

**Beschluss für die
Planänderung
zur Sicherung der Alten Mainbrücke Kitzingen (Main-km 286,76)**

vom 17.11.2017

**zum Planfeststellungsbeschluss
der
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd
vom 18.09.2006
- P- 143.3-Ma/80 -**

1. Tenor

1.1. Feststellung der Planänderung

Die von der Bundesrepublik Deutschland (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes - WSV), vertreten durch das Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg – im Folgenden Träger des Vorhabens (TdV) genannt – vorgelegte Planänderung für die Sicherung der Gewölbebereiche der Alten Mainbrücke Kitzingen (Main-km 286,76) gegen Schiffsanfahrungen wird gemäß §§ 14, 14 b und 14 d Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 8 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist, in Verbindung mit § 76 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 11 Absatz 2 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2745) geändert worden ist, mit den sich aus diesem Änderungsbeschluss ergebenden Anordnungen im Einvernehmen mit dem Freistaat Bayern durch die zuständige Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Würzburg festgestellt.

Die festgestellten Planunterlagen und die sich aus diesem Beschluss ergebenden Anordnungen ergänzen die im Planfeststellungsbeschluss der ehemaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Süd (vom 18.09.2006 (P-143.3-Ma/80) unter Abschnitt 1.5 § 23 enthaltene Anordnung zur Sicherung der Alten Mainbrücke Kitzingen und ändern die damals festgestellten Beilagen 1 A (Erläuterungsbericht, S. 35, Blau eintragung in Absatz 1) sowie Beilage 2 A (Bauwerksverzeichnis; Lfd. Nr. 61, Spalte 7) und Beilage 17 A (Lageplan von Ma-km 286,3 – 287,2) insoweit ab, dass die damals festgestellte Planung für die Sicherung der anfahrgefährdeten Brückengewölbe durch eine konstruktive Änderung des Tragsystems entfällt und durch die nunmehr festgestellte

Anfahrtsicherung der Brückengewölbe mittels 10 in den Untergrund eingebrachten Rundrohren ersetzt wird.

1.2. Art und Umfang der Planänderung

Die Planänderung umfasst die gemeinsam mit der Stadt Kitzingen vereinbarte technische Lösung der Schiffsstoßsicherung für die anfahrgefährdeten Gewölbebögen der Alten Mainbrücke Kitzingen (Main-km 286,76) mittels 10 tief in den Untergrund eingebrachten Rundrohren aus Stahl, die eine Anfahrung der gefährdeten Gewölbe verhindern sowie die dazu erforderliche artenschutzrechtliche Ausnahmeregelung für die vorhabensbedingte Schädigung oder Störung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der streng geschützten Arten von Großmuscheln durch notwendige Baggermaßnahmen zur Baufelderschließung für schwimmende Baugeräte oberhalb und unterhalb der Alten Mainbrücke Kitzingen.

Im Einzelnen ist der Umfang der Maßnahme den nachfolgend aufgeführten festgestellten Planänderungsunterlagen zu entnehmen:

Beilage 1 Erläuterungsbericht vom 23.02.2017,

Beilage 2 Übersichtslageplan „Straßenbrückenanlage Pippinsbrücke Kitzingen, Alte Mainbrücke -Brückenbauwerk - Sicherung Gewölbe“ vom 15.09.2016.

Der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss der ehemaligen WSD Süd in Würzburg für den Ausbau der Fahrrinne in der Stauhaltung Kitzingen nebst Sicherung der Brückengewölbe gegen einen Schiffsstoß gilt für die Sicherung der Alten Mainbrücke weiterhin, soweit er nicht durch die in diesem Beschluss festgestellten Maßnahmen und Anordnungen abgeändert wird. Insoweit werden die Anordnungen im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss der ehemaligen WSD Süd vom 18.09.2006 (P-143.3-Ma/80) für die Sicherung der Alten Mainbrücke Kitzingen gegen Schiffsstoß in § 23 auf Seite 24 und die diesbezüglichen Ausführungen zur Alten Mainbrücke Kitzingen auf Seite 68 aufgehoben, soweit sie sich auf die Sicherung der Brücke mittels konstruktiver Innenverstärkung der Gewölbe beziehen. Die mit diesem Planänderungsbeschluss planfestgestellten Planunterlagen ersetzen die Blaueintragungen zum Satz 3 im ersten Abschnitt des am 18.09.2006 planfestgestellten Erläuterungsberichts (Planbeilage 1A) zum Planfeststellungsbeschluss vom 18.09.2006 (P-143.3-Ma/80).

1.3 Gesetzliche Regelungen

Für das Änderungsvorhaben sind u.a. die einschlägigen Vorschriften des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG), des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), des Bayerischen Wassergesetzes (BayWG), der Richtlinie 43/92/EWG, des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG), des bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG), des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (KrWG) und des bayerischen Fischereigesetzes (BayFiG) maßgebend.

1.4 Anordnungen

Für die Planänderung gelten grundsätzlich die Anordnungen im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss P-143.3-Ma/80 vom 18.09.2006 für den Ausbau der Bundeswasserstraße Main in der Stauhaltung Kitzingen (Main-km 284,18 – 295,48).

Soweit die Sicherung der Brückengewölbe durch den Entfall einer Innenkonstruktion und deren Ersetzung durch das Einbringen von 10 Rundrohren der Plan geändert wird, werden zum Schutz des Wohls der Allgemeinheit und zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter gemäß § 14b WaStrG nachstehende Anordnungen getroffen:

1. Die gesamten Baumaßnahmen für die Planänderung sind nach den geltenden technischen Bestimmungen und den anerkannten Regeln der Baukunst auszuführen. Die Bauausführung muss den mit diesem Beschluss festgestellten Plänen entsprechen. Alle Anlagen müssen den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Der TdV hat dies durch geeignetes Personal oder entsprechende Fachgutachten sicherzustellen.
2. Je ein Satz der planfestgestellten Planänderungsunterlagen ist dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Schweinfurt, der Regierung von Unterfranken und dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg zur Verfügung zu stellen.
 - 3.1 Die Anlagenteile müssen so bemessen und eingebaut sein, dass ein Abtreiben bei Hochwasser verhindert wird.
 - 3.2 Die baulichen Maßnahmen sind hochwasserangepasst auszuführen.
 - 3.3 Es dürfen keine gewässerschädlichen Baustoffe und Bauhilfsstoffe verwendet werden.
 - 3.4 Überschüssiger Aushub ist außerhalb des Überschwemmungsgebietes zu verbringen.
 - 3.5 Die Baumaßnahmen sind in möglichst kurzer Bauzeit durchzuführen, um das Hochwasserrisiko so gering wie möglich zu halten.
 - 3.6 Während der Bauzeit dürfen Bauaushub und andere Stoffe nur so gelagert werden, dass eine Beeinträchtigung des Hochwasserabflusses weitgehend vermieden wird.
 - 3.7 Bei Hochwasser mit Überschwemmungsgefahr während der Bauzeit bzw. bei Bauunterbrechungen sind ohne besondere Aufforderung alle beweglichen Gegenstände gegen Abtreiben zu sichern bzw. aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen.
 - 3.8 Bei Hochwasser bzw. bei Bauunterbrechungen sind die Baustelleneinrichtungen ohne besondere Aufforderung zu räumen.
 - 3.9 Der Unternehmensträger hat sich eigenständig und rechtzeitig über Hochwasser- bzw. Eisgefahr zu informieren und bei Bedarf rechtzeitig die erforderlichen Maßnahmen zu veranlassen.
 - 3.10 Wassergefährdende Stoffe dürfen nicht im Bereich des Gewässers gelagert oder verwendet werden.
 - 3.11 Die Anlage ist stets in einem betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu halten.

4. Immissionsschutz

Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm für Mischgebiete sind einzuhalten.

Für das fachgerechte Einbringen der Rundrohre in den Untergrund ist das Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau (2003) zu Erschütterungen durch Schiffsbetrieb, Bohr-, Ramm- und Meißelarbeiten für den Ausbau des Mains in der Stauhaltung Kitzingen (BAW Nr. 7.01.10050.00) zu beachten.

5. Der TdV hat die Stadt Kitzingen, die Anlieger sowie die Fischereiberechtigten und Fischereiausübungsberechtigten, die durch die Bauarbeiten betroffen sind, rechtzeitig vom Baubeginn zu unterrichten.
6. Die Schifffahrt ist während der Baumaßnahmen aufrecht zu erhalten. Beeinträchtigungen sind in Abstimmung mit dem WSA Schweinfurt auf das geringstmögliche Maß zu reduzieren.
7. Zum Schutz des dortigen Vorkommens der nach Anhang IV zur Richtlinie 43/92/EWG streng geschützten Großmuscheln dürfen die Flachwasserbereiche oberhalb der Alten Mainbrücke erst nach vorherigem Absuchen der relevanten Bereiche und Bergung dieser Arten - wie geplant - vertieft werden. Da durch den Taucher nicht sicher alle Individuen gefunden werden, ist anschließend zur weiteren Bergung vorkommender Großmuscheln, Krebse und Fische ist daher die oberste Schicht (mindestens 30 cm Mächtigkeit) der Sandbank oberhalb der Brücke mit der Baggerschaufel langsam aufzunehmen und in einer Bauschute zu lagern. Unmittelbar danach ist dieser Sandhaufen vom TdV auf Vorkommen von Muscheln, Krebsen und Fischen zu durchsuchen. Gefundene Exemplare sind in einem Wasserbecken zwischenzulagern. Die geborgenen Tiere sind unverzüglich oberhalb der Baustelle an einer geeigneten Stelle (Flachwasserbereich) wieder im Main auszusetzen.
Nach dem Einbau der Rundrohe sind die vertieften Bereiche durch Auffüllen wieder herzustellen. Für die Verfüllung darf nur unbelastetes Kiessubstrat verwendet werden. Im Bereich der Muschelbank (Sandbank, ca. 900 m²) oberhalb der Brücke darf der Kies nur bis max. 30 cm unterhalb der ursprünglichen Ausgangshöhe eingebaut werden. Die ursprüngliche Höhe ist durch Sand und damit für die Muscheln geeignetes Substrat wieder herzustellen. Soweit zulässig, sollte das ausgebagerte und zwischengelagerte Material wieder verwendet werden.
Die beschriebenen Maßnahmen sind durch eine fachkundige und mit der Örtlichkeit vertraute Person umzusetzen, zu beaufsichtigen bzw. anzuweisen (Umweltbaubegleitung, ökologische Baubegleitung). Nach Fertigstellung der baubegleitenden Umweltschutzmaßnahme hat der TdV den Vollzug der artenschutzrechtlichen Belange der unteren Naturschutzbehörde zu berichten.
8. Für die Entsorgung von Abfällen, insbesondere Baggergut, gilt die Anordnung im Planfeststellungsbeschluss vom 18.09.2006 (P-143.3-Ma/80) in Abschnitt 1.5, § 10, weiterhin. Soweit neue Vorschriften für Verwertung bzw. Beseitigung vorhabensbedingter Abfälle gelten, sind diese zu beachten.
9. Bei den Vorbohrungen ist auf Zusätze von Spül- und Gleitmitteln zum Schutz der aquatischen Lebewesen zu verzichten. Anderenfalls ist deren Unschädlichkeit für das Gewässer vorher

durch Vorlage entsprechender Sicherheitsdatenblätter bei der Genehmigungsbehörde nachzuweisen.

10. Auf die Belange der Fischerei ist Rücksicht zu nehmen.

11. Vorbehalt weiterer Anordnungen:

Für den Fall, dass sich die der Erteilung des Planänderungsbeschlusses zugrunde liegenden Verhältnisse infolge des Vorhabens, insbesondere durch den Einbau der Rundrohre oberhalb und unterhalb der Alten Mainbrücke Kitzingen wesentlich ändern sollten, bleiben weitere Anordnungen der Planfeststellungsbehörde vorbehalten, die erforderlich sind, um eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu verhüten oder auszugleichen.

1.5. Hinweise:

1. Der Planfeststellungsbeschluss vom 18.09.2006 (P-143.3-Ma/80) gilt weiterhin, soweit er nicht durch diesen Planänderungsbeschluss abgeändert wird.
2. Die Planänderung bildet mit dem ursprünglichen Plan einen einheitlichen, geänderten Plan. Die Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss vom 18.09.2006 (p-143.3-Ma/80) bleiben demzufolge insoweit aufrechterhalten, als sie nicht von der Änderung berührt sind.

1.6 Kostenentscheidung:

Der TdV hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

Gebühren hat der TdV zu tragen, soweit er berechtigt ist, sie Dritten aufzuerlegen. Auslagen der Planfeststellungsbehörde sind zu erstatten.

Gebühren und Auslagen werden von der Planfeststellungsbehörde mit einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

2. Gründe

2.1 Tatbestand

2.1.1 Beschreibung der Planänderung

Träger des Vorhabens (TdV) ist die Bundesrepublik Deutschland (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV) vertreten durch das Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Aschaffenburg.

Das WNA Aschaffenburg hat den Auftrag, die Fahrrinne des Mains in der Stauhaltung Kitzingen

auszubauen. Durch den Ausbau der Fahrrinne für tiefer abgeladene und größere Wasserfahrzeuge erhöht sich bei einem Schiffsstoß gegen Brücken die Anpralllast.

Im zugrunde liegenden Planfeststellungsbeschluss der ehemaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Süd vom 18.09.2006 (P-143.3-Ma/80) wurde die Sicherung der anfahrgefährdeten Gewölbebögen der Alten Mainbrücke Kitzingen (Main-km 286,76) gegen Schiffsstoß mittels innenliegender Konstruktion festgestellt. Im Planfeststellungsbeschluss wurde die Stadt Kitzingen verpflichtet, die Kosten für die Sicherung des Brückenbauwerks auf der Basis des vor dem planfestgestellten Ausbau herrschenden Verkehrs bei einer Abladetiefe von 2,30 m bzw. Fahrinnentiefe von 2,50 m unter Hydrostau zur Hälfte zu tragen. Hiergegen hat die Stadt Kitzingen vor dem bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München geklagt. Die Klage wurde abgewiesen. Wegen der hohen Kosten einer Sicherung der anfahrgefährdeten Gewölbe der Brücke mittels innenliegender Konstruktion regte das Gericht an, über wirtschaftlichere Lösungen für die Sicherung der Gewölbe zu verhandeln. Nach Prüfung verschiedener Varianten (Dalben, Rundrohre) einigten sich das WNA und die Stadt Kitzingen in 2016 auf eine ebenso sichere Alternative, die Sicherung der anfahrgefährdeten Gewölbebögen mit 10 in den Untergrund einzubringenden Rundrohren. Davon sollen in einer Entfernung von ca. 8 m zur Alten Mainbrücke oberhalb und unterhalb jeweils 5 Rundrohre aus Stahl tief in den Untergrund eingebracht werden, um eine Anfahrung der gefährdeten Gewölbe zu verhindern. Die Rundrohre sind nach den Vorgaben der Bundesanstalt für Wasserbau gemäß DIN 1055, Teil 9, für die infolge des Fahrinnenausbaus anzusetzenden Anpralllasten der außergewöhnlichen Lasteinwirkung Schiffsanprall zu bemessen.

Für die notwendigen Baumaßnahmen mit schwimmenden Geräten (Großbohrgerät) müssen zum Einbau der Rundrohre oberhalb und unterhalb der Brücke Flachwasserbereiche von ca. 1.800 m² abgebaggert werden. Zum Schutz der dort vorkommenden Großmuscheln (streng geschützte Arten nach Anhang IV der Richtlinie 43/92/EWG) müssen diese vorsichtig entnommen und an geeigneter Stelle oberhalb der Baustelle ausgesetzt werden. Nach Einbau der Rundrohre müssen die tiefer gelegten Flächen wieder mit geeignetem Substrat aufgefüllt werden (Ausgleich).

2.1.2 Vorlage der Planänderungsunterlagen und Antrag

Das WNA beantragte mit Schreiben vom 02.11.2016 (5-232.2-Kit04/08) im Namen der Bundesrepublik Deutschland (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes) bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Würzburg die Durchführung eines Planänderungsverfahrens nach dem WaStrG in Verbindung mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz für die im Planfeststellungsbeschluss der WSD Süd vom 18.09.2006 (P-143.3-Ma/80) geregelte Sicherung der Alten Mainbrücke Kitzingen (Main-km 286,76) unter Vorlage der Planänderungsunterlagen.

2.1.3 Bekanntmachung, Auslegung und Öffentlichkeitsbeteiligung

Auf Veranlassung der GDWS lagen die Planunterlagen für die Planänderung vom 08.03.2017 bis 07.04.2017 jeweils einschließlich, im Bauamt der Stadt Kitzingen und in der GDWS in Würzburg während der Dienststunden öffentlich zur Einsicht aus. Darüber hinaus standen die Planunterlagen in elektronischer Form ab dem 08.03.2017 auf der Internetseite der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Standort Würzburg zur Verfügung.

Die amtliche Bekanntmachung über das Vorhaben mit Angabe von Zeit und Ort der Auslegung der Planunterlagen wurde am 01.03.2017 ortsüblich in der Kitzinger Zeitung unter amtl. Bekanntmachungen veröffentlicht und ab Mittwoch, den 01.03.2017 bis 21.04.2017 (jeweils einschließlich) an den Amtstafeln und Hinweistafeln der Stadt Kitzingen ortsüblich bekannt gemacht. Nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Anschrift bekannt sind oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln ließen, wurden vor der Auslegung von der Anhörungsbehörde von der Auslegung mit dem Hinweis nach § 73 Abs. 5 Satz 2 benachrichtigt. Den Behörden, deren Aufgabenbereich durch die Planänderung berührt wird, den Umweltvereinigungen und den Betroffenen, deren Aufenthalt bekannt ist, wurde von der GDWS Würzburg mit Schreiben vom 24.02.2017 die Bekanntmachung zugestellt. Die Bekanntmachung enthielt die Hinweise nach § 73 Abs. 4 und 5 VwVfG.

Die Frist für die Abgabe von Stellungnahmen und für die Erhebung von Einwendungen endete – wie in der Bekanntmachung beschrieben - mit Ablauf des 21.04.2017.

Die Stellungnahme-Frist für Behörden wurde auf Antrag des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege bis 27.04.2017, auf Antrag der Regierung von Unterfranken bis 05.05.2017 und auf Antrag des Landratsamtes Kitzingen bis 16.05.2017 verlängert.

Folgende Behörden und sonst beteiligte Stellen haben im Planfeststellungsverfahren für die Planänderung Stellungnahmen abgegeben bzw. Einwendungen erhoben im Sinne von § 73 Abs. 2, 3 a und 4 VwVfG:

- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
mit Schreiben vom 27.04.2017 -P-2017-1120-1_S2
- Bezirk Unterfranken, Fischereifachberatung,
mit Schreiben vom 13.04.2017 -72440/16-1013761-
- Landratsamt Kitzingen
mit Schreiben vom 08.03.2017 -33-WW- Gesundheitsamt
mit Schreiben vom 12.04.2017 – 62-641 – untere Naturschutzbehörde
mit Email-Schreiben vom 10.05.2017 – SG Bodenschutz
- Regierung von Unterfranken
Mit Schreiben vom 03.05.2017 – 4552-2-3
SG 52 Wasserwirtschaft und SG 51 Höhere Naturschutzbehörde
- Stadt Kitzingen
Schreiben vom 24.04.2017 (SG 60/6312/1/Ri)
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Schweinfurt
mit Schreiben vom 10.03.2017 (3612SB3-213.3_Ma/738)
- Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg
mit Schreiben vom 13.04.2017 und 20.09.2017 (4.4-4544.0-KT141-20007/2017)
- Der Stadtheimatpfleger der Stadt Kitzingen hat am 18.04.2017 der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde telefonisch mitgeteilt, dass er keinerlei Bedenken und Einwendungen gegen das Vorhaben zur Sicherung der Alten Mainbrücke in Kitzingen hat (Aktenvermerk vom 19.04.2017 – 3600P-143.3-Ma/80 VI).

Im Planfeststellungsverfahren für die Planänderung wurden von natürlichen und juristischen Personen des privaten Rechts, deren Belange von dem Vorhaben berührt sein könnten, keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

Die Verbände und Umweltvereinigungen, die von der GDWS durch Übersendung einer Bekanntmachung über die Auslegung des Plans und die Einwendungs- und Stellungnahmefristen informiert wurden, haben sich nicht am Verfahren beteiligt (Bund Naturschutz in Bayern e.V., Fischereiverband Unterfranken e.V., Landesbund für Vogelschutz e.V., Deutscher Kanuverband e.V.).

2.1.4 Absehen von einer Erörterung

Da keine Einwendungen von betroffenen Bürgern, Verbänden und Umweltvereinigungen eingingen und aufgrund der Behörden-Stellungnahmen für das Vorhaben keine wesentlichen Interessenkonflikte zu besorgen waren, hat die Planfeststellungsbehörde ihr Ermessen ausgeübt und gemäß § 14 a Nr. 1 WaStrG von einem Erörterungstermin im Sinne von § 73 Abs. 6 VwVfG abgesehen.

2.1.5 Einvernehmen mit dem Freistaat Bayern

Die Regierung von Unterfranken hat mit Schreiben vom 13.11.2017 das Einvernehmen des Freistaates Bayern zu dem Planfeststellungsbeschluss für die Planänderung gemäß § 14 Abs. 3 WaStrG erklärt.

2.2 Rechtliche Würdigung

2.2.1 Zuständigkeit und Verfahren

Bei dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben der Sicherung der Alten Mainbrücke Kitzingen (Main-km 286,76) mittels 10 Rundrohren handelt es sich um eine auf den Schiffsverkehr bezogene wesentliche Änderung eines festgestellten Plans zum Ausbau der Bundeswasserstraße Main, die gemäß § 76 Abs. 1 VwVfG selbst eines Planfeststellungsverfahrens bedarf. Für das zur Änderung des Plans zum Ausbau der Bundeswasserstraße Main erforderliche Planfeststellungsverfahren ist gemäß § 14 Abs. 1 S. 3 die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) die zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde. Örtlich zuständig für das Planfeststellungsverfahren für die Planänderung ist nach innerbehördlicher Zuständigkeitsregelung die Gruppe 4 der Abteilung Recht der GDWS am Standort Würzburg.

Das Planfeststellungsverfahren richtet sich nach den §§ 12, 14 – 14 e) WaStrG und §§ 72 – 76 VwVfG.

Eine Verpflichtung zur Prüfung der Umweltverträglichkeit des geänderten Plans für eine Sicherung der Gewölbe der Alten Mainbrücke Kitzingen ergibt sich weder aus § 3 b UVPG, noch aus § 3 c oder § 3 e UVPG. Denn der mit Planfeststellungsbeschluss vom 18.09.2006 genehmigte Ausbau der Fahrrinne des Mains in den Stauhaltungen Marktbreit und Kitzingen bedurfte gemäß § 3 b Abs. 1 S. 1 UVPG einer Umweltverträglichkeitsprüfung, weil das Vorhaben einem Bau einer Bundeswasserstraße gemäß Nr. 14.1.2 i.V.m. Nr. 13.8 der Anlage 1 zum UVPG durch Flusskanalisierungsmaßnahmen gleichkommt und aufgrund der Größe des Vorhabens, der

Empfindlichkeit des Vorhabensgebietes und der Wahrscheinlichkeit der Umweltauswirkungen die Voraussetzungen nach Anlage 2 zum UVPG in der damals geltenden Fassung erfüllt.

Für die Maßnahmen der Planänderung bei der Sicherung der Gewölbe besteht gemäß § 3 b Abs. 2 UVPG keine Verpflichtung für eine UVP, da die Baumaßnahmen zur Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne in der Stauhaltung Kitzingen bereits seit langem abgeschlossen sind und die Sicherung der Gewölbe der Alten Mainbrücke somit nicht gleichzeitig mit Flusskanalisierungsarbeiten nach Anlage 1 zum UVPG erfolgen. Es besteht auch keine *UVP Pflicht aus § 3 b Abs. 3 UVPG*, weil durch die Planänderung bei der Sicherung der Gewölbe auch die maßgebenden Größen- oder Leistungswerte der Nr. 14 der Anlage 1 zum UVPG nicht erstmals erreicht oder überschritten werden.

Da eine Sicherung der Brückengewölbe mittels Rundrohren nicht bei den Vorhaben in Anlage 1 zum UVPG aufgeführt ist, ist für die Planänderung selbst keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3 c UVPG notwendig.

Die Verpflichtung zur Durchführung einer UVP ergibt sich für die Sicherung der Brückengewölbe auch nicht aus § 3 e UVPG. Danach besteht eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP für die Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, wenn in der Anlage 1 für Vorhaben der Spalte 1 angegebene Größen- oder Leistungswerte durch die Änderung oder Erweiterung selbst erreicht oder überschritten werden oder eine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3 c Satz 1 und 3 ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Diese Voraussetzungen liegen nicht vor: Zum einen war die Sicherung der anfahrgefährdeten Gewölbe schon Bestandteil der Planfeststellung und damit der damals durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung. Die vom TdV beabsichtigte Änderung der Sicherung der Gewölbe durch Rundrohre belastet die Umwelt nicht mehr, als die im ehemaligen Planfeststellungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung geplanten Aufschüttungen vor den Pfeilern bzw. der letztlich planfestgestellten Verstärkung der Innenkonstruktion der Gewölbe. Durch die Sicherung der Brückengewölbe werden die für Vorhaben der Spalte 1 angegebenen Größen- und Leistungswerte nicht erreicht oder überschritten.

Die Bagger- und Bohrarbeiten zur Einbringung der Rundrohre in den Untergrund führen nach der Prognose der BAW und der BfG aus dem Ausgangsverfahren zum Fahrrinnenausbau nur zu geringfügigen örtlichen Erschütterungen und Lärmauswirkungen. Die Auswirkungen der geplanten Abbaggerungen zur Baufeldfreimachung haben nur lokale Bedeutung und werden nach Einbringung der Rundrohre durch die Wiederauffüllung der Baggerfelder wieder rückgängig gemacht, so dass bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen und dauerhaften Umweltauswirkungen durch die Planänderung zu besorgen sind.

Aufgrund der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes hat der TdV die Auswirkungen des Plans, insbesondere den Einbau der Rundrohre auf die Hochwasserverhältnisse durch ein Fachbüro untersuchen lassen. Die Ergebnisse werden im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

2.2.2 Allgemeine Planrechtfertigung (Bedarf)

Wie bereits in dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der Fahrrinne des Mains in der Stauhaltung Kitzingen (P-143.3-Ma/80) vom 18.09.2006 festgestellt, dient der Fahrrinnenausbau des Mains in der Stauhaltung Kitzingen dem Wohl der Allgemeinheit, da er den fachplanerischen Zielen und dem Bedarf der Binnenschifffahrt entspricht und zumutbare

Alternativen zur Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Wasserstraße nicht vorhanden sind. Durch den inzwischen durchgeführten Ausbau der Fahrrinne des Mains für tiefer abgeladene und damit schwerere Wasserfahrzeuge in der Stauhaltung Kitzingen werden die Anpralllasten im Fall eines Schiffsstoßes gegen die Pfeiler und Gewölbe der Alten Mainbrücke Kitzingen wesentlich erhöht. Nach den Berechnungen der Bundesanstalt für Wasserbau halten die Pfeiler der Alten Mainbrücke den ausbaubedingt größeren Anpralllasten Stand, nicht aber die vier anfahrgefährdeten Scheitel der Gewölbe, die sich links und rechts der Schifffahrtsöffnung über dem Wasser beidseits der Fahrrinne befinden.

Wegen der Einsturzgefahr für die Brückengewölbe bei einem Schiffsstoß im ungesicherten Zustand mit Gefahr für Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer und für Sachen von bedeutendem Wert (Brückenbauwerk, Fahrzeuge, Ladung) ist ein Absehen von einer Sicherung der Gewölbe keine zumutbare Alternative.

Die ursprünglich im Planfeststellungsverfahren (P-143.3-Ma/80) geplante Vorschüttung oberhalb und unterhalb der Pfeiler der Schifffahrtsöffnung ist ebenfalls keine geeignete Alternative, da diese Sicherungsvariante die Hochwasserstände erheblich erhöhen würde.

Gegen die im o.g. Planfeststellungsbeschluss vom 18.09.2006 verfolgte Sicherung dieser Gewölbe gegen Schiffsstoß mittels aufwendiger Innenkonstruktionen (Beilage 2 A, Abschnitt 5.3.6, S. 35) hat die Stadt Kitzingen als an den Kosten beteiligte Baulastträgerin der Brücke vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) geklagt. Im Gerichtsverfahren (Az.: 8 A 06.40028) hat das Gericht wegen der hohen Kosten der Innenkonstruktionen angeregt, über eine kostengünstigere Lösung zur Schiffsstoßproblematik zu verhandeln.

Somit ist auch diese kostenträchtige Variante der Gewölbesicherung gegen Schiffsstoß aus heutiger Sicht keine verhältnismäßige Alternative. Die jetzt verfolgte Sicherung mittels 10 Rundrohren ist das technisch und kostenmäßig optimierte Ergebnis der Planung von Sicherungsvarianten: Gegen die Sicherungsvariante mit 8 Stahlrohren hat der örtliche Ruderverein im Vorfeld der Planfeststellung eingewandt, dass seine Mitglieder dann nicht mehr durch die Gewölbe rudern könnten. Daraufhin wurde eine weitere Variante mit 12 Stahlrohren geplant, die von der Stadt mit Schreiben vom 27.07.2011 abgelehnt wurde. Um die Durchfahrt für Ruderer dennoch zu ermöglichen, ist in den folgenden in Abstimmung mit der kostenbeteiligten Stadt Kitzingen die jetzt verfolgte Sicherungslösung mit 10 Rundrohren aus Stahl entstanden, die eine Durchfahrt für die Ruderer zulässt, ohne die Sicherheit der Brückengewölbe zu gefährden und die nun zur Planfeststellung ansteht.

Die 10 Rundrohre aus Stahl (Durchmesser jeweils ca. 1 m), die ähnlich wie eine Konstruktion mit Dalben verhindern, dass ein havariertes Schiff gegen den Überbau stößt und diesen zum Einsturz bringt, werden oberhalb und unterhalb der Brücke ca. 8 m vor den Gewölben bis auf eine Höhe von 1 m über HSW (Höchster Schifffahrtswasserstand = 182,97 m ü. NN) nach Vorbohrungen in den Untergrund eingebracht (siehe Plan in Beilage 2).

Sie stehen vor den nahe zur Fahrrinne befindlichen inneren Gewölbebögen mittig und vor den ufernahen äußeren Gewölbebögen etwas außermittig. Durch die außermittige Anordnung von zwei weiteren Rundrohren im Gewölbebogen 9 entsteht eine 9 m breite Rudergasse, die dann von den Wassersportlern genutzt werden kann.

Die Rundrohre sind nach den Vorgaben der Bundesanstalt für Wasserbau gemäß DIN 1055 Teil 9 für die durch den Fahrrienausbau verursachten Anpralllasten der außergewöhnlichen Lasteinwirkung Schiffsanprall zu bemessen.

Bei Hydrostau (182,20 m ü. NN), ragen die Rundrohre 1,77 m aus dem Wasser. Im oberen Bereich von 50 cm erhalten sie einen gelben Anstrich. Es sind keine Radarreflektoren erforderlich, da die Rundrohre außerhalb der Fahrrinne stehen, die bereits durch Reflektoren gekennzeichnet ist.

Die Rundrohre verursachen auch keine Behinderung der beruflichen Schifffahrt, da sie außerhalb der Fahrrinne stehen.

Somit entspricht die Planung sowohl den Zielen des § 1 Binnenschifffahrtspflichten-Gesetz (Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf Bundeswasserstraßen sowie die Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren (Schifffahrtspolizei), als auch des § 48 WaStrG (Sicherheit der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen und wasserbaulichen Anlagen) und des Art. 10 des bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften und der allgemein anerkannten Regeln der Technik).

Die Rundrohre sind gegenüber der im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren vorgesehenen Vorschüttungen zum Schutz der Gewölbe optisch gefälliger und verursachen im Hochwasserfall keine erheblichen Wasserspiegelerhöhungen.

Im Vergleich zu der im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren genehmigten Sicherung durch eine Innenkonstruktion in den Gewölben ist die Schiffsstoßsicherung mithilfe der Rundrohre ca. 5-6-mal preiswerter und damit erheblich wirtschaftlicher.

Die geplante Sicherung der Alten Mainbrücke Kitzingen ist damit im Vergleich der möglichen Varianten erforderlich, umweltfreundlich, verkehrssicher und wirtschaftlich.

2.3 Abwägung

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 14 Abs. 1 S.2 WaStrG). Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens für die Planänderung zur Sicherung der Alten Mainbrücke gegen Schiffsstoß konkretisierten sich die planungserheblichen Gesichtspunkte, die nach Lage der Dinge gegeneinander und untereinander abzuwägen sind, auf nachstehende öffentliche und private Belange:

2.3.1 Öffentliche Belange

Wasserwirtschaft

Das Vorhaben berührt Belange der Wasserwirtschaft, die im Einvernehmen mit der zuständigen Landesbehörde zu wahren sind (Art. 89 Abs. 3 GG, §§ 4., 14 Abs. 3 WaStrG).

Wasserwirtschaftliche Belange stehen der Planung nicht entgegen.

Die Planänderung beeinträchtigt die Bewirtschaftungsziele des Mains nicht (§ 27 WHG). Die Maßnahme verschlechtert weder den ökologischen, noch den chemischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers. Für das Einbringen der 10 Rundrohre in die Gewässersohle werden die einzelnen Positionen zunächst vorgebohrt. Anschließend werden die Rundrohre eingestellt und mit Schüttgut wieder verfüllt. Durch die 10 Großbohrungen und das Einbringen von Schüttgut kommt es im Nahbereich der Baumaßnahme zu lokal begrenzten Eintrübungswolken. Diese lokalen Auswirkungen der Baumaßnahme gefährden indessen nicht die Bewirtschaftungsziele in

§ 27 WHG für den Main. Diese beziehen sich auf den gesamten Oberflächenwasserkörper des Mains, wie sich aus §§ 3 ff. der OGewV ergibt.

Aufgrund der geringen Anzahl und der Kurzzeitigkeit stellen die Eintrübungen jedoch keine Beeinträchtigungen des Gewässerlebensraumes dar. Der hier betroffene Flusswasserkörper F_119 ist der „Main von der Einmündung Mainkanal bis Einmündung Fränkische Saale“ (ca. Main-km 306 bis 211). Es ist nicht zu erwarten, dass sich die rein örtlich bei Main-km 286,76 in Kitzingen geplante Baumaßnahme auf die biologische und chemische Qualität des gesamten Flusswasserkörpers stromaufwärts bis Main-km 306 und stromabwärts bis Main-km 211 auswirken. Gemäß Stellungnahme des SG 52 (Wasserwirtschaft) bei der Regierung von Unterfranken ist eine Verschlechterung des Zustandes des Flusswasserkörpers F_119 durch die Baumaßnahme dauerhaft nicht zu erwarten.

Die kurzzeitige Baumaßnahme steht daher der Erreichung eines guten ökologischen und chemischen Zustands im genannten Oberflächenwasserkörper nicht entgegen.

Das Einbringen der Rundrohre und die Baustelleneinrichtung finden in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet statt. Die Maßnahmen können gemäß § 78 Abs. 3 WHG abweichend von § 78 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 WHG und Art. 20 BayWG von der Planfeststellungsbehörde genehmigt werden, da es sich um eine vorbehaltene Maßnahme zum Ausbau der Bundeswasserstraße Main handelt, das Vorhaben die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt, den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert, etwaigen Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und hochwasserangepasst durchgeführt wird. Etwaige nachteilige Auswirkungen können nach der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 20.09.2017 (Az.: Rückhalteraum bei Einhaltung der Auflagen unter 3.1 bis 3.11 vermieden werden.

Auch sonst führen weder die Errichtung, noch die Unterhaltung der Rundrohre zu einer schädlichen Gewässeränderung.

Die Planänderung zur Sicherung der Gewölbe der Alten Straßenbrücke Kitzingen hält sich im Rahmen des Bewirtschaftungsplans des Mains, der durch den Staustufenausbau als erheblich verändert eingestuft ist. Die temporäre und lokal begrenzte Sicherungsmaßnahme führt nicht zu einer Verschlechterung des ökologischen Potentials des Oberflächenwasserkörpers und behindert nicht die Bewirtschaftungsziele, ein gutes ökologisches Potenzial und einen guten chemischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers zu erreichen.

Die Maßnahme ist hochwasserneutral. Das haben die zusätzlichen Untersuchungen der Auswirkungen der Rundrohre auf die Hochwasserverhältnisse durch das Ing.Büro Obermeyer, Neu Ulm vom 04.07.2017 ergeben. Dort wurde mit einer 2 d Berechnung nachgewiesen, dass die Hochwasserrückhaltung durch die geplante Maßnahme nur unwesentlich beeinflusst wird, da nur lokal begrenzte Wasserspiegeländerungen und keine signifikanten Auswirkungen auf die Mainuferbereiche hat. Die Überschwemmungsgrenzen des 100-jährlichen Hochwassers ändern sich im Planungszustand gegenüber dem Ist-Zustand nicht. Gemäß Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 20.09.2017 sind durch das Vorhaben keine schädlichen Gewässeränderungen zu erwarten und die Gewässerunterhaltung wird nicht mehr erschwert, als es den Umständen nach unvermeidbar ist. Damit hat das WWA Aschaffenburg seine Ausführungen in der Stellungnahme vom 14.03.2017 aufgrund des Gutachtens überarbeitet und richtig gestellt.

Die Auflagenempfehlungen des WWA Aschaffenburg für den Hochwasserfall gemäß Nr. 4.1 – 4.11 der Stellungnahme vom 20.09.2017 wurden in Abschnitt 1.4 des Planfeststellungsbeschlusses als Auflagen (3.1 – 3.11) festgesetzt.

Das Vorhaben ist auch mit den Anforderungen des § 36 WHG vereinbar.

Durch die Anordnungen in Abschnitt 1.4, Ziffer 3.1- 3.11 des Beschlusses, ist gewährleistet, dass die Anlagen (Rundrohre) so errichtet, betrieben und unterhalten werden, dass keine schädlichen Gewässeränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr beschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist.

Abfall

Es fallen allenfalls Baggergut und sonstige Bauabfälle an. Für die Entsorgung von Abfällen, insbesondere Baggergut gilt die Anordnung im Planfeststellungsbeschluss vom 18.09.2006 (P-143.3-Ma/80) in Abschnitt 1.5, § 10 weiterhin.

Soweit seither neue Vorschriften für die Verwertung bzw. Beseitigung vorhabensbedingter Abfälle gelten, sind diese zu beachten.

Naturschutz

FFH-Verträglichkeit

Das Vorhaben hat keine erheblichen Auswirkungen auf das FFH Gebiet „Mainaue zwischen Grafenrheinfeld und Kitzingen“ (DE 6127-371). Das FFH Gebiet endet ca. 600 m oberhalb der Baustelle an der Alten Mainbrücke Kitzingen. Die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf das Flusswasser können das oberhalb gelegene FFH-Gebiet nicht erreichen. Der mit der Baustelle verbundene Baulärm liegt schon wegen der erheblichen Entfernung zwischen Baustelle und der oberhalb gelegenen FFH Gebietsgrenze Gebiet unterhalb der Grenzwerte und fällt neben dem Verkehrslärm von der oberhalb der Baustelle befindlichen Straßenbrücke bei Main- km 287,330 nicht erheblich ins Gewicht. Schutzauflagen für das FFH Gebiet DE 6127-371 sind daher nicht erforderlich. Auch die anderen FFH Gebiete (DE 6427-371, DE 6227-372, DE 6327-372, DE 6327-302, DE 6028-301 und DE 6126-301) liegen so weit entfernt von der Brückenbaustelle, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgebiete zu erwarten sind.

Eingriffsregelung

Die Planänderung ist naturschutzrechtlich nach § 15 BNatSchG zulässig, obwohl sie durch das Abbaggern von ca. 1.800 m² zweier Flachwasserzonen mit Wassertiefen von 0,70 m– 1,20 m in Auflandungsbereichen mit Unterwasservegetation auf der linken Mainseite oberhalb und unterhalb der Alten Mainbrücke auf eine Wassertiefe von ca. 1,60 m unter Hydrostau und das Einbringen von 10 Rundrohren in die Gewässersohle einen Eingriff in die Natur verursacht. Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne dieses Gesetzes sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen und Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG).

Naturschutzrechtlich gehört zu den Grundflächen auch die Gewässersohle in einem Gewässer (VGH München, Urteil vom 21.04.1998, Az.: 9 B 92.3454).

Durch die Abaggerung der Flachwasserzonen auf ca. 1.800 m² auf eine Wassertiefe von 1,60 m unter Hydrostau kommt es somit zu Veränderungen der Gestalt und Nutzung einer Grundfläche, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts im Umkreis der Baustelle temporär beeinträchtigen können (Unterwasservegetation, Laichplätze, Unterstände, mögliche Muschelbänke).

Nach § 15 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft aber zulässig, wenn die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft unvermeidbar ist und der Verursacher die unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege in angemessener Frist ausgleicht oder ersetzt. Diese Voraussetzungen liegen vor: Der Eingriff in die Natur durch Abaggern der Flachwasserzonen auf der linken Mainseite oberhalb und unterhalb der Alten Mainbrücke ist unvermeidbar, weil zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort oder ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen der Natur zu erreichen, nicht gegeben sind. Der Eingriff dient dazu, dass schwere Geräte, die für die Einbringung der Rundrohre erforderlich ist (Großbohrgerät), mittels Pontons auf dem Baufeld oberhalb und unterhalb der Alten Mainbrücke eingesetzt werden kann. Hierfür muss für die Bauzeit eine Wassertiefe von 1,60 m unter Hydrostau geschaffen werden. Zumutbare Alternativen, mit denen der Eingriff vermieden werden könnte, sind nicht ersichtlich, insbesondere kann das schwere Bohrgerät wegen seines erheblichen Gewichtes nicht auf der Brücke eingesetzt werden, zumal die versetzt einzubringenden Rundrohre in einem Abstand von 8 m zu den Gewölben einzubringen sind. Andere technische Verfahren, die Rundrohre ohne Baustelleneinrichtungsfläche und ohne Abgrabung der Auflandungen oberhalb und unterhalb der Brücke einzubringen, sind nicht ersichtlich. Auch bei den geprüften alternativen Sicherungslösungen (Dalben, Innenkonstruktion) müssten schwere Geräte auf Wasserfahrzeugen an die Brückenpfeiler bzw. Brückengewölbe heranfahren. Damit ist der Eingriff in die schützenswerten Flachwasserbereiche unvermeidbar.

Für die Zulässigkeit des nicht vermeidbaren Eingriffs in den Naturhaushalt spricht ferner, dass

- der Naturraum an der Baustelle in der Kreisstadt Kitzingen bei der Alten Straßenbrücke, seit langem durch intensive Siedlungsaktivitäten, Handel, Gewerbe, Umschlagstätigkeiten, Verkehr, insbesondere Landverkehr und Großschifffahrt, Wassersportaktivitäten und Unterhaltungsbaggerungen geprägt ist,
- die Baumaßnahmen erst am Ende der Vegetationsperiode in der Winterzeit in einem relativ kurzen Korridor von nur 2 – 3 Monaten durchgeführt werden, um ökologische Eingriffe zu minimieren,
- durch die in Abschnitt 1.4, § 5, geregelten Auflagen für die in den betroffenen Flachwasserzonen vorkommenden Großmuscheln Verletzungen, Tötungen oder Störungen dieser streng geschützten Weichtiere im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vermieden werden,
- das sorgfältige Absammeln der Großmuscheln im Baustellenbereich und die Wiedereinsetzung der Großmuscheln in geeigneten Flachwasserzonen oberhalb der Baustelle keine erhebliche Störung der Art ist, weil sich die lokale Population der Art dadurch nicht verschlechtert (§ 44 Abs. Nr. 2 BNatSchG),
- der Eingriff durch die Wiederauffüllung der Baggerflächen mit geeignetem Substrat in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde zeitnah ausgeglichen wird und damit

- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Großmuscheln nicht entnommen, beschädigt oder zerstört werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG),
- in den weiterhin bestehenden Flachwasserzonen oberhalb der Baustelle die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG).

Artenschutz

Aus den zuvor genannten Gründen ist die Planänderung auch artenschutzrechtlich zulässig.

In den oberhalb und unterhalb der Alten Mainbrücke vorhandenen Flachwasserbereichen (Auflandungen) mit einer Wassertiefe von 0,70 m und 1,20 m hat sich eine Unterwasservegetation ausgebildet. Soweit dort Großmuscheln vorhanden sind und durch die Arbeiten in den Flachwasserzonen oberhalb und unterhalb der Brücke Lebens- und Ruhestätten dieser von Anhang IV zur FFH-Richtlinie 92/43/EWG streng geschützten Arten betroffen sind, ist es zwar grundsätzlich verboten, wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten zu fangen, zu verletzen oder zu töten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG), wild lebende Tiere der streng geschützten Arten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) und Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Wenn aber – wie im vorliegenden Fall – ein Eingriff in Natur und Landschaft nach § 15 BNatSchG zulässig ist, und in Anhang IV der Richtlinie 43/92 EWG aufgeführte Tierarten – wie vorliegend die Großmuscheln – betroffen sind, liegt gemäß § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Diese Voraussetzungen sind nach höchstrichterlicher Rechtsprechung erfüllt, wenn für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Individuen, also für den lokalen Bestand, die von der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte wahrgenommene Funktion vollständig erhalten bleibt, indem entweder im räumlichen Zusammenhang weitere geeignete Fortpflanzungs- und Ruhestätten zur Verfügung stehen oder durch entsprechende funktionserhaltende Maßnahmen ohne zeitlichen Bruch bereit gestellt werden (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Rn. 67). Diese Ausnahme-Voraussetzungen sind vor Ort in Kitzingen erfüllt. Oberhalb der Baustelleneinrichtungsfläche gibt es genügend geeignete Flachwasserzonen, die nach Einschätzung der unteren Naturschutzbehörde als Fortpflanzungs- und Ruhestätte für Großmuscheln geeignet sind, umgesetzte Tiere aufnehmen können und somit eine Fortpflanzungs- und Ruhestätte bieten. Dies wird von der höheren Naturschutzbehörde ebenso gesehen. Die Experten beider Behörden haben in ihren jeweiligen Stellungnahmen empfohlen, die Großmuscheln zu Beginn der Baggerungen abzusammeln und in Flachwasserzonen oberhalb der Baustellenflächen umzusetzen. Diese vorgezogenen Maßnahmen vor der Abbaggerung der Flachwasserzonen sind zur Vermeidung von Verlusten bei den Großmuscheln durch § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG rechtlich abgedeckt und in Abschnitt 1.4, § 5 des Beschlusses angeordnet. Bei der durch Auflagen vorgeschriebenen Prozedur für die Entnahme der obersten Schicht der Flachwasserzone werden auch andere Wasserlebewesen (Fische, Krebse, Schnecken) von der

ökologischen Baubegleitung sichergestellt und in den oberhalb der Brücke gelegenen Flachwasserzonen wieder ausgesetzt.

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

Im Planfeststellungsverfahren wurden von den Fachbehörden (Naturschutzbehörden, Fachberatung für Fischerei beim Bezirk Unterfranken) keine Hinweise gegeben, dass im Auswirkungsbereich der Baumaßnahme oberhalb und unterhalb der Straßenbrücke Kitzingen außer den Großmuscheln andere streng geschützte Wasserlebewesen, wild lebende Tiere oder Pflanzen bzw. europäisch geschützte Vogelarten während der Bauzeit im Winter vorkommen, die durch die Auswirkungen der Baumaßnahmen für die Einbringung der Rundrohre getötet oder verletzt werden könnten. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass Fische, andere Wasserlebewesen, Vögel und wild lebende Tiere rechtzeitig flüchten und sich in Sicherheit bringen, wenn Wasserbaustellen eingerichtet und betrieben werden.

Fischereiwirtschaft, -ökologie

Aus fischökologischer und fischereilicher Sicht hat die Fachberatung für Fischerei beim Bezirk Unterfranken (im Folgenden mit FFB abgekürzt) mit Schreiben vom 13.04.2017 -72440/16-1013761 zu der Planänderung Stellung genommen.

Soweit die FFB vorträgt, dass die Planänderung unmittelbare Eingriffe in die Gewässersohle zur Folge hat, wie sie im Zusammenhang der Vorarbeiten zur Brückensicherung notwendig werden (Beseitigen von Auflandungen) und vorhandene (Kraut-) Laichplätze, Unterstände oder ggf. vorhandene Muschelbänke zerstört, wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde darauf verwiesen, dass diese nachteiligen Wirkungen oder Folgen bei Wasserbauarbeiten an der Gewässersohle grundsätzlich unvermeidbar sind und durch Auflagen und Bedingungen nicht grundsätzlich verhindert werden können.

In dem auch für die Planänderung maßgeblichen Planfeststellungsbeschluss der ehemaligen WSD Süd vom 18.09.2006 und im hiesigen Planänderungsbeschluss wurden alle nötigen Auflagen und Bedingungen für den TdV getroffen, um die Beeinträchtigungen der Natur soweit wie möglich zu vermeiden.

Die Einwendung der FFB, wonach es aufgrund der Arbeiten im und am Gewässerbett stellenweise zu zusätzlichen Gewässereintrübungen kommt, wodurch mit Verlusten vor allem bei den empfindlichen Jungfischen und der Fischbrut durch Ersticken oder durch die Förderung fischschädlichen Aufwuchses von Bakterien und Pilzen zu rechnen ist, wird zurückgewiesen, soweit Schäden an Fischbrut, Jungfischen durch Auswirkungen der Baumaßnahme behauptet werden. Schließlich werden die Bauarbeiten planmäßig voraussichtlich ab Oktober 2017 stattfinden und ca. 2 – 3 Monate dauern. In dieser Jahreszeit ist nicht mehr mit Fischbrut zu rechnen. Jungfische sind zu dieser Zeit schon so mobil, dass sie bei Bedarf den räumlich begrenzten Trübungswolken ausweichen können. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht

daher keine Gefahr, dass Fischbrut und Jungfische durch baubedingte Trübungswolken gefährdet sind.

Die FFB wendet weiter ein, dass durch die geplanten Arbeiten im und am Gewässerbett im Brückenbereich mit einer zusätzlichen unnatürlichen Lärmbelastung zu rechnen sei, die eine scheuchende Wirkung auf Fische habe und dazu führe, dass Fische diesen Bereich weiträumig meiden würden bzw. Wanderbewegungen zu Nahrungs-/Laichplätzen nur eingeschränkt möglich seien. Diese Einwendung ist ebenfalls zurückzuweisen, soweit eine erhebliche Beeinträchtigung der Fischfauna durch Verscheuchung aufgrund der Baumaßnahme behauptet wird: Eine gewisse Scheuchwirkung der Bauarbeiten auf die Fische ist gegeben. Allerdings ist der Main im Bereich der Baustelle eine Bundeswasserstraße und dem Schiffsverkehr gewidmet. Durch den 24-stündigen Verkehr auf der Großschifffahrtsstraße Main mit tief abgeladenen, motorisierten, bis fast 12 m breiten und bis 190 m langen Fahrzeugen sind die dort lebenden Fische an Maschinenlärm und Vibrationen gewöhnt und weichen diesem ständig aus. An Verkehrswegen sind häufig nach Hochwässern oder anderen Schadensereignissen oder auch planmäßig Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen notwendig, die mit Maschinenlärm und Vibrationen verbunden sind, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erhalten und zu verbessern. Die Sicherung der Gewölbe der Alten Mainbrücke gegen Schiffsstoß ist eine sicherheitsrelevante Maßnahme, die zum Schutz von Menschen und wertvollen Sachgütern bei einem Schiffsstoß gegen die darauf nicht bemessenen Brückengewölbe alternativlos ist. Die Planfeststellungsbehörde hat in dem auf die Planänderung weiterhin anwendbaren Ursprungsbeschluss vom 18.09.2006 (P-143.3-Ma/80) für den Ausbau des Mains und im hiesigen Planänderungsbeschluss bereits alle Auflagen und Bedingungen erlassen, die erforderlich sind, um unnötigen Baulärm zu vermeiden. Bei einer Wasserbaumaßnahme mit Großbohrungen und Einbringung von Dalben oder Rundrohren in den Untergrund lassen sich Geräusche und Vibrationen nicht vollständig vermeiden. Aufgrund der voraussichtlichen Bauzeit (Oktober – Dezember) werden jedoch keine Wanderbewegungen von Wasserlebewesen zu Laichplätzen eingeschränkt. Insoweit hat der TdV durch die Wahl der Bauzeit schon vorausschauend Konflikte mit der Fischerei vermieden. Spezielle Nahrungsplätze dürften im Umfeld der Baustelle nicht vorhanden sein, da nach den vom TdV erhobenen Untersuchungen zum Ausbau des Mains von einer weitgehenden Homogenität der Nahrungsvorkommen im Main ausgegangen werden kann. Insoweit ist nicht nachgewiesen, dass die Fischfauna oder Fanginteressen der Fischer/Angler durch die Scheuchwirkung der vorübergehenden und lokal stattfindenden Baumaßnahme an der Alten Mainbrücke in der Bundeswasserstraße Main erheblich geschädigt werden.

Die weitere Einwendung, dass über den Schutzanstrich der Rundrohre, durch Einbringen von Schwebstoffen aus dem Schüttgut oder über Stoffeinträge aus Bohrungen gewässerschädliche Stoffe ins Wasser abgegeben oder mobilisiert werden könnten, wird ebenfalls zurückgewiesen.

Die WSV verwendet grundsätzlich nur Anstrichmittel, die keine schädigende Auswirkung auf das Gewässer und seine Lebewesen haben. Durch Einhaltung der Vorschriften zum Gewässerschutz, gewässerschützende Vorgaben in der Ausschreibung, die sorgfältige Auswahl qualifizierter Wasserbauunternehmer sowie die behördliche Bauüberwachung wird Vorsorge getroffen, damit keine gewässerschädlichen Stoffe ins Wasser gelangen.

Soweit die FFB vorbringt, dass es durch Starkregenereignisse mit Überschwemmungen unter Umständen zu Abschwemmungen von Bodenmaterial, wassergefährdenden Stoffen oder von

Gerätschaften ins Gewässer und somit zu Verunreinigungen kommen kann, falls Maschinen und Materialien nicht ausreichend gesichert oder rechtzeitig entfernt werden, sagt der TdV zu, dass bei der Baudurchführung entsprechende Vorkehrungen getroffen werden, um das Eintreten solcher Verunreinigungen zu verhindern.

Soweit die FFB anführt, dass für die Dauer der Maßnahmendurchführung die Ausübung der Fischerei im Brückenbereich eingeschränkt, ist dies zutreffend, aber nicht entscheidungserheblich. Die Fischerei(ausübungs)berechtigten haben aufgrund der Verkehrswidmung der Bundeswasserstraßen bei Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen aus dem Fischereirecht keinen Anspruch auf stets ungestörte Fischereiausübung.

Da die geplante Maßnahme zur Sicherung der Brückengewölbe unvermeidbar ist, um Leben und Gesundheit der Benutzer der Brücke vor einem möglichen Schiffsstoß zu schützen, der Baustellenbereich nur einen kleinen Teil des Fischgewässers im Main betrifft, der Fischfang im Bereich der Brücke nur 2-3 Monate behindert wird und eine Einrichtung etwaiger Baupausen für die Ausübung der Fischerei bei den eingesetzten Großgeräten zu hohen Baustillstandskosten für den TdV führen würden, die zu dem möglichen Fischereiertrag in keinem Verhältnis stehen, ist eine vorübergehende Einschränkung beim Fischfang im Umfeld der Baumaßnahmen an der Alten Mainbrücke Kitzingen zumutbar.

Weiterhin wird die Forderung, während der gesetzlichen Schonzeit verschiedener Fischarten (01.11. bis 15.06.) aus Gründen des Tier- und Artenschutzes keine Baumaßnahmen im und am Gewässerbett des Maines durchzuführen, die die Wasserqualität verschlechtern könnten, zurückgewiesen.

Die gesetzliche Schonzeit ist eine Regelung, die allein den Fang und das Maß des Fanges beschränkt und allen Fischen mindestens einmal das Ablachen ermöglichen soll. Die Schonzeitregelungen in Art. 64 des bayer. Fischereigesetzes und § 11 der Verordnung zur Ausführung des Bayerischen Fischereigesetzes (AVBayFiG) verbieten daher ausschließlich den Fang, nicht aber die Nutzung der Bundeswasserstraße Main durch Wasserbaufahrzeuge oder wasserbauliche Arbeiten in einer Bundeswasserstraße während der Schonzeiten.

Soweit die FFB für die Austiefungsarbeiten eine personelle Baubegleitung durch fach- und sachkundiges Personal fordert, sagt der TdV ein entsprechendes Vorgehen zu.

Eine entsprechende Zusage des TdV gilt auch für die Forderung, den Aushub vor seiner Entsorgung auf Fische, Krebse und Muscheln hin zu untersuchen.

Diese Zusage des TdV gilt auch für den Antrag der FFB, dass Tiere, die dabei aufgefunden werden, fach- und sachgerecht zu bergen und so schonend wie möglich in geeignete Gewässerabschnitte ober- oder unterhalb des Bauabschnitts umzusetzen sind.

Soweit die FFB fordert, dass Neozoen (wie z.B. Schwarzmeergrundeln, Kamberkrebse) davon auszunehmen seien und nicht wieder in den Main zurückgesetzt werden dürften, sondern tierschutzgerecht zu töten und einer sinnvollen Verwendung zuzuführen oder ordnungsgemäß zu

entsorgen seien, ist darauf hinzuweisen, dass der TdV grundsätzlich nicht berechtigt ist, dem Fischereirecht unterworfenen Wasserlebewesen zu fangen und zu töten.

Hier müssten die zum Fang und Hege verantwortlichen Fischereiausübungsberechtigten die Initiative und die Verantwortung übernehmen.

Bezüglich der Forderung der FFB, das Ergebnis der Fisch- bzw. Muschelbergung (vorgefundene oder gesichtete Arten, Anzahl) neben dem Fischereiberechtigten auch der Fachberatung für Fischerei zeitnah zu übermitteln, hat der TdV zugesagt, entsprechend zu verfahren.

Ebenso hat der TdV zugesagt:

- Baumaterialien, Aushub, wassergefährdende Stoffe und dgl. so zu lagern, dass diese bei Starkregen- und/oder Hochwasserereignissen nicht abgeschwemmt werden oder eine Gewässerverunreinigung verursachen können,
- keine gewässerschädlichen Baustoffe und Bauhilfsstoffe zu verwenden,
- kein belastetes Fremdsubstrat (z. B. Schüttgut) in den Main einzubringen, das nicht in Gewässer eingebracht werden darf (Beilage Sicherheitsdatenblatt),
- bei den Vorbohrungen - soweit möglich - auf Zusätze von Spül- und Gleitmitteln zum Schutz der aquatischen Lebensformen zu verzichten, andernfalls deren Unschädlichkeit für das Gewässer vorher durch Vorlage entsprechender Sicherheitsdatenblätter bei der Genehmigungsbehörde nachzuweisen.

Insoweit dürften sich die entsprechenden Forderungen der FFB erledigt haben, so dass hierüber nicht mehr entschieden werden muss.

Die Anregung der FFB, die neuen Kiesbänke im Brückenbereich (insbesondere oberhalb), die bei der Auffüllung der vorher vertieften Bereiche entstehen werden, an den Einmündungsbereich des Bimbachs auszurichten bzw. anzupassen und im Main fortzusetzen (unterhalb der Brücke) und den Fischeinstieg vom Main in den Bimbach bzw. die Anbindung des Baches an den Main im Zuge der Maßnahmen zu optimieren, wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde kann gegenüber dem TdV nur Auflagen und Bedingungen festsetzen, soweit der status quo durch das planfeststellungspflichtige Vorhaben verschlechtert wird (§ 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG). Die Abbaggerung und darauf folgende Wiederauffüllung der Baustellenfläche verschlechtern nicht die vorhandene Situation. Die geplante Wiederauffüllung der zu vertiefenden Bereiche mit geeignetem Material dient dem Ausgleich der Vertiefungsmaßnahme. Die Durchgängigkeit zwischen Main und Bimbach für Wasserlebewesen wird weder durch die Vertiefungsmaßnahme, noch durch die Auffüllung verschlechtert. Spätere Maßnahmen zur Verbesserung der Durchgängigkeit zwischen Main und Bimbach werden durch die hier gegenständlichen Baumaßnahmen nicht behindert.

Zu dem Antrag der FFB, beim Einbringen des kiesig-steinigen Sohlsubstrats zur Auffüllung der vertieften Bereiche vorzugsweise eine Materialmischung im Verhältnis 1:1 aus den Kieswerksortierungen 16/32 + 16/63 „gewaschen“ oder „gemischter Grubenkies“ mit wenig Feinsedimentanteil einzubringen und daneben lose, lockere, grobe Steine bestehend aus Granit oder Basalt oder der Einsatz von Blocksteinen (kein Kalkgestein) mit einer Kantenlänge über 40 cm einzubringen, die eine Verlagerung des feinkörnigeren Kieses verhindern und zugleich

Versteckmöglichkeiten für beispielsweise den Aal bieten, bestehen Zweifel, ob tatsächlich Verstecke für den Aal entstehen, wenn die Wasserbausteine am Grund liegen und mit einer Sandschicht von ca. 30 cm überdeckt sind.

Im Ergebnis hat sich der TdV bereit erklärt, die Wahl des einzubringenden Materials gemeinsam mit der Naturschutzbehörde und der FFB abzustimmen, da bei der Wiederauffüllung der zu vertiefenden Bereiche auch die Bedürfnisse der Großmuscheln berücksichtigt werden müssen.

Soweit eine Verständigung zwischen FFB und TdV über die Materialwahl nicht möglich ist, bleibt eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

Die Forderung der FFB, offene Bodenflächen im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche seien zeitnah zu begrünen oder anderweitig geeignet vor Erosion zu schützen, um Abschwemmungen ins Gewässer zu verhindern, ist berechtigt, der Fall wird aber nicht eintreten. Der TdV wird dafür Sorge tragen, dass keine offenen Bodenflächen entstehen.

Zu der Forderung der FFB, in Zeiten von Wasserknappheit (Abfluss Main $\leq 20 \text{ m}^3/\text{s}$) und bei Wassertemperaturen von $\geq 28 \text{ }^\circ\text{C}$ im Main alle Arbeiten im Gewässer, die eine Eintrübung und damit eine weitere Sauerstoffzehrung bewirken, einzustellen, hat der TdV in seiner Stellungnahme dazu hingewiesen, dass in der vorgesehenen Ausführungszeit (Oktober - Dezember) entsprechende Abflusszustände und Wassertemperaturen nicht zu erwarten sind. Soweit die Bauzeit sich so verschiebt, dass die Baumaßnahme im Sommer durchgeführt wird, gelten die hier einschlägigen Auflagen in Abschnitt 1.5, §§ 1 und 4, in dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss der ehemaligen WSD Süd vom 18.09.2006 (P-143.3-Ma/80) für den Fahrrinnenausbau in der Stauhaltung Kitzingen fort, die für Ausbaumaßnahmen der WSV bei kritischen Zuständen der Wasserbeschaffenheit des Mains in der Stauhaltung Kitzingen einschlägig sind. Die Forderung der FFB ist somit erledigt.

Soweit die FFB fordert, dass bei Hochwasserereignissen angeschwemmtes Treibgut, Abfälle, etc. im Bereich der Schiffsstoßsicherung nach Ablauf des Hochwassers nicht im Main verbleiben darf, sondern vom Unterhaltungspflichtigen ordnungsgemäß zu entsorgen ist, verweist der TdV darauf, dass das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Schweinfurt als Unterhaltungsamt für die Entsorgung von Treibgut in der Bundeswasserstraße Main zuständig ist.

Zum Antrag der FFB, im Zuge von Unterhaltungsbaggerungen vom WSA Schweinfurt sei zugleich der Mündungsbereich des Bimbachs in den Main offen zu halten und die neuen Kiesplätze im Brückenbereich funktionsfähig zu erhalten, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass in diesem Verfahren von der Planfeststellungsbehörde nur Auflagen und Bedingungen zum Ausgleich von nachteiligen Wirkungen des Vorhabens im Sinne von § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG erlassen werden können.

Das setzt in Bezug auf den Mündungsbereich des Bimbachs voraus, dass die ökologischen Verhältnisse im Mündungsbereich durch die Baumaßnahmen zur Brückensicherung dauerhaft verschlechtert werden.

Hierfür liegen der Planfeststellungsbehörde keine Erkenntnisse vor.

Die neuen Kiesplätze sollen den alten Zustand (Flachwasserzonen) wiederherstellen. Die alten Flachwasserzonen sind aufgrund der vorhandenen Strömungsverhältnisse durch Verlandung entstanden und hatten eine besondere ökologische Funktion, obwohl sie nicht gepflegt wurden.

Da sich die vorhandenen Strömungsverhältnisse im Main oberhalb der Rundrohre nicht wesentlich verändern, ist davon auszugehen, dass die neuen Kiesplätze auch ohne Pflege dauerhaft die besondere ökologische Funktion für Wasserlebewesen als Flachwasserzonen ausfüllen können, wie die alten Auflandungen. Die Einwendung wird daher insgesamt zurückgewiesen.

Soweit die FFB anführt, dass Arbeiten im Rahmen der Unterhaltspflicht im und am Gewässerbett vom Unterhaltspflichtigen außerhalb der gesetzlichen Schonzeit der verschiedenen Fischarten (01.11. bis 15.06.) durchzuführen sind, ist wiederum darauf zu verweisen, dass Art. 64 Abs. 1 bayer. Fischereigesetz i.V.m. § 11 AVFiG die Schonzeit nur für den Fang von Fischen gilt, nicht aber für Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen in einer Bundeswasserstraße. Im Übrigen ergeben sich aus dem geplanten Vorhaben nur geringfügige Unterhaltspflichten, die aber keine negativen Auswirkungen auf die Fischfauna haben (z.B. Erneuerung der Farbanstriche).

Lediglich das Entfernen von angeschwemmtem Treibgut im Bereich der Schiffsstoßsicherung ist - wie oben gefordert - nach Ablauf des Hochwassers durchzuführen.

Dieser Zeitpunkt wird sehr wahrscheinlich in die gesetzliche Schonzeit fallen müssen.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Im Übrigen hat der TdV zugesagt, dass

- bei einem Unfall oder dgl., bei dem eine Verunreinigung des Wassers im Zuge der Maßnahmenumsetzung festgestellt wird, unverzüglich neben dem Landratsamt Kitzingen, der Polizei oder dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt auch die Fischereiberechtigten im betroffenen Bereich verständigt werden. Die Verständigung umfasst neben dem Beginn der Verschlechterung auch die Rückmeldung, wann der unbeeinträchtigte Zustand wieder hergestellt ist,
- die Fischereiberechtigten im beanspruchten Gewässerabschnitt bereits vorab von dem Vorhaben informiert werden und mindestens 14 Tage vor Beginn und Ende der Bauarbeiten durch den Bauausführenden benachrichtigt werden.

Insoweit haben sich die entsprechenden Forderungen der FFB erledigt.

Immissionsschutz

Beim Bohren und Einbringen der 10 Rundrohre ist baubedingt mit Baulärm und Erschütterungen zu rechnen. Diesbezüglich gelten die Auflagen unter Abschnitt 1.5, § 17, im Planfeststellungsbeschluss der (ehem.) WSD Süd vom 18.09.2006 (P-143.3/3-Ma/80) weiter. Zusätzlich sind zum Schutz der Anlieger und Hinterlieger der Baustelle die Richtwerte der AVV Baulärm zu beachten. Höhere Lärmvorbelastungen der betroffenen Bereiche (z. B. Verkehrslärm) können dabei berücksichtigt werden (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az.: 7 A 11/11, Rz. 32).

Baubedingte Erschütterungen für Gebäude sind nach den Erhebungen des TdV im vorausgegangenem Planfeststellungsverfahren aufgrund der Entfernung von Gebäuden nur in geringem Maß zu erwarten.

Anlage- und betriebsbedingt gehen von den Rundrohren keine Geräusche oder Erschütterungen aus.

Insoweit sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine weiteren Anordnungen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung erheblicher nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter notwendig.

Kommunale Belange der Stadt Kitzingen

Die Stadt Kitzingen hat in ihrer Stellungnahme zum Verfahren vom 24.04.2017 (SG 60/6312/1/Ri) sowohl als von der Planänderung betroffene Gemeinde, als auch als kostenbeteiligte Baulastträgerin der Brücke keine Einwände gegen die Planänderung geäußert.

Insoweit sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine weiteren Anordnungen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung erheblicher nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter notwendig.

Denkmalschutz

Gründe des Denkmalschutzes stehen der Planänderung nicht entgegen. Weder das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (Stellungnahme vom 27.04.2017 -P-2017-1120-1_S2), als auch der Stadtheimatpfleger (telefonische Stellungnahme gemäß Aktenvermerk vom 19.04.2017 – 3600P-143.3-Ma/80 VI) haben Bedenken gegen die Sicherung der Alten Mainbrücke Kitzingen mittels Rundrohren geäußert.

Auch sonst hat die betroffene Öffentlichkeit keine Einwendungen gegen die Planänderung im Hinblick auf den Denkmalschutz erhoben.

2.3.2. Sonstige Belange

Die von der Planfeststellungsbehörde vor Auslegung des Plans angeschriebenen Umweltverbände, Fischereiverband Unterfranken e.V., Bund Naturschutz in Bayern e.V., Landesbund für Vogelschutz e.V. und Deutscher Kanuverband e.V. haben sich am Planfeststellungsverfahren nicht beteiligt und keine Stellungnahmen oder Einwendungen abgegeben.

Die betroffenen Inhaber privater Rechte (z. B. Grundstückseigentümer, Pächter von Grundstücken, Mieter, Fischereiberechtigte, Inhaber von wasserrechtlichen Erlaubnissen, bzw. von strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigungen) sowie die betroffene Öffentlichkeit haben im Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

Durch die festgestellte Sicherung der Brücke werden diese natürlichen oder juristischen Personen während der Bauzeit vorübergehend betroffen, teils durch Sperrungen des Baufeldes und der Baustelleneinrichtungsfläche, teils durch Immissionen und ferner durch andere Auswirkungen der Baustelle auf privat genutzte Anlagen (z. B. Stege, Anleger, Fischerei, Wassersport).

2.2.5 Abwägungsergebnis

Die beantragte Planänderung für den Ausbau des Mains in der Stauhaltung Kitzingen ist zulässig, da die Voraussetzungen für eine Versagung nach § 14 b Abs. Nr. 6 WaStrG nicht vorliegen und die Sicherung der Gewölbe der Alten Mainbrücke Kitzingen gegen einen Schiffsstoß Vorrang vor den anderen öffentlichen und privaten Belangen haben.

Die Baumaßnahmen zur Sicherung der Alten Mainbrücke in Kitzingen dienen der Gefahrenabwehr zum Schutz von Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer unter und auf der Brücke und der Erhaltung des denkmalwürdigen Brückenbauwerks. Die geplante Sicherung der Brückengewölbe mit 10 Rundrohren ist geeignet, erforderlich und angemessen, um die Brücke vor einem Schiffsstoß gegen die Gewölbe zu schützen, bei dem die dem Straßenverkehr dienende Brücke zerstört würde und Verkehrsteilnehmer zu Schaden kommen würden. Die Sicherungsmaßnahme an der Straßenbrücke ist erforderlich. Die Anordnung, die Brücke gegen Schiffsstoß auf der Basis der dafür ermittelten Stoßlasten zu sichern, ist bereits in dem Planfeststellungsbeschluss für den Fahrrinnenausbau in der Stauhaltung Kitzingen vom 18.09.2006 (P-143-Ma/80) bestandskräftig festgesetzt worden. An der Notwendigkeit hat sich durch den Ausbau der Fahrrinne des Mains nichts geändert. Da tiefer abgeladene Schiffe mit mehr Masse die Brücke passieren, ist die Sicherung gegen Schiffsstoß auch heute notwendig. Die gewählte Variante der Sicherung der Gewölbe mit Rundrohren ist ebenso sicher, wie die im o.g. Planfeststellungsbeschluss genehmigte Variante mit Verstärkung der Innenkonstruktion der Gewölbe. Gegenüber dieser Variante hat sie den Vorteil, dass sie aus Sicht des Denkmalschutzes das historische Brückenbauwerk vor Veränderungen des Tragwerkes bewahrt und wesentlich weniger Aufwand erfordert (zeitlich, baulich und finanziell), als die 2006 planfestgestellte Variante und damit die Verkehrsabläufe in der Bundeswasserstraße und auf der Brücke erheblich weniger stört (keine Einrüstung der Brückenbögen erforderlich). Die geplante Schutzmaßnahme für die Alte Mainbrücke in Kitzingen ist angemessen, denn weniger belastende und kostengünstigere Sicherungsalternativen sind nicht vorhanden. Versagungsgründe gemäß § 14 b Nr. 6 WaStrG liegen nicht vor. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, die nicht durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden kann, ist nicht ersichtlich:

Die vorübergehenden Belastungen betroffener Bürger durch die Baustelle sind verhältnismäßig und zumutbar. Die Sicherung der anfahrgefährdeten und nicht anprallsicheren Gewölbe der Alten Mainbrücke Kitzingen gegen einen Schiffstoß ist geeignet und erforderlich, um Leib und Leben der Benutzer der Brücke und der Wasserstraße und Sachen von erheblichem Wert (z. B. Brückenbauwerk, Fahrzeuge, Ladung) nach heute geltenden Bauvorschriften zu schützen. Eine Nullvariante scheidet daher aus. Eine Variante zur Brückensicherung, die weniger Auswirkungen auf die betroffene Öffentlichkeit und Inhaber privater Rechte hat, ist nicht ersichtlich. Bei allen Varianten entstehen im Baubetrieb Immissionen und müssen die Baustelleneinrichtungsfläche und die Baustelle abgesperrt werden. Für alle Varianten von Sicherungsmaßnahmen für die Gewölbe müssen schwimmende Geräte an die Brücke heranfahren können, was mit sich bringt, dass die dort befindlichen Flachwasserzonen vorübergehend vertieft werden müssen und lokal Baulärm und Erschütterungen entstehen.

Die Auswirkungen auf die Umwelt sind unter Berücksichtigung der getroffenen Anordnungen unwesentlich: Die Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen hat ergeben, dass die auftretenden Auswirkungen auf die Umwelt durch Auflagen und Bedingungen auf ein zumutbares Maß reduziert

werden können. Da die im Überschwemmungsbereich geplante Maßnahme die Hochwasserstände nur unwesentlich beeinflusst und die Flachwasserzonen nach Einbau der Rundrohre wieder hergestellt werden, sind unter Berücksichtigung der getroffenen Anordnungen dauerhafte erhebliche Belastungen der Umwelt nicht zu besorgen. Baubedingt ist vorübergehend mit Baulärm und Erschütterungen während der Auswirkungen zu rechnen. Die Auswirkungen der Baumaßnahme sind für die betroffene Öffentlichkeit aber zumutbar. Bei Einhaltung der Anordnungen im Beschluss können gemäß Gutachten der BfG die Lärmgrenzwerte der AVV Baulärm eingehalten werden. Aus der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (S. 30 – 33) und aus dem Schallgutachten aus der Planfeststellung von 2006 ergibt sich, dass beim Einsatz von Großbohrern und Rammen bei Einhaltung der Auflagen und einer Bauzeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr die Richtwerte für Baulärm der AVV Baulärm eingehalten werden können. Ferner ist durch die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (S. 34) und die Gutachten der BAW zum Baugrund aus der Planfeststellung 2006 nachgewiesen, dass die beim Vorbohren und Einbringen der Rundrohre entstehenden Erschütterungen unter Einhaltung der Auflagen und der Empfehlungen der BAW zu keinen Schäden im Umfeld führen.

Die Baumaßnahmen finden auf öffentlichem Grund statt. Private Grundstückseigentümer sind durch die Baumaßnahmen nicht unmittelbar in ihrem Eigentumsrecht betroffen. Soweit bestehende private Anlagen in der Bundeswasserstraße während der Baumaßnahmen nicht möglich sind (Stege, Anleger), geht gemäß den zugrunde liegenden strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigungen bzw. den zugrunde liegenden Nutzungsverträgen mit dem TdV der Ausbau vor (Ausbauklausel).

Die Fischereiberechtigten haben vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Planänderung schriftlich gegenüber dem TdV der Änderungsmaßnahme zugestimmt, teilweise unter dem Vorbehalt einer Entschädigung. Im Planfeststellungsverfahren sind keine Einwendungen der Fischereiberechtigten oder Anglern eingegangen.

Die Interessen der Fischereiberechtigten und Angler sind dennoch in die Abwägung eingeflossen. Bei der Abwägung war zu berücksichtigen, dass Fischereirechte in Bundeswasserstraßen unter dem gesetzlichen Vorbehalt der Verkehrswidmung stehen. Gemäß Urteil des bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (Urteil vom 19.11.1996, Aktenzeichen 8 B 95.1134) gibt das Fischereirecht die Befugnis, in einem Gewässer Fische, Neunaugen und Krebse sowie Flussmuscheln, Teichmuscheln und Perlmuscheln zu hegen, zu fangen und sich anzueignen.

Dieses Recht ist zwar durch GG Art 14 Abs. 1 S 1 geschützt. Aufgrund der gesetzlichen Ausgestaltung als Aneignungsrecht an herrenlosen beweglichen Sachen im Sinne vom BGB § 958 Abs. 2 ist das Fischereirecht inhaltlich jedoch von vornherein regelmäßig auf das beschränkt, was das Gewässer in seinem jeweiligen tatsächlichen Zustand an fischereilicher Nutzung ermöglicht. Diese inhaltliche Beschränkung gilt jedenfalls für Fischereirechte in Bundeswasserstraßen. Ein Ausbau zur besseren Schiffbarmachung greift in dieses Fischereirecht nur dann ein, wenn eine bestimmte Anlage oder Maßnahme des Ausbaus entweder durch die öffentliche Zweckbestimmung des Vorhabens nicht legitimiert ist oder infolge ihrer besonderen Beschaffenheit oder Tragweite für die Fischerei dieses überhaupt ganz oder zum Teil aufhebt oder eine der Bedeutung nach gleiche Folge herbeiführt.

Im vorliegenden Fall ist die Sicherung der Alten Mainbrücke durch die öffentliche Zweckbestimmung der Bundeswasserstraße gerechtfertigt, da sie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundeswasserstraße Main dient. Die festgestellte Baumaßnahme führt nach

Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch nicht zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der Fischerei. Der einige Wochen dauernde Baustellenbetrieb bei der Einbringung der Rundrohre ist nur vorübergehend. Er wirkt sich nur lokal oberhalb und unterhalb der Alten Mainbrücke aus (zeitweise Trübung des Wassers, Lärm, Erschütterungen im direkten Umfeld der Baustelle) und geht nicht wesentlich über die Auswirkungen von Unterhaltungsmaßnahmen aus. Die durch die Abaggerung der Flachwasserzonen oberhalb und unterhalb der Brücke betroffenen Flussmuscheln werden gemäß Anordnung 7 des Beschlusses geborgen und an geeigneter Stelle in Flachwasserzonen direkt oberhalb der Brücke ausgesetzt. Die Flachwasserzonen werden nach Einbringung der Rundrohre wieder mit geeignetem Substrat für Flussmuscheln und Fischnährtiere wieder hergestellt. Da die Fische im Main an Maschinenlärm und Vibrationen durch durchfahrende Großmotorschiffe und an Unterhaltungsbaggerungen gewohnt sind und außerhalb des Baustellenbereichs für die Fischereiausübung genutzte Wasserflächen erhalten bleiben, sind wesentliche Auswirkungen auf die Fischerei oder den Angelsport nicht zu erwarten. Daher überwiegt das öffentliche Interesse an einer Sicherung der Mainbrücke die anderen öffentlichen und privaten Interessen.

2.2.6 Begründung der Anordnungen unter Abschnitt 1.4

Zu 1.:

Die Anordnung soll eine sichere und ordnungsgemäße Bauausführung gewährleisten.

Zu 2.:

Die Anordnung ermöglicht den zuständigen Behörden, ihre im Zusammenhang mit der Planänderung stehenden Aufgaben zu erfüllen, insbesondere die Einhaltung des festgestellten Planes, die Anforderungen der Sicherheit und Ordnung nach § 48 WaStrG und die im Einvernehmen mit der Regierung von Unterfranken nach § 14 Abs. 3 WaStrG getroffenen Maßnahmen zu überwachen.

Zu 3.1:

Die Anordnung dient der Sicherheit der Anlage bei Hochwasser.

Zu 3.2:

Die Anordnung stellt sicher, dass die Hochwasserverhältnisse durch die Anlage nicht verschlechtert werden.

Zu 3.3:

Die Anordnung soll Verunreinigungen des Gewässers beim Einbau der Rundrohre vermeiden.

Zu 3.4:

Mit der Anordnung soll erreicht werden, dass der Überschwemmungsbereich freigehalten wird.

Zu 3.5:

Durch die Anordnung soll das Hochwasserrisiko während der Bauzeit reduziert werden.

Zu 3.6:

Die Anordnung stellt sicher, dass Bauaushub und andere Stoffe bei Hochwasser in den Fluss geraten

Zu 3.7:

Die Anordnung soll verhindern, dass bewegliche Sachen im Überschwemmungsbereich abtreiben.

Zu 3.8:

Die Anordnung soll verhindern, dass die Baustelleneinrichtungen bei Hochwasser und Bauunterbrechungen den Abfluss im Überschwemmungsbereich behindern.

Zu 3.9:

Die Nebenbestimmung soll sicherstellen, dass der TdV Abflusshindernisse rechtzeitig aus dem Überschwemmungsbereich entfernen kann.

Zu 3.10:

Die Anordnung dient der Vorsorge vor einer chemischen Belastung des Gewässers während der Baumaßnahme.

Zu 3.11:

Die Anordnung verpflichtet den Unterhaltungspflichtigen, die Anlage in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten.

Zu 4. Die Auflage dient dem Immissionsschutz, insbesondere der Minimierung des Baulärms für die betroffene Öffentlichkeit und der baubedingten Erschütterungen Lärmbeeinträchtigungen für die Alte Mainbrücke und benachbarte Bauwerke.

Zu 5.:

Durch die Auflage soll eine Minimierung der baubedingten Beeinträchtigungen durch Baulärm erreicht werden, insbesondere in bewohnten Gebieten.

Zu 6.:

Die Auflage soll dazu dienen, dass sich die unmittelbar Betroffenen und die betroffene Öffentlichkeit auf die Baumaßnahmen einstellen können.

Zu 7.:

Die Anordnung dient der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs während der Baumaßnahme.

Zu 8.:

Die Anordnung dient der Vermeidung und dem Ausgleich von Eingriffen in den Naturhaushalt und zum Schutz der Großmuscheln und ihrer Ruhe- und Fortpflanzungsstätten nahe des linken Ufers in den Flachwasserbereichen oberhalb und unterhalb der Alten Mainbrücke. Sie beruht auf den Stellungnahmen der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Unterfranken und der unteren Naturschutzbehörde beim LRA Kitzingen.

Zu 9:

Die Anordnung dient der Anpassung der Auflage im Planfeststellungsbeschluss vom 18.09.2006 (P-143.3-Ma/80) für die Entsorgung von Abfällen (insbesondere Baggergut) an heutige Vorschriften.

Zu 10.:

Die Anordnung dient dem Schutz des Gewässers vor Verunreinigungen mit Spül- und Gleitmitteln beim Einbringen der Rundrohre.

Sie hat ihre Rechtsgrundlage im § 12 Abs. 7 WaStrG und § 27 WHG und dient der Vorsorge gegen Umweltschäden und zu Behinderungen im Schiffsverkehr führen können.

Zu 11.:

Der Vorbehalt weiterer Anordnungen schafft eine Entscheidungsgrundlage für die Planfeststellungsbehörde, wenn derzeit unvorhersehbare nachteilige Wirkungen auf das Wohl der Allgemeinheit oder Rechte Dritter auftreten.

2.2.7 Begründung zur Kostengrundentscheidung

Die Kostengrundentscheidung beruht auf § 47 WaStrG i.V.m. § 8 Abs. 1, 3 und § 12 Bundesgebührengesetz und § 1 WaStrG-KostV.

Der Vorbehalt über die Festsetzung der Kosten beruht auf § 72 VwVfG i.V.m. § 36 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG.

3. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den Planänderungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig**

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wurde.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

Im Auftrag

(Gutberlet)
Regierungsdirektor