


Markt Kleinwallstadt
Straße / Abschnittsnummer / Station: St 2309_390_0,500 - 1,300
<p style="text-align: center;">St 2309</p> <p style="text-align: center;">Bau einer Ortsumfahrung Kleinwallstadt mit Neubau Mainbrücke südlich Kleinwallstadt</p>

# FESTSTELLUNGSENTWURF

Unterlage 19.1.6 NN

- Beantragung der Ausnahme von den Verboten des § 44 gemäß den  
Regelungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG für die Zulassung des  
Bauvorhabens-

Betroffene Art: Fledermäuse, insbesondere Abendsegler

<p>aufgestellt: Markt Kleinwallstadt, den 23.08.2019 / 29.04.2025</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Peter Maidhof</p>	

## **1. Begründung und Beschreibung des Planungsvorhabens**

Die Ortsdurchfahrt von Kleinwallstadt ist massiv durch den vorherrschenden Durchgangsverkehr belastet. Im Flächennutzungsplan des Markts Kleinwallstadt sind sowohl eine Ortsumgehung im Osten als auch der „Neubau Mainbrücke südlich Kleinwallstadt“ nachrichtlich enthalten. In der öffentlichen Diskussion befand sich darüber hinaus auch eine innerörtliche Ortsumgehung.

Der vorliegende Feststellungsentwurf beinhaltet die Planung zum Bau einer Brücke über den Main zur Verbindung der rechtsmainisch verlaufenden Staatsstraße 2309 und der linksmainisch verlaufenden Bundesstraße 469 mit den entsprechenden Zufahrtsrampen. Zusätzlich angeschlossen wird die linksmainisch verlaufende Kreisstraße MIL 38.

## **2. Genaue Bezeichnung der betroffenen Art / Gattung**

Fledermäuse insbesondere Abendsegler (*Nyctalus noctula*)

## **3. Darlegung**

### **a) zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art**

Durch die geplante Mainbrücke ergeben sich nicht unerhebliche Entlastungen für die Ortsdurchfahrt (OD) von Kleinwallstadt.

In der OD Kleinwallstadt wird sich die Verkehrsbelastung um ca. 30% gegenüber dem Prognose-Nullfall (Verkehrsaufkommen bis 2030 und bleibende Straßenverhältnisse) reduzieren. Somit ergeben sich für die bestehende enge und kurvige Ortsdurchfahrt Verkehrsbelastungen, die im Bestandsquerschnitt wieder ortsverträglich abgewickelt werden können. Die Schall- und Abgasemissionen werden deutlich sinken und eine geänderte Gestaltung des bestehenden Verkehrsraumes kann den Bedürfnissen der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer besser angepasst werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mit der neuen Mainbrücke Kleinwallstadt die OD Kleinwallstadt erheblich entlastet werden kann. Darüber hinaus werden sich die Verkehrsverhältnisse auf der bestehenden Mainbrücke Obernburg/Elsenfeld erheblich verbessern.

### **b) Fehlen zumutbarer Alternativen**

Eine Alternative zur Brücke über den Main ist eine, im FNP dargestellte Ortsumgehung östlich um Kleinwallstadt, was jedoch zahlreiche und schwerwiegende Eingriffe in Natur- und Landschaft verursachen würde. Der Flächenverbrauch wäre um ein vielfaches höher, weiterhin wären Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, da umliegende Wohngebiete berührt würden.

Auf einer Länge von ca. 2 km würde die Ortsumgehung durch die hochwertigen Erholungsräume des Landschaftsschutzgebietes Spessart bzw. des Naturschutzgebietes Mainauen verlaufen und v.a. das FFH-Gebiet 6121-371 „Maintal und –hänge zwischen Sulzbach und Kleinwallstadt“ schneiden. Ebenso kreuzt die geplante Straße das Hochwasserabflussgebiet des Flurgrabens. Für diese Ortsumgehung wären mindestens drei Brückenbauwerke erforderlich.

Durch die Nicht-Realisierung dieser Ortsumgehung bleibt das Verbreitungsgebiet des Steinkauzes, der in Bayern als vom Aussterben bedroht auf der Roten Liste steht, nördlich des Neuen Grabens erhalten und wird nicht von Verkehrswegen durchschnitten. Die mit der Realisierung der Alternativtrasse verbundenen artenschutzrechtlichen Konflikte sind nur schwer überwindbar oder ausgleichbar.

Auf Grund der bestehenden baulichen Zwangspunkte war keine grundsätzlich andere Linienführung möglich, die den Eingriff in die relativ hochwertigen Lebensräume verhindert hätte. (s. Unterlage 19.1.1: Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil, Kap. 3.1.1)

### **c) Wahrung des Erhaltungszustandes der betroffenen Populationen**

Im Rahmen der naturschutzrechtlichen Betrachtung wurde das Vorkommen der Fledermäuse im Plangebiet im Jahr 2013 untersucht.

Unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen kann eine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Fledermauspopulation ausgeschlossen werden.

Zur Vermeidung und Minimierung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

**Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung**

- [V1] Da auch im Winter die Anwesenheit von überwinternden Fledermäusen nicht völlig auszuschließen ist, sollten die Gehölzrodungen mit Ausnahmegenehmigung im September, spätestens im Oktober erfolgen. Auch evtl. vorhandene Holzstapel müssen in dieser Zeit abgetragen werden, da Winterquartiere der Rauhauffledermaus dort wahrscheinlich sind. Falls dies nicht möglich ist, muss vor Durchführung der Fällarbeiten sichergestellt werden, dass keine Winterquartiere vorhanden sind (zeitnahe Kontrolle von Höhlen und Spalten an den zu fällenden Bäumen). Die Durchführung der Maßnahme ist durch geeignetes Fachpersonal zu betreuen.
- Die gefällten Bäume mit abstehenden Rinden, Höhlungen oder anderen potenziellen Quartierstrukturen werden im Bereich der Ausgleichsfläche A13 gelagert (mindestens eine Nacht um nicht entdeckten Einzeltieren den Ausflug zu ermöglichen). Die Durchführung der Maßnahme ist durch geeignetes Fachpersonal zu betreuen (Ökologische Baubegleitung).
- [V3] Eingriffe in die Gehölzbestände und Grünlandbestände außerhalb des Eingriffsbereiches sind zu vermeiden.
- [V4] Im Bereich der für Fledermäuse geeigneten Unterflüge (Brücke über Bahnlinie und Fahrradweg) ist durch die Anbringung einer Überflughilfe entlang der Straße ein Überfliegen in geringer Höhe zu verhindern (Kollisionsrisiko). Da während der Aktivitätszeit der Fledermäuse nur mit einem geringen Aufkommen höherer Fahrzeuge (LKW) zu rechnen ist, ist eine beidseitig der Straße angebrachte Überflughilfe aus lichtundurchlässigem Aluminiumelementen von jeweils 2,5 m Höhe ausreichend (~~z. B. Drahtgeflecht, mind., 1 mm dicker, kunststoffummantelter Draht~~). ~~Da überwiegend mit kleinen Arten (vor allem Zwergfledermaus) zu rechnen ist, darf die Maschenweite 2,5 cm nicht überschreiten. Die Konstruktion muss bis zum Boden reichen.~~
- [G4] Die Böschung des Brückendamms ist auf halber Höhe locker mit Gehölzen zu bepflanzen, die Überflüge der Brücke in geringer Höhe verhindern (Kollisionsrisiko) bzw. die als Leitlinien zu den Unterflügen fungieren

**CEF-Maßnahmen:**

- [A13<sub>CEF</sub>] Zum Ausgleich des Verlusts von Quartierstandorten für Fledermäuse werden im Umfeld des Eingriffsbereiches im Winterhalbjahr vor Rodung bzw. Baubeginn künstliche (selbstreinigende) Fledermausquartiere ausgebracht (~~12 7~~ Hasselfeldt-Giebelkästen [Typ FLH], ~~12 7~~ Holzflachkästen [z. B: ~~Edinger 224152; Fressnapf Nr.1069944~~ Schwegler 1FF], 3 Hasselfeldt-Holzbetonflachkästen, 3 Hasselfeldt-Großraumkästen [Typ FGRH]), ~~2 3~~ Überwinterungskästen. Die Standorte sind zu dokumentieren.

**FCS-Maßnahmen:**

Da für einige Fledermausarten, vor allem der Abendsegler, eine Kollision mit Fahrzeugen auf der Brücke nicht völlig ausgeschlossen werden kann und die technischen Möglichkeiten nicht im wirtschaftlichen Verhältnis stehen, wird für die Fledermäuse eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG notwendig. Um jedoch die Rahmenbedingungen für die Tiere zu verbessern, werden nicht nur im Bereich der Brücke (A13<sub>CEF</sub>) sondern auch flussaufwärts, am Mündungsbereich der Mömling (Flächen siehe E3<sub>FCS</sub>) und nahe dem Gebiet „Am Weibling“, auf der Ausgleichsmaßnahmen A7<sub>FCS</sub>, Fledermauskästen angebracht.

---

- Zum Ausgleich des Verlusts von Quartierstandorten und zur Optimierung der Lebensbedingungen im Gebiet für Fledermäuse werden im Winterhalbjahr vor Rodung bzw. Baubeginn künstliche Fledermausquartiere ausgebracht. Die Standorte sind zu dokumentieren [**A7<sub>FCS</sub>** und **E3<sub>FCS</sub>**].

**A7<sub>FCS</sub>**: Es sind an vorhandenen Bäumen am Waldrand auf den Fl. Nr. 4603 und 4861 der Gemarkung Kleinwallstadt **2 14** Sommerkästen und **1 Überwinterungskasten** anzubringen.

**E3<sub>FCS</sub>**: Es sind an den vorhandenen Bäumen entlang der Mömling auf Fl. Nr. 7211 der Gemarkung Oberburg, 10 Sommerkästen und 5 Überwinterungskästen anzubringen.

Für die Optimierung des Lebensraumes für die Fledermäuse werden im engeren und weiteren Untersuchungsraum insgesamt 50 Fledermauskästen aufgehangen, 42 Sommerkästen, 8 Überwinterungskästen. Es ist eine Mischung von Kästen verschiedener Anbietern zu verwenden, um eine Varianz beim Kleinklima in den Kästen durch verschiedene Volumina und Materialien zu erreichen:

- **Sommer-Rundkästen**: Hasselfeldt: Fledermaushöhle mit zwei Einschlüpfen „FLH-B-KF“, Fledermausgroßraum-Spaltenkasten für Abendseglerwochenstuben „FSK-TB-AS“, Fledermaushöhle 14mm/18mm Einflug „FLH14“ bzw. „FLH18“, Fledermaushöhle mit dreifacher Vorderwand 14mm/18mm „FLH-DV14“ bzw. „FLH-DV18“, Fledermaus-Großraumhöhle „FGRH“, Naturschutzbedarf Strobel: Fledermaus-Rundkasten „Art.-Nr. 110“, Fledermaus-Koloniekasten „Art.-Nr. 180“, Schwegler: Fledermaushöhle „2FN“, Fledermaushöhle „2F“, Fledermaus-Großraumhöhle „1FS“) und **Überwinterungskästen** (Naturschutzbedarf Strobel: Fledermaus-Winterschlafkasten „Art.-Nr. 190“, Schwegler: Fledermaus-Großraum- und Überwinterungshöhle „1FW“)

Maßnahme	Kastentyp	Anzahl
<b>A13<sub>CEF</sub></b>	<b>Sommerkasten</b>	<b><del>30</del> 18</b>
	<b>Überwinterungskasten</b>	<b>2 3</b>
<b>A7<sub>FCS</sub></b>	<b>Sommerkasten</b>	<b>2 14</b>
	<b>Überwinterungskasten</b>	<b>1</b>
<b>E3<sub>FCS</sub></b>	<b>Sommerkasten</b>	<b>10</b>
	<b>Überwinterungskasten</b>	<b>5</b>
<b>gesamt</b>		<b>50</b>

Für entlang des Mains ziehende Arten, insbesondere den Abendsegler, kann ein erhöhtes Kollisionsrisiko im Bereich der Brücke jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden.

Gegen eine bauliche Überflughilfe als Vermeidungsmaßnahme sprechen jedoch

- eine statisch und konstruktiv aufwändigere Brückenkonstruktion

**St 2309**

Bau einer Ortsumfahrung Kleinwallstadt mit Neubau Mainbrücke südlich Kleinwallstadt  
Markt Kleinwallstadt

---

- ein sehr hoher technischer und finanzieller Aufwand bei der turnusmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfung (spezielles Brückenuntersichtsgerät erforderlich)
- große zusätzliche Aufwendung und Erschwernisse bei Unterhaltungsarbeiten an der Brückenaußenseite

Daher wird auf Grund der sehr hohen technischen Anforderungen auf eine Überflughilfe verzichtet. Mit den strukturverbessernden Maßnahmen im Umfeld der Brücke wird der Lebensraum aufgewertet.

**Damit sind die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erfüllt.**

**Anlage 1**

**bautechnische Einschätzung Staatliches Bauamt Aschaffenburg,**

**Verfasser Eckhard Striegel, Aschaffenburg, 05.06.2019**

**Überflughilfe auf der Mainbrücke**

Die Anordnung einer beidseitigen 4,50 m hohen Überflughilfe hätte den nachfolgend erläuterten bautechnischen Aufwand und gravierende Unterhaltungsaufwendungen zur Folge:

- Die Mainbrücke und die Rampenbrücke müsste zur Aufnahme der Überflughilfe-Konstruktion statisch und konstruktiv aufwändiger ausgebildet werden. Regelkonstruktionen und Richtzeichnungen existieren für diesen Anwendungsfall nicht. d. h. es wären Sonderkonstruktionen im Rahmen der Ausführungsplanung zu entwickeln.

- An jeder Brücke ist gemäß DIN 1076 alle 3 Jahre eine Bauwerksprüfung durchzuführen. Im Zuge der Bauwerksprüfung ist das Bauwerk auch an der Bauwerksunterseite zu begutachten. In der Regel wird die Brückenprüfung mit einem sog. Untersichtsgerät durchgeführt. Untersichtsgeräte, die im Normalfall auch wegen ihres hohen Gewichts von rd. 30 Tonnen auf der Brückentafel fahren, können allerdings nicht eingesetzt werden, wenn an der Brückenaußenseite so hohe Wände bzw. Konstruktionen vorgesehen sind.

Zur Durchführung der Bauwerksprüfung an der Unterseite der Brückenkonstruktion ist deshalb für die Mainbrücke Kleinwallstadt ein stationäres speziell für das Bauwerk zugeschnittenes Brückenuntersichtsgerät notwendig. Ein solches Brückenbesichtigungsgerät wird an der Brückenunterseite festgebaut und kann auch am Bauwerk angebrachten Schienen die gesamte Unterseite des Überbaus abfahren. Ein stationäres Untersichtsgerät verursacht, da es sich um einen Prototyp handelt, hohe Anschaffungs- und Unterhaltungskosten. Die Anschaffungskosten für ein solches Gerät betragen nach Aussagen des Geräteherstellers MOOG ca. 2,00 Mio. €. Weiterhin muss das Untersichtsgerät / Gerät an den Pfeilern abgebaut, umgelagert und am nächsten Pfeiler wiederaufgebaut werden. Vor jeder Benutzung/Einsatz des Geräts und nach jeder Umsetzung ist eine TÜV oder werkseitige Abnahme erforderlich, da das Gerät zum Transport von Personen (Prüfpersonal) eingesetzt wird.

- Die Überflughilfe bewirkt große zusätzliche Aufwendungen und Erschwernisse bei der Unterhaltung und Erhaltung der Gesims und Kappenbereiche, weil infolge des engmaschigen Gitters keine Unterhaltungsarbeiten durch das Gitter hindurch an der Kopfaußenseite erfolgen können. ( z.B. Beseitigung von Straßenschmutz) Sämtliche Arbeiten an der

Brückenaußenseite erfordern aufwändige Geräte oder Gerüste um eine Reinigung durchführen zu können.

- Wegen der großen Baulänge und der Konstruktionshöhe ist eine massive Ausbildung der Wand, die auch für Windlasten und weitere dynamische Beanspruchungen ausgelegt werden muss, erforderlich.
- leichte Konstruktion scheiden aus Gründen der Verkehrssicherheit aus. Abstürzende und sich lösende Bauteile können aus Gründen der Verkehrssicherheit unmittelbar auf der Brücke nicht akzeptiert werden.
- Die Überflughilfe selber erfordert eine Bauwerksprüfung, die insbesondere an der Brückenaußenseite erheblichen Vorbereitungs- und Prüfaufwand erfordert.
- Optische Beeinträchtigungen für Landschaft, Flusslauf- und Uferstrukturen, Pfeifgeräusche bei Windbeanspruchung

**Zusammenfassung:**

Überflughilfen mit einer Höhe von 4,50 m und einem engen Drahtgeflecht sind nicht einfach ein hoher Maschendrahtzaun. Sie erfordern, über die Höhe verteilt, zusätzliche Aussteifungen und massive Pfosten vergleichbar einer Lärmschutzanlage mit derselben Höhe.

Das hier geforderte engmaschige Gitter verklaust bei Reif- und Schnee, wirkt dann wie eine geschlossene Wand. Auf die Konstruktion würden enorme Sog und Druckkräfte aus Wind und Verkehr aber auch Schwingungen der Brückenkonstruktion, bedingt durch schwere Fahrzeuge einwirken. Die einzelnen Kassetten müssen zwangsläufig mit Laschen und Schrauben an den Tragpfosten angeschraubt werden, damit Bautoleranzen ausgeglichen werden können und auch ein Auswechseln nach Unfällen möglich wird. Damit Temperaturbewegungen stattfinden können, dürfen die Schrauben auch nicht äußerst fest angezogen werden. Diese Schraubverbindungen bedürfen der ständigen Kontrolle und Wartung, auch wenn selbstsichernde Schrauben und andere im Maschinenbau übliche Hilfsmittel verwendet werden.

Da die Pfostenverankerung am äußeren Ende einer ca. 3,50 m Auskragung zu liegen kommt, können die entstehenden Einspannmomente nur durch eine sehr massive Ausbildung dieser Auskragungsteile überhaupt abgetragen werden. Es würden dann die im Brückenbau üblichen Verankerungen der Kappenkonstruktion nicht mehr ausreichen und zusätzliche Niederhaltungen / verschiebbare Telleranker / speziell zu entwickelnde Sonderkonstruktionen zur Verankerung der Brückenkappe müssten in die Brückenkonstruktion eingebaut werden.



Mehrkosten alleine für die Erstellung für einen solche beidseitige Überflughilfe auf einer Länge von rd. 100 m würden Baukosten in Höhe von 0,5 Mio. € bedingen.

Mehrkosten im laufenden Betrieb ergeben sich dadurch, dass für die laufende Bauwerksprüfung ein Übergreifen durch ein handelsübliches Brückenbesichtigungsgerät nicht mehr möglich ist. Die Notwendigkeit eines speziell für die Mainbrücke angefertigten Besichtigungsgerätes wie oben beschrieben ist notwendig.

Das enge Gitter wirkt von weitem wie eine Wand. Zusammen mit dem Brückenüberbau, der selber eine Höhe von rd. 4,50 m im Randfeld und 6,50 m über dem Flusspfeiler aufweist, wirkt das quer zum Flusslauf gespannte „Kunstabauwerk“ in einer Mächtigkeit von mind. 9m. Dies wirkt sich äußerst negativ auf das Landschaftsbild und auf die Uferlandschaft aus.

Weitere bislang noch nicht absehbare Schwierigkeiten kommen bei der im Turnus von 3 Jahren anstehenden Bauwerksüberprüfung nach DIN 1076. Das Besichtigungsgerät fährt auf der Fahrbahn muss die 4,50 m breite Auskragung und zusätzlich noch die 4,50 m hohe Fledermausüberflughilfe überbrücken. Bisher im Einsatz befindliche handelsübliche Unterflurbesichtigungsgeräte können das nicht leisten. Dies führt dazu, dass zusätzlich ein ca. 2 Mio. teures stationäres Besichtigungsgerät angehängt werden muss. Alleine die Unterhaltungskosten für die immer wiederkehrende TÜV Prüfung eines solchen Gerätes ist sehr hoch.

**St 2309**

Bau einer Ortsumfahrung Kleinwallstadt mit Neubau Mainbrücke südlich Kleinwallstadt  
Markt Kleinwallstadt

---

Aufgestellt, Aschaffenburg, 23.08.2019

**Auftragnehmer**

Roland Raab  
Landschaftsarchitekt

Händelstraße 25  
63743 Aschaffenburg  
tel: 06028 3077670

email: roland.raab@fen-net.de

**Fachliche Bearbeitung**

Helmut Stumpf  
Dipl. Biol.

Ökologische Arbeitsgemeinschaft Würzburg ÖAW

Eckhard Striegel,  
Dipl.Ing. (FH)

Staatliches Bauamt Aschaffenburg,  
Cornelienstraße 1  
63739 Aschenburg