

Straße, Abschnittsnummer, Station:	St 2309 / Abschnitt 320 / Station 0,380
	St 2309 / Abschnitt 360 / Station 1,054

Ortsumfahrung Sulzbach

aufgestellt:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
gez.
Klaus Schwab, Ltd. Baudirektor
S c h w a b , Ltd. Baudirektor
Aschaffenburg, den 31.07.2026

St. 2309 OU Sulzbach

FFH – Ausnahmeprüfung – Unterlage 19.3

Stand: 15.06.2026

BY-204004

Erstellt im Auftrag:

Krebs und Kiefer Ingenieure GmbH
Heinrich-Hertz-Straße 2
64295 Darmstadt
für das
staatl. Bauamt Aschaffenburg



FROELICH & SPORBECK
UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Verfasser	FROELICH & SPORBECK GmbH & Co. KG
Adresse	Niederlassung Augsburg
	Lange Gasse 8
	86152 Augsburg
Kontakt	T +49.821.650601-0
	F +49.234.9536353
	augsburg@fsumwelt.de
	www.froelich-sporbeck.de

Projekt	
Projekt-Nr.	BY-204004
Status	Endfassung
Version	
Datum	15.06.2026

Bearbeitung	
Projektleitung	Christoph Altmannshofer
Bearbeiter/in	Christoph Altmannshofer
	Alexandra Kolloch
Unter Mitarbeit von	Dr. Stefan Balla (Qualitätsmanagement)
Freigegeben durch Geschäftsführung	Fabian Gerigk



Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Anlass und Aufgabenstellung	5
1.1	Beschreibung des Vorhabens	5
1.2	FFH-Vorabschätzung und FFH-Verträglichkeitsprüfung	6
2	Alternativenprüfung	7
3	Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	10
4	Maßnahmen zur Kohärenzsicherung	12
4.1	Grünlandextensivierung mit Entwicklung des LRT 6510 (22 A _{FFH})	12
4.1.1	Beschreibung der Maßnahme	12
4.1.2	Bewertung der Wirksamkeit	13
5	Zusammenfassung	13
	Literatur und Quellen	16

Abbildungsverzeichnis		
Abb. 1:	Übersichtskarte, Maßstab ca. 1:200.000	5
Abb. 2:	Darstellung der Varianten Nord-Süd (TNL Energie GmbH 2018)	9



Abkürzungsverzeichnis

duB	Detailliert zu untersuchender Bereich
EHZ	Erhaltungszustand
FFH(-RL)	Flora-Fauna-Habitat(-Richtlinie)
FFH-VA	FFH-Verträglichkeitsabschätzung
FFH-VP	FFH-Verträglichkeitsprüfung
LRT	FFH-Lebensraumtyp
MAP	Managementplan
OL	Ortslage
OU	Ortsumgebung
SDB	Standarddatenbogen
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie



1 Anlass und Aufgabenstellung

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand der vorliegenden Unterlage ist der Neubau einer Ortsumfahrung (OU) der Staatsstraße St 2309 für die Ortslage (OL) Sulzbach am Main (siehe Abb. 1). Ziel des Vorhabens ist, die OL Sulzbach am Main vom Durchgangsverkehr zu entlasten und somit Beeinträchtigungen der Anwohner durch Lärm, Schadstoffemissionen und Erschütterungen zu verringern sowie die Verkehrssicherheit für Rad- und Fußgänger zu erhöhen. Dies soll langfristig die allgemeine Lebensqualität im Ortskern verbessern (vgl. UVS, Unterlage 19.4).

Die St 2309 stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für Unter- und Mittelzentren der Region Bayerischer Untermain zum Oberzentrum Aschaffenburg dar. Die Straße beginnt bei Mömbris im Landkreis Aschaffenburg und verläuft weiter Richtung Süden auf der östlichen Seite des Mains, wo sie Sulzbach am Main durchquert. Die Staatsstraße endet an der Landesgrenze von Bayern zu Baden-Württemberg, südlich der Stadt Miltenberg, wo sie in die Landestraße 518 übergeht.



Abb. 1: Übersichtskarte, Maßstab ca. 1:200.000

In ihrer Sammelfunktion nimmt die St 2309 örtliche Verkehre auf, was im Ortskern von Sulzbach am Main, auf einer Strecke von rund 2,3 km, zu einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von rund 13.800 Kfz / Tag im nördlichen Abschnitt und zu rund 14.100 Kfz / Tag im südlichen Abschnitt führt (Gertz Gutsche Rümenapp GbR 2024). Im zentralen Bereich treffen die Kreisstraßen MIL 11 und MIL 39 auf die Staatsstraße (T+T Verkehrsmanagement 2018). Die damit einhergehende Verkehrsbelastung führt in der Ortsdurchfahrt zu Lärm – und Schadstoffbelastung, zu Stoßzeiten zu einer deutlichen Behinderung für querende Fußgänger und, durch den schlechten Ausbauzustand mit Engstellen im Ortskern, zu einer erhöhten Unfallgefährdung (vgl. UVS, Unterlage 19.4).



Um bestehende Engpässe in der Leistungsfähigkeit und die Beeinträchtigung der Anwohner durch den Verkehr abzubauen, soll der Verkehrsfluss umgelenkt werden. Hierzu sind verschiedene Varianten denkbar, weshalb das Staatliche Bauamt Aschaffenburg eine umfassende Variantenbetrachtung durchgeführt hat. Im Ergebnis des Variantenvergleiches stellt eine OU auf der so genannten Variante „Nord-Süd-Tangente 1a“ die umweltverträglichste verkehrstechnisch sinnvolle Variante dar (vgl. UVS, Unterlage 19.4) und wurde daher mit geringfügigen technischen Anpassungen weiterverfolgt.

Diese Unterlage berücksichtigt die aktuelle Gesetzgebung. Soweit auf gesetzliche Vorschriften im Text Bezug genommen wird, handelt es sich um die jeweils aktuelle Fassung. Wird ausnahmsweise auf einen älteren Stand eines Gesetzes Bezug genommen, wird dies ausdrücklich gekennzeichnet.

1.2 FFH-Vorabschätzung und FFH-Verträglichkeitsprüfung

Die Feststellung der Notwendigkeit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) ist i.d.R. im Rahmen einer Vorprüfung auf Basis einer sog. Verträglichkeitsabschätzung (FFH-VA) festzustellen. Es ist dabei überschlägig zu klären, ob Erhaltungsziele eines Natura 2000-Gebietes betroffen sein können und ob erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele möglich sind. Da Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele auf Ebene einer Verträglichkeitsabschätzung **nicht sicher auszuschließen** sind, ist eine FFH-VP offensichtlich erforderlich, sodass auf eine formale FFH-VA verzichtet wurde.

FFH-Verträglichkeitsprüfung

Für das gegenständliche Vorhaben wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (vgl. Unterlage 19.2) für das Schutzgebiet DE-6121-371 „Maintal und -hänge zwischen Sulzbach und Kleinwallstadt“ durchgeführt.

Im Zuge des Vorhabens wird das **Schutzziel der Erhaltung und Wiederherstellung des LRT 6510 – Magere Flachland Mähwiesen** erheblich beeinträchtigt. Die vorhabenbezogene Beeinträchtigung des LRT 6510 umfasst eine temporäre Inanspruchnahme von 386 m² sowie eine dauerhafte Inanspruchnahme auf ca. 892 m². Zusätzlich entstehen zwei isolierte Restflächen mit Größen von ca. 425 m² und 126 m². Der Verlust von Flächen des LRT 6510 beläuft sich damit auf insgesamt 1.829 m² (temporär und dauerhaft). Für das Vorhaben ist daher ein Ausnahmeverfahren gemäß § 34 Abs. 3-5 BNatSchG durchzuführen (Abweichungsprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG).

Das Eintreten erheblicher Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets erfordert eine Prüfung, inwieweit das Vorhaben die Voraussetzungen für eine abweichende Zulassung entsprechend den Anforderungen des § 34 BNatSchG erfüllt. Danach kann ein Vorhaben nur zugelassen, wenn

- es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist,
- zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind und
- Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ vorgesehen sind.

Diese Voraussetzungen nach § 34 Abs. 3-5 BNatSchG müssen erfüllt sein, was im Rahmen dieser Unterlage nachvollziehbar dargelegt wird.



2 Alternativenprüfung

Beurteilung der Alternativen aus Sicht der Belange von Natura 2000

Soll ein Vorhaben, das zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führt, ausnahmsweise zugelassen werden, besteht nach § 34 Abs. 3-5 BNatSchG eine generelle rechtliche Verpflichtung zur Prüfung von Alternativen. In diesem Rahmen ist zu prüfen, ob sich das Vorhaben ggf. durch Alternativen ohne erhebliche Beeinträchtigungen oder mit geringeren Beeinträchtigungen realisieren lässt.

Beim Neubau der Ortsumfahrung der Staatsstraße St 2309 für die Ortslage Sulzbach am Main sollen bestehende Engpässe in der Leistungsfähigkeit und die Beeinträchtigung der Anwohner durch den Verkehr abgebaut und der Verkehrsfluss umgelenkt werden. Hierzu wurde durch das Staatliche Bauamt Aschaffenburg eine umfassende Variantenbetrachtung durchgeführt. Im Ergebnis des Variantenvergleiches stellt eine OU auf der so genannten Variante „Nord-Süd-Tangente 1a“ die umweltverträglichste verkehrstechnisch sinnvolle Variante dar (vgl. UVS, Unterlage 19.4) und wurde daher weiterverfolgt. Durch die randliche Lage am FFH-Gebiet ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen des LRT 6510 (0,13 ha) durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen und dadurch bedingte zusätzliche Flächenisolationen und Verinselungen, die ebenfalls als Flächenverlust zu werten sind. Es ist daher in erster Linie zu prüfen, ob Alternativen bestehen, bei denen die bau- und anlagebedingten Beanspruchungen des LRT geringer ausfallen oder vermieden werden können.

Im Rahmen einer Voruntersuchung wurde eine umfassende Variantenbetrachtung sowie eine FFH-Verträglichkeitsabschätzung und daran anschließend eine Umweltverträglichkeitsstudie mit Variantenvergleich durchgeführt (vgl. TNL Energie GmbH (2019)).

Betrachtete Alternativen der OU Sulzbach

In einer Voruntersuchung inkl. einer FFH-Verträglichkeitseinschätzung (TNL-ENERGIE GMBH, 2019) wurden insgesamt 8 Varianten untersucht. Diese teilen sich im Wesentlichen in östliche und westliche Trassenverläufe, wobei die östlichen Trassenverläufe im Osten um Sulzbach herum verlaufen und die Nord-Süd-Varianten sich an der Bahnlinie orientieren. Die untersuchten Varianten sind im Folgenden aufgeführt:

- Östlich: Nord-Ost 1 (lang), Nord-Ost 2 (kurz), Süd-Ost, Ost-Tangente (kurz), Ost-Tangente (lang)
- Nord-Süd: Nord-Süd 1a, Nord Süd 1 b und Nord-Süd 2.

Für sämtliche östliche Varianten wurden schwerwiegende Beeinträchtigungen der Schutzziele des FFH-Gebietes prognostiziert, da große Querungslängen der LRT 6510 und 91E0* ermittelt wurden und somit von einer entsprechend hohen Flächeninanspruchnahme auszugehen ist. Als besonders kritisch wurde bei den Varianten Nord-Ost 1, Nord-Ost 2 sowie der Süd-Ost-Variante und der Ost-tangenten jeweils die Betroffenheit des prioritären LRT 91E0* gewertet. Auch nach aktueller Kenntnis- und Sachlage ist die damalige Einschätzung weiterhin gültig. Eine weitere Betrachtung ist daher nicht erforderlich, da davon ausgegangen werden kann, dass diese Varianten deutlich schwerwiegendere Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes zur Folge hätten.



Bei den Nord-Süd-Varianten wurden insgesamt durchweg weniger schwerwiegende Auswirkungen prognostiziert als bei den östlichen Varianten. Insbesondere die Varianten Nord-Süd 1a und Nord-Süd 2 weisen hier den Vorteil auf, dass sie nur am Rand des Gebiets entlang verlaufen, ohne es zu queren. Die Variante Nord-Süd 1b umfährt die Gärtnerei am Kleewiesenweg westlich und führt damit deutlich ins Gebiet hinein. In der Voruntersuchung wurde die Variante 1b daher deutlich ungünstiger bewertet, wohingegen Variante 1a geringfügig ungünstiger als Variante 2 gewertet worden ist. Dies begründete sich insbesondere daraus, dass die Variante 2 nördlich der Gärtnerei auf die Ostseite der Bahnlinie verschwenkt und somit im nördlichen Teilbereich des FFH-Gebiets weniger Eingriffe zu prognostizieren sind. Die Querungslängen des LRT 6510 wurden mit 32 m (Nord-Süd 2) bzw. 36 m (Nord-Süd 1a) nahezu gleich bewertet. Im Weiteren werden die Nord-Süd 1b und 1a und Nord-Süd 2 betrachtet:

Nord-Süd 1a

Die Nord-Süd-Tangente 1a zweigt ausgehend von der Staatsstraße 2309 im Norden Sulzbachs auf Höhe der Altenbacher Mühle mit einem Kreisverkehr von dieser ab. Der Kreisel wird ganz im Süd-Westen auf dem Gelände der Firma Kolb errichtet und leitet den Verkehr auf die Trassenvariante, welche ab hier und nach höhenfreier Querung der Bahnlinie unmittelbar westlich parallel zum Bahndamm geführt wird. Trotz Parallelführung zum Bahndamm südlich des Ortes schwenkt die Variante wieder auf die bestehende St 2309 ein. Entsprechend der Verträglichkeitsabschätzung wurde für die Variante der Nord-Süd-Tangente 1a eine Querung des LRT 6510 auf 36 m prognostiziert. Diese Trasse ist in weiten Teilen lagegleich mit der letztlich weiterverfolgten Trassenwahl, sodass durch diese Variante Flächeninanspruchnahmen des LRT 6510 in mindestens dem gleichen Umfang zu erwarten sind.

Nord-Süd 1b

Diese Trasse ist in weiten Teilen lagegleich mit der gegenständlichen Trassenwahl. Im Süden sollte abweichend die Gärtnerei am Kleewiesenweg westlich umgangen werden, anstatt zwischen Gärtneriegelände und Bahn entlangzuführen. Dadurch wären hier nördlich und südlich der Gärtnerei langgezogene Kurven sowie eine Anbindung an die Ortsdurchfahrt Sulzbach erforderlich. Der größere Teil der in Anspruch genommenen LRT-Fläche liegt in dem Teilbereich der Trasse, in dem die Variante Nord-Süd 1b lagegleich zum gewählten Trassenverlauf ist. Im Bereich nördlich der Gärtnerei ist davon auszugehen, dass die LRT-Flächenbeanspruchung auf den Flurstücken 5945, 5950/2, 5951/2 und 5954/2 mindestens genau so groß wie im aktuell geplanten Verlauf wären. Zudem ist damit zu rechnen, dass Teilbereiche der Fläche isoliert würden. Südlich der Gärtnerei wäre eine möglicherweise unvermeidbare Beeinträchtigung weiterer LRT-Flächen nicht auszuschließen. Insbesondere die notwendige Querung der Bahnstrecke zur Anbindung der Ortsdurchfahrt an die neue Umgehungsstraße wäre voraussichtlich mit Zwangspunkten verbunden, die eine Vermeidung der Flächeninanspruchnahme erschweren würden.

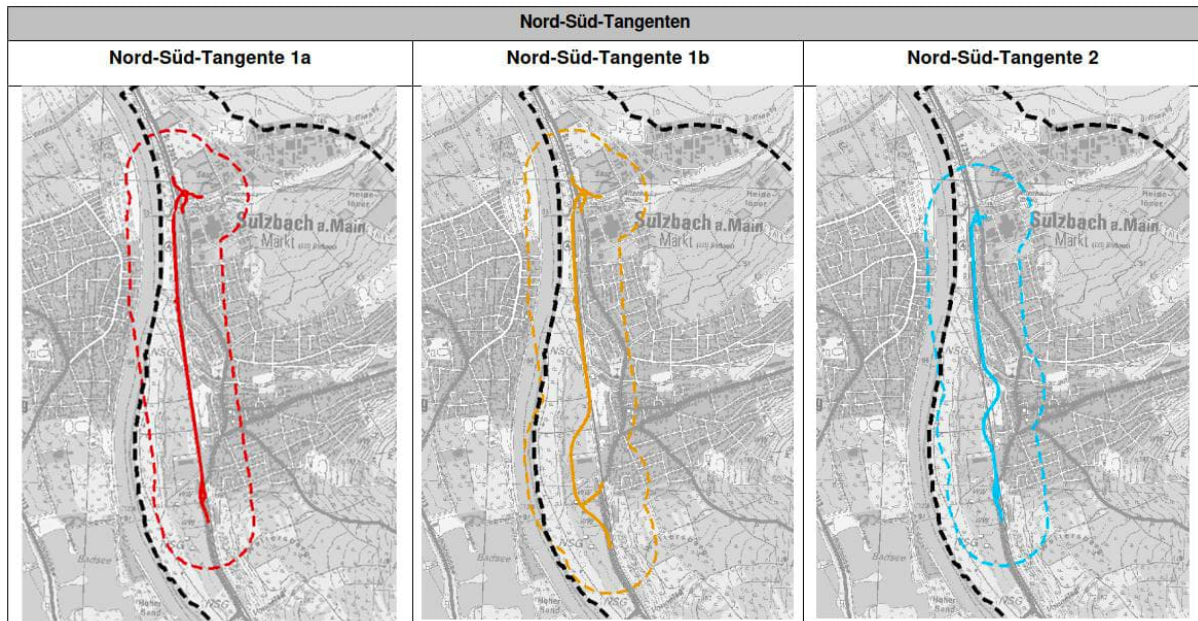
Nord-Süd 2

Diese Trasse verläuft südlich der Gärtnerei noch ebenso wie die Trasse Nord-Süd 1a. Nördlich der Gärtnerei wird mit Variante Nord-Süd 2 jedoch die Bahntrasse gequert, sodass die Straße dann östlich der Bahnlinie und damit außerhalb des FFH-Gebiets verläuft. Im Vergleich zur gewählten Trasse wäre in dem Fall die LRT-Fläche auf Flurstück 6876 (und umgebende) der Gemarkung Sulzbach nicht betroffen. Um die Bahnlinie zu queren, wäre aber nördlich der Gärtnerei eine Verschwenkung nach Westen erforderlich. Die Trasse müsste den LRT 6510 auf den Fl.Nr. 5945, 5950/2, 5951/2 und 5954/2 (Gemarkung Sulzbach a. Main) durch die erforderliche Kurve zur



Querung der Bahnlinie zwingend in Anspruch nehmen. Da über die Bahnlinie eine Überführung erforderlich ist, wären zudem Böschungen in dem Bereich zu erwarten, sodass ein wesentlicher Teil der 4.433 m² großen LRT-Fläche überbaut würde. Insgesamt ist somit auch für den Fall der Trasse Nord-Süd 2 von mindestens genau so großen Beeinträchtigungen des LRT auszugehen wie im gewählten Trassenverlauf.

Abb. 2: Darstellung der Varianten Nord-Süd (TNL Energie GmbH 2018)



Alle Nord-Süd-Varianten wurden im Rahmen eines Variantenvergleichs systematisch in ihren Auswirkungen untersucht und verglichen. Die Untersuchung erfolgte nach den gewichteten Kriterien

- 40 % Erreichen der Planungsziele,
- 15 % Vorgaben des Regionalplans,
- 2 % Reisezeit,
- 35 % Umweltverträglichkeit und
- 8 % Wirtschaftlichkeit.

Entsprechend dem Ergebnis des Variantenvergleichs wurde die Variante Nord-Süd 1a der weiterführenden Planung als Vorzugsvariante zugrunde gelegt. Die untersuchten Varianten wurden in ihren Auswirkungen auf die einzelnen Kriterien beurteilt und mit einer 5-stufigen Skala bewertet.

Wie dargestellt, hat keine der untersuchten Varianten geringere Auswirkungen auf das FFH-Gebiet als die weitergeplante Vorzugsvariante, für die auch die FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde. Zur geprüften Variante bestehen somit keine zumutbaren Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle oder in anderer Ausführung mit geringeren oder gar keinen Auswirkungen auf das betroffene FFH-Gebiet erreichen.



3 Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Das Vorhaben verfolgt insbesondere folgende Planungsziele:

- Entlastung des Ortes vom Durchgangsverkehr,
- Verringerung der Umweltbeeinträchtigung der Ortsbevölkerung durch Lärm- und Schadstoffemissionen,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Verkehr und
- Schaffung eines nachhaltig leistungsfähigen und sicheren Verkehrsweges.

Entlastung des Ortes vom Durchgangsverkehr

Die St 2309 ist mit rund 15.000 bis 16.000 Fahrzeugen werktags (DTV Di-DoNZB, Verkehrsstärken Landesbaudirektion Bayern 2024) bereits im Bestand sehr stark belastet. Die sehr hohen Verkehrsbelastungen führen in den Morgen- und Abendspitzenzeiten insbesondere auf den einmündenden Kreisstraßen MIL 11 (Spessartstraße) und MIL 39 (Jahnstraße) schon heute vermehrt zu deutlichen Staubildungen. Auch an dem am südlichen Ortsausgang gelegenen Bahnübergang kommt es während der Schließzeiten auf der St 2309 zu längeren Rückstauungen.

Die Verkehrsprognose für den Planfall mit Ortsumgehung zeigt eine hohe Verkehrsentlastung je nach Streckenabschnitt von ca. 37 % bis 55 % auf der Ortsdurchfahrt (Bahnhofstraße – Hauptstraße). Insgesamt werden in Planfall Verkehrsstärken von 10.900 Kfz bzw. 480 Lkw am Tag auf der Umgehungsstraße erreicht. Dadurch wird die Ortsdurchfahrt Sulzbach je nach Abschnitt um 4.600 bis 7.200 Kfz pro Tag entlastet.

Verringerung der Umweltbeeinträchtigung der Ortsbevölkerung durch Lärm- und Schadstoffemissionen

Die verkehrsbegleitenden negativen Erscheinungsformen wie Erschütterungen, Lärm- und Schadstoffemissionen sowie Belastungen durch Feinstaub, wie etwas Brems- und Reifenabrieb werden im Ortsbereich in einem deutlich spürbaren Maße abnehmen. Dadurch ergeben sich positive gesundheitliche Effekte und die Wohn- und Lebensqualität im Ort wird nachhaltig verbessert. In der Ortsdurchfahrt von Sulzbach sind die Anwohner durch die Emissionen der Kraftfahrzeuge besonderen Belastungen hinsichtlich des Lärms und Luftschadstoffen ausgesetzt. Mit dem Bau der Entlastungsstraße und dem damit verbundenen Rückgang der Verkehrsbelastungen werden die Emissionen des motorisierten Verkehrs wie Lärm, Abgase und Erschütterungen, die Störung des Ortsbildes und die soziale Trennwirkung sehr stark abnehmen.



Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Verkehr

Der Querschnitt der Ortsdurchfahrt ist aufgrund der beengten Verhältnisse sehr schmal, so dass ein erhöhtes Gefährdungspotential insbesondere für Fußgänger und Radfahrer auf der hochbelasteten St 2309 besteht. Die Unfallzahlen weisen zwar nicht auf einen Unfallschwerpunkt hin, jedoch entstehen die meisten Unfälle beim Einbiegen/Kreuzen an den Verknüpfungen der Kreisstraßen mit der Staatsstraße. Mit dem Rückgang des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt St 2309 wird sich die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer insbesondere für Radfahrende und zu Fuß gehende und somit jüngere und ältere Verkehrsteilnehmer im Ort wesentlich erhöhen. Durch die Abnahme der Verkehrsdichte ergeben sich größere Zeitlücken im bevorrechtigten Verkehrsstrom, sodass ein sichereres Kreuzen, Ein- und Abbiegen möglich ist und sich somit die Unfallsituation entschärft. Durch die Beseitigung von zwei höhengleichen Bahnübergängen wird das Gefährdungspotential für Unfälle mit dem Schienenverkehr ebenfalls erheblich reduziert.

Schaffung eines nachhaltig leistungsfähigen und sicheren Verkehrsweges

Durch die Reduzierung des Verkehrs und die Verlegung der Staatsstraße auf die geplante Ortsumgehung ergeben sich für die Marktgemeinde Sulzbach zusätzlich Möglichkeiten zur Umsetzung einer Neugestaltung für die Ortsdurchfahrt. So kann auch der Aufenthaltswert und die Klimaresilienz im Ort gesteigert werden. Der bisherige Gestaltungswille der Gemeinde wird durch das Vorhaben einer neuen innerörtlichen Parkanlage sichtbar, weitere Handlungsfelder würden sich durch die Ortsumgehung öffnen.

Nach Auffassung des Vorhabenträgers handelt es sich um zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, die das geplante Bauvorhaben trotz der Beeinträchtigungen im FFH-Gebiet rechtfertigen.

Die gebietsschutzrechtlichen Belange der Schutz- und Erhaltungsziele des Natura-2000-Gebietes DE-6121-371 „Maintal und -hänge zwischen Sulzbach und Kleinwallstadt“ werden durch das Vorhaben zwar erheblich beeinträchtigt, jedoch werden diese unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch die Maßnahme zur Kohärenzsicherung in einem Umfang von min. 1:6 (1,23 ha) kompensiert. Die Maßnahme ist als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme geplant, sodass bereits vor den Eingriffen Flächen des Lebensraumtyps wieder zur Verfügung stehen.

Den aufgeführten zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses stehen die erheblichen Beeinträchtigungen des LRT 6510 gegenüber. Diese erheblichen Beeinträchtigungen sind jedoch nicht als schwerwiegend zu betrachten, da es sich nicht um einen prioritären Lebensraumtyp handelt und die betroffenen Flächen bereits in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Bahntrasse und Verkehrswegen (ca. 10 m) liegen. Die Flächen im nördlichen duB weisen nach dem Managementplan zudem einen mittleren bis schlechten Erhaltungszustand mit starken Beeinträchtigungen auch aufgrund von Düngung auf und im Maßnahmenplan des Schutzgebietes ist für die Fläche im mittleren duB eine Regulierung von Störzeigern vorgesehen. Die Flächen liegen zudem weitgehend isoliert von weiteren Flächen des LRT 6510, sodass der Erhalt und die Widerstandsfähigkeit der Flächen als ungünstiger zu bewerten ist im Vergleich zu Flächen, die in Zusammenhang und Austausch zu weiteren LRT-Flächen desselben Typs stehen. Somit ist die Bedeutung der verloren gehenden Flächen für das Schutzgebiet als untergeordnet zu bewerten. Insgesamt wird die Wiederherstellungsfähigkeit des Lebensraumtyps 6510 zudem als günstig bewertet. Durch Maßnahmen der Aushagerung, Mähgut-Übertragung und ggf. Ergänzungen durch Ansaat ist der LRT innerhalb kurzer Zeit (wenige Jahre) zu entwickeln. Da es sich hierbei lediglich um



eine Nutzungsänderung handelt durch eine angepasste Pflegenutzung mit Mähgut-Übertragung, ein Verzicht auf Düngung und ggf. notwendige Nachsaat, ist eine kurze Entwicklungszeit innerhalb weniger Vegetationsperioden in Anlehnung an STMUV & STMELF (Stand: 2025) mit hinreichender Sicherheit prognostizierbar. Ergänzend hierzu werden die Flächen bis zur Erreichung des gewünschten Zielzustands durch einen Fachexperten kontrolliert und die Pflege ggf. angepasst. Die Maßnahmen werden durch ihre Lage im Schutzgebiet in das Gebietsmanagement integriert. Darüber hinaus kann die Kohärenzmaßnahme mit Maßnahmen für die Anhang-II-Art Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling multifunktional kombiniert werden. Derzeit existieren für diese Art innerhalb des detailliert untersuchten Bereichs (duB) lediglich potenzielle Habitatflächen geringer Eignung, sodass durch die geplante Kohärenzmaßnahme auch für diese Art ein verbesserter Zustand potenzieller Habitate erreicht wird.

Zusammenfassend werden daher die aufgeführten Gründe für die Umsetzung des Vorhabens als überwiegend betrachtet. Die Voraussetzung für ein Abweichen nach § 34 Abs. 3 BNatSchG sind erfüllt.

4 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung

4.1 Grünlandextensivierung mit Entwicklung des LRT 6510 (22 A_{FFH})

Im Zuge des Vorhabens erfolgt eine temporäre Inanspruchnahme von 386 m² des LRT 6510 sowie eine dauerhafte Inanspruchnahme auf ca. 892 m². Zusätzlich entstehen zwei isolierte Restflächen mit Größen von ca. 425 m² und 126 m². Der Verlust von Flächen des LRT 6510 beläuft sich damit auf insgesamt 1.829 m² (temporär und dauerhaft). Eine erhebliche Beeinträchtigung des LRT ist nicht auszuschließen, sodass Kohärenzmaßnahmen im Rahmen der gegenständlichen Ausnahmeprüfung festzulegen sind, die den funktionalen Zusammenhang des Schutzgebietsnetzes trotz der erheblichen Beeinträchtigung aufrechterhalten. Diese Maßnahmen werden im LBP (Unterlage 19.1.1) sowie den Maßnahmenkarten (9.2) und -blättern (9.3) mit dem Index **22 A_{FFH}** geführt.

4.1.1 Beschreibung der Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist die Wiederentwicklung oder Aufwertung bzw. Neuschaffung von Flächen des LRT 6510 innerhalb des Schutzgebietes in Bereichen, die derzeit nicht als LRT gewertet werden und die nicht als LRT-Fläche oder als Maßnahmenfläche für den LRT im Managementplan ausgewiesen sind. Eine geeignete Fläche zur Neuschaffung bzw. Aufwertung befindet sich im südlichen detailliert untersuchten Bereich (duB) des Schutzgebietes. Dieser Bereich befindet sich zwischen Bau-km 3+050 bis 3+350 parallel zum Main entlang der Gehölze und weist eine Größe von ca. 1,23 ha auf. Die Fläche stellt im derzeitigen Zustand ein mäßig extensiv genutztes, artenarmes Grünland dar. Bei der Entwicklung dieser Fläche zu einer artenreichen Flachland-Mähwiese, ist die Zusammensetzung der Samenbank und die derzeitige Nutzungsintensität der Flächen mit zu berücksichtigen. Nährstoffreichere Standorte sind ggf. auszuhagern. Die Düngung dieser Flächen ist einzustellen. Ggf. sind Maßnahmen zur Artenanreicherung erforderlich durch Ausbringung von autochthonem Saatgut mit einem hohen Anteil an Wiesenknopf. Die Pflege der Flächen ist an den Ansprüchen des Großen Wiesenknopfs sowie an denen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings zu orientieren, um als multifunktionale Maßnahme zur Entwicklung potenziell geeigneter Habitate für die Anhang-II-Art Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling zu fungieren.



4.1.2 Bewertung der Wirksamkeit

Die Kohärenzmaßnahme dient der Aufwertung bzw. Neuschaffung von Flächen des LRT 6510 innerhalb des Schutzgebietes bzw. innerhalb des duB. Durch die Umsetzung der Maßnahme vor Eingriffen in die Flächen des betroffenen LRT entstehen keine zeitlichen Verzögerungen und irreversible Beeinträchtigungen können vermieden werden. Zudem wird durch den multifunktionalen Ausgleich sichergestellt, dass auch Habitatflächen der Anhang-II-Art Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling geschaffen werden und somit neben dem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang zu den Beeinträchtigungen auch die funktionalen Aspekte berücksichtigt werden, die der Lebensraumtyp im FFH-Gebiet erfüllt. Der Umfang des neu zu entwickelnden Lebensraumtyps 6510 übersteigt zudem die Flächengröße des beeinträchtigten LRT. Insgesamt treten bei Durchführung der Kohärenzmaßnahme irreversible Beeinträchtigungen des Erhaltungsziels des LRT nicht ein. Durch jährliche Kontrollen der Flächen bis zur Erreichung des gewünschten Zielzustands durch einen Fachexperten können ggf. Anpassungen des Mahdregimes und Nachsaaten durchgeführt werden, sodass für die zu entwickelnden Flächen auch die Anforderungen an potenzielle Habitatflächen der Anhang-II-Art Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling berücksichtigt werden können.

5 Zusammenfassung

Gegenstand der vorliegenden Unterlage ist der Neubau einer Ortsumfahrung (OU) der Staatsstraße St 2309 für die Ortslage (OL) Sulzbach am Main. Ziel des Vorhabens ist, die OL Sulzbach am Main vom Durchgangsverkehr zu entlasten und somit Beeinträchtigungen der Anwohner durch Lärm, Schadstoffemissionen und Erschütterungen zu verringern sowie die Verkehrssicherheit für Rad- und Fußgänger zu erhöhen. Dies soll langfristig die allgemeine Lebensqualität im Ortskern verbessern.

Um bestehende Engpässe in der Leistungsfähigkeit und die Beeinträchtigung der Anwohner durch den Verkehr abzubauen, soll der Verkehrsfluss umgelenkt werden. Hierzu sind verschiedene Varianten denkbar, weshalb das Staatliche Bauamt Aschaffenburg eine umfassende Variantenbetrachtung durchgeführt hat. Im Ergebnis des Variantenvergleiches stellt eine OU auf der so genannten Variante „Nord-Süd-Tangente 1a“ die umweltverträglichste verkehrstechnisch sinnvolle Variante dar und wurde daher mit geringfügigen technischen Anpassungen weiterverfolgt.

Im Zuge des Vorhabens erfolgt eine temporäre Inanspruchnahme von 386 m² des LRT 6510 sowie eine dauerhafte Inanspruchnahme auf ca. 892 m². Zusätzlich entstehen zwei isolierte Restflächen mit Größen von ca. 425 m² und 126 m². Der Verlust von Flächen des LRT 6510 beläuft sich damit auf insgesamt 1.829 m² (temporär und dauerhaft). Im Ergebnis entsteht eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzziels der Erhaltung und Wiederherstellung des LRT 6510 – magere Flachland Mähwiesen durch direkten Flächenentzug. Für das Vorhaben ist daher ein Ausnahmeverfahren gemäß § 34 Abs. 3-5 BNatSchG durchzuführen (Abweichungsprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG).

Das Eintreten erheblicher Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets erfordert eine Prüfung, inwieweit das Vorhaben die Voraussetzungen für eine abweichende Zulassung entsprechend den Anforderungen des § 34 BNatSchG erfüllt, d. h. ein Vorhaben kann nur zugelassen, wenn



- aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist,
- zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle, ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind und
- Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ vorgesehen sind.

Zwingende Gründe überwiegend öffentlichen Interesses

Die Planungsziele, insbesondere die Entlastung des Ortes vom Durchgangsverkehr, die Verringerung der Umweltbeeinträchtigung der Ortsbevölkerung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Verkehr und die Schaffung eines nachhaltig leistungsfähigen und sicheren Verkehrsweges, stellen die zwingenden Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses dar und rechtfertigen das geplante Bauvorhaben trotz der Beeinträchtigungen im FFH-Gebiet, die durch vorgezogene und wirksame Kohärenzmaßnahmen ausgeglichen werden können.

Alternativenprüfung

In einer Voruntersuchung inkl. einer FFH-Verträglichkeitseinschätzung wurden insgesamt 8 Varianten untersucht. Diese teilen sich im Wesentlichen in östliche und westliche Trassenverläufe, wobei die östlichen Trassenverläufe im Osten um Sulzbach herum verlaufen und die Nord-Süd-Varianten sich an der Bahnlinie orientieren. Die untersuchten Varianten sind im Folgenden aufgeführt:

- Östlich: Nord-Ost 1 (lang), Nord-Ost 2 (kurz), Süd-Ost, Ost-Tangente (kurz), Ost-Tangente (lang)
- Nord-Süd: Nord-Süd 1a, Nord Süd 1 b und Nord-Süd 2.

Zur geprüften Variante bestehen zusammenfassend keine zumutbaren Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle oder in anderer Ausführung erreichen und das FFH-Gebiet gar nicht oder in geringerem Umfang beeinträchtigen würden.

Maßnahmen zur Kohärenzsicherung

Eine erhebliche Beeinträchtigung des LRT 6510 ist nicht auszuschließen, sodass Kohärenzmaßnahmen im Rahmen der gegenständlichen Ausnahmeprüfung festzulegen sind, die den funktionalen Zusammenhang des Schutzgebietsnetzes trotz der erheblichen Beeinträchtigung aufrechterhalten. Diese Maßnahmen werden im LBP (Unterlage 19.1.1) sowie den Maßnahmenkarten (9.2) und -blättern (9.3) mit dem Index 22 A_{FFH} geführt.

Ziel der Maßnahme ist die Wiederentwicklung oder Aufwertung bzw. Neuschaffung von Flächen des LRT 6510 innerhalb des Schutzgebietes in Bereichen, die derzeit nicht als LRT gewertet werden und die nicht als LRT-Fläche oder als Maßnahmenfläche für den LRT im Managementplan ausgewiesen sind. Eine geeignete Fläche zur Neuschaffung bzw. Aufwertung befindet sich zwischen Bau-km 3+050 bis 3+350 parallel zum Main entlang der Gehölze innerhalb des Schutzgebietes und weist eine Größe von ca. 1,23 ha auf. Gegenüber dem Flächenumfang der Eingriffsflächen handelt es sich um eine mehr als 6fache Flächengröße. Bei der Entwicklung dieser Fläche zu einer artenreichen Flachland-Mähwiese ist die Zusammensetzung der Samenbank und die derzeitige Nutzungsintensität der Flächen mit zu berücksichtigen. Nährstoffreichere Standorte sind



ggf. auszuhagern. Die Düngung dieser Flächen ist einzustellen. Ggf. sind Maßnahmen zur Artenanreicherung erforderlich durch Ausbringung von autochthonem Saatgut mit einem hohen Anteil an Wiesenknopf. Die Pflege der Flächen ist an den Ansprüchen des Großen Wiesenknopfs sowie an denen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings zu orientieren, um als multifunktionale Maßnahme zur Entwicklung potenziell geeigneter Habitate für die Anhang-II-Art Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling zu fungieren. Durch die Umsetzung der Maßnahme vor Eingriffen in die Flächen des betroffenen LRT entstehen keine zeitlichen Funktionslücken. Die ökologische Funktionalität des LRT-6510-Bestandes im FFH-Gebiet bleibt kontinuierlich erhalten und wird langfristig sogar noch verbessert.



Literatur und Quellen

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP GbR (2024):

Planfallberechnungen zur Ortsumgehung Sulzbach der St 2309, Aktualisierung der Modellberechnung für die Variante „Südanschluss“ anhand der Straßenverkehrszählung 2022

STMUV & STMELF – BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ UND BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR ERNÄHRUNG, LANDWIRTSCHAFT, FORSTEN UND TOURISMUS (Hg.):

Leitfaden für den Erhalt und die Verbesserung der „Flachland- und Berg-Mähwiesen“. FFH-LRT 6510 und 6520 in Bayern (Stand: 2025). Erkennen – Bewerten – Handeln. Online abrufbar unter: https://www.anl.bayern.de/publikationen/weitere_publikationen/doc/leitfaden_ffh-maehwiesen_2025.pdf

T+T VERKEHRSMANAGEMENT GMBH (2018):

Ortsumgehung Sulzbach am Main – Verkehrsuntersuchung, Erarbeitet im Auftrag des staatlichen Bauamts Aschaffenburg. Dreieich, Dezember 2018

TNL ENERGIE GMBH (2018):

Staatsstraße 2309 Ortsumfahrung Sulzbach – FFH-Verträglichkeitsabschätzung zur Bewertung der Varianten für das FFH-Gebiet „Maintal und -hänge zwischen Sulzbach und Kleinwallstadt“ DE 6121-371

TNL ENERGIE GMBH (2019):

Ortsumgehung Sulzbach am Main – Umweltverträglichkeitsstudie mit Variantenvergleich

WAGNER, F. & OPPERMAN, R. (2020):

Modellprojekt zur Wiederherstellung von FFH-Mähwiesen im Biosphärengebiet Schwäbische Alb 2015-2019. Praxiserprobung verschiedener Methoden zur Wiederherstellung artenreicher Wiesen. Unveröffentlichte Auftragsarbeit. Mannheim/Rübgarten

