

Bundesautobahn

BAB A3 Nürnberg - Regensburg

Neubau einer Rastanlage mit WC

bei Betr.-km 424,600

Bei Abschnitt:	840	Station 3,0	Straßenbauverwaltung:
Nächster Ort:	Berg bei Neumarkt i. d. OPf.		FREISTAAT BAYERN
Baulänge:	1,040 km		
Länge der Anschlüsse:			

Planfeststellung

für eine unbewirtschaftete Rastanlage (PWC)

- Erläuterungsbericht -

Mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens

Aufgestellt und geprüft:	AUTOBAHNDIREKTION NORBAYERN
	
Nürnberg, den 30.05.2014	Kaiser, Baudirektor
	Festgestellt nach § 17 FStrG gemäß Beschluss vom 03.03.2020 32 - 4354.1.A 3 - 24 Regensburg, den 03.03.2020 Regierung der Oberpfalz Meisel Baudirektor



Inhaltsverzeichnis

1	DARSTELLUNG DES VORHABENS	9
1.1	Planerische Beschreibung	9
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	9
1.2.1	PWC-Standort	9
1.2.2	Gestaltung der PWC-Anlage	10
1.2.3	Größe der PWC-Anlage	11
1.2.4	Anbau an die bestehende BAB A3	12
1.3	Streckengestaltung	12
2	BEGRÜNDUNG DES VORHABENS	13
2.1	Bedarfsuntersuchung und Stellplatzkonzept	13
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	14
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	14
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	14
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	14
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	15
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	17
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	17
2.6	Zwingende Gründe eines überwiegend öffentlichen Interesses	18
3.	VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE	19
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	19
3.3	Beurteilung der Varianten	24
3.4	Ergebnis der Standortbewertung	26
3.4.2	Auswertung und gewählter Standort	26
4.	TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME	29
4.1	Ausbaustandard	29
4.2	Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung	30
4.3	Linienführung	30
4.3.1	Rastanlage mit WC	30
4.3.2	Öffentlicher Feld- und Waldweg, Fl.Nr. 547, Gemarkung Berg	32
4.4	Querschnittsgestaltung	32
4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	32



4.4.1.1	Bundesautobahn A3	32
4.4.1.2	Rastanlage mit WC	33
4.4.1.3	Öffentlicher Feld- und Waldweg, Fl.Nr. 547, Gemarkung Berg	33
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	34
4.4.2.1	Bundesautobahn A3	34
4.4.2.2	Rastanlage mit WC	34
4.4.2.3	Öffentlicher Feld- und Waldweg, Fl.Nr. 547, Gemarkung Berg	35
4.5	Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten	35
4.6	Besondere Anlagen	36
4.7	Ingenieurbauwerke	36
4.7.1	Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges	36
4.7.2	Unterführung des Wallerbaches	36
4.7.3	Unterführung der GVS Unterwall - Berg	37
4.7.4	Durchlässe	38
4.7.5	Stützbauwerke	39
4.8	Lärmschutzanlagen	39
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	39
4.10	Leitungen	40
4.10.1	Stromversorgung	40
4.10.2	Abwasserentsorgung	40
4.10.4	Fernmeldeleitungen	41
4.10.5	Beleuchtung	41
4.11	Baugrund / Erdarbeiten	42
4.11.1	Übersicht	42
4.11.2	Geotechnische Beschreibung	42
4.11.3	Geotechnische Bemerkungen	44
4.11.3.1	Frostschutz	44
4.11.3.2	Böschungsneigungen	44
4.11.3.3	Herstellung des Planums	44
4.11.3.4	Gründung von Dämmen	45
4.11.3.5	Entwässerung	45
4.11.3.6	Absetz- und Regenrückhaltebecken	45
4.11.3.7	Bauwerke	46
4.11.3.8	Mengenbilanz	47
4.12	Entwässerung	48
4.12.1	Bestehende Vorflutverhältnisse	48
4.12.2	Entwässerungsabschnitte	48
4.12.3	Geplante Entwässerungsmaßnahmen	49
4.13	Straßenausstattung	50
5	ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	51
5.1	Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit	51
5.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt	53
5.3	Schutzgut Boden	56



5.4	Schutzgut Wasser	58
5.5	Schutzgut Luft und Klima	60
5.6	Schutzgut Landschaft	60
5.7	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	61
5.8	Wechselwirkungen	61
5.9	Artenschutz	62
5.10	Natura 2000 Gebiete	64
5.11	Weitere Schutzgüter	64
6	MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN	65
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	65
6.1.1	Rechtsgrundlagen	65
6.1.2	Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	65
6.1.2.1	Bundesautobahn A3	66
6.1.2.2	Rastanlage mit WC	66
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	67
6.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	68
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	68
6.4.1	Naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen	68
6.4.2	Maßnahmenkonzept	69
6.4.3	Maßnahmenübersicht	74-73
6.4.4	Gesamtbeurteilung des Eingriffs	72-74
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	72-74
6.6	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht	72-74
7.	KOSTEN	73-75
7.1	Kostenträger	73-75
7.2	Kostenbeteiligungen	73-75
8	VERFAHREN	74-76
9	INANSPRUCHNAHME VON GRUNDEIGENTUM	75-77
9.1	Grunderwerb	75-77
9.2	Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen	75-77

BAB A 3, Nürnberg - Regensburg

Neubau einer Rastanlage mit WC bei Betr.-km 424,600



10	DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME	76 78
11	ANHANG	77 79



Abkürzungen

A	Autobahn (z. B. A 3)
Abs.	Absatz
AH-RAL-K-2	Aktuelle Hinweise zur Gestaltung planfreier Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete, Ergänzungen zu den RAL-K-2
Anl.	Anlage
Art.	Artikel
AK	Autobahnkreuz
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AS	Anschlussstelle
ASB	Absetzbecken
ASB-Nr.	Erfassungsnummer für Brücken in der Baulast des Bundes gemäß Anweisung Straßenbank (ASB), Teil B II - Bauwerksdaten (BMV, Abt. Straßenbau, 1998)
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
Bau-km	Bau-Kilometer
Betr.-km	Betriebskilometer
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVwfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BayWaldG	Waldgesetz für Bayern
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes - Verkehrslärmschutzverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes - Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
Br.Kl.	Brückenklasse
BW	Bauwerk
BWV	Bauwerksverzeichnis
CEF-Maßnahme	„continuous ecological functionality-measures“ Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion
dB	Dezibel
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DIN	Deutsche Industrienorm
DN	Nenndurchmesser
DSchG	Denkmalschutzgesetz Bayern
D _{strO}	Korrekturfaktor für unterschiedliche Straßenoberflächen in dB(A)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h
DWA-A 117	Arbeitsblatt „Bemessung von Regenrückhalteräumen“ der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.



DWA-M 153	Merkblatt „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
ERS	Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen
EU	Europäische Union
EGW	Einwohnergleichwerte
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrKrV	Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung
Fl.-Nr.	Flurstücknummer
Gde.	Gemeinde
gebr.	gebrochen(es)
Gew. %	Gewichtsprozent
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
GW	Grundwasser
i. d. F.	in der Fassung
i. V. m.	in Verbindung mit
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
H _k	Kuppenhalbmesser
H _w	Wannenhalbmesser
HW	Hochwasser
km	Kilometer
kV	Kilovolt
Kr.<	Kreuzungswinkel
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
Lkr.	Landkreis
L.H.	Lichte Höhe
LS	Lärmschutz
L.W.	Lichte Weite
MS	ministerielles Schreiben
MLC	Militär-Last-Klassen
ü. NN	über Normalnull
NB	Nettbreite
NO ₂	Stickstoffdioxid
NOX	Stickoxide
NW	Nennweite
OD	Ortsdurchfahrt
ODR	Richtlinien für die rechtl. Behandlung von Ortsdurchfahrten
öFW	öffentlicher Feld- und Waldweg
OK	Oberkante
Plafe	Planfeststellung
PlafeR	Richtlinien für die Planfeststellung von Straßenbauvorhaben
Pb	Blei
PM ₁₀	Feinpartikel mit einem aerodynamischen Korndurchmesser bis 10 µm



PWC	Parkplatz mit WC-Gebäude
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAL-K-2	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, Teil III: Knotenpunkte, Abschnitt 2: Planfreie Knotenpunkte
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen
- RAS-L	- Teil: Linienführung
- RAS-Q	- Teil: Querschnitte
- RAS-K-1	- Teil: Plangleiche Knotenpunkte
- RAS-K-2	- Teil: Planfreie Knotenpunkte
RHB	Regenrückhaltebecken
RLuS 12	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (2012)
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RiZaK	Richtzeichnungen für Lärmschirme außerhalb von Kunstbauten
RiZ-ING	Richtzeichnungen für Ingenieurbauten
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
RMS	Richtlinien für die Markierung von Straßen
RPS	Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme
RR	Richtlinien für Rastanlagen an Straßen
RWBA	Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen
RQ	Regelquerschnitt
RRHB	Regenrückhaltebecken
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen
SBA	Streckenbeeinflussungsanlage
SMA	Splittmastixasphalt
SO ₂	Schwefeldioxid
SPA	Europäisches Vogelschutzgebiet (Special Protection Areas)
St	Staatsstraße
StBA	Staatliches Bauamt
Str.	Straße
StraKR	Richtlinien über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesfernstraßen und anderen öff. Straßen (bek. gem. mit ARS Nr. 2/2010)
StraWaKR	Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien
TKG	Telekommunikationsgesetz
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VLS	Verkehrsleitsystem
V-RL	Vogelschutzrichtlinie
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz v. 31.07.2009)
Zufahrten-Richtlinien	Richtlinien für die rechtl. Behandlung von Zufahrten und Zugängen an Bundesstraßen

BAB A 3, Nürnberg - Regensburg

Neubau einer Rastanlage mit WC bei Betr.-km 424,600





1 DARSTELLUNG DES VORHABENS

1.1 Planerische Beschreibung

An der BAB A3 Nürnberg – Regensburg im Abschnitt 840 bei Station 3,0 (Betr.-km 424,600) östlich von Berg ist eine einseitige unbewirtschaftete Rastanlage mit WC (PWC) geplant. Die Anlage liegt zwischen den Anschlussstellen Oberölsbach (Betr. km 421,600) im Norden und Neumarkt i. d. OPf. (Betr.-km 428,100) im Süden auf dem Gebiet der Marktgemeinde Berg im Landkreis Neumarkt i. d. OPf..

Baulastträger ist die Bundesrepublik Deutschland – Vorhabensträger ist der Freistaat Bayern, vertreten von der Autobahndirektion Nordbayern.

Die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen umfassen den Neubau von Parkflächen auf der BAB-Ostseite.

Die Rastanlage mit WC ist im Netzkonzept zur Ausstattung der Bundesautobahnen mit Rastanlagen enthalten und trägt somit zur Verbesserung des Parkplatzangebotes an der BAB A3 bei. Es wird eine baldige Realisierung der Maßnahme im Rahmen des Investitionsprogramms für den Neu- und Ausbau von Tank- und Rastanlagen an Bundesautobahnen angestrebt.

Der Vorentwurf liegt derzeit noch dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vor. Der Gesehenvermerk wird in Kürze erwartet.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

1.2.1 PWC-Standort

Die geplante einseitige Rastanlage mit WC (in Fahrtrichtung Nürnberg) bei Betr.-km 424,600 liegt an der BAB A3 zwischen den Anschlussstellen Oberölsbach im Norden und Neumarkt i. d. OPf. im Süden. In nachfolgender Tabelle sind die Abstände zu den nächsten Rastanlagen mit WC angegeben:



Richtungsfahr- bahn	Autobahn	Name der Anlage	Abstand	Betr.-km
Nürnberg	A3	PWC Fuchsmühle	ca. 17,7 km	406,9
Nürnberg	A3	T/R Jura Ost	ca. 14,9 km	439,5

Tabelle 1: Abstände zu den nächstgelegenen Rastanlagen

1.2.2 Gestaltung der PWC-Anlage

Nach umfangreichen Variantenuntersuchungen wurde der Standort festgelegt (siehe Variantenbeschreibung Ziffer 3.2).

Das Konzept und die Gestaltung der neuen Rastanlage wurde nach den "Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen" ERS 2011 vorgenommen und entspricht somit im Wesentlichen der Regellösung für eine kleine unbewirtschaftete Rastanlage (Musterplan A1 der ERS 2011).

Der Anschluss des neuen Rastplatzes mit WC an die Hauptfahrbahn Nürnberg erfolgt über Aus- und Einfahrten, die entsprechend der Vorgaben in der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen, Ausgabe 2008 (RAA 2008) gestaltet wurden.

Die Stellplatzkapazität wurde im Rahmen der Netzkonzeption für die Rastanlagen an Autobahnen in Nordbayern ermittelt.

Durch die Schrägaufstellung verschiedener Fahrzeugarten in den Parkständen ist ein optimales und zügiges Ein- und Ausfahren von und in die durchgehenden Fahrgassen möglich. Die geplante PWC-Anlage weist 37 Lkw-Stellplätze in Schrägaufstellung unter 50 gon auf. Des Weiteren sind 4 Bus-Stellplätze in Sägezahnaufstellung, 34 Pkw-Stellplätze, davon 2 Behindertenplätze, geplant. Im Bereich der Lkw-Durchfahrt wird eine Fläche für Schwervertransporte vorgesehen.

Abweichend zur ERS 2011 werden die PKW-Fahrgassen und -Parkstände so dimensioniert, dass in den nächtlichen Spitzenzeiten auch LKW auf den PKW-Parkflächen abgestellt werden können.



Zur Verdeutlichung der Fußgängerkreuzungsbereiche mit den Fahrgassen soll ein farbiger Fahrbahnbelag eingebaut werden. Durch die Anlage von Gehwegen, mit möglichst direkten Führungen zum WC-Gebäude, ist eine sichere Führung der Fußgänger gewährleistet. Gehwege sowie die Zugänge zu den WCs werden durchgängig barrierefrei ausgebildet.

Zum Schutz der Lkw-Fahrer auf den Parkflächen des PWC ein 5,00 – 7,00 m hoher Lärmschutzwall vorgesehen. Gleichzeitig ist der Wall auch Blendschutz für die Verkehrsteilnehmer auf der BAB A3.

Für die Straßenoberflächenentwässerung der gesamten PWC-Anlage ist eine zentrale Regenwasserbehandlungsanlage mit Absetz- und Regenrückhaltebecken, die entsprechend den Vorgaben der Arbeitsblätter DWA-M153 und DWA-A117 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. bemessen wurde, geplant.

Die Wasserversorgung wird über die bestehende Wasserversorgung der Gemeinde Berg b. Neumarkt i. d. OPf. sichergestellt. Das Schmutzwasser wird über eine neu zu verlegende Leitung an die Ortskanalisation Berg angeschlossen. Die Schmutzwasserentsorgung kann im Freispiegelgefälle erfolgen.

Die Stromversorgung wird durch die Bayernwerk AG sichergestellt.

1.2.3 Größe der PWC-Anlage

Die Stellplatzkapazitäten für den Neubau der PWC-Anlage wurden in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, festgelegt und sind in Tabelle 2 für eine Richtungsfahrbahn zusammenfassend dargestellt.

Gemäß dem Bedarf (Begründung siehe Ziff. 2.4.2) werden die notwendigen Parkstände zur Verfügung gestellt.



Parkstand	Anzahl bzw. Spurlänge
Bus / PKW mit Anhänger in Längsrichtung	4
LKW, Last- und Sattelzug in Schrägaufstellung unter 50 ^{gon}	37
LKW (einschl. Großraum- und Schwertransporte) in Längsrichtung	200m
PKW / Motorrad in Schrägaufstellung unter 50 ^{gon}	34 (nachts 4 LKW)
davon Mobilitätsbehinderte in Schrägaufstellung unter 50 ^{gon}	2

Tabelle 2: Anzahl an Parkständen für eine Richtungsfahrbahn

1.2.4 Anbau an die bestehende BAB A3

Der Anbau von Aus- und Einfädelsstreifen an die Hauptfahrbahnen der BAB A3 ist ohne größere Eingriffe zu realisieren.

Die Auswirkungen auf die bestehenden Bauwerke sind unter Ziffer 4.7 ausführlich beschrieben.

1.3 Streckengestaltung

Der Anschluss des neuen Rastplatzes an die BAB erfolgt über Aus- und Einfahrten, die entsprechend den Vorgaben der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen, Ausgabe 2008 (RAA 2008) angelegt werden.



2 BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

2.1 Bedarfsuntersuchung und Stellplatzkonzept

Die Lkw-Parksituation entlang der Autobahnen ist abends und nachts am schwierigsten. Lkw-Fahrer suchen Parkraum, um die im Interesse der Verkehrssicherheit gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen einzuhalten. Doch viele Rastanlagen der Autobahnen, aber auch Autohöfe und anliegende Gewerbegebiete entlang der Autobahnen sind überlastet. Die Engpässe treten insbesondere von Montag bis Donnerstag auf.

Im März 2008 wurde die Lkw-Parksituation entlang der Bundesautobahnen (BAB) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bundesweit untersucht. Die Erhebung ergab, dass rund 46.400 Lkw-Parkstände vorhanden waren, davon rund 28.500 auf den Rastanlagen der BAB und rund 17.900 auf den privaten Autohöfen in der Nähe von Anschlussstellen der BAB. Rastanlagen leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit, denn sie dienen der Erholung und Versorgung aller Verkehrsteilnehmer, die auf den deutschen Autobahnen unterwegs sind.

Mit zunehmend steigendem Verkehrsaufkommen auf der BAB A3 zwischen Regensburg und Nürnberg, insbesondere beim LKW-Verkehr, wird der Parkdruck an den Autobahnen immer stärker. Die kleinen vorhandenen Parkplätze sind ständig überlastet und nicht in der Lage, den Parkbedarf abzudecken. Weiter fehlen hier sanitäre Anlagen (WC). Auf Grund dessen wurden massive Forderungen nach weiteren Stellflächen für LKW und geordneten sanitären Verhältnissen von Politik und Wirtschaftsverbänden gestellt. Der Bund stellt sich dieser Verantwortung und wies die Länder an, entsprechende Standortkonzepte zu entwickeln. Diese liegen vom Freistaat Bayern mit Stand vom November 2010 vor und sind mit dem Bund abgestimmt. Die Finanzmittel werden aus dem Bauhaupittitel vom Bund für Rastanlagen vorrangig bereitgestellt.

Grundlage für die Planung von PWC-Anlagen ist die **Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS)**. Der in der ERS vorgesehene Planungsablauf



sieht die Bedarfsplanung, die Vorplanung (Standortkonzept für den Neu- oder Ausbau) und die Entwurfsplanung vor.

Die ERS sieht vor, dass in Hinblick auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Verkehrssicherheit Rastanlagen in regelmäßigen Abständen vorzusehen sind. Der Regelabstand für neue bewirtschaftete Rastanlagen beträgt 50 bis 60 km. Zwischen den bewirtschafteten Rastanlagen sind unbewirtschaftete Rastanlagen mit einem Regelabstand von 15 bis 20 km anzuordnen.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Für den Bau der Rastanlage mit WC an der BAB A3 bei Berg b. Neumarkt i.d.Opf. wird gemäß §§ 17, 17b Abs.1 Nr.1 FStrG i.V.m. §§ 3c, 3e Abs.1 Nr.2 UVPG eine Vorprüfung im Einzelfall im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt.

Die dazu erforderlichen Angaben sind der Unterlage 19.1.4 zu entnehmen.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag besteht nicht.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Die BAB A3 verbindet als transeuropäische Verkehrsachse die westeuropäischen Länder, die Niederlande und Deutschland mit den südosteuropäischen Nachbarn, verläuft dabei auch durch die Industrieregion Mittelfranken (Planungsregion 7, Teil der Europäischen Metropolregion Nürnberg) und muss neben einem besonders starken Transitverkehr auch erhebliche Quell- und



Zielverkehre aus dem Oberzentrum Nürnberg aufnehmen. Sie ist als Europastraße E45 auch Bestandteil des transeuropäischen Netzes (TEN).

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 01.09.2013 ist unter 4.2 folgendes ausgeführt:

„Die Straßen tragen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur – einschließlich der dazugehörigen Anlagen des ruhenden Verkehrs – ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei.“

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ist nicht erforderlich. Gegenstand von Raumordnungsverfahren sind Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit. Gegenstand von Raumordnungsverfahren sind Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit. (siehe hierzu BayLplG Art. 24 Abs. 1)

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Aufgrund des stark gestiegenen Verkehrsaufkommens auf der BAB A3 besteht dringend Bedarf, die Rastanlagen mit ausreichend Parkraum für Lkw und Pkw auszustatten. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens in den Zähljahren:

Jahr	KFZ [Fz/24h]	Schwerverkehr [Fz/24h]
2005	37.400	7.800
2010 2015	38.600 43.329	8.300 9.200
2025 (Prognose) 2030	43.200 47.600	10.400 13.500

Tabelle 3: DTV-Verkehrsentwicklung der BAB A3 für den geplanten Bereich

Die bundesweite Verkehrszählung der abgestellten Lkw entlang der Bundesautobahnen im Frühjahr 2008 hat für den Abschnitt der A3 zwischen dem AK Nürnberg und der AS Parsberg ergeben, dass auf ausgewiesenen 310 Lkw-Stellplätzen bis zu 517 Lkw abgestellt waren. Dabei waren nicht nur die Rast-



anlagen an der Autobahn sondern auch die vorhandenen Autohöfe überfüllt. Für das Prognosejahr 2025 wird im o. g. Streckenabschnitt ein Bedarf an 578 Lkw-Stellplätzen und damit ein Defizit gegenüber den derzeitigen Verhältnissen von 268 Lkw-Parkplätzen erwartet.

Bis jetzt wurden die gegenüberliegenden PWC-Anlagen Ludergraben bei Betr.-km 406,600 und Fuchsmühle bei Betr.-km 406,900 mit jeweils 45 LKW-Parkständen ausgebaut und die TR Jura Ost bei Betr.-km 439,500 um 7 LKW-Parkstände auf 86 erweitert. Mitgezählt wurden außerdem die vorhandenen 96 LKW-Parkstände des 24h-Autohofs Neumarkt.

Geplant sind Kapazitätserweiterungen für die PWC-Anlage Velburg-West bei Betr.-km 448,300 und Velburg-Ost bei Betr.-km 446,450 auf jeweils ca. 45 LKW-Parkstände sowie die Erweiterung der TR Jura West um 48 auf 114 LKW-Parkstände. In Summe der gebauten und geplanten PWC-Anlagen werden 566 LKW-Parkstände geschaffen. Die Differenz zu den Prognosewerten 2025 ist zu den noch zu bauenden PWC-Anlagen zuzurechnen.

Besonders für Lkw stehen auf den bestehenden Rastanlagen nicht genügend Parkplätze zur Verfügung, so dass es täglich in den Nachtstunden zur Überlastung der Anlagen kommt. Wie bereits oben beschrieben hat die bundesweite Verkehrszählung der abgestellten Lkw auf Nebenbetrieben der Bundesautobahnen im Frühjahr 2008 aufgezeigt, dass erhebliche Stellplatzdefizite bestehen. Im Rahmen der Verkehrszählung wurde festgestellt, dass selbst die Pkw-Stellflächen, die Durchfahrtsstraßen und sogar die Ein- und Ausfädungstreifen bestehender Rastanlagen als Abstellraum genutzt werden. Letzteres erhöht häufig das Unfallrisiko in diesen Bereichen. Eine sichere Zufahrt zur Verkehrsanlage ist dann nicht mehr möglich. Die Erweiterung der vorhandenen Parkflächen an der BAB A3 mit dieser Rastanlage mit WC bei Betr.-km 424,600 ist daher dringend geboten.

Der Lkw-Stellplatzbedarf im Streckenabschnitt zwischen dem AK Nürnberg und der AS Parsberg wurde auf der Basis des prognostizierten Lkw-Verkehrsaufkommens im Jahr 2025 ermittelt. Nach dem Bau der PWC-Anlagen ist das Defizit in dem Bereich der BAB A3 behoben.



Ziel dieser Maßnahme ist die Erhöhung der Stellplatzkapazitäten und die Verbesserung der Situation der sanitären Einrichtungen sowie der Aufenthaltsqualität. Der Ausbau der PWC-Anlagen dient darüber hinaus der Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Reisekomforts.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Wie bereits unter Ziffer 2.1 und 2.4.2 ausführlich dargestellt, führt die Überlastung der Rastanlagen oft auch dazu, dass Lkw im Bereich der Ausfädelungstreifen abgestellt werden. Auf der Rastanlage mit WC Rhön hat dies 2009 bereits zu 2 tödlichen Unfällen geführt. Ein bedarfsgerechter Neubau der Rastanlage mit WC bei Betr.-km 424,600 trägt auch zur deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht nur im Bereich der Verkehrsanlage sondern auch auf der gesamten A3 bei, weil Lkw-Fahrer zur Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeit ausreichend Parkraum finden.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Im Zuge der neuen PWC-Anlagen (unter 2.4.2 erläutert) werden die neun bestehenden Parkplätze ohne WC zwischen der PWC-Anlage Fuchsmühle und der geplanten PWC-Anlage Velburg West aufgelassen.

Dies sind im Einzelnen:

Parkplatz	Betr.-km
Vogelherd	414,100
Klosterblick	420,300
Eichenäcker	422,800
Wolfstein	429,300
Rödlberg	430,800
Frickenhofen	437,400
Deusmauerermoor	441,900
Malerholz	446,200
Kalkhofen	448,000

Tabelle 4: Bestand an Parkplätzen ohne WC



Die damit verbundene Entsiegelung des Bodens sowie eine umweltgerechte Ver- und Entsorgung der neuen Anlagen tragen zur Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen bei.

Die bisher bestehenden Parkplätze verfügen im Gegensatz zu den geplanten Maßnahmen keinen Lärmschutz für LKW-Fahrer.

Wasserschutzgebiete werden von der Maßnahme nicht berührt. Überschwemmungsgebiete und Bebauung werden nicht beeinträchtigt. Mit der Anlage eines Absetz- und Regenrückhaltebeckens für die Straßenoberflächenentwässerung wird ein bestmöglicher Gewässerschutz erzielt.

D.h. Belastungen des Schutzguts Wasser werden durch den Bau von Absetzbecken mit Regenrückhaltebecken und Abscheideranlagen z.T. auch hinsichtlich der Straßenwasser der Autobahn selbst reduziert. Vom Fahrbahnwasser mitgeführte Schmutzstoffe können zurückgehalten werden. Insbesondere kann das Gefahrenrisiko bei Ölunfällen minimiert werden. Die Rückhalteeinrichtungen ermöglichen eine gedrosselte Ableitung des Wassers aus den Rückhaltebecken in die natürlichen Vorfluter, womit insbesondere bei starken Niederschlagsereignissen der Vorfluter (Wallerbach) nicht überlastet wird.

Die Reinigung von Straßenwasser in Absetzbecken minimiert den Eintrag von Schadstoffen auch hinsichtlich des Schutzgutes Boden.

2.6 Zwingende Gründe eines überwiegend öffentlichen Interesses

Für die Schaffung von ausreichend Parkraum entlang der Autobahn und für die Verbesserung der Verkehrssicherheit besteht öffentliches Interesse. Das Bauvorhaben erfordert weder eine FFH- noch eine artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung, so dass weitere Ausführungen zur Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses an der Erweiterung der Rastanlage nicht erforderlich sind. Eingehende Erläuterungen sind in Unterlage 19.1.1 (FFH) und Unterlage 19.1.3 (saP) zu finden.



3. VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das großräumige Standortkonzept hat ergeben, dass der in den ERS genannte Regelabstand von 15 - 20 km zwischen Rastanlagen im Bereich zwischen der AS Oberölsbach und AS Neumarkt i. d. Opf. derzeit nicht eingehalten ist. Ebenso kann die Verbesserung des Parkraumdefizits mit der bestehenden TR Jura und dem PWC Ludergraben allein nicht erreicht werden (siehe Punkt 2.4.2). Um die erforderliche Parkraumkapazität für den Streckenabschnitt zu gewährleisten, ist eine PWC-Anlage zwischen den beiden bestehenden Rastanlagen zwingend notwendig. Mit den gewählten Standorten für den Neubau einer einseitigen PWC-Anlage bei Berg (Ost, Betr.-km 424,600), mit einem Abstand von 17,7 km zur PWC-Anlage Fuchsmühle und einem Abstand von 14,9 km zur TR Jura Ost, sowie der PWC-Anlage bei Pilsach (Südwest, Betr.-km 429,500), wird das Parkraumdefizit beseitigt.

Kurzbeschreibung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet (UG) des Vorhabens befindet sich nordöstlich von Berg bei Neumarkt i. d. Opf.. Naturräumlich ist es den Haupteinheiten "Vorland der Mittleren Frankenalb" (111), das den Großteil des UG einnimmt, und im Nordosten der „Mittlere Frankenalb“ (81) zuzuordnen. Das durch die Opalinustone des Dogger Alpha (Jura) geprägte Vorland der Fränkischen Alb geht im Osten in die steil ansteigenden Erhebungen des Eisensandsteins des Dogger Beta über. Aus den unterschiedlichen Ausgangsgesteinen resultiert ein Nutzungsmosaik der landwirtschaftlich genutzten Mergeltone und der bewaldeten Sandsteinkuppen.

Der größte Teil des Untersuchungsgebiets wird von landwirtschaftlich genutzten Flächen (Acker- und Grünland) eingenommen, die durch naturnahe Gehölzbestände, unter anderem ein vom nordöstlich gelegenen Haimburger Wald sich zur Autobahntrasse ziehendes Feldgehölz sowie Gehölze am Wallerbach, durchsetzt sind.



Als entscheidungsrelevant bei der Planung des Vorhabens ist vor allem das o. g. Feldgehölz anzusprechen, welches auf Grund der Verbundsituation zum Waldrand Lebensraum- und Strukturfunktion für Vögel und Fledermäuse besitzt.

Überblick über Schutzgebiete und Schutzobjekte im Untersuchungsgebiet

Es sind keine Natura 2000-Gebiete vom Vorhaben betroffen.

Vom Vorhaben direkt betroffen ist das Landschaftsschutzgebiet Bundesautobahnen Berlin – München, Nürnberg – Amberg und Nürnberg – Regensburg (121.06). Das östlich daran anschließende LSG „Haimburg, Wallerbach, Otterberg“ (121.12) reicht am Ostrand in das UG.

Naturschutzgebiete, Naturdenkmale, geschützte Landschaftsbestandteile, Naturparke und Wasserschutzgebiete liegen nicht im UG.

Als gesetzlich geschützte Biotoptypen wurden erfasst:

- Wald mesophil (WM)
- Sumpfwald (WQ) – Bereiche der amtlich kartierten Biotope Nr. 130.9 und 130.10
- Auwald (WA) – Bereich des amtlich kartierten Biotops Nr. 1153.3
- Hecke naturnah (WH) – Bereich des amtlich kartierten Biotops Nr. 127.1
- Feldgehölz naturnah (WO) – Bereich des amtlich kartierten Biotops Nr. 186.48
- Feuchte und nasse Hochstaudenflur (GH)

Die Biotoptypen Sumpfwald (WQ) und Auwald (WA) unterliegen dem § 30 BNatSchG.



3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Die Auswahl möglicher Standorte für die PWC-Anlage erfolgte auf Grundlage intern verfügbarer Bestandspläne, Luftbilder, Höhendaten DGM25 Landkreis Neumarkt, Bestandsdaten von Fauna, Flora, Habitat und des Wasserschutzes (BAYSIS), der Trassierung der BAB und der Bauwerke, sowie nach Ortseinsicht.

Variantenübersicht

Die Standortuntersuchung hat sich entlang der BAB A3 auf eine Länge von 11 km zwischen der AS Oberölsbach bis östlich der AS Neumarkt erstreckt. Es wurde sowohl die Möglichkeit des Neubaus einer Doppel-Anlage, als auch einseitiger Anlagen in Betracht gezogen, da im Untersuchungsgebiet östlich und westlich der BAB A3 teilweise sehr unterschiedliche Standortvoraussetzungen vorliegen. Im Vorentwurf wurden zunächst sieben Standorte ost- und westseitig betrachtet. Die Nachbewertung wurde um den Standort 8 (einseitige Anlage bei Pilsach) folgerichtig erweitert.

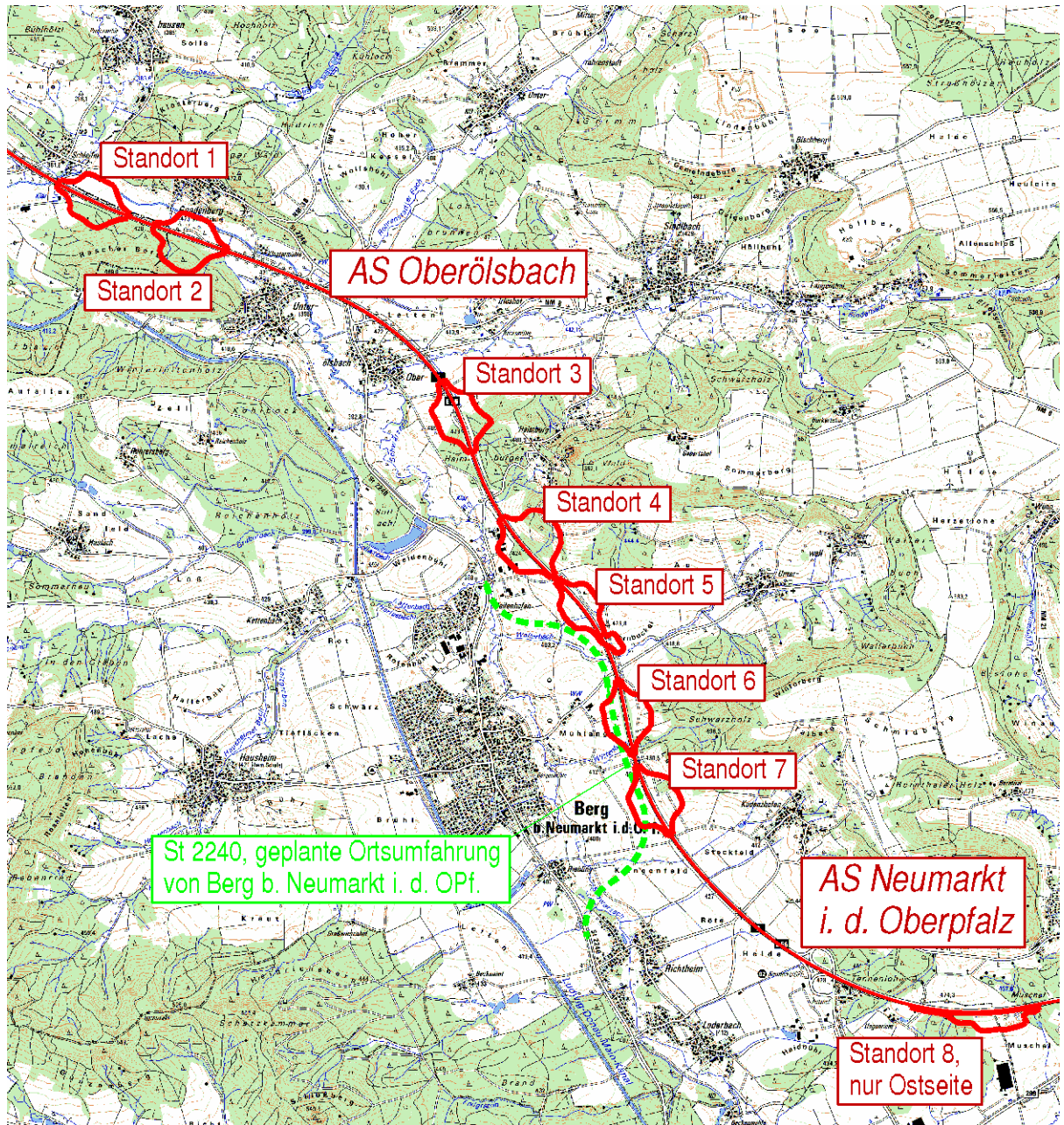
Die möglichen Standorte wurden nach einheitlichen Kriterien bewertet. Dabei wurden vorrangig nach ERS folgende Standortanforderungen in die Bewertung eingebracht:

- Funktionale Anforderungen (max. 12 Punkte)
- Verkehrliche Anforderungen (max. 20 Punkte)
- Anforderungen des Umweltschutzes (max. 6 Punkte)
- Anforderungen des Naturschutzes (max. 13 Punkte)
- Wirtschaftliche Anforderungen (max. 10 Punkte)



Potentielle Standorte im Untersuchungsraum

Bild 1: Untersuchungsbereich von der Unterführung der Schwarzach bis einschl. östlich AS Neumarkt; Planungsgrenzen der jeweiligen Standorte



- Standort 1 östlich Schwarzachunterführung bei Betr.-km 419,900
- Standort 2 bestehender Rastplatz Klosterblick bei Betr.-km 420,350
- Standort 3 bestehender Rastplatz Eichenäcker bei Betr.-km 422,850



- Standort 4 bei Betr.-km 423,900
innerhalb der Bauwerke Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Haimburg – Meilenhofen bei Betr.-km 423,515 u. der Überführung eines öffentlichen Feld- u. Waldweges bei Betr.-km 424,275
- Standort 5 bei Betr.-km 424,710
innerhalb der Bauwerke Überführung eines öffentlichen Feld- u. Waldweges bei Betr.-km 424,275 u. der Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Unterwall – Berg b. Neumarkt i. d. OPf. bei Betr.-km 425,145
- Standort 6 bei Betr.-km 425,490
innerhalb der Bauwerke Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Unterwall – Berg b. Neumarkt i. d. OPf. bei Betr.-km 425,145 u. der Überführung eines öffentlichen Feld- u. Waldweges bei Betr.-km 425,835
- Standort 7 bei Betr.-km 426,160
innerhalb der Bauwerke Überführung eines öffentlichen Feld- u. Waldweges bei Betr.-km 425,835 u. der Unterführung eines öffentlichen Feld- u. Waldweges bei Betr.-km 426,490
- Standort 8 bestehender Rastplatz Wolfstein bei Betr.-km 429,500



3.3 Beurteilung der Varianten

Die Beurteilung der Varianten gemäß dem unten aufgeführten Bewertungskatalog (s. Tabelle 5) ist im Detail der ausführlichen Standortbewertung (s. Anhang 11.1) zu entnehmen. Hierbei wurden die unter Punkt 3.2 genannten 5 Kriterien - Funktionale Anforderungen, Verkehrliche Anforderungen, Anforderungen des Umweltschutzes, Anforderungen des Naturschutzes und Wirtschaftliche Anforderungen - abgefragt.

Bewertungskatalog: Folgende Punkte wurden grundsätzlich bei der Bewertung der potentiellen Standorte vergeben:

Bewertungskriterien	Standortanforderungen
---------------------	-----------------------

max. 12 Pkte	4.2.2.1 Funktionale Anforderungen	
2 1 0	landschaftlich und anderweitig interessante Stellen vorhanden z.B. Aussichtspunkt keine vorhanden keine vorhanden, Sichteinschränkungen durch Lärm- oder Sichtschutz	Attraktive Gestaltung für den Verkehrsteilnehmer
1 0	erkennbar bedingt erkennbar	Erkennbarkeit bei Annäherung
2 1 0	keine vorhanden vorhanden, Entfernung > 300 m vorhanden, Entfernung < 300 m	Aufenthaltsqualität - fern von lärm-, geruchs- oder staubintensiven Gewerbebetrieben
2 1 0	keine vorhanden in Randbereichen vorhanden innerhalb der Anlage vorhanden	Nicht unter Freileitungen
2 1 0	keine vorhanden vorhanden, Entfernung > 300 m vorhanden, Entfernung < 300 m	Beeinträchtigungen von Windkraftanlagen
2 1 0	uneingeschränkt möglich bedingt möglich nicht möglich	Weiterer Ausbau möglich

max. 20Pkte	4.2.2.2 Verkehrliche Anforderungen	
		Standort der Rastanlage - mittige km-Angabe
	Untersuchungsraum bei bewirtschafteten Anlagen 10 km -> +/- 5 km Untersuchungsraum bei unbewirtschafteten Anlagen 5 km -> +/- 2,5 km	Lage im Untersuchungsraum gem. ERS 4.2.1
-	nur zur Information	Abstand zur vorhergehenden Rastanlage
5 0	mittige Lage im Untersuchungsraum außermittige Lage im Untersuchungsraum Der verhältnismäßige Abstand zur mittigen Lage ergibt die Punkte z. B. bewirtschafteten Anlagen -> Abstand 3,5 km -> 5 Pkt / 5 km * (5 km - 3,5 km) = 1,5 Pkt	Abstand zur mittigen Lage im Untersuchungsraum
-	nur zur Information	Abstand zur nachfolgenden Rastanlage

BAB A 3, Nürnberg - Regensburg

Neubau einer Rastanlage mit WC bei Betr.-km 424,600



-	Abstand zwischen Ende des vorausgehenden Einfahrstreifens und Beginn des folgenden Ausfahrstreifens zur regelgerechten Beschilderung ≥ 2100 m Regelabstand ≥ 1100 m Mindestabstand bei Ankündigungsstandort innerhalb der Rastanlage ≥ 600 m Mindestabstand für isolierte Verkehrsanlagen mit Doppelankündigung ≤ 600 m Verflechtungs- bzw. Verteilerfahrbahn notwendig	Mindest- und Regelabstände zwischen Rastanlagen und Knotenpunkten an Bundesautobahnen gem. ERS 4.2.2.2
-	Rechnerische Abstände zwischen der Kreuzungstelle der AS und mittlerer Lage der Rastanlage $= 2 \times 250$ m für Ein- bzw. Ausfahrt + Abstand Kreuzungs-km zur Trenninselspitze der AS + Abstand Rastanlagen-km zur Trenninselspitze $= 2 \times 250$ m + ca. 250 m + ca. 250 m = 1.000 m	
3 2 1 -3	≥ 3100 m Regelabstand ≥ 2100 m Mindestabstand bei Ankündigungsstandort innerhalb der Rastanlage ≥ 1600 m Mindestabstand für isolierte Verkehrsanlagen mit Doppelankündigung ≤ 1600 m Verflechtungs- bzw. Verteilerfahrbahn notwendig	Abstand zur vorhergehenden Anschlußstelle
3 2 1 -3	wie vor	Abstand zur nachfolgenden Anschlußstelle
Führung der Hauptfahrbahn gem. RAA 6.2.3		
3 -20	eingehalten bei kleineren Radien ist der beabsichtigte Standort an dieser Stelle nicht möglich	Trassierung $R_{\min} = 800$ m
3 0	Linkskurve in Fahrtrichtung Rechtskurve in Fahrtrichtung	Kurvenrichtung an der Einfahrt in die BAB
3 0	$S \leq 3$ % $S > 3$ %, verlängerte Einfahrt notwendig	Längsneigung Einfahrt in die BAB

max. 6 Pkte	4.2.2.3A Anforderungen an den Umweltschutz	
2 1 0	< 3,0 ha 3,0 bis 4,5 ha > 4,5 ha	Flächeninanspruchnahme
3 2 1 0	< 1,7 ha 1,7 bis 2,0 ha > 2,0 bis 2,5 ha > 2,5 ha	Neuversiegelung
1 0	durchschnittliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes überdurchschnittliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes	Landschaftsbild

max. 13 Pkte	4.2.2.3B Anforderungen an den Naturschutz	
3-1 0	geringer Beeinträchtigungsgrad für Biotope hoher Beeinträchtigungsgrad für Biotope	
5 4-1 0	Schutzgebiete liegen relativ weit entfernt und werden kaum/nicht beeinträchtigt Schutzgebiete werden beeinträchtigt Schutzgebiete werden erheblich beeinträchtigt	

BAB A 3, Nürnberg - Regensburg

Neubau einer Rastanlage mit WC bei Betr.-km 424,600



5	europarechtl. geschützte Arten sind nicht betroffen
4-1	europarechtl. geschützte Arten sind betroffen
0	europarechtl. geschützte Arten sind massiv betroffen

max. 10 Pkte	4.2.2.4 Wirtschaftliche Anforderungen
10 var. 0	geringste Gesamtkosten dazwischenliegende Gesamtkosten werden ins Verhältnis gesetzt höchste Gesamtkosten

Tabelle 5: Bewertungskatalog

3.4 Ergebnis der Standortbewertung

3.4.1 Zusammenstellung der Einzelbewertungen

Die im vorhergehenden Abschnitt aufgeführte Matrix beinhaltet gleiche Bewertungskriterien für alle Standorte und legt deren Wichtung fest. Das Ergebnis dieses direkten Vergleichs ist in nun folgender Tabelle 6 (s. a. Anhang 11.1) zusammengefasst:

Standortanforderungen	Standort 1		Standort 2		Standort 3		Standort 4		Standort 5		Standort 6		Standort 7		Standort 8	
	Ost (Links)	West (Rechts)	Ost (Links)	West (Rechts)	Ost (Links)	West (Rechts)	Ost (Links)	West (Rechts)	Ost (Links)	West (Rechts)	Ost (Links)	West (Rechts)	Ost (Links)	West (Rechts)	Ost (Links)	West (Rechts)
Funktionale Anforderungen	8,50		8,00		9,00		6,00		6,00		8,50		9,00		-	
Verkehrliche Anforderungen	12,80		11,08		10,60		15,27		15,65		16,76		13,59		-	
Anforderungen an den Umweltschutz	3,00	2,00	5,00	3,00	3,00	4,00	3,00	4,00	2,00	3,00	3,00	3,00	2,00	3,00	-	4,00
Anforderungen an den Naturschutz	9,00	5,00	8,00	7,00	8,00	3,00	5,00	8,00	8,00	13,00	7,00	12,00	5,00	13,00	-	10,00
Wirtschaftliche Anforderungen	6,00 4,50		6,00 3,00		6,00 4,00		6,00 1,00		40,00 8,50		6,00 4,00		6,00 3,00		-	
Gesamtpunktzahl	4,00	5,00	6,00	0,00	3,00	5,00	0,00	1,00	7,00	10,00	0,00	8,00	0,00	6,00	-	9,00
Doppelanlage	36,00 35,30		30,50 33,58		29,60 32,60		31,27		44,65 43,15		37,76 41,76		34,00 37,09		-	
Ostseite	36,30		39,08		33,60		30,27		39,65		35,76		28,09		-	
Westseite		34,30		28,08		31,60		33,27		46,65		47,76		46,09		35,75
Ranking		3 4		6 5		7 6		6 7		1		2		4 3		-
Ostseite	3		2		5		6		1		4		7		-	
Westseite		5		6 7		7 6		6 7		2		1		3		4

Tabelle 6: Zusammenstellung der Bewertung

3.4.2 Auswertung und gewählter Standort

Grundsätzlich sind im gesamten Bereich zwischen der AS Oberölsbach und der AS Neumarkt i. d. OPf. ~~östlich der BAB A3~~ nur sehr wenige für den Bau einer doppelseitigen PWC-Anlage geeignete Standorte zu finden, da sich die Strecke hier nahezu durchgehend entlang einer ausgeprägten Hanglage bewegt und/ oder sich unmittelbar an den Böschungsrand ausgedehnte Wald-



flächen anschließen. Den wenigen geeigneten Flächen auf der Ostseite stehen dann konfliktbehaftete Flächen auf der Westseite gegenüber, so dass bei der Standortsuche von vornherein eine versetzte Anlage, bzw. zwei einseitige Anlagen mit einzukalkulieren waren. Detaillierte Vorplanungen zu den untersuchten Standorten haben u. a. aufgezeigt, dass bei den im Rahmen dieser Untersuchung betrachteten Doppelanlagen ein enormer Massenüberschuss und Flächenbedarf zu erwarten wäre. Aufgrund der topographischen Besonderheiten (östlich tiefer und steiler Einschnitt, westlich geringe Dammlage) und möglicher späterer Trassierungsprobleme bei den Rampen sollte die Anlage nicht zu kompakt bemessen und der Abstand zwischen Zwangspunkten (Bauwerke, Bebauung, Vegetation, etc.) entsprechend großzügig gewählt werden.

Nach Auswertung und Wichtung aller Kriterien erreicht der Standort 5 für eine einseitige Anlage auf der Ostseite die höchste Punktzahl und damit beste Bewertung. Während alle Standorte weitestgehend ausgeglichene Verhältnisse in Bezug auf verkehrliche und funktionale Anforderungen, sowie Anforderungen an den Umwelt- und Naturschutz aufweisen, bietet Standort 5 die besten Voraussetzungen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit. Auf der Westseite trifft dies auf die nahezu gleich auf liegenden, nebeneinander befindlichen Standorte 5 bis 7 zu. In Kombination als beidseitige Anlage ist so Standort 5 zu favorisieren, der ebenso in wirtschaftlicher als auch naturschutzfachlicher Sicht deutliche Vorteile aufweist. Diese Lösung wurde zunächst als die am besten geeignete in die Vorentwurfsplanung übernommen und zur weiteren Abstimmung gebracht. Die anderen untersuchten Standorte wurden vorläufig wegen der geringeren Eignung nicht weiter verfolgt.

Das Abstimmungsgespräch vom 24.11.2011 mit Vertretern der Gemeinde Berg hat ergeben, dass die westseitige Rastanlage an der Richtungsfahrbahn Regensburg für Standort 5 aufgrund konkurrierender kommunaler Planung abgelehnt wird. Aus den gleichen Gründen wurden auch die Standorte 6 und 7 westseitig abgelehnt. Die Planung der ostseitig von Berg gelegenen Rastanlage (Standort 5 - Ost) an der Richtungsfahrbahn Nürnberg konnte aus Sicht der Gemeindevertreter weiter verfolgt werden. Die übrigen Standorte 1, 2, 3 und 4 ergaben grundsätzlich eine zu geringe Eignung auf der Westseite, so dass diesseits der BAB A3 die Standortsuche - wie unter Punkt 3.2 beschrie-



ben - ausgedehnt wurde, die Planung aber letztlich im Rahmen eines eigenen Verfahrens erfolgte.

Nachrichtlich:

Für den Entfall der westseitigen Rastanlage in Höhe Berg wurde südwestlich der Ortschaft Pilsach im Bereich des bestehenden Rastplatzes "Wolfstein" ein neuer Standort gefunden, der im Untersuchungsbereich rechts der BAB A3 nach den nicht mehr zur Wahl stehenden Standorten 5 bis 7 als der am besten geeignete angesehen werden konnte. Im Gegensatz zu den Standorten 1 bis 4 sind hier alle Kriterien bis auf lösbare verkehrliche Defizite erfüllt. Eine Übereinkunft mit der Gemeinde Pilsach zeichnet sich ab. Es wird ein eigenes Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Durch den Versatz (ca. 5 km) der ostseitigen Rastanlage auf Höhe der Ortschaft Berg und der südwestseitigen Rastanlage in Höhe der Ortschaft Pilsach ist mit höheren Kosten, bedingt durch die zweifache Anbindung an die örtlichen Ver- und Entsorgungseinrichtungen und einer aufwändigeren Unterhaltung der Rastanlage zu rechnen, was bei dieser Bewertung bereits berücksichtigt ist.



4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME

4.1 Ausbaustandard

Die Entwurfs- und Betriebsmerkmale richten sich nach der RAA in Verbindung mit den ERS 2011.

Die Rastanlage mit WC bei Betr.-km 424,600 ist wie die A3 als Autobahn in die Entwurfsklasse EKA 1A einzustufen. Die Verkehrsanlage wird im Einrichtungsverkehr betrieben. Damit kann ein falsches Auffahren auf die Autobahn weitestgehend ausgeschlossen werden.

Die Regelquerschnitte wurden nach RAA (Ein- und Ausfädelungstreifen) bzw. ERS 2011 (Fahrgassenbreiten, Parkstandabmessungen, Gehwegbreiten) festgelegt.

Kreuzungen von Fahrgassen wurden vermieden. Es kommen ausschließlich Gabelungen bei der Verkehrsführung zum Einsatz.

Die Vorfahrtsregelung richtet sich nach Vorgaben der RWAB 2000, der RMS bzw. ERS 2011.

Gehwege wurden so geplant, dass immer eine direkte Führung zum WC-Gebäude für den Verkehrsteilnehmer erkennbar ist und Kreuzungen mit Fahrgassen soweit wie möglich vermieden werden.

Erholungsflächen werden abseits der Fahrgassen angelegt.

Innerhalb der Rastanlage ist die Trassierung nach Lage und Höhe nicht nach fahrdynamischen sondern fahrgeometrischen Grundsätzen gestaltet, so dass sich eine unterhaltungsfreundliche Verkehrsanlage ergibt. Die Gestaltung der Parkflächen berücksichtigt die Anforderungen an den Winterdienst, insbesondere im Bereich der Pkw-Schrägparktaschen.



4.2 Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung

Der öffentliche Feldweg Fl.-Nr. 547, Gemarkung Berg b. Neumarkt i. d. OPf., wird durch die Rastanlage überbaut und muss verlegt werden.

Die Grundsätze der Trassierung des zu verlegenden öffentlichen Feldweges sind unter Ziffer 4.3.2 in Tabelle 9 zusammenfassend dargestellt.

Die Neutrassierung erfolgt auf einer Länge von ca. 400 m.

Die Widmung des öffentlichen Feldweges bleibt unverändert.

Im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen ist eine Ortsumgehung von Berg b. Neumarkt i. d. OPf. in der Dringlichkeitsstufe 1 enthalten. Dementsprechend beabsichtigt das Staatliche Bauamt Regensburg, die Staatsstraße 2240 aus dem bebauten Ortsbereich von Berg westlich der BAB A3 zu verlegen. Das Vorhaben hat keinen Einfluss auf die geplante Maßnahme.

4.3 Linienführung

4.3.1 Rastanlage mit WC

Die Zu- und Abfahrten der Rastanlage sind nach den Grundsätzen der RAA fahrdynamisch gestaltet.

Die geplanten Ein- und Ausfädelungstreifen erhalten die vorgeschriebene Länge von 250 m nach RAA und werden an die bestehenden Hauptfahrbahnen der BAB A3 nach Lage und Höhe angebunden.

Die bestehenden Entwässerungseinrichtungen werden an die neuen Gegebenheiten angepasst und, soweit möglich, an die neu zu bauende Entwässerungseinrichtung angeschlossen.

Zur Vermeidung von abflussschwachen Zonen wurde die Ausfahrt Regensburg zunächst mit einem Gegenbogen, $R = 1000,15$ m, und einer zur Bogenaußenseite gerichteten Querneigung von 2,5 % ausgebildet.

Um einen Nothalt auf dem Bankett neben dem Aus- und Einfädelstreifen zu ermöglichen, ist das standfest auszubildende Bankett 2 m breit. Für den Fall,



dass Schutzeinrichtungen vorzusehen sind, wird das Bankett 3 m breit ausgebildet.

Die Ausfahrten wurden nach Typ A1 und die Einfahrten nach Typ E1 der RAA geplant.

Die Entwurfsparameter sind in nachfolgender Tabelle 7 zusammengefasst:

Entwurfsparameter			Ausfahrt aus BAB		Einfahrt in BAB	
Rampengeschwindigkeit	V_{Rampe}	[km/h]	60		40	
Trassierungselement			Grenzwert	gewählt	Grenzwert	gewählt
Kurvenradien	min R	[m]	125	345	50	125
Längsneigung	max s	[%]	6	1,195	6	-2,3057
Kuppenhalbmesser	min H_k	[m]	2.800	2.800	1.500	1.500
Wannenhalbmesser	min H_w	[m]	1.400	1.400	750	750
Höchstquerneigung	max q	[%]	6	2,5	6	3,5
Haltesichtweite	min s_h	[m]	75	80	40	140

Tabelle 7: Entwurfsparameter Aus- und Einfahrten

Zwangspunkte für die Anordnung der neuen Rastanlage mit WC sind die vorhandene BAB A3, die bestehende Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges und die bestehende Unterführung der Gemeindeverbindungsstrasse Unterwall – Berg b. Neumarkt i. d. OPf. .

Die Fahrgassen innerhalb der neuen Anlage sind grundsätzlich nach fahrgeometrischen Grundsätzen trassiert. Die Querneigung der Fahrgassen und der Stellflächen werden so angelegt, dass ein möglichst einfaches, wirtschaftliches und unterhaltungsfreundliches Entwässerungssystem entsteht.

Für die geplanten Parkstände werden folgende Regelabmessungen in Anlehnung an die Tabelle 4 der ERS 2011 verwendet:

Parkstand		Breite	Tiefe	Länge
		[m]	[m]	[m]
Pkw	Schrägaufstellung, 50 gon	2,50	5,50	-
Pkw, behindertengerecht	Schrägaufstellung, 50 gon	3,50	5,50	-
Lkw	Schrägaufstellung, 50 gon	3,50	18,00	-
Busse, Pkw mit Anhänger und Caravans	Sägezahnaufstellung	3,00 - 5,50	18,00	-
Großraum- u. Schwertransport	Längsaufstellung	5,00*	-	200

Tabelle 8: Entwurfsparameter der Parkstände; *) gemäß Ergänzung durch AK Rastanlagen (OBB)



Die Haltesichtweiten für alle Rampen wurden berechnet und sind für die gewählten Rampengeschwindigkeiten eingehalten.

4.3.2 Öffentlicher Feld- und Waldweg, Fl.Nr. 547, Gemarkung Berg

Der öffentliche Feld- und Waldweg wurde auf der Grundlage des Arbeitsblattes DWA-A 904 (Richtlinien für den ländlichen Wegebau) trassiert. Die Entwurfsgrundlagen sind in nachfolgender Tabelle 9 zusammengefasst:

Entwurfsgrundlagen	öffentlicher Feld- und Waldweg
Weg-Kategorie	Wirtschaftsweg
vorhandener Querschnitt	0,75m + 2,50m + 0,75m
geplanter Querschnitt	0,50m + 3,00m + 0,50-2,00m
Linienführung	Zunächst geländeangepasst, Kernbereich 1% Neigung Ri Süden (Geländeentwässerung im Einschnitt)
Brücken	BAB-Überführung unverändert
Befestigung lt. DWA-A 904, Bild 8.3a	Zeile 2, Spalte 5

Tabelle 9 : Entwurfsgrundlagen des zu verlegenden Feldweges

Zwangspunkte sind die Anschlüsse an die bestehenden öffentlichen Feld- und Waldwege nordöstlich und südöstlich der PWC-Anlage.

Um östlich anfallendes Geländewasser abzuführen erhält der Weg vom Hochpunkt ausgehend eine konstante Längsneigung von 1% nach Süden und eine bergseitige Querneigung mit einem 1m tiefen Graben.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

4.4.1.1 Bundesautobahn A3

Die bestehende Bundesautobahn hat eine Richtungsfahrbahnbreite von 11,50 m. Die anzubauenden Ein- und Ausfädelungstreifen erhalten die erforderliche Breite von 3,75 m nach RAA. Folgender Fahrbahnquerschnitt ist im Bereich der Ein- und Ausfädelungstreifen geplant:



Bestandteile der Fahrbahn	Breite [m]
Randstreifen	0,75 m
Fahrstreifen	3,75 m
Fahrstreifen	3,75 m
Aus- / Einfädungsstreifen	3,75 m
Randstreifen	0,50 m
Bankett	2,00 m
Bankett, (mit Schutzeinrichtungen)	3,00 m

Tabelle 10: Bestandteile der Fahrbahn BAB

4.4.1.2 Rastanlage mit WC

Für die geplanten Fahrgassen werden folgende Regelabmessungen in Anlehnung an die Tabelle 4 der ERS 2011 verwendet:

Fahrgassen für	Fahrgassen-	
	breite [m]	min R [m]
Pkw	6,50*	17,50
Bus / Lkw	6,50	20,00
Zu- / Abfahrten	5,50	

Tabelle 11: Entwurfparameter der Fahrgassen
*) vergrößerte Fahrgassenbreite zur Nutzung durch Lkw

Um das nächtliche Parken von LKWs auf den PKW-Parkständen zu ermöglichen, werden mit Ausnahme der Zu- und Abfahrten zur und von der Rastanlage alle Fahrgassen mit einer Breite von 6,50 m ausgebildet.

Die Regelbankettbreite beträgt 1,50 m.

4.4.1.3 Öffentlicher Feld- und Waldweg, Fl.Nr. 547, Gemarkung Berg

Der Querschnitt des zu verlegenden öffentlichen Feld- und Waldweges orientiert sich weitestgehend am Bestand. Die befestigte Fahrbahnbreite beträgt dabei 3,00 m und die Bankettbreite zwischen 0,50 m und 2,00 m.



4.4.2 Fahrbahnbefestigung

4.4.2.1 Bundesautobahn A3

Der bestehende Standstreifen wird um 1,25 m zu Aus- und Einfädelstreifen verbreitert.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung erfordert für die Fahrbahnverbreiterung der A 3 eine Ausführung in der sogenannten Belastungsklasse (Bk) 100 und eine Mindestdicke des frostsicheren Oberbaues von 80 cm gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 2012). Für die Verbreiterung des Standstreifens ist der Aufbau zur Herstellung einer funktionierenden Entwässerung des Planums und aus Gründen der technischen Umsetzbarkeit dem Bestand anzupassen.

Im Bereich der bestehenden Fahrbahn der BAB A3 wurden der Standstreifen und der Betonrandstreifen aus Beton im Jahr 2002 bereits durch einen bituminösen Oberbau ersetzt.

4.4.2.2 Rastanlage mit WC

Die Festlegung der Belastungsklassen und des Oberbaues für die Verkehrs- und Parkflächen der PWC-Anlage erfolgt ebenfalls nach der RStO 2012 und zusätzlich den „Empfehlungen zur Ausführung des Oberbaus beim Neu- und Ausbau von Verkehrsanlagen“ der OBB im Bayerischen STMI.

Aufgrund der annähernd gleichen Beanspruchung der Verkehrsflächen für Lkw, Bus und Pkw - insbesondere nachts durch den Schwerverkehr - werden alle Verkehrsflächen innerhalb der Anlage nach Belastungsklasse Bk10 bemessen. Diese Festlegung erfolgt außerhalb der genannten Richtlinien und Planungshilfen aufgrund der bisherigen Erfahrungen beim Bau und Unterhalt von Rastanlagen. Die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus beträgt daher für alle Fahrgassen und Parkstände 80 cm.

Einzelheiten zur Fahrbahnbefestigung sowie zu den Belastungsklassen und Oberbaustärken können Unterlage 14 entnommen werden.



Bankette erhalten eine Schotterbefestigung mit Rasenansaat auf dünner Oberbodenschicht, um das Einsinken abkommender Fahrzeuge und gleichzeitig das Aufwirbeln von Gesteinen zu verhindern.

Für die Aus- und Einfahrten kommt ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einer lärmreduzierenden Wirkung bzw. einem Lärmkorrekturwert DStrO von mindestens - 2 dB(A) zum Einsatz.

Die anfallenden Aufbruchmassen des derzeitigen Oberbaues werden - soweit technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll - jeweils in den tieferen Schichten des Ausbauquerschnitts wiederverwendet.

4.4.2.3 Öffentlicher Feld- und Waldweg, Fl.Nr. 547, Gemarkung Berg

Für die bestehenden Hauptwirtschaftswege wird entsprechend des Bestandes eine Befestigungsart nach Arbeitsblatt DWA-A 904 (Richtlinien für den ländlichen Wegebau), Ziffer 8.8, Bild 8.2, Zeile 2 ohne Bindemittel, mit Deckschicht für Achslasten 5 t, gelegentlich 11,5 t gewählt.

4.5 Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten

Die Gestaltung der Knotenpunkte innerhalb der Verkehrsanlagen richtet sich streng nach den ERS 2011.

Knotenpunkte und Einmündungen des verlegten öffentlichen Feldweges mit den bestehenden öffentlichen Feldwegen werden mit einfachen Eckausrundungen ausgebildet.

An unübersichtlichen Bereichen des öffentlichen Feldweges werden Ausweichstellen vorgesehen.

Bestehende, überbaute Zufahrten zu Grundstücken werden wieder hergestellt.



4.6 Besondere Anlagen

Bei Betr.-km 424,420 wird ein Versorgungsdurchlass DN 1800 (L=46 m) durch die bestehende Autobahn verlegt, in dem die Ver- und Entsorgungsleitungen verlegt sind. Der Bau erfolgt mit Hilfe einer Durchpressung von Start- zu Zielgrube.

4.7 Ingenieurbauwerke

4.7.1 Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges

Die Überführung des öffentlichen Feld- und Waldweges im Zuge der bestehenden BAB A3 bleibt unverändert erhalten:

Die vorhandenen Bauwerksdaten sind in folgender Tabelle dargestellt:

Vorhandene Bauwerksdaten		
Betr.-km		424,275
Netzknotenabschnitt		840
Station	[m]	2657
ASB-Nr.		6634 599
BW-Nr.		N03_B424a
Stützweite	[m]	2*22,40
Lichte Höhe	[m]	≥ 5,26
Breite zw. Geländer	[m]	7,50
Kreuzungswinkel	[gon]	100,0

Tabelle 12: Bauwerksdaten Feldwegüberführung

Die vorhandene Lichte Weite und Lichte Höhe der Feldwegüberführung erlaubt die erforderlichen Verbreiterungen für die Ein- und Ausfahrspur, ohne dass das Bauwerk angepasst werden muss.

4.7.2 Unterführung des Wallerbaches

Die überschüttete Unterführung des Wallerbaches im Zuge der bestehenden BAB A3 bleibt unverändert erhalten:



Die vorhandenen Bauwerksdaten sind in folgender Tabelle dargestellt:

Vorhandene Bauwerksdaten		
Betr.-km		425,036
Netzknotenabschnitt		840
Station	[m]	3418
ASB-Nr.		6634 600
BW-Nr.		N03_B425a
Stützweite	[m]	5,52
Lichte Höhe	[m]	überschüttet
Breite	[m]	53,64
Kreuzungswinkel	[gon]	100,0

Tabelle 13: Bauwerksdaten Wallerbachunterführung

Um den Wellstahldurchlass im Bereich der geplanten Ausfahrt aus der BAB A3 nicht anpassen zu müssen, wird der Überschüttungsbereich geringfügig versteilt.

4.7.3 Unterführung der GVS Unterwall - Berg

Die Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Unterwall - Berg im Zuge der bestehenden BAB A3 bleibt unverändert erhalten.

Die vorhandenen Bauwerksdaten sind in folgender Tabelle dargestellt:

Vorhandene Bauwerksdaten		
Betr.-km		425,145
Netzknotenabschnitt		840
Station	[m]	3527
ASB-Nr.		6634 601
BW-Nr.		N03_B425b
Stützweite	[m]	9,80
Lichte Höhe	[m]	4,50
Breite zw. Geländer	[m]	15,00
Kreuzungswinkel	[gon]	83,70

Tabelle 14: Bauwerksdaten GVS-Unterführung



4.7.4 Durchlässe

Die erforderlichen Durchlässe werden, auch wenn es sich nicht um Bauwerke im Sinne der DIN 1076 handelt, kurz beschrieben.

Versorgungsdurchlass bei Betr.-km 424,420:

Daten neuer Durchlass		
Betr.-km		424,420
Netzknotenabschnitt		840
Interne BW-Nr.		N03_D424,420
Alte BW-Nr.		-
Nenndurchmesser	[mm]	1800
Einlauf-Sohlkote	[m ü. NN]	-
Auslauf-Sohlkote	[m ü. NN]	-
Gefälle	[‰]	18,25
Länge	[m]	46,00
Kreuzungswinkel	[gon]	100,00

Tabelle 15: Durchlassdaten

Der Versorgungsdurchlass unterführt gebündelt die Wasserver- und -entsorgungsleitung, sowie die Stromleitung zur PWC-Anlage.

Entwässerungsdurchlass durch die BAB A3 bei Betr.-km 424,670:

Daten neuer Durchlass		
Betr.-km		424,670 ³²
Netzknotenabschnitt		840
Interne BW-Nr.		N03_D424,670
Alte BW-Nr.		BW 424c
Nenndurchmesser	[mm]	1000
Einlauf-Sohlkote	[m ü. NN]	411,03
Auslauf-Sohlkote	[m ü. NN]	410,68
Gefälle	[‰]	9,41
Länge	[m]	37,21
Kreuzungswinkel	[gon]	100,00

Tabelle 16: Durchlassdaten



Der Entwässerungsdurchlass führt künftig die deutlich reduzierten Abflüsse aus dem Außeneinzugsgebiet und die auf den Mittelstreifen beschränkten Abflüsse der BAB-Entwässerung in den westlich anschließenden Vorflutgraben.

4.7.5 Stützbauwerke

Stützbauwerke sind nicht vorgesehen.

4.8 Lärmschutzanlagen

Von Betr.-km 424,455 bis Betr.-km 424,730 ist zum Schutz der Wohnbebauung von Berg b. Neumarkt i. d. OPf. und der Lkw-Führerhäuser auf den Parkflächen des PWC ein Lärmschutzwall vorgesehen. Die Wälle werden aus überschüssigen Erdmassen geschüttet und wirken zusätzlich als Blendschutz für die Verkehrsteilnehmer auf der BAB A3. Der LS-Wall erhält folgende Höhen:

von Betr.- km 424,455 bis 424,490

Höhe Wall = 7 m über Gradienten, L=60m

von Betr.- km 424,490 bis 424,710

Höhe Wall = 5 m über Gradienten, L=220m

Betr.- km 424,710 bis 424,730

Höhe Wall = 7 m über Gradienten, L=20m

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Bestehende öffentliche Verkehrsanlagen sind nicht betroffen.



4.10 Leitungen

4.10.1 Stromversorgung

Der Stromanschluss ist in Abstimmung mit der Bayernwerk AG, Netzcenter Parsberg an der Trafostation, Fl.-Nr. 2239/1, Gemarkung Berg b. Neumarkt i. d. OPf. möglich. Die Lage der Trasse vor und im Anschluss an den Versorgungsdurchlass bei Betr.- km 424,420 ist dem Lageplan zu entnehmen.

4.10.2 Abwasserentsorgung

Die Abwasserentsorgung erfolgt nach Abstimmung mit Vertretern der Gemeinde Berg b. Neumarkt i. d. OPf. über eine Freispiegelleitung (Schmutzwasserleitung) durch die Weggrundstücke Fl.-Nrn. 2240 und 2240/1, Gemarkung Berg b. Neumarkt i. d. OPf., mit Anschluss ~~an den Übergabeschacht~~ * (Trennsystem) auf Fl.-Nr. 2240/1. Die Trasse vor und im Anschluss an den Versorgungsdurchlass bei BAB A3 - Betr.- km 424,420 befindet sich unmittelbar neben der des Stromanschlusses und ist ebenso dem Lageplan zu entnehmen. Die Schmutzwasserleitung ist somit an die seit 31.12.1985 im Betrieb befindliche biologische Kläranlage der Gemeinde Berg angeschlossen, welche mit 8000 Einwohnergleichwerten ausreichend Kapazität besitzt, um die ca. 50 EGW der PWC-Anlage zu verarbeiten. Dies bestätigen die Aussagen der Vertreter der Gemeinde Berg b. Neumarkt i. d. OPf..

Für die Herstellung der Verbindungsleitung einschließlich Versorgungsdurchlass von der PWC-Anlage bis zur bestehenden Schmutzwasserleitung (ca. 700 m) ^{**} trägt die Bundesrepublik Deutschland die Kosten.

Die Gemeinde Berg b. Neumarkt i. d. Opf hat der Autobahndirektion Nordbayern bereits ein Angebot für den Anschluss an die Schmutzwasserleitung, auf der Grundlage ihrer aktuellen Gebührensatzung vorgelegt. Die ABDN prüft derzeit das Angebot, strebt aber eine Vereinbarung gemäß der Verfahrensweise bei vergleichbaren Anlagen an (Sondervereinbarung).

* über einen neuen Übergabeschacht an die vorhandene Anschlussleitung

** sowie den neuen Übergabeschacht



4.10.3 Wasserversorgung

Nach Abstimmung mit Vertretern der Gemeinde Berg b. Neumarkt i. d. OPf. wird die Trinkwasserversorgung ebenfalls durch Anschluss an das Netz der Gemeinde auf Grundstück, Fl.-Nr. 2240/1 sichergestellt. Die Verlegung der Leitung erfolgt unmittelbar neben der Abwasserleitung und ist dem Lageplan zu entnehmen.

Für die Herstellung der Verbindungsleitung einschließlich Versorgungsdurchlass von der PWC-Anlage bis zum vorgesehenen Anschluss an die Wasserleitung (ca. 700 m) trägt die Bundesrepublik Deutschland die Kosten.

Auch die von der Gemeinde Berg veranschlagten Gebühren für den Anschluss an ihr Wasserversorgungsnetz basieren auf der aktuellen Beitrags- und Gebührensatzung. Die ABDN prüft derzeit das Angebot, strebt aber eine Vereinbarung gemäß der Verfahrensweise bei vergleichbaren Anlagen an (Sondervereinbarung).

4.10.4 Fernmeldeleitungen

Die bestehenden autobahneigenen Streckenfernmeldekabel, Strom- und Datenkabel werden im Bereich der Ein- und Ausfädelungstreifen den neuen Gegebenheiten angepasst. Im Bereich der PWC-Anlage werden die bestehenden Kabeltrassen aufgelassen und zwischen Durchfahrtsstraße und Lärm-, bzw. Blendschutzwall als Ersatz eine Kabelzugsstrecke gebaut.

Laut Bestandsunterlagen werden keine öffentlichen Fernmeldeleitungen von der Maßnahme berührt. Sollte dies doch der Fall sein, sind sie im erforderlichen Umfang umzubauen bzw. zu sichern.

4.10.5 Beleuchtung

Die Bereiche der Parkflächen und die Gehwege sowie das Umfeld der WC-Gebäude erhalten eine ausreichende Beleuchtung.



4.11 Baugrund / Erdarbeiten

4.11.1 Übersicht

Die einseitige Rastanlage mit WC bei Betr.-km 424,600 liegt östlich an der BAB A3 Nürnberg - Regensburg etwa zwischen Betr.-km 424,375 und Betr.-km 424,825 auf einer Höhenlage von ca. 414 m über N.N.

Das flachwellig bewegte Gelände weist NN - Höhen zwischen ca. 416,23 m und ca. 421,60 m auf, wobei das Gelände von der bestehenden Autobahntrasse nach Ost-Nordost ansteigt. Für die Herstellung der geplanten Rastanlage ist ein Geländeabtrag erforderlich.

Der Untergrund besteht aus den Gesteinen und Böden des Mittleren Juras (Dogger), sowie deren Verwitterungs- bzw. Umlagerungsprodukten.

Beim Ausgangsgestein handelt es sich um die Ton/Tonsteinformation des Dogger Beta (Opalinuston), die von einer wechselnd mächtigen Deckschicht aus Zerfallsprodukten (Tone, Schluffe) sowie den mobilisierten Verwitterungsprodukten überlagernder Formationen (meist rötliche Sande des Dogger Beta, Eisensandstein) bedeckt werden.

Zur Erkundung des Untergrundes wurden im Bereich der geplanten PWC-Anlage 9 Kernbohrungen mit Tiefen bis maximal 10,00 m hergestellt.

4.11.2 Geotechnische Beschreibung

Unter einer geringen Mutterbodenschicht von ca. 0,10 m - 0,30 m folgen Umlagerungsböden bzw. Hangschutt in Form schwach - stark bindiger Sande, die im etwas tiefer liegenden Nordwestteil des Neubaubereichs sowie im Bereich der Vorflut mit einer Schichtdicke von ca. 1,60 m ihre größten Ablagemächtigkeiten erreichen. Die schwach - stark bindigen Sande sind der Bodenklasse 3 bzw. bei höheren Feinkornbeimengungen der Bodenklasse 4 (gem. DIN 18300) sowie der Bodengruppe SU/SU* (gem. DIN 18196) zuzuordnen.



Darunter schließen sich Verwitterungsprodukte des Dogger Beta in Form von Schluffen und Tonen an, die überwiegend in steifer und steifer - halbfester sowie halbfester Konsistenz vorliegen, im Bereich der Vorflut jedoch auch in Lagen geringere (weiche) Konsistenz aufweisen können. Die bindigen Verwitterungsböden weisen an den Anhöhen im südöstlichen Neubaubereich vergleichsweise geringe Schichtdicken im Dezimeterbereich auf oder fehlen gänzlich, d.h. hier liegt bereits unter dem Mutterboden gering verwitterter Ton/Tonstein des Dogger Beta vor. Im tieferliegenden nordwestlichen Bereich bzw. im Nahbereich der Vorflut weisen die Tone und Schluffe Schichtdicken zwischen 1,50 m und 3,50 m auf. Die Tone und Schluffe sind der Bodenklasse 4 und der Bodengruppe TA/TM und UM zuzuordnen.

Darunter folgen halbfeste - feste Tone und feste, meist blättrig - dünnbankige und klüftige - stark klüftige Tonsteine des Dogger Beta, die bis zu jeweiligen Bohrendtiefe erkundet wurden. Die Ton/Tonsteine sind überwiegend den Boden- bzw. Felsklassen 4/6 bzw. 6 zuzuordnen.

Bei einer geplanten Höhenlage des Neubaus von ca. 414 m über NN ist ein Bodenabtrag bis über 7,60 m erforderlich, wobei im südöstlichen Bereich überwiegend Böden der Felsklasse 6, im nordwestlichen Abschnitt überwiegend Böden der Klasse 4 und Klasse 6 abzutragen sind.

Bei den Abtragsböden handelt es sich mit Ausnahme der schwach bindigen Sande um Böden, die sehr sensibel auf Wasserzutritt (vor allem in Verbindung mit mechanischer Beanspruchung) reagieren. Sollten die Böden erneut eingebaut werden, sind sie vor Wasserzutritt sorgsam zu schützen.

Der in den Tiefen des Abtrags gewonnene Ton/Tonstein eignet sich als Erdbaumaterial zum Aufbau der Lärmschutzwälle. Allerdings ist hierbei sorgsam auf einen hohlraumarmen Einbau (erforderlicher Luftporengehalt $\leq 8\%$) sowie eine Verdichtung auf mind. 100% der einfachen Proctordichte zu achten, der ein Aufbereiten bzw. Homogenisieren der Abtragsmassen, den Einsatz knetender Verdichtungsgeräte (Walzen mit Schaffußbandage) sowie eine genau bemessene Wasserzugabe während des Einbaus bedingt.



4.11.3 Geotechnische Bemerkungen

4.11.3.1 Frostschutz

Frostschutz ist erforderlich, da die anstehenden Böden überwiegend den Frostempfindlichkeitsklassen F3 zuzuordnen sind. Die Grundwasserverhältnisse sind als günstig einzustufen.

4.11.3.2 Böschungsneigungen

Die Böschungen der Einschnittsbereiche sollten mit Neigungen von 1:2 hergestellt werden. Die Böschungen sind unmittelbar nach der Herstellung mit einem Erosionsschutz zu versehen.

Bei der hohen Böschung im Einfahrtbereich wird die Anlage einer Berme empfohlen.

Im Verschneidungsbereich der östlichen Einschnittsböschung mit der bestehenden, quer verlaufenden Vorflut (Graben) ist lokal mit dem Auftreten von Böden mit geringerer Festigkeit zu rechnen, weshalb hier eine flachere Böschungsneigung oder Maßnahmen zur Böschungsstabilisierung vorzusehen sind.

4.11.3.3 Herstellung des Planums

Auf Höhe des Planums stehen mit Ausnahme des Umfeldes der Vorflut überwiegend fester, blättriger und blättrig - dünnplattiger, klüftiger - stark klüftiger Tonstein bzw. Ton-Tonsteinwechsellagerungen an, die unter folgenden Bedingungen zur Planumsherstellung geeignet sind. Da die Ton/Tonsteine als veränderlich feste Gesteine bei Wasserzutritt langfristig zur Entfestigung neigen, sind diese im Planumbereich mit einer Lagenstärke von mind. 0,40 m mittels Fräse zu zerkleinern und qualifiziert zu verbessern. Eine qualifizierte Verbesserung des Planums erfolgt durch die Homogenisierung mittels mind. 3 Fräsübergänge unter Zugabe eines geeigneten Bindemittels (Mischbinde-



mittel, mind. 3 Gew.-%) und unter Wasserzugabe. Bei der anschließenden Verdichtung ist als maßgebliches Kriterium ein Luftporengehalt von $\leq 6\%$ zu beachten. Das Planum ist möglichst unmittelbar nach Herstellung zu überbauen, ein Befahren des Planums mit Baufahrzeugen ist zu vermeiden.

Im Nahbereich der querenden Vorflut (Graben) ist mit dem Auftreten nicht tragfähiger Böden zu rechnen, die gegen gut tragfähiges, verdichtbares Erdbaumaterial zu ersetzen sind.

Das durch eine qualifizierte Bodenverbesserung stabilisierte Planum ist mit einer Querneigung von 2,5 % herzustellen.

4.11.3.4 Gründung von Dämmen

Dammschüttungen sind nicht vorgesehen.

Die geplanten Lärmschutzwälle können im aufgeschlossenen Planumsbereich ohne weitere Vorbereitungen nach Abziehen des Mutterbodens geschüttet werden. Im Bereich der querenden Vorflut (Graben) ist lokal mit nicht tragfähigen Talablagerungen und aufgeweichten Böden zu rechnen, die gegen verdichtbares und tragfähiges Erdbaumaterial auszutauschen sind. Die freigelegten Aufstandsflächen sind vor Tagwasser zu schützen und baldmöglichst zu überbauen.

4.11.3.5 Entwässerung

Es sind überwiegend keine planumsnahen Grundwasserstände zu erwarten. Lediglich in einer Bohrung wurde in einer Tiefe von 413,31 m über N.N. Schichtwasser erschlossen. Beim Antreffen von Schichtwasserzutritten sind diese bauzeitlich über Gräben abzuleiten.

4.11.3.6 Absetz- und Regenrückhaltebecken

Auf der Südseite der Rastanlage mit WC ist ein Regenrückhaltebecken, etwa auf Höhe von Betr.-km 424,935, neben der bestehenden Autobahn geplant.



Im Bereich der geplanten Regenwasserbehandlungsanlage ist voraussichtlich mit einem ähnlichen Schichtaufbau (geringmächtige schwach bindige - stark bindige Sande sowie Tone und Schluffe unterschiedlicher Mächtigkeiten über Ton/Tonsteinablagerungen des Dogger Beta) zu rechnen.

Liegen die Sohlbereiche der Becken im Bereich der sandigen Überlagerung, sind diese im Vorfeld auszukoffern oder mittels Lehmschlag abzudichten.

Da die Tonsteine des Dogger Beta aufgrund ihrer Klüftigkeit nach Erschließung anfänglich hohe Durchlässigkeiten aufweisen, empfiehlt sich der Einbau einer mineralischen Abdichtung (Lehmschlag) sofern nach Abtrag des Mutterbodens bereits klüftiger Tonstein angetroffen wird, bzw. wenn bei Herstellung der geplanten Sohltiefe Tonstein aufgeschlossen wird. Der Lehmschlag ist mit einer Gesamtstärke von 0,60 m vorzusehen, wobei der Einbau in zwei Lagen erfolgen sollte.

Als mineralische Abdichtung sind die mindestens steifen Tone aus dem oberflächennahen Abtragsbereich der PWC - Anlage gut geeignet. Alternativ können geosynthetische Abdichtungen (Bentonitmatten oder Kunststoffdichtungsbahnen) verwendet werden.

Die detaillierten Untergrundverhältnisse im Bereich des Absetz- und Rückhaltebecken werden durch zusätzliche Baugrundaufschlüsse festgestellt.

4.11.3.7 Bauwerke

Die bestehenden Bauwerke bleiben unverändert bestehen (vgl. auch Ziffer 4.7).

Versorgungsdurchlass:

Für den Bau des Versorgungsdurchlasses bei Betr. - km 424,420 ist aus geologischer Sicht folgendes zu beachten:

Im Nahbereich des geplanten Durchlasses liegen bis in eine Tiefe von 1,80 m Umlagerungsböden in Form schwach bindiger - stark bindiger Sande vor, die von steifen und halbfesten Tonen unterlagert werden. Ab ca. 3,90 m folgt der gering verwitterte Opalinuston in Form von blättrigen, stark klüftigen Tonstei-



nen. Nach DIN 18319 (Rohrvortriebsarbeiten) sind die bindigen Sande als LNW 2, die steif-halbfesten Tone als LBM 2 zu klassifizieren. Der unterlagernde Opalinuston ist überwiegend als FZ 2, bei geringerem Durchtrennungsgrad als FD 2 einzustufen.

Bei den Vortriebsarbeiten ist mit dem Auftreten von Schichtenwässern zu rechnen.

Die detaillierten Untergrundverhältnisse im Bereich des geplanten Versorgungsdurchlass werden durch zusätzliche Baugrundaufschlüsse festgestellt.

Lärmschutzwälle:

Für die Böschungen der Lärmschutzwälle können die Böden, die aus dem Abtragsbereich anfallen, verwendet werden, sofern sie mindestens steife Konsistenz aufweisen. Unter Beachtung der Einbauvorgaben für veränderlich feste Gesteine und bindige Böden (Kontrolle des Luftporen- und Wassergehaltes) können die Wälle mit einer Böschungsneigung von 1:1,5 ausgeführt werden. Die Böschungen sind zeitnah nach Herstellung gegen Erosion zu schützen. Die verdichteten Dammschüttungen einschließlich der Flankenbereiche sind bauzeitlich vor Wasserzutritt (z. B. durch glattes Abwalzen) zu schützen.

4.11.3.8 Mengenzbilanz

Für die Erweiterung der Verkehrsflächen sind folgende Erdbewegungen notwendig:

	Auftragsmenge	Abtragsmenge	Defizit /Überschuss
Anlage ohne LS-Wall	1.000 m ³	111.000 m ³	110.000 m ³
LS-Wall	13.200 m ³	-	-13.200 m ³
Summe	14.200 m³	111.000 m³	96.800 m³

Tabelle 17: Erdmassenzbilanz

Damit ist ein Mengenzüberschuss von rd. 97.000 m³ vorhanden.

Die o. g. Erdüberschussmengen werden zum Ausgleich des Erdmassenzdefizits bei der parallel zu planenden, ca. 5 km in Richtung Regensburg entfernten PWC-Anlage bei Pilsach (ca. 59.000 m³) benötigt.



Weitere Erdmassen werden bei der voraussichtlich zeitgleich erfolgenden, ca. 5 km in Richtung Nürnberg entfernten Lärmschutzmaßnahme bei Oberölsbach verbaut, bzw. können bei der in Planung befindlichen Anlage bei Velburg (Entfernung ca. 25 km in Richtung Regensburg) gelagert werden. Hier wären bei einem erwarteten Massendefizit von ca. 200.000 m³ Deponieflächen vorhanden. In welcher Größenordnung und wo genau die Erdmassen aus Berg zum Einbau kommen, hängt vom zeitlichen Ablauf der genannten Maßnahmen ab und wird somit in einem gesonderten Verfahren abgehandelt.

4.12 Entwässerung

4.12.1 Bestehende Vorflutverhältnisse

Für die Entwässerung der gesamten Rastanlage mit WC bei Betr.-km 424,600 und Teile der durchgehenden Strecke der BAB A3 steht der Wallerbach als Vorfluter zur Verfügung. Er fließt am westlichen Ortsrand von Berg b. Neumarkt i. d. OPf. in die Schwarzach. Nach Säuberung des verunreinigten Straßenwassers wird dieses gedrosselt über eine Rohrleitung dem Wallerbach zugeführt.

4.12.2 Entwässerungsabschnitte

Gegenwärtig wird das anfallende Oberflächenwasser der bestehenden Fahrbahn der BAB A3 im Planungsabschnitt gemeinsam mit den Abflüssen aus einem ca. 90 ha großen Einzugsgebiet östlich der BAB über einen vorhandenen Durchlass DN 1000 - zunächst über einen westlich anschließenden Graben - im weiteren Verlauf dem Wallerbach zugeführt. Im Rahmen der Entwässerungsplanung für die PWC-Anlage wurde untersucht, inwieweit die bestehende Entwässerung der BAB A3 im Planungsabschnitt an die geplante Beckenanlage angeschlossen und natürliche Abflüsse von dem verunreinigten Straßenabwasser getrennt werden kann.

Der Abfluss aus etwa 63 ha des natürlichen Einzugsgebietes wird künftig östlich der BAB A3 dem Wallerbach zugeführt. Diese Maßnahme geht einher mit der Verlegung eines Gewässers 3. Ordnung, welches das anfallende Oberflächenwasser gegenwärtig zum Durchlass DN 1000 transportiert und von der



zu planenden Anlage überbaut wird. Dies macht die Verlegung notwendig und bedarf der Genehmigung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die gesamte Baumaßnahme. Der Durchlass DN 1000 (bei Betr.-km 424,670) wird so in erheblichem Maß entlastet.

Der Abfluss aus weiteren 19,5 ha natürlichem Einzugsgebiet wird im Zuge der Baumaßnahme durch die PWC-Anlage über eine Rohrleitung DN 800 direkt zum Durchlass DN 1000 (bei Betr.-km 424,670) geführt. Somit verbleiben Abflüsse aus 7,5 ha natürlichem Einzugsgebiet in den Entwässerungsleitungen der BAB A3.

Von Betr.-km 423,820 bis Betr.-km 424,350 erfolgt der Anschluss bzw. Neubau der Entwässerungsleitung für die Richtungsfahrbahn Nürnberg (linke Schulter). Diese Abflüsse werden zusammen mit den Abflüssen aus den befestigten Flächen der künftigen PWC-Anlage und allen nichtbefestigten Flächen zwischen der Pkw-Durchfahrt und der BAB A3 einem Absetzbecken zugeführt.

4.12.3 Geplante Entwässerungsmaßnahmen

Das derzeit auf der BAB A3 anfallende Oberflächenwasser wird über Straßenabläufe gesammelt und über Rohrleitungen, Mulden und Gräben unbehandelt dem vorhandenen Vorfluter Wallerbach zugeführt.

Künftig soll das anfallende Oberflächenwasser auf den geplanten Verkehrsflächen und Teilen der BAB A3 gesammelt, vorschriftsmäßig behandelt, zwischengepuffert und gedrosselt dem Vorfluter Wallerbach zugeführt werden.

Zur Behandlung des verunreinigten Straßenwassers der Rastanlage mit WC und der BAB A3 ist ein Absetzbecken mit Regenrückhaltebecken östlich der BAB A3, südlich der PWC-Anlage vorgesehen. Die Entwässerungsanlage entspricht den Anforderungen des Merkblattes M 153 und des Arbeitsblattes A 117 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V..

Die Konzeption der Oberflächenwasserableitung im Planungsbereich verfolgt den Planungsgrundsatz, das Regenwasser aus den Verkehrsflächen getrennt



von den Außengebietswässern abzuleiten. Dabei wird eine Einleitung von sauberem Wasser in die Absetz- und Regenrückhaltebecken vermieden.

Das Entwässerungskonzept – im vorhergehenden Punkt beschrieben – setzt diesen Grundsatz um, soweit dies die gegenwärtig vorliegende Situation erlaubt. Die geplanten Maßnahmen liegen außerhalb von Wasserschutzgebieten. Den zuständigen Fachbehörden liegen keine Hochwassergrenzen vor. Dennoch ist ein Abstand baulicher Anlagen von der Böschungskante des Wallerbachs größer 12 m eingehalten.

Die Gestaltung des Absetz- und Regenrückhaltebeckens erfolgte entsprechend dem Systemplan, Unterlage 8.2. Das Rückhaltebecken wird dem Absetzbecken nachgeschaltet und als Trockenbecken hergestellt. Auf eine naturnahe Gestaltung des Rückhaltebeckens wurde besonders geachtet. Die Bemessung der oben beschriebenen Anlage ist der Unterlage 18.1 zu entnehmen.

Das gesamte Entwässerungssystem wurde in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg konzipiert.

Sowohl nach Ortseinsicht durch Mitarbeiter der ABDN (Planer und Mitarbeiter der AM Neumarkt i. d. OPf.) und Vertreter der Gemeinde Berg b. Neumarkt i. d. OPf., als auch nach deren bisherigen Erfahrungen, sind keine Mängel hinsichtlich des betroffenen Fließbereichs des Wallerbachs und des Vorfluters im Anschluss an BAB-Durchlass DN 1000 (BW424c bei Betr.-km 424,670) ersichtlich. Die aufgezeigten geringfügigen Schäden an den Entwässerungsbauwerken werden im Zuge der Maßnahme behoben, soweit dies dann nicht bereits im Vorfeld geschehen ist.

4.13 Straßenausstattung

Die Beschilderung der Rastanlage mit WC West- und Ostseite erfolgt nach den „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen“ (RWBA 2000).



Die Markierung wird nach den „Richtlinien für die Markierung von Straßen“ (RMS) durchgeführt.

Schutzplanken werden, wenn notwendig, entsprechend den „Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen“ (RPS 2009) angeordnet.

Aus Verkehrssicherheitsgründen ist zwischen der BAB A3 und den Rastanlagen ein Sicht- und Blendschutz notwendig, der in Form des Lärmschutzwalles von Betr.-km 424,455 bis Betr.-km 424,730 gegeben ist.

Die Rastanlage mit WC wird auf der BAB abgewandten Seite vollständig eingezäunt.

4.14 WC - Gebäude

Die PWC - Anlage wird mit einem WC - Gebäude ausgestattet, dessen rechteckförmige Abmessungen 9,24 x 5,76 m, mit Dachüberstand 14,52 x 11,35 m betragen.

Das ebenerdige Gebäude enthält:

- 1 Behinderten WC
- 5 geschlechtsneutrale Einzelkabinen
- 1 Pissoir mit 4 Pissoirständen

Das Behinderten – WC wird mit der bundeseinheitlichen „Behinderten – WC – Schließanlage“ ausgerüstet.

5 ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

5.1 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

Bestand

**Lärm / Luftschadstoffe**

Die nächstgelegenen Ortschaften sind Haimburg ca. 740 m nördlich und Meilenhofen ca. 790 m westlich des geplanten Vorhabens. Berg i. d. OPf. liegt ca. 1.100 m südwestlich des geplanten Vorhabens. Die Immissionsbelastung wird derzeit in erster Linie durch die bestehende BAB A3 bestimmt. Die Entfernungen zur BAB A3 sind hinsichtlich der Wohnbebauung jeweils geringer als zum geplanten Vorhaben, hinsichtlich Meilenhofen und Berg i. d. Opf. kommt die PWC-Anlage zudem auf der ortsfernen Seite der BAB A3 zu liegen.

Erholung / Erholungseignung

Die Erholungsfunktion ist aufgrund der Nähe zur bestehenden BAB A3 und der daraus resultierenden Beeinträchtigungen stark eingeschränkt. Ausgewiesene bzw. markierte Wander- und/oder Radwege kommen nicht vor.

Umweltauswirkungen**Lärm / Luftschadstoffe**

Nachdem die Wohnbebauung von Haimburg und Meilenhofen mehr als 700 m von der geplanten PWC-Anlage entfernt liegt, ergibt sich durch den Bau keine spürbare Verschlechterung der Lärm- und Schadstoffbelastung. Die Anteile der Emissionen aus dem Verkehr auf der PWC-Anlage werden gegenüber der Immissionsbelastung durch die A 3 auf Höhe der o.g. Wohnbebauungen nicht spürbar sein.

Erholung / Erholungseignung

Die Vorhabenseingriffe finden in vorbelasteten Bereichen angrenzend bzw. im Umfeld der bestehenden Autobahntrasse statt. Wege und / oder Flächen mit Bedeutung für die Erholungsnutzung sind nicht betroffen.



5.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt

Bestand

Landwirtschaftlich genutzte Flächen sind Hauptbestandteil des UG. Neben intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen kommen an Wegrändern Altgrasbestände, Staudensäume und Ruderalflächen vor. Diese bieten bei geeigneter Strukturausstattung Habitatfunktion für Insekten und für die Zauneidechse. Im August 2013 wurde oberhalb des Grabens am Wirtschaftsweg, der weiterführend von der Autobahnüberführung bei Betr.-km 424+270 nach Osten zum Haimburger Wald führt, ca. 55 m östlich der BAB A3, eine juvenile Zauneidechse nachgewiesen (ifanos planung). Die Säume am genannten Wirtschaftsweg beginnend ca. 50 m östlich der BAB A3 weisen eine gute Habitat-eignung auf. Die Böschungen an der bestehenden BAB A3 sowie an Weg- und Grabenrändern im direkten Baufeldbereich weisen hingegen keine nennenswerte Habitatfunktion auf. Der ASK-Vogellebensraum 6634-0283 mit Bedeutung für Vögel des Offenlandes (u.a. Feldlerchennachweise von 1997) reicht von Osten zwischen Haimburger Wald und Wallerbach randlich in das UG. Eine wertgebende Habitatfunktion für Feldvögel wie Feldlerche, Rebhuhn, Wachtel, Wiesenschafstelze ist im UG bedingt durch Vorbelastungen der bestehenden BAB A3 und durch eine hinsichtlich der genannten Feldvögel nur als suboptimal einzustufende Strukturausstattung jedoch nur eingeschränkt gegeben. Allgemein besitzen die Offenlandflächen Funktion als Jagdgebiet für Greifvögel wie den Mäusebussard sowie für Fledermäuse. In der ausgeräumten landwirtschaftlich genutzten Flur sind Gehölzbestände selten. Ein in der amtlichen Biotopkartierung erfasstes Gehölz (Biototyp WO, Biotop Nr. 186.48) liegt ungefähr mittig im Plangebiet. Eiche ist hier im topografisch oberen, d.h. östlich zum Haimburger Wald hin gelegenen Gehölzbereich, die dominierende Baumart. Als weitere Arten kommen Holunder, Hartriegel, Hasel und Brombeere vor. Im unteren, zur Autobahntrasse hin gelegenen Gehölzbereich kommen hingegen vermehrt Salweide, Pappelaufwuchs und Hartriegel vor. Die Krautschicht wird aus Haselwurz, Aronstab, Gefleckte Taubnessel, im unteren zur Autobahn hin gelegenen Bereich vermehrt von Brennessel gebildet. Randlich reichen drei weitere Biototypen in das UG – es handelt sich dabei im nördlichen Randbereich des UG um mesophilen Laubwald (Biototyp WM) und Feuchtwald (Biototyp WQ, Biotope Nr. 130.09



und 130.10) sowie im südlichen Bereich des UG um den Gehölzsaum am Wallerbach (Biototyp WA, Biotop Nr.1153.03). Die sich nördlich und östlich des UG ausdehnenden Waldbestände zählen zum Haimburger Wald. Der Haimburger Wald ist als ASK-Lebensraum für Vögel abgegrenzt, wobei die Lebensraumflächen im Wesentlichen außerhalb des UG liegen. Mäusebusard und Dohlen konnten während der Bestandskartierungen (2011/2013) oberhalb des Waldes östlich des UG beobachtet werden.

Entlang der BAB finden sich bereichsweise Straßenbegleitgehölze. Die Gehölze sind aus Eichen, Schlehen, Feldahorn, Pappel, Hasel und Weißdorn aufgebaut. Zusammen mit nitrophilen Säumen und Altgras bilden sie das Straßenbegleitgrün. Im Süden des UG ist es als lückenreiche Hecke, im Norden als Gehölzbestand ausgebildet. Die Gehölzbereiche bieten allgemeine Lebensraumfunktion für in Gehölzen brütende, lärmunempfindliche Vogelarten.

Im Bereich des Grabendurchlasses hat sich im unteren Böschungsbereich eine Feuchtfäche mit Hochstauden, u.a. Mädesüß, gebildet.

Umweltauswirkungen

Anlagebedingt gehen Biotopfunktionen nachhaltig verloren. Die erheblichen Umweltauswirkungen ergeben sich insbesondere aus der Inanspruchnahme von Offenland in der landwirtschaftlichen Flur sowie lokal aus der Betroffenheit des Feldgehölzes, welches vom Haimburger Wald aus in Ost-West-Ausrichtung zur Autobahntrasse verläuft, sowie aus der Überbauung einer kleinflächigen, feuchten Hochstaudenflur. **Baubedingte** Eingriffe in Biotope und Biototypen sind bei Errichtung der vorgegebenen Biotopschutzzäune (vgl. Maßnahme 2.2 V) über die anlagebedingten Eingriffe hinaus nicht gegeben. Weiterreichende **betriebsbedingte** Effekte durch Verkehr im Bereich der PWC-Anlage ergeben sich über die bereits bestehenden Vorbelastungen der bestehenden BAB A3 hinaus nicht. **Bau-** und **betriebsbedingte** Auswirkungen hinsichtlich bedeutsamer Habitatfunktionen werden durch Auflagen bei der Baudurchführung vermieden. Die nachfolgende Tabelle fasst die planungsrelevanten Umweltauswirkungen zusammen:



Wirkfaktor	Betroffener Bestand	Eingriff	Umfang der Wirkung/ Betroffenheit
Anlagebedingte Projektwirkungen			
Verluste von Biotopfunktion	Offenland in der landwirtschaftlichen Flur mit allgemeiner Biotopfunktion	Versiegelung	1,526 ha
	Naturnahes Feldgehölz (Biototyp WO, Biotop Nr. 186.48)	Fällung und nachfolgend Versiegelung (0,089 ha) und Überschüttung/ Auf- und Abtrag (0,212 ha)	0,301 ha
	Feuchte Hochstaudenflur (Biototyp GH) am Eingang und Graben des Durchlasses auf Höhe Betr.-km 424,670 der BAB A3	Überschüttung/ Auf- und Abtrag	0,030 ha
Baubedingte Projektwirkungen			
Beeinträchtigung von Biotopfunktion	Baustelleneinrichtungen im Bereich der landwirtschaftlichen Nutzflächen	Vorübergehende Inanspruchnahme und nachfolgend Renaturierung der kurzfristig wiederherstellbaren Flächen (Eingriff nicht erheblich).	--
	Biotope / Biototypen gemäß LfU	Keine erhebliche Beeinträchtigung, da Biotope über die anlagebedingte Inanspruchnahme nicht betroffen sind (Einrichtung von Biotopschutzzäunen zur Abgrenzung des Baufeldes, vgl. Maßnahme 2.2 V).	--
Beeinträchtigung von Habitatfunktion	Habitatflächen für die Zauneidechse	Keine erhebliche Beeinträchtigung, da Flächen mit Habitat-eignung bauzeitlich geschützt werden (Einrichtung von Schutzzäunen zur Abgrenzung des Baufeldes, vgl. Maßnahme 2.1 V).	--



Wirkfaktor	Betroffener Bestand	Eingriff	Umfang der Wirkung/ Betroffenheit
Beeinträchtigung von Einzeltieren	Strukturen mit potenzielle Quartiereignung	Keine Betroffenheit, da in Strukturen nicht während relevanter Nutzungszeiten wie Brutzeiten, Fortpflanzungszeiten und Überwinterungszeiten eingegriffen wird (vgl. Vorgaben zur Baufeldfreimachung, Maßnahmen 1.1 V bis 1.3 V)	--
Betriebsbedingte Projektwirkungen			
Schadstoffimmissionen	Zusätzlicher, quantifizierbarer Eintrag in Biotopstrukturen im Einflussbereich der bestehenden BAB A3 nicht gegeben.	Keine signifikante Veränderung im Umfeld zu erwarten	--
Fahrzeugkollisionen	Avifauna, Fledermäuse	Durch den Parkplatz mit geringen Fahrgeschwindigkeiten und geplanter randlicher Eingrünung (Gehölzpflanzungen, vgl. Maßnahme 4.5 G) ist keine wesentliche Erhöhung im Vergleich zur bestehenden Situation mit der BAB A3 zu erwarten.	--

Tabelle 18: Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt – Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Umweltauswirkungen)

5.3 Schutzgut Boden

Bestand

Im UG sind Lehmböden typisch. Die überwiegend durch landwirtschaftliche Nutzung geprägten Böden besitzen allgemeine Wasserspeicherfunktion, Infiltrationsvermögen und Retentionsvermögen. Für die Lehmböden gilt, dass der Tongehalt und die Basensättigung ein gutes Filtervermögen und damit eine Schadstoffakkumulationsfähigkeit der Bodenschicht bewirken.

Böden unter Gehölzen und Wald machen im UG nur einen geringen Anteil aus, konnten sich aber im Gegensatz zu Böden mit landwirtschaftlicher Nutzung über einen längeren Zeitraum entwickeln und sind in ihrem Aufbau relativ ungestört. Im Gegensatz zu den intensiv genutzten landwirtschaftlichen



Böden besitzen sie eine bessere biotische Standortfunktion für Bodenorganismen. Die Fähigkeit Oberflächenwasser aufzunehmen, zu sammeln und verzögert abfließen zu lassen, ist höher als bei Böden mit landwirtschaftlicher Nutzung. Böden mit besonderer biotischer Standortfunktion bestehen am Wallerbach. Im Auenbereich des Wallerbaches konnten sich auf holozänen Talfüllungen feuchte Auenböden als besondere Standorte für Pflanzen, Tiere und Bodenorganismen der Feuchtstandorte herausbilden.

Umweltauswirkungen

Für die landwirtschaftliche Flur gilt, dass Versiegelung zum Verlust der Bodenfunktionen führt. Hinsichtlich des vom Eingriff betroffenen Feldgehölzes im Baufeldbereich gilt, dass auch Überbauung zu einer Minderung der Bedeutung der Bodenfunktionen führt, da der relativ ungestörte Aufbau des Bodengefüges betroffen ist.

Die als besonders eingestufte biotische Standortfunktion des Bodens im Bereich des Wallerbaches wird durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt.

Zwar wird die Bodenfunktion über die biotische Standortfunktion bei vorhandener Wertigkeit mit erfasst, Versiegelung stellt jedoch einen dauerhaften vollständigen Verlust dar und umfasst auch die weiteren Bodenfunktionen, z.B. auf bislang unversiegelten Flächen im Trassenbereich der bestehenden BAB A3. Insgesamt ergibt sich eine Netto-Neuversiegelung von ca. 1,741 ha (vgl. nachfolgende Tabelle). Der Auf- bzw. Abtrag im Bereich des vom Eingriff betroffenen Feldgehölzes umfasst über die Versiegelung hinaus Fläche im Umfang von 0,212 ha.



Wirkfaktor	Betroffener Bestand	Eingriff	Umfang der Wirkung/ Betroffenheit
Anlagebedingte Projektwirkungen			
Funktionsverluste durch Überbauung	Offenlandböden der landwirtschaftlichen Flur und Böden im bestehenden Trassenbereich der BAB A3	Neuersiegelung	1,526 ha 0,167 ha
		Neuersiegelung	0,089 ha
	Böden unter Feldgehölz	Überschüttung, Auf- und Abtrag	0,212 ha
Funktionsgewinn durch Entsiegelung	Wege mit wassergebundener Decke	Umwandlung in Grünflächen/ Straßennebenflächen	0,041 ha
Netto-Neuersiegelung (Neuersiegelung minus Entsiegelung):			Σ 1,741 ha
Funktionsverlust durch Überschüttung, Auf- und Abtrag:			Σ 0,212

Tabelle 19: Schutzgut Boden – Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Umweltauswirkungen)

Veränderungen hinsichtlich der Schadstoffbelastung im trassennahen Bereich der bestehenden BAB A3, die sich durch Verkehr im Bereich der PWC-Anlage ergeben können, sind im Vergleich Situation ohne PWC-Anlage nicht als erheblich ein zu stufen. Die Reinigung der Straßenwasser der BAB im neuen Absetzbecken minimiert z.T. auch den Eintrag von Schadstoffen in den Boden. Hinsichtlich Stickstoffimmissionen NO_x (Leitsubstanz für weitreichende Wirkstoffe) lässt sich keine vorhabensbedingte erhebliche Veränderung ableiten, ein Immissionszuwachs ergibt sich generell aus steigendem Verkehrsaufkommen unabhängig von der geplanten PWC-Anlage.

5.4 Schutzgut Wasser

Bestand

Generell ist zwar eine Bedeutung der unversiegelten Böden hinsichtlich Versickerung und Grundwasserneubildung gegeben, die Lehmböden im Eingriffsbereich mit bestehenden Vorbelastungen durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge entlang der bestehenden Autobahn weisen jedoch nur eine als gering einzustufende Bedeutung der Flächen hinsichtlich der Grundwasserfunktion auf.



Oberflächenwasser sammelt sich in verschiedenen Gräben in der landwirtschaftlichen Flur und wird nach Westen abgeleitet (Durchlass bei Betr.-km 424,670 und Durchlass am Wallerbach). Am Durchlass bei Betr.-km 424,670 weist eine kleinflächige feuchtnasse Hochstaudenflur auf eine gelegentliche Staunässe hin. Am Wallerbach konnten sich in Abhängigkeit vom Gewässer feuchte Aueböden entwickeln (vgl. Kap. 5.3).

Das derzeit auf der BAB A3 anfallende Oberflächenwasser wird über Straßenabläufe gesammelt und über Rohrleitungen, Mulden und Gräben unbehandelt dem vorhandenen Vorfluter Wallerbach zugeführt. Der vorhandene Durchlass (DN 1000) durch die BAB A3 bei Betr.-km 424,670 auf die Westseite der Autobahn stellte bisher kein Problem dar, auch wenn sich rein rechnerisch größere Wassermengen aus dem dazugehörenden Entwässerungsgebiet ergeben haben.

Umweltauswirkungen

Durch die Versiegelung geht Fläche für die Versickerung verloren (1,782 ha Neuversiegelung, vgl. Kap. 5.3). Flächen mit besonderer Bedeutung für die Grundwasserneubildung sind jedoch nicht betroffen.

Durch den Bau eines Absetzbeckens mit Regenrückhaltebecken und Abscheideranlagen werden Schadstoffbelastungen des Wallerbaches z.T. reduziert. Das anfallende Regenwasser und das verunreinigte Straßenwasser der PWC-Anlage und von Teilen der BAB A3 wird durch den Bau des geplanten Regenrückhaltenbeckens gesammelt, zwischengepuffert und gedrosselt dem Vorfluter Wallerbach zugeführt werden. Vom Fahrbahnwasser mitgeführte Schmutzstoffe können zurückgehalten werden. Insbesondere kann das Gefahrenrisiko bei Ölunfällen minimiert werden. Aufgrund des neuen Entwässerungskonzeptes wird das Entwässerungsgebiet für den Durchlass bei Betr.-km 424,670 verkleinert, so dass dessen Querschnitt weiterhin ausreichend ist. Auswirkungen auf das Gewässersystem südlich des Durchlasses bei Betr.-km 424,670 sind nicht gegeben, da der Durchlass die rechnerisch ermittelte maximale Wassermenge weiterhin durchlässt.



5.5 Schutzgut Luft und Klima

Bestand

Die offenen Flächen besitzen generell eine Funktion als Kaltluftentstehungsgebiete. Die nachts gebildete Kaltluft fließt talwärts ab, eine direkte Siedlungsnähe, für die ein Luftaustausch bedeutsam wäre, ist jedoch nicht gegeben, zudem ist der Kaltluftabfluss durch die bestehende BAB A3 bereits stark gestört. Die lokal vorkommenden Gehölzbestände im UG besitzen durch Deposition, Sedimentation und Gasaustausch eine generelle bioklimatisch wirksame Funktion. Die Gehölzbestände stehen jedoch nicht in Kontakt zu Siedlungsflächen, so dass eine bedeutsame klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion nicht gegeben ist.

Umweltauswirkungen

Die Vorhabenseingriffe finden hinsichtlich Luftaustausch und nächtlichen Kaltluftabfluss in vorbelasteten Bereichen angrenzend bzw. im Umfeld der bestehenden Autobahntrasse statt. Flächen mit klimatischer und lufthygienischer Ausgleichsfunktion für Siedlungsbereiche sind nicht betroffen.

5.6 Schutzgut Landschaft

Bestand

Das Landschaftsbild unterliegt zwar Vorbelastungen durch den Verlauf der bestehenden Autobahntrasse, die offene Flur mit Geländeanstieg zum Haimburger Wald hin ist jedoch einsehbar und besitzt somit eine gewisse Bedeutung für das Landschaftsbild. Der Haimburger Wald angrenzend zum UG und die im Norden randlich in das UG hinein reichenden Waldflächen besitzen gemäß Waldfunktionskarte Landkreis Neumarkt i. d. Opf. (1995) Bedeutung für das Landschaftsbild. Das vom Haimburger Wald aus in Richtung Autobahntrasse verlaufende Feldgehölz und der Gehölzsaum am Wallerbach sind



gemäß Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan der Gemeinde Berg bei Neumarkt i. d. Opf. (2006) als „erhaltenswerte Landschaftselemente“ kartiert.

Umweltauswirkungen

Die Vorhabenseingriffe finden in vorbelasteten Bereichen angrenzend bzw. im Umfeld der bestehenden Autobahntrasse statt. Für die nur randlich in das UG reichenden Waldflächen mit Bedeutung für das Landschaftsbild gemäß Wald-funktionskarte ist weder ein unmittelbarer Eingriff noch sind mittelbare und vorübergehende Beeinträchtigungen abzuleiten. Der Eingriff in das vom Haimburger Wald aus in Richtung Autobahntrasse verlaufende Feldgehölz mit Bedeutung als „erhaltenswerte Landschaftselemente“ gemäß Flächennutzungsplan wird durch neue Gehölzpflanzungen um die PWC-Anlage herum sowie Gehölzpflanzungen im Umfeld der PWC-Anlage ausgeglichen. D.h. die PWC-Anlage wird durch die Gehölzpflanzungen zur offenen Flur hin abgeschirmt und auf der Ausgleichsfläche im Umfeld entstehen neue Landschaftselemente mit Bedeutung hinsichtlich einer Strukturanreicherung im Gebiet.

5.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Bauabschnitt kommen keine bekannten oder/und vermuteten Bodendenkmäler vor.

5.8 Wechselwirkungen

Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Schutzgütern ergeben sich i.d.R. aus den abiotischen Faktoren von Boden, Wasserhaushalt und Klimabedingungen, die die Grundlage für die biotischen Standortbedingungen (Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt) als auch für die anthropogenen Nutzungen bilden.



Beim Bau der PWC-Anlage bestehen die wesentlichen Projektwirkungen jedoch weniger in einer ausschlaggebenden Veränderung der abiotischen Bedingungen, als im flächigen Verlust, insbesondere von landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie im anteiligen Verlust eines Feldgehölzes. Indirekte Auswirkungen wie z.B. durch Grundwasseranschnitte, Absenken des Grundwasserspiegels oder Veränderung lokalklimatischer Situationen, ergeben sich durch die vorhabensbedingten Eingriffe beim Bau der PWC-Anlage nur durch Veränderungen am Durchlass (DN 1000) durch die BAB A3 bei Betr.-km 424,670. Der vorhandene Durchlass auf die Westseite der Autobahn stellte entwässerungstechnisch bisher kein Problem dar, auch wenn sich rein rechnerisch größere Wassermengen aus dem dazugehörigen Entwässerungsgebiet ergeben haben. An dem Durchlass hat sich allerdings eine kleinflächige feuchtnasse Hochstaudenflur entwickelt, was auf eine gelegentliche Staunässe hinweist. Das Einzugsgebiet, welches zum weiterhin bestehenden Durchlass entwässert, wird den rechnerisch zu ermittelnden Werten angepasst. D.h. nicht nur durch vorhabensbedingte Überbauung im Bereich der kleinen Hochstaudenflur, sondern auch infolge Reduzierung von sich gelegentlich anstauendem Wasser, geht die Hochstaudenflur bzw. gehen die Standortbedingungen für eine Wiederherstellung einer feuchten Hochstaudenflur am Durchlasseingang verloren. Die Veränderung am Durchlass bedeutet keinen Eingriff in natürlich entstandene Standortbedingungen.

5.9 Artenschutz

Zur Ermittlung und Darstellung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie), die durch das Vorhaben erfüllt werden können, wurde eine gesonderte Unterlage (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, Unterlage 19.1.3) erstellt.

Die artenschutzrechtliche Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass durch das Bauvorhaben einige der europarechtlich geschützten Arten grundsätzlich betroffen sind. Unter Berücksichtigung der getroffenen Vermeidungsstrategien



(vgl. Unterlage 19.1.3 und Unterlage 9) kann für alle Arten die Erfüllung eines Verbotstatbestandes jedoch ausgeschlossen werden.

Zusammenfassend gilt:

Im Zuge des Vorhabens sind Gehölzrodungen und Bodenabräumungen notwendig. Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 Satz 1 u. 5 BNatSchG (Tötungs- und Verletzungsverbot) für **Fledermäuse** werden fledermausrelevante Gehölze und Bäume ausschließlich im Oktober, nach vorheriger Begutachtung, gefällt (Maßnahme 1.1 V).

Um Verbotstatbestände für **Vögel, die in Feldgehölzen und Hecken brüten** zu vermeiden, werden Rodungen, die über die fledermausrelevanten Gehölze hinaus stattfinden, nicht in der Brut- und Aufzuchtzeit von Vögeln vorgenommen (Maßnahme 1.2 V).

Bei der Baufeldfreimachung auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen ist eine Habitatfunktion für **Feldvögel** nicht vollständig auszuschließen. Um Verbotstatbestände für bodenbrütende Feldvogelarten zu vermeiden, werden die Baufeldflächen mit vorhandenem, wenn auch suboptimalen Habitatpotenzial im Baujahr bereits vor der Brutzeit durch Pflügen bzw. zeitigen Frühljahrschnitt einer Brutplatzeignung entzogen (Maßnahme 1.3 V).

Hinsichtlich von Schädigungsverboten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 Satz 1 - 3 u. 5 BNatSchG bzw. von Störungsverboten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG gilt, dass sowohl für Fledermäuse als auch für die in Feldgehölzen und Hecken brütenden Vögel und für die bodenbrütenden Feldvögel die vom Eingriff betroffenen Flächen keine nachweisliche oder als besonders wertgebend einzustufende Habitatfunktion besitzen. Eine Habitatminderung ist zudem aufgrund der Vorbelastungen der bestehenden BAB A3 bereits vorhanden. Der Haimburger Wald und die Gehölze sowie auch die sich nach Südosten ausdehnende landwirtschaftliche Flur weisen außerhalb des Eingriffsbereichs Strukturen mit höher einzustufender Habitateignung auf und stehen für potenziell betroffene Arten als Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung. Somit bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten für alle planungsrelevanten Arten im räumlichen Zusammenhang gewahrt und bau- oder betriebsbedingte Störun-



gen bedingen keine Verschlechterungen der Erhaltungszustände der lokalen Populationen.

Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen bezüglich der **Zauneidechse** werden Flächen mit Habitatfunktion, die im Umfeld des Baufeldes liegen, durch Schutzeinrichtungen vor einem Befahren von Baustellenfahrzeugen oder einer baubedingten vorübergehenden Inanspruchnahme ausgenommen (Maßnahme 2.1 V).

5.10 Natura 2000 Gebiete

Im Umfeld des Bauvorhabens liegen keine Natura 2000-Gebiete. Demnach sind keine Auswirkungen auf FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete (SPA) zu erwarten.

5.11 Weitere Schutzgüter

Von dem Vorhaben betroffen ist das Landschaftsschutzgebiet (LSG) 00121.06 *Bundesautobahnen Berlin – München, Nürnberg – Amberg und Nürnberg – Regensburg*. Durch den Neubau des Parkplatzes resultiert ein Flächenverlust von 3,12 ha. Dieser Flächenverlust ist in Relation zur Gesamtgröße des Gebietes mit 627,64 ha nicht entscheidungsrelevant und betrifft bereits vorbelastete Teile des Schutzgebietes. Eine Gefährdung der Schutzziele ist daher durch den Ausbau nicht gegeben.

Von den im Untersuchungsgebiet aufgenommenen, gesetzlich geschützten Biotoptypen werden die Biotoptypen Feldgehölz, naturnah (WO) und feuchte Hochstaudenfluren (GH) von der Maßnahme beansprucht. Die betroffenen Biotope sind auf Grund ihres Alters und ihrer Ausprägung wiederherstellbar. Es handelt sich um Versiegelung oder Überschüttung von 0,301 ha naturnahem Feldgehölz und 0,030 ha feuchten Hochstaudenfluren (vgl. Kap. 5.2).



6 MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

6.1.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 41 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 26.09.2002 ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden, sofern dies nach dem Stand der Technik vermeidbar ist.

Gemäß §1 Abs.2, Punkt 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) vom 12.06.1990 ist eine Änderung wesentlich, wenn durch einen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erhöht wird.

Neben der Immissionsbelastung für Wohnbebauung ist nach dem MS vom 15.02.2008 Az: IID4-43813-001/08 auch die Immissionsbelastung im Bereich der Lkw-Parkplätze zu ermitteln und bei Überschreitung des Nachtwertes von 65 dB(A) aktiven Lärmschutz zu prüfen.

6.1.2 Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen

Die lärmtechnischen Untersuchungen wurden für die zur Autobahn und der Rastanlage mit WC nächstgelegenen Wohnbebauungen durchgeführt. Dies sind im Nordosten der geplanten PWC-Anlage die Ortschaft Haimburg mit einem Abstand von ca. 500 m und der Ortsbereich Meilenhofen von ca. 400 m Abstand. Die Ortschaft Berg b. Neumarkt i. d. OPf. weist einen Abstand von ca. 700 m auf. Die genannten Ortsbereiche werden als Wohngebiete und Dorf- und Mischgebiete eingestuft und befinden sich im Einwirkungsbereich



der Rastanlage mit WC bei Betr.-km 424,600 und der BAB A3 Nürnberg - Regensburg, wobei der Hauptverursacher der Lärmemission die Autobahn ist. Die BAB A3 ist dabei von Betr.- km 423,900 bis 425,160 über die Ein- und Ausfädelspuren hinaus berücksichtigt.

Der Berechnung wurden folgende Daten zugrunde gelegt:

6.1.2.1 Bundesautobahn A3

Verkehrsbelastung DTV ₂₀₂₅ :	43.200 Kfz/24h
Kfz/h (Tag/Nacht):	2336 / 728
Lkw-Anteile (Tag/Nacht):	21,0 / 45,0 %
Zulässige Geschwindigkeit (Pkw/Lkw):	130/80 km/h
Straßenoberfläche D _{StrO} :	-2 dB(A) (Splitt-Mastix-Asphalt)

Für den Prognoseverkehr wurde eine Trendprognose für das Jahr 2025 ermittelt.

6.1.2.2 Rastanlage mit WC

Die Berechnung der Emissionen aus den Parkflächen erfolgte nach RLS 90 Ziffer 4.5 unter Berücksichtigung von Stellplatzanzahl und -art. Für alle Parkflächen wurde dabei die Stellplatzart „Lkw- und Omnibus-Parkplatz“ gewählt, da nachts i. d. Regel ausschließlich Lkws alle Parkplätze belegen. Entsprechend den stündlichen Stellplatzwechsellvorgängen wurden die Belastungen der Zufahrtsrampen hergeleitet.

Das Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen ist in Unterlage 17.1 zusammengefasst.

Den Berechnungen ist zu entnehmen, dass durch die neue Rastanlage mit WC eine Pegelerhöhung um 3 dB(A) nicht zu erwarten ist. Die ermittelten Immissionspegel liegen weit unter den o. g. Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Eine wesentliche Änderung im Sinne des §1 Abs.2, Punkt 2 der 16.BImSchV liegt somit nicht vor. Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der benachbarten Bebauung sind daher nicht erforderlich.



Nachdem östlich der BAB A3 zwischen den Hauptfahrbahnen der Autobahn und den Durchfahrtsstraßen der Verkehrsanlage von Betr.-km 424,455 bis Betr.-km 424,730 ein Lärm- und Blendschutzwall mit 5-7 m Höhe vorgesehen ist, kann der unter Ziffer 6.1.1 genannte Richtwert zum Schutz der Lkw-Fahrer von 65 dB(A) unter Berücksichtigung der Eigenabschirmung der Lastkraftwagen nachts eingehalten werden. Der Wall wirkt sich nicht lärmmindernd für die benachbarte Wohnbebauung aus. Die Werte bleiben zur Berechnung ohne Anlage nahezu unverändert.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Nach § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Die Abschätzung der Immissionskonzentrationen erfolgt nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“, welche den aktuellen Stand der Erkenntnisse zur prognostischen Abschätzung der aufgrund einer geplanten Straßenbaumaßnahme zu erwartenden Luftschadstoffe enthalten. Mit RLuS 2012 sind allerdings Immissionsberechnungen mit Entfernungen des Immissionsortes von über 200 m zum Fahrbahnrand nicht möglich. Bei größeren Abständen, wie es bei den Ortschaften Meilenhofen und Haimburg der Fall ist, geht die RLuS 2012 davon aus, dass die vorhandene Grundbelastung durch zusätzliche Schadstoffbelastungen aus der Autobahn und der Rastanlage mit WC nicht erhöht wird. Ersatzweise wurde daher die Schadstoffkonzentrationen in 200 m Entfernung zur Trasse berechnet. Dies führte zum Ergebnis, dass die verkehrsbedingten Immissionskonzentrationen der Schadstoffleitkomponenten in 200 m Entfernung zur BAB A 3 die Grenzwerte der 39. BImSchV nicht erreichen. Es ist sicher davon auszugehen, dass die Schadstoffkonzentrationen mit der größer werdenden Entfernung zur BAB A3 abnehmen und eine Verschlechterung der derzeitigen Schadstoffsituation daher nicht zu befürchten ist.



6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Wassergewinnungsgebiete sind durch die Maßnahmen nicht betroffen.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

6.4.1 Naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen

Spezielle Straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen sind nicht in den straßentechnischen Entwurf eingegangen.

Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung dienen dem unmittelbaren Schutz vor temporären Gefährdungen während der Bauausführung:

Maßnahmenkomplex 1 V: Vorgaben zur Baufeldfreimachung

Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände dienen folgende Vermeidungsmaßnahmen:

- 1.1 V: jahreszeitliche Beschränkung der Fällung von fledermausrelevanten Gehölzen
Die Fällung fledermausrelevanter Gehölze findet im Oktober, außerhalb der Winterschlaf- und Wochenstubenzeit statt. Vor den Fällungen findet eine Markierung potenzieller Quartierbäume statt.
- 1.2 V: jahreszeitliche Beschränkung von Gehölzfällungen
Baum- und Gehölzfällungen finden zum Schutz von in Gehölzen brütenden Vögeln zwischen Oktober und Februar, außerhalb der Brutzeit von Vögeln statt.
- 1.3 V: Vorgaben zur Baufeldfreiräumung für Offenlandstrukturen
In Offenlandbereichen erfolgt eine Beseitigung von Strukturen, die Vögeln als Nistplatz dienen könnten, in allen Baufeldbereichen durch Pflügen auf bisherigen Ackerflächen sowie Mulchen von bisherigen Stauden- oder Ruderalfluren in der Zeit von Oktober bis Februar bzw. auf bisher als Grünland genutzten Flächen über einen zeitigen Frühjahrsschnitt.

Maßnahmenkomplex 2 V: Vorgaben für die Bauzeit

- 2.1 V: Schutzeinrichtungen zur Sicherung von Flächen mit Habitatfunktion für die Zauneidechse
Um Beeinträchtigungen für die Zauneidechse zu vermeiden, werden die Strukturen mit Habitateignung angrenzend an Baustraßen durch einen Schutzzaun vom Befahren durch Baufahrzeuge sowie vermeidbarer vorübergehenden Inanspruchnahme ausgenommen. Betroffen sind die Flächen mit Habitateignung für Zauneidechsen angrenzend zum Wirtschaftsweg, der weiterführend von der Autobahnüberführung bei Betr.-km 424+270 nach Osten zum Haimburger Wald führt, beginnend ca. 50 m östlich der BAB A3.
- 2.2 V: Biotopschutzzäune
Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen empfindlicher Biotope im Nahbereich des Eingriffsbereichs werden bei den Biotopen Nr. 186.48 und 1153.3 angrenzend zum Baufeld Schutzzäune errichtet.

6.4.2 Maßnahmenkonzept

Den Zielsetzungen übergeordneter Fachplanungen (Landesentwicklungsprogramm, Regionalplanung, Arten- und Biotopschutzprogramm, Landschaftsplan) entsprechend wurde als naturschutzfachliches Leitbild formuliert:

- Erhöhung der Lebensraumvielfalt
Entwicklung von naturnahen Gehölzen und Säumen in der strukturarmen Flur; dabei in geeigneter Lage Schaffung von Kleinstrukturen wie Steinhäufen, besonnte Wurzelbereiche/Gehölzhäufen, etc. zur Erhöhung der Lebensraumqualität für Reptilien, Insekten und andere wärmeliebende Tier- und Pflanzenarten.
Extensive Flächennutzung.
- Verbesserung der Biotopverbundsituation
Herstellung von naturnahen Flächen mit Biotopfunktion als Vernetzungselemente.
Erhöhung der Dichte von Trittsteinbiotopen durch die Bereitstellung extensiv genutzter, naturnaher Lebensräume.



- Verbesserung der Grundwasser- und Bodenfunktion

Ermöglichen der Grundwasserneubildung durch Nutzungsextensivierung und Ermöglichung einer naturnahen Bodenentwicklung.

Das Leitbild dient zur Ableitung von Maßnahmen, die geeignet sind, die ermittelten Konflikte / Eingriffe zu kompensieren. Von dem Bauvorhaben sind vorrangig betroffen:

- Offenland mit landwirtschaftlicher Nutzung
- naturnahes Feldgehölz.
- Staudenflur im Bereich der Autobahnböschungen.
- Straßenbegleitgehölze auf Autobahn-/Straßenböschungen.

Für Vögel und Fledermäuse ist zwar ein potenzieller Verlust von Quartierbäumen und sonstigen Brutstandorten gegeben, aber auf Grund der Ausweichmöglichkeiten im räumlichen Kontext und der Strukturausprägung der betroffenen Gehölze und Bäume und Offenlandflächen im direkten Eingriffsbereich ist die Beeinträchtigung für die lokalen Populationen nicht erheblich.

~~Zur Gewährleistung des naturschutzfachlichen Ausgleichs dient die Ausgleichsfläche 3 A „Strukturreiche Offenlandfläche – extensiv“. Die Maßnahme dient nicht allein dem Ausgleich von beeinträchtigten Biotopfunktionen. Die Umwandlung intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen in Extensivgrünland stellt auch für den Boden eine Extensivierung dar. Langfristig wird die Entwicklung eines naturnahen Bodengefüges begünstigt und damit auch die Leistungsfähigkeit des Bodens als Regler, Filter und Puffer verbessert. Für das Landschaftsbild ergeben sich auf der Maßnahmenfläche neue Strukturelemente, die zur landschaftlichen Vielfalt im Gebiet beitragen.~~

~~Durch die Anlage und Entwicklung der strukturreichen Offenlandfläche sowie der damit einhergehenden Verbesserungen der Boden- und Grundwasserfunktionen im Rahmen der Maßnahme werden somit die beeinträchtigten Funktionen gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG nicht nur gleichwertig sondern auch gleichartig kompensiert.~~



~~Agrarstrukturelle Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG wurden bei der Maßnahmenplanung berücksichtigt. Für die Maßnahmenfläche wurde der nördlich des Wallerbaches und östlich des geplanten Regenrückhaltebeckens liegende Bereich des Flurgrundstückes 552 (Gemeinde/Gemarkung Berg b. Neumarkt i. d. Opf) gewählt. Das Flurgrundstück 552 wird hinsichtlich seiner Bewirtschaftung durch die Anlage des Regenrückhaltebeckens bereits Veränderungen unterliegen. Mit Geländeneigung zum Wallerbach hin weist das Grundstück bereits Unterschiede im Feuchtegrad des Bodens auf. Gesetzlich geschützte Biotope scheiden zwar als Offenlandflächen auf Grund des gesetzlichen Biotopschutzes für die Kompensationsanrechnung i.d.R. aus, der in des Flurgrundstück reichende Teil des Biotops Nr. 186.49 weist jedoch bezüglich seiner Lageabgrenzung von 1988 keine Aktualität mehr auf. Der Bereich der südwestlichen Biotopabgrenzung auf dem Flurgrundstück 552 unterliegt dem intensiven Ackerbau, Gehölze oder sonstige biotopwürdige Strukturen sind im Bereich des Flurgrundstückes 552 nicht mehr gegeben, so dass alle Flächen auf dem Flurgrundstück 552 als Maßnahmenflächen für den Kompensationsbedarf angerechnet werden können. Alternativen innerhalb der im Vorentwurf abgestimmten Suchräume wurden bei der Wahl der Flächen für Maßnahmen für den Kompensationsbedarf geprüft, sind jedoch nicht vorhanden, da nur für Flurnummer 552 eine Aussicht auf Erwerbbarkeit gegeben ist.~~

Zur Gewährleistung der naturschutzfachlichen Kompensation betroffener Funktionen dient die Maßnahme 3 E „Strukturreiche Offenlandfläche ‚Klosterblick‘- extensiv“. Die Maßnahme dient nicht allein dem Ersatz von beeinträchtigten Biotopfunktionen. Die Umwandlung bisheriger Parkplatzflächen stellt auch für den Boden eine Extensivierung dar. Bei der Anlage und Gestaltung der Ersatzfläche werden innerhalb der 3 E anteilig ca. 1.400 m² entsiegelt und Flächen bisherigen Straßenbegleitgrüns umgestaltet und extensiviert. Langfristig wird die Entwicklung eines naturnahen Bodengefüges begünstigt und damit auch die Leistungsfähigkeit des Bodens als Regler, Filter und Puffer verbessert. Für das Landschaftsbild ergeben sich auf der Maßnahmenfläche neue Strukturelemente, die zur landschaftlichen Vielfalt im Naturraum beitragen.



Durch die Anlage und Entwicklung der strukturreichen Offenlandfläche sowie der damit einhergehenden Verbesserungen der Boden- und Grundwasserfunktionen im Rahmen der Maßnahme werden die beeinträchtigten Funktionen gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG in gleichwertiger Weise wiederhergestellt. Der Neubau der PWC Berg findet zum größten Teil in der Naturraum-Haupteinheit D59 „Fränkisches Keuper-Liasland“ und dort in der Naturraum-Einheit 111 „Vorland der Mittleren Frankenalb“ statt. Die Kompensationsmaßnahme 3 E hingegen liegt ca. 4,1 km entfernt in der Naturraum-Haupteinheit D61 „Fränkische Alb“ bzw. in der Naturraum-Einheit 81 „Mittlere Frankenalb“. Die Naturraum-Einheit 81 „Mittlere Frankenalb“ (in D61) grenzt von Nordwesten her gerade an den Eingriff heran und ist im Übergangsbereich eng mit der Naturraum Einheit 111 „Vorland der Mittleren Frankenalb“ (in D59) verzahnt. Aufgrund dieser engen Verzahnung können die beeinträchtigten Funktionen durch die Kompensationsmaßnahme 3 E trotz der unterschiedlichen Naturräume in gleichwertiger Weise wiederhergestellt werden. Der Eingriff und die Kompensation stehen im engen räumlichen Zusammenhang, da sie im selben Landkreis und im selben Gemeindegebiet stattfinden.

Agrarstrukturelle Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG wurden bei der Maßnahmenplanung berücksichtigt. Für die Kompensationsmaßnahme 3 E werden keine landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen.



6.4.3 Maßnahmenübersicht

Die einzelnen Maßnahmen sind in Unterlage 9.3 (Maßnahmenblätter) beschrieben und in Unterlage 9.2 (Maßnahmenplan) planerisch dargestellt. Es sind folgende Vermeidungs- (V), Ausgleichs- (A), Ersatz- (E) und Gestaltungsmaßnahmen (G) vorgesehen:

Maßnahmennummer	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Dimension, Umfang	Kompensationsbedarf
1.1 V	Jahreszeitliche Beschränkung der Fällung von fledermausrelevanten Gehölzen	n.q. (entsprechend vorhergehender Markierung potenzieller Quartierbäume)	
1.2 V	Jahreszeitliche Beschränkung von Gehölzfällungen	ca. 6.560 m ²	
1.3 V	Vorgaben zur Baufeldfreimachung für Offenlandstrukturen	ca. 42.000 m ²	
2.1 V	Schutzeinrichtungen zur Sicherung von Flächen mit Habitatfunktion für die Zauneidechse	ca. 190 m	
2.2 V	Biotopschutzzäune	ca. 215 m	
3 A	Strukturreiche Offenlandfläche - extensiv	9.500 m ²	9.180 m ²
3 E	Strukturreiche Offenlandfläche „Klosterblick“ - extensiv	11.960 m ² *)	9.180 m ²
4.1 G	Entwicklung von Flächen mit kurzer Grasnarbe durch Spontanbesiedlung, intensiv	ca. 1.100 m ²	
4.2 G	Anlage von Landschaftsrasen, intensiv	ca. 4.700 m ²	
4.3 G	Anlage von Landschaftsrasen, extensiv	ca. 37.000 m ²	
4.4 G	Zulassen von Sukzession	ca. 22.000 m ² ca. 20.000 m ²	
4.5 G	Pflanzung von Hecken und Gebüsch	ca. 16.400 m ²	
4.6 G	Pflanzung von Einzelbäumen	27 Bäume	

*) davon im vorbelasteten Beeinträchtigungskorridor der Autobahn: 5.560 m² → anrechenbar 2.780 m²
davon außerhalb des Beeinträchtigungskorridor der Autobahn: 6.400 m² → anrechenbar 6.400 m²
9.180 m²

Tabelle 20: Auflistung der landschaftspflegerischen Maßnahmen



6.4.4 Gesamtbeurteilung des Eingriffs

Durch die getroffenen Maßnahmen (vgl. Kap. 6.4.3 und Unterlage 9.3) werden die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes ~~gleichartig ausgeglichen~~ (Ausgleichsmaßnahme auf ca. 0,950 ha) **in gleichwertiger Weise wiederhergestellt (Ersatzmaßnahme auf 1,196 ha)**. Das Landschaftsbild wird wiederhergestellt bzw. neu gestaltet. Ein Ausgleichsdefizit verbleibt nicht.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Im Umfeld des Bauvorhabens sind keine bebauten Gebiete vorhanden.

6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

Weitere Maßnahmen sind nicht vorgesehen.



7. KOSTEN

7.1 Kostenträger

Kostenträger der Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland.

Die Maßnahme besteht aus dem

- Bau der Rastanlage mit WC, der
- Anpassung an die bestehende BAB A3, der
- Verlegung des öffentlichen Feldweges östlich der Rastanlage mit WC, sowie dem
- Anschluss von Ver- und Entsorgungsleitungen.

7.2 Kostenbeteiligungen

Kostenbeteiligungen anderer Baulastträger sind nicht veranlasst.



8 VERFAHREN

Nach § 17 FStrG ist für den Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Das Recht der Planfeststellung für die Bundesfernstraßen ist gleichfalls in § 17 FStrG sowie dem Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) geregelt.

Das Planfeststellungsverfahren dient als Rechtsgrundlage für die vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen.

Durch das Planfeststellungsverfahren wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen nicht erforderlich.

Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das beschriebene Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – umfassend rechtsgestaltend zu regeln.



9 INANSPRUCHNAHME VON GRUNDEIGENTUM

9.1 Grunderwerb

Für die mit dem Bau der unbewirtschafteten Rastanlage zusammenhängenden Maßnahmen wird privates Grundeigentum in Anspruch genommen. Die davon betroffenen Grundstücke und der Umfang der im Einzelnen benötigten Flächen sind den Grunderwerbsverzeichnissen und -plänen (siehe Unterlage 10) zu entnehmen.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in gesonderten Grunderwerbsverhandlungen bzw. Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Hier kann lediglich festgestellt werden, ob dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung besteht.

9.2 Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen

Für die Baudurchführung müssen neben den zu erwerbenden Flächen auch Bereiche vorübergehend in Anspruch genommen werden. Diese sind in den Grunderwerbsverzeichnissen und -plänen (siehe Unterlage 10) ausgewiesen.

Die Entschädigung erfolgt analog zum Grunderwerb.



10 DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME

Die Baumaßnahme kann so abgewickelt werden, dass der Verkehr auf der durchgehenden BAB A3 ohne nennenswerte Beeinträchtigung fließen kann.

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über die öffentlichen Wege, Brückäcker und Waller Straße die über die St 2240 an der Autobahn (AS Oberölsbach) angeschlossen sind. Die Wege sind vor Beginn der Bauarbeiten zu ertüchtigen. Im Laufe der Bauarbeiten werden Sie teilweise umgelegt. Im Zuge der weiteren Planungen erfolgen hierzu gesonderte Abstimmungen und Festlegungen mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern.

Besondere Schwierigkeiten bei der Durchführung der Baumaßnahme sind derzeit nicht abzusehen.

Es wird von einer geschätzten Bauzeit von ca. neun Monaten ausgegangen.



11 ANHANG

11.1 Standortuntersuchung