32-4354.2-3-10

Regierung von Unterfranken

Plangenehmigung

für den

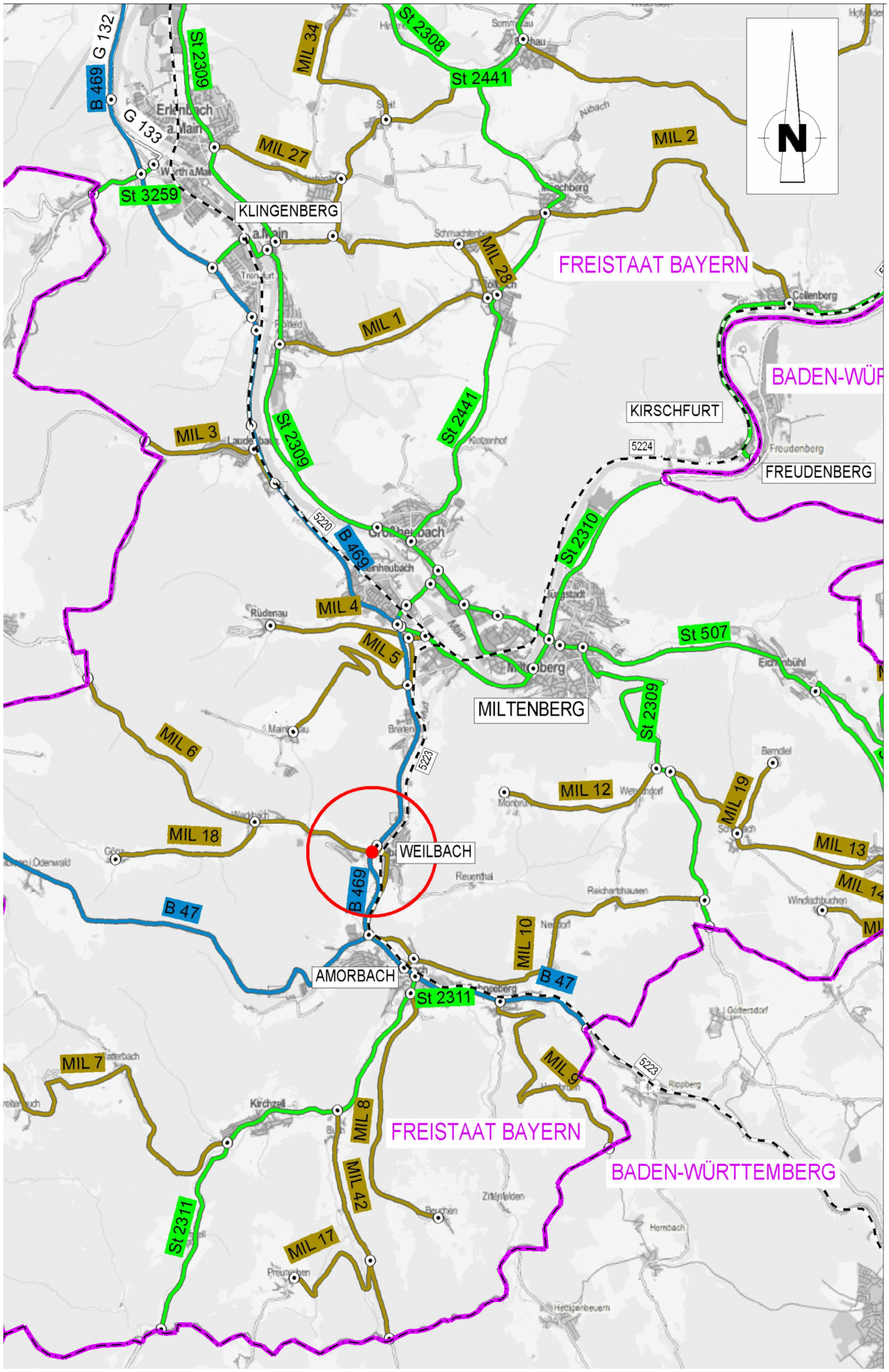
Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zum Kreisverkehr

Abschnitt 500, Station 0,015 – 0,169 (B 469)

Abschnitt 520, Station 0,000 – 0,007 (B 469)

Abschnitt 120, Station 2,605 – 2,670 (Kr MIL 6)

Würzburg, den 19.01.2018


G 132
B 469
St 2309
G 133
St 3259
MIL 34
St 2308
St 2441
MIL 27
MIL 2
KLINGENBERG
MIL 28
FREISTAAT BAYERN
MIL 1
BADEN-WÜR
KIRSCHFURT
5224
FREUDENBERG
MIL 3
St 2309
St 2441
5220
B 469
St 2310
MIL 4
St 507
MIL 5
MILTENBERG
St 2309
MIL 6
5223
MIL 12
MIL 19
MIL 18
WEILBACH
MIL 13
B 469
B 47
MIL 10
AMORBACH
B 47
St 2311
MIL 7
MIL 9
5223
MIL 8
FREISTAAT BAYERN
BADEN-WÜRTTEMBERG
MIL 42
St 2311
MIL 17

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt 1
Übersichtskarte 2
Inhaltsverzeichnis 3
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen 6

A Tenor 8
1. Genehmigung des Plans ... 8
2. Genehmigte Planunterlagen ... 8
3. Nebenbestimmungen ... 9
3.1 Zusagen ... 9
3.2 Unterrichtungspflichten ... 9
3.3 Immissionsschutz ... 10
3.4 Naturschutz ... 10
3.5 Träger von Versorgungsleitungen ... 11
4. Straßenrechtliche Verfügungen ... 11
5. Entscheidungen über Einwendungen ... 12
6. Kosten des Verfahrens ... 12

B Sachverhalt 13
1. Antragstellung ... 13
2. Beschreibung des Vorhabens ... 13
3. Ablauf des Plangenehmigungsverfahrens ... 14

C Entscheidungsgründe 15
1. Verfahrensrechtliche Bewertung ... 15
1.1 Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken ... 15
1.2 Notwendigkeit und Zulässigkeit der Plangenehmigung ... 15
1.2.1 Keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ... 16
1.2.2 Benehmen mit den Trägern öffentlicher Belange ... 19

1.2.3 Keine oder nur unwesentliche Beeinträchtigung von Rechten Anderer / Einverständnis der Betroffenen 20

1.2.4 Ermessensentscheidung 22

2. Materiell-rechtliche Würdigung 22

2.1 Rechtsgrundlagen und Rechtswirkungen der Plangenehmigung 22

2.2 Planungsermessen 23

2.3 Planrechtfertigung 23

2.3.1 Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen 23

2.3.1.1 Notwendigkeit der Maßnahme 23

2.3.1.2 Vorgeschichte der Planung, bestehende Situation 24

2.3.1.3 Unzureichende Verkehrsverhältnisse 25

2.3.2 Notwendigkeit der Folgemaßnahmen 26

2.3.3 Projektalternativen zur Erreichung des Planziels 26

2.3.4 Zusammenfassung 27

2.4 Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze 27

2.5 Würdigung und Abwägung der öffentlichen und privaten Belange 28

2.5.1 Planungsvarianten 28

2.5.2 Ausbaustandard, Technische Gestaltung des Vorhabens 30

2.5.3 Immissionsschutz 31

2.5.3.1 Lärmschutz 31

2.5.3.2 Schadstoffbelastung 32

2.5.4 Naturschutz und Landschaftspflege 33

2.5.4.1 Eingriffsregelung 33

2.5.4.2 Schutz bestimmter Teile von Landschaft und Natur 35

2.5.4.3 Artenschutz 36

2.5.4.4 Abwägung 38

2.5.5 Bodenschutz und Abfallwirtschaft 38

2.5.6 Gewässerschutz und Wasserwirtschaft 39

2.5.6.1 Gewässerschutz 39

2.5.6.2 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung 40

2.5.6.3 Abwägung 42
2.5.7 Belange der Kommunen 42
2.5.8 Belange der Träger von Versorgungsleitungen 42
2.5.8.1 Bayernwerk Netz GmbH 42
2.5.8.2 Telekom Deutschland GmbH 43
2.5.8.3 Sonstige Leitungsträger 43
2.5.9 Belange des Brand- und Katastrophenschutzes 43
2.5.10 Sonstige öffentliche Belange 44
2.5.11 Private Belange Dritter bzw. Rechte anderer 44
2.6 Gesamtergebnis der Abwägung 44
3. Begründung der straßenrechtlichen Verfügung 44
4. Kostenentscheidung 45

D Rechtsbehelfsbelehrung 46

E Hinweis zur Einsicht in die Planunterlagen 47

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayKompV	Bayerische Kompensationsverordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
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.
D_{StrO}	Korrekturfaktor für unterschiedliche Straßenoberflächen in dB(A)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr [Kfz/24 h]
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
FFH	Fauna-Flora-Habitat
Fl.Nr.	Flurnummer
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
h	Stunde
Hs.	Halbsatz
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
i.S.d.	im Sinne des
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
KG	Bayerisches Kostengesetz
km	Kilometer
Kr.	Kreisstraße
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
lit.	litera, Buchstabe
m	Meter
m^2	Quadratmeter
m^3	Kubikmeter
Nr.	Nummer
NuR	Zeitschrift Natur und Recht

NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
o.g.	oben genannt
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (nach HBS)
Rdnr.	Randnummer
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RPS	Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme
s.	siehe
St	Staatsstraße
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
VV	Verwaltungsvorschriften
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
z.B.	zum Beispiel
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

32-4354.2-3-10

Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG);

Plangenehmigungsverfahren für den Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zum Kreisverkehr, Abschnitt 500, Station 0,0015 – 0,169 (B 469), Abschnitt 520, Station 0,000 – 0,007 (B 469), Abschnitt 120, Station 2,605 – 2,670 (Kr MIL 6)

Die Regierung von Unterfranken, Würzburg, erteilt folgende

Plangenehmigung:

A. Tenor

1. Genehmigung des Plans

Der Plan für den Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zum Kreisverkehr wird nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Planunterlagen sowie den sich aus dieser Plangenehmigung ergebenden Ergänzungen genehmigt.

2. Genehmigte Planunterlagen

Der genehmigte Plan umfasst folgende Unterlagen, wobei die *kursiv* gedruckten Unterlagen lediglich nachrichtlich enthalten sind:

Unterlage Nr.	***Blatt Nr.***	***Bezeichnung***	***Maßstab***
1		**Erläuterungsbericht**	
2		**Übersichtskarte**	1 : 100.000
3		**Übersichtslageplan**	1 : 25.000
5		**Lageplan**	1 : 500
6		**Höhenplan**	
	6.1	B 469 Richtung Amorbach	1 : 500/50
	6.2	B 469 Richtung Breitendiel	1 : 500/50
	6.3	Kr Mil 6 Richtung Weckbach	1 : 500/50
	6.4	Kreisverkehr	1 : 500/50
9		**Landschaftspflegerischer Begleitplan**	
	9.1	Erläuterungsbericht zum LBP	

Unterlage Nr.	*Blatt Nr.*	*Bezeichnung*	*Maßstab*
	9.2	Bestands- und Eingriffsplan	1 : 500
	9.3	Maßnahmenplan	1 : 500
10		**Grunderwerb**	
	10.1	Grunderwerbsplan	1 : 500
	10.2	Grunderwerbsverzeichnis	
11		**Regelungsverzeichnis**	
12		**Widmung / Umstufung / Einziehung**	1 : 500
14		**Straßenquerschnitt**	
	14.1	Ermittlung der Belastungssklasse	
	14.2	Kreisverkehr (K – K)	1 : 100
16		***Lageplan der Versorgungsleitungen***	*1 : 500*
19		**Umweltfachliche Untersuchungen**	
	19.1	Angaben zu den Umweltauswirkungen	
25		***Herstellung des Benehmens mit den Trägern öffentlicher Belange***	
	25.1	*Stellungnahme des Landkreises Miltenberg*	
	25.2	*Gemeinderatsbeschluss des Marktes Weilbach*	
	25.3	*Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg*	
	25.4	*Bayernwerk AG*	
	25.5	*Deutsche Telekom AG*	
	25.6	*PLEdoc GmbH*	

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 dieser Plangenehmigung, als sie ihren Niederschlag in den genehmigten Unterlagen oder dem verfahrensgegenständlichen Schriftverkehr gefunden haben und sich aus der Plangenehmigung nichts anderes ergibt.

3.2 Unterrichtungspflichten

Dem Landratsamt Miltenberg, Brückenstraße 2, 63897 Miltenberg, dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Cornelienstraße 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.

3.3 Immissionsschutz

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

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

3.3.3 Die einschlägigen Vorschriften zum Schutz gegen Bau- und Baumaschinenlärm sowie über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten.

3.4 Naturschutz

3.4.1 Vor Beginn der Baumaßnahme ist das Baufeld von einer fachlich geeigneten Person (Umweltbaubegleitung) auf Vorkommen geschützter Tierarten (v.a. Vögel, Fledermäuse) hin zu kontrollieren und das Ergebnis zu dokumentieren. Das Ergebnis der Begehung ist der höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Unterfranken unverzüglich mitzuteilen. Sollten Vorkommen geschützter Arten festgestellt werden, ist das weitere Vorgehen mit der Regierung von Unterfranken als höhere Naturschutzbehörde abzustimmen.

3.4.2 Bei den landschaftspflegerischen Maßnahmen ist soweit wie möglich autochthones Saatgut, ansonsten Saatgut aus regionalen Herkünften zu verwenden.

3.4.3 Für die erforderliche Ersatzpflanzung sind standortheimische Gehölze (Pflanzqualität: Bäume: zweimal verschult, Stammumfang:12 – 14 cm; Heister: zweimal verschult, 80 – 125 cm, mind. 10 Prozent der Pflanzware; Sträucher: zweimal verschult, 60 – 80 cm) zu verwenden.

3.4.4 Das Roden, Abschneiden und Fällen oder eine sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder –gebüschen ist nur während der Vegetationsruhe (01.10. – 28.02.) zulässig. Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde, soweit nicht eine gesonderte artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bei der höheren Naturschutzbehörde einzuholen ist.

3.4.5 Die Baustelleneinrichtungsflächen sind auf bereits befestigte Bereiche zu beschränken.

3.5 Träger von Versorgungsleitungen

3.5.1 Vor Beginn der Arbeiten, hat der Vorhabensträger mit der Bayernwerk Netz GmbH (Netzcenter Marktheidenfeld, Tel.: 0941/28003311) spätestens 14 Tage vor Baubeginn, zum Zwecke der Einholung von Auskünften über die genaue Lage der vorhandenen Versorgungsleitungen, Kontakt aufzunehmen.

3.5.2 Das Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen der Bayernwerk Netz GmbH, übersandt mit Schreiben vom 14.03.2017, ist zu beachten. Die Hinweise sind an die bauausführenden Firmen weiterzuleiten.

3.5.3 Kommt bei der Bauausführung ein Kran zum Einsatz, ist dies rechtzeitig der zuständigen Fachabteilung (110-kV-Freileitung) der Bayernwerk Netz GmbH zwecks Überprüfung mitzuteilen.

4. Straßenrechtliche Verfügungen

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

5. Entscheidungen über Einwendungen

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in dieser Genehmigung und/oder Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

6. Kosten des Verfahrens

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

B
Sachverhalt

1. Antragstellung

Das Staatliche Bauamt Aschaffenburg, Cornelienstraße 1, 63739 Aschaffenburg (Vorhabensträger) hat bei der Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 31.08.2017 die Erteilung einer Plangenehmigung für den Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zum Kreisverkehr beantragt.

2. Beschreibung des Vorhabens

Die Baumaßnahme befindet sich in der Region 1 (Bayerischer Untermain) im Landkreis Miltenberg auf der Gemarkung des Marktes Weilbach am Knotenpunkt der Bundesstraße 469 (Abschnitt 500, Station 0,015 – 0,169 und Abschnitt 520, Station 0,000 – 0,007) mit der Kreisstraße MIL 6 (Abschnitt 120, Station 2,605 – 2,670) im Ortseingangsbereich von Weilbach im Naturpark Bayerischer Odenwald. Aufgrund der unzureichenden Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsanlage soll nunmehr der Umbau zu einem Kreisverkehr, einschließlich der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen, erfolgen, um auch eine Erhöhung des Verkehrssicherheitsniveaus zu erreichen. Die Baumaßnahme beginnt unmittelbar am Brückenbauwerk der B 469 über dem Gewässer Mud (Gewässer II. Ordnung) und umfasst den Bereich des bestehenden Knotenpunktes B 469 / Kr MIL 6 Richtung Weckbach bis zum Knotenpunkt B 469 / Kr MIL 6 Richtung Weilbach-Ortsmitte. Die Baumaßnahme beinhaltet den Umbau des dreiarmigen Knotenpunktes B 469 / Kr MIL 6 Richtung Weckbach zu einem Kreisverkehr, das Herstellen einer durchgehenden Trenninsel mit Querungshilfe zwischen den einmündenden Kreisstraßenästen sowie die Anlage von Busbuchten für den ÖPNV. Zwischen den benachbarten Einmündungen wird der vorhandene Straßenquerschnitt der B 469 jeweils um den Rechtsabbiegestreifen reduziert und die Sperrmarkierung durch eine bauliche Mitteltrennung ersetzt. Aufgrund des spitzen Winkels der Kr MIL 6 Richtung Weckbach zur B 469 wird die Fahrbeziehung Weckbach – Amorbach wie im Bestand künftig über einen Bypass geführt. Der Außendurchmesser des geplanten Kreisverkehrs beträgt 32,00 m, die Breite der Kreisfahrbahn 8,00 m (jeweils zwischen den Borden). Am Kreisverkehr werden Mittelinseln angelegt. Im Zuge der langgezogenen Trenninsel wird am Knotenpunkt B 469 / Kr MIL 6 Richtung Weilbach-Ortsmitte eine Querungshilfe für Fußgänger hergestellt. Die Tiefe der Querungsstelle beträgt 2,00 m, die Breite 4,00 m.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Planunterlagen, insbesondere auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1) sowie auf den Lageplan (Unterlage 5) und das Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) Bezug genommen.

3. Ablauf des Plangenehmigungsverfahrens

Der Vorhabensträger räumte folgenden Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zu dem verfahrensgegenständlichen Verfahren ein:

1. Landratsamt Miltenberg
2. Markt Weilbach
3. Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg
4. Bayernwerk AG
5. Deutsche Telekom AG
6. PLEdoc GmbH

Von der Plangenehmigungsbehörde wurde mit Schreiben vom 29.09.2017 folgenden Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zu dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben eingeräumt, wovon auch alle Gebrauch gemacht haben:

1. Landratsamt Miltenberg
2. Markt Weilbach
3. Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg

Zusätzlich wurden mit Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 01.12.2017 die Bayernwerk Netz GmbH (früher: Bayernwerk AG) sowie die Deutsche Telekom AG zur Stellungnahme aufgefordert.

Der Eigentümer des nächstgelegenen, mit einem Wohngebäude bebauten Grundstück (Fl.Nr. 3632 der Gemarkung Weilbach) sowie die Eigentümer der Fl.Nr. 3803/1, 3803/2 und 3803/3 der Gemarkung Weilbach wurden von der Plangenehmigungsbehörde in Kenntnis gesetzt und beteiligt.

Zudem wurden folgende Sachgebiete der Regierung von Unterfranken beteiligt: 10 (Sicherheit und Ordnung, Prozessvertretung), 30.1 (Hochbau), 31 (Straßenbau), 34 (Städtebau), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz) und 52 (Wasserwirtschaft).

Wegen der Einzelheiten wird auf die Verfahrensakten Bezug genommen.

C
Entscheidungsgründe

Der Plan für den Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zum Kreisverkehr wird entsprechend dem Antrag des Vorhabensträgers mit Bedingungen bzw. Auflagen gemäß § 17 b FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG genehmigt, da die Plangenehmigung im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Das genehmigte Vorhaben entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung und den Erfordernissen der Planrechtfertigung. Die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Anforderungen werden berücksichtigt. Die Planung entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebots.

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken

Die Regierung von Unterfranken ist für die Erteilung dieser Plangenehmigung sachlich (§ 17 b Abs. 1 Nr. 2 Satz 1 i.V.m. § 22 Abs. 4 Sätze 1 und 2 FStrG, Art. 62 a Abs. 5 und Art. 39 Abs. 2 BayStrWG sowie § 5 der Verordnung zur Übertragung der Befugnisse der Obersten Landesstraßenbaubehörde nach dem Bundesfernstraßengesetz) und örtlich (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG) zuständig.

1.2 Notwendigkeit und Zulässigkeit der Plangenehmigung

Der verfahrensgegenständliche Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zum Kreisverkehr stellt eine Änderung einer Bundesstraße dar. Bundesfernstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist (§ 17 Satz 1 FStrG). Gemäß § 17 b Abs. 1 Nr. 1 und 2 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG kann anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. es sich bei dem Vorhaben nicht um ein Vorhaben handelt, für das andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen der Art. 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 bis 7 BayVwVfG entsprechen muss, es sich mithin also nicht um ein Vorhaben handelt, für das eine Umweltverträglichkeitsprüfung

nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchzuführen ist (vgl. § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG).

Für die geplante Baumaßnahme konnte aus folgenden Gründen statt eines Planfeststellungsverfahrens ein Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden:

1.2.1 Keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das verfahrensgegenständliche Vorhaben konnte auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden.

Für den geplanten Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zu einem Kreisverkehr ist keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen (Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG i.V.m. § 17 b Abs. 1 FStrG, § 9 Abs. 3 Sätze 1 und 2 UVPG). Die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht grundsätzlich auch für die Änderung eines Vorhabens, für das keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, wenn die übrigen Voraussetzungen des § 9 Abs. 3 Satz 1 UVPG gegeben sind und die durchzuführende Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann, § 9 Abs. 3 Satz 2 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 Umbau des Knotens handelt es sich um die Änderung der B 469, einer Bundesstraße, für deren bisherigen Knotenpunkt keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde. Die B 469 ist in diesem Bereich mehr als 40 Jahre 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.

Wird ein Vorhaben geändert, für das keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, so wird für das Änderungsvorhaben eine Vorprüfung durchgeführt, 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
- eine Vorprüfung, aber keine Prüfwerte vorgeschrieben sind (§ 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 UVPG).

Für eine durchzuführende Vorprüfung gelten die Bestimmungen des § 7 UVPG entsprechend (§ 9 Abs. 4 UVPG).

Für den Umbau des Knotenpunktes selbst besteht nach Spalte 1 Nr. 14 (Verkehrsvorhaben) der Anlage 1 zum UVPG keine UVP-Pflicht. Die Voraussetzungen nach § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UVPG sind daher nicht erfüllt.

Die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich auch nicht aus § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 i.V.m. Abs. 4 UVPG. Es ist zwar für das Verkehrsvorhaben nach Anlage 1 Spalte 2 Nr.14.6 zum UVPG (Bau einer sonstigen Bundesstraße) eine allgemeine Vorprüfung 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 unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien und unter Würdigung der abgegebenen Stellungnahmen sind nach Auffassung der Plangenehmigungsbehörde durch die geplante Änderung keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten, so dass auch aus § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 UVPG keine UVP-Pflicht entsteht.

Dies ergibt sich aus Folgendem:

Der Vorhabensträger hat die Umwelteinwirkungen der geplanten Baumaßnahme auf die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter untersucht und im Einzelnen dargelegt. Mit Bezug auf diese im genehmigten Erläuterungsbericht (Unterlage 1) enthaltenen Darstellungen und unter Würdigung der abgegebenen fachlichen Stellungnahmen sowie der gesetzlichen Vorgaben lässt sich festhalten, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen i.S.d. UVPG durch den Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 ausgelöst werden.

Aus dem Umbau des Knotens ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, da weder die Erholungsfunktion noch das Wohnumfeld durch Verlärmung beeinträchtigt werden. Der Umbau zum Kreisverkehr reduziert bei gleichbleibendem Verkehrsaufkommen gegenüber der bisherigen Kreuzung das Geschwindigkeitsniveau. Eine wesentliche Änderung des Beurteilungspegels des vom Straßenverkehr ausgehenden Lärms und damit insbesondere eine Erhöhung der Lärmwerte um 3 dB(A) (§ 1 Abs. 2 der 16. BImSchV) liegen nicht vor. Die 16. BImSchV ist nicht anwendbar, weshalb im gesamten Plangenehmigungsabschnitt keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Der Umbau zum Kreisverkehr reduziert durch den Einbau einer Asphaltbetondeckschicht mit einem Korrekturwert von D_{Stro} = - 2 dB(A) die Lärmbelastung. Zudem entstehen keine nachteiligen Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung und keine Qualitätsverluste der Wohnverhältnisse im näheren oder weiteren Umfeld zum Knoten.

Es kann festgehalten werden, dass für das Schutzgut Mensch keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen i.S.d. UVPG zu erwarten sind.

Das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt wird durch die gegenständliche Maßnahme nicht wesentlich beeinträchtigt. Der Knoten liegt unmittelbar vor dem Ortseingang Weilbach in Nähe zur aufgelockerten Ortsrandbebauung. Die oberhalb am Berghang und unterhalb flussabwärts an der Mud gelegenen Biotopflächen bleiben von dem Umbau des Knotens ebenso unberührt wie das an den Uferbereichen der Mud gelegene FFH-Gebiet „Täler der Odenwaldbäche um Amorbach“.

Die von der Baumaßnahme betroffenen Bepflanzungen der Straßenböschungen liegen außerhalb der genannten Gebiete (Unterlage 9).

Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche können nicht verzeichnet werden. Die Baumaßnahme erfolgt ausschließlich auf bestehenden Verkehrs- und Verkehrsnebenflächen, es werden keine weiteren Flächen in Anspruch genommen. Durch die Baumaßnahme kommt es somit zu keiner Flächenneuversiegelung. Die versiegelten Flächen bleiben in der Summe nach dem Umbau gleich denen vor dem Umbau des Knotens.

Auf das Schutzgut Boden wird mit der vorliegenden Planung nicht eingewirkt – es kommt zu keiner Beeinträchtigung. Die Baumaßnahme erfolgt auf bestehender Verkehrsfläche. Erdarbeiten sind lediglich in einem geringen Umfang von 250 m³ erforderlich. Durch die Anlage von Bordrinnen wird künftig das anfallende Oberflächenwasser der Straße gesammelt und der Ortskanalisation zugeführt, so dass es hierdurch zu keiner weiteren kontinuierlichen Verunreinigung von Boden kommt. Denn bisher erfolgte die Entwässerung des Knotens breitflächig und ungeregelt über Bankett und Böschung, so dass die im Bereich der Straße befindlichen Böden durch Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahndecken sowie Fahrzeugbetriebsstoffe oder Auftausalze beeinträchtigt werden können.

Des Weiteren sind auch keine nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu verzeichnen. Der Straßenknoten befindet sich innerhalb des 60 m-Bereichs zum Fließgewässer Mud (Gewässer II. Ordnung). Die Baumaßnahme befindet sich außerhalb des Überschwemmungsgebietes des Gewässers. Lediglich östlich des Kreisverkehrs reicht eine etwa 20 m² große Böschungsfläche in das Überschwemmungsgebiet hinein. Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg teilt in ihrem Schreiben vom 23.03.2017 mit, dass wegen der Höhenlage des bestehenden Geländes der Eingriff in den Retentionsraum aber gering ist und eine nachteilige Veränderung des Hochwasserabflusses hierdurch nicht zu erwarten ist. Mögliche Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind der bau-, betriebs- oder unfallbedingte Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser. Wasserschutzgebiete, Einzugsgebiete von Wasserschutzgebieten oder

Bereiche mit besonders gefährdetem Grundwasserpotential werden nicht beeinträchtigt. Direkte Eingriffe in das Grundwasser sind durch das geplante Bauvorhaben nicht zu erwarten. Nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser sind bei ordnungsgemäßer Durchführung des Entwässerungskonzepts nicht zu befürchten.

Von entscheidender Bedeutung für das Schutzgut Luft ist die Belastung durch Luftschadstoffe. Neben der Vorbelastung bzw. Grundbelastung trägt auch die Zusatzbelastung durch den Straßenverkehr zur Gesamtbelastung bei. Durch die Planung kommt es zu keinen nachteiligen Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung. Das geringe Geschwindigkeitsniveau am Knotenpunkt bewirkt bei gleichbleibendem Verkehr sogar eine geringere Schadstoffbelastung als bisher.

Die möglichen Wirkungen auf das Schutzgut Klima sind als sehr gering zu bewerten. Aufgrund ihrer Größe, Lage und Exposition hat diese Verkehrsfläche keine besondere Funktion für das lokale Klima.

Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft können nicht verzeichnet werden. Das oberhalb am Berghang gelegene Landschaftsschutzgebiet des Naturparks Bayerischer Odenwald ist von der Baumaßnahme nicht betroffen. Die geplante Maßnahme befindet sich ausschließlich auf bereits bestehenden Verkehrsflächen und lässt insofern im Ergebnis keine erheblichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild erwarten.

Anhaltspunkte für erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter liegen nicht vor. Im Planungsgebiet sind keine Boden- oder Kulturdenkmäler bekannt.

Auswirkungen auf Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern in Bezug auf das Vorhaben sind nach dieser Darstellung nicht zu erwarten.

Für das verfahrensgegenständliche Vorhaben konnte somit auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden. Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Umwelt wurden gleichwohl geprüft, mit dem ihnen zukommenden Gewicht in der Planung berücksichtigt und von der Plangenehmigungsbehörde in die Entscheidung einbezogen. Auf die Plangenehmigungsunterlagen sowie die nachfolgenden Ausführungen zur materiellrechtlichen Beurteilung des Vorhabens wird Bezug genommen.

1.2.2 Benehmen mit den Trägern öffentlicher Belange

Die in ihrem Aufgabenbereich berührten Träger öffentlicher Belange wurden über das geplante Vorhaben informiert. Das Benehmen i.S.v. § 17 b Abs. 1 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 BayVwVfG wurde hergestellt, indem die betroffenen Träger öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten haben (vgl. B 3 dieser Plange-

nehmigung) und zum Teil bereits vorab durch den Vorhabensträger selbst am Verfahren beteiligt wurden. „Benehmen“ setzt – im Gegensatz zum „Einvernehmen“ – keine Zustimmung voraus, sondern erfordert lediglich eine Anhörung und die Auseinandersetzung der Plangenehmigungsbehörde mit den geltend gemachten Bedenken.

Die Träger öffentlicher Belange haben - teilweise unter Auflagen bzw. unter sonstigen Vorbehalten und Einschränkungen, denen Rechnung getragen wurde und die daher nicht groß ins Gewicht fallen - entweder ausdrücklich ihr Einverständnis mit der verfahrensgegenständlichen Planung erklärt, keine Bedenken geäußert oder tragen die Planung zumindest in der Sache mit. Die vorgebrachten Forderungen stehen dem Erlass der Plangenehmigung jedenfalls nicht entgegen. Die Erzielung eines Einvernehmens ist nicht erforderlich. Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen im jeweiligen systematischen Zusammenhang an anderer Stelle dieser Plangenehmigung verwiesen.

Die beteiligten Sachgebiete der Regierung von Unterfranken haben sich mit der verfahrensgegenständlichen Planung einverstanden erklärt bzw. Einwände oder Bedenken nicht erhoben.

Eine Beteiligung weiterer Träger öffentlicher Belange war mangels Betroffenheit nicht veranlasst.

1.2.3 Keine oder nur unwesentliche Beeinträchtigung von Rechten Anderer / Einverständnis der Betroffenen

Rechte anderer werden durch den geplanten Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zu einem Kreisverkehr nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt bzw. es liegen entsprechende Einverständniserklärungen vor (§ 17 b Abs. 1 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 BayVwVfG). Eine Beeinträchtigung bedeutet dabei mehr als nur ein Berühren von Rechten. Der Begriff der „Rechte“ ist zudem enger als der der abwägungserheblichen Belange im Sinne des Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rdnr. 163 zu § 74).

Die von der geplanten Maßnahme betroffenen Grundstücke sind aus den Planunterlagen ersichtlich. Die Betroffenen haben sich mit der Inanspruchnahme ihrer Grundstücke, ob vorrübergehend oder durch Erwerb, einverstanden erklärt. Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Verfahrensakten verwiesen.

Die Bundesrepublik Deutschland wird die notwendigen Straßengrundstücke erwerben, diese Teilerwerbsflächen erwirbt die Bundesstraßenverwaltung vom Landkreis Miltenberg und dem Markt Weilbach unentgeltlich. Ebenso erwirbt die Bundesstraßenverwaltung eine geringe Teilerwerbsfläche vom Markt Weilbach für den Landkreis Miltenberg. Weiterhin wurden die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen auf den Fl.Nr.

3803/1, 3803/2 und 3803/3 durch die Bundesstraßenverwaltung von den Eigentümern erworben. Die Bundesrepublik Deutschland ist seit November 2017 als Eigentümer der Grundstücke mit den Fl.Nr. 3803/1, 3803/2 und 3803/3 in das Grundbuch eingetragen.

Durch den Umbau des Knotens werden auch keine sonstigen schützenswerten Rechtspositionen von Nachbarn beeinträchtigt. Jedenfalls ist keine wesentliche Rechtsbeeinträchtigung zu verzeichnen. Zwar kommt es zu bauzeitlichen Einschränkungen, welche aber zu keiner wesentlichen Rechtsbeeinträchtigung führen. Die Durchführung der Baumaßnahme erfolgt schrittweise in drei Bauphasen. Alle Fahrbeziehungen bleiben am Knoten während der gesamten Bauzeit erhalten. Die Verkehrsführung erfolgt mittels einer bauzeitlichen Lichtzeichenanlage (abwechselnd eine Schaltphase je Richtung) neben dem Baufeld. Nach Fertigstellung eines Teilbereichs wird der Verkehr entsprechend umgelegt.

Die Zufahrt zu dem Anwesen mit der Fl.Nr. 3632 der Gemarkung Weilbach wird während der Bauzeit nur eingeschränkt möglich sein. Der Eigentümer des Grundstücks mit der Fl.Nr. 3632 wurde am 04.04.2017 in einem Gespräch mit einem Vertreter des Vorhabensträgers von der vorliegenden Planung und den damit möglicherweise verbundenen bauzeitlichen Einschränkungen informiert. Der Vorhabensträger hat zugesichert, dass nur während des Einbaus der Deckschicht im Bereich der Kreisstraße MIL 6 eine eingeschränkte Anfahrt an das Grundstück möglich ist und der Einbau an einem Wochenende erfolgen wird und die Anlieger hierüber rechtzeitig informiert werden. Der Eigentümer erklärte sich mit dem Vorhaben und seinen eventuellen vorübergehenden Auswirkungen einverstanden. Das Gespräch wurde vom Antragsteller in einem Vermerk festgehalten – dieser Vermerk wurde vom Betroffenen gegengezeichnet. Der unterzeichnete Vermerk ging beim Vorhabensträger am 28.04.2017 ein (vgl. auch B 3).

Diese bauzeitlichen Auswirkungen führen aufgrund zumutbarer Einschränkungen zu keiner bzw. zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung geschützter Rechtspositionen (Art. 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 BayVwVfG i.V.m. § 17 b Abs. 1 Nr. 2); zudem wurden die möglich Betroffenen informiert; sie erteilten ihr Einverständnis bzw. erhoben sie keine Bedenken.

Der Umbau zum Kreisverkehr reduziert bei gleichbleibendem Verkehrsaufkommen gegenüber der bisherigen Kreuzung das Geschwindigkeitsniveau. Eine wesentliche Änderung des Beurteilungspegels des vom Straßenverkehr ausgehenden Lärms und damit insbesondere eine Erhöhung der Lärmwerte um 3 dB(A) (§ 1 Abs. 2 der 16. BImSchV) liegt nicht vor. Die 16. BImSchV ist nicht anwendbar, weshalb im gesamten Plangenehmigungsabschnitt keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind (vgl. C 2.5.2).

Auch unter sonstigen Gesichtspunkten sind erstmalige oder zusätzliche (wesentliche) Beeinträchtigungen von Rechten anderer weder vorgetragen, noch sonst ersichtlich.

1.2.4 Ermessensentscheidung

Die Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens anstelle eines Planfeststellungsverfahrens entspricht auch pflichtgemäßer Ermessensausübung. Durch das genehmigte Bauvorhaben werden Rechte Dritter nicht bzw. nicht wesentlich beeinträchtigt. Die Träger öffentlicher Belange haben sich zustimmend zu dem Bauvorhaben geäußert. Für die Erteilung einer Plangenehmigung spricht insbesondere die – im Vergleich zum Planfeststellungsverfahren – erheblich kürzere Verfahrensdauer; dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Baumaßnahme weitestgehend auf bestehenden Straßenverkehrsflächen erfolgt. Die Plangenehmigung entfällt auch nicht nach § 17 b Abs. 1 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 7 BayVwVfG, weil andere öffentlichen Belange i.S.v. § 17 b Abs. 1 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 7 BayVwVfG berührt sind.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtsgrundlagen und Rechtswirkungen der Plangenehmigung

Die Plangenehmigung beruht auf § 17 b FStrG. Diese Regelung erschöpft sich nicht in ihrer verfahrensrechtlichen Bedeutung. Vielmehr ist darin – vornehmlich – auch die materielle Ermächtigung der Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsbehörde zur straßenrechtlichen Fachplanung selbst enthalten. Zentrales Element dieser Ermächtigung ist die mit ihr verbundene Einräumung des Planungsermessens. Die planerische Gestaltungsfreiheit, die der Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsbehörde 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.

Die Plangenehmigung hat die Rechtswirkungen der Planfeststellung (§ 17 b Abs. 1 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 6 Satz 2 BayVwVfG). Somit wird auch durch die Plangenehmigung entsprechend Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen und privaten Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Die Plangenehmigung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen – ausgenommen der wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 8 i.V.m. § 19 Abs. 1 WHG.

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

Daher stellt sich diese Plangenehmigung als Ermessensentscheidung dar. Sie legt Art und Ausmaß des Vorhabens sowie die zu beachtenden Nebenbestimmungen fest.

2.3 Planrechtfertigung

Eine straßenrechtliche Planung ist gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach Maßgabe der allgemeinen Ziele der jeweiligen Straßengesetze ein Bedürfnis besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Demnach ist die vorliegende Planung dann gerechtfertigt, wenn sie auf die Verwirklichung der mit dem Bundesfernstraßengesetz generell verfolgten öffentlichen Belange ausgerichtet ist und bezogen auf das konkrete Vorhaben 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, Rdnr. 182).

2.3.1 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).

2.3.1.1 Notwendigkeit der Maßnahme

Die vorliegende Planung hat sich grundsätzlich an den Vorgaben des § 1 Abs. 1, § 3 Abs. 1 und § 4 FStrG zu messen, wonach Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen bzw. zu dienen bestimmt sind. Der Umfang der Straßenbaulast nach § 3 FStrG erstreckt sich auf alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straße zusammenhängenden Aufgaben. Als Träger der Straßenbaulast (§ 5 Abs. 1 Satz 1 FStrG) hat der Vorhabensträger nach seiner Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen mit allen ihren Bestandteilen nach § 1 Abs. 4 FStrG in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern (§ 3 Abs. 1 Satz 2 1. Hs. 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 der Gebotenheit auch die Prognosen einzubeziehen, die bezüglich künftiger Verkehrsentwicklungen aufgestellt werden.

Unter Zugrundelegung dieser Voraussetzungen ist die Planung für den Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zu einem Kreisverkehr einhergehend mit dem Herstellen einer durchgängigen Trenninsel mit Querungshilfe zwischen den einmündenden Kreisstraßenästen sowie die Anlage von Busbuchten für den ÖPNV gerechtfertigt. Gemessen an den o.g. Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes begegnet die Planung keinen Bedenken. Auch im Lichte der konkreten Situation ist die vorliegende Planung vernünftigerweise geboten.

2.3.1.2 Vorgeschichte der Planung, bestehende Situation

Dem Bauvorhaben geht keine Planungshistorie voraus. Nachdem der Knotenpunkt in seiner bestehenden Form als dreiarmiger Knotenpunkt zukünftig nicht mehr leistungsfähig sein wird, soll nunmehr der Umbau zu einem Kreisverkehr erfolgen.

Im Bestand läuft die Achse der Kr MIL 6 Weckbach gestreckt und im spitzen Winkel auf den Knotenpunkt zu, wird im Knotenpunktbereich abgekröpft und schließt so im rechten Winkel an die Achse der B 469 an. Der Anschlusspunkt liegt unmittelbar neben dem Brückenbauwerk der B 469 über das Gewässer Mud. Das Bauwerk ist in einem guten Zustand (Zustandsnote 2,2).

Bei Beibehaltung des Status Quo und somit keinerlei baulichen Veränderungen am Knoten B 469 / Kr MIL 6 ist von einer Verschlechterung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit bis hin zu einer nicht mehr gegebenen Funktionsfähigkeit in Zukunft auszugehen. Aufgrund des manuell erfassten Verkehrsaufkommens am 06.07.2017 ergibt sich am bestehenden Knoten für den Linkseinbieger aus Weckbach eine QSV E („*Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist nahezu ständig beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist instabil. Die Grenze der Funktionsfähigkeit wird erreicht.*“) und für das Zielprognosejahr 2030 die QSV F („*Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist ständig beeinträchtigt. Die Funktionsfähigkeit ist nicht mehr gegeben.*“) nach HBS.

2.3.1.3 Unzureichende Verkehrsverhältnisse

Der Verkehr an dem Knotenpunkt B 469 / Kr MIL 6 wird kontinuierlich zunehmen. Aus den erfassten Daten der allgemeinen Straßenverkehrszählung der Jahre 2005 und 2010 sowie der örtlichen Verkehrszählung 2017 ergeben sich folgende Verkehrsbelastungen und Verkehrsanteile, angegeben in der durchschnittlichen täglichen Belastung in Kfz/24 h am Knotenpunkt für die Äste [C] B 469 Amorbach und [B] Kr MIL 6 Weckbach:

	[C] B 469 Amorbach				[B] Kr Mil 6 Weckbach			
	DTV	Ø jährliche Veränderung			DTV	Ø jährliche Veränderung		
		2005-2010	2005-2017	2010-2017		2005-2010	2005-2017	2010-2017
	[Kfz/24 h]	[%]	[%]	[%]	[Kfz/24 h]	[%]	[%]	[%]
allg. SVZ 2005	12.330	- 0,5	+ 0,7		2.484	- 1,0	+ 0,2	
allg. SVZ 2010	12.009			+ 1,6	2.359			+ 1,1
Zählung 2017	13.376				2.555			

In den Straßenverkehrszählungen von 2005 bis 2010 ist für die Äste [C] B 469 Amorbach und [B] Kr MIL 6 Weckbach ein Rückgang der Verkehrsmengen zu verzeichnen, folgend bis zur manuellen Zählung 2017 ein Anstieg.

Auf Grundlage der Datenbasis wird für die Verkehrsprognose ein moderater Zuwachs von durchschnittlich 1 % jährlich für das Zielprognosejahr 2030 angenommen.

Die im Jahr 2017 erfasste Stromverteilung am Knoten B 469 / Kr MIL 6 wurde entsprechend auf das Zielprognosejahr 2030 extrapoliert und bildet die Datengrundlage für die Bestimmung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage (vgl. Unterlage 1, Ziffer 2.2.2). Die Vergleichsberechnung für das Prognosejahr 2030 kommt zu dem Ergebnis, dass der Knoten B 469 / Kr MIL 6 in der bestehenden Knotenpunktform als höhengleiche Einmündung nicht mehr leistungsfähig wäre. Mit dem geplanten Umbau des Knotens zu einem Kreisverkehr mit Bypass Weckbach-Amorbach ist eine gute Leistungsfähigkeit für die Verkehrsanlage zu erwarten.

Neben der Erhaltung der Leistungsfähigkeit dient der Umbau zu einem Kreisverkehr der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Der Umbau des Knotens zu einem Kreisverkehr bewirkt bereits im Ortseingangsbereich ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau auf der B 469. Durch die niedrigere Fahrgeschwindigkeit im Knotenpunktbereich bietet der geplante Kreisverkehr gegenüber der bestehenden Einmündung ein höheres Verkehrssicherheitsniveau. Das Landratsamt Miltenberg, Hochbau, Tiefbau, äußerte mit Stellungnahme vom 25.04.2017, dass die Maßnahme der Beseitigung von erkannten Verkehrssicherheitsdefiziten, die insbesondere durch schwere Verkehrsunfällen zu verzeichnen sind, dient, und durch die erweiterten baulichen Maßnahmen sowie der Reduzierung des Straßenquerschnitts der B 469 und der damit einhergehenden Senkung der Geschwindigkeit eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse eintritt.

Durch das Anlegen von einer durchgängigen Trenninsel mit Querungshilfe auf der B 469 zwischen den einmündenden Kreisstraßenästen, die den Fußgänger das Überschreiten der stark frequentierten Bundesstraße erleichtert, sowie durch die Anlage von Busbuchten für den ÖPNV, können kritische Situationen zwischen Kfz- und Fußgänger- bzw. Radverkehr künftig vermieden werden.

2.3.2 Notwendigkeit der Folgemaßnahmen

Im Rahmen der beantragten Maßnahme, durch welche ein Kreisverkehr an der B 469 geschaffen werden soll, wird auch die Kr MIL 6 geändert bzw. angepasst. Hierbei handelt es sich um notwendige Folgemaßnahmen i.S.d. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 1. Hs. BayVwVfG, deren Zulässigkeit im Rahmen der Plangenehmigung zu beurteilen ist. Erfasst werden sämtliche Maßnahmen, die aus Anlass der Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens unumgänglich sind, also durchgeführt werden müssen. Zu den notwendigen Folgemaßnahmen zählen z.B. erforderliche Verkehrsanschlüsse (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 13. Auflage, Rdnr. 10 zu § 75 VwVfG).

Der Umbau des bestehenden Knotens hat aufgrund der geschilderten Gegebenheiten und des erläuterten Variantenvergleichs (s. C 2.5.1) zur Folge, dass die Veränderungen am nachgeordneten Verkehrsnetz nicht nur funktionell oder ökonomisch sinnvoll sind, sondern unumgänglich. Es handelt sich um Maßnahmen, die erforderlich sind, um nachhaltige Störungen der Funktionsfähigkeit anderer Anlagen zu beseitigen. Die notwendige Änderung des Knotens B 469 / Kr MIL 6 für sich, unter Beibehaltung des Verlaufs des nachgeordneten Verkehrsnetzes ist nicht möglich, vielmehr ist dessen Anpassung zur Umsetzung der Maßnahme erforderlich.

2.3.3 Projektalternativen zur Erreichung des Planziels

Gleichermaßen geeignete Projektalternativen zur Erreichung des Planziels sind nicht ersichtlich. Der ersatzlose Verzicht auf die Umbaumaßnahme des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zu einem Kreisverkehr ist keine sachgerechte und sinnvolle Projektalternative, da dadurch dem angestrebten Planungsziel, insbesondere der Beseitigung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse und der Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Knotens B 469 / Kr MIL 6, nicht Genüge getan wird.

Die Notwendigkeit des Vorhabens ist indes auch nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen. Bei alternativen Verkehrskonzepten (wie der 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 der Plangenehmigung als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zu einem Kreisverkehr) zu betonen. Innerhalb dieses Verfahrens ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige und künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die Gesetzesbindungen 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 Plangenehmigungsbehörde erst im Rahmen der Abwägung auseinander zu setzen (Zeitler, BayStrWG, Rdnr. 129 zu Art. 38 m.w.N. zur Rechtsprechung). Auf Abschnitt C 2.5.1 dieser Plangenehmigung wird insoweit verwiesen.

2.3.4 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. Der Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zu einem Kreisverkehr ist aufgrund der geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung des Kreisverkehrs in Ortsrandlage und der damit verbundenen Verringerung der Lärmemissionen gerechtfertigt.

Das Vorhaben entspricht somit den allgemeinen Zielsetzungen des Fernstraßengesetzes und ist aus den vorstehend genannten Gründen vernünftigerweise geboten.

2.4 Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze

Im Rahmen einer Planung eines Straßenbauvorhabens bzw. einer Änderung sind weiterhin verschiedene gesetzliche Planungsleitsätze (zwingende materielle Rechtssätze) zu beachten. Diese ergeben sich aus den Straßengesetzen und anderen für die straßen-

rechtliche Planung einschlägigen Vorschriften. Eine Verletzung dieser zwingenden Planungsleitsätze durch die vorliegende Planung ist nicht ersichtlich. Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung wird auch auf die Ausführungen zu den einzelnen Themenbereichen im jeweiligen systematischen Zusammenhang nachfolgend unter C 2.5 verwiesen.

2.5 Würdigung und Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

Die vom Planungsziel her gerechtfertigte und mit den Planungsleitsätzen übereinstimmende Planung beinhaltet naturgemäß das Problem der Kollision der verschiedenen von ihr berührten öffentlichen und privaten Belange. Diese sind gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen und zum Ausgleich zu bringen. Dieses Abwägungsgebot ergibt sich aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die bewertende Gewichtung der von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange ist ein wesentliches und für die Ausführung der Planungsaufgabe unerlässliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit. Folgende Belange sind in den Abwägungsvorgang einzustellen und entsprechend den untenstehenden Ausführungen zu gewichten:

2.5.1 Planungsvarianten

Im Rahmen der Abwägung ist auch zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen als die beantragte Lösung. Dabei ist zu untersuchen, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt. Hieraus folgt die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, NVwZ 1997, 914; Zeitler, Rdnr. 139 zu Art. 38 BayStrWG). Kommen Alternativlösungen ernsthaft in Betracht, so muss sie die Plangenehmigungsbehörde als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einbeziehen (BVerwG, Beschluss vom 24.09.1997, Az. 4 VR 21.96, NuR 1998, 95).

Einer Planungsalternative muss der Vorzug gegeben werden, d.h. das beantragte Projekt ist abzulehnen, wenn die Planungsvariante bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit Belange in geringerem Maße beeinträchtigt. Schneidet eine Planungsalternative unter bestimmten Gesichtspunkten besser, unter anderen Gesichtspunkten schlechter ab als die beantragte Trasse, obliegt es der Plangenehmigungsbehörde, sich im Rahmen der Abwägung für oder gegen die beantragte Trasse zu entscheiden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies die Prüfung, ob sich eine Alternative aufdrängt, die bei gleicher Verkehrswirksamkeit das vom Maßnahmenträger gesteckte Planungsziel auch auf andere Weise

mit geringerer Eingriffsintensität und deutlich weniger Beeinträchtigungen für andere Belange als beim beantragten Bauvorhaben erreichen kann.

Bei dem Bauvorhaben handelt es sich um den Umbau eines bereits bestehenden Knotenpunktes. Zur Verbesserung der verkehrlichen Wirksamkeit am Knoten ergeben sich die nachfolgenden Varianten, welche vom Vorhabensträger untersucht wurden (vgl. Unterlage 1). Er kam ausweislich der Planunterlagen (vgl. Unterlage 1 Ziffer 3) zu dem Ergebnis, dass der plangegenständliche Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zu einem Kreisverkehr die meisten Vorteile auf sich vereinen kann.

Die erste Variante beinhaltet die vollständige Signalisierung des 3-armigen Knotenpunktes. Da sich der Knotenpunkt in einem Abstand von weniger als 40 m zum Wohnanwesen Weckbacher Straße 1 (Fl.Nr. 3632 Gemarkung Weilbach) befindet, wäre bei der Berechnung des Beurteilungspegels gemäß Tabelle D der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 2 RLS-90) bei einer Signalisierung des Knotenpunktes für die erhöhte Störwirkung ein Zuschlag von 3 dB(A) für das Anwesen anzusetzen und somit eine wesentliche Änderung der Betroffenheit durch Lärmemissionen gegeben (§ 1 Abs. 2 16. BImSchV).

Variante 2 ist der Umbau des Straßenknotens zu einem Kreisverkehr. Die Baumaßnahme erfolgt bestandsnah. Den Kreisverkehr am bestehenden Achsschnittpunkt des Knotenpunktes zu errichten, würde einen aufwendigen Ersatzneubau der Brücke erfordern, dessen Baukosten jene für den Knotenumbau bei weitem überstiegen hätten. Der Kreisverkehr wird daher planerisch soweit auf der Achse der B 469 in Richtung Breitendiel verschoben, bis eine optimale Ausnutzung der Fahrbahnbreite zwischen den Borden des Brückenbauwerks erreicht und ein Ersatzneubau für die Mudbrücke vermieden werden kann. Der daraus resultierende spitzwinklige Anschluss der Kr MIL 6 an den Kreisverkehr schloss aus fahrgeometrischen Gründen eine direkte Führung der Fahrbeziehungen Weckbach – Amorbach über die Kreisfahrbahn aus und erforderte für diese die Anlage eines Bypasses. Zur Gewährleistung der für die Verkehrssicherheit erforderlichen Sichtbeziehungen wurde der Bypass um einen Einfädelungsstreifen ergänzt.

Bei dem Umbau zu einem Kreisverkehr und Zugrundelegung des zu erwarteten Verkehrsaufkommens ergibt sich für das Zielprognosejahr 2030 nach HBS die QSV A („*Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist nahezu nicht beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist frei*.“) und somit eine gute Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage in Zukunft. Der Umbau zu einem Kreisverkehr stellt einen erheblichen baulichen Eingriff dar, allerdings führt dies nicht zu einer wesentlichen Änderung i.S.d. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, da der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms nicht um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A)

am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Denn durch den zugesicherten Einbau einer Asphaltdeckschicht mit einem Korrektur-Wert D_{StrO} von -2 dB(A) wird eine dementsprechende Pegelminderung erreicht.

Bei der beschriebenen Variante Null werden keine baulichen Veränderungen am Knoten B 469 / Kr MIL 6 vorgenommen. Aufgrund der am 06.07.2017 durchgeführten Verkehrszählung ergibt sich am bestehenden Knotenpunkt für den Linksabbieger aus Weckbach nach HBS die QSV E („*Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist nahezu ständig beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist instabil. Die Grenze der Funktionsfähigkeit wird erreicht.*“) und für das Zielprognosejahr eine QSV F („*Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist ständig beeinträchtigt. Die Funktionsfähigkeit ist nicht mehr gegeben.*“).

Das Sachgebiet 31, „Straßenbau“, der Regierung von Unterfranken hat in seiner Stellungnahme vom 10.11.2017 angemerkt, dass für die erste Variante in den Unterlagen keine Qualitätsstufe nach HBS angegeben ist und auch kein Nachweis der Lärmberechnung vorhanden ist. Darauf erwiderte der Vorhabensträger in seiner Stellungnahme vom 04.12.2017 zutreffend, dass eine schalltechnische Berechnung für die Variante Lichtsignalanlage nicht erforderlich war, da alleine aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen diese zu einer erhöhten Störwirkung führt.

Die Wahl der Linie durch den Vorhabensträger und die Entscheidung für die konkrete Umsetzung begegnet vonseiten der Plangenehmigungsbehörde keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Es ist keine Variante ersichtlich, die sich als vorzugswürdig gegenüber der Plangenehmigungsvariante aufdrängen würde. Die Variante Null scheidet im Vergleich aufgrund der mangelnden verkehrlichen Leistungsfähigkeit aus. Durch die beantragte Variante 2, dem Umbau des Knotens zu einem Kreisverkehr, können die erkannten und beschriebenen Defizite gegenüber der Variante 1, der Lichtsignalanlage, gering gehalten werden. Neben der Erhöhung der Leistungsfähigkeit, wirkt der Kreisverkehr in Ortsrandlage geschwindigkeitsdämpfend und vermindert hierdurch Lärmemissionen. Zusätzlich führt die Maßnahme zu einem höheren Verkehrssicherheitsniveau. Ebenso entsteht keine weitere Flächenversiegelung, die versiegelten Flächen bleiben in der Summe nach dem Umbau gleich denen vor dem Umbau des Knotens.

2.5.2 Ausbaustandard, Technische Gestaltung des Vorhabens

Die nach den Planunterlagen vorgesehene Dimensionierung des Knotens ist 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 Baumaßnahme befindet sich an freier Strecke der B 469 außerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenzen sowie unmittelbar vor der Ortstafel Weilbachs. Der betroffene Streckenabschnitt der B 469 zwischen den beiden Knotenpunkten mit der Kr MIL 6 befindet sich innerhalb der geschlossenen Ortschaft.

Der Radverkehr wird wie bisher im Mischverkehr auf der Straße geführt, Radwege oder gemeinsame Rad- und Gehwege bestehen in den an die Baumaßnahme anschließenden Streckenabschnitten der Bundes- und Kreisstraße nicht. Der Radwanderverkehr verläuft deutlich abseits der Baumaßnahme im Talraum der Mud bzw. durch die Ortsmitte Weilbachs.

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des genehmigten Vorhabens entspricht im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den einschlägigen technischen Richtlinien. Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgesehenen technischen Ausbauparameter bringen die anerkannten Regeln für die Anlagen von Straßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich an deren Vorgaben orientiert, wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120). Solche besonderen Umstände sind weder ersichtlich noch geltend gemacht worden. Das Sachgebiet 31, „Straßenbau“, der Regierung von Unterfranken hat gegen die Planung keine Bedenken vorgetragen. Das Landratsamt Miltenberg, Straßenverkehrsbehörde, äußerte mit dem Schreiben vom 11.10.2017, dass aus verkehrsrechtlicher Sicht keine Bedenken gegen den Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zu einem Kreisverkehr bestehen.

Die technischen Einzelheiten unter anderem zum Außendurchmesser, zum Straßenquerschnitt, zur Fahrbahnbefestigung usw. sind aus den Planunterlagen (siehe Unterlage 1 Ziffer 4 und Unterlage 14) ersichtlich.

2.5.3 Immissionsschutz

Das genehmigte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie mit dem Belang der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

2.5.3.1 Lärmschutz

Das genehmigte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Dies belegt die Stellungnahme des Landratsamtes Miltenberg vom 26.10.2017, das aus immissionsschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken vorgetragen hat. Sowie der Vermerk vom 02.10.2017 des Sachgebiets 50 der Regierung von Unterfranken, wonach keine Bedenken bestehen. Diese Stellen haben somit ihr Einverständnis mit der Planung zum Ausdruck gebracht.

Die 16. BImSchV ist nicht anwendbar. Das plangenehmigte Vorhaben stellt eine Änderung einer bestehenden Bundesfernstraße dar. Diese Änderung ist allerdings nicht wesentlich i.S.v. § 1 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV.

Durch den Umbau zum Kreisverkehr ist mit keiner Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu rechnen, ebenso reduziert sich durch den Umbau des Knotenpunktes das Geschwindigkeitsniveau auf der B 469 im Orteingangsbereich und damit verringert sich auch die Belastung durch Verkehrslärm. Die Aussage wird durch die Stellungnahme des Landratsamtes Miltenberg vom 26.10.2017 bestätigt. Demnach resultiert die verminderte Lärm- und Schadstoffemission aus den reduzierten Halte- und Anfahrtvorgängen, die vor allem an signalgeregelten Knotenpunkten auch bei schwachem Verkehr auftreten. Auch die allgemein kürzeren Wartezeiten, die geringeren Geschwindigkeiten und die gleichmäßige Fahrweise im Kreis tragen zu den besseren Emissionswerten bei. Die Senkung der Lärmemissionen beträgt bis zu 3 dB(A) und ist somit auch subjektiv wahrnehmbar (vgl. ADAC-Leitfaden „Der Kreisverkehr“). Die bestehende Verkehrsfunktion bleibt unberührt, von einer baubedingten Erhöhung der Verkehrsmenge ist damit nicht auszugehen. Daher kann sich keine maßnahmebedingte Erhöhung des Beurteilungspegels i.S.d. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BImSchV ergeben und eine wesentliche Änderung der Straße kann auch aus diesem Grund ausgeschlossen werden. Eine Verschlechterung der bestehenden Lärmsituation infolge der gegenständlichen Straßenbaumaßnahme ist nicht zu erwarten.

Folglich ist schon der Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht eröffnet, sodass durch das Vorhaben Lärmschutzmaßnahmen nach den oben genannten Vorschriften nicht veranlasst sind.

2.5.3.2 Schadstoffbelastung

Der geplante Umbau des Knotens ist mit dem Belang 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.

Nach § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete

sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. 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). Außerdem ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht erreicht werden, zu berücksichtigen und die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen (§ 50 Satz 2 BImSchG).

Durch die Planung kommt es zu keinen nachteiligen Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung und zu keinen Qualitätsverlusten der Wohnverhältnisse für die Gemeinde Weilbach. Das geringe Geschwindigkeitsniveau am Knotenpunkt bewirkt bei gleichbleibendem Verkehr sogar eine geringere Schadstoffbelastung als bisher. Auch die beteiligten Träger öffentlicher Belange äußerten zu diesem Belang keinerlei Bedenken.

2.5.4 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 2. Hs. FStrG). Für die Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in §§ 1 und 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG) zu. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft (§§ 20 ff. BNatSchG) sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten.

2.5.4.1 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 oder nachhaltig beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG). Ein Vorhabensträger, der einen Eingriff in Natur und Landschaft vornimmt, ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen – Ausgleichsmaßnahmen – oder zu ersetzen – Ersatzmaßnahmen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Sind die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen

Maß auszugleichen, ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Der Vorhabensträger hat eine landschaftspflegerische Begleitplanung erstellt (Unterlage 9). Die landschaftspflegerische Begleitplanung, auf die insoweit Bezug genommen wird, gibt Aufschluss über den Bestand an Natur und Landschaft, Lebensräume sowie Arten und zeigt im Einzelnen die Konflikte auf, die durch den Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr verursacht werden. Die Umbaumaßnahme erfolgt weitestgehend auf bestehender Straßenverkehrsfläche. Durch die Umbaumaßnahmen der Verkehrsflächen werden ausschließlich bestehende Grünflächen auf Böschungen und Banketten / Verkehrsinseln überbaut. Dies geschieht teilweise durch die Anlage neuer Asphaltflächen und zum Teil auch durch die Umgestaltung der Böschungen, Bankette und Verkehrsinseln. Die versiegelten Flächen bleiben aber in der Summe nach dem Umbau gleich denen vor dem Umbau des Knotens. Denn die Anlage von Straßenverkehrsgrün auf ehemaligen Fahrbahnflächen bewirkt eine Aufwertung der betroffenen Flächen, so dass folglich der Eingriff durch die Maßnahmen vollständig ausgeglichen ist. Aufgrund der ausgeglichen Eingriffsbilanzierung ist festzustellen, dass keine zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen zum Ausgleich der nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft veranlasst sind.

Hinsichtlich der Einzelheiten zur Berechnung des Ausgleichsflächenbedarfs, der anrechenbaren Ausgleichsflächen usw. wird auf die Planunterlagen insbesondere auf die dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 9) beigefügten Tabellen verwiesen.

Auch das Landratsamt Miltenberg, untere Naturschutzbehörde, erklärte mit Schreiben vom 26.10.2017 sein grundsätzliches Einverständnis mit der Maßnahme und, dass die zu erwartenden Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können, forderte aber die Einhaltung der in ihrer Stellungnahme vom 25.04.2017 erwähnten Auflagen. Diesen Forderungen ist die Plangenehmigungsbehörde im Wesentlichen und mit aus rechtlicher Sicht nötigen Anpassungen nachgekommen (vgl. A 3.4).

Der Vorhabensträger erklärte in seinem Schreiben mit E-Mail vom 22.12.2017 sein Einverständnis mit den Forderungen der unteren Naturschutzbehörde.

Auch die höhere Naturschutzbehörde (Sachgebiet 51 der Regierung von Unterfranken) ist mit der vorliegenden Planung grundsätzlich einverstanden. Es würden keine zusätzlichen Flächen versiegelt, so dass der Plangenehmigung zugestimmt werden kann, wenn die geforderten Nebenbestimmungen eingehalten werden (vgl. Stellungnahme vom 19.12.2017, welche die Stellungnahme vom 20.11.2017 ersetzt). Ihren Forderungen wurde im Wesentlichen nachgekommen (vgl. A 3.4).

Der Vorhabensträger erklärte mit E-Mail vom 20.12.2017 sein vollumfängliches Einverständnis mit den Forderungen der höheren Naturschutzbehörde und sagt die Beachtung bei der Ausführung zu. Insbesondere wurde auch der Forderung der höheren Naturschutzbehörde, die Baustelleneinrichtungsflächen auf bereits befestigte Bereiche zu beschränken, um eine weitere Beeinträchtigung weiterer Flächen auszuschließen, zur Kenntnis genommen und Beachtung zugesagt.

Um die für das Landschaftsbild entstehenden Beeinträchtigungen auszugleichen, sieht die Planung bestimmte Gestaltungsmaßnahmen vor. Lage, Art und Umfang dieser Maßnahme ergeben sich ebenfalls aus der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 9). Dies geschieht durch Ansaat aller offenen Bodenflächen mit Landschaftsrasen und durch Durchführung von Gehölzpflanzungen auf neu angelegten Böschungs- und anderen Nebenflächen. Mit diesen, auf die Eingrünung und optische Einbindung der Baumaßnahme in die Umgebung abzielende Maßnahmen, wird die landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes erreicht.

Sowohl die höhere Naturschutzbehörde (Sachgebiet 51 der Regierung von Unterfranken) als auch die untere Naturschutzbehörde (Landratsamt Miltenberg) haben sich mit der Planung einverstanden erklärt. Ihren Forderungen zur Verwendung autochthonen Blüh- und Saatgutmischungen bzw. Neupflanzung mit standortheimischen Gehölzen in einer bestimmten Pflanzqualität und Anzahl an Bäumen, Heister und Sträuchern hat der Vorhabensträger mit E-Mail vom 20.12.2017 bzw. 22.12.2017 zugestimmt (vgl. dazu A 3.4.2 und A 3.4.3).

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

2.5.4.2 Schutz bestimmter Teile von Landschaft und Natur

Im Untersuchungsgebiet befinden sich weder Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler, Landschaftsschutzgebiete noch gesetzlich geschützte Biotope. Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten können auf Grund der Entfernung ausgeschlossen werden. Das an den Uferbereichen der Mud gelegene FFH-Gebiet „Täler der Odenwaldbäche um Amorbach“ grenzt an den Geh- und Radweg südlich des Knotens an, bleibt von der Maßnahme flächenmäßig aber unberührt.

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 be-

einträchtigen. 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 die Plangenehmigung ersetzt wird (Art. 16 Abs. 2 i.V.m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG und Art. 75 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Art. 74 Abs. 6 Satz 2 BayVwVfG).

Umfang und Lage der (Teil-)Verluste hinsichtlich der genannten Landschaftsbestandteile lassen sich der Unterlage 9.2 entnehmen, worauf insoweit Bezug genommen wird.

Die Beeinträchtigungen dieser Landschaftsbestandteile wurden bei der Eingriffsregelung berücksichtigt (vgl. Unterlage 9 und Kapitel C 2.5.4.1 dieser Genehmigung) 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 Plangenehmigungsbehörde 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.

Im Übrigen wurde die Ausnahme auch nicht grenzenlos gewährt. Vielmehr wurde dem Vorhabensträger unter A 3.4.4 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.

Der Vorhabensträger hat dies ebenso in den landschaftspflegerischen Begleitplan als Schutzmaßnahme aufgenommen, dass Gehölzfällungen in der Zeit vom 01.Oktober bis 28.Februar zum Schutz der Brutstätten durchgeführt werden, um eine aus naturschutzrechtlicher Sicht optimale Umsetzung zu gewährleisten. Der gleichlautenden Forderung des Landratsamts Miltenberg, unterer Naturschutzbehörde, wurde somit Rechnung getragen und fand ebenso in der Nebenbestimmung A 3.4.4 ihren Niederschlag.

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

2.5.4.3 Artenschutz

Die Verbote des allgemeinen Artenschutzes nach § 39 BNatSchG gelten nicht für zulässige Eingriffe i.S.d. § 15 BNatSchG (§ 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. Das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben ist ein nach § 15 BNatSchG zulässiger Eingriff (vgl. C 2.5.4.1)

Zentrale Vorschriften des besonderen Artenschutzes sind die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote).

Wie aus der Unterlage 9 hervorgeht, ist bei keiner der dort genannten Arten durch die Verwirklichung der plangenehmigten Maßnahme ein Verstoß gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG zu erwarten. In dem Planbereich sind keine Höhlenbäume und keine Vogelhorste bzw. Dauerneste vorhanden, so dass für die Avifauna keine nachhaltige Beeinträchtigung entsteht. Zum jährlichen Nestbau bestehen für die entsprechenden Arten ausreichende Ausweichquartiere in angrenzenden Flächen. Für Fledermäuse und andere Baumhöhlennutzer besteht durch die Baumaßnahme keine Beeinträchtigung von Reproduktionsräumen, da keine Baumhöhlen vorhanden sind, die als potentielle Schlafquartiere oder Wochenstuben dienen könnten.

Das Landratsamt Miltenberg hat mit Schreiben vom 26.10.2017 keine Einwände gegen die Maßnahme vorgebracht. Die höhere Naturschutzbehörde erklärte mit Schreiben vom 19.12.2017 ihr grundsätzliches Einverständnis mit dem Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zu einem Kreisverkehr. In Bezug auf den Eingriff auf die bereits bestehenden Verkehrsflächen müsse jedoch sichergestellt sein, dass artenschutzrechtliche Belange nicht betroffen werden. In ihrer fachlichen Bewertung geht die höhere Naturschutzbehörde davon aus, dass nicht mit der Betroffenheit von Fledermäusen zu rechnen ist, da im Eingriffsbereich keine Höhlenbäume vorhanden sind bzw. keine Bäume die entsprechende Quartierstruktur aufweisen und nach Einsicht des Luftbildes zuerkennen ist, dass in der nahen Umgebung zahlreiche weitere, ältere Bäume vorhanden sind. Ebenso folgt die höhere Naturschutzbehörde der Aussage des Landschaftspflegerischen Begleitplans, dass das Vorkommen der Zauneidechse mit ausreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann, da nach Einsicht der Artenschutzkartierung keine Fundpunkte in der Umgebung mit Reptilienvorkommen vorhanden sind und nach Einsicht des Luftbildes aufgrund der Beschattung und Geländestruktur keine geeigneten Habitate für Reptilien vorhanden zu sein scheinen. Weitere geschützte Arten werden im Eingriffsbereich nicht erwartet. Um jedoch eine Betroffenheit gänzlich auszuschließen, ist es daher erforderlich, dass vor Beginn der Baumaßnahme das Baufeld, insbesondere die Böschungsbereiche von einer fachlich geeigneten Person (Umweltbegleitung) auf Vorkommen geschützter Tierarten (v.a. Vögel, Fledermäuse) hin kontrolliert werden. Das

Ergebnis sei festzuhalten. Sind keine geschützten Arten vorhanden, kann mit der Baumaßnahme begonnen werden, werden geschützte Arten nachgewiesen, ist das weitere Vorgehen mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Der Vorhabensträger stimmt mit E-Mail vom 20.12.2017 den Forderungen der höheren Naturschutzbehörde zu. Diesen Forderungen wird auch durch die Nebenbestimmung unter A 3.4.1 Rechnung getragen.

Ebenso wird auf die Nebenbestimmung A 3.4.4 Bezug genommen.

Den artenschutzrechtlichen Bestimmungen ist somit Genüge getan.

2.5.4.4 Abwägung

Abschließend lässt sich festhalten, dass die Plangenehmigung nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie der dem Vorhabensträger auferlegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Naturschutzes – insbesondere auch des Artenschutzes – und der Landschaftspflege vereinbar ist.

2.5.5 Bodenschutz und Abfallwirtschaft

Die Belange des Bodenschutzes werden durch das BBodSchG und die zu dessen Durchführung erlassene BBodSchV konkretisiert. Zweck dieses Gesetzes ist die nachhaltige Sicherung und Wiederherstellung der Funktionen des Bodens, indem u.a. schädliche Bodenveränderung abzuwehren sind und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen ist (§ 1 Sätze 1 und 2 BBodSchG). Nach dem Minimierungsgebot des § 1 Satz 3 BBodSchG sind bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen bei einer natürlichen Funktion so weit wie möglich zu vermeiden. Der Bau von Straßen und der Bodenschutz schließen sich nicht gegenseitig aus. Dem Schutzgut Boden ist im Bodenschutzgesetz u.a. auch die Funktion als Standort für Verkehrseinrichtungen zugeordnet (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 3 lit. d BBodSchG), von der mit der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme gerade Gebrauch gemacht wird.

Auf Belange des Bodenschutzes wird mit der vorliegenden Planung nicht eingewirkt. Die Baumaßnahme erfolgt weitestgehend auf bestehender Straßenverkehrsfläche. Durch die Umbaumaßnahmen der Verkehrsflächen werden ausschließlich bestehende Grünflächen auf Böschungen und Banketten/Verkehrsinseln überbaut. Erdarbeiten sind im Umfang von ca. 250 m³ erforderlich. Im Bereich des Kreisverkehrs ist lediglich an der Zuwegung zum Anwesen Weckbacher Straße 1 als auch gegenüber nahe dem Gewässer Mud bis zur Böschungssicherung oberhalb des bestehenden Gehweges in geringem Umfang Bodenauftrag erforderlich. Im Ergebnis aber bleibt die Summe der versiegelten Flächen gleich. Letztlich sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf den Boden auch in Wechselwirkung mit dem Wasserhaushalt nicht zu besorgen. Das anfallen-

de Oberflächenwasser der Straße wird künftig in Bordrinnen gesammelt und der Ortskanalisation zugeführt, so dass es nicht mehr, wie bisher, zu einer weiteren breitflächigen und ungeregelten Entwässerung über Bankette und Böschung und somit einer Beeinträchtigung der im Bereich der Straße befindlichen Böden durch Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahndecken sowie Fahrzeugbetriebsstoffe oder Auftausalze kommen könnte. Durch diese Ausgestaltung der Oberflächenwasserbehandlung (Schmutz- und Regenwasser) ist nachteiligen Auswirkungen auf die Bodenfunktionen vorgesorgt (s.a. C 2.5.6). Es ist nicht damit zu rechnen, dass durch das Vorhaben Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG herbeigeführt werden.

Weder das Wasserwirtschaftsamt in seiner Stellungnahme vom 17.10.2017, noch der Sachbereich für Wasserrecht und Bodenschutz des Landratsamtes Miltenberg in seiner Stellungnahme vom 26.10.2017 haben hierzu Bedenken vorgetragen.

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 oder - als letzte Stufe in der Abfallhierarchie – zu beseitigen (§§ 6 Abs. 1 Nr. 5, 15 Abs. 1 KrWG). Bei dem geplanten Bauvorhaben wird voraussichtlich kein Abfall anfallen. Die Belange der Abfallwirtschaft können deshalb die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe nicht überwiegen.

2.5.6 Gewässerschutz und Wasserwirtschaft

Das geplante Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

2.5.6.1 Gewässerschutz

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Belangen des Gewässerschutzes. Sie hält die einschlägigen wasserrechtlichen Vorschriften ein.

Wassergewinnungsgebiete sind von der Baumaßnahme nicht berührt, so dass der Trinkwasserschutz nicht betroffen ist. Ebenso ist eine nachteilige Veränderung des Grundwassers durch Schadstoffe nicht zu erwarten (§ 48 WHG). Planmäßig ist keine Versickerung von Oberflächenwasser in das Grundwasser vorgesehen. Vielmehr wird das Oberflächenwasser der Straße in Bordrinnen gesammelt und in die Ortskanalisation abgeleitet. Auch erfolgt eine Einleitung von Oberflächenwasser in die Mud nicht.

Bachseitig wird im Bereich des Straßenbanketts zwischen der bestehenden Mudbrücke und der B 469 bis Bau-km 0+040 ein Fahrzeugrückhaltesystem der Aufhaltestufe N 2 nach RPS vorgesehen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt hier 50 km/h, aufgrund des Kreisverkehrs liegt die effektive Fahrgeschwindigkeit jedoch deutlich darunter.

Die Maßnahme wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abgestimmt, so dass dieses dem Vorhaben auch mit Schreiben vom 17.10.2017 grundsätzlich zustimmte. Auch das Landratsamt Miltenberg erhob mit Schreiben vom 26.10.2017 keine grundsätzlichen Einwände gegen die Planung. Das Landratsamt Miltenberg bat um Einholung einer Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts Aschaffenburg und Berücksichtigung dieser im vollen Umfang. Die Stellungnahmen des Wasserwirtschaftsamts Aschaffenburg vom 17.10.2017 sowie vom 23.03.2017 wurden vollumfänglich berücksichtigt.

Im Ergebnis lässt sich daher festhalten, dass dem Gewässerschutz sowohl im Hinblick auf das Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die vorliegende Planung Genüge getan wird.

2.5.6.2 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der Konzentrationswirkung der Plangenehmigung (§ 17 Abs. 4 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 und Art. 74 Abs. 6 Satz 2 BayVwVfG) werden die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für den Ausbau von Gewässern, für den Straßenbau in Wasserschutzgebieten und an Gewässern, dem Oberflächenablauf usw. erfasst.

2.5.6.2.1 Anlagengenehmigung

Die verfahrensgegenständliche Maßnahme liegt innerhalb des 60 m-Bereichs zum Fließgewässer Mud, die ein Gewässer II. Ordnung ist, und unterliegt damit der Anlagengenehmigungspflicht nach § 36 WHG i.V.m Art. 20 BayWG. 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 vermeidbar 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 Plangenehmigungsbehörde (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Art. 74 Abs. 6 Satz 2 BayVwVfG) errichtet werden (Art. 20 Abs. 1 BayWG).

Die Genehmigung darf nur versagt, an Bedingungen und Auflagen geknüpft oder widerrufen werden, soweit es das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere Gründe der Gewässerökologie, erfordert (Art. 20 Abs. 4 Satz 2 BayWG). Bei der Entscheidung ist auch das öffentliche Interesse an der Errichtung oder am Fortbestand der Anlagen zu berücksichtigen (Art. 20 Abs. 4 Satz 3 BayWG).

Schädliche Veränderungen von Gewässereigenschaften der Mud sind durch die Anlage im 60 m-Bereich bzw. das plangegenständliche Vorhaben nicht zu erwarten. Die öffentliche Wasserversorgung wird nicht gefährdet, die Unterhaltung des oberirdischen Gewäs-

sers nicht erschwert. Auch das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg hat ausweislich seiner Stellungnahmen vom 17.10.2107 und vom 23.03.2017 keine Einwände diesbezüglich vorgebracht. Das Landratsamt Miltenberg erklärte mit Schreiben vom 26.10.2017 und Schreiben vom 25.04.2017 grundsätzlich keine Bedenken, bat jedoch um Einholung der fachlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg und um deren Berücksichtigung im vollen Umfang. Die obengenannten Stellungnahmen des Wasserwirtschaftsamts Aschaffenburg wurden eingeholten und vollumfänglich berücksichtigt.

Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung nach Art. 20 BayWG liegen in Bezug auf die im gegenständlichen Verfahren relevante Anlage vor. Anhaltspunkte dafür, dass das Wohl der Allgemeinheit durch den Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zu einem Kreisverkehr in einer Weise tangiert wird, die eine Versagung erfordert, sind bei Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der einschlägigen Nebenbestimmungen dieser Plangenehmigung nicht ersichtlich.

Die Erlaubnis nach Art. 20 Abs. 4 Satz 2 BayWG ist eine gebundene Erlaubnis, aus Art. 20 Abs. 4 Satz 3 BayWG lässt sich ungeachtet des in dieser Vorschrift enthaltene Abwägungsgebotes keine Ermessensentscheidung ableiten (VG Würzburg, Urteil vom 13.09.2011, Az. W 4 K 10.561, BeckRS 2011, 34160).

Gründe, die Anlagengenehmigung und damit auch die Plangenehmigung für den gegenständlichen Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zu einem Kreisverkehr zu befristen (Art. 20 Abs. 4 Satz 1 BayWG), sind nicht ersichtlich bzw. würden dem Wesen einer Infrastrukturanlage, wie einer Bundesstraße, auch widersprechen.

2.5.6.2.2 Überschwemmungsgebiet der Mud

Die Maßnahme liegt überwiegend außerhalb des Überschwemmungsgebietes. Lediglich östlich des neuen Kreisverkehrs ragt eine etwa 20 m² große Böschungsfläche in das Überschwemmungsgebiet hinein. Das Überschwemmungsgebiet der Mud (Gewässer II. Ordnung) wurde mit Verordnung des Landratsamtes Miltenberg vom 03.02.2004 amtlich festgelegt. Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg bat in seiner Stellungnahme vom 23.03.2017 den Vorhabensträger, den Verlauf der Überschwemmungsgrenze in den Planunterlagen aufzunehmen. Dem kam der Vorhabensträger in den plangegenständlichen Unterlagen nach. Der Verlauf der Überschwemmungsgrenze ist aus dem Lageplan (Unterlage 5) ersichtlich. Die gegenständliche Maßnahme kann nach § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3, Abs. 4 WHG zugelassen werden, da Belange des Wohls der Allgemeinheit nicht entgegenstehen, § 78 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 WHG. Denn der Eingriff in den Retentionsraum ist aufgrund der Höhenlage des bestehenden Geländes gering, so dass eine nachteilige Veränderung des Hochwasserabflusses hierdurch nicht zu erwarten ist. Ebenso bleibt die neben den Widerlagern der Mudbrücke am dortigen Gehweg beste-

hende Böschungssicherung durch Felsverbau von der Baumaßnahme unberührt. Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg erklärt in seinem Schreiben vom 23.03.2017, dass daher die Böschungsanpassung im geplanten Umfang aus wasserwirtschaftlicher Sicht hinnehmbar ist. Die Rückhalteflächen bleiben somit im Ergebnis erhalten, § 77 WHG. Eine Gefährdung von Leben oder erhebliche Gesundheits- oder Sachschäden sind nicht zu befürchten. Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg hat als zuständige Fachbehörde dem Vorhaben zugestimmt.

2.5.6.3 Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die unter A 3.2 dieser Plangenehmigung ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen und die erteilten Zusagen hinreichend Rechnung getragen. Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragte Straßenbaumaßnahme. Sie sind daher nicht geeignet, die für den Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zu einem Kreisverkehr sprechenden Belange zu überwiegen.

2.5.7 Belange der Kommunen

Die Planung trägt den Belangen des Landkreises Aschaffenburg und des Marktes Weilbach Rechnung. Beide brachten aus kommunaler Sicht keine Einwände gegen die Planung vor. Der Landkreis Miltenberg hat mit Schreiben vom 26.10.2017 zur verfahrensgegenständlichen Maßnahme Stellung genommen und erteilt zugleich das Einverständnis zur Herstellung der Maßnahme. Der Markt Weilbach hat ausdrücklich keine Einwände gegen das plangegenständliche Vorhaben erhoben (vgl. Schreiben des Marktes Weilbach vom 26.10.2017 und den beigelegten beglaubigten Auszug aus dem Sitzungsbuch des Marktes Weilbach zur Sitzung des Marktgemeinderates am 25.10.2017). Auch sonst wurden keine kommunalen Belange vorgebracht.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass kommunale Belange der Ausgewogenheit der Planung nicht entgegenstehen.

2.5.8 Belange der Träger von Versorgungsleitungen

Es sind die Belange derjenigen zu beachten, die zur öffentlichen Versorgung im Plangenehmigungsbereich Leitungen, Kabel oder ähnliches betreiben.

2.5.8.1 Bayernwerk Netz GmbH

Die Bayernwerk Netz GmbH teilt in ihrer Stellungnahme vom 11.12.2017 mit, dass zum 03.07.2017 der Strom- und Gasnetzbetrieb von der Bayernwerk AG auf die Bayernwerk

Netz GmbH übertragen wurde, und dass ihre Stellungnahme an den Vorhabensträger vom 14.03.2017 weiterhin Gültigkeit besitzt. Die Bayernwerk Netz GmbH hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung vorgetragen, wies aber darauf hin, dass vor Beginn der Ausführungen der Baumaßnahmen, mindestens 14 Tage davor, bei ihrem Netzcenter Marktheidenfeld Auskünfte über die genaue Lage der sich an Ort und Stelle vorhandenen Versorgungsleitungen eingeholt werden sollen.

Ebenso müsse der Vorhabensträger für eventuelle Unfälle und Schäden, die bei Nichtbeachtung der notwendigen Sicherheitsvorschriften verursachten werden, und für die damit verbundenen Ausfallkosten, haften. Die Übernahme eventueller Schäden ist aber nicht Gegenstand dieser Plangenehmigung, sondern muss im Nachgang in einem zivilgerichtlichen Verfahren geklärt werden.

Weiterhin teilt sie mit, dass in der Nähe des Baufeldes eine 110-kV-Freileitung verläuft. Sofern ein Kran zur Bauausführung zum Einsatz kommt, müsse dies rechtzeitig bei der Bayernwerk Netz GmbH beantragt und von der zuständigen Fachabteilung überprüft werden, sodass die zum Schutz der Leitungen notwendigen Sicherheitsmaßnahmen angegeben werden können.

Mit Schreiben vom 02.01.2018 nimmt der Vorhabensträger die Ausführungen der Bayernwerk Netz GmbH vom 11.12.2017 zur Kenntnis. Der Vorhabensträger sagt zu, dass die Bauleitung diesbezüglich um Beachtung gebeten wird. Die Forderungen haben sich außerdem in den Auflagen unter A 3.5 niedergeschlagen. Das für die Plangenehmigung nach Art. 76 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 BayVwVfG nötige Benehmen ist somit hergestellt.

2.5.8.2 Telekom Deutschland GmbH

Die Telekom Deutschland GmbH vertreten durch die Deutsche Telekom Technik GmbH nahm mit Schreiben vom 06.12.2017 Stellung zum Vorhaben. Sie erhob keine Einwendungen gegen die Planung.

2.5.8.3 Sonstige Leitungsträger

Die PLEdoc GmbH nahm mit Schreiben vom 29.03.2017 an den Vorhabensträger Stellung und teilte mit, dass im geplanten Bereich keine von ihr verwalteten Versorgungsanlagen vorhanden sind.

2.5.9 Belange des Brand- und Katastrophenschutzes

Auch aus Sicht des Sachgebiets Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken (vgl. Stellungnahme vom 24.11.2017) bestehen gegen das plangegenständliche Vorhaben keine Einwände.

Sicherheitsrechtliche Belange stehen dem Vorhaben folglich nicht entgegen.

2.5.10 Sonstige öffentliche Belange

Es ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass weitere öffentliche Belange durch die vorliegende Planung negativ berührt oder gar beeinträchtigt werden. Die übrigen beteiligten Träger öffentlicher Belange haben keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen.

2.5.11 Private Belange Dritter bzw. Rechte anderer

Rechte anderer werden durch die geplante Maßnahme entweder nicht bzw. nicht wesentlich beeinträchtigt, oder es liegen entsprechende Einverständniserklärungen vor. Auf die Ausführungen unter C 1.2.3 dieser Plangenehmigung wird verwiesen.

Soweit Private als Träger von Ver- oder Entsorgungsleitungen betroffen sind, wurde die Planung mit diesen abgestimmt; im Übrigen wird in dieser Hinsicht auf die Ausführungen unter C 2.5.8 verwiesen.

Da auch sonstige beachtliche Belange Dritter hier nicht nachteilig berührt werden, ist auch insoweit die Ausgewogenheit der Planungen für den Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 zu einem Kreisverkehr nicht in Frage zu stellen.

2.6 Gesamtergebnis der Abwägung

Der Umbau des Knotens B 469 / Kr MIL 6 in Weilbach kann gemäß § 17 a Abs. 1 Nr. 1 und 2 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG genehmigt werden. Es liegt kein Verstoß gegen striktes Recht vor und die Optimierungsgebote sind beachtet. Die im Einzelnen berührten Belange stellen unter Beachtung der Zusagen und Nebenbestimmungen und angesichts der für das Vorhaben sprechenden Gründe, denen im Rahmen der Abwägung der Vorrang eingeräumt wird, die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage.

3. Begründung der straßenrechtlichen Verfügung

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 einer Plangenehmigung nach § 17 b FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG 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 469 (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 2 FStrG), verbrei-

tert, 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 (vgl. Unterlage 11 – insbesondere die „Vorbemerkungen zum Regelungsverzeichnis“) sowie die Bestimmungen unter A 4 wird ergänzend verwiesen.

4. Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Der Freistaat Bayern ist gemäß 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. 1 und Abs. 2 BayHO verwiesen.

D

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Plangenehmigung kann **innerhalb eines Monats** nach ihrer Bekanntgabe **schriftlich oder elektronisch** in einer für den Schriftformersatz **zugelassenen**[1] Form Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,
Ludwigstraße 23,
80539 München,

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

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreites verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 FStrG i.V.m. § 87 b Abs. 3 VwGO).

Die angefochtene Plangenehmigung 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 Prozesskostenhilfeverfahren, 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, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen. Behörden und juristische Personen des Öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Hinweis:

[1] Die 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

Hinweis zur Einsicht in die Planunterlagen

Die unter A 2 dieser Plangenehmigung genannten Planunterlagen können beim Staatlichen Bauamt Aschaffenburg, Cornelienstraße 1, 63739 Aschaffenburg, oder bei der Regierung von Unterfranken, Sachgebiet 32, eingesehen werden. Im Übrigen besteht die Möglichkeit, diese Plangenehmigung auf den Internetseiten der Regierung von Unterfranken (www.regierung.unterfranken.bayern.de) abzurufen.

Würzburg, den 19.01.2018
Regierung von Unterfranken
- Sachgebiet 32 -

Spatz
Regierungsrätin