinzu kommt ein 6,00 m breiter Mittelstreifen, der den historisch begründeten Alleencharakter der B 26 weiterhin aufrechterhält, so dass sich insgesamt eine Kronenbreite von 24,0 m ergibt.

Da aufgrund der Planänderung vom 09.05.2018 die Errichtung der Gabionenwand in dem Bereich von ca. Bau-km 0+050 bis ca. Bau-km 0+991 entlang des Landschaftsparks Schönbusch entfallen ist, entfällt auch die dortige Verbreiterung des südlichen Banketts.

Die Knotenpunkte werden den Verkehrsbelastungen angepasst und erhalten Links- und Rechtsabbiegespuren. Die Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ werden mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet, um ein sicheres Ein- und Abbiegen zu gewährleisten. Um einen kontinuierlichen Verkehrsablauf zu sichern, werden die Lichtsignalanlagen koordiniert. Die Links- und Rechtsabbiegestreifen im Bereich der Knotenpunkte erhalten eine Breite von 3,25 m.

Bezüglich der Einzelheiten im Hinblick auf die Querschnitte, insbesondere den straßenbegleitenden kombinierten Geh-/Radweg betreffend, wird ergänzend auf den festgestellten Erläuterungsbericht, Kap. 4.2 (Unterlage 1) verwiesen und Bezug genommen.

Die Befestigung der Fahrbahn der B 26 sowie der Geh- und Radwege erfolgt entsprechend den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO)“. Aufgrund des Schwerverkehrsanteils ergab sich die Belastungsklasse Bk 32. Die dicke des frostsicheren Oberbaus beträgt 60 cm.

3.7.3.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Die Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst neben dem Vorhaben als solchem – d.h. allen zum Vorhaben gehörenden baulichen und sonstigen Anlagen – auch die Anpassung der Einmündungen und die Änderungen im

Wegenetz als notwendige Folgemaßnahmen. Die einzelnen Kreuzungen und Einmündungen sowie die sonstigen Änderungen im Wegenetz werden in Unterlage 1, Kapitel 4.3 und Unterlage 7.2 (Bauwerksverzeichnis) beschrieben und in den Lageplänen (Unterlage 7.1) dargestellt.

Bei Bau-km 0+225 werden über den Knotenpunkt „Hafen-West“ das Gewerbegebiet „West“ des bayernhafens Aschaffenburg, der Waldfriedhof mit seinen Parkplätzen, die Tankstelle östlich des „Stockstädter Weges“ sowie der geplante Ersatzparkplatz östlich des „Stockstädter Weges“ zum Ausgleich des Stellplatzverlustes am Waldfriedhof angeschlossen.

Über den Knotenpunkt „Hafen-Mitte“ werden bei Bau-km 0+945 das Gewerbegebiet „Mitte“ des bayernhafens Aschaffenburg sowie das bestehende Autohaus erschlossen.

Bei Bau-km 1+020 wird über den Knotenpunkt der Einmündung der Straße zum Landschaftspark Schönbusch die Hauptzufahrt des Landschaftsparks Schönbusch erschlossen.

Des Weiteren wird die bestehende Einmündung „Kohlenkaistraße“ geschlossen, die bisher auftretenden Ein- und Abbiegeverkehre werden künftig über den leistungsfähig ausgebauten Knoten „Hafen-Mitte“ abgewickelt.

Für die Gewerbebetriebe an der B 26 ist eine rückwärtige Andienung über den Knoten „Hafen-Mitte“ und die „Kohlenkaistraße“ vorgesehen. Die direkten Grundstückszufahrten werden aus Gründen der Verkehrssicherheit infolge des Ausbaus geschlossen. Eine Erschließung der Gewerbebetriebe ist über das öffentliche Straßen- und Wegenetz weiterhin gesichert. Nach § 8 a Abs. 4 Satz 3 FStrG ist kein Ersatz für geschlossene Zufahrten zu schaffen, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzen. Eine Erschließung im Sinne der „bestmöglichen“ Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz ist damit gerade nicht erforderlich. Die geplante Verbindung der Grundstücke zu dem öffentlichen Wegenetz ist ausreichend im Sinne des § 8 a Abs. 4 FStrG.

Die Zufahrt zu den Sportplätzen bei Bau-km 1+260 erhält eine „Rechts rein / Rechts raus“ – Regelung.

Der bestehende Geh- und Radweg an der B 26 wird entsprechend der Erweiterung der Fahrbahn angepasst und verläuft weiterhin parallel zur Straße. Von Bau-km 0+995 bis Bau-km 1+200 ist ein straßenbegleitender Gehweg vorgesehen, der teilweise über eine innerbetriebliche Erschließungsanlage verläuft.

Im Erörterungstermin am 28.05.2019 regte ein Einwender an, den Radweg auf die Seite des Schönbuschparks zu legen, da die meisten Radfahrer in den Schönbuschpark wollen würden, sodass man die B 26 queren müsse, um dorthin zu kommen, wenn der Radweg auf der nördlichen Seite der B 26 verbleibe. Der Vorhabensträger wies überzeugend darauf hin, dass der Radverkehr nicht nur das Freizeitziel Schönbusch habe, sondern auch Beschäftigte das Ziel Hafengebiet haben. Ebenso komme der Radverkehr aus Richtung Stockstadt bereits nördlich der B 26 an, sodass dieser auf der Seite bleiben könne und Richtung Stadt fahren könne. Weiterhin sei eine sichere Querung im Bereich der Knotenpunkte vorgesehen, so dass ein schlüssiges Radwegenetz angeboten werde.

Die Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen forderte in ihrer Stellungnahme vom 19.02.2013, dass die Anbindung des Geländes des Schützenvereins Leider von der historischen Fußwegetrasse, welche hinter der Bushaltestelle verläuft, abzweigen müsse. Eine in den Planunterlagen vorgesehene separate Anbindung an die Bushaltestelle lehne die Bayerische Schlösserverwaltung ab. Weiter wurde gefordert, dass sowohl im Bereich der Zufahrt zum Schönbusch als auch im gesamten Kreuzungsbereich, soweit es um die Lichtsignalanlagen geht, die Führung der Radwege, Fußwege, deren Fahrbahnquerungen und Anbindung an das Parkwegenetz bei der Ausführungsplanung im Detail mit der Bayerischen Schlösserverwaltung als grundbesitzverwaltender Behörde abzustimmen seien, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 02.07.2013 zusagte (vgl. A 3.1). Der Vorhabensträger teilte weiter mit Schreiben vom 02.07.2013 mit, dass die bayerische Schlösser- und Seenverwaltung zwar beabsichtige, die in den Planfeststellungsunterlagen nachrichtlich enthaltene historische Wegeführung östlich der Einmündung zum Landschaftspark Schönbusch wiederherzustellen, ein Termin zur Herstellung des Weges jedoch nicht bekannt sei. Eine Anbindung des Fußweges zum Gelände des Schützenvereins Leider an die historische Wegeführung könne daher nur erfolgen, wenn diese im Vorfeld bzw. im Verlauf der Baumaßnahmen durch die bayerische Schlösser- und Seenverwaltung hergestellt werde, andernfalls werde der Fußweg zum Gelände des Schützenvereins Leider wie dargestellt übernommen. Auch sei eine Anpassung des Fußweges später bei Herstellung der historischen Wegeführung noch möglich. Auf die Nebenbestimmung unter A 3.9.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Hierzu ist ergänzend anzumerken, dass der Vorhabensträger als Antragsteller im Planfeststellungsverfahren den Umfang sowie die konkrete Ausgestaltung der Planung bestimmt und entsprechend die Planfeststellungsgrenze festgelegt wird, sodass das Vorbringen der

bayerischen Schlösser- und Seenverwaltung, welches über die Planfeststellungsgrenzen hinausgeht insoweit ins Leere geht.

Schließlich, so die Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen in ihrem Schreiben vom 19.02.2013, dürfe die nach RPS 2009 vorgesehene passive Schutzeinrichtung östlich der Bushaltestelle das Gartendenkmal optisch nicht beeinträchtigen. Soweit es um die passive Schutzeinrichtung geht, sicherte der Vorhabensträger zu (vgl. A 3.1), diese entsprechend den Vorgaben der RPS 2009 auszuführen und führte weiter zutreffend aus, dass insoweit lediglich im Mittelstreifen eine Schutzeinrichtung angeordnet werden müsse.

Der bayernhafen Aschaffenburg teilte in seiner Stellungnahme vom 19.02.2013 mit, dass sich im Bereich der „Hafenzufahrt-West“ und „Hafenzufahrt-Mitte“ zwei Hinweistafeln der bayernhafen GmbH befänden, welche im Zuge des geplanten Ausbaus versetzt werden müssten, was zur Folge habe, dass das Bauwerksverzeichnis dementsprechend ergänzt werden sollte. In der Stellungnahme vom 14.08.2018 führte der bayernhafen Aschaffenburg erneut aus, dass die Hinweispylone für die Hafenzufahrten im Bauwerksverzeichnis nicht benannt seien und diese sowohl an der Zufahrt „Hafen Mitte“ als auch an der Zufahrt „Hafen West“ zu versetzen seien. In Bezug auf die lfd.Nr. 7.3 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 7.2) wies der bayernhafen Aschaffenburg darauf hin, dass der im Text irrtümlich als „Werbetafel“ benannte Pylon als Bestandteil des „Hafenleitsystems“ zu benennen sei. Im Zuge der Versetzung solle der Pylon für die Aufnahme weiterer Hinweistafeln erhöht werden, was bei der hierfür abzuschließenden Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem bayernhafen Aschaffenburg berücksichtigt werden solle. Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 12.06.2013 zu, die Hinweistafeln in Abstimmung mit der bayernhafen GmbH & Co KG zu versetzen. Eine Aufnahme in das Bauwerksverzeichnis sei nicht erforderlich, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend ist, denn bei Hinweistafeln dieser Art handelt es sich nicht um in das Bauwerksverzeichnis aufzunehmende Bauwerke. Mit Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 11.04.2019 nahm der Vorhabensträger den Hinweis zur Kenntnis. Ebenso vereinbarten darin der Vorhabensträger und der bayernhafen, dass bezüglich der Hafenleitsystem-Pylone neben dem Planfeststellungsverfahren eine Vereinbarung getroffen werde und dort festgehalten werde, dass der bayernhafen Aschaffenburg zu gegebener Zeit bezüglich der Beantragung weiterer Hinweisschilder an dem neuen Pylon auf den Vorhabensträger zukommen werde.

Weiter forderte der bayernhafen Aschaffenburg mit Schreiben vom 19.02.2013, dass für den bereits versetzten Pylon sowie für die Hinweistafel im Bereich der

„Hafenzufahrt-West“ (Fl.Nrn. 1557 und 1557/2) jeweils Grunddienstbarkeiten zugunsten der bayernhafen GmbH & Co. KG vorzusehen seien. Soweit es um den bereits versetzten Pylon sowie die Hinweistafel im Bereich der „Hafenzufahrt-West“ (Fl.Nrn. 1557 und 1557/2) geht, führte der Vorhabensträger richtigerweise aus, dass die angesprochenen Flurnummern zur Zeit nicht im Besitz des Bundes seien, sodass demnach auch keine Grunddienstbarkeiten zugunsten des bayernhafens eingetragen werden könnten. Für Werbeanlagen auf Grundstücken des Bundes erfolge die Genehmigung und Nutzungserlaubnis über eine gesonderte Vereinbarung, während für die neu zu errichtenden Stellplätze im Bereich der Tankstelle am Stockstädter Weg Teile des o.g. Grundstücks durch den Bund vom Hafen bzw. von der Stadt Aschaffenburg erworben würden. Weiter stellte der Vorhabensträger eine Nutzungserlaubnis in Aussicht, sofern die Werbetafeln auf Bundesgrund errichtet werden sollten. Auf die mit Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 11.04.2019 zwischen Vorhabensträger und dem bayernhafen festgelegte und noch abzuschließende Vereinbarung bezüglich der Hafenleitsystem-Pylone wird verwiesen.

Der bayernhafen Aschaffenburg plädierte in seinem Schreiben vom 19.02.2013 aufgrund des sich ergebenden Höhenunterschiedes im Bereich der Bau-km 1+150 bis 1+250, in welchem die neue Erschließungsstraße für die Fl.Nrn. 1083/1 und 1082 parallel zur B 26 (Bauwerksverzeichnis lfd.Nr. 1.21) verläuft, unter Verweis auf RQ 9, Anlage 6.9 für eine passive Schutzeinrichtung (Leitplanke). Die Forderung nach einer passiven Schutzeinrichtung im Bereich der Bau-km 1+150 bis 1+250 wird vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 12.06.2013 richtigerweise zurückgewiesen, da für diese nebenliegende Straße lediglich von einem DTV < 500 Kfz/24h ausgegangen wird und der angegebene Höhenunterschied unter 3,0 m liege, jedoch gemäß RPS 2009 passive Schutzeinrichtungen erst bei einem DTV > 500 Kfz/24h bzw. bei einer Höhe > 3,0 m erforderlich seien.

Die Forderung des bayernhafens Aschaffenburg in seinem Schreiben vom 19.02.2013, dass im Bereich der Kohlenkaistraße bei Bau-km 1+250, in welchem der Bau von Ersatzstellplätzen vorgesehen ist, Maßnahmen zur Überwindung der sich ergebenden Höhenunterschiede in Richtung Fl.Nr. 1023 (Bauhof bayernhafen) erforderlich (Stützwände) seien, hat sich durch Planänderung vom 09.05.2018 erledigt. Mit der Planänderung 10 vom 09.05.2018 wurde zur Sicherung des Parkplatzes und zur Überbrückung des Höhenunterschiedes zwischen der geplanten Parkplatzeihe und dem angrenzenden Gelände eine Stützwand angeordnet (vgl. lfd.Nr. 2.4 des Bauwerksverzeichnisses, Unterlage 7.2 sowie Lageplan, Unterlage 7.1).

Die einzelnen Anschlussstellen, Kreuzungen und Einmündungen sowie die sonstigen Änderungen im Wegenetz werden in Unterlage 1, Kapitel 4.3 und Unterlage 7.2 (Bauwerksverzeichnis) beschrieben sowie in den Lageplänen (Unterlage 7.1) dargestellt, worauf i. Ü. Bezug genommen wird.

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

Im Übrigen wird den Interessen der Betroffenen durch die Nebenbestimmung unter A 3.7.1 Rechnung getragen, welche sicherstellt, dass alle vom Straßenbau betroffenen und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Während der Bauzeit sind notfalls provisorische Zufahrten einzurichten.

3.7.4 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen insbesondere für die Luft ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41 und 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 ff. BImSchG (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rdnr. 114 ff. zu § 74). Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung i.S.d. § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Trotzdem sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rdnr. 116 zu § 74; vgl. auch § 50 Satz 2 BImSchG).

3.7.4.1 Trassierung (§ 50 BImSchG)

Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch den Ausbau der Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ der Darmstädter Straße der B 26 keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen (§ 50 BImSchG).

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

§ 50 BImSchG gilt als objektivrechtliches Gebot für alle öffentlich-rechtlichen Stellen, die raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen vornehmen oder genehmigen, also für den Bund, die Länder und die Gemeinden und die von ihnen errichteten juristischen Personen des öffentlichen Rechts gleichermaßen. Die Planung für den Ausbau einer Bundesstraße auf längerer Strecke ist grundsätzlich raumbedeutsam i.S.d. § 50 BImSchG. Es ist eine Linienführung anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen, z.B. Lärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete (z.B. Kurgemeinden, Gebiete mit Krankenhäusern, Erholungsheime, Schulen) so weit wie möglich vermieden werden. Schutzbedürftige Gebiete sind nach Möglichkeit weitläufig zu umfahren oder durch andere planerische Maßnahmen zu schützen, z.B. durch Nutzung von Bodenerhebungen als Abschirmung oder durch Führung der Straße im Einschnitt. Soweit andere öffentliche oder private Belange nicht überwiegen, sind die planerischen Möglichkeiten und örtlichen Verhältnisse für eine lärmindernde Trassenführung auszuschöpfen.

Für den Lärmschutz durch Planung gelten die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht. Aus § 50 BImSchG folgt, dass diese möglichst unterschritten werden sollen. Die in DIN 18 005, Beiblatt 1, Ausgabe 1987, enthaltenen Orientierungswerte ("Schallschutz Städtebau") können hier als Anhalt dienen. Insoweit kann auf die Ausführungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2.3.2.1.1 und C 2.4.1.1 verwiesen werden.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte bestandsorientierte Linie hinsichtlich der Anforderung des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie im Rahmen der Variantenprüfung ausgeführt (vgl. C 3.7.2 dieses Beschlusses), scheiden andere Trassenführungen wegen der damit verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen öffentlicher und privater (z.B. Eigentum, Naturschutz usw.) Belange aus. Weder durch eine Änderung der Maßnahme, noch durch den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder eine Verlegung bestimmter Teile kann der Lärmschutz nennenswert verbessert oder dem Belang der Erhaltung ei-

ner bestmöglichen Luftqualität effektiver Rechnung getragen werden, ohne andere, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde überwiegende Belange, die für eine Realisierung des Ausbauvorhabens auf der vorgesehenen Trasse sprechen, sachwidrig hintanzustellen.

3.7.4.2 Lärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt in verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Bei der Planung von Verkehrswegen ist darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden (§ 50 Satz 1 BImSchG). Dies gilt zunächst unabhängig von den Grenzwerten nach der 16. BImSchV (vgl. schon C 3.7.4.1).

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

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

3.7.4.2.1 Rechtsgrundlagen

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Als schädlich sind die Einwirkungen anzusehen, die – unabhängig davon, ob der Gewährleistungsgehalt der Art. 2 und 14 GG berührt ist – die Grenzen des Zumutbaren überschreiten. Die danach maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle wird durch die in der 16. BImSchV bestimmten Grenzwerte normiert, die nach der Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der durch Verkehrslärm betroffenen Anlagen und Gebiete variieren (§ 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG; vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 CN 5.98, BauR 1999, 867). Die Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche ist in § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV im Regelfall

abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, Az. 5 S 1743/95, VBIBW 1996, 423).

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

Beim plangegegenständlichen Vorhaben handelt es sich um eine wesentliche Änderung i.S.v. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV, da der vierstreifige Ausbau der vorhandenen Bundesstraße B 26 zwischen den Knotenpunkten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ eine bauliche Erweiterung um wenigstens einen durchgehenden Fahrstreifen in diesem Sinne darstellt. Diese bauliche Erweiterung erfolgt auch zwischen zwei Verknüpfungen (vgl. auch Kapitel C. VI. Nr. 10.1 Abs. 2 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97); Zeitler, BayStrWG, Anhang IV.1, Rn. 23).

Die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel ist in § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung und den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode für das Prognosejahr 2030 ermittelt. Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor. Der Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf die auszubauende Bundesstraße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen, die auf den Immissionsort einwirken, zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95, NVwZ 1996, 1003; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, S. 808, 809).

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind im Einzelnen in Unterlage 11.1 dargestellt, auf die an dieser Stelle Bezug genommen wird.

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

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

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

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

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich in der Regel aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Für die hier maßgeblichen, der B 26 zugewandten Gebiete existiert jedoch kein Bebauungsplan. Demzufolge kann die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen nicht aus einem solchen herausgelesen werden. Die Schutzbedürftigkeit solcher Gebiete bestimmt sich in einem solchen Fall nach ihrer tatsächlichen Nutzung, d.h. aus einem Vergleich mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten, nicht jedoch aus den Darstellungen eines Flächennutzungsplanes (vgl. dazu C VI. Ziffer 10.2 (4) der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997). Eine Betrachtung der tatsächlich vorliegenden Verhältnisse vor Ort ergab, dass die Bebauung des Hafengebiets nördlich entlang der B 26 bis einschließlich Hafenrandstraße/Augasse als Gewerbegebiet eingestuft wurde. Die am Randbereich des Waldfriedhofes (Stockstädter Weg 1a und 1b) befindlichen beiden Wohnhäuser wurden als Wohnen im Außenbereich/Mischnutzung eingestuft, so dass hier die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete herangezogen wurden. Für das kirchliche Gebäude am Waldfriedhof und den benachbarten Blumenladen (Darmstädter Straße 166) wurden die Immissionsgrenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete angenommen. Die südlich der B 26 befindlichen nächstgelegenen Sportheime bzw. Sportgaststätten (vgl. Unterlage 11.1, Kap. 3). Bezüglich dieser Einschätzung wurden keine Bedenken vorgetragen.

Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass Natur- und Erholungsräume sowie sonstige ähnliche Flächen außerhalb von Baugebieten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, nicht unter den Begriff der zu schützenden Nachbarschaft i.S.d. Immissionsschutzrechtes fallen (vgl. VLärmSchR 97, Nr. 10.4 Abs. 2). Daraus folgt, dass für den sich südlich der B 26 erstreckenden Schlosspark Schönbusch sowie den Waldfriedhof kein Lärmschutz nach der 16. BImSchV gewährt werden kann, da diese typischerweise lediglich dem vorübergehenden und gelegentlichen Aufenthalt von Menschen zu dienen bestimmt

sind. Gleichwohl wurde von dem Vorhabensträger wegen der herausragenden Bedeutung des Landschaftsparks Schönbusch für die landschaftsgebundene Erholung für diesen eine schalltechnische Beurteilung der Lärmbelastung durchgeführt (vgl. Unterlage 15.2 T, Kapitel 5). Als Beurteilungsmaßstab wurde an Stelle der 16. BImSchV hilfsweise das Beiblatt 1 zu DIN 18 005, Teil 1 „Berechnungsverfahren, schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung“, Ausgabe 1987, herangezogen, da hier Orientierungswerte für die Nutzung von Parkanlagen genannt werden, namentlich für den Tageszeitraum 55 dB(A) und für die Nacht ebenfalls 55 dB(A). Da der Landschaftspark Schönbusch überwiegend der landschaftsgebundenen Erholung während der Tageszeit dient, wird die 55 dB(A) Tag-Isophone zur Beurteilung der Erholungseignung herangezogen. Die Prognose für den Ausbau der Knotenpunkte ohne Schallschutzmaßnahmen zeigt, dass im Landschaftspark Schönbusch dieser Orientierungswert bis zu einer Entfernung von 250 m von der B 26 überschritten wird, was aber nicht zu einem gesetzlichen Anspruch nach der 16. BImSchV führt. Bei größeren Abständen ist der Orientierungswert eingehalten. Anzumerken ist hier, dass der südlich parallel zur B 26 gelegene Landschaftspark Schönbusch bereits durch die bestehende Straße erheblichen Belastungen ausgesetzt ist. Durch die damit verbundene stärkere Beeinträchtigung der landschaftsgebundenen Erholung in diesem Parkbereich, wird dieser in deutlich geringerem Maße genutzt, als der der Straße abgewandte Bereich des Schönbuschparks.

Die Stadt Aschaffenburg führte im Schreiben vom 06.08.2018 aus, dass im Jahr 2017 für Aschaffenburg ein Lärmaktionsplan aufgestellt wurde, in dem der Park Schönbusch als „ruhiges Gebiet mit sehr ruhigem Kern“ festgesetzt wurde. Der Lärmaktionsplan der Stadt Aschaffenburg müsse als Beurteilungskriterium in das Planfeststellungsverfahren aufgenommen werden, indem die festgesetzten Gebiete zu berücksichtigen und die Belange ruhiger Gebiete in die Abwägung einzustellen seien. Die Stadt Aschaffenburg machte darauf aufmerksam, dass zwar die 16. BImSchV für Parkanlagen, Erholungsflächen und Friedhöfe nicht gelte, hilfsweise der Vorhabensträger die Orientierungswerte der DIN 18005 für Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen herangezogen haben, mit dem Ergebnis, dass beim Ausbau der B 26 ohne Schallschutzmaßnahmen die Orientierungswerte im Park Schönbusch und im Waldfriedhof bis zu einer Entfernung von ca. 250 m von der B 26 überschritten werden. Die Stadt Aschaffenburg forderte weiter, dass zum Schutz des Erholungsgebiets Park Schönbusch gegen Lärmzunahme alle möglichen aktiven Schallschutzmaßnahmen (z.B. lärmmindernder Straßenbelag,

Einbau von offenporigem Asphalt, Bodenmodellierungen um die Rauigkeit des Geländes zu erhöhen und damit die freie Schallausbreitung zu hemmen, Geschwindigkeitsbegrenzungen) auszuschöpfen seien.

Der Vorhabensträger merkte im Schreiben vom 10.12.2018 an, dass die Beurteilung der Lärmimmissionen nach der 16. BImSchV erfolge und nach dessen Vorschriften für Parkanlagen kein Lärmschutz gewährt werden könne. Aus dem Lärmaktionsplan der Stadt Aschaffenburg seien keine Auflagen für den Vorhabensträger abzuleiten. Der Vorhabensträger führte weiter aus, dass für die schalltechnischen Berechnungen als Straßenoberfläche ein lärmindernder Fahrbahnbelag (Splittmastix) mit einem Wert von $D_{\text{strO}} = -2\text{db(A)}$ bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von $V = 70 \text{ km/h}$ angesetzt wurde.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist klarzustellen, dass die EG-Umgebungslärmrichtlinie das allgemeine Ziel verfolgt, Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu sollen Lärmkarten bzw. Aktionspläne aufgestellt werden. Die Richtlinie soll die Grundlage für Gemeinschaftsmaßnahmen und Lärminderung bilden. Im Jahr 2005 wurde die EG-Umgebungslärmrichtlinie vom 25.06.2002 vollständig in deutsches Recht (§§ 47a bis 47f BImSchG) umgesetzt. Eine strenge Bindungswirkung für planungsrechtliche Maßnahmen, wie beispielsweise im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens, entfalten die Lärmaktionspläne nicht. Aus den Regelungen der Lärminderungsplanung in §§ 47a ff. BImSchG ergeben sich zwar Pflichten der zuständigen Behörden zur Erarbeitung von Lärmkarten und zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen, jedoch sind hieraus keine Schutzansprüche einzelner Immissionsbetroffener abzuleiten (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az. 9 A 43.08).

Dass vorhabenbezogene Planfeststellung und quellenunabhängige Lärmaktionsplanungen aber rechtlich nicht unverbunden nebeneinanderstehen, folgt aus §§ 47, Abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG, wonach die planungsrechtlichen Festsetzungen eines Lärmaktionsplans von den zuständigen Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen sind, d.h. sie sind also bei anderen Planungen als gewichtige öffentliche Belange in der Abwägung zu berücksichtigen. Wurden in einem Lärmaktionsplan „Ruhige Gebiete“ festgelegt, sind die Lärmschutzbelange des ruhigen Gebiets bei Planfeststellungsverfahren als abzuwägenden Belang in die fachplanerische Abwägung einzustellen. Es gelten dennoch die gesetzlich festgesetzten Zumutbarkeitsgrenzen, denn die Lärmaktionsplanung als Umsetzung der EG-Umgebungsrichtlinie zwingen die Planfeststellungsbehörde nicht dazu, die dem Verfahren zugrunde zulegende Zumutbarkeitsgrenze niedriger zu ziehen und bereits bei geringeren Lärmwerten als des in der einschlägigen Rechtsvorschrift

vorgesehen passiven Lärmschutz zu gewähren (vgl. BVerwG, Beschluss vom 17.02.2015, Az. 4 B 53/14, Rdnr. 13, juris). Mit dem Vollzug der 16. und 24. BImSchV unter Berücksichtigung der RLS-90 und der VLärmSchR 97 wird den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmvorsorge im Rahmen von straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren in vollem Umfang Genüge getan. Hierdurch wird ein umfassender Schutz von Menschen innerhalb von Wohn- und Schlafräumen gewährleistet, darüber hinausgehende Forderungen sind durch die geltenden Gesetze und Richtlinien nicht vorgesehen. Demnach besteht grundsätzlich kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz für den Landschaftspark Schönbusch, da die 16. BImSchV für Parkanlagen und Erholungsflächen keinen Schallschutz gewähren kann aufgrund des Fehlens des Merkmals Nachbarschaft.

Überdies ist zu berücksichtigen, dass der Lärmaktionsplan der Stadt Aschaffenburg aus dem Jahr 2017 feststellt, dass im ruhigen Gebiet Schönbusch von der Gesamtfläche (112 ha) bereits 23 ha entlang der B 26 mit Lärmpegeln von über 55 db(A) belastet sind, sodass im Ergebnis die gegenständliche Maßnahme nicht alleine kausal für mögliche Lärmbeeinträchtigungen ist. Bereits im Lärmaktionsplan der Stadt Aschaffenburg wird von einer möglichen Lärmzunahme entlang der B 26 durch deren Ausbau ausgegangen. Durch die geplante Maßnahme wird im Landschaftspark Schönbusch der Orientierungswert von 55 dB(A) bis zu einer Entfernung von 250 m von der B 26 überschritten. Weiterhin ist eine lärmindernde Straßenoberfläche mit dem Korrekturwert von -2,0 dB(A) vorgesehen (siehe auch die Nebenbestimmung A 3.3.1 dieses Beschlusses). Vor diesem Hintergrund ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten, dass die Lärminderungsplanung hierdurch vor unlösbare Aufgaben gestellt sein könnte. Sie stellt als vorhabenübergreifende und quellenunabhängige Möglichkeit der Lärminderung ein viel umfassenderes Instrumentarium zur Verfügung, als es für die Planfeststellungsbehörde in Betracht kommt (vgl. für die Luftreinhalteplanung BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289). Insofern kann davon ausgegangen werden, dass die infolge des Ausbaus der B 26 zu erwartenden – recht – geringen Lärmsteigerungen hinnehmbar sind.

Auch Tiere, gleich ob in freier Wildbahn lebend oder häuslich gehalten, unterfallen nicht dem auf den Schutz des Menschen zielenden Begriff der Nachbarschaft und der darauf abstellenden Grenzwerte für die menschliche Wohnbebauung. Für Tiere gibt es keine entsprechenden normativ festgelegten oder in Fachkreisen allgemein anerkannten Grenz- und Zumutbarkeitswerte (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000, Az. 11 A 24.98, <juris>).

3.7.4.2.2 Lärmberechnung

Die schalltechnischen Berechnungen für die geplante Baumaßnahme wurde nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) im Auftrag des Vorhabensträgers vom Institut für Umweltschutz und Bauphysik „Obermeyer Planen+Beraten GmbH“ durchgeführt (Unterlage 11.1). Grundlage der Berechnung sind die für den verfahrensgegenständlichen Planungsabschnitt ermittelte Verkehrszahlen mit dem Prognosehorizont 2030 aus der „Ergänzenden verkehrstechnischen Untersuchung zum Ausbau der B 26 in Aschaffenburg“ der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH aus dem Jahr 2015/2016 (Unterlage 15.1 T). Eine Fortschreibung des Prognosehorizonts 2030 auf das Jahr 2035 war nicht erforderlich (siehe unter C 3.5.2.2 dieses Beschlusses).

Bei der Berechnung der Beurteilungspegel wurden daher nachfolgend genannte Daten zu Grunde gelegt:

- durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, bezogen auf das Prognosejahr 2030 (DTV 2030) an der Knotenzufahrt „Hafen-West“: 5.550 Kfz/24 h
- Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) (DTV) an der Knotenzufahrt „Hafen-West“: 31,0 %
- durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, bezogen auf das Prognosejahr 2030 (DTV 2030) an der Knotenzufahrt „Hafen-Mitte“: 5.550 Kfz/24 h
- Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) (DTV) an der Knotenzufahrt „Hafen-Mitte“: 26,0 %

Insgesamt wird die werktägliche Kfz-Belastung im Zuge der B 26 im Prognosejahr 2030 voraussichtlich max. 29.050 Kfz/24 h bei einem mittleren Schwerverkehrsanteil von ca. 12 % betragen.

Für die B 26 wurde als zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h sowie 50 km/h für alle übrigen Straßenabschnitte angesetzt. Bei der Berechnung wurde berücksichtigt, dass für die Fahrbahndecke im plangegegenständlichen Bereich eine Asphaltbetondeckschicht vorgesehen ist, die den Ansatz eines Korrekturwertes von - 2,0 dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen (D_{Stro}) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90; vgl. Unterlage 11.1, Kap. 4) rechtfertigt (vgl. Nebenbestimmung A 3.3.1). Der Vorhabensträger hat die lärmindernde Wirkung von - 2,0 dB(A) auf Dauer zu gewährleisten (vgl. Nebenbestimmung A 3.3.1), da auch eine Berücksichtigung dieses Wertes in der schalltechnischen Berechnung erfolgt

ist (vgl. Unterlage 11.1). Eine Verpflichtung zur Verwendung eines Fahrbahnbelags mit einer noch höheren, dauerhaften Lärmreduzierung konnte dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden, da für andere Deckschichttypen noch keine Zuordnung der Lärminderungswerte gemäß RLS-90 vorliegen und daher nicht im Rahmen von Planfeststellungsverfahren angewendet werden können. Für die Zufahrtsstraßen wurde ein nicht geriffelter Gussasphalt mit dem Korrekturwert $D_{\text{StrO}} = 0 \text{ dB(A)}$ angesetzt.

Die unter Beachtung der vorstehenden Gesichtspunkte durchgeführten schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass für insgesamt acht Gebäuden (vier Büro- bzw. Wohngebäude innerhalb des Gebiets des bayernhafens Aschaffenburg, zwei Wohnhäuser am Waldfriedhof, das kirchliche Gebäude am Waldfriedhof sowie das Gebäude „Darmstädter Straße 166“) die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten sind, so dass für diese dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Im Detail sind die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen in der Unterlage 11.1, Kapitel 7 sowie im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kapitel 5.1) beschrieben. Darauf wird Bezug genommen.

Bei den nächstgelegenen Gebäuden innerhalb des Sportgeländes auf der Südseite der Darmstädter Straße (Immissionsort 44 bis 46) liegen die Beurteilungspegel tags aufgrund der großen Entfernung zur Straße zwischen 58 dB(A) und 63 dB(A) und damit unter den relevanten Tagesgrenzwerten. Auch beim nächstgelegenen Wohngebiet des Stadtteiles Nilkheim (Immissionsort 27) werden die Grenzwerte der 16. BImSchV mit Beurteilungspegeln von 53 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts unterschritten.

Die im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen überprüften Immissionsorte sind in Unterlage 11.2 T der festgestellten Planunterlagen zeichnerisch dargestellt und in dem Anhang – Tabelle 2 zu Unterlage 11.1 (Ergebnistabelle) aufgelistet.

3.7.4.2.3 Überprüfung der Lärmberechnungen und Lärmschutzmaßnahmen

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist an den vom Vorhabensträger vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln. Diese Einschätzung ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde aus den nachfolgenden Ausführungen, insbesondere den überzeugenden Einschätzungen des Vorhabensträgers, aber auch des technischen Umweltschutzes der Regierung von Unterfranken. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde u.a. nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gut-

achten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft in Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, Az. 4 B 35.94, DVBl. 1994, 763). Solche Gründe sind nicht ersichtlich. Die der Lärmberechnung zugrunde gelegte Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Prognose bezieht sich auf das Jahr 2030. Eventuelle Verkehrsverlagerungen sowie auch zusätzlicher neuer Verkehr und damit auch Mehrverkehr infolge der Steigerung der Leistungsfähigkeit der B 26 insgesamt sind in die Prognosezahlen eingeflossen und werden bei der Berechnung berücksichtigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsuntersuchung daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Von der Prognose war daher auszugehen.

Das Sachgebiet „Technischer Umweltschutz“ der Regierung von Unterfranken hat mit Schreiben vom 12.07.2018 keine Einwände gegen die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers vorgebracht. Im Detail sind die Maßnahmen, die einen positiven Effekt für den Lärmschutz haben, in den Unterlagen 1, 7.1 und 7.2 sowie in Unterlage 11.1 beschrieben. Die im Einzelnen überprüften Immissionsorte sind in dem Anhang zu Unterlage 11.1 (Tabelle 2) aufgeführt und in der festgestellten Unterlage 11.2 T planlich dargestellt.

Es ist zunächst festzuhalten, dass der Anwendungsbereich der 16. BlmschV eröffnet ist mit der Folge, dass die Immissionsgrenzwerte im Sinne von § 2 der genannten Verordnung einzuhalten sind (§ 41 Abs. 1 BlmschG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Es liegt hier eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße i.S.v. § 1 Abs. 1 Alt. 1 und Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BlmschV vor, da die vorhandene Bundesstraße B 26 zwischen den Knotenpunkten „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ um jeweils einen durchgehenden Fahrstreifen pro Fahrtrichtung baulich erweitert wird.

Gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BlmschV sind bezüglich der Art der betroffenen baulichen Gebiete und Anlagen die Festsetzungen in den Bebauungsplänen maßgeblich. Soweit für Gebiete keine derartigen Festsetzungen bestehen, ist nach § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BlmschV auf die jeweilige Schutzbedürftigkeit abzustellen (vgl. Ausführungen unter C 3.7.4.2.1 dieses Beschlusses).

Demnach ergibt sich vorliegend Folgendes:

Für die Bebauung nördlich der Darmstädter Straße, für die kein Bebauungsplan besteht, wurde die Schutzbedürftigkeit des betroffenen Bereichs anhand der tatsächlichen Nutzung vorgenommen. Die Einstufung erfolgte für die Bebauung des Hafengebietes entlang der Darmstädter Straße bis einschließlich Hafenrandstraße/Auweg als „Gewerbegebiet“ (§ 2 Abs. 2 Satz 2 i.V.m Abs. 1 Nr. 4 der 16. BImSchV). Die zwei Wohnhäuser im Randbereich des Waldfriedhofs (Stockstädter Weg 1a und 1b) wurden als Wohnen im Außenbereich eingestuft, so dass die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete zu Grunde gelegt wurden (§ 2 Abs. 2 Satz 2 i.V.m Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV). Für das kirchliche Gebäude am Waldfriedhof (Stockstädter Weg 1) sowie das nördlich der B 26 und westlich der Einmündung „Stockstädter Weg“ liegende Blumengeschäft (Darmstädter Straße 166) wurden die Immissionsgrenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete zu Grunde gelegt (§ 2 Abs. 2 Satz 2 i.V.m Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV).

- Soweit es um die Gebäude im Gebiet des bayernhafens Aschaffenburg geht, besteht für das Anwesen „Darmstädter Straße 104“ (Flurnummer 1083/2) mit Büro- und Wohnnutzung Anspruch auf Schallschutz. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 der 16. BImSchV werden an den Immissionsorten 32 bis 34 (vgl. Unterlage 11.2) tags um bis zu 5 dB(A) und nachts um bis zu 9 dB(A) überschritten, wobei im Erdgeschoss auf Grund der gewerblichen Nutzung der Anspruch auf Lärmschutz nur für den Tageszeitraum besteht (vgl. Nr. 10.2 Abs. 2 VLärmSchR 97).
- Des Weiteren kommt es zu Grenzwertüberschreitungen an den Immissionsorten 35, „Darmstädter Straße 102“ (Flurnummer 1083/2), sowie 36, „Darmstädter Straße 100b“ (Flurnummer 1083/1), und 38 bis 40, „Darmstädter Straße 100“ (Flurnummer 1082). Bei dem Immissionsort 35 wird der Grenzwert im Tageszeitraum um 3 dB(A) und im Nachtzeitraum um 6 dB(A) überschritten, wobei auf Grund der gewerblichen Nutzung im Erdgeschoss der Anspruch auf Lärmschutz nur für den Tageszeitraum besteht (vgl. Nr. 10.2 Abs. 2 VLärmSchR 97). Bei dem Immissionsort 36 handelt es sich um ein Bürogebäude, bei welchem die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 der 16. BImSchV tags im 1. Obergeschoss um 1 dB(A) und nachts um bis 5 dB(A) überschritten werden, wobei auf Grund der gewerblichen Nutzung der Anspruch auf Lärmschutz nur für den Tageszeitraum im 1. Obergeschoss besteht (vgl. Nr. 10.2 Abs. 2 VLärmSchR 97). Bei den Immissionsorten 38 bis 40 handelt es sich um eine Gärtnerei (Blumengroßhandel „Fuchs“), welche lediglich im Obergeschoss Wohnnut-

zung aufweist. Im Erdgeschoss werden die Nachtgrenzwerte zwar überschritten, die Tagesgrenzwerte jedoch eingehalten, so dass hier nach dem maßgeblichen Tagwert kein Schallschutz zu gewähren ist (vgl. Nr. 10.2 Abs. 2 VLärmSchR 97). Im 1. Obergeschoss werden die Tagesgrenzwerte um bis zu 1 dB(A), die Nachtgrenzwerte um bis zu 4 dB(A) überschritten, so dass hier Anspruch auf Schallschutz besteht.

- Soweit es um die beiden Wohnhäuser im Bereich des Waldfriedhofs geht („Stockstädter Weg 1a und 1b“; Flurnummer 1478), liegt der maximale Beurteilungspegel an den Südfassaden und an der Ostfassade des „Stockstädter Weges 1a“ (Immissionsorte 3, 4 und 5) tags bei bis zu 69 dB(A) und nachts bei bis zu 64 dB(A), so dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohnen im Außenbereich überschritten werden. An den Seitenfassaden West und Ost (Immissionsorte 2 und 5) werden die Grenzwerte im Nachtzeitraum um 5 bzw. 6 dB(A) überschritten, so dass auch hier Anspruch auf Schallschutz besteht.
- Des Weiteren kommt es zu Überschreitungen der Tagesgrenzwerte an den Immissionsorten 6 bis 9 (jeweils Westseite), „Stockstädter Weg 1“ (Flurnummer 1478) um 1 bzw. 4 dB(A), sodass hier Anspruch auf Schallschutz besteht.
- Schließlich wird auch an den Immissionsorten 15 bis 17 (West- und Nordfassade), „Darmstädter Straße 166“ (Flurnummern 1477 und 1478), der Tagesgrenzwert um bis zu 12 dB(A) überschritten mit der Folge, dass Anspruch auf Schallschutz besteht.

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese Straße keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG). In solchen Fällen ist grundsätzlich durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (Anlagen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, vgl. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG) sicherzustellen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Dies gilt jedoch nicht, soweit die Kosten der Maßnahmen für den aktiven Schallschutz außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

Bei der Beurteilung der Frage, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen und deshalb dem Vorhabensträger nach dem Maßstab des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zuzumuten sind, ist der Nutzen, der einer Schallschutzmaßnahme im konkreten Fall zukommt, mit den Kosten der jeweiligen Schutzmaßnahme in Beziehung zu setzen. Bei der Bestimmung des Schutzzwecks der jeweiligen Schallschutzmaßnahme sind insbesondere die Lage des betroffenen Objekts, die Art der betroffenen Nutzungen, die Höhe der Vorbelastungen, die Zahl der Lärmbetroffenen, topografische Schwierigkeiten sowie der Umfang der Verbesserung der Lärmsituation, auch unter Berücksichtigung von passiven Lärmschutzmaßnahmen, heranzuziehen (vgl. Schulze-Fielitz, Der Straßenverkehrslärm und das Umweltrecht, ZUR 2002, 190). Die hierfür gebotene Verhältnismäßigkeitsprüfung, die den prinzipiellen Vorrang des aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven zu beachten hat, vollzieht sich aufgrund einer planerischen Abwägung. Geboten ist eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse, die insbesondere die Zahl der Lärmbetroffenen, das Maß der Grenzwertüberschreitung und den Lärminderungseffekt je unterschiedlicher Minderungsmaßnahmen berücksichtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, Az. 9 A 28.04, NVwZ 2006, 331).

Bei der vorzunehmenden Verhältnismäßigkeitsprüfung ist ferner auch zu berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativer Betroffener - z.B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch eine Lärmverlagerung - der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes entgegenstehen.

Vorliegend ergab die Prüfung verschiedener Schallschutzmaßnahmen unter Zugrundelegung vorgenannter allgemeiner Grundsätze folgendes Ergebnis:

An den beiden Wohngebäuden am Waldfriedhof wäre eine 5,0 m hohe Schallschutzwand entlang des Geh- und Fahrradweges mit einer Länge von ca. 122 m notwendig, um die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Zum einen ergeben sich hier jedoch Probleme durch die Neugestaltung der reduzierten Parkplatzfläche und der notwendigen Zuwegung zu den beiden Grundstücken, so dass schon rein tatsächlich für eine solche Maßnahme kein Platz zur Verfügung steht. Zum anderen würden die reinen Herstellungskosten einer solchen Wand nahezu 215.000 € betragen und wären damit außer Verhältnis zum Schutzzweck im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG. Überdies könnte die Wand nicht ausreichend lang ausgebildet werden, da sonst die erforderlichen Sichtweiten am Knoten „Hafen-West“ nicht eingehalten würden.

Für die Büro- bzw. Wohngebäude im Gewerbegebiet wären als aktive Schallschutzmaßnahmen für die „Darmstädter Straße 100“ eine Schallschutzwand mit 4,5 m Höhe und 65 m Länge und für die „Darmstädter Straße 104“ eine Schallschutzwand mit 8,5 m Höhe und 60 m Länge erforderlich.

Die betroffenen Anwesen liegen jedoch allesamt direkt an der Darmstädter Straße und weisen vor den Gebäuden Kundenparkplätze und Zuliefererbereiche auf. Da die Zuwegungen zu den Grundstücken nicht oder nur mit erheblichem Aufwand gewährleistet werden könnten, sind die Schallschutzwände bei allen betroffenen Gebäuden aus örtlichen Gegebenheiten nicht realisierbar. Weiterhin ist eine 8,5 m hohe Lärmschutzwand auch aus städtebaulichen Gründen nicht vertretbar. Auch hier stehen die Kosten zum Schutz von jeweils ein oder zwei Schutzfällen außer Verhältnis zum Schutzzweck im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG. Zudem könnten die Wände nicht ausreichend lang ausgebildet werden, da sonst die erforderlichen Sichtweiten am Knoten „Hafen-Mitte“ nicht eingehalten würden.

Wie bereits ausgeführt, ist die Frage, ob die vom Lärm betroffenen Grundstückseigentümer einen Anspruch auf aktive oder nur passive Schallschutzmaßnahmen haben, in den §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV geregelt. Sofern sich nach diesen Vorschriften ergibt, dass aktive Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig sind, haben die Betroffenen, wie hier festgestellt, Anspruch auf den Ersatz der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen. Damit wird auch für diese sichergestellt, dass keine erheblichen Gefahren mehr für die Gesundheit der Bewohner durch den neu hinzukommenden Straßenlärm ausgehen. Unter Würdigung o.g. Aspekte entspricht daher die festgestellte Regelung zum Schallschutz dem geltenden Recht und erscheint auch unter dem Gesichtspunkt des Gesundheitsschutzes als ausgewogen.

Wo trotz Grenzwertüberschreitung kein aktiver Lärmschutz vertretbar ist, haben die betroffenen Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Lärmschutz. Soweit nach den Planunterlagen bzw. nach A 3.3.3 dieses Beschlusses betroffene Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Schallschutz haben (vgl. auch Unterlagen 11.1 und 11.2 T), richtet sich dieser Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger

Räume i.S.d. 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen i.S.d. Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern (§ 2 Abs. 1 Satz 1 der 24. BImSchV). Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle (§ 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV). Schutzbedürftig sind gemäß § 2 Abs. 2 der 24. BImSchV die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume (vgl. A 3.3.3).

Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nachtimmissionsgrenzwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafraum ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich (§ 2 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 i.V.m. Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage der 24. BImSchV; vgl. auch C.VI.13 VLärmSchR 97). Dies bedeutet, dass in der 24. BImSchV abschließend geregelt ist, welche Räume schutzbedürftig sind. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für das gesamte Gebäude besteht nicht.

Auch passive Lärmschutzmaßnahmen reichen aus, um Innenpegel zu gewährleisten, die verkehrslärmbedingte Kommunikations- und Schlafstörungen, wie von Einwendern geltend gemacht, ausschließen. Wenn der Gesetzgeber die Anwohner von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweist, mutet er ihnen damit u.a. den Einbau von Schallschutzfenstern zu. Diese sind nur wirksam, wenn sie geschlossen sind. Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit in der Regel nicht angesonnen, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu versehen (vgl. A 3.3.3 dieses Beschlusses). Folglich ist in Kauf zu nehmen, dass passiver Schallschutz in der Form von Schallschutzfenstern die Anwohner nicht davor schützt, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichen Verkehrslärm ausgesetzt zu sein (BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, Az. 11 A 86.95, NVwZ 1996, 901).

Unter Berücksichtigung der soeben geschilderten Gegebenheiten sind demnach nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit vertretbarem Aufwand lediglich

passive Schallschutzmaßnahmen im Sinne von § 42 BImSchG i.V.m. der 24. BImSchV zuzugestehen (z.B. Schallschutzfenster oder Schalldämmlüfter). Es ist daher zumutbar und ausgewogen, die betroffenen Anwesen lediglich passiv zu schützen.

Mit Stellungnahme vom 12.07.2018 brachte das Sachgebiet „Technischer Umweltschutz“ der Regierung von Unterfranken keine Einwände gegen das plangegenständliche Vorhaben vor. Bereits mit Schreiben vom 26.11.2012 nahm das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken Stellung und teilte mit, dass es die schalltechnischen Berechnungen des Projektträgers stichprobenartig und überschlägig überprüft habe. Dabei könnten die Feststellungen des Projektträgers insgesamt bestätigt werden. Im Einzelnen, so das Sachgebiet „Technischer Umweltschutz“, bestünde mit der Auswahl der Immissionsorte und der weiteren schalltechnischen Eingangsdaten in der schalltechnischen Untersuchung Einverständnis, da diese ausreichend konservativ seien und für die Plausibilitätsprüfung übernommen würden. Dies betreffe auch die angesetzte Verkehrsstärke innerhalb des Planfeststellungsabschnitts. Ebenso erfolge die geplante Fahrbahnbefestigung mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag, der gemäß RLS 90 mit einem Korrekturfaktor von -2 dB(A) berücksichtigt sei (vgl. Auflage A 3.3.1). Das Sachgebiet „Technischer Umweltschutz“ stellte somit bereits in seiner Stellungnahme vom 26.11.2012 insgesamt im Rahmen der zufälligen Streuungen bei rechnergestützten Lärmprognosen eine Plausibilität und rechnerische Korrektheit der Ergebnisse fest. Im Ergebnis kann die Einschätzung des Sachgebiets „Technischer Umweltschutz“ auf die, durch die Planänderung vom 09.05.2018 aktualisierten Lärmberechnungen übernommen werden, da sich an den Berechnungsmodalitäten nichts geändert hat.

Des Weiteren bestätigte das Sachgebiet „Technischer Umweltschutz“ bereits mit Schreiben vom 26.11.2012 die Auffassung des Vorhabensträgers, wonach für oben genannte Immissionsorte passiver statt aktiver Schallschutz eingeräumt wird, in dem in einer weiteren Berechnungsvariante die rechnerisch zu erwartende Pegelminderung einer Lärmschutzwand – im „Immiprojekt“ nordöstlich entlang der B 26 als Wandelement generiert - untersucht wurde, wobei sich ergab, dass Wandhöhen von mindestens 4 m erforderlich sind, um sinnvolle und typische Pegelminderungen von mindestens 5 dB(A) bezogen auf Höhendifferenzen zwischen Immissionsort und Straßenniveau ab 4 m zu erhalten.

Das Sachgebiet „Technischer Umweltschutz“ forderte in seiner Stellungnahme vom 26.11.2012 überdies, während der Baumaßnahmen die Beachtung sowohl der Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 (Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01. September

1970) als auch der Bestimmungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) – vgl. Nebenbestimmung A 3.3.2 dieses Beschlusses. Darüber hinaus sei für diejenigen Anwesen mit Anspruch auf Lärmschutz passiver Schallschutz nach Maßgabe der 24. BImSchV vorzusehen (vgl. Nebenbestimmung A 3.3.3 dieses Beschlusses).

Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 12.06.2013 sowohl die Einhaltung der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Baulärm als auch die Gewährung von passivem Schallschutz nach Maßgabe der 24. BImSchV zu.

Die Anregung der Stadt Aschaffenburg in ihrer Stellungnahme vom 20.02.2013 hinsichtlich der Erläuterung der LKW-Anteile in Unterlage 11.1 (Ergebnisse Schalltechnischer Berechnungen) ist entsprechend dem Schreiben der Stadt Aschaffenburg vom 06.08.2018 durch die Planänderung vom 09.05.2018 obsolet geworden.

Nach alledem ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde - auch unter Berücksichtigung der von einzelnen Kommunen (vgl. C 3.7.15) und Einwendern (vgl. C 3.8.2) vorgetragenen Bedenken, auf die hier Bezug genommen wird - an den vom Vorhabensträger vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen sowie am vorgesehenen Lärmkonzept und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln ist. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde u.a. nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft die Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, Az. 4 B 35.94, DVBl. 1994, 763). Solche Gründe sind nicht ersichtlich. Die der Lärmberechnung zugrundegelegte Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Prognose bezieht sich auf das Jahr 2030. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsuntersuchung daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Von der Prognose war daher auszugehen.

Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, dass der Anspruch auf entsprechende Entschädigung nur bis spätestens fünf Jahre nach Eintritt der formellen Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses geltend gemacht werden kann, soweit die betroffenen Eigentümer noch nicht entsprechende Forderungen erhoben. Den Betroffenen obliegt es, ihre Ansprüche im eigenen Interesse rechtzeitig geltend zu machen, da

der Vorhabensträger ein berechtigtes Interesse daran hat, Entschädigungsleistungen in überschaubarer Zeit abzuwickeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 419).

Weil der Außenbereich durch passive Lärmschutzmaßnahmen nicht geschützt werden kann, wird eine zusätzliche Entschädigung dem Grunde nach wegen der noch verbleibenden Beeinträchtigung für alle baulichen Anlagen gewährt, die über eine tatsächlich als Außenwohnbereich genutzte Freifläche verfügen (Balkon, Terrasse, Garten), sofern der am Tage gültige Immissionsgrenzwert gemäß § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV dort nicht eingehalten werden kann (vgl. Unterlage 11.1 sowie unter A 3.3.3 dieses Beschlusses). Soweit Außenwohnbereiche vorhanden sind, bei denen die Taggrenzwerte überschritten sind, sind die Anspruchsvoraussetzungen für eine Entschädigung für Außenwohnbereiche dem Grunde nach gegeben (vgl. A 3.3.4).

Weitergehende Entschädigungen (wegen Verkehrswertminderung bis hin zur Übernahme des Grundstücks) und diesbezügliche Ansprüche nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG stehen hier nicht im Raum.

Weiterhin war es nicht nötig, vorsorglich für den Fall der Überschreitung der Prognosewerte in der Zukunft im Planfeststellungsbeschluss festzulegen, dass zusätzliche Schutzmaßnahmen in einem zeitlich festgelegten Rahmen ergriffen werden. Vielmehr ist dies schon kraft Gesetzes vorgesehen. Treten nämlich nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Sie sind dem Vorhabensträger nachträglich durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so richtet sich der Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 BayVwVfG).

Nicht voraussehbar in diesem Sinne sind solche Beeinträchtigungen, die auch die Planfeststellungsbehörde nicht vorhergesehen hat, z.B., weil ihre Annahmen und Prognosen sich später als unzutreffend herausstellen. Gleiches gilt auch für Steigerungen des Verkehrsaufkommens, die in Folge späterer Entwicklungen eintreten und über die Grundannahmen deutlich hinausgehen. Im Grundsatz darf der Betroffene auf die Annahmen und Angaben der Planfeststellungsbehörde vertrauen und muss nicht selbst Gutachten einholen oder Nachforschungen anstellen. Nicht voraussehbar sind deshalb auch alle Beeinträchtigungen, für die sich in den

Planunterlagen kein hinreichender Anhalt findet (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rdnr. 25 a zu § 75).

Ein solcher Anspruch i.S.d. Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG besteht insbesondere, wenn durch einen nicht vorhersehbaren Verkehrszuwachs eine spürbare Lärmsteigerung von mindestens 3 dB(A) eintritt (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007 Az. 9 C 2.06, NVwZ 2007, 827 ff.), wobei gemäß Nr. 4.0 der RLS-90 (S. 12) schon ab 2,1 dB(A) auf die ganze Zahl aufzurunden ist. Für eine derartige Lärmerhöhung müsste sich der zukünftige Verkehr im Vergleich zum prognostizierten Verkehr in etwa verdoppeln. Eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB(A) kann ausnahmsweise auch dann erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007 Az. 9 C 2.06, NVwZ 2007, 827 ff.).

Die Planfeststellungsbehörde kann und muss nachteiligen Wirkungen des Vorhabens, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten verständigerweise nicht rechnen können, weil sich ihr Eintritt im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht einmal als möglich abzeichnet, nicht Rechnung tragen. Für den Schutz gegen derartige, nicht voraussehbare Wirkungen müssen sich die Betroffenen auf die Ansprüche verweisen lassen, die ihnen Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 BayVwVfG gewährt. Dazu gehören auch solche nachteiligen Wirkungen, deren zukünftiger Eintritt zwar theoretisch denkbar ist, sich aber mangels besonderer Anhaltspunkte noch nicht konkret absehen lässt. Denn verständigerweise ist nur mit solchen Wirkungen zu rechnen, deren Eintritt sich nicht nur als abstrakte, sondern als konkrete Möglichkeit abzeichnet. Andernfalls bliebe für die Anwendung des Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 BayVwVfG praktisch kein Raum. Das allgemein jeder Prognose innewohnende Risiko, die spätere Entwicklung könne von der Prognose abweichen, reicht nicht für einen Auflagenvorbehalt i.S.d. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG aus (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429).

3.7.4.2.4 Abwägung hinsichtlich des Lärmschutzes

Die dem festgestellten Plan zu Grunde liegenden schalltechnischen Berechnungen sind im Ergebnis ebenso wenig zu beanstanden wie die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen. Die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte ist überwiegend durch die Planung gewährleistet. Jedoch verbleiben einigen Anwesen Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte. Hier wird der Schutz der Betroffenen vor unzumutbaren Lärmimmissionen durch passive Schallschutzmaßnahmen sichergestellt.

Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Verlärmung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist mit entsprechendem Gewicht gegen die Baumaßnahme in die Abwägung einzustellen. Die Planung führt jedoch unter Einbeziehung der Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zur bestehenden Situation insgesamt zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen. Zugunsten des Vorhabens schlägt weiter zu Buche, dass durch die Baumaßnahme die Verkehrssicherheit im plangegenständlichen Abschnitt verbessert wird und dadurch Unfälle vermieden bzw. reduziert werden.

Den Belangen des Lärmschutzes kommt letztlich auch unter Berücksichtigung des Gesamtlärms kein solches Gewicht zu, als dass es die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

3.7.4.3 Schadstoffeintrag in die Luft

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

Bei raumbedeutsamen Planungen sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden (§ 50 Satz 1 BImSchG). Außerdem ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden. Die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb dieser Immissionsgrenzwerte ist mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen (§ 50 Satz 2 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

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

Die Gesamtbelastung durch Luftinhaltsstoffe an einem Immissionsort in Straßennähe setzt sich aus der Vorbelastung und der straßenverkehrsbedingten Belastung (Zusatzbelastung) zusammen.

Bezieht man die durch den Straßenverkehr verursachten Immissionen auf ihren jeweiligen Grenzwert, dann stellen sich der NO₂-Jahresmittelwert (Stickstoffdioxid) und der PM₁₀-Tagesmittelwert (Feinstaub) als diejenigen Schadstoffparameter dar, deren Immissionen dem jeweils zugehörigen Immissionsgrenzwert am nächsten kommen.

Im Rahmen der Planänderung vom 09.05.2018 hat der Vorhabensträger für den verfahrensgegenständlichen Ausbau der Knotenpunkte der Darmstädter Straße der B 26 eine Schadstoffuntersuchung nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) als Ersatz für das Modell MLuS 02 durchführen lassen. Die Ergebnisse sind in Unterlage 15.2 T, Kapitel 6 der festgestellten Planunterlagen dargestellt, worauf Bezug genommen wird. Danach liegt die Gesamtbelastung überall unter den Grenz- bzw. Zielwerten.

Gleichwohl ist die Verschlechterung der Luftqualität auch unterhalb der Immissionsgrenzwerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 Satz 2 BImSchG. Sollten wider Erwarten künftig Umstände eintreten, die ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen, könnte dem noch durch Luftreinhaltepläne und Pläne für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen oder sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47 BImSchG bzw. §§ 27 der 39. BImSchV). Die getroffene Abschätzung der Schadstoffbelastung schlägt sich in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellt aber – auch angesichts der Vorbelastung – weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung in Frage. Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die genannten Immissionswerte im Jahr 2030 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen wie bei der Abgastechnik und weitergehende Abgasnormen lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten.

Das Stadt Aschaffenburg brachte in seiner Stellungnahme vom 06.08.2018 diesbezüglich keine Einwände vor. Das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken erklärte in seinem Schreiben vom 12.07.2018, dass im Hinblick auf die Luftreinhaltung keine Einwände bestünden.

3.7.4.4 Abwägung der Immissionsschutzbelange

Aufgrund der vorangegangenen Ausführungen lässt sich im Gesamten betrachtet festhalten, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissionsschutz ausgewogen erscheint. Es ist nicht zu verkennen, dass den Belangen des

Lärmschutzes sowie der Vermeidung von Schadstoffbelastungen ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Dabei sind auch solche Auswirkungen auf vom Straßenbau betroffene Gebiete zu berücksichtigen, die nicht mit einer Überschreitung bestehender Grenz- bzw. Orientierungswerte verbunden sind. Mit Rücksicht auf die vorangegangenen Ausführungen, aufgrund der in der Planung vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen sowie angesichts der bestehenden Vorbelastung verlieren die Belange des Immissionsschutzes aber derart an Gewicht, dass die für den Plan sprechenden Argumente insgesamt gesehen schwerer wiegen.

3.7.5 Naturschutz und Landschaftspflege

3.7.5.1 Rechtsgrundlagen

Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 17 Satz 2 FStrG). Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG zu. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten.

3.7.5.2 Eingriffsregelung

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

Der Vorhabensträger, der einen Eingriff in Natur und Landschaft vornimmt, ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Beeinträchtigungen sind dabei vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, die den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichbar machen, gegeben sind

(§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen (§ 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

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

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

Dieses Entscheidungsprogramm des Bundesnaturschutzgesetzes steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

3.7.5.2.1 Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Falle eines Eingriffs zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar (so BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565).

Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot daher zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen

Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen und gehört damit in den Bereich der Folgenbewältigung.

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

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

3.7.5.2.2 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich in bei den Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2 dieses Beschlusses sowie in den festgestellten Unterlagen (Anlage 1 zu Unterlage 1 (UVP-Bericht) und Unterlage 12), auf die im Einzelnen verwiesen wird.

Durch das Vorhaben werden verschiedene Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes hervorgerufen. Auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (C 2.3 dieses Beschlusses) wird verwiesen. Dort sind die Tier- und Pflanzenwelt unter Einbeziehung der einzelnen Biotypen

und tierökologischen Funktionsräume sowie auf das Landschaftsbild detailliert dargestellt. Die Grundlage hierfür bildet die landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage 12).

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft lassen sich wie folgt skizzieren:

Durch das Ausbauvorhaben kommt es zu einem vollständigen und dauerhaften Verlust der bodentypischen Eigenschaften und der davon abhängigen Funktionen im Bereich versiegelter oder überbauter bzw. weitgehend überdeckter Flächen im Umfang von insgesamt 1,87 ha und von einer vorübergehenden Inanspruchnahme derselben von weiteren 700 m², wovon bereits 500 m² versiegelt waren. Im Rahmen der Inanspruchnahme kommt es zu Verlusten von natürlichen Böden (Wald) auf rund 0,72 ha und anthropogen überprägten Böden auf rund 0,73 ha. Ebenso kann es hier zu einem möglichen Aufschluss von Altlastenstandorten oder Inanspruchnahme von Flächen mit schädlichen Bodenverunreinigungen kommen.

Im plangegegenständlichen Abschnitt führt, soweit es um die Tier- und Pflanzenwelt geht, die dauerhafte Inanspruchnahme im Bereich der Straßenbestandteile zu einer Beseitigung von Vegetationsstrukturen und zum Verlust von Lebensraumfunktionen von Biotopflächen und Tierhabitationen im Umfang von 1,58 ha (ca. 0,71 ha Wald, 0,09 ha Straßenbegleitgehölz/Park- bzw. Grünanlage mit altem Baumbestand, 0,11 ha Saum/Staudenflur, 0,64 ha Straßenbegleitgrün und 0,03 ha Grünland, Sportanlagen).

Im Zuge der Baumaßnahme ist aufgrund des Baustellenverkehrs und der Bauarbeiten außerdem vorübergehend mit erhöhten Beeinträchtigungen durch Lärm, Erschütterungen, Schadstoffen und optischen Effekten auf die straßennahen Bereiche zu rechnen.

Weiterhin sind Störwirkungen wie Beunruhigung, Verminderung von Reproduktionserfolgen sowie die Abwanderung lärmempfindlicher Tierarten infolge der Bauarbeiten und des Betriebs auf der neuen Straße zu erwarten. Hinsichtlich der Auswirkungen auf streng geschützte Arten wird auf die Ausführungen unter C 3.7.5.4 dieses Beschlusses sowie auf die Unterlage 12.4 T (saP) Bezug genommen.

Wegen weiterer Einzelheiten zum betroffenen Gebiet sowie zu den vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird insbesondere auf Textteil zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1) sowie auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1) Bezug genommen. Eine zeichnerische Darstellung einschließlich der genauen Lage im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2 T).

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg, kritisierte in seinem Schreiben vom 30.08.2018, dass bei der Erstellung des Landschaftspflegerische Begleitplans eine Vielzahl von alten Quellen, zum Teil fast 30 Jahre alt, verwendet wurden. Der Vorhabensträger wies in seinem Schreiben vom 05.12.2018 zutreffend darauf hin, dass Grundlage für die Bestandserfassung und – beurteilung, neben den vorhandenen amtlichen und sonstigen Daten (z.B. ASK-Datenabfrage mit Stand 16.11.2016), vor allem die Biotop- und Nutzungstypenkartierung gemäß Biotopwertliste (IFUPLAN 2017) und die faunistische Kartierung (PGNU 2010 und 2018) bilden, sodass keine fast 30 Jahre alten Quellen zum Einsatz gekommen sind. Ebenso handelt es sich, soweit ältere Quellen ausgewertet wurden, um Daten zu Klima, Wasser und Geologie, was gängige Praxis ist. In diesem Zusammenhang merkte allerdings die höhere Naturschutzbehörde mit Stellungnahme vom 17.08.2018 an, dass die Grundlagen für den Landschaftspflegerischen Begleitplan und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung bezüglich der einschlägigen Gesetze sowie der Roten Listen auf ihre Aktualität zu überprüfen und einzuarbeiten seien, so seien beispielsweise einige Nennungen von Einstufungen in die Rote Liste Bayern nicht auf dem aktuellen Stand. Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 08.11.2018 eine Überprüfung und entsprechende Korrektur zu. Die Korrektur wurde mit der Planänderung vom 14.08.2019 vorgenommen.

Die höhere Naturschutzbehörde führte in ihrer Stellungnahme vom 17.08.2018 aus, dass im Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan nicht klar erkennbar sei, auf welche Datengrundlage sich die Ausführungen beziehen. Der Vorhabensträger folgte der Forderung, dass Unterlage 12.1 T, Kapitel 4.2.4 dahingehend überarbeitet werde, dass die Daten der Kartierung aus dem Jahr 2017 als Grundlage und gegebenenfalls die Daten aus dem Jahr 2010 als Ergänzung zu verwenden seien. Dies erfolgte durch Planänderung vom 14.08.2019.

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg, bemängelte in seinem Schreiben vom 30.08.2018 die Wortwahl von „nahezu“ in Zusammenhang mit der Beeinträchtigung bzw. Erheblichkeit in Tabelle 7.1 der Unterlage 12.1 T, denn entweder gäbe es zusätzliche Beeinträchtigungen oder nicht bzw. entweder sei etwas unverändert oder eben nicht. Der Vorhabensträger wies überzeugend darauf hin, dass das Wort „nahezu“ in diesem Zusammenhang bedeute, dass die Flächengrößen und/oder Wirkungen so gering seien, dass hiermit verbundene Beeinträchtigungen als unerheblich zu bezeichnen sind.

Die höhere Naturschutzbehörde wies in ihrer Stellungnahme vom 17.08.2018 darauf hin, dass einige Flächen im Untersuchungsgebiet und im Eingriffsbereich als

Biotop kartiert seien, diese zwar in der Legende des Bestands- und Konfliktplans (Unterlage 12.2 T) aufgeführt seien, nicht aber in der Karte selbst. Ebenso entsprechen die dort dargestellten Konflikte in den Textschildern nicht den Ausführungen des Textteils des Landschaftspflegerischen Begleitplans. Weiterhin seien die Konflikte bzw. deren Flächengröße in Unterlage 12.1 T, Kapitel 7.1 teilweise nicht richtig wiedergegeben. Der Vorhabensträger sagte eine Anpassung in den Planunterlagen zu. Dies erfolgte durch Planänderung vom 14.08.2019.

Die Forderung der Stadt Aschaffenburg in ihrer Stellungnahme vom 20.02.2013 den Bestands- und Konfliktplan zu aktualisieren hat sich durch die Planänderung vom 09.05.2018 mit der Aktualisierung der faunistischen Erhebungen aus dem Jahr 2017 erledigt.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten stellt ohne weitere Beanstandung mit Schreiben vom 27.07.2018 fest, dass durch den Ausbau der B 26 rund 1,45 ha dauerhaft versiegelt, und etwa 0,42 ha überbaut würden. Insgesamt ergebe sich eine Eingriffsfläche von rund 4,42 ha, wovon etwa 1,77 ha als erheblich eingestuft werden, so dass gegenüber der Vorplanung die als erheblich bewertete Eingriffsfläche um 0,14 ha steige.

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg, ging in seinem Schreiben vom 30.08.2018 davon aus, dass fast 2 ha an Fläche versiegelt würden und im UVP-Bericht (Anlage 1 zur Unterlage 1) suggeriert werden würde, dass lediglich das Industriegebiet betroffen sei und keine bisher unversiegelten Flächen in Anspruch genommen werden würden, obwohl zu diesem Industriegebiet sogar eine Waldfläche von ca. 0,7 ha gehöre und dieser im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1 T) eine Vielzahl an positiven Funktionen, etwa in Bezug auf klimatische Funktionen zugeordnet werden. Der Vorhabensträger wies in seinem Schreiben vom 05.12.2018 zu Recht klarstellend darauf hin, dass rund 1,45 ha Fläche versiegelt werde (Straße, Bankett, Wege, etc.), wobei jeweils rund 0,7 ha auf natürliche und auf anthropogen überprägte Böden entfallen. Tatsächlich betreffen die Versiegelungen fast ausschließlich den Bereich nördlich der B 26, wobei ein Großteil auf den Waldstreifen entfällt. Dieser Waldstreifen ist nicht Teil des Landschaftsparks Schönbusch und der Verlust wird, trotz des räumlichen Bezugs zum Industriegebiet, als erheblich bewertet (Unterlage 12.1 T, Kap. 7).

Die Planfeststellungsbehörde ist nach alledem der Ansicht, dass die Planunterlagen 12 und Anlage 1 zur Unterlage 1 (UVP-Bericht) eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme der plangegegenständlichen Flora und Fauna enthalten. Die Erstellung der Unterlagen erfolgte in enger Abstimmung mit den zuständigen

Fachbehörden. Eine umfassende Bewertung der naturschutzrechtlichen Aspekte war mit Hilfe der Planunterlagen möglich.

3.7.5.2.3 *Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen*

Bei dem plangegegenständlichen Vorhaben handelt es sich um den Ausbau einer bereits bestehenden Bundesstraße. Die Planung orientiert sich daher am Bestand und vermeidet dadurch neue Reliefveränderungen bei der Trassenführung sowie entsprechende Neuzerschneidungen. Als Minimierungsmaßnahme ist in diesem Zusammenhang ausdrücklich auch die Wahl der Anbauseite zu nennen: Die Erweiterung der B 26 um zwei zusätzliche Fahrstreifen zwischen den Knotenpunkten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ erfolgt an der Nordseite, um Eingriffe in den Landschaftspark Schönbusch weitestgehend zu vermeiden. Auf die Unterlage 1, Kap. 3.3 wird verwiesen. Der Anbau an der Nordseite vermeidet daher insbesondere unter arten- und gebietsschutzrechtlichen Gesichtspunkten eine Beeinträchtigung dieser mit einem hohen Schutzniveau ausgestatteten Fläche.

Angesichts der vorgesehenen, bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung skizzierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (vgl. C 2.3.2.2.2.4) lässt sich festhalten, dass das Vorhaben dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren (vgl. C 3.7.5.2.1), gerecht wird. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Einzelnen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1 T) sowie in der faunistischen Bestandsaufnahme und speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 12.4 T) sowie im UVP-Bericht (Anhang 1 zu Unterlage 1) beschrieben.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung zum plangegegenständlichen Vorhaben sieht zudem folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung vor:

- Zeitlicher Biotopschutz (V 1)
- Kontrolle von potentiellen Fledermausquartieren (V 2)
- Aufhängen von Fledermaus- und Starenkästen (V 3)
- Schutzzaun (S 1)
- Einzelbaumschutz (S 2)

Die Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sind im Einzelnen im Textteil zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1 T, Kap. 10.2) sowie den jeweiligen Maßnahmenblättern (Unterlage 12.1 T, Kap. 11) dargestellt und beschrieben,

worauf hier ausdrücklich Bezug genommen wird. Sie sind – auch und insbesondere hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Verbote – zudem unter C 3.7.5.4.2.4 dieses Beschlusses dargestellt.

Gemäß Nebenbestimmung A 3.5.2 dieses Beschlusses ist die Rodung von Gehölzen und Bäumen in dem Zeitraum zwischen 1. März und 30. September unzulässig. Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde, soweit nicht eine gesonderte artenschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG bei der höheren Naturschutzbehörde einzuholen ist.

Schließlich wird durch Nebenbestimmung A 3.5.3 dieses Beschlusses sichergestellt, dass beim Straßenbau anfallendes überschüssiges Erdmaterial nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert wird.

Die Forderung der Stadt Aschaffenburg (Schreiben vom 06.08.2018), dass alle Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen vor Baubeginn durchgeführt werden müssen, ergibt sich bereits aus den verbindlich festgestellten Planunterlagen (vgl. Unterlage 12.1 T, Kap. 11) selbst. Im Übrigen wird dies durch die Nebenbestimmung unter A 3.5.4 dieses Beschlusses sichergestellt. Der Forderung, dass nur qualifizierte Fachkräfte mit der Ausführung der Kompensationsmaßnahmen beauftragt werden dürften, ist mit der Nebenbestimmung unter A 3.5.4 ebenso Genüge getan.

Die Anregung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in seinem Schreiben vom 28.02.2013 bezüglich der Gestaltung der ursprünglich geplanten Gabionenwand hat sich durch die Planänderung vom 09.05.2018 erledigt.

Die Forderungen der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen in ihrem Schreiben vom 19.02.2013 bezüglich der ursprünglichen Errichtung der Gabionenwand haben sich durch den Entfall der Schutzwand entlang der B 26 durch die Planänderung vom 09.05.2018 erledigt. Gegen die mit der Planänderung vorgelegten Änderung bestehen von Seite der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen keine Einwände (vgl. Schreiben vom 30.07.2018).

Die in einer ergänzenden Stellungnahme vom 31.07.2013 des Landesbundes für Vogelschutz in Bayern e.V. erhobenen Bedenken bzw. die vom BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg, in seiner Stellungnahme vom 11.02.2013 vorgetragene Einwände gegen die ursprünglich geplante „Fledermausüberflughilfe“ sind durch die Planänderung vom 09.05.2018 gegenstandslos geworden.

Der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. kritisierte im Erörterungstermin am 28.05.2019, dass der Entfall der „Fledermausüberflughilfe“ durch die Planänderung vom 09.05.2018 nicht näher begründet werde. Der Vorhabensträger erwiderte zutreffend, dass die ursprünglichen faunistischen Kartierungen aus dem Jahr 2010 durch die lange Verfahrensdauer überholt waren und aufgrund neuer Erkenntnisse und gesetzlicher Grundlagen im Jahr 2017 erneuert werden musste (vgl. Unterlage 12.1 T und 12.4 T). Die Beobachtungen haben ergeben, dass im ursprünglich geplanten Bereich nicht viele Wechselbeziehungen zwischen den Straßenseiten vorhanden seien, die Fledermäuse in großer Höhe, außerhalb des Verkehrs, unterwegs seien und sich auch am vorhandenen Baumbestand des Schönbuschparks orientieren, der bereits schon eine gewisse Höhe aufweise. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Entscheidung des Vorhabensträgers für den Entfall der Überflughilfe nicht zu beanstanden.

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

3.7.5.2.4 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Angesichts der vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen lässt sich festhalten, dass die vorliegende Planung dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, gerecht wird (vgl. C 3.7.5.2.1). Die durch die Planung verursachten Beeinträchtigungen wurden von vorneherein auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die unter C 3.7.5.2.2 beschriebenen verbleibenden Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind daher als unvermeidbar anzusehen, da zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG) zu erreichen, nicht gegeben sind.

3.7.5.2.5 Kompensationsmaßnahmen; Kompensationsbedarf

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG). Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5

BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt, wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid bzw. Planfeststellungsbeschluss festzusetzen (§ 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG). Im vorliegenden Fall war der Unterhaltungszeitraum auf unbestimmte Zeit festzulegen (vgl. A 3.5.1). Die plangegenständliche Maßnahme führt zu einer dauerhaften Versiegelung der Eingriffsfläche und einem dauerhaften Verlust ökologischer Strukturen. Das Kompensationsziel kann daher nicht nach Ablauf einer bestimmten Zeitspanne erreicht werden, da der Eingriff fort dauert, solange die B 26 und die daraus resultierenden Beeinträchtigungen bestehen. Der dauerhaft wirkende Eingriff aus dem Bau und dem Betrieb der B 26 und der damit verbundene dauerhafte Flächen- und Strukturverlust können nur durch eine dauerhafte Bereitstellung der Kompensationsflächen kompensiert werden (vgl. A 3.5.1).

3.7.5.2.5.1 Ermittlung des Kompensationsbedarfs und -umfangs

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs und -umfangs erfolgt nach der Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (BayKompV). Der Kompensationsbedarf ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich der Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff (§ 7 Abs. 1 BayKompV). Zur Ermittlung der Auswirkungen des Eingriffs sind die zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds durch den Eingriff zu ermitteln und zu bewerten, wobei sich die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen aus den Funktionsausprägungen der Schutzgüter sowie der Stärke, Dauer und Reichweite (Intensität) der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens ergibt (§ 5 Abs. 1, 2 BayKompV). Der Kompensationsumfang für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird gemäß Anlage 3.2 der BayKompV ermittelt (§ 8 Abs. 1 BayKompV). Der in Wertpunkten ermittelte Kompensationsumfang dieses Schutzgutes muss dem in Wertpunkten ermittelten Kompensationsbedarf entsprechen. Der ergänzend erforderliche Kompensationsumfang für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume sowie für die weiteren Schutzgüter wird verbal argumentativ be-

stimmt. Er ist bei der Bemessung des gesamten Kompensationsumfangs zu berücksichtigen und im Hinblick auf die jeweiligen Funktionen darzulegen (§ 8 Abs. 2 BayKompV).

Die Methodik der Konfliktanalyse wurde hier zutreffend festgelegt und begegnet keinen Bedenken (vgl. insbesondere Unterlage 12.1 T).

Die höhere Naturschutzbehörde (Sachgebiet 51 der Regierung von Unterfranken) trug in ihrer Stellungnahme vom 17.08.2018 keine Bedenken gegen die Ermittlung des Kompensationsbedarfs bzw. -umfangs vor.

Die höhere Naturschutzbehörde wies lediglich darauf hin, dass die Pappelallee an der Darmstädter Straße zwar als Bestand im Kapitel Landschaftsbild/Stadtbild (Unterlage 12.1 T, Kap. 4.2.5) beschrieben, dieser aber keine Bedeutung für das Landschaftsbild zugewiesen sei. Der Vorhabensträger sagte eine Ergänzung dahingehend zu, dass der Pappelallee eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild in der Auflistung der Bedeutungseinstufung zugeschrieben werde, was mit Planänderung vom 14.08.2019 auch erfolgte. Hieraus ergäben sich allerdings keine Auswirkungen auf die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung.

Mit Schreiben vom 30.08.2018 wandte der BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg, hinsichtlich der Ermittlung des Kompensationsbedarfs ein, dass die Umwandlung von Feldgehölz (B212) in einen Entwässerungsgraben mit dem Beeinträchtigungsfaktor 0,7 bewertet werde, obwohl es sich um zwei vollkommen verschiedene Biotoptypen handele. Vielmehr sei ein Beeinträchtigungsfaktor von 1 anzusetzen, da ein Entwässerungsgraben nicht die gleichen ökologischen Funktionen wie ein Feldgehölz übernehmen könne, denn das Biotop werde vollständig verändert. Ähnlich verhalte es sich mit der Umwandlung von Feldgehölz in das Baufeld bzw. bei allen weiteren Umwandlungen für die Errichtung des Baufeldes. Der Beeinträchtigungsfaktor von 0,4 sei nicht tragbar, da die Gehölze vollständig entfernt werden müssten oder wenigstens temporär eine Entfernung/Veränderung der Biotoptypen unverzichtbar sei. Der Vorhabensträger führte in seinem Schreiben vom 05.12.2018 zutreffend aus, dass für staatliche Straßenbaumaßnahmen die Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 07.08.2013 als Methodik zur Ermittlung von Eingriff und Ausgleich (in der Fassung mit Stand 02/2014) anzuwenden sind. Die Einstufung der jeweiligen Beeinträchtigungsfaktoren gemäß BayKompV ist in Tabelle 8-1 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1 T) dargelegt. Demnach wurde richtigerweise im Falle der Überbauung von Feldgehölz (9 Wertpunkte) im Zuge der Anlage eines Entwässerungsgrabens der Beeinträchtigungsfaktor von

0,7 zu Grunde gelegt und für die baubedingte Umwandlung (Rodung) des Feldgehölzes der Beeinträchtigungsfaktor 0,4 angesetzt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die vom Vorhabensträger vorgenommene Ermittlung des Kompensationsbedarfs bzw. –umfangs nicht zu beanstanden, dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die höhere Naturschutzbehörde hiergegen keine Bedenken vorgetragen hat.

Bezüglich der Kritik des BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg, hinsichtlich der mangelnden Nachvollziehbarkeit der Ermittlung des Kompensationsumfangs in Tabelle 10-1 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1 T), wies der Vorhabensträger zutreffend darauf hin, dass der Aufbau der Tabelle den Vorgaben der Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 07.08.2013 für den bayerischen Straßenbau (in der Fassung mit Stand 02/2014) entspreche.

Vorliegend ist von einem Kompensationsbedarf in Wertpunkten in der Summe von 94.182 (vgl. Unterlage 12.1 T, Kapitel 9) auszugehen, welcher hier vollumfänglich durch Maßnahmen im Umfang von 94.550 Wertpunkten (vgl. Unterlage 12.1 T, Kapitel 10.5) kompensiert wird.

3.7.5.2.5.2 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Kompensationsmaßnahmen

Die Kompensationsmaßnahmen werden im Textteil zum landschaftspflegerischen Begleitplan sowie im UVP-Bericht im Einzelnen beschrieben (vgl. Unterlage 12.1 T, Kapitel 10.5 und Kapitel 11 (Maßnahmenblätter) und Anhang 1 zur Unterlage 1, Kapitel 3.2), worauf insoweit Bezug genommen wird. Eine zeichnerische Darstellung der Kompensationsmaßnahmen sowie ihre genaue Lage und Abgrenzung ist in den landschaftspflegerischen Maßnahmenplänen zu finden (vgl. Unterlage 12.3).

Für den vorgesehenen Eingriff ergibt sich ein Kompensationsbedarf von insgesamt 94.182 Wertpunkten i.S.d. BayKompV (vgl. hierzu im Einzelnen die tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation in Unterlage 12.1 T sowie bereits unter C 3.7.5.2.5.1 dieses Beschlusses). Auf der vorgesehenen Ersatzfläche von 1,6820 ha wird eine Aufwertung um 94.550 Wertpunkten erreicht.

Folgende Kompensationsmaßnahmen sind vorgesehen:

- Ersatzaufforstung zum Laubmischwald in der Gemarkung Damm (E 1)
- Ersatzaufforstung zum Laubmischwald in der Gemarkung Schweinheim (E 2)

Die Ersatzfläche E 1 befindet sich auf einer Teilfläche der Fl.Nr. 7692 der Gemarkung Damm der Stadt Aschaffenburg und ist 0,42 ha groß. Die Ersatzfläche E 2 liegt im Bereich des ehemaligen Truppenübungsplatzes der United States Army (Local Training Area) auf einer Teilfläche der Fl.Nr. 4868 der Gemarkung Schweinheim, Stadt Aschaffenburg und ist 1,26 ha groß.

Darüber hinaus werden zum Ausgleich für Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds Gestaltungsmaßnahmen an Straßennebenflächen (G 1 und G 2) durchgeführt (vgl. Unterlage 1, Kap. 7.2, Unterlagen 12.1 T, Kap. 10.3).

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten teilte in seiner Stellungnahme vom 28.02.2013 mit, dass in den Planunterlagen Maßnahmen und Ziele des Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern (ABSP) für die Stadt Aschaffenburg aufgelistet seien (Unterlage 12.1 T, Kap. 3.4), wobei auch Maßnahmen benannt würden, die ohne die Umwandlung bestehender landwirtschaftlicher Ackerflächen als Ausgleich anerkannt werden könnten (naturnahe Pflegemaßnahmen, ökologische Aufwertung strukturarmer Bebauung wie z.B. Industriegebiet bayernhafen, Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung), jedoch in der vorliegenden Planung nicht umgesetzt seien. Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 19.06.2013 zu Recht, dass die im ABSP benannten Ausgleichsmaßnahmen, welche ohne die Umwandlung bestehender landwirtschaftlicher Ackerflächen als Ausgleich anerkannt werden könnten, auf ihre Anwendbarkeit beim vorliegenden Vorhaben geprüft worden seien, entsprechende Maßnahmen jedoch nicht zielführend seien (vgl. C 3.7.5.2.5.3 dieses Beschlusses).

Weitere einzelne Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen können den in Unterlage 12.1 T enthaltenen Maßnahmenblättern entnommen werden und sind darüber hinaus in den Nebenbestimmungen unter A 3.5 dieses Beschlusses angeordnet.

3.7.5.2.5.3 Funktion und Eignung der Kompensationsflächen

Die Qualität der Kompensationsmaßnahmen, d. h. ihre Eignung, den Eingriff in adäquater Weise im Sinne eines Ausgleichs zu kompensieren, muss in einem gesonderten Schritt überprüft werden.

Gegen die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen E 1 und E 2 hat die höhere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 17.08.2018 keine Bedenken aus naturschutzfachlicher Sicht vorgebracht. Sie regte allerdings an, die Maßnahmen E 1 und E 2 hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse zu ergänzen. Eine solche Angabe ist allerdings nicht erforderlich, da über die Angabe der Flurstücksnummer und

dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2) das Eigentum ausreichend nachvollzogen werden kann. Weiterhin merkte die höhere Naturschutzbehörde an, dass die Maßnahme E 2 im Rahmen eines Ökokontos erbracht werde. Der Vorhabens-träger ergänzte die Maßnahme E 2 mit der Planänderung vom 14.08.2019 mit entsprechendem Hinweis.

Die von der höheren Naturschutzbehörde geforderte Korrektur in Unterlage 12.1 T, Kap. 13, dass es sich im Rahmen der Maßnahme E 1 nicht um eine Intensivwiese sondern um (mäßig) extensiv genutztes Grünland handele erfolgte ebenfalls mit Planänderung vom 14.08.2019.

Den Hinweis der höheren Naturschutzbehörde hinsichtlich der Gestaltungsmaßnahmen G 1 und G 2, dass die Pflege der Flächen mit Landschaftsrasen extensiv und womöglich abschnittsweise erfolgen sollte, nahm der Vorhabensträger auf, eine entsprechende Ergänzung der Maßnahmen erfolgte mit Planänderung vom 14.08.2019.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten brachte mit Schreiben vom 27.07.2018 keine Einwände aus landwirtschaftlicher Sicht gegen die Kompensationsmaßnahmen vor. Der gemäß den Anforderungen der BayKompV erforderliche Kompensationsbedarf in Höhe von 94.182 Wertpunkten könne durch die Maßnahme E 1 und E 2 kompensiert werden, wobei es sich überwiegend um Ersatz-aufforstungen zum Laubmischwald in einer Größenordnung von rund 1,68 ha handele, die neben dem naturschutzrechtlichen auch dem forstwirtschaftlichen Ausgleich dienen. Im Ergebnis würden 95.200 Wertpunkte erreicht, so dass der erhebliche Eingriff leicht überkompensiert werde. Mit Anwendung der BayKompV habe sich im Verfahren die erforderliche Kompensationsfläche von ursprünglich rund 1,25 ha um 0,43 ha (bzw. um über ein Drittel) erhöht. Die BayKompV stellt allerdings ein geltendes Gesetz dar, welches im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses nicht in Frage gestellt wird.

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg, merkte in seinem Schreiben vom 30.08.2018 an, dass sich die Ersatzmaßnahmen in einer viel zu großen Entfernung zum Vorhabens befänden, obwohl es vor Ort ausreichend Flächen gäbe, die sich für einen Ausgleich mit räumlichen Bezug eignen würden.

Der Vorhabensträger stellte in seinem Schreiben vom 05.12.2018 klar, dass die Maßnahmenplanung in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Aschaffenburg erfolgte und auch die Möglichkeit von Ausgleichsmaßnahmen im Umfeld der B 26 geprüft wurde. Da aber der größte Kompensationsbedarf aus der Rodung und dem Verlust der Waldfunktionen des Waldstreifens zwischen B 26

und Industriegebiet bayernhafen resultiert und dies einen entsprechenden forstrechtlichen Ausgleich in Form einer Ersatzpflanzung erfordert, waren der Ausgleichs- bzw. Ersatzflächensuche enge Grenzen gesetzt. Aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit in diesem Raum wurde die Kompensation zu einem kleineren Teil im Stadtteil Damm und zum größeren Teil im Bereich des ehemaligen Truppenübungsplatzes Schweinheim realisiert. Die Festlegung und Planung der Ersatzaufforstung im Bereich des ehemaligen Truppenübungsplatzes und heutigen Naturschutzgebiet erfolge in Abstimmung mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist anzumerken, dass eine Beeinträchtigung ersetzt ist, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG). Demnach können Ersatzmaßnahmen in der gesamten betroffenen naturräumlichen Haupteinheit umgesetzt werden, sodass die Ersatzmaßnahmen E 1 in der Gemarkung Damm und E 2 in der Gemarkung Schweinheim den gesetzlichen Vorgaben entsprechen.

Hinsichtlich der Anlage einer Streuobstwiese (Maßnahme E 2) gab der BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg in seiner Stellungnahme vom 30.08.2018 an, dass es bei den angegebenen Pflegemaßnahmen eher unwahrscheinlich ist, dass sich die hochwertigen Biotope, wie geplant, entwickeln würden. Ebenso sei eine Pflege auf Lebenszeit der Streuobstwiese anzusetzen. Nach Angabe in den Planunterlagen sei zwar das Herstellen der Streuobstwiese nach 3 Jahren abgeschlossen, allerdings könne die Streuobstwiese aber das ökologische Potential erst bei einer andauernden und fachgerechten Pflege entfalten. Der Vorhabensträger führte in seinem Schreiben vom 05.12.2018 aus, dass die angegebenen Pflanzmaßnahmen mit einjähriger Fertigstellungspflege und zweijähriger Entwicklungspflege für die angestrebte Streuobstwiese im Bereich Schweinheim (Maßnahme E 2) der gängigen Praxis entsprächen. Weiterhin erfolge die konkrete Ausbauplanung der Streuobstwiese durch die zuständige Forstbehörde in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde im Rahmen der nachfolgenden Ausführungsplanung. Ebenso könne die dauerhafte Pflege und Entwicklung vorausgesetzt werden, da die Kompensationsmaßnahmen einschließlich der Anlage der Streuobstwiese aufrechtzuerhalten und zu pflegen sei, solange der Eingriff besteht. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dem Vorhabensträger dahingehend zuzustimmen, dass die festgelegten Pflegemaßnahmen ausreichend sind,

da der Vorhabensträger durch die Nebenbestimmung unter A 3.5.1 dieses Beschlusses verpflichtet ist, die Kompensationsmaßnahmen entsprechend der Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes zu unterhalten, solange die B 26 im plangegegenständlichen Bereich besteht. Ergänzend fügte der Vorhabensträger an, dass die geplanten Kompensationsmaßnahmen in den Pflege- und Entwicklungsplan des Naturschutzgebiets mit eingestellt würden, so dass sich das ökologische Potential der Streuobstwiese entfalten werde.

Weiter hielten es die höhere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 17.08.2018) sowie die untere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 06.08.2018) für essentiell, dass für das Projekt eine ökologische Baubegleitung einzusetzen ist, welche die geplanten naturschutzfachlichen Maßnahmen begleite und bei naturschutzfachlich relevanten Themen hinzugezogen werde. Die damit betrauten Personen müssten im Hinblick auf die Einhaltung der naturschutzfachlichen Vorgaben weisungsbefugt gegenüber den ausführenden Firmen sein. Der Vorhabensträger nahm mit Schreiben vom 08.11.2018 die Forderung zur Kenntnis und wies darauf hin, dass bereits in den Planunterlagen (Unterlage 12.1 T) auf eine Umweltbaubegleitung hingewiesen werde. Zudem wurde dem Vorschlag in der Nebenbestimmung unter A 3.5.4 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg teilte in seinem Schreiben vom 31.01.2013 mit, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht gegen die vorgenannten Ersatzaufforstungen keine Bedenken vorzubringen seien, da insbesondere keine Überschneidungen mit dort vorhandenen Kontaminationsflächen (KVF) existierten.

Der Bayerische Bauernverband lehnte in seinem Schreiben vom 15.02.2013 die naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahme ab. Er nahm hierbei Bezug auf den Erläuterungsbericht, welcher durch die Behebung der Staugefahr und Verbesserung des Verkehrsflusses eine Verminderung der Umweltbelastungen, insbesondere der Beeinträchtigung durch Abgase im unmittelbaren Straßenbereich, bestätige, während aktuell die an der Straße liegenden Säume und Waldbäume stark belastet seien, sodass ein Ausgleich beinahe 1:1 nicht ernsthaft nachvollzogen werden könne.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 12.06.2013, dass mit dem Vorhaben keine erhebliche Entlastung angrenzender Bäume oder sonstiger Vegetationsstrukturen durch Luftschadstoffimmissionen in dem Maße verbunden sei, die eine Anrechnung auf den naturschutzrechtlichen Ausgleichsbedarf fachlich rechtfertigen könnte. Der Vorhabensträger führte rechtlich zutreffend aus,

dass für das Vorhaben nach § 17 Abs. 4 BNatSchG die Erstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplanes erforderlich sei. Nach § 15 Abs. 2 BNatSchG sei der Verursacher eines hier vorliegenden Eingriffs verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist anzumerken, dass im Rahmen der Planänderung vom 09.05.2018 die naturschutzfachlichen Unterlagen nach der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 07.08.2013 überarbeitet wurden. Der nach § 12 BayKompV erforderliche landschaftspflegerische Begleitplan wurde erstellt und ist Bestandteil der planfestgestellten Planunterlagen (vgl. Unterlage 12). Weiterhin ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde anzumerken, dass die BayKompV geltendes Gesetz darstellt und als wesentliche methodische Grundlage für die Eingriffs- und Ausgleichsermittlung anerkannt ist. Auf die weiteren Ausführungen unter C 3.7.5.2.5.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Weiter fordert der Bayerische Bauernverband in seiner Stellungnahme vom 15.02.2013 die Berücksichtigung agrarstruktureller Belange sowie die Überarbeitung des Umfangs notwendiger Maßnahmen. Unter Verzicht auf die Ersatzfläche E 1 auf landwirtschaftlicher Nutzfläche zugunsten von Ausgleichsmaßnahmen etwa durch den zielgerichteten Umbau von Wald, so der Bayerische Bauernverband, könne naturschutzfachlicher ungünstiger Wald in wertvollen Laub-Mischwald umgebaut werden und als Kompensation dienen. Mit Schreiben vom 23.08.2018 bekräftigte er seine Ansicht und forderte den Wegfall der Fläche E 1, die Waldanpflanzung auf dem Acker mit diagonaler Zerschneidung der Fläche.

Der Vorhabensträger teilte hierzu in seinem Schreiben vom 12.06.2013 mit, dass durch das Vorhaben in erster Linie Feld- und Straßengehölze sowie ein Laubwald durch dauerhaften Verlust betroffen seien. Eine trassenferne Neubegründung eines Laubwaldes sei erforderlich, weil im Bereich des Vorhabens ein Ausgleich nicht möglich sei und das BNatSchG fordere, die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise herzustellen und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu zu gestalten (Ersatzmaßnahme). Darüber hinaus werde gemäß BayWaldG auch ein forstrechtlicher Ausgleich für den Waldverlust sowie für den verbleibenden Waldreststreifen, der die verschiedenen Waldfunktionen aufgrund der geringen Größe nicht mehr erfüllen könne, erforderlich, sodass ein zielgerichteter Umbau von Wald in diesem Falle nicht als Kompensationsmaßnahme angerechnet werden könne. Der Vorhabensträger erläuterte des Weiteren in seiner Stellungnahme vom 12.06.2013, dass zur

Vermeidung einer größeren Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen der größte Teil der Ersatzaufforstungen (E 2) im Bereich des ehemaligen Truppenübungsplatzes in Schweinheim geplant sei. Da jedoch die vollständige Realisierung der Ersatzaufforstung im Bereich Schweinheim aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit nicht möglich sei, werde der kleinere Teil der Ersatzaufforstung (E 1, rd. 0,42 ha) im Stadtteil Damm auf landwirtschaftlich genutzten Flächen realisiert, zumal dieser Bereich von der Stadt Aschaffenburg für Ausgleichsmaßnahmen wie Waldneubegründungen vorgeschlagen worden sei. Eine Ersetzung der naturschutz- und forstrechtlich begründeten Neuanlage von Wald/Feldgehölzen durch produktionsintegrierende Maßnahmen käme nicht in Betracht. Mit Schreiben vom 29.10.2018 ergänzte der Vorhabensträger, dass von einer diagonalen Zerschneidung der Fläche nicht gesprochen werden könne, da der Bereich unmittelbar an bestehenden Wald anliesse bzw. zwischen Freileitung und Waldrand liege.

Die untere Naturschutzbehörde bei der Stadt Aschaffenburg teilte in ihrem Schreiben vom 20.02.2013 gewisse Anregungen und Bedenken zum Inhalt der Planfeststellungsunterlagen mit. Der Anregung der Stadt Aschaffenburg in ihrer Stellungnahme vom 20.02.2013 die ursprüngliche Unterlage 12.3, Blatt 4 (LBP-Maßnahmenplan zu Maßnahme E 2) zu überarbeiten wurde mit Planänderung vom 09.05.2018 und der Änderung der Unterlage 12.3, Blatt 4 T gefolgt.

Der Anregung der Stadt Aschaffenburg in ihrem Schreiben vom 20.02.2013, dass die Gestaltungsmaßnahme G 1 nicht durch Nachpflanzung von 48 Bäumen der Sorte *Quercus robur* „Fastigata“ (Pyramideneichen) erfolgen solle, sondern in derselben Baumart, die dort in zwei Exemplaren als zu erhalten eingezeichnet ist, nämlich in der Sorte Säulenpappel, wurde durch die Planänderung vom 09.05.2018 entsprochen. Die Maßnahme G 1 sieht die Pflanzung von ca. 70 Pyramidenpappeln in dem neu geschaffenen Mittelstreifen vor.

Weiterhin schlug die Stadt Aschaffenburg die Pflanzung weiterer Säulenpappeln in den Lücken zu beiden Seiten der Großen Schönbuschallee zwischen der Hafenbahnbrücke und dem Stadion am Schönbusch vor, damit die Kompensationsmaßnahmen möglichst nahe am Ort des Eingriffs in Natur und Landschaft stattfinden, anstatt städtische Ackerflächen für die erforderlichen naturschutzrechtlichen Ersatzflächen heranzuziehen. Die Stadt Aschaffenburg erklärt sich in diesem Zusammenhang bereit, ihr Grundstück Fl.Nr. 1557 der Gemarkung Leider (Anwesen Darmstädter Straße 164), welches laut Unterlage 14.2, lfd.Nr. 06.1 bisher nur etwa hälftig zum Grunderwerb vorgesehen sei, für die Bepflanzung mit Säulenpappeln zur Gänze an den Straßenbaulastträger zu veräußern.

Der Vorhabensträger teilte hierzu in seiner Stellungnahme vom 02.07.2013 mit, dass eine Fortführung der Baumallee zwischen der Hafenbrücke und dem Stadion Schönbusch aus Gründen des Landschafts- und Stadtbildes zu begrüßen wäre und zumindest in geringem Umfang auf den Ausgleichsbedarf angerechnet werden könne. Da jedoch durch das Vorhaben in erster Linie Feld- und Straßengehölze sowie ein Laubwald durch dauerhaften Verlust betroffen seien und ein Ausgleich der Gehölze im Bereich des Vorhabens nicht möglich sei, müssten gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet werden (Ersatzmaßnahme), so dass eine trassenferne Neubegrünung eines Laubwaldes oder eines Feldgehölzes erforderlich werde. Darüber hinaus, so der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 02.07.2013, werde gemäß BayWaldG auch ein forstrechtlicher Ausgleich für den Waldverlust sowie für den verbleibenden Waldreststreifen, der die verschiedenen Waldfunktionen aufgrund der geringen Größe nicht mehr erfüllen könne, erforderlich. Zwar wurde zur Vermeidung einer größeren Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen der größte Teil der Ersatzaufforstungen (E 2, rd. 1,26 ha) im Bereich des ehemaligen Truppenübungsplatzes in Schweinheim geplant, da dieser jedoch für eine vollständige Realisierung der Ersatzaufforstung im Bereich Schweinheim wegen mangelnder Flächenverfügbarkeit nicht möglich war, wurde der kleinere Teil der Ersatzaufforstung (E 1, rd. 0,42 ha) im Stadtteil Damm auf landwirtschaftlich genutzten Flächen realisiert, welche zudem von der Stadt Aschaffenburg für Ausgleichsmaßnahmen wie Waldbegrünungen vorgeschlagen wurde. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist den insoweit zutreffenden Ausführungen des Vorhabensträgers hinzuzufügen, dass mit der Novellierung des BNatSchG mit Wirkung zum 01.03.2010 der nach alter Rechtslage vorgesehene Vorrang der Ausgleichsmaßnahmen gegenüber den Ersatzmaßnahmen entfallen ist.

Die Stadt Aschaffenburg bekräftigte im Erörterungstermin am 21.10.2013 ihre Forderung nach Ergänzung und Vervollständigung der Pappelallee in Richtung Stadt im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen (vgl. Niederschrift, S. 13).

Durch die Planänderung vom 09.05.2018 (siehe Unterlage 0 N, Planänderung 3) wurde entsprechend der Abstimmung vom Vorhabensträger mit der Stadt Aschaffenburg nördlich der Trasse zwischen Bau-km 0+300 und Bau-km 0+500 eine Pappelreihe zur Betonung des Alleencharakters als Gestaltungselement ergänzt.

Einzelne Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere auch der Ausgleichsmaßnahmen, sind in den

Nebenbestimmungen unter A 3.5 angeordnet. So hat der Vorhabensträger, um eine rasche Wirksamkeit der Ersatzmaßnahmen zu gewährleisten, nach A 3.5.1 dieses Beschlusses die nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan erforderlichen Kompensationsmaßnahmen spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertigzustellen, die übrigen landschaftspflegerischen Maßnahmen baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten. Der Forderung der Stadt Aschaffenburg mit Stellungnahme vom 06.08.2018, dass die Ersatzmaßnahmen zeitnah durchgeführt werden sollen, wird damit ausreichend Genüge getan.

Weiterhin forderte die Stadt Aschaffenburg mit Schreiben vom 06.08.2018, dass die Ersatzmaßnahmen regelmäßig überwacht werden sollen. Der Forderung wird durch die Nebenbestimmung unter A 3.5.4 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

Die Forderung der unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Aschaffenburg (Schreiben vom 06.08.2018) nach der Meldung der Kompensationsmaßnahmen beim Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) fand ihren Niederschlag in der Nebenbestimmung unter A 3.5.1 dieses Beschlusses.

Daneben wies die untere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme auf einzelne notwendige textliche Ergänzungen bzw. Richtigstellungen in den Unterlagen 12.2 T, 12.3 sowie im UVP-Bericht (Anhang 1 zur Unterlage 1) hin, deren Umsetzung der Vorhabensträger mit Schreiben vom 10.12.2018 insoweit zusagte. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die beiden genannten Schreiben Bezug genommen. Mit Planänderung vom 14.08.2019 arbeitete der Vorhabensträger die Anmerkungen der unteren Naturschutzbehörde in die Planfeststellungsunterlagen ein.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege begrüßte in seiner Stellungnahme vom 07.03.2013 ausdrücklich die Beibehaltung der historischen Sichtachse zu Schloss Johannisburg. Den vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege geforderten Erhalt der historischen Allee sicherte der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 25.03.2013 zu (vgl. A 3.1) mit der Maßgabe, dass in dem späteren Mittelstreifen in etwa der heutigen Baumachse Neuanpflanzungen erfolgen werden.

Die Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen vertrat in ihrem Schreiben vom 19.02.2013 die Ansicht, dass der zwischen den Hafenzufahrten vorgesehene bepflanzte Mittelstreifen (Gestaltungsmaßnahme G 1) aus denkmalpflegerischen Gründen entfallen könne, da die Darmstädter Straße historisch betrachtet auf der Länge des Schönbuschs ursprünglich ganz bewusst von

Alleebäumen freigehalten wurde, um die Sicht aus dem Park in die nördlich angrenzende Kulturlandschaft nicht zu behindern, diese Sicht jedoch seit dem Bau des Gewerbegebietes Hafen ohnehin nicht mehr existiere. Der Vorhabensträger nahm diesen Hinweis auf die historische Bedeutung der B 26 in seiner Stellungnahme vom 02.07.2013 zur Kenntnis. Die vorgetragenen denkmalpflegerischen Gründe stellen allerdings keine zwingenden Gründe für einen Entfall der Bepflanzung dar.

Im Rahmen des Erörterungstermins am 28.05.2019 wurde von einem Einwender gefordert, dass anhand einer Genanalyse festgestellt werden müsse, um welche Pappelart es sich bei dem vorhandenen Baumbestand der Allee, welcher durch die Gestaltungsmaßnahme G 1 wiederhergestellt werde, handele, da die Schwarzpappel streng geschützt sei und nicht ohne weiteres gerodet werden könne. Der Vorhabensträger legte mit E-Mail vom 18.06.2019 eine fachgutachterliche Stellungnahme vom 17.06.2019 des Baumkontrolleurs vor, welcher im Jahr 2014 den Baumbestand an der Darmstädter Straße untersucht habe und zum Ergebnis gekommen sei, dass es sich bei den genannten Pappeln um Säulenpappeln mit dem botanischen Namen *Populus nigra "Italica"* handele, wobei es sich nicht um eine *Populus nigra* (Schwarzpappel) handele, obwohl die ersten beiden Wörter des Baumnamens gleich seien. Bei der *Populus nigra "Italica"* handele es sich um die am meisten gepflanzte Säulenform, mithin sei die Wahrscheinlichkeit, dass eine DNA-Analyse ergebe, dass es sich um eine andere Säulenform der Pappel handele, wie z.B. *Populus nigra "Gigantea"* oder *Populus nigra "Femina"*, sehr gering. Die höhere Naturschutzbehörde schloss sich mit E-Mail vom 19.06.2019 der Einstufung des Baumkontrolleurs der Bäume als Säulenpappeln (*Populus nigra "Italica"*) an, da sich diese Angaben auch mit den Angaben der Stadt Biotopkartierung aus dem Jahr 2010 decken. Die dort gewählte Bezeichnung *Populus nigra var. pyramidalis* wird als Synonym für die *Populus nigra "Italica"* verwendet. Die höhere Naturschutzbehörde teilte allerdings nicht die Bewertung des Baumkontrolleurs, dass es sich nicht um eine Schwarzpappel handele, da die *Populus nigra "Italica"* eine Schwarzpappel in der Form der „Pyramiden-/Säulenpappel“ sei. Die Schwarzpappel ist generell nicht geschützt, weder die heimische Art *Populus nigra* noch die Säulenform, ebenso wenig unterliege die Pappelallee dem gesetzlichen Biotopschutz. Mit E-Mail vom 25.06.2019 an den Vorhabensträger schloss sich die untere Naturschutzbehörde der Stadt Aschaffenburg der Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde an. Im Ergebnis konnte daher auf eine Genanalyse des Baumbestandes verzichtet werden.

Die Forderung der höheren Naturschutzbehörde in der E-Mail vom 19.06.2019, dass heimische Schwarzpappeln nachgepflanzt werden sollten, wurde bereits durch die vorgesehene Gestaltungsmaßnahme G 1 berücksichtigt. Im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme G 1 ist die Nachpflanzung von Bäume der Art *Populus nigra* "Italica" vorgesehen (vgl. Unterlage 12.1 T, Kap. 10.3).

Im Erörterungstermin am 28.05.2019 trug ein Einwender vor, dass es sich bei den Pappeln um eine flachwurzelnende Baumart handele und daher bei einem standortnahen Eingriff bestimmte Schutzmaßnahmen zu ergreifen seien, um die Standsicherheit zu erhalten. Der Vorhabensträger erwiderte zutreffend, dass ein Einzelbaumschutz nach DIN 18920 bzw. RAS-LP4 in den Planunterlagen vorgesehen sei (vgl. Schutzmaßnahme S 2; Unterlage 12.1 T, Kap. 11). Mit E-Mail vom 19.06.2019 führte die höhere Naturschutzbehörde aus, dass die geplante Schutzmaßnahme S 2 ausreichend sei, um das Risiko der Beeinträchtigung der Standsicherheit der zu erhaltenden Bäume soweit wie möglich zu reduzieren. Ebenso enthalten die entsprechenden Normen (DIN 18920 bzw. RAS-LP4) auch Ausführungen zum Schutz des Wurzelbereichs (z.B. beim Aushub von Baugruben). Weitere Nebenbestimmungen waren daher nicht zu treffen.

Weiterhin gab ein Einwender im Erörterungstermin am 28.05.2019 an, dass es sich bei der Pappel um einen sehr schlechten Abschotter handele, bei dem durch die Verletzung der Wurzeln Schadorganismen in den Baum eingetragen werden würden, eine Wurzelkappung somit zu einem erheblichen Vitalitätsrückgang in den folgenden Jahren führe. Der Vorhabensträger erwiderte im Erörterungstermin, dass im Rahmen der Ausführungsplanung nochmal geprüft werden müsse, ob einzelne Bäume speziell gesichert werden müssen (z.B. über einen Wurzelvorhang). Die höhere Naturschutzbehörde wies in der E-Mail vom 19.06.2019 darauf hin, dass die Säulenform der Schwarzpappel keine autochthone Art sei, und aus naturschutzfachlicher Sicht von untergeordneter Bedeutung sei. Ebenso sei dies eher eine Frage des Ortsbildes und ein Thema für einen Baumgutachter. Mit E-Mail vom 18.07.2019 wies der Vorhabensträger darauf hin, dass im Rahmen der Schutzmaßnahme S 2 während der Bauphase ein Einzelbaumschutz an 2 jungen Pappeln bei Bau-km 0+430, sowie ein Einzelbaumschutz an 2 jungen Pappeln und an 1 alten Pappel bei Bau-km 0+020 vorgesehen sei (Unterlage 12.1 T, Kap.10.2). Die betreffenden Bäume seien im Maßnahmenplan (Unterlage 12.3 Blatt 1 T) dargestellt. Der Vorhabensträger erläuterte, dass hinsichtlich der Wurzelkappungen vor allem die alte Pappel bei Bau-km 0+020 relevant anzusehen sei, die allerdings nicht im Bereich des vierspurigen Ausbaus der B 26 liege. Dennoch fänden hier Fahrbahnanpassungen statt, die zu Eingriffen in das Wurzelsystem führen können.

Der Vorhabensträger sagte zu, dass im Zuge der Ausführungsplanung für die alte Pappel bei Bau-km 0+020, sowie voraussichtlich auch für die übrigen zu schützenden jungen Pappeln, besondere Schutzmaßnahmen (Wurzelvorhang) vorgesehen werden (vgl. A 3.1 dieses Beschlusses). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die vorgesehenen Maßnahmen ausreichend und nicht zu beanstanden.

Der Frankenbund, Gruppe Aschaffenburg (Einwendungsführer Nr. 1), wandte sich in seinem Schreiben vom 14.04.2013 (vgl. C 3.8.2.1) gegen die Gestaltungsmaßnahme G 1, da diese den künstlerischen Prinzipien des Parks absolut zuwider laufe. Das Vorhaben sei geeignet, Aussehen und Wert des einzigartigen Kulturdenkmals Schönbusch empfindlich zu schädigen. Es stehe hier, so der Frankenbund, eine willkürliche und sinnlose Vernichtung von erstrangigem Kulturgut in Rede, welche allen Prinzipien des Denkmalschutzes widerspreche (vgl. C 3.7.5.2.5.2 und C 3.8.2.1 dieses Beschlusses).

Der Vorhabensträger führte in seinem Schreiben vom 02.07.2013 überzeugend aus, dass zur Minimierung des Eingriffs durch die Baumaßnahme ein 6 m breiter Mittelstreifen angelegt werde, welche im Bereich der bestehenden Pappeln zum Liegen komme, wobei die Pappeln so weit als möglich erhalten werden und die nicht zu erhaltenden Pappeln durch Neupflanzungen im Mittelstreifen von Bau-km 0+250 bis Bau-km 0+750 ersetzt würden, um den Alleincharakter der Darmstädter Straße beizubehalten. Durch die Planänderung vom 09.05.2018 wurde die Gestaltungsmaßnahme dahingehend ergänzt, dass nördlich der Trasse zwischen Bau-km 0+300 und Bau-km 0+500 eine Pappelreihe zur Betonung des Alleincharakters als Gestaltungselement ergänzt wird (Planänderung 3).

Die Aschaffener Altstadtfreunde e.V. teilten in ihrer Stellungnahme vom 15.01.2013 mit, dass sie die Beibehaltung der elementar bedeutsamen historischen Blickachse auf Schloss Johannisburg begrüßten, jedoch um der Akzeptanz der Neubaumaßnahme willen die gleichzeitige Durchpflanzung der Allee in voller Länge, also von dem Stockstädter Weg bis zu den Verzweigungen von und zur Ringstraße, befürworteten, um die wertvolle historische Allee wieder angemessen einzurahmen. Der Vorhabensträger teilte hierzu in seiner Stellungnahme vom 02.07.2013 nachvollziehbar mit, dass die Allee im Bereich des überbreiten Mittelstreifens zwischen dem Stockstädter Weg und der Hafenkopfstraße durch Neupflanzung wiederhergestellt bzw. ergänzt werde, wodurch der Alleincharakter der B 26 erhalten bleibe. Zutreffend führte der Vorhabensträger weiter aus, dass die von den Aschaffener Altstadtfreunden e.V. gewünschte Neupflanzung der Allee in voller Länge von dem Stockstädter Weg bis zur Ringstraße außerhalb der

Planfeststellungsgrenze liege und damit auch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sei. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist darauf hinzuweisen, dass mit Planänderung vom 09.05.2018 der Vorhabensträger in Abstimmung mit der Stadt Aschaffenburg nördlich der Trasse zwischen Bau-km 0+300 und Bau-km 0+500 eine Pappelreihe zur Betonung des Alleencharakters als Gestaltungselement ergänzt hat.

Die weitere Anregung der Aschaffener Altstadtfreunde e.V. in ihrem Schreiben vom 15.01.2013 an Stelle von Pyramideneichen für die Neugestaltung der Allee Pappeln zu verwenden, wurde durch Planänderung vom 09.05.2018 umgesetzt.

Mit Schreiben vom 30.08.2018 führte der BUND Naturschutz in Bayern e.V. aus, dass von der ursprünglichen Streckencharakteristik seit vielen Jahrzehnten nichts mehr vorhanden sei und der historische Weg mit Blickachse auf das Schloss bei den schnellen Fahrten und dem zu beachtenden Verkehr schon lange nicht mehr von Belang sei. Die Charakteristik des Weges könne man am besten mit einem Fuß- und/oder Radweg herausstellen, nicht aber mit einer Hauptverkehrsstraße. Mit Schreiben vom 05.12.2018 stellte der Vorhabensträger klar, dass die historische Sichtachse aus Richtung Darmstadt kommend auf das Aschaffener Schloss und der damit verbundene Alleencharakter der bestehenden Straße stadteinwärts auch nach dem Ausbau der B 26 weiterhin gegeben sein werde.

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg, begrüßte zwar generell in seinem Schreiben vom 30.08.2018 das Pflanzen von Bäumen auf dem Mittelstreifen. Dies entbinde allerdings nicht den Vorhabensträger davon, die Allee durch Pflanzungen rechts und links der Straße, wünschenswerterweise zusätzlich des Mittelstreifens als 3-reihige Allee, wiederherzustellen. Bereits in seiner Stellungnahme vom 11.02.2013 lehnte der BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg, die vorgesehenen Pyramideneichen auf dem Mittelstreifen ab, da sie nicht dem Begriff einer Allee i.S.e. einer langen, geraden, auf beiden Seiten von Bäumen flankierten Straße sowie deren landschaftsprägendem Erscheinungsbild entsprächen. Die genannte Baumpflanzung erfülle vielmehr hauptsächlich einen Sicht- und Blendschutz.

Der Vorhabensträger merkte hierzu mit Schreiben vom 05.12.2018 an, dass bereits zum heutigen Zeitpunkt vor der Realisierung des Ausbaus, nur eine einseitige Pappelreihe gegenüber dem Park Schönbusch vorhanden sei und die sich am Park in Richtung Osten anschließende historische Pappelallee nur noch rudimentär vorhanden sei, da es in den zurückliegenden Jahren zu Ausfällen ein-

zelner Pappeln ohne entsprechende Ersatzpflanzungen kam. Der Vorhabensträger teilte in ausreichender Weise mit, dass die vorgesehene Neupflanzung von voraussichtlich ca. 70 Pyramidenpappeln die verbliebene Pappelallee deutlich aufwerte. Der Vorhabensträger wies darauf hin, dass die Planungen in Abstimmung mit der Stadt Aschaffenburg erfolgen und die Neupflanzungen auf die historische Sichtachse aus Richtung Darmstadt kommend auf das Aschaffener Schloss und den damit verbundenen Alleencharakter der Straße ausgerichtet werde, so dass durchaus der Charakter der Allee wiederhergestellt werde. Hierzu ist von Seiten der Planfeststellungsbehörde anzumerken, dass die Betonung des Alleencharakters durch die, mit Planänderung vom 09.05.2018 (Planänderung 3) eingebrachte, ergänzende Pflanzung von Säulenpappeln nördlich entlang der Trasse zwischen Bau-km 0+300 und Bau-km 0+500 verstärkt wird.

Weiterhin führte der BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg, in seinem Schreiben vom 30.08.2018 an, dass sich anstelle des Landschaftsrasens für den Mittelstreifen eine Blütmischung anbiete. Diesbezüglich wies der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 05.12.2018 darauf hin, dass im Bereich des Mittelstreifens bereits ein wildkrautreicher Landschaftsrasen (gebietsheimische Wildblumen und Wildgräser, RSM Regio 21 magerbasisch) vorgesehen sei. Daneben soll die vorgesehene geringe (max. 5 cm dicke) Bodenabdeckung außerhalb der Pflanzgruben zur Entwicklung magerer Standorte beitragen.

Im Zuge der Planänderung vom 14.08.2019 wurde auf Grund einer Abstimmung mit den Naturschutzbehörden und die Ersatzmaßnahme 2-2 hinsichtlich der Teilfläche E 2-2a aus Gründen des Fledermausschutzes dahingehend geändert, dass das vorhandene Gebäude (Schießanlage) erhalten bleiben soll und hier anstelle des ursprünglich geplanten Eichen-Hainbuchenwalds ein Waldmantel angelegt werden soll. Die Änderung ist geringfügig und beeinträchtigt die Eignung der Ersatzmaßnahme nicht.

Nach alledem ist – unter Berücksichtigung der auferlegten Nebenbestimmungen – festzustellen, dass die Maßnahmen grundsätzlich naturschutzfachlich geeignet sind. Das Kompensationskonzept ist in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden. Das Konzept der landschaftspflegerischen Begleitplanung orientiert sich am vorhandenen Bestand und den raumspezifischen Erfordernissen. Es berücksichtigt die Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für Natur und Landschaft im Planungsgebiet in ihrer Gesamtheit.

Mit den Zusagen des Vorhabensträgers (vgl. A 3.1 dieses Beschlusses) sowie mit den angeordneten Nebenbestimmungen (vgl. A 3.5 dieses Beschlusses) ist den

Belangen der Naturschutzbehörden und des Naturschutzes insgesamt Rechnung getragen. Weder aus den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen noch aus sonstigen Erkenntnissen ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde begründete Zweifel an Funktion, Eignung und Wirksamkeit der mit diesem Planfeststellungsbeschluss unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Was für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen gilt, beansprucht gleichermaßen Geltung für Vermeidungsmaßnahmen, die als erste Stufe ein integraler Bestandteil der Eingriffsregelung sind (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 0A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 542). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 14) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG). Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wird dabei Rücksicht genommen.

3.7.5.2.6 *Zwischenergebnis*

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

3.7.5.3 *Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft*

3.7.5.3.1 *Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotop*

Im Untersuchungsgebiet liegen weder Naturschutzgebiete noch Naturdenkmäler oder Landschaftsschutzgebiete.

Weiterhin befinden sich im Untersuchungsraum keine gesetzlich geschützten Biotop im Sinne von § 30 BNatSchG (vgl. Unterlage 12.1 T, Kapitel 3.1).

3.7.5.3.2 *Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile*

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

Von den Verboten des Art. 16 BayNatSchG kann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist, wobei diese Entscheidung durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird (Art. 16 Abs. 2 i.V.m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG und Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

Die gegenständliche Maßnahme führt insbesondere zu Teilverlusten von Feldgehölzen und Hecken durch Überbauung bzw. Versiegelung sowie den Verlust von Hecken bzw. Feldgehölzen im Rahmen der vorübergehenden Inanspruchnahme. Umfang und Lage der (Teil-)Verluste hinsichtlich der genannten Landschaftsbestandteile lassen sich Unterlage 12.1 T, Kapitel 5.3 entnehmen. Die Beeinträchtigungen dieser Landschaftsbestandteile wurden bei der Eingriffsregelung berücksichtigt (vgl. Unterlage 12.1 T, insbesondere Kapitel 8 sowie unter C 3.7.5.2 dieses Beschlusses) und werden im Ergebnis vollständig ausgeglichen. Im Übrigen ergäbe auch eine Abwägung, dass überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses für das Vorhaben sprechen. Die Belange, aus denen heraus die gegenständliche Maßnahme notwendig ist, sind so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch einen Eingriff in geschützte Landschaftsbestandteile rechtfertigen würden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass alle Bereiche, die hier in Anspruch genommen werden sollen, bereits Vorbelastungen durch die bestehende Straßentrasse unterliegen.

Für die Überbauung, Beseitigung und mittelbare Beeinträchtigung von im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12.1 T und 12.2 T) angegebenen geschützten Landschaftsbestandteilen lässt die Planfeststellungsbehörde daher wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe eine Ausnahme zu (Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich auch aus der Planrechtfertigung unter C 3.5 dieses Beschlusses. Das erforderliche Benehmen mit den Unteren Naturschutzbehörden wurde hergestellt, Bedenken wurden nicht vorgebracht. Die Ausnahmen sind von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst, Art. 23 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 1 BayNatSchG.

Die Ausnahme wird jedoch zum Schutz der genannten Landschaftsbestandteile nicht grenzenlos gewährt. Vielmehr wurde dem Vorhabensträger unter A 3.5.2 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht, dass die nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG grundsätzlich verbotenen Maßnahmen nur während der Vegetationsruhe, also in der Zeit vom 01. Oktober bis 28. Februar, vorgenommen werden dürfen. So wird in Anlehnung an Art. 16 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BayNatSchG ein gewisser Mindestschutz von Vogelbruten sichergestellt.

3.7.5.3.3 *Zwischenergebnis*

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

3.7.5.4 *Allgemeiner und besonderer Artenschutz*

Im Rahmen der Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens sind auch die einschlägigen Bestimmungen des Artenschutzrechts zu beachten. Die Vorschriften des Artenschutzrechts dienen allgemein dem Schutz und der Pflege der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten; besondere Bedeutung kommt in Bezug auf die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme dem Lebensstättenchutz des § 39 Abs. 5 BNatSchG und den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu.

3.7.5.4.1 *Allgemeiner Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen*

Im Rahmen der allgemeinen Artenschutzbestimmungen sind bestimmte Lebensstätten zu schützen. Dabei überschneiden sich diese Vorschriften teilweise mit den landesrechtlichen Vorschriften zum Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile (Art. 16 BayNatSchG) und zu gesetzlich geschützten Biotopen (Art. 23 BayNatSchG).

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

wobei schonende Form- und Pflegeschnitte zur Beseitigung des Zuwachses der Pflanzen oder zur Gesunderhaltung von Bäumen zulässig sind (§ 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG).

Diese Verbote gelten jedoch nicht, soweit es sich um zulässige Eingriffe i.S.d. § 15 BNatSchG handelt (§ 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so die Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430). Das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben ist ein nach § 15 BNatSchG zulässiger Eingriff (vgl. C 3.7.5.2.6).

Zudem lägen die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor. Die Maßnahme ist aufgrund der mit ihr verbundenen positiven Auswirkungen aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt. Zudem wird der mit der Baumaßnahme verbundene Eingriff in vollem Umfang kompensiert (vgl. C 3.7.5.2.5).

3.7.5.4.2 Besonderer Artenschutz

3.7.5.4.2.1 Rechtsgrundlagen

Zentrale Vorschriften des besonderen Artenschutzes sind die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote).

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Welche zu den besonders geschützten Arten gehören, bestimmt § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG. Sind Arten des Anhanges IV Buchstabe a der FFH-Richtlinie, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, betroffen, ist nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG das Tötungs- und Verletzungsverbot nicht erfüllt, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) ist individuenbezogen, nicht populationsbezogen. Mit der Neufassung des BNatSchG vom 15.09.2017 wurde die Rechtsprechung des EuGH nachvollzogen, wonach ein Verstoß gegen das Tötungsverbot dann nicht in Betracht kommt, wenn sich die Tötung

als unausweichliche Konsequenz eines im Übrigen rechtmäßigen Verwaltungshandelns erweist. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte bei lebensnaher Betrachtung nicht völlig auszuschließen sein. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht direkt "gewollt" im Sinne eines zielgerichteten "dolus directus", müssen aber – wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen – als unvermeidlich hingenommen werden. Es wird nunmehr auch vom Gesetzgeber klargestellt, dass ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur dann vorliegt, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden oder das Risiko derselben zumindest minimiert werden soll, wie Überflughilfen, Leitstrukturen u.ä., in die Betrachtung einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot dann nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen werden, z.B. von einem Raubvogel geschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, NVwZ 2009, 302, Rdnr. 91). Das artenschutzrechtliche Tötungsverbot ist also dann nicht erfüllt, wenn das vorhabensbedingte Tötungsrisiko unter Berücksichtigung von Schadensvermeidungsmaßnahmen nicht höher ist als das Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind. Das gilt nicht nur für das betriebsbedingte Risiko von Kollisionen im Straßenverkehr, sondern auch für bau- und anlagebezogene Risiken (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, Az. 9 A 4.13, Rdnr. 99 <juris>).

Das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist bei einer Betroffenheit von Arten nach Anhang IV Buchstabe a der FFH-Richtlinie, europäischen Vogelarten oder solchen Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder dem Schutz ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigung

nicht vermeidbar ist. Eine solche Beeinträchtigung soll nämlich die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewährleisten. Somit bringt z.B. das bloße Abfangen von Tieren, um diese in ein geeignetes Ersatzhabitat zu verbringen, keinen Verstoß gegen das Verbot des Nachstellens und Fangens mit sich.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt dabei vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population liegt vor, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Sind in Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs darf im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte keine Verschlechterung eintreten. Dazu kann es erforderlich sein, funktionserhaltende oder konfliktminimierende Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich-funktional verbunden sind und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der FFH-RL aufgeführten Arten gilt dies entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG). Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

Beeinträchtigungshandlungen, die unvermeidlich im unmittelbaren Zusammenhang mit den zulässigen Einwirkungen auf Fortpflanzungs- oder Ruhestätten erfolgen, erfüllen gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot). Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass das BVerwG diese Regelung insoweit für europarechtswidrig hält, als die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätte auch dazu führt, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG als nicht erfüllt anzusehen ist, wenn die Tötung und Verletzung unvermeidbar mit den Beeinträchtigungen von europarechtlich geschützten Tierarten verbunden ist, die mit der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Lebensstätten einhergehen (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, 9 A 12.10, Rdnr. 119 <juris> zum mit § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG 2010 inhaltsgleichen § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG 2007; vgl. aber auch die „Lockerungen“ durch BVerwG vom 08.01.2014, 9 A 4.13, Rdnr. 99 <juris>). Für derartige Beeinträchtigungen ist daher unabhängig vom Wortlaut des Gesetzes der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG – wie bereits beschrieben – individuenbezogen zu prüfen.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

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

3.7.5.4.2.2 Prüfmethodik

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

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (Stand 1/2015). Die Datengrundlagen für die saP sind in Unterlage 12.4 T

dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Berücksichtigt wurden dabei Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen.

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

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zur saP-Unterlage Stellung nehmen. Beanstandungen hinsichtlich der grundsätzlichen Prüfmethodik wurden nicht vorgetragen.

3.7.5.4.2.3 Bestand und Betroffenheit der streng oder besonders geschützten Tierarten

Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird auf Unterlage 12.4 T (saP) Bezug genommen.

Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände wurden insbesondere folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung berücksichtigt (vgl. auch Unterlage 12.1 T, Kap. 10.2, Kap. 11 (Maßnahmenblätter), sowie Unterlage 12.4 T (saP) Kap. 5; siehe auch bereits unter C 3.7.5.2.3 dieses Beschlusses):

- Zeitlicher Biotopschutz (Gehölze) (V 1)
- Kontrolle von potentiellen Fledermausquartieren (V 2)
- Aufhängen von Fledermaus- und Starenkästen (V 3)
- Schutz eines potentiellen Fledermausquartiers (S 2)

Neben diesen Vorkehrungen zur Vermeidung ist im Rahmen des Ausbaus der B 26 keine Umsetzung von Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (sog. CEF-Maßnahmen) im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG erforderlich (vgl. Unterlage 12.4 T, Kap. 5.2).

Vor dem Hintergrund der vorstehend dargestellten Rechtslage hat der Vorhabens-träger diejenigen aufgrund europäischer Rechtsvorschriften streng oder besonders geschützten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, einer vertieften Untersuchung unterzogen. Für die betreffenden Tierarten – streng geschützte Pflanzenarten i.S.d. Anhangs IV Buchst. b der FFH-RL kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor –

ergibt sich in Bezug auf ihren Bestand, ihre vorhabensbedingten Beeinträchtigungen und ihren Erhaltungszustand nach Realisierung des Bauvorhabens folgendes Bild:

3.7.5.4.2.3.1 Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

3.7.5.4.2.3.1.1 Säugetiere

Die (potenziell) durch das Vorhaben betroffenen Säugetierarten nach Anhang IV Buchst. a der FFH-RL sind unter Kapitel 6.1.1.1 der Unterlage 12.4 T (saP) aufgeführt. Hinsichtlich Lebensraum, Lebensgewohnheiten und Vorkommen der einzelnen Fledermausarten wird auf diese Unterlage Bezug genommen.

Zur Vermeidung bau- und anlagebedingter Eingriffe in belegte Fortpflanzungs- und Ruhestätten von im Gebiet vorkommenden Fledermausarten werden Gehölzschnittmaßnahmen und Baumfällungen zum Schutz der Sommerquartiere zur Zeit der Nutzung von im Gebiet vorkommenden Fledermäusen ausschließlich in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar durchgeführt (Maßnahme V 1).

Außerdem ist geplant, dass vor Beginn der Baumfällungen eine vorherige Kontrolle der Höhlenbäume auf Fledermausbesatz stattfindet, wobei nach der Kontrolle die Strukturen fachgerecht zu verschließen sind, um eine Besiedlung durch Fledermäuse bis zum Zeitpunkt der Baumfällung zu verhindern. Im Falle eines Besatzes von Fledermäusen sind die Höhlen so zu verschließen, dass ein Ausflug der betroffenen Tiere möglich ist, ein Wiedereinflug jedoch verhindert wird. Der betroffene Baum darf bis zum festgestellten Ausflug der Tiere nicht gefällt werden (Maßnahme V 2).

Die Stadt Aschaffenburg (untere Naturschutzbehörde) merkte mit Schreiben vom 06.08.2018 an, dass Bäume nur in Abwesenheit der geschützten Tiere gefällt werden dürfen. Diese Forderung ergibt sich schon aus den verbindlich festgestellten Planunterlagen (vgl. Unterlage 12.1 T, Kap. 10.2) selbst.

Bezüglich der Maßnahme V 2 merkte die höhere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 17.08.2018 an, dass auch Bäume bzw. Äste geringeren Durchmessers von Fledermäusen als Winterquartier genutzt würden, so dass über den Durchmesser der jeweiligen Gehölze allein kein Rückschluss gezogen werden könne, ob die jeweiligen Strukturen als Winterquartier geeignet seien oder nicht. Die höhere Naturschutzbehörde sah die Maßnahme V 2 als geeignet an, wenn diese dahingehend ergänzt werde, dass die Kontrolle der Bäume mit anschließendem (reusenartigen) Verschluss im Zeitraum vom 15.September bis zum 15.Oktober ge-

schehe, da dieser Zeitraum zwischen Wochenstubenzeit und Beginn der Winterruhe liege, die Tiere zu diesem Zeitpunkt mobil seien und mit einem Quartierverschluss/ -verlust am besten umgehen können. Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 08.11.2018 eine entsprechende Ergänzung der Maßnahme zu und nahm mit Planänderung vom 14.08.2019 eine entsprechende Passage in den Text der Unterlage 12.1T auf, nicht jedoch in das Maßnahmeblatt V2 auf. Mit Stellungnahme vom 09.10.2019 forderte die Höhere Naturschutzbehörde eine Anpassung der Maßnahme V2 dahingehend, dass der Einwegverschluss für die Quartiere zwischen 01.09. und 15.10 zu erfolgen habe. Für den Einwegverschluss werde der Quartiereingang mit Folie o. ä. abgedeckt und oben und an den Seiten lückenlos am Stamm befestigt, so dass im Quartier lebende Tiere es nur nach unten verlassen könnten. Zusätzlich werde unterhalb des Eingangs ebenfalls eine eng am Stamm anliegende Folie angebracht, um zu verhindern, dass Tiere am Stamm nach oben zum Quartier klettern können. Alternativ seien die Quartierbäume zwischen Mitte September und Mitte Oktober (Zeit zwischen Jungenaufzucht und festem Winterschlaf) zu fällen. Die gefälltten Bäume seien ein bis zwei Nächte ohne weitere Aufarbeitung vor Ort liegenzulassen (nicht auf den Quartierausgängen), damit in den Höhlen befindliche Tiere diese verlassen könnten. Auf eine vorherige Kontrolle könne verzichtet werden. Der Vorhabensträger erklärte mit Email vom 15.10.2019 sein Einverständnis mit diesen Maßgaben. (vgl. auch A 3.5.5 dieses Beschlusses).

In der Planung ist vorgesehen, den bau- und anlagebedingten Verlust von Höhlenbäumen mit der Anbringung von Quartierhilfen zu ersetzen. Zur Sicherung des lokalen Quartierangebots aufgrund der Rodung von zwei Bäumen mit potentiellen Höhlenquartieren, werden zur Neuschaffung von Quartiermöglichkeiten sechs Fledermauskästen in der näheren Umgebung zum Eingriff angebracht (Maßnahme V 3).

Die höhere Naturschutzbehörde begrüßte mit ihrem Schreiben vom 17.08.2018, dass die verlorengegangenen potentiellen Fledermausquartiere im Verhältnis 1:3 ausgeglichen werden. Mit der Maßnahme V 3 bestehe grundsätzlich Einverständnis. Sie wies allerdings darauf hin, dass nach neuen Erkenntnissen Fledermauskästen oftmals erst nach fünf Jahren angenommen würden, sodass ein Ausgleich allein über diese nicht als ausreichend angesehen werden könne. Daher seien zwei Kästen, die jeweils der verlorengegangenen Struktur entsprechen (Flachkästen für Spalten, Rundkästen für Höhlen), sowie zusätzlich der jeweilige Stamm-/Astabschnitt des gefälltten Baumes als Ausgleich zu installieren. Die Baum- bzw. Astabschnitte mit geeigneten Strukturen seien zu bergen und an einem Baum in

der Nähe, an einem Ort der dies aus Sicht des Hochwasserschutzes und der Verkehrssicherung ermöglicht, anzubringen. Hierbei seien vorrangig Baumstämme mit mehreren Höhlungen zu bergen und anzubringen. Der anzubringende Höhlenabschnitt müsse hierbei deutlich länger als die enthaltene Höhle und mindestens 4 m lang sein, wobei über dem höchsten Höhleneingang mindestens ein weiterer Meter Stamm liegen müsse. Die Höhlen müssen sich nach dem Anbinden des Stammabschnitts in 3 bis 4 m Höhe befinden. Beim Wiederaufstellen der Bäume sei die Wuchsrichtung zu berücksichtigen, da die Baumhöhlen nicht symmetrisch seien. Auf den festgebundenen Baumabschnitten sei eine Abdeckung als Regenablauf anzubringen, um die Verrottung zu verzögern. Weiterhin forderte die höhere Naturschutzbehörde, dass die Ersatzstrukturen mit GPS einzumessen seien und in einem Bericht an die zuständigen Naturschutzbehörden zu melden seien. Die Ersatzquartiere seien jährlich auf Besatz zu kontrollieren und zu reinigen. Das Ergebnis der Kontrolle sei jeweils bis zum 31.12. eines jeden Jahres in einem kurzen Bericht an die zuständigen Naturschutzbehörden zu übermitteln. Sofern sich im Laufe der Voruntersuchung vor der Fällung oder im weiteren Verlauf der Baumaßnahme zeige, dass weitere Quartierstrukturen bzw. Nistkästen zerstört würden, sei die Anzahl der jeweiligen Ersatz-/Ausgleichsmaßnahme entsprechend anzupassen. Die untere Naturschutzbehörde (Stadt Aschaffenburg) forderte mit Schreiben vom 06.08.2018, dass ihr vor Baubeginn über die naturschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen (Aufhängen von Ersatzkästen) zu berichten sei.

Der Vorhabensträger führte mit Schreiben vom 08.11.2018 aus, dass die Vermeidungsmaßnahme V 3 entsprechend angepasst werde und die Hinweise zum Anbinden von Höhlenbaumabschnitten der höheren Naturschutzbehörde berücksichtigt würden. Er nahm mit Planänderung vom 14.08.2019 eine entsprechende Passage in den Text der Unterlage 12.1T auf, nicht jedoch in das Maßnahmeblatt V3 auf. Den Forderungen der Höheren Naturschutzbehörde wurde durch die Nebenbestimmungen unter A 3.5.6 und A 3.5.7 dieses Beschlusses Rechnung getragen. Mit Stellungnahme vom 09.10.2019 konkretisierte die höhere Naturschutzbehörde ihre Forderungen zur Kontrolle, Reinigung und Wartung der Kästen dahingehend, dass diese einmal jährlich für die Dauer von 25 Jahren durchzuführen sein. Die künstlichen Ersatzquartiere seien jährlich Ende August/Anfang September durch eine fachlich geeignete Person auf Besatz zu kontrollieren und der Besatz mit der vorgefundenen Individuenzahl und der jeweiligen Fledermausart zu erfassen. Das Ergebnis müsse kastenbezogen dokumentiert werden, ein Kurzbericht hierzu sei jährlich bis zum 30.11. der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Aschaffenburg und der höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Unterfranken

vorzulegen (E-Mail). Der Vorhabensträger erklärte mit Email vom 15.10.2019 sein Einverständnis mit diesen Maßgaben. Den Forderungen der Höheren Naturschutzbehörde wurde auch insoweit durch die Nebenbestimmungen unter A 3.5.6 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

Die höhere Naturschutzbehörde wies in ihrer Stellungnahme vom 17.08.2018 darauf hin, dass mit der Breitflügelfledermaus im Untersuchungsraum eine „Gebäudefledermaus“ nachgewiesen sei und auch die Zwergfledermaus oftmals Quartiere in bzw. an Gebäuden nütze. Da aus den Planunterlagen nicht hervorgehe, dass die abzureißenden Gebäude auf ihre Eignung und gegebenenfalls auf das Vorkommen von Fledermäusen bzw. auch europäischen Vogelarten untersucht wurden, kann eine Betroffenheit von besonders bzw. streng geschützter Arten durch den Abriss der Gebäude nicht vollumfänglich ausgeschlossen werden. Es wurde daher gefordert, dass die betroffenen Gebäude von fachkundigem Personal so zeitnah wie möglich auf das Vorkommen von Fledermäusen und europäischer Vogelarten bzw. auf die Eignung als Quartier bzw. Nistplatz zu untersuchen sei. Sofern sich eine Betroffenheit zeige, seien unverzüglich, und vor den (Abriss-)Arbeiten an den Gebäuden die zuständigen Naturschutzbehörden zu informieren um notwendige Maßnahmen abzustimmen bzw. festzulegen. Auch die Stadt Aschaffenburg (untere Naturschutzbehörde) wies darauf hin, dass nicht ausgeschlossen werden könne, dass in den abzureißenden Gebäuden potentielle Quartiere europarechtlich geschützter Arten (Vögel und Fledermäuse) vorkommen, sodass hier eine Relevanzprüfung und gegebenenfalls vor Baubeginn Ersatzquartiere geschaffen werden müssten.

Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 08.11.2018 bzw. vom 10.12.2018, dass am 18.10.2018 eine Kontrollbegehung der betroffenen Gebäude stattgefunden habe. Eine Begehung der Grundstücke fand am Tage statt, ebenso wurde das Gebäudeinnere mit Fokus auf das Dachgeschoss, den Keller und die Werkstätten, kontrolliert. Die Kontrolle ergab, dass weder an der Außenfassade noch im Innenbereich des Gebäudes aktuell besetzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten geschützter Tierarten vorgefunden wurden, lediglich ein verlassenes Nest des Hausrotschwanzes, der sowohl in Deutschland als auch in Bayern ungefährdet und weit verbreitet ist, wurde im Innenbereich der Werkstätten aufgefunden. Weitere Hinweise auf ein Vorhandensein von Lebensstätten die regelmäßig wiederkehrend genutzt würden, konnte nicht festgestellt werden, eine generelle Nutzung des Gebäudes als Fledermausquartier oder Brutstätte für Vögel sei daher unwahrscheinlich. Eine Beeinträchtigung, Störung oder Tötung von Individuen sei durch den geplanten Abriss der beiden Gebäude nicht gegeben, sofern dieser außerhalb

der Brutsaison bzw. Wochenstubenzeit (01.10. bis 28.02.) stattfindende. Sofern die Maßnahme nicht im genannten Zeitraum durchgeführt werden könne, sei eine weitere gutachterliche Einschätzung unmittelbar vor Beginn der Abrissarbeiten sowie eine Umweltbaubegleitung angeraten. Der Vorhabensträger ergänzte mit Schreiben vom 10.12.2018, dass das Potential der Gebäude im Vergleich zur umgebenden Bebauung keine Besonderheiten darstelle und gleichwertige und bessere Quartiermöglichkeiten im Umfeld ausreichend zur Verfügung stünden, die die ökologische Funktion als potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Vögel und Fledermäuse weiterhin erfüllen, so dass eine Notwendigkeit für Kompensationsmaßnahmen nicht gesehen werde.

Die höhere Naturschutzbehörde bestätigte mit Schreiben vom 15.01.2019, dass zwar zum aktuellen Zeitpunkt eine Nutzung der Gebäude durch geschützte Arten ausgeschlossen werden könne, eine zwischenzeitliche Neuansiedlung jedoch nicht ausgeschlossen werden könne, so dass eine weitere Kontrolle unmittelbar vor dem Abriss des Gebäudes durchzuführen sei und gegebenenfalls Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen seien. Der Vorhabensträger sagte dies mit Schreiben vom 25.01.2019 zu (A 3.1 dieses Beschlusses). Der Forderung wurde ebenso durch die Nebenbestimmung unter A 3.5.9 Rechnung getragen.

Nach alledem kommt die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung, dass bei der Umsetzung der geschilderten Maßnahme hinsichtlich der einzelnen Fledermausarten kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG anzunehmen ist.

3.7.5.4.2.3.1.2 Reptilien

Im Untersuchungsgebiet wurden keine nach europäischem Recht besonders bzw. streng geschützten Reptilien nachgewiesen.

Das im Jahr 2010 erfasste Vorkommen von Mauereidechsen auf der Brache östlich des Stockstädter Wegs konnte bei den Begehungen und Kontrollen im Jahr 2017 anlässlich der Aktualisierung der saP im Rahmen der Planänderung vom 09.05.2018 nicht nachgewiesen werden. Auf diesem Bereich wurde inzwischen eine Tankstelle errichtet. Ebenso gelang auch in den übrigen untersuchten Bereichen im Jahr 2017 kein Nachweis streng geschützter Arten.

Die untere Naturschutzbehörde der Stadt Aschaffenburg empfahl mit Stellungnahme vom 06.08.2018, die Flächen im Untersuchungsgebiet vor Baubeginn im Rahmen der ökologischen Baubegleitung nach Reptilien abzusuchen, da die Unterlagen keine Angaben über die Untersuchung von Zauneidechsenvorkommen enthielten und womöglich noch Einzelexemplare vorkämen. Der Vorhabensträger

gab im Schreiben vom 10.12.2018 zutreffend an, dass die Erfassungsmethodik zu den Reptilien sowie die Ergebnisse in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 12.4 T, Kap.1.4.3) enthalten sei und ein Vorhandensein von Reptilien nicht festgestellt werden konnte, so dass die Notwendigkeit einer erneuten Kontrolle als gering eingeschätzt werde. Die Höhere Naturschutzbehörde erhob insoweit keine Einwände.

Ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG lässt sich daher nicht erkennen.

3.7.5.4.2.3.2 Europäische Vogelarten nach Art. 1 Vogelschutz-Richtlinie

Hinsichtlich der (potenziell) von dem Vorhaben betroffenen europäischen Vogelarten nach der Vogelschutz-Richtlinie sowie deren Lebensräumen und Lebensgewohnheiten wird auf Unterlage 12.4 T (saP), Kap. 6.2.1 verwiesen.

Zur Vermeidung bau- und anlagebedingter Eingriffe in belegte Brut-, Nist-, Fortpflanzungs- und Ruhestätten von im Gebiet vorkommenden Vogelarten, die in Gehölzen bzw. Bäumen nisten (Goldammer, , Grauschnäpper, Grünspecht, Haussperling, Mittelspecht, Star, Stieglitz, Trauerschnäpper, Waldkauz,) oder ihrer Entwicklungsformen werden Gehölzschnittmaßnahmen und Baumfällungen ausschließlich in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar durchgeführt und damit außerhalb der Brutzeit (Maßnahme V 1; vgl. auch Nebenbestimmung unter A 3.5.2 dieses Beschlusses). Hinsichtlich der nachgewiesenen Brutkolonie des Graureihers auf einer Gehölzinsel inmitten des Parkweihers im Landschaftspark Schönbusch knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets ist aufgrund der großen Distanz zum Vorhabensbereich ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht gegeben.

Als spezielle Vermeidungsmaßnahme zum Schutz werden im Rahmen der Vermeidungsmaßnahme V 3 als Ersatz für den bau- und anlagebedingten Verlust von einer Buntspechthöhle, die vom Star im Jahr 2017 als Brutplatz genutzt wurde, in der näheren Umgebung des Eingriffsbereichs im Landschaftspark Schönbusch insgesamt drei Nistkästen für diese Art angebracht.

Vom Vorhabensträger wurden weitere diverse Vogelarten näher untersucht. Die ausführlichen Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in Unterlage 12.4 T (saP), Kap. 6.2 zu finden, worauf hier Bezug genommen wird. Die dortigen Untersuchungen zeigen, dass im Ergebnis für keine der untersuchten Vogelarten die Tatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

Für alle vom Vorhaben betroffenen europäischen Vogelarten nach der Vogelschutz-Richtlinie lässt sich feststellen, dass unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der diesbezüglich dem Vorhabensträger auferlegten Nebenbestimmungen durch das verfahrensgegenständliche Ausbauvorhaben kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vorliegt.

3.7.5.4.2.4 Maßnahmen zum Artenschutz

Maßnahmenübergreifend forderte die höhere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 17.08.2018) und die untere Naturschutzbehörde (06.08.2018) die Einrichtung einer Ökologischen Baubegleitung. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5.3 verwiesen.

3.7.5.5 Abwägung

Abschließend lässt sich feststellen, dass die durch das Bauvorhaben zum Teil erheblich beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der vom Vorhabensträger vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen, der Berücksichtigung seiner Zusagen sowie der dem Vorhabensträger auferlegten Nebenbestimmungen nicht in der Lage sind, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass die Straßenbaumaßnahme einen Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem im Rahmen der Abwägung ein erhebliches Gewicht gegen die geplante Baumaßnahme zukommt.

Allerdings ist das mit den Naturschutzbehörden abgestimmte landschaftspflegerische Konzept in seiner Gesamtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang auszugleichen.

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

3.7.6 Bodenschutz

3.7.6.1 Bodenschutz in der straßenrechtlichen Planfeststellung

Nach § 1 BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens nachhaltig gesichert und wiederhergestellt werden. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (§ 1 Satz 2 BBodSchG).

Für jeden, der auf den Boden einwirkt, besteht daher die Pflicht, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen.

Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für Verkehr genannt.

Aufgrund der vielfach divergierenden Zielrichtungen der natürlichen Funktionen des Bodens einerseits und dessen Nutzungsfunktionen andererseits ist bereits im Rahmen der Feststellung, ob eine schädliche Bodenveränderung i.S.d. § 2 Abs. 3 BBodSchG vorliegt, eine wertende Betrachtung vorzunehmen. Der Bau öffentlicher Straßen führt zwangsläufig zu Bodenveränderungen; damit ist aber nicht ausgesagt, dass diese Bodenveränderungen auch "schädlich" im Sinne dieses Gesetzes sind.

Das Bundes-Bodenschutzgesetz grenzt seinen Anwendungsbereich in § 3 Abs. 1 Nr. 8 von den Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen ab. Danach ist es auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten (§ 2 Abs. 5 BBodSchG) anwendbar, soweit diese Vorschriften Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge lediglich unter zwei Aspekten auf: Zum einen ist ihnen nach Maßgabe des in § 17 Satz 2 FStrG normierten Abwägungsgebots Rechnung zu tragen, soweit sich bereits vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können. Denn zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, RdNr. 457).

Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst

hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch Luftschadstoffe, die sich auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Verkehrswegs zurückführen lassen. Als Schadstoffquellen kommen z.B. Reststoffe aus der Kraftstoffverbrennung sowie der Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahndecken sowie Auftausalze in Betracht. Dass betriebsbedingte Bodenverunreinigungen Teil des Abwägungsmaterials sind, folgt unmittelbar aus § 17 Satz 2 FStrG, wonach in die Abwägung nicht zuletzt der Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit einzustellen ist.

3.7.6.2 Geeignetheit der Grundstücke für das Vorhaben

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

Grundstücke, die für das Vorhaben herangezogen werden sollen, sind deshalb aus bodenrechtlicher Sicht hierfür nicht geeignet, wenn sie Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen demnach Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzrechts (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 457).

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg wies mit Schreiben vom 31.01.2013 darauf hin, dass für die Grundstücke Fl.Nrn. 2067, 1082 sowie 1083/2 der Gemarkung Leider ein Altlastenverdacht bestehe (vgl. auch Unterlage 12.1 T, Kapitel 4.2.1 mit Verweis auf das sog. Altlastenkataster der Stadt Aschaffenburg), so dass hier gegebenenfalls mit belasteten Böden zu rechnen sei.

Zu berücksichtigen ist hierbei jedoch einerseits, dass weder das Bundesfernstraßengesetz noch das ergänzend heranziehbare Bayerische Verwaltungsverfahrensgesetz Vorschriften enthalten, die den Umgang mit derartigen schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten unabhängig von dem Bau oder der Änderung des jeweiligen Verkehrsweges regeln, so dass eine etwaige Sanierung folglich nach Maßgabe des Bundes-Bodenschutzgesetzes zu erfolgen hat. Dieses Gesetz ermächtigt die für den Bodenschutz zuständige Behörde zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die darauf abzielen, schädliche Bodenveränderungen oder sonstige

Gefahren zu bekämpfen, die durch Altlasten i.S.d. § 2 Abs. 5 BBodSchG (Alttablagerungen und Altstandorte) hervorgerufen werden, z.B. Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchungen, Sanierungsplan samt der Möglichkeit, einen solchen Plan für verbindlich zu erklären (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 463).

Andererseits bleibt zu beachten, dass ein Planfeststellungsbeschluss insofern eine Doppelnatur hat, als er gleichzeitig Planungs- und Zulassungsentscheidung ist. Seine Konzentrationswirkung bedeutet jedoch „lediglich“, dass es für die Verwirklichung des Vorhabens neben dem Planfeststellungsbeschluss keiner weiteren Planungs- oder Zulassungsentscheidung bedarf. Der Gesetzgeber knüpft hierbei die Ersetzungswirkung an Regelungen, in denen er sich des Mittels der vorherigen Kontrolle bedient, sei es eines präventiven Verbots mit Erlaubnisvorbehalt oder eines repressiven Verbots mit Befreiungsvorbehalt. Derartige Zulassungstatbestände kennt das Bundes-Bodenschutzgesetz allerdings nicht. Dieses Gesetz weist durchgängig eine gefahrenabwehrrechtliche Struktur auf. Es dient dazu, schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und, soweit ein Schaden bereits eingetreten ist, den Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerunreinigungen zu sanieren (vgl. § 1 Satz 2 BBodSchG). Dies kann durch Dekontaminations- oder Sicherungsmaßnahmen geschehen, die schädliche Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Bodens beseitigen oder vermindern (vgl. § 2 Abs. 7 BBodSchG). Zu diesem Zweck kann die Bodenschutzbehörde die in § 9 Abs. 2 BBodSchG und in §§ 10 Abs. 1, 13 Abs. 1 BBodSchG genannten Anordnungen treffen, die von den Verpflichteten zu befolgen sind. In eine Zulassungsentscheidung mutiert ein bodenschutzrechtlicher Sanierungsplan auch dann nicht, wenn er gemäß § 13 Abs. 6 BBodSchG für verbindlich erklärt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 466). Ist das Bodenschutzrecht nach der Konzeption des Gesetzgebers eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorgelagerten Kontrollmechanismen kennt, so bietet § 17 FStrG demnach keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der Bodenschutzbehörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Darüber vermag auch das Gebot der Konfliktbewältigung nicht hinwegzuhelfen. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache. Erst recht ist die Planfeststellungsbehörde nicht in der Lage, den Eigentümern von Grundstücken, die dem Zugriff des Planungsträgers von vornherein entzogen sind, Verpflichtungen aufzuerlegen. Außerhalb des durch die Enteignungsbefugnis abgesteckten räumlichen Rahmens bedarf es für Eingriffe einer besonderen Legitimationsgrundlage.

Die Planfeststellungsbehörde darf die durch die Zuständigkeitsordnung ausgerichteten Schranken nicht dadurch überspringen, dass sie die Anordnungen, die nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz von der Bodenschutzbehörde getroffen werden dürfen, in das Gewand von dem Planfeststellungsbeschluss beigefügten Auflagen kleidet. Die Eingriffswirkung der Planfeststellung erschöpft sich darin, dass die enteignungsrechtlich oder sonst nachteilig Betroffenen die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen bestehender Rechtspositionen oder rechtlich geschützter Belange dulden. Dagegen kann die Planfeststellungsbehörde ohne gesetzliche Grundlage Dritten keine Leistungspflichten auferlegen. Somit sind Untersuchungsanordnungen und Sanierungsplanfestlegungen nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 467).

Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass von Seiten der Planfeststellungsbehörde lediglich zu prüfen ist, ob durch die Inanspruchnahme von Grundstücken mit Altlastverdacht sich nachteilige Wirkungen auf das Planungskonzept ergeben können, d.h. die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke für ihren Zweck geeignet sind bzw. wie mit baubedingt berührten Altlasten auf diesen Grundstücken zu verfahren ist.

Unter Berücksichtigung der Einwendungen, Stellungnahmen und Hinweise zur Altlastenfrage wurde daher im Rahmen der Aufgaben der Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger aufgegeben, bei Inanspruchnahme der Grundstücke mit Altlastenverdacht (Fl.Nrn. 2067, 1082 und 1083/2 der Gemarkung Leider) im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg und der Stadt Aschaffenburg dafür zu sorgen, dass im Zuge der Bauausführung eventuell anfallende Überschussmassen und Abfälle sachgerecht und ordnungsgemäß entsorgt werden sowie die gegebenenfalls notwendige Sanierung o.g. Grundstücke weiterhin möglich bleibt. Des Weiteren sind beim Antreffen verunreinigter Böden im Zusammenhang mit dem Straßenausbau entsprechende Bodengutachten zu erstellen und die untere Bodenschutzbehörde bei der Stadt Aschaffenburg zu benachrichtigen. Wenn kein Einvernehmen erzielt werden kann, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde einzuholen (vgl. A 3.6.8 dieses Beschlusses). Damit ist dem Gebot der Konfliktbewältigung ausreichend Rechnung getragen und sichergestellt, dass eventuelle Sanierungsmaßnahmen durch die gegenständliche Maßnahme nicht behindert werden. Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 19.06.2013 die Einhaltung der vom Wasserwirtschaftsamt gemachten Auflagen zu (vgl. A 3.1).

3.7.6.3 Schadstoffeinträge in den Boden

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte der einzelnen Kraftfahrzeuge eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe im Boden anreichern und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich der Trasse. Die Schadstoffbelastung im Umfeld von - zum Teil verkehrlich hoch belasteten - Straßen wurde in der Vergangenheit wiederholt wissenschaftlich untersucht. Dabei erstreckte sich das Untersuchungsprogramm vorwiegend auf Schwermetalle, die Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Einträge von Auftausalz. Eine Prognose der von der B 26 ausgehenden Auswirkungen muss sich auf die allgemein vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Trassenbereich und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m beidseits der verbreiterten Trasse konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Trasse sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Durch die Baumaßnahme wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag bereits jetzt stattfindet, entsprechend um die neuen Fahrbahnbreiten verlagert. Der betriebs- oder unfallbedingte Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) ergibt sich vor allem im bereits stark belasteten Nahbereich der Trasse. Die Untersuchungen belegen, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt; auf dem Pfad Boden - Pflanzen - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

In welcher Größenordnung darüber hinaus künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens aufgrund des betriebsbedingten Schadstoffaustrags eintreten werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Jedenfalls könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Soweit es durch den künftigen Betrieb der verfahrensgegenständlichen Straße wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2 Nr. 4.1 oder Nr. 4.2 der BBodSchV kommen sollte, würde insoweit grundsätzlich die Vorsorgepflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten

der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der schädlichen Einwirkungen auf den Boden sind jedoch nur dann zu treffen, wenn dies - auch im Hinblick auf den Zweck der Nutzung des betroffenen Grundstücks - verhältnismäßig ist (vgl. § 7 Satz 3 BBodSchG). Eventuell im Verlauf des Betriebs der Straße zukünftig gewonnene Erkenntnisse darüber, dass es verkehrsbedingt zu einer Überschreitung von Vorsorgewerten im Straßenbereich kommt, hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Jedenfalls könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger eventuell zu treffenden Vorkehrungen gehören auch solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde aus.

In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass der vorhabensbedingte Schadstoffeintrag in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden. Demgegenüber wird mit dem Straßenbauvorhaben gerade von der dem Boden u.a. zugeordneten Nutzungsfunktion als Standort für Verkehrseinrichtungen Gebrauch gemacht.

3.7.6.4 Auswirkungen auf sonstige Bodenfunktionen

Im Verhältnis 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. Dieser Vorgabe wird die Planung gerecht. Die Beeinträchtigung der natürlichen Funktionen des Bodens durch die Straßenbaumaßnahme ist zwar insgesamt als gravierend zu betrachten. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde über die heute prognostizierten Auswirkungen der verfahrensgegenständlichen Maßnahme ist jedoch nicht damit zu rechnen, dass durch das Vorhaben Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeigeführt werden.

Die Bodenversiegelung wird auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung bzw. den Oberflächenwasserabfluss und den Naturhaushalt können durch die Schaffung der neuen Entwässerungseinrichtungen deutlich

gemindert bzw. durch Ausgleichsmaßnahmen (vgl. C 3.7.7 und C 3.7.5.2.5 dieses Beschlusses) kompensiert werden.

Bei der weiteren Frage, ob die Baumaßnahme gegebenenfalls erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen geeignet ist, kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau bzw. der Ausbau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist und im konkreten Fall auch den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen entspricht. Im Ergebnis ist daher davon auszugehen, dass die mit der verfahrensgegenständlichen Straßenbaumaßnahme notwendigerweise verbundenen Einwirkungen auf den Boden nicht als schädliche Bodenveränderungen i.S.d. § 2 Abs. 3 BBodSchG anzusehen sind und auch nicht zu solchen führen.

Gleichwohl gilt auch in diesem Fall das generelle Minimierungsgebot des § 1 Satz 3 BBodSchG, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen soweit wie möglich vermieden werden sollen. Diesem Gebot trägt die Planung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Rechnung. Wie das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot kann auch das bodenschutzrechtliche Vermeidungsgebot nicht in dem Sinne absolut aufgefasst werden, dass das Bauvorhaben ganz zu unterbleiben hat. Vielmehr geht es darum, die konkret geplante Baumaßnahme im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens zu optimieren. Dies ist hier geschehen; die Ausführungen zum Naturschutz (vgl. C 3.7.5 dieses Beschlusses) gelten insoweit entsprechend. Zum Schutz des Bodens sind insbesondere unter A 3.6 dieses Beschlusses Nebenbestimmungen angeordnet.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die vorgelegte Planung, soweit dies, ohne das Vorhaben gänzlich aufgeben zu wollen, möglich ist, Rechnung getragen. Weitere Verbesserungen der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht ersichtlich. Im Übrigen sind weitergehende Maßnahmen auch angesichts der eingangs dargestellten - nur eingeschränkten - Relevanz des Bodenschutzes in der straßenrechtlichen Planfeststellung nicht angezeigt.

Ergänzend wird auf die bodenrelevanten Ausführungen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (C 2.3.2.4 und C 2.4.4), beim Immissionsschutz (C 3.7.4), beim Naturschutz (C 3.7.5) und bei der Denkmalpflege (C 3.7.11) Bezug genommen. Soweit Fragen des Bodenschutzes noch bei anderen Belangen, etwa beim Gewässerschutz (C 3.7.7), bei der Landwirtschaft (C 3.7.8), der Kreislaufwirtschaft

(C 3.7.12) oder beim Eigentum (C 3.8.1) relevant werden, wird bei der Behandlung des jeweiligen Belangs darauf eingegangen.

3.7.6.5 Abwägung

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

3.7.7 Gewässerschutz/Wasserwirtschaft

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser sind bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt und bewertet; auf die diesbezüglichen Ausführungen insoweit Bezug genommen wird (vgl. oben C 2.3.2.5 und C 2.4.5 dieses Beschlusses). Die dort getroffenen Feststellungen werden der im vorliegenden Abschnitt zu treffenden Abwägung zugrunde gelegt bzw. in diese eingestellt.

Dem Gewässerschutz ist sowohl im Hinblick auf das Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die vorliegende Planung sowie die unter A 3.4 und A 3.6 angeordneten Nebenbestimmungen bzw. angesichts der erteilten Zusagen Genüge getan.

Das entwässerungstechnische Konzept zum Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ im Zuge der B 26 „Darmstädter Straße“ strebt im Sinne der "Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-EW, Ausgabe 2005)" sowie des DWA-Merkblattes M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ möglichst eine flächenhafte Versickerung des Straßenoberflächenwassers (dezentrale Regenwasserbehandlung) über Böschungen und/oder Rasenmulden an. Durch die breitflächige Versickerung über eine 20 cm starke bewachsene Oberbodenzone gelangt das gereinigte Oberflächenwasser in das Grundwasser.

In Streckenabschnitten, in denen keine dezentrale Versickerung möglich ist, wird das Straßenoberflächenwasser über eine parallel verlaufende Mulde zur Versickerung gebracht bzw. über Borde und Rinnen gefasst und dem Kanalnetz des bayernhafens zugeführt, welches an die Aschaffenburg Kläranlage angeschlossen ist. Das anfallende Oberflächenwasser des geplanten Parkplatzes am Waldfriedhof wird über Drainpflaster und daran anschließende Mulden versickert.

Diese Entwässerungseinrichtungen sind dem Stand der Abwassertechnik entsprechend ausreichend dimensioniert. Von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg besteht grundsätzlich Einverständnis mit der Entwässerungsplanung (vgl. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 31.01.2013).

Während der Bauzeit sind keine Wasserhaltungsarbeiten bezüglich des Grundwassers auf freier Strecke erforderlich.

Hinsichtlich der Einzelheiten des Entwässerungskonzeptes wird auf Unterlage 1, Kap. 4.6, und Unterlage 13 verwiesen.

Auch die Untere Wasserrechtsbehörde bei der Stadt Aschaffenburg (Schreiben vom 06.08.2018) sowie die Höhere Wasserrechtsbehörde der Regierung von Unterfranken (Schreiben vom 19.02.20213 und 24.07.2018) nahmen zum gegenständlichen Vorhaben Stellung und äußerten keine grundsätzlichen Bedenken gegen das geplante Entwässerungskonzept.

3.7.7.1 Gewässerschutz

Dem Gewässerschutz ist sowohl im Hinblick auf das Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die vorliegende Planung sowie die unter A 3.4 und A 7.3 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen bzw. angesichts der erteilten Zusagen Genüge getan.

3.7.7.1.1 Schutz des Grundwassers

Eine nachteilige Veränderung des Grundwassers durch Schadstoffe ist nicht zu besorgen (§ 48 WHG). Soweit Teile des Straßenabwassers bzw. unbelastetes Flurwasser breitflächig versickern, ist dies wasserwirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung und stellt keinen Benutzungstatbestand i.S.d. § 9 WHG dar (vgl. Drost, Das neue Wasserrecht in Bayern, Rn. 29 zu § 9 WHG). Die vorgesehene breitflächige Versickerung ist neben der – hier nicht einschlägigen - Behandlung in Regenrückhalte- und Klärsystemen die fachbehördlich empfohlene Art der Beseitigung des auf Straßen anfallenden Niederschlagswassers. Bei der Planung wurde

berücksichtigt, dass u.a. das breitflächige Versickern von verschmutztem Straßenwasser unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer möglichst ungestörten obersten Bodenschicht beim Sammeln und Ableiten des Straßenabwassers angestrebt werden soll. Dementsprechend wird das von den Verkehrsflächen abfließende Niederschlagswasser, soweit als möglich, breitflächig über die Bankette abgeleitet, so dass eine Versickerung über die oberste Bodenschicht möglich ist. Soweit das von der Straßenfläche abfließende Oberflächenwasser planmäßig teilweise in den Entwässerungsgräben (Wegseitengräben) gezielt ins Grundwasser versickert, wird auf die Ausführungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis Bezug genommen (C 3.7.7.3 zum Grundwasserschutz i.S.d. vorsorgenden Bodenschutzes siehe auch unter C 3.7.12 dieses Beschlusses). Das anfallende Oberflächenwasser des geplanten Parkplatzes am Waldfriedhof wird über Drainpflaster und daran anschließende Mulden versickert. Dabei werden die qualitativen und quantitativen Anforderungen an die Niederschlagswasserbehandlung gemäß dem Merkblatt DWA M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ erfüllt.

Die Stadt Aschaffenburg bestätigte mit Schreiben vom 06.08.2018, dass Eingriffe in den Grundwasserkörper nicht zu erwarten seien und ebenso nicht mit einer erheblichen Verringerung der Grundwasserneubildung zu rechnen sei.

Mit Schreiben vom 31.01.2013 wies das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg darauf hin, dass für die Grundstücke mit den Fl.Nrn. 2067, 1082 sowie 1083/2 der Gemarkung Leider ein Altlastenverdacht bestehe. Die Fragen des Grundwasserschutzes in diesem Bereich werden im Zusammenhang mit dem Bodenschutz unter C 3.7.6 dieses Beschlusses behandelt.

Des Weiteren sei, so das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg in seiner Stellungnahme vom 31.01.2013, eine eventuelle Lagerung wassergefährdender Stoffe im Baustellenbereich während der Bauzeit so zu betreiben, dass Grundwasserverunreinigungen ausgeschlossen werden könnten. Der Vorhabensträger sicherte in seinem Schreiben vom 19.06.2013 die Einhaltung der vom Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg gemachten Auflage zu (vgl. A 3.1 und A 3.4.1 dieses Beschlusses).

Zudem forderte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg im Schreiben vom 31.01.2018, dass die zur Verwendung kommenden Baustoffe so beschaffen sein müssten, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser entstünden. Demnach müssten für die Anlage der Kiespackung unter der Entwässerungsmulde im Entwässerungsabschnitt 3.1 verwendete natürliche Materialien mindestens den Z0-Zuordnungswerten der LAGA-Richtlinien entsprechen. Der Vorhabensträger habe dies durch entsprechende Analysen des Herstellers nachweisen zu lassen,

was jener in seinem Schreiben vom 19.06.2013 auch zusagte (vgl. A 3.1 und A 3.4.2).

Zur Beschreibung und Darstellung der einzelnen Entwässerungsabschnitte wird auf Unterlage 13 (Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen), insbesondere die planerische Darstellung in Unterlage 13.2 Bezug genommen.

Ausgewiesene Wasserschutzgebiete oder Überschwemmungsgebiete sind nicht betroffen.

3.7.7.1.2 Schutz der Oberflächengewässer

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

Im gesamten Planbereich steht für die Entwässerung keine Vorflut zur Verfügung. Der „Untere See“ im Landschaftsparkt Schönbusch kommt als Einleitstelle nicht in Betracht.

Aufgrund der gewählten Trassierung und der vorhandenen Vorflutverhältnisse wurde der Ausbaubereich in fünf verschiedene Teileinzugsgebiete (Entwässerungsabschnitte) aufgeteilt, wobei die Entwässerung der geplanten Parkplätze gesondert aufgeführt wurde (vgl. nachfolgend C 3.7.7.3).

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg forderte in seinem Schreiben vom 31.01.2013, dass die Verrohrung des Welzbaches, eines Gewässers III. Ordnung (vgl. Art. 2 Abs. 1 Nr. 3 BayWG), im Querungsbereich mit der B 26 (Bau-km 0+550) im Bereich des Schönbuschsees (Unterer See) zum einen auf ihren Erhaltungszustand zu überprüfen und zum anderen gegebenenfalls erforderliche Sanierungsmaßnahmen in Abstimmung mit der Stadt Aschaffenburg (allgemeine Ausbau- und Unterhaltspflichtige für den Welzbach) sowie mit der Bayerischen Schlösser- und Seenverwaltung (siehe Ziffer 4.13 des Bauwerksverzeichnisses) rechtzeitig vorher durchzuführen seien. Mit Schreiben vom 24.07.2018 wiederholte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg seine obengenannte Forderung und ergänzte, dass Angabe zur Dimensionierung der Verrohrung fehlten und die Verrohrung im Bauwerksverzeichnis unter lfd.Nr. 4.13 als „Überlaufleitung“ bezeichnet werde. Daher sollten die Abmessungen der Verrohrung des Welzbachs und die Länge der Verrohrung, die im Zuständigkeitsbereich des Vorhabensträgers läge, in das Bauwerksverzeichnis aufgenommen werden. Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg wies darauf hin, dass der Welzbach im weiteren Verlauf verrohrt im Hafengebiet in das westliche Becken münde und er dem Flusswasserkörper

2_F173 zugeordnet sei, als „erheblich verändert“ („HMWB“) eingestuft sei und das ökologische Potential als „unbefriedigend“ bewertet werde.

Der Vorhabensträger führte im Schreiben vom 09.11.2018 aus, dass kein Oberflächenwasser direkt in den Welzbach eingeleitet werde und kein Ausbau des Gewässers im Zuge der B 26 vorgesehen sei. Der Vorhabensträger erklärte, dass die Ablaufleitung Schönbuschsee in Richtung Hafenbecken bereits von der Hafenverwaltung durch eine Kamerabefahrung untersucht wurde. Die in seinem Schreiben vom 19.06.2013 zugesagte Überprüfung der Verrohrung des Welzbaches im Vorfeld der Baumaßnahme mittels einer Kamerabefahrung fand somit statt. Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 09.11.2018 zu, das Bauwerksverzeichnis um die Verrohrung des Welzbachs zu ergänzen. Dies ist durch Planänderung vom 14.08.2019 geschehen (vgl. Unterlage 7.2 lfd.Nr. 4.13).

Die Stadt Aschaffenburg merkte in ihrer Stellungnahme vom 06.08.2018 an, dass die Ablaufleitung Schönbuschsee in Richtung Hafenbecken von der Hafenverwaltung durch den Versuch einer Kamerabefahrung mit dem Ergebnis untersucht worden sei, dass die Leitung keinen durchgängigen freien Querschnitt habe, die Leitung somit mit Gesteinsbrocken oder ähnlichem verlegt oder beschädigt sei. Unterhalb der Darmstädter Straße bestehe die Leitung aus einem großen rechteckigen Sonderprofil. Das in Unterlage 15.3, Blatt 1 T eingezeichnete Bauwerk mit der lfd.Nr. 4.13 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 7.2) (Überlaufleitung vom unteren Schönbuschsee in das Hafenbecken) müsse daher gesichert und repariert werden. Das Tiefbauamt der Stadt Aschaffenburg rege an, Inliner im Kurzrohrverfahren einzubringen, der notwendige Durchmesser dürfe aufgrund der Wassermenge des Welzbaches bei ca. DN 300 bis DN 500 liegen. Ein Hochwasserereignis des Welzbaches könne an diesem Punkt ausgeschlossen werden. Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 10.12.2018 zutreffend, dass ein Ausbau des Gewässers im Zuge der B 26 nicht vorgesehen und nicht erforderlich sei. Mit hin werde kein Oberflächenwasser direkt in den Welzbach geleitet. Der Vorhabensträger sagte allerdings zu, dass der Welzbachdurchlass im Zuge der Straßenbauarbeiten gesichert und im Bereich des Straßengrundstückes, falls erforderlich, im Bestand saniert werde (vgl. A 3.1 dieses Beschlusses).

Die Stadt Aschaffenburg regte in ihrer Stellungnahme vom 20.02.2013 an, in Unterlage 13.1 (Unterlage zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen) auf den rechtlichen Status des Welzbaches einzugehen sowie darzustellen, auf welchem Weg das Hochwasser dieses Baches abfließt. Der Vorhabensträger teilte hierzu in seinem Schreiben vom 02.07.2013 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend

mit, dass der Hochwasserabfluss aus dem See im Bestand erhalten bleibe und keine Änderungen vorgenommen würden.

Unter Einbeziehung der mit diesem Beschluss ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen erreicht die Planung einen Stand, der eine Gefährdung der Oberflächengewässer, der weiterführenden Gräben und der Durchlässe durch Einleitung von Fahrbahnoberflächenwasser nicht befürchten lässt. Das Gleiche gilt für das über die Böschungsflächen bzw. Gräben abfließende Niederschlagswasser bzw. die dortige Versickerung des Oberflächenwassers. Hinsichtlich der Einleitung von Oberflächenwasser in Gewässer wird auf die Ausführungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis unter C 3.7.7.3 Bezug genommen.

3.7.7.2 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) werden die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für den Ausbau von Gewässern, für den Straßenbau in Wasserschutzgebieten und an Gewässern, dem Oberflächenwasserablauf usw. erfasst.

3.7.7.2.1 Gewässerausbau

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

3.7.7.2.2 Anlagengenehmigung

Gemäß § 36 WHG sind Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern so zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist. Solche Anlagen, die nicht der Benutzung, der Unterhaltung oder dem Ausbau dienen, dürfen in einer Entfernung von weniger als 60 m zur Uferlinie von Gewässern I. oder II. Ordnung nur mit Genehmigung der Kreisverwaltungsbehörde bzw. der Planfeststellungsbehörde (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) errichtet werden (Art. 20 Abs. 1 BayWG).

Derartige Anlagen sind im plangegegenständlichen Bereich nicht vorhanden.

3.7.7.3 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis

Eine Ausnahme von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung bilden gemäß § 19 Abs. 1 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen. Der Vorhabensträger beantragte im plangegegenständlichen Verfahren die Erteilung einer gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 8, 10 und 15 WHG für das Einleiten von Straßenoberflächenwasser in das Grundwasser. Diese im Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben erforderliche Erlaubnis wird unter A 7 des Tenors dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen.

3.7.7.3.1 Rechtsgrundlagen

Sowohl das Einleiten von Oberflächenwasser und das Einbringen von festen Stoffen in Gewässer bzw. das Versickern des Niederschlagswassers als auch das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser stellen Gewässerbenutzungen dar (§ 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5 WHG). Als Benutzungen gelten auch das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die hierfür bestimmt oder geeignet sind und Maßnahmen, die geeignet sind, dauernd oder in einem nicht unerheblichen Ausmaß nachteilige Veränderungen der Wasserbeschaffenheit herbeizuführen (§ 9 Abs. 2 Nrn. 1 und 2 WHG). Die Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung i.S.d. § 10 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG).

Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG). Für die Gewässerbenutzung i.S.d. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG darf die Erlaubnis nicht als gehobene Erlaubnis erteilt werden (§ 15 Abs. 1 Satz 2 WHG), es ist eine beschränkte Erlaubnis nach Art. 15 BayWG i.V.m. § 10 Abs. 1 WHG zu erteilen.

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus auf Grund des WHG erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist hier sehr weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der

physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als intaktes Trinkwasserreservoir auch für die Zukunft erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 471). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine schädliche Gewässerveränderung "zu erwarten", wenn überwiegende Gründe für ihren Eintritt sprechen bzw. eine überwiegende Wahrscheinlichkeit für eine nachteilige Beeinflussung besteht. In vergleichbarer Weise gehen auch die Oberverwaltungsgerichte und die einschlägige Literatur davon aus, dass Beeinträchtigungen dann zu erwarten sind, wenn sie nach allgemeiner Lebenserfahrung oder anerkannten fachlichen Regeln wahrscheinlich sind (vgl. VG Würzburg, Urteil vom 20.03.2012, Az. W 4 K 11.492 m.w.N. <juris>).

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Liegt kein zwingender Versagungsgrund vor, so steht die Erteilung der Erlaubnis im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde (§ 12 Abs. 2 WHG).

Die Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer nach § 27 WHG bzw. Art. 4 Abs. 1 Buchstabe a der Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik, Amtsblatt der Europäischen Union L 327 vom 22.12.2000, S. 1 – WRRL) sind als Anforderungen zu begreifen, deren Nichtbeachtung zu schädlichen Veränderungen von Gewässereigenschaften gem. § 3 Nr. 10 WHG führt. Das Verschlechterungsgebot stellt daher einen eigenständigen Prüfungsaspekt bei der wasserrechtlichen Zulassung eines Vorhabens dar, der insbesondere nicht Teil des wasserwirtschaftlichen Bewirtschaftungsermessens nach § 12 Abs. 2 WHG ist, und ist als zwingendes Recht zu beachten (vgl. Ministerialschreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz vom 09.01.2018, Az. 52a-U4504-2013/5-135).

Nach dem Urteil des EuGH (zum Vorabentscheidungsersuchen des Bundesverwaltungsgerichts im Rechtsstreit um einen Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau verschiedener Teile der Weser; BVerwG, Vorlagebeschluss vom 11.07.2013, Az. 7 A 20.11) stellt die Wasserrahmenrichtlinie nicht lediglich Zielvorgaben für die Bewirtschaftungsplanung auf, vielmehr gelten diese auch für die Zulassung von Vorhaben als zwingendes Recht. Die Mitgliedstaaten sind daher - vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme - verpflichtet, die Genehmigung für ein

konkretes Vorhaben zu versagen, wenn es geeignet ist, den Zustand eines Oberflächenwasserkörpers zu verschlechtern oder wenn es die Erreichung eines guten Zustands eines Oberflächengewässers bzw. eines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustands eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet. Die Genehmigung des Vorhabens kommt dann nur noch in Betracht, wenn die strengen Voraussetzungen einer Ausnahme nach § 31 Abs. 2 WHG (bzw. nach Art. 4 Abs. 7 WRRL) erfüllt sind. Wann eine Verschlechterung des Zustandes eines Gewässers gegeben ist, bestimmt sich nach Anhang V der Richtlinie. Eine Verschlechterung und somit ein Versagungsgrund für die Genehmigung liegt bereits dann vor, wenn sich der Zustand mindestens einer der Qualitätskomponenten im Sinne des Anhangs V der WRRL um eine Klasse verschlechtert, auch wenn dies nicht zu einer Verschlechterung der klassenmäßigen Einstufung des Gewässers insgesamt führt. Ist jedoch die betreffende Qualitätskomponente im Sinne von Anhang V bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine „Verschlechterung des Zustands“ eines Oberflächenwasserkörpers dar. Die im EuGH-Urteil getroffenen Grundaussagen können aufgrund der gleichen Einbettung der Bewirtschaftungsziele für Oberflächengewässer und für Grundwasser in die rechtliche Systematik der WRRL und des nationalen Rechts auf die Ziele zur Bewirtschaftung des Grundwassers sinngemäß, unter Berücksichtigung der Besonderheiten von Grundwasserkörpern, übertragen werden (vgl. Anlage zum UMS des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz vom 09.01.2018, Az. 52a-U4504-2013/5-135, S. 22). Das Grundwasser ist gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustandes vermeiden wird.

3.7.7.3.2 Entwässerungsabschnitte/Einleitungsstellen

Im Rahmen des geplanten Entwässerungskonzeptes werden gestattungspflichtige wasserrechtliche Benutzungstatbestände nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. § 8 Abs. 1 WHG durch das zweckgerichtete Einleiten von Oberflächenwasser in das Grundwasser durch Versickern verwirklicht. Eine Einleitung des Straßenwassers in den Welzbach oder ein sonstiges Oberflächengewässer findet nicht statt.

Das entwässerungstechnische Konzept (vgl. hierzu bereits C 3.7.7.1) strebt im Sinne der "Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew, Ausgabe 2005)" sowie des DWA-Merkblattes M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ möglichst eine flächenhafte Versickerung des

Straßenoberflächenwassers (dezentrale Regenwasserbehandlung) über Böschungen und/oder Rasenmulden an. Durch die breitflächige Versickerung über eine 20 cm starke bewachsene Oberbodenzone gelangt das gereinigte Oberflächenwasser in das Grundwasser. In Streckenabschnitten, in denen keine dezentrale Versickerung möglich ist, wird das Straßenoberflächenwasser über eine parallel verlaufende Mulde zur Versickerung gebracht bzw. über Borde und Rinnen gefasst und dem Kanalnetz des bayernhafens Aschaffenburg zugeführt. Das anfallende Oberflächenwasser des geplanten Parkplatzes am Waldfriedhof wird über Drainpflaster und daran anschließende Mulden versickert. Die Berechnung der Abflussmengen ist in der nachrichtlichen Unterlage 13.3 enthalten.

Der vorliegende Ausbaubereich ist entwässerungstechnisch in 5 Abschnitte aufgeteilt (vgl. Unterlage 13.2). Im Einzelnen ist die Entwässerung wie nachfolgend beschrieben vorgesehen:

- Entwässerungsabschnitt 1 (EA 1)

Von Bauanfang bei Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+100 wird das Fahrbahnwasser entsprechend dem Bestand über die Bankette breitflächig in das anstehende Gelände abgeleitet und versickert.

- Entwässerungsabschnitt 2 (EA 2)

Der zweite Entwässerungsabschnitt erstreckt sich von Bau-km 0+100 bis Bau-km 0+317 und ist in zwei Unterabschnitte aufgeteilt.

In dem nördlich der B 26 gelegenen Entwässerungsabschnitt EA 2.1 ist eine Versickerung aufgrund der bestehenden Gas-Druck-Regelstation in unmittelbarer Nähe der Trasse nicht möglich, so dass die Entwässerung über eine Bordstein- und Rinnenführung mit Straßenabläufen in einen geplanten Sammler erfolgt. Die Ableitung erfolgt sodann in den Kanal DN 300 im „Stockstädter Weg“ und von dort in das bestehende Kanalnetz des bayernhafens Aschaffenburg, welches an die Aschaffener Kläranlage angeschlossen ist. Das im „Stockstädter Weg“ anfallende Oberflächenwasser wird analog zum Bestand über eine Bordstein- und Rinnenführung mit Straßeneinläufen dem vorhandenen Kanalnetz des bayernhafens Aschaffenburg zugeführt, das an die Aschaffener Kläranlage angebunden ist.

In dem südlich der B 26 gelegenen Entwässerungsabschnitt EA 2.2 erfolgt von Bau-km 0+100 bis Bau-km 0+150 sowie von Bau-km 0+220 bis Bau-km 0+317 die Entwässerung analog zu dem ersten Entwässerungsabschnitt durch breitflächige Versickerung über die Bankette.

Im Bereich der Busbucht von Bau-km 0+150 bis Bau-km 0+220 erfolgt die Entwässerung über Bordstein- und Rinnenführung mit Straßenabläufen in das bestehende Kanalnetz des bayernhafens Aschaffenburg, welches an die Aschaffenburg Kläranlage angeschlossen ist.

- Entwässerungsabschnitt 3 (EA 3)

Der dritte Entwässerungsabschnitt erstreckt sich von Bau-km 0+317 bis Bau-km 0+885 und ist in zwei Unterabschnitte aufgeteilt.

In dem nördlich der B 26 gelegenen Entwässerungsabschnitt EA 3.1 wird das anfallende Oberflächenwasser in einer Geländemulde gezielt gesammelt und zur Versickerung gebracht. Hierbei wird, mangels ausreichender Durchlässigkeit der oberflächennahen Schichten, unter der Mulde eine 1,0 m tiefe und 0,95 m breite Kiespackung vorgesehen, wodurch das gesammelte Oberflächenwasser in ausreichend durchlässige Schichten geleitet wird und dort versickert. Am östlichen Ende der Mulde ist als Notüberlauf die Ableitung in das Kanalnetz des bayernhafens vorgesehen.

In dem südlich der B 26 gelegenen Entwässerungsabschnitt EA 3.2 wird das Oberflächenwasser über das muldenartig ausgebildete überbreite Bankett gefasst und zur Versickerung gebracht.

- Entwässerungsabschnitt 4 (EA 4)

Der Entwässerungsabschnitt 4 erstreckt sich von Bau-km 0+885 bis Bau-km 1+260 und ist in zwei Unterabschnitte aufgeteilt.

In dem nördlich der B 26 gelegenen Entwässerungsabschnitt EA 4.1 erfolgt die Entwässerung mittels einer Bordstein- und Rinnenführung mit Straßenabläufen über einen geplanten Sammler DN 300 in der „Hafenkopfstrasse“ in das bestehende Kanalnetz des bayernhafens, welches wiederum an die Aschaffenburg Kläranlage angeschlossen ist. Die geplante Rinne wird hierbei aufgrund des geringen Längsgefälles, das sich aus dem Bestand ergibt, als Pendelrinne ausgebildet. Da der Gradiententiefpunkt der Straße ca. 200 m weiter östlich als die Einleitstelle liegt, muss die Entwässerung gegen das Gradientengefälle erfolgen.

Das in der „Hafenkopfstraße“ anfallende Oberflächenwasser wird über eine Bordstein- und Rinnenführung mit Straßeneinläufen gefasst und dem bestehenden Kanalnetz des bayernhafens zugeführt, welches an die Aschaffenburg Kläranlage angebunden ist.

Im Bereich der Busbucht von Bau-km 1+025 bis Bau-km 1+075 wird das Oberflächenwasser über eine Muldenrinne mit Straßeneinläufen gefasst und

in das bestehende Kanalnetz des bayernhafens eingeleitet. Das Oberflächenwasser der rückwärtigen Anbindung der Gewerbebetriebe an der B 26 über die „Kohlenkaistraße“ wird wie im Bestand über die vorhandenen Straßenabläufe in das Kanalnetz eingeleitet.

In dem südlich der B 26 gelegenen Entwässerungsabschnitt EA 4.2 erfolgt die Entwässerung von Bau-km 0+885 bis Bau-km 1+025 sowie von Bau-km 1+075 bis Bau-km 1+260 wie im Bestand durch breitflächige Versickerung über die Bankette.

- Entwässerungsabschnitt 5 (EA 5)

Im letzten Entwässerungsabschnitt von Bau-km 1+260 bis Bauende bei Bau-km 1+350 wird entsprechend dem Bestand breitflächig über die Bankette und Böschungen versickert.

- Entwässerung Parkplatz am Waldfriedhof

Das anfallende Oberflächenwasser des Parkplatzes wird über Drainpflaster im Bereich der Stellplätze und daran anschließende Mulden, unter denen eine 40 cm dicke Kiespackung vorgesehen ist, versickert. Als Notüberlauf ist eine Ableitung in das Kanalsystem des bayernhafens vorgesehen.

- Entwässerung Parkplatz „Hafenkopfstraße“

Der Parkplatz erhält eine wasserdurchlässige Tragdeckschicht, so dass das anfallende Oberflächenwasser breitflächig versickern kann.

Die Einzelheiten des Entwässerungskonzeptes können der Unterlage 13, insbesondere den Erläuterungen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen (Unterlage 13.1), entnommen werden.

Für das dezentrale, breitflächige Versickern des Straßenoberflächenwassers über Bankett- und Böschungflächen in den Entwässerungsabschnitten (EA 1, EA 2.2, EA 3.2, EA 4.2, EA 5 und Entwässerung Parkplatz am Waldfriedhof sowie Entwässerung Parkplatz „Hafenkopfstraße“; vgl. Unterlagen 13.1) bedarf es mangels Benutzungstatbestands i.S.d. § 9 WHG bzw. BayWG keiner wasserrechtlichen Erlaubnis, da dies wasserwirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung i.S.d. § 9 WHG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 BayWG ist (vgl. Drost, Das neue Wasserrecht in Bayern, Rdnr. 29 zu § 9 WHG; Edhofer/Willmitzer, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, Art. 38, Anm. 10.3.4.9 Buchst. b; Zeitler, BayStrWG, Art. 2, Rdnr. 22).

Soweit das Oberflächenwasser der Abwasserbeseitigungsanlage des bayernhafens zugeleitet wird (§§ 58, 59 WHG), liegt keine genehmigungspflichtige Gewäs-

serbenutzung vor. Eine Gewässerbenutzung erfolgt erst dann, wenn das Abwasser über die Kläranlage in den Vorfluter gelangt (vgl. Drost, Das neue Wasserrecht in Bayern, Rdnr. 11 zu § 9 WHG).

Die verfahrensgegenständliche Gewässerbenutzung (zweckgerichtetes Einleiten von Oberflächenwasser in das Grundwasser durch Versickern im EA 3.1) ist i.S.d. dargestellten Voraussetzungen erlaubnispflichtig und erlaubnisfähig.

Bei Beachtung der unter A 7.3 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) nicht zu erwarten. Die festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen dienen dazu, dies sicherzustellen (§ 13 Abs. 2 WHG).

Die vorgesehene Abwasseranlage entspricht auch den Vorgaben des § 60 Abs. 1 WHG. Danach sind Abwasseranlagen so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, dass die Anforderungen an die Abwasserbeseitigung eingehalten werden. Im Übrigen müssen Abwasserbehandlungsanlagen grundsätzlich nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet, betrieben und unterhalten werden (§ 60 Abs. 1 WHG). Unter Abwasseranlagen in diesem Sinne versteht man alle öffentlichen und privaten Einrichtungen, die der Beseitigung von Abwasser dienen, also insbesondere dem Sammeln, Fortleiten, Behandeln, Einleiten, Versickern, Verregnen und Verrieseln sowie Einrichtungen zur Entwässerung von Klärschlamm, der mit der Abwasserbeseitigung in Zusammenhang steht (vgl. Ganske in Landmann/Rohmer, Rdnr. 10 zu § 60 WHG). Die einschlägigen genannten Regelwerke regeln auch, unter welchen Umständen eine Abwasserbeseitigungsanlage zu errichten bzw. wie diese zu bemessen ist. Hinsichtlich der diesbezüglichen Nachweise wird auf Unterlage 13.3 Bezug genommen, in der rechnerisch nachgewiesen wird, dass die Anforderungen an die Bemessung und an die Ausstattung der Anlagen ausreichend sind.

Daneben wird den Anforderungen des § 57 Abs. 1 WHG an das Einleiten von Abwasser in Gewässer im Zuge des Ausbaus der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ der B 26 einschließlich ihrer Entwässerungsanlagen Rechnung getragen. Schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen sind nicht zu erwarten. Menge und Schädlichkeit des Abwassers werden dabei so gering gehalten, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist (§ 57 Abs. 1 WHG). Die Einleitung ist auch mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften vereinbar (§ 57 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Die Planung

sieht – wie bereits geschildert – vor, das Oberflächenwasser im Entwässerungsabschnitt 3.1 in einer Geländemulde gezielt zu sammeln und zur Versickerung zu bringen.

Dem Vorhabensträger wurde in diesem Zusammenhang vom Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (Schreiben vom 31.01.2013) aufgegeben, die geplante Entwässerungsmulde im Entwässerungsabschnitt 3.1 mit einer mindestens 20 cm mächtigen Mutterbodenandeckung auszuführen. Der Boden muss hierbei unter Hinweis auf Ziffer 7.2 des Merkblattes DWA-M 153 vom August 2007 folgende Eigenschaften aufweisen: pH-Wert 6-8; Humusgehalt 2-10%; Tongehalt unter 10 %, wobei die geforderten Eigenschaften des Oberbodens vor der Lieferung gutachterlich bestätigt werden müssen. Diese Anforderungen an die Eigenschaften des Mutterbodens sind gleichermaßen auch für alle Versickerungsbereiche, bei denen eine 20 cm mächtige bewachsene Bodenschicht vorgesehen ist (EA 1, EA 2.2, EA 3.2, EA 4.2 und EA 5) sowie für die Entwässerungsmulden im Bereich des neuen Parkplatzes am Waldfriedhof vorzusehen. Der Vorhabensträger sicherte dies mit Schreiben vom 19.06.2013 zu (vgl. A 3.1, A 3.4.4 und A 7.3.3 dieses Beschlusses).

Das Landratsamt Aschaffenburg bestätigte mit Stellungnahme vom 14.08.2018, dass die wasserwirtschaftlichen Anforderungen der Behandlung von Niederschlagsabflüssen eingehalten seien, da die Vorgaben für oberflächige Versickerung von Straßenabwässer erfüllt seien. Der Versickerungsweg des anfallenden Abwassers werde durch die Anlage der belebten Bodenschicht (Oberboden) in der Mulde und der darunterliegenden Kiespackung zur Volumenvergrößerung (Rückhaltung) qualitativ und quantitativ positiv beeinflusst.

Die Stadt Aschaffenburg empfahl mit Schreiben vom 06.08.2018, die Parkplätze mit wasserdurchlässigem Material zu versehen. Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 10.12.2018 zutreffend darauf hin, dass für die neu anzulegenden Stellplätze im Bereich „Hafen West“ ein versickerungsfähiger Belag vorgesehen sei. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist zu ergänzen, dass auch der Parkplatz „Hafenkopfstraße“ eine wasserdurchlässige Tragdeckschicht erhält.

Das Wasserwirtschaftsamt bemängelte in seiner Stellungnahme vom 31.01.2013, soweit es um den Parkplatz am Waldfriedhof ging, dass den Unterlagen kein Baugrundgutachten beiliege. Es sei daher nicht belegt, inwieweit die in Unterlage 13.3 Anhang 2 verwendeten k_f -Werte der tatsächlichen Durchlässigkeit entsprechen und deshalb vom Planer zu gewährleisten seien. Der Vorhabensträger wies in seiner Stellungnahme vom 19.06.2013 zu Recht darauf hin, dass die im Anhang 2

verwendeten Kf-Werte aus dem im Jahr 2011 durchgeführten Bodengutachten stammten, welches nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sei.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg wies in seinem Schreiben vom 31.01.2013 ferner darauf hin, dass bei dem Parkplatz „Hafenkopfstraße“ nach dem einschlägigen Merkblatt DWA-M 153 von einer mittleren Flächenverschmutzung (Typ 4) auszugehen sei, da der Parkplatz ausweislich des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, Ziffer 4.3.4) für die Belegschaft oder Kundschaft benachbarter Gewerbebetriebe (u.a. Autohaus, Gärtnerei) gedacht sei, sodass eine wasserdurchlässige Ausbildung aus Sicht des Gewässerschutzes im Ergebnis nur unter Berücksichtigung einer ca. 3 m mächtigen Bodenpassage vertreten werden könne. Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 19.06.2013 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in zutreffender Weise, dass der Parkplatz mit einer wasserdurchlässigen Deckschicht hergestellt werde. Der mittlere Grundwasserspiegel werde gemäß des vom Baulastträgers durchgeführten Bodengutachtens bei ca. 110 bis 112 m ü. NN und damit ca. 4 bis 6 m u. GOK erwartet, sodass die geforderte 3 m mächtige Bodenpassage eingehalten werde. Dies entspricht ebenso den festgestellten Planunterlagen, in denen bezüglich der Entwässerung Parkplatz „Hafenkopfstraße“ bei der Bodenpassage von einer Mächtigkeit von mindestens 3 m ausgegangen wird (vgl. Unterlage 13.1, Kap. 6.7).

Des Weiteren ist der Vorhabensträger für den sachgerechten Betrieb und die vorschriftsmäßige Wartung der gesamten Entwässerungsanlage verantwortlich (vgl. A 7.3.1). Diese ist bei Bedarf, jedoch mindestens zweimal jährlich, auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu überprüfen, wobei festgestellte Mängel sofort zu beseitigen sind. Die Schlammeimer in den Schächten sind vom Vorhabensträger fortlaufend zu kontrollieren und bei Bedarf zu entleeren, insbesondere ist eine Entleerung rechtzeitig vor Beginn der Frostperiode vorzunehmen (vgl. A 7.3.2 dieses Beschlusses). Mit Schreiben vom 19.06.2013 nahm der Vorhabensträger dies zu Kenntnis und wird dies befolgen (vgl. A 3.1).

Weiterhin ist für die Entwässerung der Entwässerungsabschnitte EA 2.1 (sowie für den Bereich der Busbucht innerhalb des EA 2) und EA 4.1 (sowie für den Bereich der Busbucht innerhalb des EA 4) sowie als Notüberlauf beim Entwässerungsabschnitt EA 3.1 und beim Parkplatz am Waldfriedhof eine Ableitung in das bestehende Kanalnetz des bayernhafens Aschaffenburg mit weiterem Anschluss an die Kläranlage der Stadt Aschaffenburg vorgesehen. Hierfür ist grundsätzlich eine Indirekteinleitergenehmigung nach §§ 58, 59 WHG erforderlich. Auf die Indirekteinleitergenehmigung konnte nach § 59 Abs. 2 WHG verzichtet werden, da der Vor-

habensträger mit dem bayernhafen als Träger der Kanalisation eine Anschlussgenehmigung bzw. eine Vereinbarung zu treffen hat (vgl. Nebenbestimmung unter A 3.4.3 dieses Beschlusses). Mit Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 11.04.2019 zwischen dem Vorhabensträger und dem bayernhafen Aschaffenburg stimmte der bayernhafen dem Anschluss von Straßenflächen gemäß den Planfeststellungsunterlagen zum Ausbau der B 26 an die hafeneigene Entwässerungsinfrastruktur zu.

Der bayernhafen Aschaffenburg merkte mit Schreiben vom 14.08.2018 an, dass die Entwässerung der Kohlenkaistraße im Bauwerksverzeichnis ergänzt werden müsse. Der Vorhabensträger erwiderte, dass die bestehenden Versorgungsleitungen in der Kohlenkaistraße der Unterlage 15.3 zu entnehmen seien und die Entwässerung der zusätzlichen Stellplätze an das bestehende Entwässerungssystem angeschlossen werde. Der Vorhabensträger merkte zutreffend an, dass die bestehende Straßenfläche der Kohlenkaistraße nur im Bereich der Einmündung an die B 26 angepasst werde, ansonsten bleibe sie im Bestand erhalten. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist anzumerken, dass die Entwässerung der Kohlenkaistraße im plangegegenständlichen Bereich zu dem Entwässerungsabschnitt EA 4.1 gehört, bei dem eine Einleitung in das Kanalnetz des bayernhafens geplant ist.

Mit Schreiben vom 14.08.2018 wies der bayernhafen Aschaffenburg darauf hin, dass auch die im plangegegenständlichen Bereich befindlichen Busbuchten an das Kanalsystem des bayernhafens angeschlossen werden sollen. Der Vorhabensträger führte aus, dass das anfallende Oberflächenwasser an den neuen Bushaltestellen wie im Bestand über Rinnen gefasst und an die vorhandenen anzupassenden Straßenabläufe angeschlossen werde. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist zu ergänzen, dass die Bereiche der Busbuchten den jeweiligen Entwässerungsabschnitten zugeordnet sind und für diese Entwässerungsabschnitte eine Einleitung in das Kanalnetz des bayernhafens vorgesehen ist bzw. innerhalb dieser Entwässerungsabschnitte für die Bereiche der Busbucht eine Einleitung in das Kanalnetz des bayernhafens geplant ist (vgl. Unterlage 13.1 Blatt 1 und 2).

Außerdem führte der bayernhafen Aschaffenburg an, dass auch die Entwässerung des öffentlichen Parkplatzes an das Kanalsystem des bayernhafens Aschaffenburg angeschlossen werde. Hierzu merkte der Vorhabensträger richtigerweise an, dass das anfallende Oberflächenwasser des neuen Parkplatzes über Drainpflaster und Versickerungsmulden kombiniert mit Rigolen direkt versickert und nicht abge-

leitet wird. Lediglich ein Notüberlauf, der im Falle eines Starkregenereignisses anspringt, wird an das Kanalnetz angeschlossen, wobei die Erforderlichkeit des geplanten Notüberlaufs in der Ausführungsplanung nochmals überprüft werde.

Der bayernhafen Aschaffenburg gab mit Schreiben vom 14.08.2018 an, dass der Kreuzungsbereich „Hafen West“ an den bestehenden Kanal in der Römerstraße angeschlossen werden solle, welcher im weiteren Verlauf an das Fangbecken 2 in der Limesstraße angeschlossen ist und einen Überlauf in die Welzbachverrohrung (Gewässer III. Ordnung) mit Einleitung in das Hafenbecken 2 an Kai 5 aufweist. Für diesen Überlauf bestehe eine gehobene wasserrechtliche Erlaubnis (Benutzung zur Einleitung von 2.316 l/s).

Der Vorhabensträger nahm mit Schreiben vom 28.01.2019 den Hinweis zur Kenntnis und gab an, dass das anfallende Oberflächenwasser wie im Bestand zum Teil über Rinnen gefasst und an die vorhandenen anzupassenden Straßenabläufe angeschlossen werde. Die südliche Fahrbahn in Richtung Stadtmitte werde über Mulden frei entwässert, das Oberflächenwasser werde direkt zur Versickerung gebracht. Lediglich im direkten Knotenpunktbereich wird das Oberflächenwasser gefasst und wie im Bestand den vorhandenen Entwässerungseinrichtungen zugeführt. Die zu entwässernde befestigte Fläche nehme nur geringfügig zu, da die für den Straßenbau in Anspruch zu nehmenden Flächen bereits heute versiegelt seien und an die bestehende Kanalisation angeschlossen seien. Weiterhin ergebe sich nach einer überschlägigen Überprüfung ein zusätzlicher Abfluss von ca. 11 l/s, was in etwa 0,7 % der genehmigten Einleitungsmenge aus der wasserrechtlichen Erlaubnis von 1.528 l/s entspreche und als vernachlässigbar anzusehen sei. Ebenso habe die zuständige Wasserbehörde der Stadt Aschaffenburg keine Einwände zur Planung vorgebracht.

Im Weiteren wies der bayernhafen Aschaffenburg darauf hin, dass der Kreuzungsbereich „Hafen Mitte“ an den bestehenden Kanal in der Hafenkopfstraße angeschlossen werden solle, welcher im weiteren Verlauf an das Fangbecken 1 am Kopf des Hafenbeckens 1 angeschlossen ist und einen Überlauf mit Einleitung in das Hafenbecken 1 aufweist. Für diesen Überlauf bestehe eine gehobene wasserrechtliche Erlaubnis (erlaubte Benutzung zur Einleitung von 1.528 l/s).

Der Vorhabensträger nahm mit Schreiben vom 28.01.2019 den Hinweis zur Kenntnis und führte aus, dass die bestehende Kreuzung über Rinnen und entsprechenden Straßenabläufen an das vorhandene Kanalnetz angeschlossen werde und diese Entwässerungssystematik bei der vorliegenden Planfeststellungsplanung beibehalten werde. Die zu entwässernde befestigte Fläche nehme nur geringfügig

zu, da die für den Straßenbau in Anspruch zu nehmenden Flächen bereits heute versiegelt seien und an die bestehende Kanalisation angeschlossen seien. Weiterhin ergebe sich nach einer überschlägigen Überprüfung ein zusätzlicher Abfluss von ca. 15 l/s, was in etwa 0,7 % der genehmigten Einleitungsmenge aus der wasserrechtlichen Erlaubnis von 2.316 l/s entspreche und als vernachlässigbar anzusehen sei. Ebenso habe die zuständige Wasserbehörde der Stadt Aschaffenburg keine Einwände zur Planung vorgebracht. Weiterhin wies der Vorhabensträger darauf hin, dass zu diesem Sachverhalt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens eine gesonderte Vereinbarung zwischen dem bayernhafen, der Stadt Aschaffenburg und ihm abgeschlossen werde.

Mit Schreiben vom 14.08.2018 wies der bayernhafen Aschaffenburg darauf hin, dass hinsichtlich des Notüberlaufs der Mulde nördlich der B 26, welcher an das Kanalnetz des bayernhafens angeschlossen wird (Ifd.Nr. 3.3 BWV, Unterlage 7.2), die Wasserzuführung zum Kanalsystem des bayernhafens nicht quantifiziert sei. Der Vorhabensträger führte aus, dass der Notüberlauf, der lediglich bei absoluten Starkregenereignissen anspringe, an das Kanalnetz des bayernhafens angeschlossen werde und die Erforderlichkeit des geplanten Notüberlaufs in der Ausführungsplanung nochmals überprüft werde. Außerdem hätte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg der Entwässerungsplanung zugestimmt.

Weiterhin, so der bayernhafen in seiner Stellungnahme vom 14.08.2018, sei auch für die Einleitung in das Kanalnetz des bayernhafens des Entwässerungsabschnittes EA 4.1 (Ifd.Nr. 3.4 BWV), die Wasserzuführung zum Kanalnetz des bayernhafens nicht quantifiziert. Der Vorhabensträger wies darauf hin, dass alle neuen Leitungen mit einem Anschluss an bestehende Kanalleitungen der Unterlage 13 zu entnehmen seien. Neue Straßenflächen, die auf versiegelten Straßenflächen liegen werden, würden, wie bisher, an das bestehende Entwässerungssystem angeschlossen.

Mit Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 11.04.2019 zwischen dem Vorhabensträger und dem bayernhafen, stimmte der bayernhafen dem Anschluss von Straßenflächen an die hafeneigene Entwässerungsinfrastruktur zu. Der Vorhabensträger und der bayernhafen einigten sich im selbigen Protokoll darüber, dass über die Entwässerung in das Kanalnetz des bayernhafens eine Vereinbarung geschlossen werde. Ebenso wurde vereinbart, dass für die beiden Kanalanschlüsse aus dem Bereich der B 26 die Abflussmengen zu ermitteln seien und in der Kanalberechnung zu berücksichtigen seien. Hierbei seien für den Bemessungsregen das Arbeitsblatt DWA-A 118 (Tabelle 2: Häufigkeit Bemessungsregen 1 in 2 Jah-

ren mit Überflutungsprüfung, Neuplanung) sowie das LFU Merkblatt Nr. 4.2/3 Tabelle 1 (Empfohlene Herabsetzung Häufigkeit 1 in 3 Jahren) und die Daten der Kostra_DWD-2010R (Toleranzbetrag +/- 10 %) zu beachten. Beide kamen überein, dass der bayernhafen nach Übergabe der entsprechenden Daten durch den Vorhabensträger die Berechnung in seinem System durchführen werde und die Ergebnisse zur Verfügung stelle. Bei der Strangberechnung werden die vereinbarten Lastfälle (Abfluss aus Flächen bayernhafen, Abfluss aus Flächen bayernhafen + Flächen B 26 Bestand und Abfluss aus Flächen bayernhafen + Flächen B 26 Neu) betrachtet. Ebenso wurde festgelegt, dass die Kanalnetzberechnung neben dem Füllgrad der einzelnen Haltungen auch die Betrachtungen der ausreichenden Dimensionierung von betroffenen Fang- und Regenrückhaltebecken, der ausreichenden Größe der vorhandenen Rückhaltevolumina und der Höhe der Schwellenüberläufe und Eignung der Drosseleinrichtungen umfasse.

Der Vorhabensträger und der bayernhafen haben im Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 11.04.2019 vereinbart, falls die Abflussberechnungen eine wesentliche Verschlechterung im Netz ergebe (z.B. Überstau) bzw. die Leistungsfähigkeit der Kanäle und Sonderbauwerke nicht mehr gegeben sei, abgegrenzte bauliche Maßnahmen zu prüfen und zu Lasten des Vorhabensträgers zu ergreifen seien und über die erforderlichen Maßnahmen eine gesonderte Vereinbarung zur Umsetzung getroffen werde.

Der Fischereifachberater wies in seinem Schreiben vom 01.08.2018 darauf hin, dass das im Bereich der B 26 anfallende Oberflächenwasser aus den verschiedenen Entwässerungsabschnitten größtenteils über Rohrleitungen in das Kanalnetz der Stadt Aschaffenburg bzw. des bayernhafens eingeleitet werde und es dadurch letztlich in den Main gelange. Aus den Planunterlagen sei nicht ersichtlich, ob das Kanalnetz der Stadt Aschaffenburg bzw. des bayernhafens ausreichend groß dimensioniert sei, um die zusätzlich anfallenden Abflussmengen ordnungsgemäß in den Main abzuführen. Entsprechende Nachweise (bspw. gemäß Merkblatt ATV-DVWK-M 153) und ggf. Anpassungen der bestehenden wasserrechtlichen Verhältnisse seien in einem gesonderten Verfahren zu prüfen bzw. vorzunehmen. Unter Umständen werde durch die Erhöhung der Oberflächenwassereinleitungsmengen auch bauliche Anpassungen an das Kanalnetz des bayernhafens oder an die Einleitungsstelle erforderlich. Der Fischereifachberater wies auf den maximalen Konzentrationswert von Chlorid von 200 mg/l nach der Oberflächengewässerordnung hin.

Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 08.11.2018 zu, dass das Kanalnetz des bayernhafens noch einmal auf seine Kapazität geprüft werde. Ebenso

ergebe sich lediglich eine minimale Erhöhung der Einleitmenge, da nur eine geringe Neuversiegelung durch den Ausbau der B 26 entstehe. Die Ausbaubereiche, die der Kanalisation zugeführt werden sollen, sind bereits zum großen Teil versiegelt und an die vorhandene Entwässerung angeschlossen. Der Vorhabensträger erwiderte weiterhin, dass durch die hohe Verdünnung im Main die Natrium- und Chloridkonzentration aufgrund der Grundbelastung des Mains nicht messbar erhöht werde. Schädliche Salzgehalte würden durch die zusätzlichen Einleitmengen nicht erreicht, ein negativer Effekt durch Streusalz sei nicht zu erwarten. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist der Forderung mit der Nebenbestimmung unter A 3.4.3 ausreichend Rechnung getragen. Durch die vorgesehene abzuschließende vertragliche Regelung zwischen dem Betreiber der Abwasseranlage (bayernhafen Aschaffenburg) und dem Einleiter (Vorhabensträger) ist sichergestellt, dass die Anforderungen an eine Indirekteinleitung eingehalten werden. Ebenso einigten sich der Vorhabensträger und der bayernhafen im Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 11.04.2019, dass eine Kanalnetzberechnung vor dem Anschluss an das Kanalnetz des bayernhafens durchgeführt werde.

Mit Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 11.04.2019 einigten sich der Vorhabensträger und der bayernhafen Aschaffenburg, dass ein Antrag auf Entwässerung beim bayernhafen als Abwasserentsorgungsbetrieb durch den Vorhabensträger gestellt werde.

Bezüglich der Forderungen des bayernhafens Aschaffenburg nach quantitativer und qualitativer Überprüfung des bestehenden Kanalnetzes wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde ergänzend auf die erforderliche Vereinbarung nach § 59 Abs. 2 WHG zwischen dem Vorhabensträger und dem bayernhafen Aschaffenburg verwiesen (vgl. A 3.4.3). Voraussetzung für die Freistellung von der grundsätzlichen Genehmigungsbedürftigkeit nach § 59 Abs. 1 WHG ist, dass der Indirekteinleiter (Vorhabensträger) gegenüber dem Anlagenbetreiber (bayernhafen Aschaffenburg) die Einhaltung der Anforderungen des § 58 Abs. 2 WHG vertraglich sicherstellt. Denn nach Auffassung des Gesetzgebers ist es vorrangig Sache des Anlagenbetreibers und des Indirekteinleiters, eine den gesetzlichen und behördlichen Anforderungen entsprechende Abwasserversorgung zu gewährleisten (BT-Drs. 16/12275, S. 69).

Der Vorhabensträger und der bayernhafen einigten sich mit Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 11.04.2019 darüber, dass der Vorhabensträger für die Anschlussflächen die Auflagen und Anforderungen, die sich aus dem Anschluss der

B 26-Flächen bei einer ggf. erforderlichen Tektur/Neugenehmigung der gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnis für den Abschlag von Abwasser in das Hafenbecken ergeben, zu eigenen Lasten umzusetzen hat.

Der Vorhabensträger und der bayernhafen haben im Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 11.04.2019 vereinbart, dass über den Anschluss und die Einleitung in das Kanalnetz des bayernhafens eine privatrechtliche Vereinbarung zur Regelung der Rahmenbedingungen abgeschlossen werde. Der Vorhabensträger und der bayernhafen einigten sich, dass der Anschluss auf Basis der Allgemeinen Entsorgungsbedingungen (AEB Abwasser) des bayernhafens Aschaffenburg erfolge, und dabei berücksichtigt werde, dass in naher Zukunft eine gesplittete Niederschlagswassergebühr eingeführt werde und auch die Einleitung von Oberflächengewässer in die Kanalisation kostenpflichtig werde (analog dem Vorgehen bei der Stadt Aschaffenburg).

Der Vorhabensträger und der bayernhafen kamen mit Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 11.04.2019 überein, dass der Vorhabensträger nach den zum jeweiligen Zeitpunkt anerkannten Regeln der Technik gegebenenfalls erforderliche Anpassungsmaßnahmen für den Anschluss an das Kanalnetz des bayernhafens zu veranlassen und umzusetzen habe, falls sich der bayernhafen in Zukunft dazu entschieße ein Trennsystem im Hafen umzusetzen. Beide einigten sich, dass dies nach heutigem Stand der Technik die Einhaltung der Vorgaben des Merkblattes DWA-M 153 sei und, dass für diesen Fall auch zwingend Absperreinrichtungen für Havariefälle vor dem Anschluss an das Netz des bayernhafens einzurichten seien.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist klarzustellen, dass vor Beginn der Baumaßnahmen eine Vereinbarung des Vorhabensträgers mit dem bayernhafen Aschaffenburg bezüglich des Anschlusses zu treffen ist, um eine Genehmigungsfreistellung i.S.d. § 59 Abs. 2 WHG zu erreichen. In der Vereinbarung (i.d.R. als Nutzungsvertrag) ist insbesondere zu vereinbaren, dass durch das Rohwasser die Erfüllung der Anforderungen an die Direkteinleitung nicht gefährdet wird (vgl. § 58 Abs. 2 Nr. 2 WHG). Der Betreiber der privaten Abwasseranlage hat vor allem auf der Grundlage des für ihn geltenden Einleitungsbescheides (z.B. Parameter, Überwachungswerte, mengenmäßige Festsetzungen) entsprechende Vereinbarungen zu treffen (BeckOK UmweltR/Schulz WHG § 59 Rdnr. 27).

Diesbezüglich einigten sich der Vorhabensträger und der bayernhafen mit Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 11.04.2019, dass der Vorhabensträger einen Antrag auf Entwässerung beim bayernhafen stellt und eine Vereinbarung über die Entwässerung zur Regelung der Rahmenbedingungen abgeschlossen wird. Die

Forderung fand ebenso ihren Niederschlag in der Nebenbestimmung unter A 3.4.3 dieses Beschlusses.

Der bayernhafen Aschaffenburg empfahl im Schreiben vom 14.08.2018 in Zusammenhang mit der Erneuerung der bestehenden Kanalisationsleitung (Ifd.Nr. 4.17 BWV, Unterlage 7.2) eine nochmalige Überprüfung der Dimensionierung der Kanalleitung. Der Vorhabensträger sicherte zu, dass die anfallenden Ableitungsmengen, die in die vorhandene Kanalisation abgeleitet werden müssen, an Hand der vorhandenen Einzugsflächenpläne (Unterlage 13.2) im Zuge der Ausführungsplanung nochmals überprüft werde (vgl. A 3.1 dieses Beschlusses). Weiterhin sei bereits eine Vergrößerung des bestehenden Kanals von DN 250 (im Bestand) auf DN 300 eingeplant (vgl. Ifd.Nr. 4.17 BWV, Unterlage 7.2).

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg forderte in seinem Schreiben vom 31.01.2013, dass die bereichsweise Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser von Verkehrsflächen in das Kanalnetz des bayernhafens nach Maßgabe der Entwässerungssatzung der Stadt Aschaffenburg zu erfolgen habe, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 19.06.2013 zusagte (vgl. A 3.1 dieses Beschlusses). Diesbezüglich stellte der bayernhafen im Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 11.04.2019 zwischen ihm und den Vorhabensträger klar, dass die Entwässerungssatzung der Stadt Aschaffenburg für die Einleitung in die Kläranlage der Stadt Aschaffenburg sowie für die Einleitung des Straßenwassers im Einmündungsbereich bzw. Kreuzungsbereich B 26 / Stockstädter Weg gelte. Der Vorhabensträger nahm den Hinweis zur Kenntnis.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist auf die Regelungen der Indirekteinleitergenehmigung nach §§ 58, 59 WHG hinzuweisen. Eine Indirekteinleitergenehmigung ist grundsätzlich dann erforderlich, wenn die Einleitung von entsprechendem Abwasser nicht in eine öffentliche, sondern in eine private Abwasseranlage erfolgt, die der Beseitigung von gewerblichem Abwasser dient. Von einer Genehmigung konnte gemäß § 59 Abs. 2 WHG abgesehen werden. Allerdings unterliegen grundsätzlich nur die Indirekteinleitungen in öffentliche Abwasseranlagen dem kommunalen Satzungsrecht, so dass parallel die Anforderungen der örtlich geltenden Entwässerungssatzung einzuhalten sind, wobei der Messpunkt in der Regel der Übergabepunkt in den öffentlichen Kanal ist (siehe Merkblatt Nr.4.5/1 „Abwassereinleitungen aus Industrie und Gewerbe“, Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2014, S. 18). Diese Maßgabe betrifft daher nur das Verhältnis zwischen bayernhafen und Stadt Aschaffenburg, so dass vorliegend von einer entsprechenden Nebenbestimmung abgesehen werden konnte.

Der weiteren Forderung des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburgs, dass weitere Auflagen und Bedingungen aus Gründen des öffentlichen Wohls vorbehalten blieben, konnte nicht entsprochen werden. Ein solcher allgemeiner Auflagenvorbehalt ist im Planfeststellungsrecht wegen des Grundsatzes umfassender Problembewältigung nur zulässig, wenn er den Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG genügt. Danach dürfen Einzelfragen einer nachträglichen Regelung nur vorbehalten bleiben, soweit eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann und muss solchen nachteiligen Wirkungen des Vorhabens nicht Rechnung tragen, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten verständiger Weise nicht rechnen können, weil sich ihr Eintritt im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht einmal als möglich abzeichnet. Für den Schutz gegen derartige, nicht voraussehbare Wirkungen müssen sich die davon Betroffenen auf die Ansprüche verweisen lassen, die ihnen Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 BayVwVfG gewährt. Dazu gehören auch solche nachteilige Wirkungen, deren zukünftiger Eintritt zwar theoretisch denkbar ist, sich aber mangels besonderer Anhaltspunkte noch nicht konkret absehen lässt. Nur dann, wenn sich im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nachteilige Wirkungen weder mit der für eine Anordnung nach Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG hinreichenden Zuverlässigkeit voraussagen noch dem Bereich nicht voraussehbarer Wirkungen nach Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 BayVwVfG zuordnen lassen, kann gemäß Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG die Frage eines Ausgleichs einer späteren abschließenden Prüfung und Entscheidung vorbehalten bleiben. Diese Voraussetzungen liegen vor, wenn sich aufgrund besonderer Anhaltspunkte die konkrete Möglichkeit abzeichnet, dass nachteilige Wirkungen in absehbarer Zeit eintreten werden, ihr Ausmaß sich jedoch nicht abschätzen lässt (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00; vgl. auch BayVGH, Urteil vom 18.12.2003, Az. 22 B 03.823, BayVBl. 2005, S. 115 mit Bezug auf § 10 Abs. 1 und 2 WHG a.F.). Derartige greifbare Anhaltspunkte für nachteilige Wirkungen sind im gegenständlichen Verfahren aber nicht ersichtlich und wurden auch von keinem Beteiligten vorgetragen. Zudem ist die Erlaubnis kraft Gesetzes widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG), so dass z.B. im Wege des Teilwiderrufs nachträgliche Nachbesserungen möglich sind. Für die Planfeststellungsbehörde bestand daher kein Anlass, neben den unter A 3.4, A 3.8 und A 7.3 dieses Beschlusses vorgesehenen Nebenbestimmungen zum Schutz der Gewässer einen weiteren allgemeinen Auflagenvorbehalt vorzusehen.

Mit Blick auf die Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG bzw. Art. 4 Abs. 1 Buchstabe a WRRL ist im Ergebnis aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde somit

festzustellen, dass eine Verschlechterung i.S.d. obengenannten Rechtsprechung des EuGH nicht zu erwarten ist. Durch die vorgesehene dezentrale Versickerung bzw. die gezielte Versickerung des Oberflächenwassers in das Grundwasser sind die zu erwartenden hydraulischen und stofflichen Belastungen des betroffenen Gewässers gering, die Menge an anfallendem Niederschlagswasser erhöht sich durch die Zunahme der versiegelten Straßenoberfläche marginal. Eine Verschlechterung ist durch die Maßnahme nicht zu erwarten. Es ist anzumerken, dass eine Verschlechterung des chemischen Zustands eines Grundwasserkörpers im Ergebnis vorliegt, sobald in einem Grundwasserkörper im guten chemischen Zustand infolge eines Vorhabens mindestens ein Schadstoff für den jeweiligen Grundwasserkörper maßgeblichen Schwellenwert nach § 7 Abs. 2 GrwV in Verbindung mit § 5 Abs. 1 Satz 1 GrwV und Anlage 2 der GrwV überschreitet (vgl. „Vollzugshinweise zur Auslegung und Anwendung des wasserrechtlichen Verschlechterungsverbots“, Anlage zum UMS des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz vom 09.01.2018, Az. 52a-U4504-2013/5-135, S. 24). Dies zugrunde gelegt und unter Berücksichtigung der Zielsetzung der Wasserrahmenrichtlinie – Erreichen eines „guten Zustands“ aller Gewässer – dürfte eine Verschlechterung des chemischen Zustands eines Grundwasserkörpers vorliegen, sobald mindestens eine Umweltqualitätsnorm für einen Parameter vorhabenbedingt überschritten wird. Für Schadstoffe hingegen, die den maßgeblichen Schwellenwert bereits im Istzustand überschreiten, stellt jede weitere (messbare) Erhöhung der Konzentration eine Verschlechterung dar (BVerwG, Beschluss vom 25.04.2018, Az. 9 A 16.16, BeckRS 2018, 17751, Rdnr. 49). Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg hat als amtlicher Sachverständiger in dem Schreiben vom 24.07.2018 ausdrücklich bestätigt, dass die Auswirkungen von chloridhaltigen Einleitungen in das Grundwasser (Grundwasserkörper 2_G062_HE) infolge von Streusalzeinsatz in Anlage 2 zu Unterlage 1 (Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie) auf der Grundlage einer Frachtbetrachtung bewertet wurden und davon auszugehen ist, dass der Chlorideintrag infolge von Streusalz wegen der durch die Maßnahme nur geringen Vergrößerung der Straßenoberfläche und dem damit verbundenen erhöhten Streusalzeintrag das Verhältnis vom gemessenen Chloridwert an der Messstelle (40 bis 50 mg/l) zum Schwellenwert nach der Grundwasserverordnung (250 mg/l) nur unwesentlich verändern werde. Das Sachgebiet Wasserwirtschaft der Regierung von Unterfranken schloss sich im Schreiben vom 24.07.2018 den Ausführungen des Wasserwirtschaftsamts Aschaffenburg an. Das Landratsamt Aschaffenburg führte diesbezüglich im Schreiben vom 14.08.2018

aus, dass durch die zusätzliche Fahrbahnfläche zwar ein zusätzlicher Streusalzeintrag ausgelöst werde, diese Flächen aber in der Gesamtbetrachtung in Bezug auf den gesamten Grundwasserkörper jedoch als vernachlässigbar einzuschätzen sei. Eine Verschlechterung des jeweiligen Gewässerzustandes ist somit nicht zu erwarten, den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie wird damit Genüge getan.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg brachte mit Schreiben vom 24.07.2018 vor, dass der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Anlage 2 zu Unterlage 1) um ein Kapitel zur Gewässerkreuzung B 26/Welzbach zu ergänzen sei. Im Erörterungstermin am 28.05.2019 erneuerte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg die Forderung und trug vor, dass im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie bei Gewässerkreuzungen neben dem chemischen Zustand auch der hydromorphologische Zustand eines Gewässers zu prüfen sei, insbesondere, ob die Baumaßnahme zukünftige Strukturverbesserungen am Welzbach verhindere oder beeinträchtige. Mit Stellungnahme vom 24.07.2018 sowie 21.06.2019 erläuterte das Sachgebiet Wasserwirtschaft der Regierung von Unterfranken aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend, dass es sich beim Flusswasserkörper Welzbach und Flutmulde ab Landesgrenze (2_F173) um einen erheblich veränderten Wasserkörper handle, der laut abrufbaren Steckbrief im Umweltatlas Bayern eine Länge von ca. 18 km habe und eine Verschlechterung des Zustandes des Flusswasserkörpers 2_F173 (Welzbach und Flutmulde ab Landesgrenze) nicht zu besorgen sei, da das Straßenbauvorhaben weder in den Bestand des Welzbaches eingreife, noch Einträge in das Gewässer (z.B. über die Straßenentwässerung) geplant seien. Ebenso sei das Erreichen des guten ökologischen Potentials nicht von der Baumaßnahme an der B 26 abhängig. Ein Kapitel zur Gewässerkreuzung B 26/Welzbach im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie war daher entbehrlich.

Das vorliegende Entwässerungskonzept trägt also den gesetzlichen Anforderungen Rechnung. Es sorgt dafür, dass Niederschlagswasser ortsnah versickert oder direkt in ein Gewässer eingeleitet wird (§ 55 Abs. 2 WHG). Die verfahrensgegenständliche Versickerung und gezielte Einleitung in das Grundwasser von Straßenabwasser sind notwendig, weil die Errichtung und Unterhaltung der Straßenentwässerungsanlagen grundsätzlich Aufgabe des Straßenbaulastträgers ist (vgl. § 3 Abs. 1 und § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) und das anfallende Niederschlagswasser mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nur durch Einleitung in Gewässer bzw. die breitflächige Versickerung beseitigt werden kann.

3.7.7.3.3 Einvernehmen

Die Entscheidung über die gehobene Erlaubnis ist im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen (§ 19 Abs. 3 WHG). Zuständige Behörde ist hier die Stadt Aschaffenburg (Art. 63 Abs. 1 BayWG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG). Diese erteilt mit Schreiben vom 07.08.2019 das Einvernehmen gemäß § 19 WHG. In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens wird die gehobene Erlaubnis erteilt.

3.7.7.4 Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die unter A 3.4, A 3.6 und A 7.3 dieses Beschlusses ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen und die erteilten Zusagen hinreichend Rechnung getragen. Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragte Straßenbaumaßnahme. Sie sind daher nicht geeignet, die für den Ausbau der Knotenpunkte der B 26 in Aschaffenburg im gegenständlichen Abschnitt sprechenden Belange zu überwiegen.

3.7.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

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

3.7.8.1 Flächeninanspruchnahme

Für das Straßenbauvorhaben werden landwirtschaftliche Nutzflächen im Rahmen der Neuversiegelung durch Straßenkörper und Nebenflächen zwar nicht direkt betroffen (vgl. Unterlage 12.1 T, Kap. 7), sie werden jedoch für die notwendigen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen benötigt (vgl. Unterlage 12.1 T, Kap. 10.4, Unterlage 1, Kap. 7.1 sowie unter C 3.7.5.2.5 dieses Beschlusses). Insgesamt werden landwirtschaftlich genutzte Flächen in einem Umfang von 0,42 ha benötigt (vgl. Unterlage 1, Kap. 7.1, Anhang 1 zur Unterlage 1 (UVP-Bericht), Kap. 3.2 und Unterlage 12.1 T, Kap. 11). Eine Minderung der Eingriffe in landwirtschaftlich genutzte Flächen ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit der Baumaßnahme und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich.

3.7.8.2 Landwirtschaftliches Wegenetz

Schon die bestehende B 26 trennt die landwirtschaftlich genutzten Flächen diesseits und jenseits der Bundesstraße voneinander. Um die jeweils auf der anderen Seite der Bundesstraße liegenden landwirtschaftlichen Flächen erreichen zu können, sind schon jetzt Mehrwege über die vorhandenen Querungsmöglichkeiten in Kauf zu nehmen. An dieser Situation wird sich durch die Baumaßnahme nichts ändern.

Mit den Nebenbestimmungen unter A 3.7.1 und A 3.7.2 dieses Beschlusses ist den Belangen des landwirtschaftlichen Wegenetzes hinreichend Rechnung getragen.

3.7.8.3 Sonstige Belange der Landwirtschaft

Im Rahmen der Belange der Landwirtschaft ist grundsätzlich auch die Frage von Bodenbelastungen zu thematisieren, die durch den Betrieb der B 26 in diesem Bereich entstehen können. Die Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens auf den Boden sowie auf die landwirtschaftlichen Nutzpflanzen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. oben C 2.3.2 dieses Beschlusses) bzw. bei der Würdigung der Belange des Immissionsschutzes (vgl. C 3.7.4 dieses Beschlusses) und des Bodenschutzes (vgl. C 3.7.6 dieses Beschlusses) behandelt. Auf die betreffenden Ausführungen kann insoweit Bezug genommen werden. Dort ist auch schon auf die Vorbelastung durch die bestehende Bundesstraße B 26 hingewiesen worden. Eine nennenswerte Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung ist danach nicht zu erwarten. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse davon auszugehen, dass sich die vorhabensbedingten Schadstoffemissionen auf den unmittelbaren Nahbereich zum Fahrbahnrand (etwa 10 m beidseits der Fahrbahntrasse) konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen. Innerhalb dieser Grenze befinden sich im Planfeststellungsbereich jedoch keine landwirtschaftlich genutzten Grundstücke.

3.7.8.4 Abwägung

Die Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Ausbau der B 26 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt insgesamt mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist, zumal die Situation schon durch die bestehende Bundesstraße geprägt ist. Die Beeinträchtigung der Belange der Landwirtschaft ist so weit wie möglich auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Gleichwohl werden die

Nachteile für die Landwirtschaft nicht verkannt und mit entsprechendem Gewicht zulasten der Baumaßnahme in die Abwägung eingestellt. Insgesamt bleibt aber festzuhalten, dass die verbleibenden Beeinträchtigungen der Belange der Landwirtschaft nach Abwägung der widerstreitenden Interessen hinnehmbar sind. Sie überwiegen im Ergebnis nicht die für die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens sprechenden Argumente und stellen die Ausgewogenheit der verfahrensgegenständlichen Planung nicht in Frage.

3.7.9 Forstwirtschaft

Für die Anlage der neuen Straße gehen ca. 0,71 ha Waldfläche verloren. Weiterhin kommt es auf 0,52 ha infolge

der Verkleinerung um über 50 % der ursprünglichen Waldfläche zum dauerhaften Verlust des Biotopwertes des verbleibenden Waldstreifens.

Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) bedarf nach Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG grundsätzlich der Erlaubnis. Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn es sich um Bannwald handelt (Art. 9 Abs. 4 Nr. 1 BayWaldG), bzw. sie soll versagt werden, wenn die Rodung Waldfunktionsplänen widerspricht oder deren Ziele gefährden würde oder die Erhaltung des Waldes aus anderen Gründen im öffentlichen Interesse liegt und dieses vor den Belangen des Antragstellers den Vorrang verdient (Art. 9 Abs. 5 BayWaldG). Keiner Erlaubnis nach dem Bayerischen Waldgesetz bedürfen nach Art. 9 Abs. 8 Satz 1 BayWaldG Änderungen der Nutzungen von Wald, die durch Planfeststellungsbeschlüsse zugelassen werden. Im Planfeststellungsverfahren sind jedoch die oben genannten materiellen Grundsätze sinngemäß zu beachten (Art. 9 Abs. 8 Satz 2 BayWaldG). Eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Art. 9 Abs. 2 a BayWaldG i.V.m. Art. 39 a BayWaldG war im gegenständlichen Verfahren nicht durchzuführen, da die hier zu rodende Fläche die dort gestellten Größenanforderungen deutlich unterschreitet.

Neben der Inanspruchnahme der Waldflächen sind in die Abwägung die sonstigen bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf den Lebensraum Wald einzustellen. Dabei kann auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung Bezug genommen werden. Im Zuge dieser Prüfung sind die vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Menschen, die Tier- und Pflanzenwelt, die Fläche, den Boden, das Wasser, das Klima und die Luft einschließlich etwaiger Wechselwirkungen für den gesamten Planfeststellungsabschnitt und damit auch für das im Maßnahmenbereich gelegene Waldgebiet dargestellt und bewertet.

Vorliegend wird die Rodung mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen; Versagungsgründe nach Art. 9 Abs. 4 und 5 BayWaldG stehen dem nicht entgegen. Der nach der Rodung im beabsichtigten Umfang verbleibende schmale Restbestand kann nicht mehr alle Waldfunktionen erfüllen und ist zudem einer erhöhten Gefährdung durch Rindensonnenbrand und Sturmwurf ausgesetzt.

Im Bereich der Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2 erfolgt eine Laubmischwaldaufforstung von 0,42 ha und 1,26 ha.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg teilte in seiner Stellungnahme vom 28.02.2013 mit, dass es sich bei dem in den Planunterlagen ausführlich besprochenen Laubwaldstreifen von ca. 1,3 ha Größe nördlich der B 26 um Wald nach Art. 2 Abs. 1 BayWaldG handele, welcher auf rd. 0,78 ha der Länge nach überbaut werde, sodass nach der Baumaßnahme voraussichtlich ein etwa 12 m breiter Gehölzstreifen verbleibe, dem Waldeigenschaft wohl nicht mehr zukomme.

Die höhere Naturschutzbehörde merkte mit Schreiben vom 17.08.2018 zunächst an, dass die Gehölzstruktur nördlich der Darmstädter Straße und südlich des bayernhafens als Biototyp B212 „Feldgehölze mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten“ kartiert sei, die Fläche in den Planunterlagen jedoch überwiegend als Waldstreifen beschrieben werde. Zwar werde die grobe Grenze zwischen Feldgehölz/Hecke und Wald von 1.000 m² überschritten, allerdings könne durch die geringe Breite von rund 30 m nicht davon ausgegangen werden, dass sich in dem Gehölzbereich ein waldtypisches Klima und entsprechend typische Bodenvegetation ausgebildet habe, sodass die Fläche als Feldgehölz und nicht als Wald anzusprechen sei. Der Vorhabensträger stellte mit Schreiben vom 08.11.2018 klar, dass es nicht im Widerspruch stehe, den Gehölzstreifen als „Feldgehölze mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten“ (B212) zu kartieren und diesen dennoch im Weiteren als Waldstreifen zu bezeichnen und ihn hinsichtlich des Ausgleichserfordernisses entsprechend zu berücksichtigen. Zur Begründung wurde angegeben, dass das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten darauf hingewiesen habe, dass es sich bei dem Gehölz um Wald i.S.d. Waldgesetzes handele, dieser zum Stadtwald Aschaffenburg gehöre und laut Forsteinrichtungswerk ein ca. 1,2 ha großer, 70-jähriger Edellaubholzbestand, überwiegend bestehend aus Eiche, Ahorn und Kirsche sei. Insoweit sei der gesamte Waldstreifen forstrechtlich auszugleichen, da der verbleibende Restwaldstreifen nicht mehr alle Waldfunktionen wahrnehmen könne. Mit Schreiben vom

15.01.2019 teilte die höhere Naturschutzbehörde mit, dass aus ihrer Sicht Einverständnis bestehe, den Gehölzstreifen als Feldgehölz zu kartieren, entsprechend zu bewerten und in der Ausgleichsplanung angemessen zu berücksichtigen und gleichzeitig als Wald einzustufen, solange der Eingriff in diese Fläche bei der Kompensationsplanung berücksichtigt werde. Auf die Unterlage 12.1 T, Kap. 13 sowie auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5 wird Bezug genommen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten erklärte mit Schreiben vom 27.07.2018, dass mit der vorgesehenen Planung Einverständnis bestehe, wenn eine Ersatzaufforstung den mindestens gleichen Flächenumfang wie die beabsichtigte Rodung habe und im Verdichtungsraum der Region Bayerischer Untermain (1) zu liegen komme. Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 29.10.2018 darauf hin, dass es sich bei den beiden Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2 um Ersatzaufforstungen (Laubmischwald) in den Gemarkungen Damm und Schweinheim handle, die neben dem naturschutzrechtlichen auch dem forstwirtschaftlichen Ausgleich (für den direkten und funktionalen Verlust des Waldstreifens nördlich der B 26) dienen und im Verdichtungsraum der Region Bayerischer Untermain (1) zu liegen kommen.

Der Bayerische Bauernverband führte mit Schreiben vom 23.08.2018 aus, dass nicht nachvollzogen werden könne, dass das im Bestand vorhandene Straßenbegleitgrün als Wald zu sehen sei. Da bereits heute eine erhebliche Beeinträchtigung durch den gesamten städtischen Umgriff bestehe, sei eine Aufwertung bestehenden Waldes das geeignetste Mittel den neuerlichen Eingriff in landwirtschaftliche Fläche zu vermeiden. Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 29.10.2018, dass es sich bei dem betroffenen Gehölzstreifen um Wald i.S.d. Waldgesetzes handle, der zum Stadtwald Aschaffenburg gehöre und laut Forsteinrichtungswerk ein ca. 1,2 ha großer, 70-jähriger Edellaubholzbestand, vorwiegend bestehend aus Eiche, Ahorn und Kirsche darstelle. Die direkten als auch die indirekten Verluste des Waldstreifens müssten forstwirtschaftlich ausgeglichen werden, da der verbleibende Bestand nicht mehr alle Waldfunktionen erfüllen könne. Eine bloße Aufwertung des bestehenden Waldes, z.B. ein zielgerichteter Umbau von Wald, könne in diesem Fall nicht als Ausgleichsmaßnahme angerechnet werden. Ergänzend wird auf die Ausführung unter C 3.7.5.2.5.3 verwiesen.

Die aufgezeigten Auswirkungen auf die Belange der Forstwirtschaft entfalten kein solches Gewicht, um die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen zu können. Aufgrund der geplanten Aufforstung und Anpflanzung kann davon ausgegangen werden, dass die vorhabensbedingten Eingriffe in den Wald und damit in

dessen unterschiedliche Funktionen für den Naturhaushalt jedenfalls mittel- bzw. langfristig kompensiert werden können.

3.7.10 Fischerei

Zu dem öffentlichen Belang der Fischerei hat der Fachberater und Sachverständige für Fischerei beim Bezirk Unterfranken (im Folgenden: Fischereifachberater) mit Schreiben vom 01.08.2018 Stellung genommen und im öffentlichen fischereifachlichen Interesse verschiedene Nebenbestimmungen vorgeschlagen bzw. Hinweise gegeben.

Im Hinblick auf die Forderung des Fischereifachberaters bezüglich der Einleitung in das Kanalnetz des bayernhafens Aschaffenburg bzw. der Stadt Aschaffenburg wird auf die Ausführungen unter C 3.7.7.3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Fischereifachberater forderte, dass die Wasserversorgung sowie die ordnungsgemäße Bewirtschaftung des Unteren Schönbuschsees durch die geplanten Anpassungen an der Zulauf- und Überlaufleitung auch nicht vorübergehend beeinträchtigt werden dürfe. Daher sollten derartige Arbeiten außerhalb der Sommermonate durchgeführt werden, damit im Falle von Problemen (Kappung der Leitung oder dgl.) die Wasserversorgung und damit auch die Sauerstoffversorgung des Gewässers sicher gewährleistet sei, ansonsten drohe aufgrund des eutrophen Zustandes des Gewässers ein Umkippen des Sees mit all seinen negativen Konsequenzen (z.B. Fischsterben). Der Vorhabensträger nahm mit Schreiben vom 08.11.2018 den Hinweis zur Kenntnis, allerdings werden keine Anpassungen an den Zulauf und Überlaufleitungen vorgenommen, die Leitungen würden lediglich während der Bauarbeiten gesichert werden, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Auflagen zu treffen waren.

Hinsichtlich der Bauausführung forderte der Fischereifachberater, dass während der Arbeiten sicherzustellen sei, dass (z.B. bei Starkregenereignissen) keine zusätzlichen Nährstoffe (oder Schadstoffe) über Abschwemmungen oder dgl. in den Schönbuschsee, den Main oder in den Welzbach gelangen, um die bestehende Eutrophierung nicht zu beschleunigen und um eine dadurch bedingte Verschlechterung der Wasserqualität (z.B. aufgrund von Sauerstoffzerrungen) zu vermeiden. Der Vorhabensträger nahm den Hinweis zur Kenntnis und sicherte zu, diesen in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Allerdings sei eine Abschwemmung von Material in den Schönbuschsee, den Main oder den Welzbach unwahrscheinlich, da keine Arbeiten an den Zulauf- und Überlaufleitungen vorgenommen werden. Vorsorglich wurde der Forderung durch die Nebenbestimmung unter A 3.8.1 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

Die Einhaltung der Forderung des Fischereifachberaters, dass auf den Flächen und Abschnitten, die in das Kanalnetz der Stadt Aschaffenburg bzw. des bayernhafens entwässern, entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen keine gewässerschädlichen Baustoffe und Bauhilfestoffe verwendet werden dürfen (z.B. nur Verwendung von Kategorie Z 0 gemäß LAGA-M20), sagte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 08.11.2018 zu (vgl. A 3.1 und A 3.8.2 dieses Beschlusses).

Der Fischereifachberater forderte mit Schreiben vom 01.08.2018, dass neben der Stadt Aschaffenburg (untere Wasserrechtsbehörde), dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg oder der Polizei, der Fischereiberechtigte sowie der Bewirtschafter des Schönbuschsees sofort zu verständigen sei, falls während der Arbeiten aufgrund eines Unfalls oder anderer Vorkommnisse verunreinigtes Wasser in den Main, den Schönbuschsee oder in den Welzbach gelangen. Die Verständigung umfasse neben dem Beginn der Verschlechterung auch die Rückmeldung, wann der unbeeinträchtigte Zustand wiederhergestellt ist. Der Vorhabensträger nahm den Hinweis zur Kenntnis und sicherte zu, sofern es einen Unfall während der Bauarbeiten geben sollte, bei dem Verunreinigungen in den Main gelangen könnten, werde der Fischereiberechtigte sowie der Bewirtschafter des Schönbuschsees verständigt. Daneben wird der Forderung durch die Nebenbestimmung unter A 3.8.3 Rechnung getragen.

Als weitere Maßnahme forderte der Fischereifachberater, dass die baulichen Anlagen, die der Entwässerung dienen gemäß den gesetzlichen Anforderungen, jedoch mindestens einmal jährlich oder nach besonderer Beanspruchung, vom Unterhaltungspflichtigen durch einfache Sichtprüfung auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu überprüfen sei. Der Vorhabensträger nahm den Hinweis zur Kenntnis und wies darauf hin, dass die Überprüfung der Leitungen dem jeweiligen Unterhaltungspflichtigen obliegt. Auf die Nebenbestimmungen unter A 7.3.1 und A 7.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Den Hinweis des Fischereifachberaters auf die „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Entwässerungseinrichtungen im Straßenbau“, Ausgabe 2014 (ZTV Ew-StB 14) nahm der Vorhabensträger mit Schreiben vom 08.11.2018 zur Kenntnis.

Auch wurde vom Fischereifachberater darauf hingewiesen, dass der Antragsteller für alle Schäden gemäß § 89 Abs. 1 und Abs. 2 WHG zu haften habe, die Dritten aus dem Bau, dem Bestand, dem Betrieb und der Unterhaltung der Anlagen entstehen. Da die Haftung für Änderungen der Wasserbeschaffenheit gesetzlich geregelt ist, ist eine gesonderte Auflage mit diesem Wortlaut entbehrlich.

Schließlich sollten nach Einschätzung des Fischereifachberaters weitere Auflagen zum Schutz der Fließgewässerfischerei und der Fließgewässerökologie vorbehalten bleiben. Die Aufnahme eines allgemeinen Auflagenvorbehalts war vorliegend aber weder erforderlich noch zulässig. Ein solcher allgemeiner Auflagenvorbehalt ist im Planfeststellungsrecht wegen des Grundsatzes umfassender Problembewältigung nur zulässig, wenn er den Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG genügt. Diese Voraussetzungen liegen aber nur vor, wenn sich aufgrund besonderer Anhaltspunkte die konkrete Möglichkeit abzeichnet, dass nachteilige Wirkungen in absehbarer Zeit eintreten werden, ihr Ausmaß sich jedoch noch nicht abschätzen lässt (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00 <juris>; vgl. auch BayVGh, Urteil vom 18.12.2003, Az. 22 B 03.823, BayVBl. 2005, S. 115 mit Bezug auf § 10 Abs. 1 und 2 WHG). Derartige greifbare Anhaltspunkte für nachteilige Wirkungen sind im gegenständlichen Verfahren nicht ersichtlich und wurden auch von keinem Beteiligten vorgetragen. Für die Planfeststellungsbehörde bestand daher kein Anlass, einen Auflagenvorbehalt vorzusehen.

Den öffentlichen und auch den privaten Belangen der Fischerei kommt nach alledem, soweit dem Vorhaben seitens der Träger öffentlicher Belange nicht vorbehaltlos zugestimmt wurde, bzw. den Forderungen nicht durch Nebenbestimmungen – insbesondere unter A 3.8 dieses Beschlusses – Rechnung getragen wurde, allenfalls geringes Gewicht gegen die Planung zu und stellt deren Ausgewogenheit nicht in Frage.

3.7.11 Denkmalpflege

Der öffentliche Belang der Denkmalpflege wurde in der Umweltverträglichkeitsprüfung im Bereich der Kulturgüter und sonstigen Sachgüter behandelt. Das Ergebnis der dabei erfolgten Bewertungen der Umweltauswirkungen wird an dieser Stelle in die Abwägung eingestellt.

Zu den denkmalpflegerischen Belangen hat im Planfeststellungsverfahren die Abteilung B VI - Lineare Projekte des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, mit Schreiben vom 03.09.2018 und 07.03.2013 Stellung genommen.

Nach Aussage des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege im Schreiben vom 07.03.2013 sei durch die Maßnahme ein Einzeldenkmal (Baudenkmal i.S.v. Art. 1 Abs. 2 DSchG) tangiert, namentlich der Landschaftspark, im englischen Stil mit Wäldern, Wiesentälern und Gewässern, sowie klassizistischen Bauten und Staffagen (Aktennummer: D-6-61-000-249). Der Bestand des Parkdenkmals selbst sei zwar nur marginal betroffen, jedoch habe die Maßnahme Auswirkungen

auf diverse, in den Parkraum wirkende Bepflanzungen und Bäume, welche die Blickwirkung aus dem Park mitbestimmen, so dass aus denkmalfachlicher Sicht folgende Hinweise veranlasst seien: Die historische, in den Parkraum wirkende Allee, auch wenn diese nicht zum Parkdenkmal gehöre, sollte, so das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, möglichst uneingeschränkt erhalten werden. Des Weiteren habe der Waldmantel, der zwar ebenfalls nicht Bestandteil des Parkdenkmals sei und zu über 50% verlustig ginge, jedoch zum einen erhebliche Bedeutung als Sichtschutz gegenüber dem angrenzenden Hafen- und Industriegebiet sowie zum anderen als gleichsam optische Fortsetzung des Landschaftsparks. Um auch künftig die Abdeckung des Hafen- und Industriegebietes zu gewährleisten, sollte daher das verbliebene Waldstück erhalten, gesichert und durch Nachpflanzungen Vorort wieder ergänzt werden.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege bat deshalb in seinem Schreiben vom 07.03.2013, als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, dass die historische, in den Parkraum wirkende Allee, auch wenn diese nicht zum Parkdenkmal gehöre, möglichst uneingeschränkt erhalten werden solle, dass das verbliebene Waldstück erhalten, gesichert und durch Nachpflanzungen Vorort wieder ergänzt werden solle, um auch künftig die Abdeckung des Hafen- und Industriegebietes zu gewährleisten.

In seinem Schreiben vom 25.03.2013 versprach der Vorhabensträger, diese Forderungen des Landesamtes für Denkmalpflege zu beachten. Auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger führte aus, dass die bestehende Waldfläche zwischen dem Ausbauabschnitt und dem Hafen soweit wie möglich erhalten werde und erklärte zutreffend, dass er bezüglich der weiteren Nutzung keine verbindliche Aussage treffen könne, da die Stadt Aschaffenburg Grundstückseigentümerin sei.

Schließlich wies das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege in seiner Stellungnahme vom 07.03.2013 darauf hin, dass sich das nordöstliche Ende der Ausbaustrecke in unmittelbarer Nähe des Baudenkmals Betriebswerk der Hafenbahn (hier insbesondere der Drehscheibe) befinde, welches wie folgt in der Denkmalliste aufgeführt sei: "Nähe Industriestraße / Nähe Kohlenkaistraße / zwischen Augasse und Kohlenkaistraße. Betriebswerk der Hafenbahn, eingeschossiges Verwaltungs- und Lagergebäude mit Walmdach, Werkstattgebäude mit basilikalem Querschnitt, und Stahltragwerk, Trafohaus, Wasserturm und Lokschuppen mit Drehscheibe, 1921 im Zusammenhang mit dem Staatshafen gebaut; mit technischer Ausstattung und zuführenden Gleisen" (Aktenzeichen: D-6-61-000-483). Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege forderte in diesem Zusammenhang, bei allen Planungs-

, Anzeige-, Zustimmungs- und Erlaubnisverfahren nach Art. 6 DSchG sowie bei allen baurechtlichen Genehmigungsverfahren, von denen Baudenkmäler / Ensembles unmittelbar oder in ihrem Nähebereich betroffen seien, insbesondere falls Veränderungen im Bereich des Betriebswerkes der Hafenbahn durchgeführt würden, beteiligt zu werden. Der Vorhabensträger sagte im Schreiben vom 25.03.2013 zu, bei Veränderungen im Bereich des Betriebswerkes des Hafens das Landesamt für Denkmalpflege frühzeitig zu beteiligen (vgl. A 3.1 dieses Beschlusses). Eine solche Verpflichtung kann dem Vorhabensträger jedoch nicht darüber hinaus auferlegt werden, da die Anhörung des Landesamtes für Denkmalpflege zu etwaigen Bauanträgen nicht in seinen Zuständigkeitsbereich fällt.

Mit Schreiben vom 03.09.2018 nahm das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege zur Situation der Bodendenkmäler Stellung. Das Risiko, bei den geplanten Arbeiten Bodendenkmäler bzw. archäologische Funde oder Befunde zu zerstören, könne laut dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege als sehr gering eingeschätzt werden, da das Baufeld bereits in moderner Zeit vollständig verändert wurde und ungestörter Boden voraussichtlich nicht mehr vorhanden ist. Auflagenvorschläge wurden nicht gemacht, es wies aber darauf hin, dass eventuell zu Tage tretende Bodendenkmäler der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege bzw. die Untere Denkmalschutzbehörde unterliegen (Art. 8 Abs. 1 BayDSchG).

Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 29.10.2018 erklärt, er habe die Ausführungen und Hinweise des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege zur Kenntnis genommen.

Sollten im Zuge der Bauausführung in der Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Zufallsfunde von Bodendenkmälern mit herausragender kulturhistorischer Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die seitens der Planfeststellungsbehörde vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

Für den Fall, dass bei Bauarbeiten Zufallsfunde gemacht werden, treffen die Nebenbestimmungen unter A 3.2.1 und A 3.9.1 dieses Beschlusses sowie die gesetzlichen Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes, insbesondere Art. 8 DSchG, die notwendige Vorsorge mit deren Umgang. Im Hinblick auf mögliche Zufallsfunde hat der Vorhabensträger nach der Nebenbestimmung A 3.9.1 dieses Beschlusses alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen auf die gesetzliche

Verpflichtung hinzuweisen, dass bei den Erdarbeiten auftretende Funde von Bodendenkmälern unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Aschaffenburg) zu melden sind (Art. 8 Abs. 1 DSchG) und die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

Seitens des Landratsamtes Aschaffenburg (Schreiben vom 14.08.2018) als Untere Denkmalschutzbehörde wurden keine Einwände gegen das plangegegenständliche Vorhaben vorgebracht.

Die Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen befürwortete in ihrem Schreiben vom 19.02.2013 grundsätzlich das Vorhaben, weil wesentliche positive Effekte, die dem Erhalt des Gartendenkmals und dessen Erholungswertes dienen, durch die Planung berücksichtigt seien. Die Fahrbahnerweiterung finde im Wesentlichen auf der Nordseite der B 26 statt, während Flächen des Schönbuschs nur in sehr geringem Umfang benötigt würden. Mit Schreiben vom 30.07.2018 wurden gegen die durch die Planänderung eingebrachten Änderungen keine Bedenken erhoben. Dennoch bat die Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, Anregungen und Bedenken bei der Planung zu berücksichtigen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C 3.7.3.3, C 3.7.5.2.3 sowie C 3.7.5.2.5.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Aschaffener Altstadtfreunde e.V. forderte im Erörterungstermin am 28.05.2019 die Erstellung eines Gutachtens zum Thema Denkmalschutz, da der Schönbusch mit den dazugehörigen Park- und Kulturlandschaften in dieser Art einmalig und schützenswert sei. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist darauf hinzuweisen, dass die Belange der Denkmalpflege mit der Beteiligung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege als Träger öffentlicher Belange und der Berücksichtigung dessen Stellungnahmen in ausreichender Weise Rechnung getragen wurde. Ein weiteres Gutachten war daher entbehrlich.

Die Belange der Denkmalpflege sind, v.a. angesichts der Ungewissheit über eine mögliche Betroffenheit bislang unbekannter Bodendenkmäler, mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe so gewichtig, dass

die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen gewahrt.

3.7.12 Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht

Abfälle, die bei Ausführung der gegenständlichen Maßnahme nicht vermieden werden können, sind entsprechend der in § 6 Abs. 1 Nr. 2 bis Nr. 4 KrWG festgelegten Rangfolge zu verwerten (§§ 3 Abs. 23, 7 Abs. 2 KrWG) oder - als letzte Stufe in der Abfallhierarchie - zu beseitigen (§§ 3 Abs. 26, 6 Abs. 1 Nr. 5, 15 Abs. 1 KrWG).

Im gegenständlichen Abschnitt ist vorgesehen, dass ca. 3.000 m³ Boden abgetragen sowie ca. 500 m³ Boden aufgetragen werden, so dass ein Massenüberschuss von ca. 2.500 m³ entsteht. Diese Überschussmassen sollen nach den Planungen des Vorhabensträgers im Zuge der Bauausführung in das Eigentum der bauausführenden Firma gehen (vgl. Unterlage 1, Kapitel 4.5.4), welche diese dann ordnungsgemäß und im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften wiederverwenden kann. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen insoweit keine rechtlichen Bedenken.

Durch das Ausbauvorhaben fällt weiterhin sowohl gebundener Oberflächenabbruch als auch der Abtrag ungebundener Tragschichten an.

Im Planfeststellungsverfahren kann auch über die Ablagerung von beim Straßenbau anfallenden Erdmassen entschieden werden. Diese sind als Nebenanlagen Teil des planfestzustellenden Vorhabens i.S.d. § 1 Abs. 4 Nr. 4 FStrG (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, Rdnr. 56 zu § 1). Beim Ausbau der Knotenpunkte der B 26 fällt unbelastetes Erdmaterial im gegenständlichen Abschnitt an, das als Abfall i.S.d. § 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG anzusehen ist (subjektiver Abfallbegriff). Werden diese Überschussmassen dazu verwendet, im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben rechtlich gebotene oder sachlich notwendige Aufschüttungen vorzunehmen, z.B. für Lärmschutzwälle, die als aktive Lärmschutzmaßnahmen anzusehen sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG), oder für Aufschüttungen von Brückenwiderlagern, handelt es sich um Abfälle zur Verwertung (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 KrWG). Steht dagegen die Beseitigung im Vordergrund, obwohl mit solchen Seitendeponien auch positive Wirkungen auf den Lärmschutz und gegebenenfalls auf das Landschaftsbild verbunden sein können, wird es sich im Zweifel um Abfälle zur Beseitigung (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 2 KrWG) handeln. In letzterem Fall dürfen diese Abfälle grundsätzlich nur in den dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) abgelagert werden (§ 28 Abs. 1 Satz 1 KrWG). In dem gegenständlichen Verfahren ist die Errichtung einer Deponie i.S.v.

§ 3 Abs. 27 Satz 1 KrWG jedoch gerade nicht vorgesehen, denn die Überschussmassen sollen nach den Planungen des Vorhabensträgers nicht für im Zusammenhang mit der Maßnahme stehende Aufschüttungen verwendet werden, sondern vielmehr im Zuge der Bauausführung in das Eigentum der bauausführenden Firma gehen (vgl. Unterlage 1, Kapitel 4.5.4), welche diese dann einer ordnungsgemäßen Verwertung zuführt. Es bedarf demnach auch keiner Entscheidung darüber, ob nach § 28 Abs. 2 KrWG eine Ausnahme von der aus § 28 Abs. 2 Satz 1 KrWG resultierenden grundsätzlichen Pflicht, die Überschussmassen nur in zugelassenen Abfallbeseitigungsanlagen abzulagern, erteilt werden kann.

Dem Vorhabensträger wurde unter A 3.6.1 dieses Beschlusses aufgegeben, bei der Verwertung von Abfällen (z.B. Bauschutt, Bodenaushub, Oberboden, Straßenaufbruch, Ausbauasphalt) im Rahmen der Baumaßnahme grundsätzlich die Vorgaben der LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln -", das Eckpunktepapier des BayStMUG „Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen“, das LfU-Merkblatt 3.4/1 „Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösem Straßenaufbruch“ sowie die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Technischen Lieferbedingungen für die einzuhaltenden wasserwirtschaftlichen Gütemerkmale bei der Verwendung von Recyclingbaustoffen im Straßenbau in Bayern“ zu beachten. Für die Ablagerung und den Wiedereinbau inerter Abfälle (insbesondere Bodenaushub, bisheriger Fahrbahnunterbau usw.), die im Rahmen der Baumaßnahme und im Bereich der plangegegenständlichen Auffüllungen anfallen, gelten die darin geregelten Anforderungen entsprechend (A 3.6.1). Die Nebenbestimmung unter A 3.6.2 sieht für das Abtragen von Banketten, Oberboden oder Dämmen vor, dass im Hinblick auf die mögliche erhebliche Schadstoffbelastung im Bereich der Bundesstraße und vor allem des Bankettschälguts eine Deklarationsanalytik durchzuführen und, soweit bautechnisch möglich und vertretbar, diese obere Bodenschicht getrennt vom übrigen Abtrag zu gewinnen ist. Das Bankettschälgut ist unter Beachtung des Untersuchungsergebnisses zu verwerten oder zu beseitigen (vgl. Richtlinie zum Umgang mit Bankettschälgut – Ausgabe 2010 – des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung). Soll Aushubmaterial mit einer Belastung $> Z 0$ und $< Z 2$ (LAGA „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln -“, Boden II.1.2) mittels Wiedereinbau verwertet, zwischengelagert oder abgelagert werden, ist der Nachweis der wasserwirtschaftlichen Eignung des jeweiligen Grundstücks zu erbringen. Für Zwischenlagerungen bis zu 14 Tagen ist kein Nachweis erforderlich (A 3.6.3).

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg hat in seinem Schreiben vom 31.01.2013 des Weiteren darauf hingewiesen, dass nach den Angaben des Vorhabensträgers im Erläuterungsbericht (vgl. Unterlage 1, Kapitel 4.5.1) bei Bestandsuntersuchungen im Ausbaubereich teerhaltige Schichten in teilweise geringerer Tiefe nachgewiesen wurden und deshalb gefordert, dass dieser möglichst ohne Zwischenlagerung zu einer Aufbereitungsanlage transportiert werden solle. Könnte eine Zwischenlagerung aus betrieblichen Gründen nicht vermieden werden, sei teerhaltiger Straßenaufbruch in jedem Falle möglichst nahe der Anfallstelle auf gewachsenem Boden zu lagern. Dabei sei er vor dem Zutritt von Niederschlagswasser und so weit als möglich vor Staubverwehung bzw. Windverfrachtung zu schützen, etwa mittels einer Plane. Der Vorhabensträger hat die Beachtung dieser Forderung mit Schreiben vom 19.06.2013 zugesagt (vgl. A 3.1 und A 3.6.9).

Ergänzend wird hinsichtlich eventuell kontaminierten Bodenaushubs auf die Ausführungen zum Bodenschutz (C 3.7.6) bzw. des Gewässerschutzes sowie der Wasserwirtschaft (vgl. C 3.7.7) verwiesen.

Weitere betroffene abfallwirtschaftliche Belange sind nicht ersichtlich. Die dem Vorhabensträger auferlegten Verpflichtungen (vgl. A 3.6) stellen sicher, dass die materiell-rechtlichen Voraussetzungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallrechts erfüllt sind.

Die Belange der Abfallwirtschaft sind mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe so gewichtig, dass die Belange des Kreislaufwirtschafts- und Abfallrechts diese nicht zu überwiegen vermögen.

3.7.13 Träger von Versorgungsleitungen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel o.ä. betreiben, zu berücksichtigen. Dabei wird hier grundsätzlich nur auf das "Ob" und das "Wie" der Leitungsänderungen eingegangen, nicht jedoch z.B. über die Kostentragung entschieden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG). Etwas anderes gilt für die Kostentragung bei Änderungen an Fernmeldeleitungen, die sich nach dem TKG bestimmt.

3.7.13.1 Telekom Deutschland GmbH

Vom Baubeginn bei Bau-km 0+000 bis Bauende bei Bau-km 1+350 verläuft parallel zur bestehenden Straße eine Telekommunikationslinie der Telekom Deutschland GmbH (vgl. Unterlage 7.2, BWV lfd. Nr. 4.1). Bei Bau-km 0+220 ist nördlich der B 26 am Knotenpunkt „Hafen-West“ („Stockstädter Weg“) ein Fernmeldekabel der Telekom Deutschland GmbH vorhanden (vgl. Unterlage 7.2, BWV lfd. Nr. 4.7), bei Bau-km 0+950 verläuft schließlich ein Kabel ebenfalls nördlich der B 26 am Knotenpunkt „Hafen-Mitte“ (vgl. Unterlage 7.2, BWV lfd. Nr. 4.16).

Mit Schreiben vom 03.07.2018 bzw. 17.12.2012 hat die Deutsche Telekom Technik GmbH – von der Telekom Deutschland GmbH als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i.S.v. § 68 Abs. 1 TKG beauftragt und bevollmächtigt – zum gegenständlichen Verfahren Stellung genommen. Sie teilte mit, dass gegen die Baumaßnahme grundsätzlich keine Einwände bestünden, sich aber im Geltungsbereich umfangreiche Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH befänden, welche aus den beigefügten Bestandsplänen ersichtlich seien. Die Deutsche Telekom Technik GmbH forderte vom Vorhabensträger, auf die vorhandenen Telekommunikationslinien bei seinen Planungen Rücksicht zu nehmen, um Umlegungen zu vermeiden. Des Weiteren verlangte die Deutsche Telekom Technik GmbH über die Baumaßnahme auf dem Laufenden gehalten zu werden.

Mit Schreiben vom 29.10.2018 bzw. 17.06.2013 nahm der Vorhabensträger zu den Forderungen der Deutschen Telekom Technik GmbH Stellung und erklärte, dass die Lage der Leitungen anhand der Bestandspläne überprüft werde und fehlende Leitungen in die Pläne übernommen würden. Des Weiteren sicherte der Vorhabensträger zu, dass er vor Ausführung der Baumaßnahme anhand von Suchschlitzen die genaue Lage der Kabelleitungen überprüfen werde und, falls eine Sicherung oder Verlegung der Leitungen notwendig werde, die betroffenen Leitungen in Abstimmung mit der Deutschen Telekom Technik GmbH gesichert und bzw. oder verlegt werden. Der Vortrag der Deutschen Telekom Technik GmbH wurde in der Auflage unter A 3.2.4 dieses Beschlusses berücksichtigt.

3.7.13.2 Bayernwerk Netz GmbH

Die Bayernwerk Netz GmbH teilte in ihrem Schreiben vom 09.08.2018 mit, dass mit Beschluss der Hauptversammlung der Bayernwerk AG (seit 01.07.2013 Nachfolger der E.ON Bayern AG) zum 01.07.2014 die Zusammenführung der E.ON Netz GmbH mit der Bayernwerk AG wirksam wurde und dass zum 03.07.2017 der Strom- und Gasnetzbetrieb von der Bayernwerk AG auf die Bayernwerk Netz

GmbH übertragen wurde. Die Stellungnahme der Bayernwerk Netz GmbH umfasse daher alle betroffenen Anlagen (110-/20-/0,4-kV, Fernmeldekabel, Richtfunk und Gas-Anlagen). Die Bayernwerk Netz GmbH wies darauf hin, dass das Schreiben vom 10.01.2013 der ehemals E.ON Bayern AG sowie das Schreiben vom 31.01.2013 der ehemals E.ON Netz GmbH in vollem Umfang weiterhin Gültigkeit besitzen.

Die Bayernwerk Netz GmbH wies darauf hin, dass das unternehmenseigene Fernmeldekabel EC 028013-02, auf dessen Betroffenheit bereits in den früheren Schreiben vom 31.01.2013 der ehemals E.ON Netz GmbH und vom 10.01.2013 der ehemals E.ON Bayern AG aufmerksam gemacht wurde, nicht in die Planunterlagen übernommen wurde und daher in das Regelungsverzeichnis (Bauwerksverzeichnis) aufgenommen werden sollte. Ebenso sollte bei den dort bereits aufgeführten Leitungen die Eigentumsverhältnisse angepasst werden (E.ON Bayern AG bzw. Bayernwerk AG zu ändern in Bayernwerk Netz GmbH). Bezüglich der betroffenen 20-kV-Mittelspannungskabelleitung (Ifd.Nrn. 4.2 und 4.4 des Bauwerksverzeichnisses, Unterlage 7.2) trug die Bayernwerk Netz GmbH mit Schreiben vom 09.08.2018 vor, dass der Schutzzonenbereich der unternehmenseigenen erdverlegten Versorgungsleitungen jeweils 1,0 m beiderseits der Leitungsachse betrage. Dem Schreiben lagen zur Information einige Plankopien bei, aus denen die jeweilige Leitungstrasse zu entnehmen sei, allerdings für die Lage der Leitungen der tatsächliche Verlauf im Gelände maßgeblich sei. Aus Sicht der Bayernwerk Netz GmbH bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen gegen das Planvorhaben, wenn alle unternehmenseigenen Versorgungsleitungen in die Planunterlagen übernommen werden und der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen nicht beeinträchtigt werde.

Bereits mit Schreiben vom 12.06.2013 teilte der Vorhabensträger mit, dass vor Ausführung der Baumaßnahme die genaue Lage der Kabelleitungen durch Suchschlitze überprüft werde. Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 29.10.2018 zu, die fehlenden Leitungen zu ergänzen, indem das fehlende Fernmeldekabel im Bauwerksverzeichnis ergänzt und die Eigentumsverhältnisse korrigiert. Mit der Planänderung vom 14.08.2019 wurde das Fernmeldekabel unter der Ifd.Nr. 4.22 in das Bauwerksverzeichnis aufgenommen und die weiteren Korrekturen vorgenommen.

Bereits mit Schreiben vom 31.01.2013 machte die ehemals E.ON Netz GmbH darauf aufmerksam, dass der Abschluss eines Umbauvertrages mindestens drei Monate vor Baubeginn zu schließen sei, falls eine Verlegung der Fernmeldekabel notwendig würde, wobei für die Bauausführung ein Zeitraum von ca. 6-8 Wochen ab

Erteilung eines Umbaufauftrages einzuplanen sei. Die Baufirma habe, so die ehemals E.ON Netz GmbH, vor Baubeginn für alle Kreuzungen mit deren Fernmeldekabel Kreuzungsvereinbarungen zu schließen und Einmesspläne zu liefern. Mit E-Mail vom 29.11.2018 wies die Bayernwerk Netz GmbH darauf hin, dass Ansprechpartner das Kundencenter Marktheidenfeld, Dillberg 10, 97828 Marktheidenfeld sei.

In seinem Schreiben vom 12.06.2013 teilte der Vorhabensträger mit, sofern eine Sicherung oder Verlegung der Leitungen notwendig sei, werde rechtzeitig vor Baubeginn die Bayernwerk Netz GmbH (ehemals E.ON Netz GmbH bzw. E.ON Bayern AG) mit der Sicherung oder Verlegung der Leitung beauftragt, wofür der Vorhabensträger mit den genannten Stellen Kontakt aufnehme. Zu Recht wies der Vorhabensträger darauf hin, dass sich die Kostentragung nach den bestehenden Gestattungsverträgen richte.

Des Weiteren forderte die ehemals E.ON Netz GmbH in ihrem Schreiben vom 31.01.2013, dass geplante Pflanzungen mit ihr abzustimmen seien und sich nicht in dem Kabelschutzstreifen, der 1,0 m von dem jeweils äußersten linken bzw. rechten Kabel betrage, befinden dürften.

Die ehemals E.ON Bayern AG teilte mit Schreiben vom 10.01.2013 mit, dass die Energienetze Bayern GmbH ab dem 01.01.2007 die Gasversorgungsnetze der Gasversorgung Unterfranken GmbH (gasuf) gepachtet habe und die E.ON Bayern AG wiederum mit der Betriebsführung der Netze der Energienetze Bayern GmbH beauftragt sei. Gasversorgungsleitungen seien jedoch im Bereich des geplanten Bauvorhabens keine vorhanden, so die ehemals E.ON Bayern AG. Mit Schreiben vom 09.08.2018 machte die Bayernwerk Netz GmbH darauf aufmerksam, dass die gasuf für das vorliegende Verfahren aus dem Verteiler gestrichen werden könne.

Schließlich bat die ehemals E.ON Bayern AG in ihrem Schreiben vom 10.01.2013, dass sich der Vorhabensträger vor Baubeginn mit dem Netzcenter Marktheidenfeld, zwecks Einweisung bzw. Begehung in Verbindung setzen möge.

Die Forderung der ehemals E.ON Bayern AG, dass die Errichtung der ursprünglich geplanten Gabionenwand im Schutzzonenbereich der bestehenden Kabelleitungen zu einer notwendigen Umverlegung der Versorgungsleitungen vor Beginn der Baumaßnahme auf eine andere Trasse führe, wurde durch die Planänderung vom 09.05.2018 gegenstandslos.

Den Forderungen der Bayernwerk Netz GmbH wurde mit den Auflagen A 3.2.6 und A 3.13.1 vollumfänglich Rechnung getragen.

3.7.13.3 NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH

Mit Schreiben vom 19.02.2013 bzw. 15.08.2018 teilte die NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH (NRM) mit, dass gegen das Vorhaben bzw. die Planänderung vom 09.05.2018 grundsätzlich keine Einwände bestünden. Als ein Unternehmen der Mainova äußerte sich die NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH auch zu den Leitungen der Mainova.

Die NRM forderte hierbei, dass die von Bau-km 0+160 bis Bau-km 1+000 (vgl. Unterlage 7.2, BWV lfd. Nr. 4.3) geführte Gashochdruckleitung Nr. 105 DN 300 in ihrem Bestand zu sichern oder erforderlichenfalls umzulegen sei. Im Schreiben vom 15.08.2018 ergänzte die NRM, dass dies auch für die Gas-Reglereingangsleitung inklusive des Gas-Reglereingangsschiebers gelte. Eine Einbindung der NRM in die weitere Planung sei erforderlich. Der Vorhabensträger sicherte dies mit Schreiben vom 14.10.2013 bzw. 29.10.2018 zu, die NRM werde rechtzeitig über die weitere Planung informiert (vgl. A 3.1 und A 3.2.5 dieses Beschlusses).

Mit E-Mail vom 15.05.2019 wies die NRM ergänzend darauf hin, dass im Bereich der vorhandenen Gas-Hochdruckleitung für die Planungen von Grünflächen die aktuelle Version des DVGW-Arbeitsblattes GW 125 „Baumpflanzungen im Bereich unterirdischer Versorgungsanlagen“ zu beachten sei. Der Forderung wird durch die Nebenbestimmung unter A 3.13.5 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

In ihrer Stellungnahme vom 19.02.2013 widersprach die NRM der Ableitung der Oberflächenwässer mittels einer Rasenmulde mit Versickerung über eine Rigole, da, bedingt durch die höhenmäßige Parallelführung der neuen Rigole zur bestehenden Gashochdruckleitung, der Bestand und Betrieb der Leitung ab Bau-km 0+300 durch mögliches Auswaschen der Einsandung gefährdet seien. Der Vorhabensträger äußerte hierzu mit Schreiben vom 14.10.2018, dass die Lage der Rigole überprüft wurde und diese im kritischen Bereich aufgrund der Entwicklungshöhe des Straßenoberbaus höher als die Gashochdruckleitung liege, eine Auswaschung werde daher als unwahrscheinlich angesehen.

Die NRM bat überdies, zu beachten, dass sowohl bei Veräußerung als auch bei Umwidmung von Grundstücksflächen eine dingliche Sicherung aller Mainova-Trassen erforderlich sei, was der Vorhabensträger auch mit Schreiben vom 14.10.2018 zusagte.

Zudem sei, so die NRM, für alle Baumaßnahmen die NRM-Norm „Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen, Armaturen, Mess-, Signal- und Steuerkabel der Mainova“ einzuhalten, was der Vorhabensträger auch mit Schreiben vom

14.10.2018 zusagte. Schließlich wies die NRM darauf hin, dass die Überbauung vorhandener Leitungstrassen unzulässig sei. Der Vorhabensträger nahm den Hinweis zur Kenntnis und sagte die Berücksichtigung zu.

Die weitere, im Schreiben vom 19.02.2013 der NRM, geäußerte Forderung ist aufgrund der Planänderung vom 09.05.2018 gegenstandslos geworden.

Den Belangen der NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH wird zudem durch die Nebenbestimmungen unter A 3.2.5 und A 3.13.2 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

3.7.13.4 TenneT TSO GmbH

Die TenneT TSO GmbH teilte in ihrem Schreiben vom 13.02.2013 mit, dass durch die Ersatzmaßnahme E 1, Fl.Nr. 7692 der Gemarkung Damm (vgl. Unterlage 12.1 T, Kapitel 10.4 und 11), ihre mit niederohmiger Sternpunktterdung betriebene 380-kV-Freileitung Aschaffenburg-Berg Rheinfeld, Ltg. Nr. B 87, Mast 16-17, betroffen sei.

Zwar bestehe grundsätzlich Einverständnis mit dem Planfeststellungsverfahren. Jedoch sei, so die TenneT TSO GmbH in ihrer Stellungnahme, aus Sicherheitsgründen eine Zustimmung zu der Ersatzaufforstung E 1 nicht möglich, da diese Ersatzmaßnahme innerhalb der Leitungsschutzzone (jeweils 35,00 m beiderseits der Leitungsschutzachse) der o.g. 380 kV-Leitung durchgeführt werden soll. Gleichzeitig wies die TenneT TSO GmbH darauf hin, dass innerhalb der Leitungsschutzzone ihrer Leitungen Bau- und Bepflanzungsbeschränkungen gelten mit der Folge, dass alle Maßnahmen innerhalb dieser Leitungsschutzzone der TenneT TSO GmbH vorzulegen seien. Außerhalb der Leitungsschutzzone, so die TenneT TSO GmbH, sei die Aufforstung eines Waldes (Hochstämme) möglich, wobei die spätere Ausladung der Baumkronen zu beachten sei, welche nicht in die Schutzzone ragen dürften.

Der Vorhabensträger teilte hierzu mit Schreiben vom 19.06.2013 mit, dass die Ersatzaufforstung (Maßnahme E 1) aus einer Aufforstung mit Laubbäumen als Hochstämme und einem vorgelagerten, stufigen Waldmantel und Waldsaum bestehe. Der vorgelagerte Waldmantel soll durch Pflanzung von Sträuchern, also keine höherwüchsigen Bäume, auf einer Breite von 5 m (inklusive Gras- und Krautsaum) entlang der Aufforstung erfolgen. Die angegebene Leitungsschutzzone von 35 m reiche in diesen geplanten Waldmantel / Saumstreifen hinein und in geringem Maße (max. 3,5 m) auch in den Bereich der geplanten Aufforstung mit Hochstäm-

men. Der Vorhabensträger bot aber an, dass die Aufforstung und der Waldmantel / Waldsaum in der Weise angepasst werden könne, dass die geplante Aufforstung mit Hochstämmen so abgegrenzt werde, dass sie außerhalb der Leitungsschutzzone liege. Ebenso werde bei der späteren Unterhaltungspflege des Waldes darauf geachtet, dass keine Baumkronen in die Leitungsschutzzone ragen. Die TenneT TSO GmbH erklärte mit Schreiben vom 07.11.2013, dass gegen die Ersatzmaßnahme E 1 keine weiteren Einwände bestünden, wenn die Auflagen und Hinweise aus dem Schreiben vom 13.02.2013 eingehalten würden. Mit Schreiben vom 17.07.2018 hielt die TenneT TSO GmbH ihr Schreiben vom 07.11.2013 aufrecht. Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 29.10.2018 zu, dass im Rahmen der Ausführungsplanung eine Anpassung der Aufforstung und dem Waldmantel / Waldsaum in der Weise erfolge, dass die geplante Aufforstung mit Hochstämmen so abgegrenzt werde, dass sie außerhalb der 35 m-Linie liege. Weiterhin wurde zugesagt, dass bei der späteren Unterhaltungspflege des Waldes darauf geachtet werde, dass keine Baumkronen in die Schutzzone ragen.

Durch die Nebenbestimmungen unter A 3.5.8 dieses Beschlusses wird den Forderungen der TenneT TSO GmbH Genüge getan.

Des Weiteren wies die TenneT TSO GmbH darauf hin, dass in der Leitungsschutzzone weder Erdaushub gelagert noch sonstige Maßnahmen durchgeführt werden dürften, welche das bestehende Erdniveau unzulässig erhöhten. Seien solche Geländeniveauveränderungen jedoch unvermeidbar, müsse in jedem Falle die vorherige Zustimmung der TenneT TSO GmbH eingeholt werden. Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 19.06.2013 zu, dass keine Erhöhung des Erdniveaus im Bereich der Maßnahme E 1 geplant sei.

3.7.13.5 Aschaffener Versorgungs-GmbH (AVG)

Die AVG nahm mit Schreiben vom 13.02.2013 sowie mit Schreiben vom 22.08.2018 zum plangegegenständlichen Vorhaben Stellung.

Im Schreiben vom 22.08.2018 wies die AVG ergänzend darauf hin, dass im Bereich der Transformatorenstation (Bau-km 0+196) darauf zu achten sei, dass im Gegensatz zur Planung (Regelquerschnitt 2, Unterlage 6 Blatt 2 T) der neue Gehwegaufbau einschließlich des geplanten Banketts bis maximal zur Unterkante der bestehenden Transformantentür reiche, wobei es sich um eine nach außen öffnende Transformantentüre (bis 1,06 m vor dem Gebäude) handle. Der Vorhabensträger sagte im Schreiben vom 08.11.2018 zu, dass die Änderungen im Bereich der Transformatorenstation in der Ausführungsplanung berücksichtigt werde (vgl. A 3.1 dieses Beschlusses).

Die AVG führte in dem Schreiben vom 22.08.2018 aus, dass sich von Bau-km 0+078 bis Bau-km 0+206 im vorhandenen Geh- und Radweg ein Niederspannungskabel sowie 2 Stück Kabelzugrohre der AVG befänden, die im Bereich der Bushaltebucht (Bau-km 0+108 bis Bau-km 0+183) den neuen Verhältnissen angepasst werden. Ebenso befänden sich vom Bau-km 0+222 bis ca. Bau-km 0+925 im vorhandenen Geh- und Radweg 2 Stück Kabelzugrohre der AVG, die den neuen Verhältnissen angepasst würden. Der Vorhabensträger sagte zu, dass die Kabel, wie im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) beschrieben, gesichert oder verlegt werden (vgl. A 3.1 dieses Beschlusses).

Weiterhin merkte die AVG an, dass das unter lfd.Nr. 4.12 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 7.2) aufgeführte Versorgungssystem der AVG, soweit erforderlich, gesichert werde. Eine Änderung sei aus Sicht der AVG nicht erforderlich, es sei geplant, dieses Versorgungssystem im neuen Geh- und Radweg zu verlegen. Den Ausführungen der AVG ist bereits durch die planfestgestellten Unterlagen Genüge getan.

Die AVG teilte in ihrer Stellungnahme vom 13.02.2013 mit, dass die in Unterlage 7.2, BWV lfd.Nr. 4.5 aufgeführte Wasserleitung sich außerhalb der B 26 befinde; die Kosten für eine eventuelle Angleichung der Wasserleitung an die Lage der Fahrbahn bzw. der Entwässerungsleitung habe der Veranlasser zu tragen. Der Vorhabensträger führte im Schreiben vom 12.06.2013 bzw. im Schreiben vom 08.11.2018 aus, dass der Hinweis der AVG zur Kenntnis genommen werde und gab zutreffend an, dass sich die eventuell anfallenden Kosten nach den gesetzlichen Bestimmungen und den bestehenden Verträgen richte. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist zu ergänzen, dass die Frage der Kostentragungspflicht allerdings nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist.

Weiter äußerte die AVG, dass sowohl die in Unterlage 7.2, BWV lfd.Nrn. 4.15 und 4.18 aufgeführten Versorgungssysteme bzw. Straßenbeleuchtung als auch die in Unterlage 7.2, BWV lfd.Nrn. 4.19, 4.20, 4.21 aufgeführten Kabelsysteme sich nicht im Eigentum der AVG befänden, sondern vielmehr der bayernhafenen Aschaffenburg deren Eigentümer sei. Soweit die im BWV unter den Nummern 4.19, 4.20, 4.21 aufgeführten Kabelsysteme in Rede stehen, sei die AVG lediglich Pächterin. Der bayernhafenen Aschaffenburg bestätigte dies in seiner Stellungnahme vom 19.02.2013 und stellte klar, dass auch die in den lfd.Nrn. 4.5 und 4.8 aufgeführten Wasserleitungen nicht im Eigentum der AVG, sondern des bayernhafenen stünden. Mit Stellungnahme vom 14.08.2019 wies der bayernhafenen Aschaffenburg darauf hin, dass die unter der lfd.Nr. 4.5 aufgeführte Wasserleitung der Grundstücksanschluss des Waldfriedhofs sei und im Eigentum der Stadt Aschaffenburg stehe.

Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 12.06.2013 bzw. 08.11.2018 zu, die Richtigstellung der Eigentümer in das Bauwerksverzeichnis zu übernehmen, was mit der Planänderung vom 14.08.2019 auf Grundlage einer erneuten Leitungsabfrage erfolgte.

Ferner teilte die AVG in ihrem Schreiben vom 13.02.2013 mit, dass das Bauwerk der Gasdruckübernahmestation Hafen (GÜ-Hafen) nicht im Bauwerksverzeichnis enthalten sei. Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 08.11.2018 zu, dass das Bauwerk in das Bauwerksverzeichnis übernommen werde und machte darauf aufmerksam, dass sich eventuell anfallende Kosten nach den gesetzlichen Bestimmungen und den bestehenden Verträgen richte. Mit der Planänderung vom 14.08.2019 wurde die Gasdruckübernahmestation unter der lfd.Nr. 4.23 in das Bauwerksverzeichnis aufgenommen.

Die AVG führte weiter aus, die GÜ-Hafen befinde sich auf der Fl.Nr. 1557/5 der Gemarkung Leider im Bereich Darmstädter Straße - Stockstädter Weg (Planwerk vom 07.01.2013 / Projekt Nr. 17305 – Regelquerschnitt – Hochdruck – Gasdruckregelanlage Bau-km 0+270) und befinde sich ebenso wie das Grundstück im Eigentum der AVG. Bei der GÜ-Hafen handelt es sich um eine Gasübergabestation zwischen dem vorgelagerten Netzbetreiber, der Netzdienste Rhein-Main (NRM, vormals Mainova), und der AVG, welche eine durch erdverlegte Leitungen eingebundene Gasdruckregel- und Messanlage beinhalte und eingangsseitig an die Transport- und Reglereingangsleitung der NRM sowie ausgangsseitig an die AVG eigene Gasleitung in PN 16 angebunden sei. Die GÜ-Hafen sei eine Energieanlage im Sinne des Energiewirtschaftsgesetzes und unterliege sowohl der Verordnung über Gashochdruckleitungen (Gashochdruckleitungsverordnung – GasHDrLtGv) als auch den Vorgaben des Technischen Regelwerks des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches e.V. – Technisch-wissenschaftlicher Verein (DVGW). Demnach, so die AVG in ihrem Schreiben, bestünde für die geplante Baumaßnahme eine Anzeigepflicht gemäß GasHDrLtGv. Der Vorhabensträger nahm mit Schreiben vom 08.11.2018 den Hinweis der AVG zur Kenntnis und sicherte zu, dass der Anzeigepflicht gemäß GasHDrLtGv zu gegebener Zeit nachgekommen werde (A 3.1 dieses Beschlusses).

Die AVG hat die nach § 8 Abs. 2 Satz 1 GasHDrLtGv bei Arbeiten an einer Gashochdruckleitung vorgesehene Anhörung eines Sachverständigen veranlasst, welcher in seiner Stellungnahme konstatierte, dass die Gründung der Stützen für die vorgesehene Leitplanke (Rückhaltesystem) in unmittelbarer Nähe, ggf. auch oberhalb der Gashochdruckleitung DN 300 DP 67,5 bzw. der Zuführungsleitung

zur GÜ-Hafen DN 200 DP 70 erfolge und, da im Falle der Gründung mittels Rammverfahren / Bohrverfahren eine Beschädigung der Leitung nicht auszuschließen sei, deshalb forderte, dass zum einen das Gründungsverfahren in der Planungsphase rechtzeitig mit dem Netzbetreiber (NRM und AVG) der Leitungssysteme und dem Betrieb der GÜ-Hafen abzustimmen sei sowie zum anderen Erschütterungen auf ein Minimum zu reduzieren seien. Die Maßnahmen, so der Sachverständige, seien so auszuführen, dass eine Gefährdung der Leitungssysteme und der GÜ-Hafen sicher ausgeschlossen werden könnten, z.B. durch Erstellen von Suchschlitzen und / oder Anwendung alternativer Gründungsverfahren. Weiter sei zu prüfen, ob Betriebskabel im Trassenverlauf der Gasleitung mitverlegt seien. Der Sachverständige forderte in seiner Stellungnahme die Beachtung der Festlegungen des DVGW-Arbeitsblattes GW 315 „Maßnahmen zum Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten“. Hierbei seien insbesondere zu beachten die Regelung in Abs. 7 „Maschinelle Arbeiten“, wonach im Bereich von Versorgungsanlagen Baumaschinen nur so eingesetzt werden dürften, dass die Gefährdung der Verkehrsanlagen ausgeschlossen sei, erforderlichenfalls besondere und mit dem Versorgungsunternehmen abzustimmende Sicherheitsvorkehrungen zu treffen seien und Rohrvortriebs-, Bohr- und Sprengarbeiten, Einschlagen (Rammen) von Pfählen, Bohlen oder Spundwänden, Einspülen von Filtern für Grundwasserabsenkungen u.ä. ebenfalls mit dem Versorgungsunternehmen abzustimmen seien, die Regelung in Abs. 8 „Freilegen von Versorgungsleitungen“, wonach Versorgungsleitungen nur durch Handschachtungen freigelegt werden dürften, freigelegte Leitungen vor jeglicher Beschädigung (auch Einfrieren) zu schützen und gegen Lageveränderungen fachgerecht zu sichern seien, Widerlager nicht hintergraben oder freigelegt werden dürften sowie der Betreiber der Versorgungsanlagen unverzüglich zu ermitteln und zu verständigen sei, falls Versorgungsanlagen oder Warnbänder an Stellen, die vom Versorgungsunternehmen nicht genannt worden seien, angetroffen bzw. freigelegt würden und Arbeiten in diesem Bereich zu unterbrechen seien, bis mit dem Versorgungsunternehmen Einvernehmen über das weitere Vorgehen hergestellt sei sowie die Regelung in Abs. 11 „Verfüllen von Baugruben“, wonach zum einen das Unterbauen und Eindecken von freigelegten Versorgungsleitungen mit dem Versorgungsunternehmen rechtzeitig abzustimmen sei und zum anderen das Verfüllen im Bereich von Verkehrsflächen nach dem Merkblatt für das „Verfüllen von Leitungsgräben“ der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen – Arbeitsgruppe Untergrund – sowie nach etwaigen zusätzlichen Bestimmungen des Versorgungsunternehmens zu erfolgen habe. Der Vor-

habensträger sicherte mit Stellungnahme vom 08.11.2018 zu, dass das Gründungsverfahren zur Errichtung der passiven Schutzeinrichtung in der Ausführungsplanung mit den Netzbetreibern der Leitungssysteme (NRM und AVG) und dem Betrieb der GÜ-Hafen abgestimmt werde. Ebenso nahm er die Hinweise des DVGW-Arbeitsblattes GW 315 zur Kenntnis. Auf die Nebenbestimmungen unter A 3.1, A 3.2.7, A 3.13.3 sowie A 3.13.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Weiter forderte der Sachverständige in seiner Stellungnahme, dass die GÜ-Hafen für Wartungs- und Reparaturarbeiten von allen Seiten, d.h. umlaufend zugänglich und befahrbar (d.h. durch befestigten Untergrund für Lastkraftwagen) sein müsse. Der ungehinderte Zugang des Grundstückes müsse jederzeit gewährleistet sein, was zur Folge habe, dass die im Planwerk vom 07.01.2013 / Projekt Nr. 17305 – Regelquerschnitt – Hochdruck – Gasdruckanlage Bau-km 0+270 dargestellte Böschung zwischen dem Straßenkörper und der GÜ-Hafen als Fahrweg auszubilden sei. Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 12.06.2013 bzw. 08.11.2018, dass die GÜ-Hafen von drei Seiten befahrbar sei. Er führte nachvollziehbar aus, dass der Zwischenraum zwischen geplanter Straße und der GÜ-Hafen mit einem Abstand von ca. 2,20 m bis zur Schutzeinrichtung nicht ausreichend sei, um eine Befahrbarkeit zu gewährleisten. Es könne eine fußläufige umlaufende Zugänglichkeit vorgesehen werden. In Notfällen könne auch die Rechtsabbiegespur gesperrt werden, um eine Anfahrbarkeit zur der B 26 zugewandten Gebäudeseite über die Rechtsabbiegespur zu gewährleisten. Die ungehinderte Zufahrt zur GÜ-Hafen ist über den Parkplatz am Waldfriedhof und den anschließenden Geh- und Radweg gewährleistet.

Schließlich erachtete der Sachverständige die geplante Schutzmaßnahme durch ein Rückhaltesystem (Leitplanke) unter folgenden Voraussetzungen als sachgerecht:

- Ausführung des Rückhaltesystems (Leitplanke) in der Aufhaltstufe H 4 b / TB 81 nach DIN EN 1317-2
- Länge der Leitplanke jeweils 15 m über die Gebäudekante herausragend
- Konstruktive Anpassung der Ausbläser, so dass kein Fahrverkehr im EX-Bereich stattfindet
- Konstruktive Anpassung der Blitzschutzanlage an die geänderten Ausbläser
- Schutz der GÜ-Hafen vor Einflüssen aus der Straßen- und Wegebauphase

- Schutz der GÜ-Hafen und der Transport-, Reglereingangs- und Ausgangsleitung insbesondere bei der Fundamentierung der geplanten Leitplanke.

Weiterhin seien ein statischer Nachweis der Gründung der Schutzeinrichtung sowie ein Nachweis der Erfüllung der Anforderungen durch Vorlage entsprechender Prüfberichte zu erbringen. Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 12.06.2013 und 08.11.2018 zu, dass die durch den Sachverständigen angegebenen Voraussetzungen in der Ausführungsplanung entsprechend berücksichtigt werden (vgl. A 3.1 dieses Beschlusses).

Zuletzt forderte die AVG in ihrer Stellungnahme vom 13.02.2013, dass zum einen die Lage der Transport- und Reglereingangsleitung zur GÜ-Hafen (DN 100; DP 67,5; MOP 40, Länge ca. 25 m), welche sich im Besitz der NRM befinde, bei der Errichtung der Straße und Schutzeinrichtung zu berücksichtigen sei sowie zum anderen, dass eine sich an der Reglereinganseinleitung befindende Absperrarmatur jederzeit zugänglich sein müsse, um im Falle einer Störung die Gaszufuhr ggf. absperren zu können. Der Vorhabensträger teilte hierzu in seinem Schreiben vom 12.06.2013 bzw. 08.11.2018 mit, dass die Absperrarmatur so an die neuen Straßenverhältnisse angepasst werde, dass die Zugänglichkeit jederzeit gegeben sei. (vgl. A 3.1 dieses Beschlusses). Bezüglich der Transport- und Reglereingangsleitung im Eigentum der NRM wird auf die Ausführungen unter C 3.7.13.3 dieses Beschlusses verwiesen.

3.7.13.6 Abwägung

Die Träger der betroffenen Leitungen haben keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung vorgetragen, sondern vielmehr Ausführungsmodalitäten angesprochen. Den Belangen der Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen wird durch die festgestellte Planung, die auch die Nebenbestimmungen sowie die genannten Zusagen des Vorhabensträgers umfasst, Rechnung getragen. Im Rahmen der Gesamtabwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange entwickeln sie daher kein großes Gewicht zu Lasten der Baumaßnahme.

3.7.14 Belange der Eisenbahn

Parallel zur B 26 verläuft in östlicher Richtung eine von der bayernhafen Aschaffenburg GmbH & Co. KG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) betriebene nicht bundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs i.S.v. §§ 1 Abs. 2 Satz 1, 2 Abs. 1 Alt. 2 und Abs. 3, 3 Abs. 1 Nr. 2 AEG i.V.m. Art. 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BayESG. Die Bahnlinie ist eine Nebenbahn im Sinne der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO).

Etwa bei Bau-km 0+935 kreuzt das nördlich der B 26 verlaufende Gleis 60 im Bereich des Knotenpunktes „Hafen-Mitte“ die Hafenkopfstraße - Bahnübergang 10 - , während das obere Gleis 51 diese etwa bei Bau-km 0+930 kreuzt - Bahnübergang 11 - (vgl. Unterlagen 15.4.1 und 15.4.2 T). Am Knotenpunkt „Hafen-Mitte“ befindet sich in unmittelbarer Nähe der Einmündung Hafenkopfstraße ein zweigleisiger Bahnübergang, der nach § 11 Abs. 13 Nr. 3 EBO als „Bahnübergang mit starkem Verkehr“ eingestuft werden muss und daher nach § 11 Abs. 6 EBO technisch zu sichern ist. Wegen des geringen Abstandes zwischen den benachbarten Gleisen und der einmündenden Römerstraße müssen beide Bahnübergänge mit einer gemeinsamen zweigleisigen technischen Bahnübergangssicherungsanlage, welche die Bezeichnung BÜ 10/11 erhält, gesichert werden. Hierzu ist, da es an der durch eine Lichtsignalanlage geregelten Einmündung in die benachbarte B 26 zu Rückstau von Kraftfahrzeugen auf den Gleisen kommen kann, bei Bau-km 0+945 die Errichtung einer Bahnübergangssteuerungsanlage (BÜSTRA) notwendig (vgl. BWV lfd. Nr. 7.2, Unterlage 7.2). Der Vorhabensträger und der bayernhafen Aschaffenburg haben hierüber am 21.06.2012/14.05.2012 eine Vereinbarung geschlossen.

Mit Schreiben vom 14.08.2018 wies der bayernhafen Aschaffenburg darauf hin, dass sich die seinerzeitige Geschäftsgrundlage der Vereinbarung durch die weiter fortgeschrittenen Planungen zur Neugestaltung des Kreuzungsbereichs Römerstraße/Limesstraße/Hafenkopfstraße in wesentlichen Teilen verändert habe. Es sei geplant, das nördliche Gleis 51 aufzulassen und zurückzubauen, ebenso die Limesstraße aufzulassen und zu entwidmen. Weiterhin sei zu berücksichtigen, dass Vereinfachungen im Eisenbahnbetriebsablauf umgesetzt werden, so dass nicht mehr generell von Rangierbegleitung und Postensicherung, sondern von einer technischen Sicherung des Eisenbahnfahrwegs auszugehen sei.

Mit Protokoll über das Abstimmungsgespräch vom 11.04.2019 erklärten der Vorhabensträger und der bayernhafen, dass die Planungen des Hafens im Bereich der Kreuzung Römerstraße/Limesstraße/Hafenkopfstraße noch nicht abgeschlossen seien und die bestehende Vereinbarung erst an den neuen Sachverhalt angepasst werde, wenn diese Planungen vorliegen. Der bayernhafen und der Vorhabensträger kommen überein, die bestehende Vereinbarung, so wie sie den Planfeststellungsunterlagen zu Grunde liegt, zunächst zu belassen. Es bestehe Einvernehmen darüber, dass diese Vereinbarung an die zu einem späteren Zeitpunkt vorliegende geänderte Planung im Bereich der Gleisanlagen anzupassen sei. Diesbezüglich war von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine weitere Nebenbestimmung zu erlassen.

Die Regierung von Mittelfranken als zuständige Landeseisenbahnaufsichtsbehörde Nordbayern teilte mit Schreiben vom 12.03.2013 mit, dass sie das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) mit der eisenbahntechnischen Stellungnahme beauftragt habe und sich dessen Ansicht inhaltlich vollumfänglich zu Eigen mache. Ergänzend hat das Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben vom 17.08.2018 gegen die Planänderung vom 09.05.2018 keine Einwände vorgetragen.

In seinem Schreiben vom 06.03.2013 teilte das EBA mit, dass gegen die geplante Baumaßnahme aus eisenbahntechnischer Sicht keine Bedenken bestünden, sofern bestimmte Auflagen und Bedingungen eingehalten würden. So forderte das EBA zum einen die Beachtung der Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), der Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE, Ausgabe 2001), der einschlägigen DIN-Blätter und der Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Berufsgenossenschaft (BG Bahnen, Berufsgenossenschaft der Straßen-, U- und Eisenbahnen).

Zum anderen erhob das EBA die Forderung, dass Maschinen, Bauteile und Baugeräte o.ä. nicht in den freizuhaltenden Regellichtraum gemäß Anlage 1 der EBO hineinragen bzw. hineinschwenken dürften. Sollte dies, insbesondere bei Bauarbeiten, nicht gewährleistet werden können, so seien entsprechende Sicherungsmaßnahmen wie beispielsweise Gleisperrungen im betroffenen Abschnitt vorzunehmen. Bei nicht gesperrtem Gleis müssten, so das EBA, für das Arbeitspersonal geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um dieses vor den Gefahren des Eisenbahnbetriebs zu schützen, etwa durch Anbringen von festen Absperrungen zur Gleisachse oder durch Sicherungsposten.

Hinsichtlich der neuen technischen Sicherungsanlage verlangte das EBA in seinem Schreiben vom 06.03.2013, dass die Ausführungsplanung der BÜSTRA von einem Fachplaner zu entwerfen und die signaltechnischen Arbeiten durch Fachfirmen auszuführen seien. Bei einem Ausfall der Lichtsignalanlage (LSA) müsse zudem die BÜV-NE Anlage 8 Abs. 4.8 beachtet werden.

Des Weiteren, so das EBA, sei vor Prüfung der PT 1-Unterlagen die Ausführungsplanung einschließlich Beschilderungsplan mit der Straßenbaubehörde abzustimmen. Schließlich forderte das EBA, dass für die BÜSTRA die Plansätze PT 1 (Bau-technischer Kreuzungsplan, Phasenablaufplan, Kabellage- und Übersichtsplan, Einschaltstreckenberechnung usw.) und PT 2 (Schaltpläne) einem zugelassenen signaltechnischen Sachverständigen zur Prüfung vorzulegen und die geprüften Plansätze anschließend an das EBA weiter zu reichen seien.

Zuletzt erhob das EBA die Forderung, dass für die Abnahme der BÜSTRA ein zugelassener Sachverständiger zu beauftragen sowie die Abnahmeschreiben dem EBA zu übersenden sein.

Mit Schreiben vom 26.06.2013 sagte der Vorhabensträger die Berücksichtigung der von der Landeseisenbahnaufsichtsbehörde Nordbayern bzw. dem Eisenbahn-Bundesamt gemachten Bedingungen und Auflagen bei der weiteren Ausführungsplanung und bei der Bauausführung zu. Durch die Auflagen A 3.1 sowie A 3.10.1 bis A 3.10.5 wird die verbindliche Einhaltung dieser Forderungen gewährleistet.

Ergänzend merkte das EBA in seinem Schreiben vom 12.03.2013 an, dass die für die Bahnübergänge 10 und 11 beschriebene Sicherung (vgl. Unterlage 15.4.1, Kapitel 1.1) durch „Übersicht“ oder „Postensicherung“ widersprüchlich sei. Die Bahnübergänge müssten vielmehr mit Postensicherung nach § 11 Abs. 11 EBO gesichert werden, was der Maßnahmenträger in seiner Stellungnahme vom 26.06.2013 zusagte (vgl. Nebenbestimmung unter A 3.10.4).

Weiter wies das EBA darauf hin, dass aus dem Hafengebiet zum Knotenpunkt „Hafen-West“ bisher und zukünftig der Verkehrsabfluss von der Römerstraße mit Linksabbiegen in den Stockstädter Weg vorgesehen sei, was zur Folge habe, dass der Bahnübergang 14 bereits bei einem wartenden Fahrzeug (LKW) durch Rückstau (wegen fehlender Aufstelllänge) blockiert werden könne. Aus Sicht des EBA sollten daher die Rückstaprobematik und der Verkehrsabfluss aus dem Hafen von der Römerstraße verbessert und vorfahrtsberechtigt in den Stockstädter Weg geändert werden. Der Vorhabensträger führte hierzu in seinem Schreiben vom 26.06.2013 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichender Weise aus, dass die Verkehrsführung im Bereich der Römerstraße – Stockstädter Weg im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde der Stadt Aschaffenburg diskutiert und abgestimmt werde. Diese wurde im Planfeststellungsverfahren bereits als Träger öffentlicher Belange in ausreichendem Maße beteiligt.

Schließlich forderte das EBA aus eisenbahntechnischer Sicht für den Bahnübergang 14 bei starkem Verkehr (> 2.500 Kfz) als Sicherungsart entweder eine Postensicherung nach § 11 Abs. 11 EBO oder eine technische Sicherung nach § 11 Abs. 6 EBO. Der Vorhabensträger wies in seinem Schreiben vom 26.06.2013 zutreffend darauf hin, dass der Bahnübergang 14 nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sei.

Mit Schreiben vom 15.10.2013 ergänzte die Landeseisenbahnaufsicht an der Regierung von Mittelfranken ihre Stellungnahme dahingehend, dass der Verkehrsfluss von der Römerstraße in den Stockstädter Weg festzustellen und zu bewerten sei und gegebenenfalls Maßnahmen auszuführen seien, die einen Rückstau auf den Bahnübergang 14 verhindern. Ebenso sei dieser nach der EBO zu sichern. Den Forderungen musste nicht gefolgt werden, da der Bahnübergang 14 nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Den Belangen der Eisenbahn bzw. der betroffenen Bahnlinie wird durch die festgestellte Planung, die auch die Nebenbestimmungen sowie die genannten Zusagen des Vorhabensträgers umfasst, Rechnung getragen. Im Rahmen der Gesamt abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange entwickeln sie daher kein großes Gewicht zu Lasten der Baumaßnahme.

3.7.15 Kommunale Belange

3.7.15.1 Landkreis Aschaffenburg

Das Landratsamt Aschaffenburg hat in seiner Stellungnahme vom 05.02.2013 bzw. in seiner Stellungnahme vom 14.08.2018 neben der Stellungnahme als Wasser- und Bodenschutzbehörde (siehe Ausführungen unter C 3.7.7.3.2 dieses Beschlusses) keine Einwände, Bedenken oder Anregungen gegen das Vorhaben geäußert.

3.7.15.2 Stadt Aschaffenburg

Die Stadt Aschaffenburg nahm mit Schreiben vom 20.02.2013 und mit Schreiben vom 06.08.2018 zum geplanten Vorhaben Stellung.

Soweit es um die Neugestaltung der Schönbuschallee (Gestaltungsmaßnahme G 1) geht, sowie um die Anregung der Stadt hinsichtlich der Ersatzmaßnahmen, wird hinsichtlich der Einzelheiten auf die Ausführungen im systematischen Zusammenhang unter C 3.7.5.2.5.3 verwiesen.

Die Einwendungen der Stadt Aschaffenburg im Schreiben vom 20.02.2013 im Hinblick auf die ursprünglich geplante Gabionenwand haben sich durch die Planänderung vom 09.05.2018 erledigt.

Weiter regte die Stadt Aschaffenburg mit Schreiben vom 20.02.2013 und mit Schreiben vom 06.08.2018 an, im Erläuterungsbericht auf vorgesehene baustellenbedingte Umleitungen und Ersatztrassen in der Bauzeit einzugehen sowie für den bauzeitigen Wegfall des Radweges eine Alternativtrasse vorzusehen. Die Forderung nach Beibehaltung des Radweges während der Bauzeit wurde bereits im

Erörterungstermin am 21.10.2013 bekräftigt. Der Vorhabensträger teilte hierzu mit Schreiben vom 02.07.2013 und in ausreichender Weise mit, dass baustellenbedingte Umleitungen des Verkehrs über das Hafengebiet erfolgen. Im Erörterungstermin am 02.07.2013 sagte der Vorhabensträger zu, dass der Radweg über das Hafengebiet umgeleitet werde, dieser durchgängig und sicher befahrbar sei. Der Vorhabensträger ergänzte mit Schreiben vom 10.12.2018 erneut, dass die baustellenbedingte Umleitung des Radverkehrs über das Hafengebiet erfolge. Auf Unterlage 1, Kap. 9 wird Bezug genommen.

Bezüglich der Forderung der Stadt Aschaffenburg, dass der Landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 12.1 T), die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Unterlage 12.4 T) sowie der UVP-Bericht (Anhang 1 zur Unterlage 1) Bestandteile des Planfeststellungsbeschlusses werden soll, wird auf A 1 und A 2 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der ausgeführten Anregungen zum Lärmschutz wird Bezug genommen auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.1 dieses Beschlusses.

Andere Einwände der Stadt Aschaffenburg werden im jeweiligen thematischen Zusammenhang besprochen.

Im Übrigen ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass eine Gemeinde nicht Sachwalterin der Allgemeinheit ist, sondern - neben ihrer Position als Grundeigentümerin - nur ihre vom gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht getragenen Belange im eigenen Namen geltend machen und verlangen kann, dass ihre Selbstverwaltungs- und Eigentumsrechte ordnungsgemäß in die Abwägung eingestellt werden. Eine Gemeinde kann also nicht etwa allgemein Mängel des Immissionsschutzes oder des Naturschutzes rügen; sie kann sich auch nicht generell gegenüber einer Fachplanung auf eine fehlende Planrechtfertigung oder ein fehlerhaftes Raumordnungsverfahren berufen. Dies gilt selbst dann, wenn gemeindliches Grundeigentum für das geplante Vorhaben in Anspruch genommen wird. Weder aus Art. 28 Abs. 2 GG noch aus Art. 11 Abs. 2 BV folgt ein Anspruch der Gemeinde auf umfassende Überprüfung einer die Gemeinde betreffenden Planung unter allen in Betracht kommenden rechtlichen Gesichtspunkten (vgl. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 15.04.1999, Az. 4 VR 18.98, NVwZ-RR 1999, S. 554, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, S. 1160, 1162; Beschluss vom 05.11.2002, Az. 9 V R 14.02, DVBl. S. 211, 213; BayVGH, Urteil vom 19.04.2005, Az. 8 A 02.40058, BayVBl. 2006, S. 403, jeweils m.w.N.).

Schließlich ist die Stadt Aschaffenburg selbst durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben in ihrem Eigentum (Straßen, Wege und sonstige Flächen) betroffen.

Im Einzelnen wird auf das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2) Bezug genommen.

Mit Schreiben vom 06.08.2018 erklärte die Stadt Aschaffenburg, dass sich durch den Eigentumsübergang der Flurstücke mit den Fl.Nrn. 1557 und 1587 der Gemarkung Leider sowie einer Teilfläche der Fl.Nr. 1477 der Gemarkung Leider auf die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) durch notarielle Urkunde vom 29.06.2018 die diesbezüglich vorgebrachten Bedenken aus dem Schreiben vom 20.02.2013 erledigt haben. Weiterhin führte die Stadt Aschaffenburg mit Schreiben vom 06.08.2018 aus, dass mit selber notarieller Urkunde eine Teilfläche der Fl.Nr. 7692 der Gemarkung Damm mit einer Dienstbarkeit zugunsten der Bundesstraßenverwaltung belastet worden sei, die seine Nutzung auf die Durchführung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen (Aufforstung) dauernd beschränke. Somit gingen lediglich noch kleinere Teilflächen der Fl.Nrn. 2067/5 und 1478/5 der Gemarkung Leider, die bereits heute als Verkehrsflächen genutzt würden, nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme gemäß § 6 FStrG auf die Bundesstraßenverwaltung über. Die Stadt Aschaffenburg regte daher an, das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2) fortzuschreiben. Der Vorhabensträger aktualisierte dementsprechend das Grunderwerbsverzeichnis mit Planänderung vom 14.08.2019.

Ebenso sei zwischen der Stadt Aschaffenburg und dem Vorhabensträger vereinbart worden, dass die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) im Planfeststellungsverfahren der Stadt Aschaffenburg Ersatzfläche für einen neuen Friedhof-Parkplatz beschaffe.

Mit Schreiben vom 06.08.2018 bekräftigte die Stadt Aschaffenburg erneut ihre im Schreiben vom 20.02.2013 bzw. im Erörterungstermin vom 21.01.2013 vorgetragenen Bedenken hinsichtlich des Verlusts von Erweiterungsmöglichkeiten für den städtischen Parkplatz östlich des Stockstädter Weges. Sie bemängelte, dass sie durch den Wegfall von Flächen östlich der Gasdruckerhöhungsanlage die aktuell noch vorhandene Möglichkeit verliere, für größere Begräbnisse im Waldfriedhof zusätzliche Stellplätze anzulegen und beantragte daher, die auf dem Grundstück Fl.Nr. 1557/2 der Gemarkung Leider für die Zuteilung von Ersatzstellplätzen vorgesehene Fläche von 1.225 m² am östlichen Rand um eine ca. 7 m breiten und 200 m² großen Geländestreifen zu vergrößern. Der Vorhabensträger erläuterte mit Schreiben vom 02.07.2013 und erneut mit Schreiben vom 10.12.2018, dass auf dem Grundstück Fl.Nr. 1557/2 die Stellplätze neu geschaffen würden, die durch den Ausbau im Knotenpunktbereich B 26/Stockstädter Weg entfielen. Darüber hin-

aus sehe er als Straßenbaulastträger keine Veranlassung, für eine künftige Erweiterung weitere Stellplätze zu gewährleisten. Der Vorhabensträger wies in nicht zu beanstandender Weise darauf hin, dass die Grundstücke Fl.Nrn. 1557/2 und 1084/28 der Gemarkung Leider im Besitz des bayernhafens seien und es der Stadt Aschaffenburg durch den Ausbau unbenommen bleibe, mit dem Hafen Grunderwerbsgespräche zu führen hinsichtlich des Erwerbs zusätzlicher Flächen oder eines Flächentausches mit dem östlich der Gasdruckhochanlage liegenden städtischen Grundstück.

Schließlich äußert sich die Stadt Aschaffenburg in ihrem Schreiben vom 20.02.2013 und vom 06.08.2018 zu den derzeit 34 Stellplätzen, die die Stadt Aschaffenburg laut Unterlage 7.2, Blatt 1 auf den Grundstücken Fl.Nrn. 1477 und 1478 der Gemarkung Leider direkt vor dem Friedhofseingang unterhält und von denen laut der Planung 15 entfallen und östlich des Stockstädter Weges neu angelegt werden sollen. Die Stadt bemängelt in diesem Zusammenhang, dass die wenigen verbleibenden Stellplätze schwierig anzufahren seien, weil das Flächenverhältnis zwischen Verkehrsflächen und Stellplatzflächen nicht mehr rationell sei. Die Stadt hält es daher für angezeigt, den Parkplatz bis zum Zaun des Waldfriedhofs in den Bereich der Planfeststellung aufzunehmen und diesen unter Verzicht auf den Bau von vier entfernter liegenden Ersatzstellplätzen östlich des Stockstädter Weges entsprechend umzuplanen, in dem der Parkplatz vor dem Friedhofseingang neu gestaltet und rationeller aufgeteilt wird, um direkt vor dem Haupteingang zum Waldfriedhof nicht nur 19, sondern 23 direkt anfahrbare Stellplätze in Verbindung mit einer Wendemöglichkeit anbieten zu können. Der Vorhabensträger führte hierzu mit Schreiben vom 02.07.2013 und vom 10.12.2018 nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überzeugend aus, dass im Bereich des Waldfriedhofes die B 26 im Knotenpunktbereich auf fünf Fahrstreifen (mit Abbiegespuren) aufgeweitet werden müsse mit der Folge, dass der neue Fahrbahnrand im Bereich der dort bestehenden Parkplätze liege. Die Grundstruktur des Parkplatzes werde erhalten, da der bestehende Parkplatz auch wegen den dort vorhandenen großkronigen Bäumen weitestgehend erhalten werden solle. Die durch die Überbauung verloren gegangenen Parkplätze würden, so das Staatliche Bauamt Aschaffenburg, durch den neuen Parkplatz östlich des Stockstädter Weges ausgeglichen.

Die vorgenannten Ausführungen bestätigen somit, dass die für das Vorhaben sprechenden Gründe die eigentumsrechtlichen Interessen der Stadt Aschaffenburg erheblich überwiegen, zumal teilweise gemeindliche Wegegrundstücke und Gräben in Anspruch genommen werden, die ohnehin bereits einer - die privatrechtlichen Rechtsbeziehungen überlagernden - öffentlichen Zweckbindung unterliegen,

wodurch sich das Gewicht der durch die Planung ausgelösten eigentumsrechtlichen Folgen mindert (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386). Die verfassungsrechtliche Stellung der Gemeinden bzw. des gemeindlichen Eigentums nach bayerischem Recht ändert nichts an dieser Feststellung (vgl. dazu näher BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160, unter Hinweis auf BayVGH, Urteil vom 05.07.1994, Az. 8 A 93.40054, BayVBl. 1995, 50).

Insgesamt ist festzuhalten, dass das in die Abwägung einzustellende Vorbringen der Stadt Aschaffenburg - soweit es sich um rügefähige, vom Selbstverwaltungsrecht gedeckte gemeindliche Belange bzw. um rechtlich geschützte Eigentümerinteressen handelt, die eine Gemeinde geltend machen kann - nicht geeignet ist, die Ausgewogenheit der Planung in Frage zu stellen. Die gemeindlichen Belange genießen jedenfalls keinen Vorrang im Vergleich zu den für das Vorhaben sprechenden Belangen. Auf die Ausführungen unter C 3.50, C 3.7.8, C 4.2 und die Nebenbestimmungen unter A 3.7 sowie A 9 wird ergänzend verwiesen.

Die kommunalen Belange der Stadt Aschaffenburg werden - auch unter Berücksichtigung der Betroffenheit im gemeindlichen Eigentum - in die Abwägung eingestellt, ohne dass ihnen entscheidendes Gewicht gegen die Planung zukommt. Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen worden ist oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.7.15.3 Markt Stockstadt

Der Markt Stockstadt am Main teilte in seinem Schreiben vom 31.01.2013 bzw. 22.08.2018 mit, dass aus seiner Sicht gegen das gegenständliche Vorhaben keine Anregungen oder Bedenken vorzutragen seien.

3.7.15.4 Abwägung

Den Belangen der durch das Straßenbauvorhaben betroffenen Kommunen trägt die Planung soweit wie möglich Rechnung. Positiv ist insbesondere die nach Vollendung der Ausbaumaßnahme zu erwartende Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der B 26 in dem verfahrensgegenständlichen Abschnitt zwischen den beiden Knotenpunktbereichen. Demgegenüber sind jedoch zu Lasten der Baumaßnahme gewisse Beeinträchtigungen der Kommunen durch das Vorhaben gegeben, die mit unterschiedlichem Gewicht in die Abwägung einzustellen sind. Außer Betracht bleiben hier allerdings Aspekte, die die Kommunen weder als Grundeigentümer noch in ihrem Selbstverwaltungsrecht betreffen, sondern die von einzelnen Gemeinden quasi als Sachwalter der Allgemeinheit bzw. als Träger

öffentlicher Belange vorgetragen wurden. Denn Kommunen können keine allgemeine Rechtmäßigkeitskontrolle unter allen rechtlichen Gesichtspunkten im Planfeststellungsverfahren verlangen, sondern nur, dass ihre Selbstverwaltungs- und Eigentumsrechte ordnungsgemäß in die Abwägung eingestellt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160; Urteil vom 15.04.1999, Az. 4 VR 18/98, NVwZ-RR 1999, 554; BayVGh, Urteil vom 19.04.2005, Az. 8 A 02.40058, NuR 2005, 592). Insgesamt gesehen entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen kommunaler Belange kein solches Gewicht, dass sie die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen vermögen.

3.7.16 Belange des Brand- und Katastrophenschutzes

Aus der Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes bei der Regierung von Unterfranken (vgl. Stellungnahme vom 29.11.2012) bestehen gegen das plangegegenständliche Vorhaben keine Einwendungen, wenn die Zufahrt zu der oder zu den Baustellen für Feuerwehrfahrzeuge mit mindestens 10 t Achslast, einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 3,50 m möglich und die Brand- und Unfallmeldung auch für die Bauzeit sichergestellt ist. Falls im Zuge der Baumaßnahmen bestehende Übergänge, Auffahrten oder andere Straßen und Verkehrswege gesperrt würden und nicht benutzt werden könnten, seien die betroffenen Feuerwehren und die für die Feuerwehralarmierung zuständigen Stellen rechtzeitig zu informieren. Während der Baumaßnahme sei außerdem für anliegende Schutzobjekte weiterhin eine ausreichende Löschwasserversorgung sicherzustellen. Falls vorhandene Wasserleitungen und auch Hydranten abgesperrt, abgebaut oder verlegt würden, seien dafür Ersatzmaßnahmen in Abstimmung mit der Feuerwehr vorzusehen.

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 19.02.2013 die Berücksichtigung dieser Forderungen bei der weiteren Ausführungsplanung sowie bei der Bauausführung zu. Die Planung sei insoweit mit dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz der Stadt Aschaffenburg abgestimmt. Im Übrigen wird auf die Auflagen unter A 3.11 verwiesen.

Die Stadt Aschaffenburg (vgl. C 3.7.15.2) gab in ihrer Stellungnahme vom 06.08.2018 an, dass sich ihr Hinweis aus dem Schreiben vom 20.02.2013 bezüglich des Öffnens der Feuerwehrezufahrt im Notfall erledigt habe, da dieser Punkt mit der Planänderung vom 09.05.2018 obsolet geworden sei.

Die Stadt Aschaffenburg wies mit Stellungnahme vom 06.08.2018 darauf hin, dass die derzeitige Feuerwehrezufahrt zum Schönbusch-Schlösschen von der stadteinwärts gerichteten Fahrbahn der B 26 aus im spitzen Winkel von Nordosten nach Südwesten verlaufe und direkt nur in Richtung stadtauswärts durch Kreuzen der

stadteinwärts gerichteten Fahrbahn angefahren werden könne. Da durch den geplanten begrünten Mittelstreifen mit dem Wegfallen dieser Anfahrmöglichkeit gerechnet werden müsse, forderte die Stadt Aschaffenburg, dass durch geeignete bauliche Maßnahmen die Anfahrbarkeit der Feuerwehrezufahrt zum Schönbusch-Schlösschen weiterhin sichergestellt werde. Der Vorhabensträger teilte mit Schreiben vom 10.12.2018 in ausreichender Weise mit, dass die Feuerwehrezufahrt zum Schönbusch-Schlösschen mittels Schleppkurven nachgewiesen wurde, die Zufahrt über einen U-Turn am Knoten „Hafen West“ und von dort über die stadteinwärts führenden Fahrstreifen erfolge und die eventuell notwendigen Anpassungen im Einmündungsbereich des Weges im Zuge der Straßenbaumaßnahme durchgeführt werde. Der Vorhabensträger wies darauf hin, dass die Unterhaltung des Wegs, wie bisher, dem Eigentümer obliege.

Im Ergebnis ist den Belangen des Brand- und Katastrophenschutzes somit hinreichend Rechnung getragen.

3.7.17 Belange der Wehrverwaltung

Die Wehrbereichsverwaltung Süd – Außenstelle München - teilte mit Schreiben vom 19.02.2013 bzw. das Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (vgl. Schreiben des Referats Infra I 3 vom 25.07.2018) mit, dass ihrerseits keine grundsätzlichen Einwände gegen die Planung bestehen.

Sie wies darauf hin, dass im Plangebiet die B 26 als Axialstraße 759 Bestandteil des Militär-Straßen-Grund-Netzes (MSGN) sei und deshalb bei Baumaßnahmen, welche das MSGN berührten, die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge“ (RABS) entsprechend dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 22/1996 des BMVBS vom 01.08.1996 zu berücksichtigen seien.

Der Vorhabensträger erklärte dazu mit Schreiben vom 06.03.2013 bzw. vom 29.10.2018, dass die o.g. Richtlinie sowohl bei der Ausführungsplanung als auch bei der Bauausführung beachtet werde. Im Übrigen wird auf die Auflage unter A 3.12 dieses Beschlusses verwiesen.

3.7.18 Belange des Vermessungswesens

Mit Schreiben vom 28.12.2012 teilte das Vermessungsamt Aschaffenburg mit, dass gegen die Planung keine Bedenken bestehen. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass die geplanten LBP-Maßnahmen E 1 (Gemarkung Damm) und E 2 (Gemarkung Schweinheim) auf Flurstücken lägen, deren Grenzen überwiegend

noch nicht in der Örtlichkeit vermessen und abgemarkt seien. In der Stellungnahme des Amtes für Digitalisierung, Breitband und Vermessung vom 23.07.2018 wiederholte es dies und führte aus, dass im Plangebiet Flurstücke vorhanden seien, deren Grenzen noch nicht vollständig vermessen und abgemarkt wurden. Diese Grenzen seien daher von den Eigentümern rechtlich noch nicht anerkannt, die Darstellung in der Flurkarte könne vom tatsächlichen Grenzverlauf abweichen. Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 20.02.2013 bzw. 29.10.2018, dass der Hinweis des Amtes für Digitalisierung, Breitband und Vermessung zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt werde. Im Schreiben vom 20.02.2013 erklärte der Vorhabensträger ergänzend, dass der Hinweis bei den noch zu führenden Grunderwerbsverhandlungen berücksichtigt werde und keine Probleme beim Grunderwerb erwartet würden, da es sich bei den Eigentümern der benötigten Flächen um die Stadt Aschaffenburg sowie um die Bundesrepublik Deutschland handele. Zudem sei die Ausgleichsfläche bereits mit der Stadt abgestimmt. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist anzumerken, dass die vom Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung empfohlenen Grenzfeststellungen vom Vorhabensträger zur Durchführung des Grunderwerbs nicht benötigt werden. Eine Durchführung von Neuvermessungen auf Kosten des Vorhabensträgers konnte daher diesem durch eine Nebenbestimmung nicht auferlegt werden. Weiterhin sind dies Details des Grunderwerbs und somit nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Zudem führte das Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung im Schreiben vom 23.07.2018 aus, dass eine frühzeitige Information zum Baubeginn wünschenswert sei, um Katasterfestpunkte der Vermessungsverwaltung rechtzeitig sichern oder verlegen zu können. Der Vorhabensträger sagte eine rechtzeitige Information zu (vgl. A 3.1 und A 3.2.3 dieses Beschlusses).

Im Schreiben vom 23.07.2018 wies das Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung darauf hin, dass der im Kataster und in den digitalen Flurkarten geführte Gebäudebestand vom tatsächlichen Bestand abweichen könne. Ebenso sei bei allen Geobasisdaten der Bayerischen Vermessungsverwaltung (z.B. Digitale Flurkarte oder Luftbild) aus Lizenz- und Nutzungsrechtlichen Gründen ein Copyvermerk anzubringen. Der Vorhabensträger nahm mit Schreiben vom 29.10.2018 die Hinweise zur Kenntnis und sagte die Berücksichtigung bei der weiteren Ausführungsplanung zu, sowie, dass ein Copyvermerk auf den entsprechenden Planunterlagen übernommen werde.

3.7.19 Weitere Belange

3.7.19.1 bayernhafen Aschaffenburg

Der bayernhafen Aschaffenburg hat mit Schreiben vom 19.02.2013 und mit Schreiben vom 14.08.2018 zu dem plangegegenständlichen Vorhaben Stellung genommen.

Mit Schreiben vom 19.02.2013 bat der bayernhafen Aschaffenburg um Berichtigung des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlage 14.2, lfd.Nr. 15.1), da die Fläche Fl.Nr. 1083/2 nicht wie angegeben 3.870 m², sondern entsprechend dem Grundbucheintrag insgesamt 4.654 m² umfasse. Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 12.06.2013 eine Korrektur zu. Dies geschah mit Planänderung vom 14.08.2019.

Mit Stellungnahme vom 19.02.2013 wies der bayernhafen Aschaffenburg darauf hin, dass nicht die AVG Eigentümer der in den lfd. Nrn. 4.5, 4.8, 4.15, 4.18, 4.19, 4.20 und 4.21 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 7.2) genannten Leitungen, sondern der bayernhafen Aschaffenburg sei. In der Stellungnahme vom 14.08.2018 gab der bayernhafen Aschaffenburg an, dass er, nicht die AVG, Eigentümer der Wasserleitungen samt Unterflurhydrant UH 40b der lfd.Nrn. 4.8 und 4.9 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 7.2) sowie der Wasserleitung der lfd.Nr. 4.15 BWV (Unterlage 7.2) sei. Weiterhin befinde sich die Leitung mit der lfd.Nr. 4.5 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 7.2) nicht im Eigentum der AVG, sondern der Stadt Aschaffenburg. Der Vorhabensträger nahm die Hinweise zur Kenntnis und korrigierte das Bauwerksverzeichnis mit Planänderung vom 14.08.2019 auf der Grundlage einer erneuten Leitungsabfrage.

Der bayernhafen Aschaffenburg nannte im Schreiben vom 14.08.2018 einige Ausführungsmodalitäten für die Verlegung der Wasserleitung mit Unterflurhydrant auf der Fl.Nr. 1557/2 der Gemarkung Leider (BWV lfd.Nrn. 4.8 und 4.9, Unterlage 7.2). Bei der Verlegung seien die Anforderungen des Brandschutzes für die angrenzenden Grundstücke und Gebäude zu berücksichtigen (Brandschutz Tankstelle und nördlich benachbarte Grundstücke), ebenso solle die Lage der Leitung so gewählt werden, dass sie vollständig auf Grundstücken des bayernhafens Aschaffenburg zu liegen komme. Ergänzend sei für die Verlegung eine Vereinbarung zu schließen. Mit Protokoll des Abstimmungsgesprächs am 11.04.2019 zwischen Vorhabensträger und dem bayernhafen Aschaffenburg nahm der Vorhabensträger den Hinweis zur Kenntnis und sicherte die Berücksichtigung bei der Ausführungsplanung zu (vgl. A 3.1 dieses Beschlusses). Weiterhin wurde mit selbigem Protokoll zwischen Vorhabensträger und bayernhafen Aschaffenburg vereinbart, dass eine

notwendige Vereinbarung über die Wasserversorgung zu gegebener Zeit außerhalb des Planfeststellungsverfahrens abgeschlossen werde. Eine weitere Nebenbestimmung war daher nicht zu veranlassen.

Bezüglich der straßenquerenden Wasserleitung (BWV lfd.Nrn. 4.15, Unterlage 7.2) machte der bayernhafen Aschaffenburg darauf aufmerksam, dass die Wasserleitung der Versorgung von Einrichtungen südlich der B 26 diene und diese im Zuge der Bauausführung erneuert werden solle, so dass hierzu gegebenenfalls eine Vereinbarung abzuschließen sei. Im Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 11.04.2019 legten der Vorhabensträger und der bayernhafen richtigerweise fest, dass eine abzuschließende Vereinbarung mit Dritten unabhängig vom Vorhabensträger als Straßenbaulastträger sei und dem bayernhafen Aschaffenburg in seiner Verantwortung obliege. Der Vorhabensträger sicherte aber zu, dass im Zuge der Baumaßnahme B 26 für die Leitung zwischen dem Vorhabensträger und dem bayernhafen Aschaffenburg ein entsprechender Gestattungsvertrag abgeschlossen werde. Auf die Nebenbestimmung unter A 3.13.6 dieses Beschlusses wird ebenso verwiesen.

Mit Schreiben vom 19.02.2013 forderte der bayernhafen Aschaffenburg, dass Voraussetzung zur Umsetzung des Grunderwerbsverzeichnisses die noch abzuschließenden vertraglichen Vereinbarungen über finanzielle Entschädigung und Kostentragung durch den Vorhabensträger als Erwerber sei. Mit Stellungnahme vom 12.06.2013 teilte der Vorhabensträger mit, dass zwischen ihm, dem bayernhafen Aschaffenburg und dem Erbbauberechtigten am 22. bzw. 25.05.2013 eine Vereinbarung über die Schließung der direkten Zufahrten zur B 26, über den erforderlichen Grunderwerb sowie über die finanzielle Entschädigung und über die Kostentragung durch den Vorhabensträger als Straßenbaulastträger abgeschlossen worden sei. Diese Vereinbarung samt Anlagen hat der Vorhabensträger der Planfeststellungsbehörde vorgelegt und besitzt Gültigkeit.

Ergänzend brachte der bayernhafen Aschaffenburg mit Schreiben vom 14.08.2018 weitere Vorschläge hinsichtlich des Grunderwerbs bzw. der Erwerbsverhandlungen vor. Mit Protokoll des Abstimmungsgesprächs vom 11.04.2019 zwischen Vorhabensträger und dem bayernhafen Aschaffenburg wurde zwischen den beiden vereinbart, dass als Grundlage für die Verhandlungsgespräche die angebotenen bzw. gewünschten Flächen vom bayernhafen in einem Plan mit entsprechender Legende dargestellt werden. In dem Protokoll wurde ferner vereinbart, dass sich der Vorhabensträger grundsätzlich gesprächsbereit zeige, die entsprechenden Verhandlungen mit der Grunderwerbsabteilung des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg zu führen seien und kein Verkauf an Dritte erfolge. Der Vorhabensträger

sagte mit selbigem Protokoll zu, dass er nach Abschluss der Planfeststellung mit dem bayernhafen zu den vorgebrachten Wünschen in Verhandlungen trete, der Ausbau der B 26 hiervon aber zunächst einmal unberührt sei und keine Änderung im derzeitigen Grunderwerbsverzeichnis erfolge.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist zu ergänzen, dass die im Zusammenhang mit dem Grunderwerb stehenden Fragen dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten sind. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Grundinanspruchnahme bzw. eine möglicherweise erforderliche Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Bezüglich der Forderung des bayernhafens nach einer Vereinbarung mit dem Vorhabensträger zur Umsetzung des Anspruchs auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes, ist von Seiten der Planfeststellungsbehörde anzumerken, dass dies nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, da hier einem Betroffenen dem Grunde nach ein Erstattungsanspruch für Aufwendungen des passiven Schallschutzes gegen den Vorhabensträger zugesprochen wird (vgl. Nebenbestimmung unter A 3.3.3 dieses Beschlusses).

3.7.19.2 Immobilien Freistaat Bayern

Die Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Unterfranken, teilte in ihrer Stellungnahme vom 21.02.2013 mit, dass von dem Verfahren das staatseigene Grundstück Fl.Nr. 2067 der Gemarkung Leider betroffen sei, wobei eine Teilfläche von rd. 37.140 m² an den FWG Kickers 1906 e.V. sowie eine Teilfläche von rd. 9.530 m² an den Schützenverein 1899 Leider e.V. vermietet sei. Jedoch bestünden seitens der Immobilien Freistaat Bayern keine Einwendungen gegen den geplanten Grunderwerb der staatseigenen Flurstücke Fl.Nrn. 2067/3 und 2067/6 der Gemarkung Leider. Mit Schreiben vom 21.08.2018 trug die Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Unterfranken, keine Bedenken gegen die Planänderung vom 09.05.2018 vor.

Der Vorhabensträger teilte hierzu in seinem Schreiben vom 06.03.2013 mit, dass bereits erste Vorgespräche zum Grunderwerb der staatseigenen Flurstücke mit der zuständigen Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Unterfranken, geführt worden seien.

Weitere Träger öffentlicher Belange haben sich nicht geäußert oder mitgeteilt, dass Einwendungen nicht veranlasst bzw. ihre Belange nicht beeinträchtigt oder von ihnen wahrzunehmende Aufgaben überhaupt nicht berührt sind. Der Umstand, dass diese sonstigen öffentlichen Belange durch die Planung nicht beeinträchtigt werden, spricht für deren Ausgewogenheit.

3.8 Würdigung und Abwägung privater Belange

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

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

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

3.8.1 Private Belange von allgemeiner Bedeutung

3.8.1.1 Gesundheitsschutz, Immissionsschutz

Der Staat darf keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in das nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG geschützte Rechtsgut Gesundheit auslösen. Die Grenze für Lärmimmissionen, bei der ein

solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs übereinstimmend von einer sog. "enteignenden Wirkung" ausgeht; diese Schwelle ist für ein allgemeines Wohngebiet bei Werten zwischen 70 und 75 dB(A) tagsüber und zwischen 60 und 65 dB(A) nachts anzusetzen (BGH, Urteil vom 25.3.1993, Az. III ZR 60/91; BayVGH, Urteil vom 19.08.2014, Az. 22 B 11.2608 und 2634). Als Anhaltspunkt können hier insoweit auch die in den VLärmSchR 97 festgelegten Lärmsanierungswerte herangezogen werden.

Im vorliegenden Fall ist kein mittelbar enteignender bzw. gesundheitsschädigender Eingriff aufgrund des plangegegenständlichen Ausbaus der Knotenpunkte der B 26 anzunehmen. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2 verwiesen.

Gegebenenfalls sind in diesem Zusammenhang auch Ansprüche auf Übernahme von Anwesen durch den Straßenbaulastträger zu prüfen.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zur Bundesstraße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 3 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Die darin liegende Beschränkung des finanziellen Ausgleichs ist mit Art. 14 GG vereinbar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundstückseigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Ergibt eine Gesamtschau aller Beeinträchtigungen, dass eine weitere Nutzung des Grundstücks als unzumutbar erscheint, können die Betroffenen auf der Grundlage von § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG die Übernahme des Grundstücks verlangen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, NVwZ 2005, 803; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 402).

Mietwerteinbußen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gegen die plangegegenständliche Maßnahme vorgebracht werden, gehören als solche nicht zum Abwägungsmaterial. Für den Verkehrswert ist in der Rechtsprechung des

Bundesverwaltungsgerichts anerkannt, dass er keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellt. Für den Mietwert kann nichts anderes gelten. Er hängt ebenso wie der Verkehrswert von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können oder müssen. Für die Abwägung kommt es demgemäß nicht auf potenzielle Änderungen des Mietwertes betroffener Wohnungen, sondern nur auf die - nach ihrem Maß bewältigungsdürftigen - faktischen Auswirkungen des Vorhabens an (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2005, Az. 9 A 80.03, NVwZ-RR 2005, 453).

3.8.1.2 Entzug von privatem Eigentum

3.8.1.2.1 Flächenverlust bzw. -inanspruchnahme

Bei der Realisierung des Ausbaus der Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ der B 26 in Aschaffenburg werden Grundstücke verschiedener privater Eigentümer dauernd oder vorübergehend beansprucht. Im Einzelnen wird hierzu auf die Grunderwerbspläne (Unterlage 14.1) und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2) Bezug genommen. Die Auswirkungen der Baumaßnahme lassen sich nicht weiter durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung oder ähnliches verringern.

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

Es ist nicht zu verkennen, dass die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen sowie gegebenenfalls von Pachtflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung aufgrund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des Bauvorhabens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum bzw. die Bewirtschaftung von Pachtflächen zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen. Dies gilt sowohl für die Inanspruchnahme der Flächen für die Straßentrasse selbst als auch für die land-

schaftspflegerischen Begleitmaßnahmen. Denn auch für Letztere besitzt der Vorhabensträger aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich ein Enteignungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, Az. 4 A 35.97, RdL 1999, 20; vgl. hierzu schon unter C 3.7.5 dieses Beschlusses).

Auf die individuelle Betroffenheit durch den Entzug privaten Eigentums wird, soweit die Betroffenen hiergegen Einwendungen erhoben haben, bei deren Behandlung eingegangen (vgl. nachfolgend C 3.8.2 dieses Beschlusses).

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

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

3.8.1.2.2 Übernahme von Restflächen

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

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

Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs. Eine Anordnung der Übernahme der verbleibenden Restfläche des Grundstücks durch den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss kommt daher auch im Hinblick auf die Folgewirkungen nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, Az. 4 C 9.89, UPR 1992, 346; BVerwG, Urteil vom

07.07.2004, Az. 9 A 21.03, BayVBl. 2005, 120). Auch diese Entscheidung ist gemäß § 19 FStrG i. V. m. Art. 6 Abs. 3 BayEG dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

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

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

3.8.1.2.3 Ersatzlandgestellung

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

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

3.8.1.3 Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen

In diesem Zusammenhang ist sowohl die Frage der Beeinträchtigung von Zufahrten zu den von diesem Vorhaben betroffenen Grundstücken ein bei der Abwägung zu berücksichtigender Belang als auch - gerade bei landwirtschaftlichen Betrieben - mögliche Nachteile durch die planbedingte Entstehung von Umwegen. Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf das (landwirtschaftliche) Wegenetz und die diesbezüglich erhobenen Forderungen sind unter C 3.7.3.3 und C 3.7.8 abgehandelt.

Zur Beurteilung der in Bezug auf Umwege bzw. Mehrwege zu prüfenden Ansprüche ist zunächst festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG entsprechende Auflagen dann zu erteilen hat, wenn diese zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Grundsätzlich gibt es jedoch keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege. Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, steht insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zu (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). § 8 a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Allerdings sind Anliegerinteressen auch unterhalb der Schwelle des § 8 a FStrG, sofern sie nicht als geringfügig ausnahmsweise außer Betracht zu bleiben haben, in die Abwägung einzustellen; sie können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, Az. 4 VR 7.99, BayVBl. 1999, 634).

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

Zwar verfolgt die verfahrensgegenständliche Planung insgesamt das Ziel, die bestehenden Zufahrten zur B 26 zu reduzieren. Dieses Ziel ist aber zum einen aus sicherheitstechnischen Gründen gerechtfertigt (vgl. C 3.7.3.3). Zum anderen werden die Zufahrten nicht ersatzlos entzogen. Vielmehr stellt die Planung die Erreichbarkeit jedes einzelnen angrenzenden Grundstücks auch nach Durchführung des

Ausbauvorhabens sicher. Mögliche Nachteile durch Umwege werden von vornherein so gering wie möglich und im zumutbaren Rahmen gehalten. Durch die angeordnete Nebenbestimmung unter A 3.7.1 dieses Beschlusses ist die Erschließung der Grundstücke generell sichergestellt und zudem gewährleistet, dass die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke auch während der Bauzeit eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz erhalten. Im Einzelfall dennoch entstehende Um- bzw. Mehrwege sind mit Blick auf individuell unterschiedlich gewünschte oder bevorzugte Wegebeziehungen unvermeidbar und schlagen auch zu Lasten des Vorhabens zu Buche, ohne jedoch die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass durch den verfahrensgegenständlichen Ausbau der Knotenpunkte der B 26 keine wesentliche nachteilige Veränderung zur jetzt schon bestehenden Situation eintritt. Die noch verbleibenden Bewirtschaftungsschwernisse werden daher zu Lasten der Baumaßnahme in die Abwägung eingestellt. Diese Gesichtspunkte entwickeln jedoch kein Gewicht, das die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellen könnte.

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 3.14 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt nicht nur für Bauwerke, sondern auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist. Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

3.8.1.4 Abwägung

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

3.8.2 Einzelne Einwendungen

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Einwendungen (und die gegebenenfalls dazu gestellten Anträge) derer, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden und über die bei der Erörterung keine Einigung erzielt worden ist. Dies bedeutet jedoch nicht, dass über jede einzelne Einwendung im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses gesondert und mit konkreter Bezeichnung des Einwendungsführers ausdrücklich und förmlich entschieden werden muss.

Das Vorbringen der nach Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG angehörten Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange und der Vereinigungen i.S.d. § 17 a FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG wird in der Sache, soweit geboten, bereits bei der Zusammenstellung der abwägungserheblichen öffentlichen Belange im jeweiligen systematischen Zusammenhang berücksichtigt und gegebenenfalls dort näher behandelt.

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

Allgemeine und ggf. von mehreren Privateinwendern vorgebrachte Einwendungen wurden im jeweiligen Sachzusammenhang bei den privaten oder öffentlichen Belangen dargestellt (vgl. auch C 3.8.1). Im Folgenden wird daher nur noch näher auf derartige Belange eingegangen, die noch nicht behandelt wurden.

Die von Privatpersonen erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form - und einer individuell vergebenen Einwendungsnummer - abgehandelt. Die Einwendungsführer bzw. ihre Vertreter werden über die Nummer, unter der ihr Vorbringen behandelt wird, rechtzeitig schriftlich benachrichtigt. Einheitlich werden die Einwender zudem in der männlichen Form bezeichnet. Dies dient der weiteren Anonymisierung, um nicht über das Geschlecht Rückschlüsse auf die Person des Einwenders ziehen zu können.

Hinsichtlich der Einzelheiten des Vorbringens der Einwendungsführer wird zunächst auf die Einwendungsschreiben und die Erwiderungen des Vorhabensträgers sowie den sonst geführten Schriftwechsel ergänzend Bezug genommen.

3.8.2.1 Einwendung Nr. 1

Der Einwender ist der Frankenbund, Gruppe Aschaffenburg, der sich mit Schreiben vom 14.04.2013 erstmals an die Planfeststellungsbehörde wandte und sich insbesondere zu der ursprünglichen Errichtung der Gabionenwand und der historischen Pappelallee geäußert hat.

Der Einwender hat seine Einwendung somit deutlich nach Ablauf der Einwendungsfrist, die am 20.02.2013 endete, erhoben. Die Einwendung ist daher ausgeschlossen bzw. präkludiert im Sinne des Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG.

Darüber hinaus verfangen die Einwendungen auch in der Sache nicht. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5.3 verwiesen, wo das Petitum des Einwendungsführers systematisch abgehandelt wird.

Bezüglich der Einwendung gegen die Errichtung der Gabionenwand ist das Vorbringen durch Planänderung vom 09.05.2018 gegenstandslos geworden.

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

3.8.2.2 Einwendung Nr. 2

Der Einwender ist der Aschaffener Altstadtfreunde e.V., der sich mit Schreiben vom 18.02.2013 und vom 15.01.2013 geäußert hat.

Die Einwendung bezüglich der ursprünglich geplanten Gabionenwand hat sich durch Planänderung vom 09.05.2018 erledigt.

Bezüglich des weiteren Vorbringens wird auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5.3 sowie C 3.7.11 dieses Beschlusses verwiesen.

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

3.8.2.3 Einwendung Nr. 3

Der Einwender ist in Johannesburg wohnhaft und äußerte sich mit Schreiben vom 19.02.2013 zu der ursprünglich geplanten Errichtung einer Schutzwand entlang der B 26.

Die Einwendung ist durch den Entfall der Errichtung der Gabionenwand mit Planänderung vom 09.05.2018 gegenstandslos geworden.

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

3.8.2.4 Einwendung Nr. 4

Der Einwender ist der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Aschaffenburg-Miltenberg, der sich in seinem Schreiben vom 13.02.2013, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 15.02.2013, sowie seinem Schreiben vom 17.08.2018, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 21.08.2019, und im Erörterungstermin am 28.05.2019 zu dem Vorhaben geäußert hat.

Bezüglich des Vorbringens des VCD wird auf die Ausführungen unter C 3.5.2.2, C 3.5.2.3, C 3.5.3 und C 3.7.2 dieses Beschlusses verwiesen, wo das Petitum des VCD systematisch abgehandelt wird.

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

3.8.2.5 Einwendung Nr. 5

Der Einwender ist der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. Mit Schreiben vom 06.02.2013 und ergänzendem Schreiben vom 31.07.2013, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 11.02.2013 bzw. am 05.08.2013, erhob er verschiedene Einwendungen gegen das plangegegenständliche Vorhaben.

Bezüglich des Vorbringens des Landesbundes für Vogelschutz wird auf die Ausführungen unter C 3.5.2.2, C 3.7.2, C 3.7.5.2.3 dieses Beschlusses verwiesen, wo die Einwendungen des Landesbundes für Vogelschutz systematisch abgehandelt werden.

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

3.8.2.6 Einwendung Nr. 6

Der Einwender ist der BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg. Mit Schreiben vom 11.02.2013, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 18.02.2013, und mit Schreiben vom 30.08.2018, eingegangen bei der Stadt Aschaffenburg am 31.08.2018, brachte er verschiedene Einwendungen gegen die plangegenständliche Ausbaumaßnahme vor.

Hinsichtlich der Einwendung gegen die Errichtung der Gabionenwand ist das Vorbringen durch Planänderung vom 09.05.2018 gegenstandslos geworden (vgl. auch Ausführungen unter C 3.7.5.2.3 dieses Beschlusses).

Die Einwände in Bezug auf das ursprüngliche Verkehrsgutachten haben sich durch die Planänderung vom 09.05.2018 erledigt (vgl. auch Ausführungen unter C 3.5.2.2 dieses Beschlusses).

Bezüglich des Vorbringens des BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg, wird auf die Ausführungen unter C 3.5.2.1, C 3.5.3, C 3.7.2, C 3.7.5.2.2, C 3.7.5.2.5.1 sowie C 3.7.5.2.5.3 dieses Beschlusses verwiesen, wo seine Einwendungen im jeweiligen systematischen Zusammenhang abgehandelt werden.

Hinsichtlich der Forderung des BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Aschaffenburg, die Ergebnisse des am 24.09.2017 durchgeführten Bürgerentscheids im Erläuterungsbericht ausführlicher darzustellen, ist von Seiten der Planfeststellungsbehörde anzumerken, dass die Ergänzung nicht erforderlich ist. Die Darstellung des Ergebnisses des Bürgerentscheids im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) hat lediglich informellen Charakter. Die Entscheidung der Bürger hat nach Art. 18a Abs. 13 Satz 1 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) die Wirkung eines Stadtratsbeschlusses und entfaltet somit Bindungswirkung für den Stadtrat der Stadt Aschaffenburg.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planände-

rungen bzw. Roteintragungen oder durch Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.7 Einwendung Nr. 7

Der Einwender erhob als Anwohner im Bereich der Schweinheimer Straße mit Schreiben vom 07.08.2018, eingegangen bei der Stadt Aschaffenburg am 09.08.2018, sowie im Rahmen des Erörterungstermins am 28.05.2019 verschiedene Einwendungen gegen den Ausbau der B 26, da er zum einen eine Beeinträchtigung des Landschaftsparkes Schönbusch befürchte und zum anderen durch die Ausbaumaßnahme keine Verbesserung des Verkehrsflusses erkenne.

Der Einwender trug vor, dass die ursprüngliche Verkehrsprognose nicht gepasst habe und nun über nicht beschlossene Behinderungsmaßnahmen in anderen Stadtteilen und Straßen die Verkehrszunahme erzwungen werden solle. Ebenso würden die Verkehrsprognosen ignoriert werden, statt real 21.000 Fahrzeuge seien 30.000 Fahrzeuge angenommen worden ohne dass die Maßnahmen die diese Zunahme bringen sollen beschlossen bzw. Teil des Planfeststellungsverfahrens seien. Die betreffenden Gebiete (Großostheimer Straße und Obernauer Straße) seien weder Teil des Verfahrens noch gibt es hierzu entsprechende Festlegungen. Lediglich durch massive Einschränkungen und künstliche Behinderungen auf der Großostheimer Straße könne überhaupt Verkehr auf die B 26 verlagert werden. Der Einwender kritisierte, dass die Verkehrsprognose reines Wunschdenken sei und keinen Ausbau mit der Vergeudung öffentlicher Gelder begründe. Die amtlichen Verkehrszahlen des bayerischen Verkehrsministeriums zeigten keine zunehmenden Verkehre in den letzten 15 Jahren auf dieser Strecke. Die erstellten Gutachten zu den Alternativen des vierstreifigen Ausbaus würden dies bestätigen. So lägen die aktuellen Verkehrszahlen und die zu erwartenden Zahlen bei möglichen Steigerungen durch leistungssteigernde Umbauten auf zwei Drittel der Strecke zwischen dem Knoten B 469 und dem Knoten AB 16 nach RASSt 06 zwischen 1.000 und 1.100 Kfz/h. Danach sei nur eine einstreifige Straßenführung notwendig und geboten. Die Leistungsfähigkeit der B 26 in diesem Abschnitt sei über die nächsten Jahre gesichert und ausreichend.

Der Vorhabensträger erwiderte in ausreichender Form mit Schreiben vom 06.12.2018, dass die zur ersten Auslegung der Planfeststellungsunterlagen aufgestellten Verkehrsprognosen für das laufende Verfahren folgerichtig entsprechend aktualisiert und auf einen neuen Prognosehorizont 2030 hochgerechnet wurden. Die Verkehrsprognose berücksichtige absehbare Ergänzungen und Änderungen

des umliegenden Verkehrsnetzes. Folgerichtig wurden die Maßnahmen, die im Bundesverkehrswegeplan beschlossen wurden, in das Verkehrsmodell implementiert, was den rechtlichen Vorgaben zur Weiterentwicklung einer Verkehrsprognose entspräche. Im Prognoseplanfall seien auch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen auf der St 3115 (Großostheimer Straße) im Modell berücksichtigt worden, die Teil der Zielsetzung im Zusammenhang mit der Beurteilung der baulichen Veränderungen an der Darmstädter Straße seien, die der Stadtrat zum Ausbau der B 26 am 24.10.2016 mehrheitlich beschlossen habe.

Im Erörterungstermin am 28.05.2019 monierte der Einwender erneut, dass kein konkreter Stadtratsbeschluss zu den geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen auf der Großostheimer Straße vorliege. Im Anschluss zitierte der Vertreter der Stadt Aschaffenburg zur Richtigstellung allerdings aus dem entsprechenden Stadtratsbeschluss, der „Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung auf der Großostheimer Straße zwischen Lorbeerweg und Hafensbahnbrücke durch geschwindigkeitsdämpfende Regelungen, die Anlage von begleitenden Fußwegen, barrierefreien Fußgängerüberwegen, barrierefreien Bushaltestellen und richtliniengerechten Radwegen“ zum Inhalt habe.

Der Vorhabensträger wies im Schreiben vom 06.12.2018 zutreffend darauf hin, dass im Verkehrsgutachten festgestellt werde, dass die Bauamtslösung als einzige Variante ausreichend Reserve besitze, um auch den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Aschaffenburg für eine spürbare Entlastung der St 3115 (Großostheimer Straße) und der St 2309 (Obernauer Straße) gerecht zu werden. So werden insbesondere die Anlieger der bestehenden Wohngebiete im Stadtteil Nilkheim im Bereich der Großostheimer Straße spürbar durch Lärm- und Schadstoffreduzierungen entlastet. Für die prognostizierte Verkehrsbelastung der B 26 Darmstädter Straße sei auf Basis der RAS 06 ein vierstreifiger Straßenquerschnitt vorgesehen, welcher den aktuellen Richtlinienwerken entspreche. Der Vorhabensträger merkte an, dass ein zweistreifiger Ausbau nicht leistungsfähig sei, was bereits durch die täglich auftretenden Stauerscheinungen in den Spitzenstunden am Morgen und am Abend zu erkennen sei.

Der Einwender kritisierte weiter, dass der Landschaftspark Schönbusch als denkmalgeschütztes Ensemble und historischer Park beeinträchtigt werde. Diese Bedenken wiederholte der Einwender im Erörterungstermin am 28.05.2019. Diesbezüglich wies der Vorhabensträger richtigerweise darauf hin, dass der Ausbau der B 26 bestandsnah erfolge und nur nach Norden hin um zwei zusätzliche Fahrstreifen erweitert werde, so dass Eingriffe in den Landschaftspark Schönbusch, der einer der Hauptzwangspunkte ist, weitestgehend vermieden werde. Durch den

Wegfall der Gabionenwand im Rahmen der Planänderung vom 09.05.2018 reduziere sich der Eingriff in den Landschaftspark auf wenige Quadratmeter. Ergänzend wird auf die Ausführungen bezüglich der Denkmalpflege unter C 3.7.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwender gab an, dass es durch den vierspurigen Ausbau westlich und östlich der Ausbaustrecke zu Flaschenhälsen komme und der Verkehrsfluss entlang des Schönbuschparks eher gestört werde, obwohl mehr Verkehr auf diesen Straßenabschnitt gelenkt werden solle. Der Einwender wiederholte im Erörterungstermin am 28.05.2019 seine Bedenken, dass es an beiden Enden der Ausbaustrecke Staus geben werde. Der Vorhabensträger legte überzeugend dar, dass zwischen Prognosenullfall 2030 (zweistreifig) und Planfall 2030 (Variante 2; vierstreifig) die mit dem Ausbau einhergehende Verbesserung der Verkehrsqualität (weniger Stop&Go, höhere Durchschnittsgeschwindigkeit) dazu führe, dass die Zusatzbelastung mit Luftschadstoffimmissionen aus der B 26 (rechnerisch) sogar abnehme, was auch den Landschaftspark betreffe. Das erhöhte Verkehrsaufkommen werde somit durch die Verbesserungen in der Verkehrsqualität zumindest kompensiert. Aufgrund der Vorbelastung des Raumes und der Beschränkung des Ausbaus der Darmstädter Straße auf den nördlich der Straße gelegenen Bereich sei mit keiner schwerwiegenden und weitreichenden Beeinträchtigung des Schönbuschparks zu rechnen.

Bezüglich der Einwendung, dass es kein Verkehrskonzept im Hafen gebe und die Zunahme des LKW-Verkehrs in Richtung Stadt Aschaffenburg hingenommen werde, wies der Vorhabensträger klarstellend darauf hin, dass der bayernhafen im Hafengebiet auch Straßenbaulastträger sei und Änderungen und Anpassungen der inneren Erschließung des Hafengebiets darauf abzielen, den Hauptverkehr über den Anschluss West am Friedhof abzuwickeln. Dies verdeutliche auch die Verkehrsprognose, in der klar dargelegt werde, dass sich der LKW-Verkehr auf der B 26 zwischen der Zufahrt „Hafen West“ und „Hafen Ost“ fast halbiere. Der Vorhabensträger wies zutreffend darauf hin, dass dies klar zeige, dass gerade die LKW-Verkehre das Hafengebiet von Westen aus über die B 469/B 26 ansteuern und nicht über das innerstädtische Verkehrsnetz.

Der Einwender befürchtete eine Zunahme des LKW-Verkehrs in Richtung Stadt Aschaffenburg über den Knoten „Hafen Mitte“ durch die Möglichkeit des Linksabbiegens aus dem Hafen heraus, was bisher nicht möglich war und vom Stadtrat nicht gewünscht gewesen sei. Der Vorhabensträger führte richtigerweise aus, dass das Hafengebiet mit heutigem Stand über den Stockstädter Weg (Hafenzufahrt West), die Hafenkopfstraße (Hafenzufahrt Mitte), der Kohlenkaistraße und der

Augasse (Hafenzufahrt Ost) an die B 26 angeschlossen sei. Die Planung sehe eine Auflassung der Zufahrt Kohlenkaistraße, aus der bislang in alle Richtungen in die B 26 eingebogen werden konnte, vor. Die Zufahrten in das Hafengebiet werden somit auf drei Zufahrten gebündelt, durch den geplanten leistungsgerechten Ausbau der Hafenzufahrt West und Mitte erfolgt eine Verlagerung von Verkehren von der Hafenzufahrt Ost in Richtung Westen und somit zur B 469/A 3. In überzeugender Weise stellte der Vorhabensträger somit fest, dass eine Verkehrsverlagerung durch diese Bündelung in Richtung Aschaffenburg unwahrscheinlich sei und nicht weiter betrachtet werde.

Der Einwender kritisierte weiter, dass Alternativen zum Umbau der Knoten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ trotz Vorschlägen und Plänen nicht weiterverfolgt worden seien. Insbesondere sei der eigentliche Problemknoten „Hafen Ost“, der von seiner Belastbarkeit die Note E (ungenügend) bekam, Ursache von Staus an Stoßzeiten, aber nicht Teil des Verfahrens, was er im Erörterungstermin am 28.05.2019 wiederholte. Unberücksichtigt blieben somit Alternativen für den Knoten „Hafen Ost“, kurzfristige Änderungen der Ampelschaltungen, Kreisellösungen. Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 06.12.2018 zu Recht angemerkt, dass umfangreiche Knotenpunktvarianten untersucht worden seien. Die Kreisverkehre seien allerdings mit massiven Eingriffen in den Park Schönbusch verbunden, die vom Landesamt für Denkmalpflege ausdrücklich abgelehnt wurden, ebenso sei mit Kreisverkehren bei den prognostizierten Verkehrsbelastungen kein leistungsfähiger Knotenpunkt zu erreichen. Durch den geplanten leistungsgerechten Ausbau der Hafenzufahrt West und Mitte erfolge eine Verlagerung von Verkehr von der Hafenzufahrt Ost hin in Richtung der westlichen Hafenzufahrten, sodass durch diese Verlagerungseffekte eine Verkehrsreduzierung an der Hafenzufahrt Ost erwartet werde. Auf die Ausführungen unter C 3.7.2 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Der Vorhabensträger sicherte zu, dass außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geprüft werde, mit welchen Maßnahmen ein besserer Verkehrsfluss am Knoten „Hafen Ost“ erreicht werden könne. Die Sicherstellung einer leistungsfähigen Verkehrsabwicklung am Knoten „Hafen Ost“/Auweg sei auch Ziel des Stadtratsbeschlusses vom 24.10.2016 gewesen. Bei diesem Planungsprozess werde der Vorhabensträger die Stadt Aschaffenburg beteiligen.

Der Einwender brachte vor, dass die ursprünglich geplante Gabionenwand entlang der B 26, die in den ursprünglichen Unterlagen ausführlich begründet wurde, durch die Planänderung vom 09.05.2018 entfallen ist, der Wegfall aber nicht begründet worden sei. Durch den Wegfall der Gabionenwand und der erzwungen, künstlichen

Zunahme des PKW- und Schwerlastverkehrs würden Park, Natur und die Parkbesucher nach wie vor massiv beeinträchtigt. Der Vorhabensträger erläuterte zutreffend, dass die 16. BImSchV für Parkanlagen und Erholungsflächen keine Grenzwerte nenne und hilfsweise für die schalltechnische Beurteilung der Lärmbelastung des Landschaftsparks Schönbusch die Orientierungswerte der DIN 18 005 für Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen herangezogen wurden. Die Prognose für den vierstreifigen Ausbau ohne Schallschutzmaßnahmen zeige, dass der Orientierungswert von 55 dB(A) für den Freiraum in 2,0 m Höhe über Bodenniveau im Park Schönbusch bis zu einer Entfernung von ca. 250 m von der B 26 aus überschritten werde. Der Vorhabensträger wies richtigerweise darauf hin, dass sich aber hieraus kein gesetzlicher Anspruch gemäß der 16. BImSchV ergebe. Auf die weiteren Ausführungen unter C 3.7.4.2.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Einwender trug vor, dass die Pappelallee in ihrer historischen Form verändert und zerstört werde und durch unhistorische einreihige Neubepflanzungen ersetzt würden. Diese Befürchtung wiederholte er im Erörterungstermin am 28.05.2019. Der Vorhabensträger wies jedoch zutreffend darauf hin, dass bereits vor Realisierung des Ausbaus gegenüber dem Schönbuschpark nur eine einseitige Pappelreihe vorhanden ist. Die sich am Park in Richtung Osten anschließende historische Pappelallee ist nur noch rudimentär vorhanden, da es in den letzten Jahren immer wieder zu Ausfällen einzelner Pappeln gekommen sei, ohne diese zu ersetzen. Mit der geplanten Neupflanzung von ca. 70 Pyramidenpappeln, wobei es sich um die ursprüngliche, historische Art *Populus nigra* „Italica“ handle, wird eine Aufwertung der verbliebenen Pappelallee erreicht. Die Neuanpflanzungen werden mit der Stadt Aschaffenburg abgestimmt und auf die historische Sichtachse aus Richtung Darmstadt kommend auf das Aschaffener Schloss und den damit verbundenen Alleencharakter der Straße („Große Schönbuschallee“) ausgerichtet werden.

Hinsichtlich der Kritik des Einwenders, dass in der Planung keine verkehrsträgerübergreifende Netzplanung durchgeführt wurde somit sich anbietende Alternativen im schienengebundenen Personennahverkehr nicht geprüft wurden wird auf die Ausführungen unter C 3.5.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwender führte abschließend an, dass die demografische Entwicklung und die Stärkung des ÖPNV sinkende Verkehrszahlen erwarten lassen, so dass ein Ausbau unbegründet sei und zum Verdacht der Veruntreuung von Staatsgeldern führe. Diesbezüglich wies der Vorhabensträger auf das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 15.1 T), in dem dargestellt wird, dass ein Rückgang der Verkehrsbelastungen im betrachteten Planfeststellungsbereich nicht zu erwarten

ist und in den kommenden Jahren mit einer spürbaren Verkehrszunahme zu rechnen ist. Aufgrund der absehbaren demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung durch die Entwicklung des bayernhafens und der Siedlungsentwicklung wird der Verkehr unter Berücksichtigung der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs entlang der B 26 weiter zu nehmen. Die demografische Entwicklung wurde in den Verkehrsprognosen berücksichtigt.

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

3.8.2.8 Einwendung Nr. 8

Der Einwender ist Erbpachtberechtigter des Grundstücks mit der Fl.Nr. 1083/1 der Gemarkung Leider und ist Inhaber eines dortigen Gewerbebetriebs. Der Einwender begründete seine Einwendung vom 03.09.2018 mit der Befürchtung einer existenziellen Bedrohung für sein Unternehmen durch die Schließung der bestehenden Einmündung Darmstädter Straße/Kohlenkaistraße, die seit mindestens 60 Jahren als direkte Zufahrt zum Grundstück mit der Fl.Nr. 1083/1 der Gemarkung Leider von der B 26 gedient habe. In der Planung sei eine direkte Zufahrt zu dem Grundstück nicht mehr vorgesehen, das Grundstück sei nur noch über einen Umweg erreichbar, welcher für den Einwender nicht zumutbar sei und zu einer Entwertung des Grundstücks führe. Der Einwender führte aus, dass seine Belange bei der Abwägung des Eingriffs nicht berücksichtigt worden seien und entsprechend dem Grundsatz des geringstmöglichen Eingriffs eine Prüfung von Planungsalternativen nicht erfolgte. Mit Anlage zum Schreiben vom 03.09.2018 zeigte der Einwender eine Planungsalternative auf, bei der die Abfahrt von der Darmstädter Straße auf das Grundstück beibehalten werde und die aus Sicht des Einwenders keinerlei Störungen der Verkehrsabläufe verursache. Der Einwender führte aus, dass eine zeitgleiche Schließung der Zufahrt von dem Grundstück zur Darmstädter Straße bedingt zumutbar wäre und die Verhältnismäßigkeit gewahrt bliebe. Durch eine Beschilderung könne das Ausfahren auf die Darmstädter Straße untersagt werden, zusätzlich könne durch einen Mittelstreifen die Querung in Richtung der Innenstadt unmöglich gemacht werden. Eine vergleichbare Kompromisslösung sei in der Großostheimer Straße in Nilkheim umgesetzt und funktioniere dort problemlos.

Der Vorhabensträger erwiderte hierauf mit Schreiben vom 06.12.2018, dass das Grundstück von Osten aus (Stadtmitte) über die Augasse, die Industriestraße und die Kohlenkaistraße und von Westen aus über den neuen Knotenpunkt „Hafen Mitte“, die Hafenkopfstraße und die Kohlenkaistraße weiterhin ohne große Umwege zu erreichen sei. Die Umwege bei beiden Fahrtrouten lägen im Bereich von knapp 400 m und seien aus Sicht des Vorhabensträgers zumutbar. Zutreffend wies der Vorhabensträger drauf hin, dass aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in diesem Straßenabschnitt und unter Berücksichtigung der gültigen Richtlinienwerke ein direkter Anschluss an den bestehenden Gewerbebetrieb aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes auf der B 26 nicht angeordnet werden kann. Der Vorhabensträger erklärte, dass die Umstrukturierung der Erschließung des Grundstücks mit der Fl.Nr. 1083/1 der Gemarkung Leider und dem darauf befindlichen Gewerbebetrieb in der Planfeststellung behandelt und in die Abwägung einbezogen werde.

Der Vorhabensträger wies darauf hin, dass bereits im Jahr 1956 die Erschließung des Grundstücks über die B 26 bei der Genehmigung von Erweiterungsbauten durch den Einwender thematisiert wurde. Der Vorhabensträger führte aus, dass die Regierung von Unterfranken den Erweiterungsbau genehmigte verbunden mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 9 Abs. 8 FStrG zur Erschließung des Anwesens über die B 26, da eine rückwärtige Erschließung über das Hafengelände zu diesem Zeitpunkt nicht möglich war unter der Maßgabe, dass für den damals schon geplanten Ausbau der B 26 alternative Erschließungsmöglichkeiten zu untersuchen und einzuplanen seien. Mit der vorliegenden Planung werden laut Vorhabensträger die bereits im Jahr 1956 formulierten Forderungen zur geordneten Erschließung und den damit einhergehenden Sicherheitsverbesserungen bei Ab- und Einbiegevorgängen in das o.g. Anwesen erfüllt, so dass auch aus diesen Gesichtspunkten eine direkte Erschließung des Gewerbebetriebs über die B 26 nicht aufrechterhalten werden könne. Der Vorhabensträger wies zutreffend darauf hin, dass Zufahrten an freier Strecke als Sondernutzung gemäß § 8a i.V.m. § 8 FStrG gelten. Dem Vorhabensträger lege allerdings keine Sondernutzungserlaubnis für das Grundstück mit der Fl.Nr. 1083/1 der Gemarkung Leider vor, sodass eine Duldung der bereits vor 1956 vorhandenen Zufahrt lediglich über die Auflagen und Bedingungen der zuvor genannten Baugenehmigung erfolge.

In richtiger Weise merkte der Vorhabensträger an, dass es sich nach den Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 02/2018 des BMVI vom 15.01.2018) um

eine unerlaubte Sondernutzung handele, da die erforderliche Erlaubnis nie ausgestellt wurde. Eine nachträgliche Erlaubnis könne nicht erteilt werden, da aufgrund des vorgesehenen Ausbaus der B 26 eine direkte Zufahrt nicht mehr möglich sei. Der Vorhabensträger führte ergänzend an, dass selbst eine erteilte Sondernutzungserlaubnis nun aufgekündigt werden würde, da durch die Ausbauplanung eine rückwärtige Erschließung gegeben sei und eine Sondernutzungserlaubnis stets nur widerruflich erteilt worden wäre.

Der Vorhabensträger hielt aus nachvollziehbaren Gründen eine Entwertung des Grundstücks für nicht gegeben, da Kunden und Lieferanten die leistungsfähigen und sicheren Erschließungsmöglichkeiten über die „Hafenzufahrt Mitte“ und den Knotenpunkt der B 26 mit der Augasse zukünftig nutzen können.

Bezüglich der vom Einwender vorgeschlagenen Zufahrtslösung legte der Vorhabensträger überzeugend dar, dass eine direkte Zufahrt von der B 26 aus zum Gewerbebetrieb i.S.e. verkehrsgerechten Anbindung nicht möglich sei, da für eine verkehrsgerechte Zufahrt parallel zur vierstreifigen B 26 mit Mitteltrennung ein Verzögerungstreifen mit einer Mindestlänge von ca. 100 m und einer Breite von 3,50 m angeordnet werden müsste, mit der Folge von zusätzlichen Eingriffen in die davorliegenden Grundstücke und einer Errichtung einer Stützmauer zum tieferliegenden Flurstück 1023 der Gemarkung Leider auf ganzer Länge des Verzögerungstreifens. Ergänzend wies der Vorhabensträger darauf hin, dass diese Zufahrtslösung die Gefahr von Falschfahrten mit sich bringe, da die reine Zufahrt von den Straßennutzern fälschlicherweise als allgemeiner Straßenanschluss (i.S.e. Abfahrt in alle Richtungen) interpretiert werden könne, so dass dieser Lösungsansatz vom Vorhabensträger nicht weiterverfolgt werden könne.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist zu ergänzen, dass der Einweder keinen gesetzlichen Anspruch auf Beibehaltung der bisherigen Zufahrt hat, vielmehr ergibt sich aus § 8a Abs. 4 FStrG, dass kein Anspruch auf unveränderten Zugang zu einem Grundstück besteht, sondern lediglich auf eine Verbindung zum Wegenetz, die eine angemessene Nutzung des Grundeigentums ermöglicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2003, Az. 9 A 54/02). Ebenso ist die vorgesehene Ersatzzufahrt angemessen und zumutbar, der Einwender kann das Grundstück weiterhin angemessen nutzen, es ist für den Liefer- und Kundenverkehr ohne wesentliche Erschwernisse weiterhin erreichbar. Auch die Länge der Umwege von ca. 400 m und der hierfür aufzuwendenden geringen Fahrzeit stellen die Angemessenheit der Ersatzzuwegung nicht in Frage.

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

3.8.2.9 Einwendung Nr. 9

Der Einwender ist Erbpachtberechtigter des Grundstücks mit der Fl.Nr. 1082 der Gemarkung Leider. Der Einwender begründete seine Einwendung vom 03.09.2018 mit einer unzumutbaren Entwertung des Grundstücks aufgrund der Schließung der bestehenden Einmündung Darmstädter Straße/Kohlenkaistraße, die seit mindestens 60 Jahren als direkte Zufahrt zum Grundstück mit der Fl.Nr. 1082 der Gemarkung Leider von der B 26 gedient habe. In der Planung sei eine direkte Zufahrt zu dem Grundstück nicht mehr vorgesehen, sodass das Grundstück nur noch über einen Umweg erreichbar sei, welcher für den Einwender nicht zumutbar sei. Der Einwender führte aus, dass seine Belange bei der Abwägung des Eingriffs nicht berücksichtigt worden seien und entsprechend dem Grundsatz des geringstmöglichen Eingriffs eine Prüfung von Planungsalternativen nicht erfolgte. Mit Anlage zum Schreiben vom 03.09.2018 zeigte der Einwender eine Planungsalternative auf, bei der die Abfahrt von der Darmstädter Straße auf das Grundstück beibehalten werde und die aus Sicht des Einwenders keinerlei Störungen der Verkehrsabläufe verursache. Der Einwender führte aus, dass eine zeitgleiche Schließung der Zufahrt von dem Grundstück zur Darmstädter Straße bedingt zumutbar wäre und die Verhältnismäßigkeit gewahrt bliebe. Durch eine Beschilderung könne das Ausfahren auf die Darmstädter Straße untersagt werden, zusätzlich könne durch einen Mittelstreifen die Querung in Richtung der Innenstadt unmöglich gemacht werden. Eine vergleichbare Kompromisslösung sei in der Großostheimer Straße in Nilkheim umgesetzt und funktioniere dort problemlos.

Der Vorhabensträger erwiderte hierauf mit Schreiben vom 03.12.2018, dass das Grundstück von Osten aus (Stadtmitte) über die Augasse, die Industriestraße und die Kohlenkaistraße und von Westen aus über den neuen Knotenpunkt „Hafen Mitte“, die Hafenkopfstraße und die Kohlenkaistraße weiterhin ohne große Umwege zu erreichen sei. Die Umwege bei beiden Fahrtrouten lägen im Bereich von knapp 400 m und seien aus Sicht des Vorhabensträgers zumutbar. Zutreffend wies der Vorhabensträger drauf hin, dass aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in diesem Straßenabschnitt und unter Berücksichtigung der gültigen Richtlinienwerke

ein direkter Anschluss an den bestehenden Gewerbebetrieb aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes auf der B 26 nicht angeordnet werden kann. Der Vorhabensträger erklärte, dass die Umstrukturierung der Erschließung des Grundstücks mit der Fl.Nr. 1082 der Gemarkung Leider und dem darauf befindlichen Gewerbebetrieb in der Planfeststellung behandelt und in die Abwägung einbezogen werde.

Der Vorhabensträger wies darauf hin, dass bereits im Jahr 1957 zwischen dem Vorhabensträger und dem damaligen Nutzer des Grundstücks eine „Erlaubnis zur Benützung“ einer Zufahrt über die B 26 abgeschlossen worden sei, die auch den jederzeitigen Widerruf durch den Vorhabensträger festschreibt. Diese Erlaubnis sei in den Folgejahren nicht aufgehoben worden, sondern bei Bauanträgen der verschiedenen Nutzer des Grundstücks Fl.Nr. 1082 der Gemarkung Leider aufrechterhalten.

Der Vorhabensträger führte weiter aus, dass im Jahr 1970 dem damaligen Betreiber des dortigen Gewerbebetriebs eine Sondernutzungserlaubnis aufgrund einer Änderung der Zufahrtsverhältnisse (aus zwei Zufahrten wurde eine Zufahrt) erteilt wurde, da Zufahrten an freier Strecke als Sondernutzung nach § 8a FStrG gelten. In der Sondernutzungserlaubnis ist festgelegt, dass diese jederzeit widerruflich sei und der Antragsteller dafür Sorge tragen müsse, dass die mit der Erlaubnis verbundenen Auflagen von seinem Rechtsnachfolger übernommen würden. Der Vorhabensträger führt zutreffend aus, dass die Sondernutzungserlaubnis noch in Kraft ist. Für den Ausbau der B 26 werde der Vorhabensträger die Erlaubnis aufkündigen. Der Vorhabensträger führte ergänzend an, dass er in einem Baugenehmigungsverfahren im Jahr 1989 zu einem Büroneubau auf der Fl.Nr. 1082 der Gemarkung Leider mit Stellungnahme vom 19.07.1989 auf die bestehende Zufahrt hingewiesen habe und dass die Zulässigkeit nur bis zum Ausbau der B 26 gelte. Diese Stellungnahme wurde laut Baugenehmigung vom 13.11.1989 Bestandteil der Auflagen und Bedingungen der Baugenehmigung.

Der Vorhabensträger hielt aus nachvollziehbaren Gründen eine Entwertung des Grundstücks für nicht gegeben, da Kunden und Lieferanten die leistungsfähigen und sicheren Erschließungsmöglichkeiten über die „Hafenzufahrt Mitte“ und den Knotenpunkt der B 26 mit der Augasse zukünftig nutzen können.

Bezüglich der vom Einwender vorgeschlagenen Zufahrtslösung legte der Vorhabensträger überzeugend dar, dass eine direkte Zufahrt von der B 26 aus zum Gewerbebetrieb im Einmündungsbereich der Kohlenkaustraße i.S.e. verkehrsgerechten Anbindung nicht möglich sei, da für eine verkehrsgerechte Zufahrt parallel zur

vierstreifigen B 26 mit Mitteltrennung ein Verzögerungsstreifen mit einer Mindestlänge von ca. 100 m und einer Breite von 3,50 m angeordnet werden müsste, mit der Folge von zusätzlichen Eingriffen in die davorliegenden Grundstücke und einer Errichtung einer Stützmauer zum tieferliegenden Flurstück 1023 der Gemarkung Leider auf ganzer Länge des Verzögerungsstreifens. Ergänzend wies der Vorhabensträger darauf hin, dass diese Zufahrtlösung die Gefahr von Falschfahrten mit sich bringe, da die reine Zufahrt von den Straßennutzern fälschlicherweise als allgemeiner Straßenanschluss (i.S.e. Abfahrt in alle Richtungen) interpretiert werden könne, so dass dieser Lösungsansatz vom Vorhabensträger nicht weiterverfolgt werden könne.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist zu ergänzen, dass der Einweder keinen gesetzlichen Anspruch auf Beibehaltung der bisherigen Zufahrt hat, vielmehr ergibt sich aus § 8a Abs. 4 FStrG, dass kein Anspruch auf unveränderten Zugang zu einem Grundstück besteht, sondern lediglich auf eine Verbindung zum Wegenetz, die eine angemessene Nutzung des Grundeigentums ermöglicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2003, Az. 9 A 54/02). Ebenso ist die vorgesehene Ersatzzufahrt angemessen und zumutbar, der Einweder kann das Grundstück weiterhin angemessen nutzen, es ist für den Liefer- und Kundenverkehr ohne wesentliche Erschwernisse weiterhin erreichbar. Auch die Länge der Umwege von ca. 400 m und der hierfür aufzuwendenden geringen Fahrzeit stellen die Angemessenheit der Ersatzzuwegung nicht in Frage.

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

3.8.2.10 Einwendung Nr. 10

Der Einweder ist Anwohner im Bereich der Schillerstraße und trug mit Schreiben vom 23.07.2018, eingegangen bei der Stadt Aschaffenburg am 23.07.2018, und mit Schreiben vom 06.08.2018, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 07.08.2018, seine Einwendungen gegen den Ausbau der B 26 im plangegegenständlichen Bereich vor.

Der Einweder kritisierte, dass der mehrstreifige Ausbau zu keiner Verbesserung führe, sondern einen gestörten Verkehrsfluss (u.a. aufgrund einer weiteren Ampelsteuerung) mit sich bringe. Ebenso entstünden am Friedhof in Richtung Stockstadt

und an der Brücke über die Hafenbahn in Richtung Innenstadt jeweils ein „Flaschenhals“, eine Reduzierung von 4 auf 2 Spuren.

Der Vorhabensträger entgegnete in seinen Schreiben vom 06.12.2018 und vom 19.12.2018 überzeugend, dass die Planung die leistungsfähige Gestaltung der Knotenpunkte „Hafen West“ am Waldfriedhof und „Hafen Mitte“ mit dem Anschluss an das Hafengebiet und die Zufahrt zum Schönbusch beinhalte und diese mit leistungsfähigen, auf die Prognoseverkehrsbelastung ausgelegten, Linksabbiege- und Linkseinbiegespuren und einer entsprechenden Lichtsignalanlage ausgestattet werden. Der Vorhabensträger führt aus, dass sich trotz steigender Verkehrsbelastung auf der B 26 der Verkehrsfluss verbessern werde, da die Lichtsignalanlagen optimal an die auftretenden Verkehrsstärken angepasst werden können, sowie eine Koordinierung der geplanten Lichtsignalanlagen möglich sei, wodurch eine „Grüne Welle“ erzeugt werden könne. Weiterhin werde die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gesteigert, indem Fußgänger und Radfahrer die B 26 im Schutz der Lichtsignalanlage die B 26 sicher queren können und die Kohlenkaistraße nicht mehr direkt an die B 26 angebunden werde, sondern über den Knotenpunkt „Hafen Mitte“ indirekt angeschlossen werde. Der Vorhabensträger wies darauf hin, dass auch zukünftig keine Stauerscheinungen zu erwarten seien, da am Baubeginn und Bauende, entsprechend der einschlägigen Richtlinien unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsstärke, jeweils zwei durchgehende Fahrstreifen über den Knotenpunkt hinausgeführt und dann zurückgezogen werden.

Hinsichtlich der Einwendung, dass es für das Hafengebiet kein Verkehrskonzept gebe und immer mehr Verkehr, insbesondere LKW-Verkehr, in Richtung Stadt Aschaffenburg gelenkt werde, denken sich seine Bedenken mit denen, die der Einwender Nr. 7 diesbezüglich vorgetragen hat. Auf die Ausführungen unter C 3.8.2.7 dieses Beschlusses wird deshalb verwiesen.

Der Einwender beanstandete die Beeinträchtigung des Landschaftsparks Schönbusch und die Veränderung der Pappelallee. Diese Kritikpunkte wurden bereits vom Einwender Nr. 7 aufgeworfen, so dass diesbezüglich auf die dortigen Ausführungen (C 3.8.2.7 dieses Beschlusses) verwiesen wird.

Der Einwender brachte vor, dass keine alternativen Möglichkeiten berücksichtigt wurden, die bessere Möglichkeiten und mit weitaus geringeren Kosten brächten. Der Vorhabensträger wies darauf hin, dass umfangreiche Knotenpunktvarianten untersucht wurden. Die Errichtung von Kreisverkehren wäre z.B. mit einem massi-

ven Eingriff in den Park Schönbusch verbunden, was vom Landesamt für Denkmalpflege ausdrücklich abgelehnt wurde und zudem wäre mit Kreisverkehren bei den prognostizierten Verkehrsbelastungen kein leistungsfähiger Knotenpunkt zu erreichen. Der Vorhabensträger ist somit seiner Pflicht nachgekommen, alle Planungsalternativen in seine Überlegungen einzustellen und hat mit nachvollziehbarer Begründung die vorgelegte Planvariante gewählt. Auf die Ausführungen zur Abwägung im Rahmen des Variantenvergleichs unter C 3.7.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

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

3.8.2.11 Einwendung Nr. 11

Der Einwender erhob als Anwohner im Bereich der Schweinheimer Straße mit Schreiben vom 07.08.2018, eingegangen bei der Stadt Aschaffenburg am 09.08.2018, sowie im Rahmen des Erörterungstermins am 28.05.2019 verschiedene Einwendungen gegen den Ausbau der B 26, da er zum einen eine Beeinträchtigung des Landschaftsparkes Schönbusch befürchte und zum anderen durch die Ausbaumaßnahme keine Verbesserung des Verkehrsflusses erkenne.

Seine Ausführungen decken sich mit denen des Einwenders Nr. 7, so dass diesbezüglich auf C 3.8.2.7 dieses Beschlusses verwiesen wird.

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

3.9 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum durch Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt, denn die Realisierung der in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des Ausbaus der Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ der Darmstädter Straße der B 26 in

Aschaffenburg in ihrer Gesamtheit erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für den Ausbau der Knotenpunkte der B 26 im plangegegenständlichen Abschnitt sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen. Diese konnten durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabensträger aufzuerlegen waren, und durch diverse Zusagen des Vorhabensträgers derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet.

Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der plangegegenständlichen Variante des Ausbaus der Knotenpunkte „Hafen-West“ und „Hafen-Mitte“ der B 26 in Aschaffenburg als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

4 Straßenrechtliche Entscheidungen

4.1 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Eine Straße erhält die Eigenschaft einer Bundesfernstraße durch Widmung (§ 2 Abs. 1 FStrG). Voraussetzung für die Widmung ist, dass der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks ist, oder der Eigentümer und ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt hat, oder der Träger der Straßenbaulast den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung nach § 18 f Abs. 1 FStrG oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt hat (§ 2 Abs. 2 FStrG).

Die Entscheidung über die Widmung kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach §§ 17 ff. FStrG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für einen neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird (§ 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG). Wird eine Bundesfernstraße, wie die B 26 (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 2 FStrG), verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Voraussetzungen des § 2

Abs. 2 FStrG vorliegen (§ 2 Abs. 6 a Satz 1 FStrG). Wird im Zusammenhang mit einer vorgenannten Maßnahme der Teil der Bundesfernstraße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Straßenteil durch die Sperrung als eingezogen (§ 2 Abs. 6 a Satz 2 FStrG). Die aufzulassenden Teile der Bundesfernstraße werden also mit ihrer Sperrung eingezogen, die neuen Teile mit der Verkehrsübergabe gewidmet.

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen Staats-, Kreis und Gemeindestraßen sowie Feld- und Waldwege folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 oder Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

Auf die Ausführungen in den Planunterlagen (Unterlage 7.2 – insbesondere die „Vorbemerkung zum Bauwerksverzeichnis“) sowie die Bestimmungen unter A 8 wird ergänzend verwiesen.

4.2 Sondernutzungen

Die Erschließung des Baufeldes ist über das vorhandene Straßen- und Wegenetz gesichert. Dieses wird auch über den Gemeingebrauch hinaus genutzt (Sondernutzung). Die für die Sondernutzungen nach öffentlichem Recht erforderliche Sondernutzungserlaubnis (vgl. Art. 18 BayStrWG, § 8 FStrG) wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt (vgl. Zeitler, BayStrWG, Rdnr. 182 zu Art. 38 BayStrWG).

Im Übrigen wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn den jeweils betroffenen Baulastträgern mitzuteilen, welche Straßen und Wege von einer Sondernutzung betroffen sind. Weiterhin wird danach der Zustand der betroffenen Straßen und Wege zum Zweck der Beweissicherung festgehalten. Der Vorhabensträger wird dem jeweiligen Straßenbaulastträger dabei Gelegenheit zur Teilnahme geben. Die betroffenen Straßen und Wege werden schließlich nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand versetzt, der im Zuge der Beweissicherung festgehalten wurde. Auf die einschlägigen Nebenbestimmungen unter A 9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Sondernutzung an öffentlichen Feld- und Waldwegen richtet sich allerdings ausschließlich nach bürgerlichem Recht (Art. 56 Abs. 1 i.V.m. Art. 53 Nr. 1 BayStrWG); ihre Regelung erfolgt daher außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Die Gestattung von Sondernutzungen an diesen öffentlichen Feld- und Waldwegen ist Sache desjenigen, der nach bürgerlichem Recht zur Verfügung berechtigt ist. Bei ausgebauten Feldwegen ist dies die Gemeinde (Art. 54 Abs. 1 Satz 1,

Art. 13 Abs. 1 BayStrWG), bei nicht ausgebauten Feldwegen diejenigen, deren Grundstücke über die Wege bewirtschaftet werden (Art. 54 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG). Die Nutzung einer Straße nach privatem Recht kann u.U. auch durch Enteignung erzwungen werden, wenn der Zweck der Nutzung dem Allgemeinwohl dient (Kodal/Krämer, Straßenrecht, Rn. 6.5 zu Kapitel 27). Dies bleibt jedoch einem gegebenenfalls nachfolgenden Enteignungsverfahren überlassen.

Ungeachtet der Tatsache, dass es für die Sondernutzungen an öffentlichen Feld- und Waldwegen einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bedarf, werden die soeben genannten Maßnahmen zur rechtzeitigen Information, Beweissicherung und Wiederherstellung (vgl. A 9) dem Vorhabensträger als in jedem Fall mindestens einzuhaltende Schutzvorkehrungen für diese Wege auferlegt, um unzumutbare Nachteile für Rechte anderer bzw. für die Allgemeinheit zu vermeiden, außer im Rahmen der bürgerlich-rechtlichen Gestattung der Sondernutzung wird abweichend hiervon ausdrücklich etwas anderes geregelt.

5 Kostenentscheidung

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

D

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats** nach seiner Bekanntgabe Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,
Ludwigstraße 23,
80539 München,

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz **zugelassenen**¹ Form erhoben werden. **Sie muss den Kläger, den Beklagten** (Freistaat Bayern) **und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, lässt das Gericht nur zu, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt (§ 17 e Abs. 5 FStrG).

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch einen Prozessbevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte, Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, oder die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen zugelassen. Ausnahmen gelten für Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse (§ 67 Abs. 4 VwGO).

Hinweis:

¹Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de).

E

Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans

Der Planfeststellungsbeschluss wird dem Träger des Vorhabens (Straßenbaulastträger), den Vereinigungen i.S.d. Art. 73 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG, über deren Stellungnahme entschieden worden ist, und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, individuell mit Rechtsbehelfsbelehrung zugestellt (Art. 74 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG).

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Planes zwei Wochen bei der Stadt Aschaffenburg zur Einsicht ausgelegt; Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss auch gegenüber allen Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben haben, und gegenüber den Vereinigungen i.S.d. Art. 73 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG, die sich im Verfahren nicht geäußert haben, als zugestellt (§ 17 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG).

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter A 2 dieses Beschlusses genannten Planunterlagen auch bei dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg oder der Regierung von Unterfranken eingesehen werden. Im Übrigen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss auf den Internetseiten der Regierung von Unterfranken (www.regierung.unterfranken.bayern.de) abzurufen. Für die Vollständigkeit und Übereinstimmung der im Internet veröffentlichten Unterlagen mit den amtlichen Auslegungsunterlagen wird keine Gewähr übernommen. Maßgeblich ist der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen (Art. 27a Abs. 1 Satz 4 BayVwVfG).

Würzburg, den 11.11.2019
Regierung von Unterfranken
- Sachgebiet 32 -

Schindler
Regierungsdirektorin