

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern

Straße / Abschnitt / Station: A6 / 480 / 7,492

**BAB A6, Nürnberg – Waidhaus**

**PWC Laubenschlag Nord und Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen**

Betr.-km 845+050

PROJIS-Nr.: entfällt

# FESTSTELLUNGSENTWURF

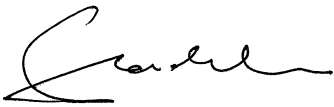
**BAB A6, Nürnberg – Waidhaus**

**PWC Laubenschlag Nord und Süd**

Betr.-km 845+050

**- Erläuterungsbericht -**

Mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens

<p>aufgestellt:</p> <p>Autobahndirektion Nordbayern</p>  <p>Stadelmaier, Baudirektor Nürnberg, den 30.10.2019</p>	
	<p>Festgestellt nach § 17 FStrG gemäß Beschluss vom 08. April 2022 ROP-SG32-4354.1-2-2-154</p> <p>Regensburg, 08. April 2022 Regierung der Oberpfalz</p> <p>Meisel Baudirektor</p>





## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME</b>	<b>4</b>
1.1	Planerische Beschreibung	4
1.2	<b>Straßenbauliche Beschreibung</b>	<b>5</b>
1.2.1	Standort	5
1.2.2	Gestaltung der Anlagenteile	5
1.2.3	Größe der Anlagenteile	7
1.3	Verkehrsanlagengestaltung	8
<b>2</b>	<b>BEGRÜNDUNG DES VORHABENS</b>	<b>9</b>
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	9
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	11
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	11
2.4	<b>Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens</b>	<b>11</b>
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	11
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	12
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	15
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	15
2.6	Zwingende Gründe eines überwiegend öffentlichen Interesses	16
<b>3</b>	<b>VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DES STANDORTES</b>	<b>17</b>
<b>4</b>	<b>TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME</b>	<b>18</b>
4.1	Ausbaustandard	18
4.2	Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung	19
4.3	<b>Linienführung</b>	<b>20</b>
4.3.1	Rastanlage	20
4.3.2	Wirtschaftswege	21
4.4	<b>Querschnittsgestaltung</b>	<b>22</b>
4.4.1	<u>Querschnittselemente und Querschnittsbemessung</u>	22
4.4.1.1	A 6	22
4.4.1.2	PWC-Anlagen	22
4.4.1.3	Wirtschaftswege	23
4.4.2	<u>Fahrbahnbefestigung</u>	23
4.4.2.1	PWC-Anlagen	23
4.5	Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten	24
4.6	Besondere Anlagen	24
4.7	Ingenieurbauwerke	25
4.8	Lärmschutzanlagen	25
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	25



<b>4.10</b>	<b>Leitungen</b>	<b>26</b>
4.10.1	Stromversorgung	26
4.10.2	Wasserversorgung	27
4.10.3	Abwasserentsorgung	28
4.10.4	Fernmeldeleitungen	28
4.10.5	Beleuchtung	29
<b>4.11</b>	<b>Baugrund / Erdarbeiten</b>	<b>29</b>
4.11.1	Übersicht	29
4.11.2	Baugrund und Hydrologie	29
4.11.3	Geotechnische Bemerkungen	31
4.11.4	Erdmengenbilanz	33
<b>4.12</b>	<b>Entwässerung</b>	<b>34</b>
4.12.1	Bestehende Entwässerungssituation	34
4.12.2	Geplante Entwässerungssituation	34
<b>4.13</b>	<b>Straßenausstattung</b>	<b>36</b>
<b>4.14</b>	<b>WC-Gebäude</b>	<b>36</b>
<b>5</b>	<b>ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN</b>	<b>38</b>
<b>6</b>	<b>MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN</b>	<b>39</b>
<b>6.1</b>	<b>Lärmschutzmaßnahmen</b>	<b>39</b>
6.1.1	Rechtsgrundlagen	39
6.1.2	Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	39
<b>6.2</b>	<b>Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen</b>	<b>41</b>
6.2.1	Gesetzliche Grundlagen	41
6.2.2	Schutzmaßnahmen	41
<b>6.3</b>	<b>Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten</b>	<b>42</b>
<b>6.4</b>	<b>Landschaftspflegerische Maßnahmen</b>	<b>42</b>
<b>7</b>	<b>KOSTENTRÄGER</b>	<b>43</b>
<b>8</b>	<b>VERFAHREN</b>	<b>43</b>
<b>9</b>	<b>DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME</b>	<b>44</b>
<b>10</b>	<b>INANSPRUCHNAHME VON GRUNDEIGENTUM</b>	<b>45</b>
10.1	Grunderwerb	45
10.2	Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen	45
<b>11</b>	<b>ANLAGEN</b>	<b>46</b>
<b>Anlage 1</b>	UVP-Bericht	46



## **1 DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME**

### **1.1 Planerische Beschreibung**

An der Bundesautobahn (BAB) A 6, Nürnberg - Waidhaus, bei Betr.-km 844,882 (Abschnitt 480, Station 7,342), befinden sich die beiderseits der Autobahn angeordneten, bestehenden Rastanlagen mit WC (PWC-Anlagen) Laubenschlag Nord und Süd. Sie liegen ca. 1,5 km südöstlich vom Ortsteil Köfering (Gemeinde Kümmersbruck) und ca. 3 km südwestlich der Gemeinde Kümmersbruck. Die A 6 ist Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-Verkehr) und Teil der Europastraße E 50 Paris - Prag und ist somit eine wichtige sowie an Bedeutung zunehmende, europäische Ost-West-Verbindung.

Baulast- und Vorhabenträger ist die Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.

Die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen umfassen die Verkehrsflächen-erweiterung der bestehenden PWC-Anlagen auf der Nordseite in Fahrtrichtung Nürnberg und auf der Südseite in Fahrtrichtung Waidhaus sowie die Anlage eines Versickerungsbeckens zur künftigen Verkehrsflächenentwässerung.

Die Erweiterung der beiden Anlagenteile ist im Netzkonzept zur Ausstattung der Bundesautobahnen mit Rastanlagen enthalten und trägt zur Verbesserung des Stellplatzangebotes an der A 6 bei. Es wird eine baldige Realisierung der geplanten Maßnahmen im Rahmen des seit 1995 laufenden Investitionsprogramms für den Neu- und Ausbau von Rastanlagen an Bundesautobahnen angestrebt.



## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

### 1.2.1 Standort

Die PWC-Anlagen Laubenschlag Nord und Süd befinden sich zwischen den Anschlussstellen (AS) Amberg-West im Westen (AS Nr. 65) und Amberg-Süd im Osten (AS Nr. 66).

Der nachfolgenden Tabelle sind die Abstände zu den nächstgelegenen Tank- und Rast- sowie unbewirtschafteten PWC-Anlagen zu entnehmen.

Fahrtrichtung	Name der Anlage	Betr.-km	Abstand zur PWC Laubenschlag
Nürnberg	TR Oberpfälzer Alb Nord	831,2	13,9 km
Waidhaus	TR Oberpfälzer Alb Süd	831,2	13,9 km
Nürnberg	PWC Stocker Holz Nord	863,3	18,2 km
Waidhaus	PWC Stocker Holz Süd	863,3	18,2 km

Tabelle 1: Nächstgelegene Rastanlagen

Durch die Erweiterung der beiden Anlagenteile auf den bereits vorhandenen Flächen, können insbesondere die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Beanspruchung zusätzlicher Flächen auf ein Minimum reduziert werden.

Die Vergrößerung der Anlagenteile erfolgt jeweils in Richtung Westen, um den baulichen Eingriff in das Unterführungsbrückenbauwerk BW 845a (Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges) zu vermeiden.

### 1.2.2 Gestaltung der Anlagenteile

Die Gestaltung der neuen PWC-Anlagen wurde in Anlehnung an den Musterplan A1 des Anhangs 9 der „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS 2011) vorgenommen. Ergänzend zum Musterplan wurden die nordöstlichen bzw. südwestlichen Pkw-Stellplätze zugunsten einer zusätzlichen Lkw-Parkharfe verschoben. Durch die Drehung der Lkw-Stellplätze konnte auf eine weitere Fahrgasse verzichtet werden.



Insgesamt weisen die beiden neuen Anlagenteile eine bestandsorientierte Dimensionierung und optimierte Stellplatzanordnung auf.

Durch die Schräg- und Längsaufstellung verschiedener Fahrzeugarten in den Parkständen ist ein optimales und zügiges Ein- und Ausfahren von und in die durchgehenden Fahrgassen möglich.

Die geplanten PWC-Anlagen werden von derzeit jeweils 6 regulär ausgewiesenen Lkw-Stellplätzen auf jeweils 51 Lkw-Stellplätze in Schrägaufstellung unter 50 gon erweitert. Die vorhandenen 17 Pkw-Stellplätze werden auf jeweils 33 Stellplätze erweitert, wovon 3 Parkplätze für mobilitätseingeschränkte und behinderte Personen vorbehalten sind. Diese werden in der Nähe des WC-Gebäudes angeordnet und durch Bordsteinabsenkungen barrierefrei angeschlossen.

Beide Anlagenteile erhalten jeweils 6 Stellplätze für Busse und Pkw mit Anhänger in Längsaufstellung.

Entlang der Durchfahrtsgassen sind parallel zur Autobahn verlaufende Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte mit einer Länge von jeweils 200 m angeordnet.

Abweichend zur ERS 2011 werden die Pkw-Fahrgassen und -Parkstände so dimensioniert, dass in den nächtlichen Spitzenzeiten Lkw auf den Pkw- und Busparkflächen abgestellt werden können.

Zwischen der Autobahn und dem Parkstreifen für Großraum- und Schwertransporte werden beiderseits Gabionenwände als Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,0 m errichtet.

Durch die Anlage von Gehwegen, mit möglichst direkten, barrierefreien Führungen zum WC-Gebäude, ist eine sichere Führung der Fußgänger gewährleistet. Eine ausreichende Beleuchtung der Anlage wird sichergestellt.

Im Zusammenhang mit der Erweiterung der Stellplätze werden auch die WC-Gebäude erneuert.

Für die Entwässerung der Verkehrsflächen wird zur Behandlung des Oberflächenwassers beider Anlagenteile ein neues Absetzbecken auf der Nordseite errichtet. Das vorgereinigte Oberflächenwasser wird vom Absetzbecken aus



in ein ebenfalls neu zu errichtendes Versickerungsbecken im Mühlal geleitet. Zusätzlich werden Teile der durchgehenden Fahrbahn an die neue Entwässerungsanlage angeschlossen. Die Bemessung der Anlagen wurde nach den Vorgaben des Merkblatt DWA-M 153 und des Arbeitsblatt DWA-A 138 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. vorgenommen und erfolgte in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Weiden.

Die Ver- und Entsorgung mit Strom, Wasser und Abwasser erfolgt über die bereits vorhandenen Ver- und Versorgungsleitungen, die im Zuge der Maßnahme anzupassen sind.

### 1.2.3 Größe der Anlagenteile

Die Stellplatzkapazitäten für die Erweiterung der PWC-Anlagen Laubenschlag Nord und Süd wurden in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) festgelegt und können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Stellplatzart	Nordseite		Südseite	
	Vorhanden	Geplant	Vorhanden	Geplant
Pkw	17	<b>33</b>	17	<b>33</b>
Lkw in Schrägaufstellung	6	<b>51</b>	6	<b>51</b>
Busse, Pkw m. Anh., Caravan und Lkw in Längsaufstellung	4	<b>6</b>	4	<b>6</b>
Groß- und Schwertransport	-	<b>200 m</b>	-	<b>200 m</b>

Tabelle 2: Geplante und vorhandene Stellplatzkapazität der PWC-Anlagen Laubenschlag Nord und Süd





### **1.3 Verkehrsanlagengestaltung**

Die Erschließung der Nordseite, aus Richtung Waidhaus kommend, erfolgt über die vorhandene Zufahrt und wird an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Ausfahrt aus der Anlage wird ca. 100 m nach Westen verschoben.

Der Anschluss der Südseite, aus Richtung Nürnberg kommend, erfolgt über eine neue Zufahrt, die ca. 100 m westlich der bestehenden Zufahrt angeordnet wird. Die Ausfahrt aus der Anlage erfolgt über die bereits vorhandene Ausfahrt der bestehenden PWC-Anlage Süd. Diese wird an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Die Anschlüsse wurden nach den Vorgaben der „Richtlinie für die Anlage von Autobahnen“ (RAA 2008) gestaltet.



## **2 BEGRÜNDUNG DES VORHABENS**

### **2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren**

Die Rastanlagen an Bundesautobahnen dienen der Versorgung und Erholung von Reisenden und Berufskraftfahrern und gehören nach § 1 Abs. 4 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) zu den Bundesautobahnen.

Aufgrund der täglichen Überlastung vorhandener Parkplätze und Rastanlagen im Streckenabschnitt der A 6 zwischen dem AK Altdorf (Betr.-km 801,038) und dem AK Oberpfälzer Wald (Betr.-km 874,788), kann die erforderliche Verkehrssicherheit vor allem abends und nachts nicht mehr gewährleistet werden. Lkw-Fahrer stellen ihre Fahrzeuge teilweise in den Zu- und Abfahrtsbereichen der bestehenden Anlagen ab. Hierdurch entstehen erhebliche Gefahrensituationen.

Grundlage für die Planung von PWC-Anlagen sind die „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS 2011). Nach diesen sind mit einem Regelabstand von 15 bis 20 km Rastanlagen an Autobahnen vorzusehen um den Lkw-Fahrern ausreichend Parkraum zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten zur Verfügung zu stellen. Im betrachteten Streckenabschnitt sind diese Abstände zu den nächstgelegenen Anlagen (TR Oberpfälzer Alb und PWC Stocker Holz) eingehalten, so dass zur Schaffung zusätzlicher Lkw-Stellplätze die Erweiterung der bestehenden Anlagen vorgesehen wurde.

Der Vorentwurf wurde mit Schreiben vom 04.01.2019, AZ: StB 12/7436.4/006-065/2973670 durch das BMVI genehmigt.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde die Gemeinde Kümmersbruck beteiligt. Mit Gemeinderatsbeschlusses vom 17.10.2017 und in einem Vororttermin am 24.10.2017 wurde die Autobahndirektion Nordbayern darum gebeten, alternative Standorte für das geplante Versickerungsbecken zu prüfen.

Hierzu wurden im Frühjahr 2018 zusätzliche Baugrundaufschlüsse auf dem gemeindlichen Grundstück und auf angrenzenden Flächen durchgeführt.



Im Ergebnis musste das Versickerungsbecken in der geplanten Lage beibehalten werden. Die Dimensionierung des Beckens konnte optimiert werden. Über die Ergebnisse wurde der Bau- Umwelt-, Grundstücks- und Verkehrsausschuss der Gemeinde Kümmerbruck in einem Vororttermin am 14.05.2019 informiert. Der Ausschuss hat den Planungen und einem Verkauf der benötigten Fläche grundsätzlich zugestimmt.



## **2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Für die geplante Verkehrsflächenerweiterung ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Die Feststellungsunterlagen beinhalten alle notwendigen Angaben zu den Umweltauswirkungen und sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) sowie in der Anlage 1 zur Unterlage 1 (UVP-Bericht) entsprechend §16 UVPG enthalten.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt.

## **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 A 6 verbindet als transeuropäische Verkehrsachse die westeuropäischen Länder mit Deutschland und den osteuropäischen Nachbarstaaten. Sie verläuft dabei durch die Region Oberpfalz-Nord (6) und muss einen besonders starken Transitverkehr aufnehmen. Sie ist als Europastraße E 50 Bestandteil des transeuropäischen Netzes (TEN).

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 01.03.2018 ist unter 4.2 ausgeführt:

„Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.

Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen.“



Zu 4.2 (B) heißt es weiter:

„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 (vgl. 1.4.1) bei.

Über die Bundesfernstraßen ist Bayern in das internationale und nationale Straßennetz eingebunden. Deren Aus- und Neubau richtet sich nach dem jeweiligen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz). Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans soll der Bedarf weiterer Lückenschlüsse im Netz geprüft werden“.

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ist nicht erforderlich, weil das Vorhaben den oben genannten Zielen der Raumordnung nicht entgegensteht und der Bau der Rastanlage keine raumbedeutsamen Auswirkungen nach sich zieht (siehe hierzu auch ROG vom 22.12.2008 § 15 Abs.1).

Im Rahmen der Bedarfsplanung wurde das Bedarfskonzept zwischen Bund und Land abgestimmt. Die Erweiterung der PWC-Anlagen Laubenschlag Nord und Süd fügen sich in dieses Konzept ein.

#### 2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

In 2018 wurde eine bundesweite Verkehrszählung der abgestellten Lkw entlang der Bundesautobahnen durchgeführt. Im Streckenabschnitt der A 6, zwischen dem AK Altdorf und dem AK Oberpfälzer Wald, wurden auf den verfügbaren 343 Lkw-Stellplätzen insgesamt 535 abgestellte Lkw erfasst. Damit beträgt die vorhandene Überbelegung 194 Lkw und der Abschnitt ist bereits jetzt als stark überlastet zu bewerten.

Die vierstreifige A 6 zwischen der AS Amberg-West und der AS Amberg-Süd ist durch eine Verkehrsbelastung von  $DTV_{2015} = 22.160$  Kfz/24h gekennzeichnet. Der Anteil des Schwerlastverkehrs mit  $DTV_{SV,2015} = 6.658$  Kfz/24h am Gesamtverkehr beträgt bis zu 30 %.



Auf dem ca. 74 km langen Abschnitt der A 6 zwischen dem AK Altdorf und dem AK Oberpfälzer Wald befinden sich eine beidseitige Tank- und Rastanlage sowie zwei PWC-Anlagen.

Der Abschnitt weist darüber hinaus noch Rastplätze ohne WC auf, die für den Verkehr aus hygienischen Gründen und aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht freigegeben sind. Bei der in 2018 durchgeführten Verkehrszählung wurden auf diesen Anlagen dennoch abgestellte Lkw erfasst.

Die Erhebungszahlen und ausgewiesenen Lkw-Stellplätze aus dem Jahr 2018 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen (die Parkplätze und Anlagen sind in Stationierungsrichtung aufgelistet):

Name der Anlage	Bemerkung	ausgewiesene Anzahl der Lkw-Parkstände	abgestellte Lkw (2018)	Fehlbestand	Belegung
Lochgraben	unbewirtschaftet ohne WC	7	6	-1	86%
Röthenbach	unbewirtschaftet ohne WC	7	8	1	114%
Unterrieden	geschlossen	5	6	1	120%
Rehberg	geschlossen	4	5	1	125%
Haide	geschlossen	4	6	2	150%
Hölle	geschlossen	4	7	3	175%
Zankschlag N	unbewirtschaftet ohne WC	5	5	0	100%
Zankschlag S	unbewirtschaftet ohne WC	4	8	4	200%
Fina Autohof Alfeld	Autohof	50	85	35	170%
Rehwinkel	geschlossen	6	7	1	117%
Poppberg	geschlossen	6	5	-1	83%
Am Hoch	geschlossen	10	12	2	120%
Hochstraße	geschlossen	5	6	1	120%
Oberpfälzer Alb N	bewirtschaftet	61	100	39	164%
Oberpfälzer Alb S	bewirtschaftet	60	98	38	163%
Brunnberg	geschlossen	6	7	1	117%
Tankstelle Ursensollen	Tankstelle	9	15	6	167%
Laubenschlag Nord	unbewirtschaftet	10	20	10	200%
Laubenschlag Süd	unbewirtschaftet	10	19	9	190%
Stockerholz Nord	unbewirtschaftet	34	52	18	153%
Stockerholz Süd	unbewirtschaftet	34	58	24	171%
<b>Gesamt</b>		<b>343</b>	<b>535</b>	<b>194</b>	

Tabelle 3: Stellplatzerhebung der Rastanlagen, A6 zwischen dem AK Altdorf und dem AK Oberpfälzer Wald



Für das Prognosejahr 2030 berechnet sich der Parkraumbedarf nach Anhang 1 der ERS 2011 zu  $N_{2030} = 628$  Lkw-Stellplätzen. Das Defizit im betrachteten Abschnitt der A 6 zwischen dem AK Altdorf und dem AK Oberpfälzer Wald beträgt für das Prognosejahr 2030 demnach  $\Delta N_{2030} = 287$  Lkw-Stellplätze.

Unter Berücksichtigung der erweiterten PWC-Anlagen Laubenschlag und der geplanten, beidseitigen PWC-Anlage Zankschlag (Betr.-km 811,6), verbleibt für die A 6 im betrachteten Abschnitt noch immer ein Defizit von  $\Delta N_{2030} = 140$  Lkw-Stellplätzen.

In der Bedarfsberechnung wurden die Stellplatzkapazitäten des Autohofs an der AS Alfeld und der Tankstelle Ursensollen mit berücksichtigt. Nach der aktuellen Rechtsprechung stellen Autohöfe und Tankstellen an Autobahnen private Stellplätze dar und können keinen vollständigen Ersatz für die an Bundesfernstraßen erforderlichen Stellplätze bieten. Es besteht keine Straßenbaulast des Bundes für die Flächen. Sie sichern damit auch keine dauerhafte und zuverlässige Bedarfsdeckung (vgl. Urteil BVerwG 9 A 1.14 vom 25. März 2015). Blieben der Autohof und die Tankstelle in der Bedarfsprognose 2030 unberücksichtigt, würde auf der A 6 ein zusätzlicher Parkraumbedarf im betrachteten Abschnitt entstehen.

Darüber hinaus wurden der Bedarfsberechnung auch die Stellplatzkapazitäten der bereits geschlossenen Rastanlagen ohne WC zu Grunde gelegt, auf denen das widerrechtliche Abstellen von Lkw aufgrund des hohen Stellplatzbedarfs bisher toleriert wurde. Geschlossene Parkplätze ohne WC stellen keinen dauerhaften Ersatz für die erforderlichen Lkw-Stellplätze dar. Die Parkplätze mussten aus Gründen der Verkehrssicherheit und insbesondere aus hygienischen und betriebsdienstlichen Gründen für den Verkehr geschlossen werden. Weiterhin erfüllen diese auch nicht die, an moderne Rastanlagen gestellten Anforderungen um der Erholung und Versorgung von Verkehrsteilnehmern zu dienen. Lärmschutzanlagen zum nächtlichen Schutz der Lkw-Fahrer sind nicht vorhanden. Der Parkraumbedarf ist durch die Schaffung von Rastanlagen zu decken, die den Anforderungen der ERS 2011, der Verkehrssicherheit und Hygiene genügen.

Mit den vorgesehenen 102 ausgewiesenen Lkw-Stellplätzen im Bereich der PWC-Anlagen Laubenschlag Nord und Süd kann der bereits vorhandene Stellplatzbedarf lediglich reduziert werden. Für das Prognosejahr 2030 ver-



bleibt trotz Erweiterung der beiden Anlagenteile im betrachteten Abschnitt ein Lkw-Stellplatzdefizit.

Die Schaffung zusätzlicher Lkw-Stellplätze ist demnach dringend erforderlich.

Teil der Stellplatz Prognose 2030 ist die alle 5 Jahre bundesweite Erhebung der Lkw-Parksituation der Bundesanstalt für Straßenwesen von 2018. Eine genaue Anpassung des Prognosehorizontes über 2030 erfolgt erst zur nächsten Erhebung 2023.

#### 2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Erweiterung der PWC-Anlagen Laubenschlag Nord und Süd trägt zur deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der A 6 bei. Durch die Schaffung von Lkw-Stellplätzen steht den Lkw-Fahrern zusätzlicher Parkraum zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten zur Verfügung.

Durch zusätzlichen Parkraum werden die bestehenden Anlagen im Abschnitt der A 6 zwischen dem AK Altdorf und dem AK Oberpfälzer Wald entlastet. Insbesondere in den Nachtstunden werden die Anzahl widerrechtlich abgestellter Lkw verringert und Gefahrensituationen vermieden und beseitigt.

### 2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die vorhandene Lärm- und Schadstoffsituation im Planungsraum wird durch die bestehende BAB A 6 bestimmt. Durch die geplante Maßnahme sind keine erheblichen Veränderungen zu erwarten.

Der nächstgelegene, bebaute Bereich ist der Ortsteil Köfering der Gemeinde Kümmersbruck. Köfering liegt ca. 900 m nördlich der PWC-Anlagen. Unter Berücksichtigung des Ausbaus der PWC-Anlagen werden die Grenzwerte nach § 1 Abs. 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) von 70 dB(A) zur Tageszeit und 60 dB(A) zur Nachtzeit nicht überschritten und es kommt zu keiner Erhöhung des Beurteilungspegels von mehr als 3 dB(A). Die genauen Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse können der Unterlage 17 entnommen werden.





Die geplante Maßnahme stellt im Ergebnis keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar und es sind keine Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich.

Zum Schutz der Lkw-Fahrer werden beiderseits der A 6 Lärmschutzwände entlang der Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte errichtet. Detaillierte Darstellungen und Beschreibungen sind Kap. 4.8 sowie den Unterlagen 5 und 17 zu entnehmen.

Wasserschutzgebiete werden von der Maßnahme nicht berührt. Überschwemmungsgebiete und Bebauung werden nicht beeinträchtigt. Durch den Bau eines neuen Absetzbeckens mit nachgeschaltetem Versickerungsbecken werden die bestehenden Regenrückhaltebecken 844 - 1L und 844 - 2R erheblich entlastet und die bestehende Entwässerungssituation deutlich verbessert.

Belastungen und Schmutzstoffe im gesammelten Oberflächenwasser werden zunächst durch das Absetzbecken und anschließend mittels einer Versickerung durch eine belebte Oberbodenschicht reduziert. Auch der Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser wird durch die vorgesehenen Entwässerungsmaßnahmen erheblich reduziert.

## **2.6 Zwingende Gründe eines überwiegend öffentlichen Interesses**

Gebiete, die eine FFH- oder eine artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung erfordern, werden im Planungsgebiet nicht berührt. Insoweit sind zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses an der Erweiterung der Rastanlagen zur Begründung von Eingriffen in FFH- oder Vogelschutzgebiete für die Realisierung des Vorhabens nicht erforderlich. Gleichwohl liegen die Schaffung von ausreichend Parkraum entlang der Autobahn und die Verbesserung der Verkehrssicherheit im öffentlichen Interesse.



### 3 VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DES STANDORTES

Die ERS 2011 sehen in Abständen von 15 bis 20 km Rastanlagen an Autobahnen vor, um den Lkw-Fahrern ausreichend Parkraum zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten zur Verfügung zu stellen.

Im betrachteten Abschnitt der A 6 zwischen dem AK Altdorf und dem AK Oberpfälzer Wald befinden sich inkl. der gegenständlichen PWC-Anlagen Laubenschlag Nord und Süd drei bestehende sowie eine geplante Anlage innerhalb dieser Regelabstände (Tabelle 4).

Name der Anlage	Betr.-km	Abstand	Bemerkung
PWC Zankschlag Nord und Süd	811,6	19,6 km	geplant
TR Oberpfälzer Alb Nord und Süd	831,2	13,9 km	
<b>PWC Laubenschlag Nord und Süd</b>	<b>845,05</b>		
PWC Stocker Holz Nord und Süd	863,3	18,2 km	

Tabelle 4: Abstände der Rastanlagen an der A 6 zwischen dem AK Altdorf und dem AK Oberpfälzer Wald

Ein Ausbau bestehender Anlagen unter Ausnutzung von bundeseigenen Flächen und der Weiterverwendung von vorhandenen Ver- und Entsorgungseinrichtungen stellt im Hinblick auf den erforderlichen Grunderwerb und die Eingriffe in Natur und Landschaft, im Vergleich zu einem Neubau, die vorzuzugswürdigere und optimale Lösung dar.

Die im Abschnitt vorhandenen, überwiegend geschlossenen Parkplätze ohne WC (siehe Tabelle 3, Kap. 2.4.2) eignen sich nicht für eine Erweiterung, da

- die Regelabstände zu den nächstgelegenen Rastanlagen deutlich über- oder unterschritten werden,
- die Nähe zur Wohnbebauung keine Erweiterung zulassen,
- durch die Lage in engen Radien oder an starken Steigungsstrecken Verkehrssicherheitsdefizite zu erwarten sind und/oder
- aus topografischen Gründen unverhältnismäßig hohe Erd- und Felsbauarbeiten erforderlich wären.



Die Parkplätze ohne WC „Zankschlag“, „Unterrieden“, „Rehberg“, „Haide“ und „Hölle“ sind zugunsten einer weiteren Rastanlagenplanung (PWC Zankschlag Nord und Süd - nicht Gegenstand dieses Verfahrens) bereits überplant.

Bei den bestehenden PWC-Anlagen Laubenschlag Nord und Süd werden die Standort- und Abstandskriterien der ERS 2011 erfüllt. Die vorhandenen Ver- und Entsorgungseinrichtungen können weiterverwendet werden. Östlich, zwischen den PWC-Anlagen Laubenschlag und Stocker Holz, befinden sich keine weiteren Parkplätze ohne WC, die in einer Standortprüfung zu berücksichtigen sind.

Die Verkehrsflächenerweiterung auf den bestehenden PWC-Anlagen Laubenschlag Nord und Süd ist daher als vorzugswürdig zu bewerten.

Aufgrund des östlich der Anlagen gelegenen Unterführungsbrückenbauwerks BW 845a wurde die Erweiterung der Anlagenteile nach Westen weiterverfolgt.

## **4 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME**

### **4.1 Ausbaustandard**

Die Entwurfs- und Betriebsmerkmale richten sich nach der RAA 2008 i.V.m. den ERS 2011.

Die PWC-Anlagen Laubenschlag Nord und Süd sind wie die A 6 in die Entwurfsklasse EKA 1 A einzustufen. Die Verkehrsanlagen werden 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 den Vorgaben der „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Autobahnen“ (RWBA 2000) und der „Richtlinien für Markierungen an Straßen“ (RMS) bzw. der ERS 2011.

Gehwege sind so angelegt, dass eine direkte Führung zum WC-Gebäude für den Verkehrsteilnehmer erkennbar ist und Kreuzungen mit Fahrgassen so weit wie möglich vermieden werden.

Erholungsflächen und Sitzgelegenheiten werden im Bereich der Grünflächen angelegt.

Innerhalb der PWC-Anlagen ist die Trassierung nach Lage und Höhe nicht fahrdynamisch sondern fahrgeometrisch gestaltet, so dass sich eine unterhaltungsfreundliche Verkehrsanlage ergibt. Die Gestaltung der Parkflächen berücksichtigt insbesondere im Bereich der Pkw-Schrägparkstände die Anforderungen an den Winterdienst.

## **4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung**

Auf der Nord- und Südseite werden durch die Erweiterung der PWC-Anlagen vorhandene Wirtschaftswege und forstwirtschaftliche Rückegassen überbaut. Die jeweils westlich der Anlagenteile verlaufenden Wirtschaftswege liegen überwiegend innerhalb des Autobahngrundstückes. Sie dienen als Betriebsweg zur Erschließung der ebenfalls westlich der PWC-Anlagen befindlichen, vorhandenen Regenrückhaltebecken 844 - 1L und 844 - 2R sowie der Talbrücke Köfering (Bauwerk 844a). Sie sind jeweils an die bestehenden Anlagenteile angeschlossen und besitzen eine Verbindung zu öffentliche Feld- und Waldwegen.

Die Wirtschaftswege werden an die neuen Verhältnisse angepasst. Die Grundsätze der Trassierung und Querschnittsgestaltung sind unter Ziff. 4.3.2 und 4.4.1.3 zusammenfassend dargestellt.



## 4.3 Linienführung

### 4.3.1 Rastanlagen

Die Zu- und Abfahrten der PWC-Anlagen sind nach den Grundsätzen der RAA fahrdynamisch gestaltet. Die östlich der PWC-Anlagen befindlichen, bestehenden Ein- und Ausfädelungstreifen bleiben unverändert. Deren Länge von 250 m entspricht den Vorgaben der RAA.

Die Ausfahrt wurde nach Typ A1 und die Einfahrt nach Typ E1 der RAA geplant. Die Längen der Ein- und Ausfahrten betragen gem. RAA jeweils 250 m. Die Entwurfsparameter der Ein- und Ausfädelungstreifen sind in den nachfolgenden Tabellen zusammengefasst:

Anlage Nord			Einfahrt		Ausfahrt	
Rampengeschwindigkeit $V_{\text{Rampe}}$	km/h		50		50	
Trassierungselement			Grenzwert (RAA)	gewählt	Grenzwert (RAA)	gewählt
Kurvenradien	min R	m	80	202,5	80	102,25
Längsneigung	max s	%	6	3,40	6	2,42
Kuppenhalbmesser	min $H_k$	m	2.000	2.800	2.000	2.000
Wannenhalbmesser	min $H_w$	m	1.000	2.000	1.000	2.000
Mindestquerneigung	min q	%	2,5	2,5	2,5	2,5
Höchstquerneigung	max q	%	6		6	

Tabelle 5: Entwurfsparameter der Ein- und Ausfahrt PWC Laubenschlag Nord

Anlage Süd			Einfahrt		Ausfahrt	
Rampengeschwindigkeit $V_{\text{Rampe}}$	km/h		50		50	
Trassierungselement			Grenzwert (RAA)	gewählt	Grenzwert (RAA)	gewählt
Kurvenradien	min R	m	80	120	80	190
Längsneigung	max s	%	6	3,40	6	1,46
Kuppenhalbmesser	min $H_k$	m	2.000	2.250	2.000	2.250
Wannenhalbmesser	min $H_w$	m	1.000	2.250	1.000	2.250
Mindestquerneigung	min q	%	2,5	2,5	2,5	2,5
Höchstquerneigung	max q	%	6		6	

Tabelle 6: Entwurfsparameter der Ein- und Ausfahrt PWC Laubenschlag Süd



Die Grenzwerte werden bei beiden Anlagen eingehalten.

Zwangspunkte für die Anordnung der Rastanlage sind die bestehenden, östlichen Anschlüsse der PWC-Anlagen an die Bundesautobahn.

Die Fahrgassen innerhalb der neuen Anlagen sind fahrgeometrisch geformt. Die Querneigung der Fahrgassen und Stellflächen werden so angelegt, dass ein möglichst einfaches, wirtschaftliches und unterhaltungsfreundliches Entwässerungssystem entsteht.

Für die geplanten Parkstände werden die Regelabmessungen nach Tabelle 4 der ERS 2011 verwendet und sind nachfolgend aufgeführt:

<b>Parkstand</b>	<b>Breite [m]</b>	<b>Tiefe [m]</b>	<b>Länge [m]</b>	
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	Längsaufstellung	3,50	18,00	-
Großraum- u. Schwertransport	Längsaufstellung	5,00	-	200

Tabelle 7 : Entwurfsparameter der Parkstände

Im Lageplan (Unterlage 5) sind die freizuhaltenden Sichtfelder eingetragen. Die bestehenden Entwässerungseinrichtungen werden an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Um das Nothalten auf dem Bankett neben den Aus- und Einfädelstreifen zu ermöglichen, werden die Bankette standfest ausgeführt.

#### 4.3.2 Wirtschaftswege

Die vorhandenen Wirtschaftswege werden auf Grundlage des Arbeitsblattes DWA-A 904, „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ (RLW 2016) an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Auf der Nordseite sind Zwangspunkte der Anschluss an den bestehenden Wirtschaftsweg und der Anschluss an den Betriebsweg des Absetzbeckens. Auf der Südseite sind Zwangspunkte die Anschlüsse an bestehende, westlich



gelegene, öffentliche Feld- und Waldwege sowie die Pkw-Durchfahrtsgasse der südlichen Anlage.

Die Wirtschaftswege werden auch zukünftig auf Grundstücken der Bundesautobahn liegen.

## **4.4 Querschnittsgestaltung**

### **4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung**

#### **4.4.1.1 A 6**

Die bestehende Bundesautobahn hat eine Richtungsfahrbahnbreite von 11,25 m. Die bestehenden Ein- und Ausfädelungstreifen der Rastanlagen weisen die erforderliche Breite von 3,75 m nach RAA auf und können in ihrer Lage beibehalten werden. Der Überbau des bestehenden Bauwerks BW 845a muss dadurch nicht verändert werden.

Der Beginn des Ausfädelungstreifens der Südseite muss um ca. 100 m nach Westen verschoben werden. Der bestehende Seitenstreifen muss hierbei um 1,25 m verbreitert werden. Der Einfädelungstreifen der Nordseite muss ebenfalls um ca. 100 m nach Westen verschoben und um 1,25 m verbreitert werden.

#### **4.4.1.2 PWC-Anlagen**

Die Regelbreiten für die verschiedenen Fahrgassen nach den ERS 2011 sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Abweichend hiervon, werden die Fahrgassen für den Pkw-Verkehr mit einer Breite von 5,50 m ausgeführt, um Müll- und Winterdienstfahrzeugen sowie den Lkw in nächtlicher Mischnutzung ausreichend Fahrbahnbreite zur Verfügung zu stellen.



Fahrgasse	Breite [m]
Fahrgassen mit Parkständen - Lkw, Bus- oder Pkw mit Anhänger - Pkw	6,50 5,50
Zu- und Abfahrten	5,50

Tabelle 8: Fahrgassenbreite

Die Regelbankettbreite beträgt 1,50 m. Die Bankette werden standfest ausgeführt.

#### 4.4.1.3 Wirtschaftswege

Die Wirtschaftswege werden auf Grundlage des Arbeitsblattes DWA-A 904, „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ (RLW 2016) an die neuen Gegebenheiten angepasst. Der Ausbauquerschnitt der Wege orientiert sich dabei am vorhandenen Querschnitt.

Die Entwurfsgrundlagen sind in nachfolgender Tabelle zusammengefasst:

Entwurfsgrundlagen	öffentlicher Feldweg
Weg-Kategorie	Wirtschaftsweg
vorhandener Querschnitt	0,50m + 3,00m + 0,50m
geplanter Querschnitt	0,50m + 3,00m + 0,50m
Linienführung	geländeangepasst
Befestigung	nach DWA-A 904, Bild 8.3a

Tabelle 9: Entwurfsgrundlagen des zu verlegenden Feldweges

Die Querneigung wird mit 3% ausgeführt.

#### 4.4.2 Fahrbahnbefestigung

##### 4.4.2.1 PWC-Anlagen

Die Festlegung der Belastungsklasse und des Oberbaues für die Verkehrs- und Parkflächen der PWC-Anlagen sowie der Ein- und Ausfädelungstreifen der A 6 erfolgt nach den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ (RStO 12) und den „Empfehlungen zur Ausführung des Oberbaus beim Neu- und Ausbau von Verkehrsanlagen“ (MS IID4-43700-001/99 vom 23.05.2013).





Einzelheiten zur Verkehrs-, Fahrbahn- und Gehflächenbefestigung können den Unterlagen 14.1 und 14.2 entnommen werden.

#### **4.5 Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten**

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

Die Wegeanschlüsse und Zufahrten der Nordseite an das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz werden wiederhergestellt und im Bereich des Absetzbeckens angeschlossen.

Auf der Südseite wird der bestehende Wirtschaftsweg verlegt und an die neuen Verhältnisse angepasst. Dieser wird entlang der südlichen Einschnittsböschung an die Pkw-Durchfahrtsgasse angeschlossen. Die Anschlüsse der verlegten Wirtschaftswege mit den bestehenden öffentlichen Feld- und Waldwegen werden mit einfachen Eckausrundungen ausgebildet.

Bestehende, überbaute Zufahrten zu Grundstücken werden wiederhergestellt.

#### **4.6 Besondere Anlagen**

Besondere Anlagen werden von der Maßnahme nicht berührt.



#### 4.7 Ingenieurbauwerke

Das auf der Südseite und auf Teilen der A 6 anfallende Oberflächenwasser wird zukünftig über einen Durchlass an das auf der Nordseite liegende Entwässerungssystem angeschlossen. Die wesentlichen Daten sind in nachfolgender Tabelle aufgeführt:

Daten neuer Durchlass		
Betr.-km		844,783
Netzknotenabschnitt		480
Nenndurchmesser	[mm]	800
Einlauf-Sohlkote	[m ü. NN]	442,47
Auslauf-Sohlkote	[m ü. NN]	442,45
Gefälle	[‰]	0,30
Länge	[m]	27,75
Kreuzungswinkel	[gon]	100,00

Tabelle 10: Durchlass bei Betr.-km 844,783

Weitere Bauwerke werden durch die Maßnahme nicht berührt.

#### 4.8 Lärmschutzanlagen

Zum Schutz der Lkw-Fahrer sind Lärmschutzmaßnahmen an den Anlagenteilen erforderlich. Die lärmtechnischen Berechnungen sind der Unterlage 17 zu entnehmen. Weitere Ausführungen sind außerdem in Kap. 6 dargestellt.

Die Lärmschutzwände werden jeweils zwischen der durchgehenden Fahrbahn der A 6 und der beiden Anlagenteile mit je 259 m Länge und 4,0 m Höhe vorgesehen. Sie wirken zusätzlich als Blendschutz für die Verkehrsteilnehmer auf der A 6. Die genaue Lage kann der Unterlage 5 entnommen werden.

#### 4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Bestehende öffentliche Verkehrsanlagen werden nicht berührt.



## 4.10 Leitungen

Folgende Leitungen sind von der Erweiterung der Verkehrsflächen betroffen:

Lfd. Nr.	Betr.-km /von - bis	Leitungsart	Versorgungsunternehmen	Maßnahmen
1	844,765 - 845,125 rechts	FM-Kabel	Bund, ABDN	Sicherung im Baufeld, Verlegung im südlichen Wirtschaftsweg
2	844,765 - 845,115 rechts	Mautleitung	Toll Collect GmbH	Sicherung im Baufeld, Verlegung im südlichen Wirtschaftsweg
3	844+765 - 845+020 rechts	LWL-Kabel	Bund, ABDN	Sicherung im Baufeld, Verlegung im südlichen Wirtschaftsweg, Anschluss an Anlage SÜD
4	844,960 - 845+080 links	E-Leitung (Versorgung PWC-Anlagen)	Bayernwerk Netz GmbH	Sicherung im Baufeld, Verlegung im nördlichen Anlagenbereich
5	844+723 - 845+080 links	20 kV-Kabelleitung	Bayernwerk Netz GmbH	Sicherung im Baufeld, Verlegung entlang der PWC-Anlage Nord
6	844,780 - 845,110 links	Trinkwasserleitung	Zweckverband zur Wasserversorgung Hohenkemnather Gruppe	Sicherung im Baufeld, Anpassung an neue Gegebenheiten
7	844,780 - 845,110 links	Abwasserdruckleitung	Bund, ABDN	Sicherung im Baufeld, Anpassung an neue Gegebenheiten

Tabelle 11: Leitungen im Bereich der PWC-Anlagen Laubenschlag Nord und Süd

Das Ver- und Entsorgungskonzept ist so angelegt, dass die bereits vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen soweit wie möglich weitergenutzt werden können. Im Zuge der Maßnahme sind Neuverlegungen, Anpassungen sowie Leitungssicherungen innerhalb und außerhalb der PWC-Anlagen notwendig.

### 4.10.1 Stromversorgung

Die Stromversorgung der PWC-Anlagen erfolgt unverändert über die vorhandene Stromversorgung (Tabelle 10, lfd. Nr. 4) der Bayernwerk Netz GmbH.



Der neu zu errichtende Stromverteilerkasten wird am nordöstlichen Anlagenrand in Verlängerung eines Gehweges angeordnet.

Die Querung mit der A 6 über den vorhandenen Versorgungsdurchlass (Betr.-km 845,107) bleibt unverändert.

Die vorhandene 20 kV-Kabelleitung (Tabelle 10, lfd. Nr. 5) wird im Bereich der nördlichen Grundstücksgrenze verlegt.

Die Stromleitungen sind im Zuge der Bauausführung zu sichern.

Notwendige Umbau- und Sicherungsmaßnahmen werden in enger Abstimmung mit dem zuständigen Versorgungsunternehmen getroffen. Näheres wird im Regelungsverzeichnis, Unterlage 11 beschrieben.

#### 4.10.2 Wasserversorgung

Die Trinkwasserversorgung wird über einen bestehenden Anschluss an die Wasserversorgung im Ortsteils Köfering (Gemeinde Kümmersbruck) sichergestellt. Die bestehende Druckerhöhungsanlage mit Vorbehälter am WC-Gebäude der Nordseite wird zurückgebaut und innerhalb der Anlage Nord neu errichtet. Die Wasserleitungen werden ab dem neuen Übergabepunkt bei Betr.-km 844,780 (links) den neuen Verhältnissen angepasst. Der übrige Leitungsverlauf bis zur Übergabestelle im Ortsteil Köfering bleibt unverändert und ist im Zuge der Bauausführung zu sichern. Die Querung mit der A 6 bei Betr.-km 845,117 bleibt unverändert. Der Verlauf der Wasserleitung im Planungsgebiet ist der Unterlage 5 zu entnehmen.

Die Unterhaltung der Wasserleitung und die Regelungen zur Wasserlieferung sollen auf Grundlage einer bestehenden Vereinbarung zwischen dem „Zweckverband zur Wasserversorgung Hohenkemnather Gruppe“ und der Autobahndirektion Nordbayern beibehalten werden. Dies wird vor der Bauausführung mit dem Zweckverband abgestimmt.



#### 4.10.3 Abwasserentsorgung

Das anfallende Schmutzwasser wird über eine vorhandene Abwasserdruckleitung in die örtliche Kanalisation des Ortsteils Köfering (Gemeinde Kümmersbruck) eingeleitet. Die vorhandene Pumpstation am WC-Gebäude der PWC Nord wird zurückgebaut und innerhalb der Anlage neu errichtet. Die Schmutzwasserleitung innerhalb der Anlagenteile wird ab dem neuen Übergabepunkt bei Betr.-km 844,780 (links) den neuen Verhältnissen angepasst. Der übrige Leitungsverlauf bis zur Übergabestelle im Ortsteil Köfering (Gemeinde Kümmersbruck) bleibt unverändert und ist im Zuge der Bauausführung zu sichern. Die Querung mit der A 6 bei Betr.-km 845,117 bleibt unverändert.

Der Verlauf der Abwasserleitung im Planungsgebiet ist der Unterlage 5 zu entnehmen.

Die Unterhaltung der Abwasserdruckleitung soll auf Grundlage einer bestehenden Vereinbarung zwischen der Gemeinde Kümmersbruck und der Autobahndirektion Nordbayern beibehalten werden. Dies wird vor der Bauausführung mit der Gemeinde Kümmersbruck abgestimmt.

#### 4.10.4 Fernmeldeleitungen

Die bestehenden, autobahneigenen Streckenfernmeldekabel, Strom- und Datenkabel werden im Zuge der Maßnahme verlegt und an die geänderten Verhältnisse angepasst.

Die im Bereich der Anlagenteile verlaufenden Daten- und Versorgungskabel der Toll Collect GmbH werden an die neuen Gegebenheiten angepasst und im Zuge der Baumaßnahme gesichert. Der dazugehörige Funkmast auf der Nordseite muss versetzt werden. Die Kostentragung sowie erforderliche Maßnahmen werden nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einer Vereinbarung mit der Toll Collect GmbH geregelt.



#### 4.10.5 Beleuchtung

Die Beleuchtung erfolgt nach den Regelungen der ERS 2011. Das Beleuchtungskonzept der Anlagenteile sieht eine Beleuchtung entlang des Längsparkstreifens für Großraum- und Schwertransporter, im Bereich der Inseln der Lkw-Schrägparkstände sowie im Bereich der Grünflächen zwischen den Stellplätzen für Busse und Pkw mit Anhänger und den Pkw-Stellplätzen vor. Die Zu- und Abfahrten sowie Ausfahrspuren der PWC-Anlagen werden ebenfalls beleuchtet und somit der bisherigen und zukünftigen Nutzung der Anlagenteile als Kontrollstelle des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) angepasst.

Bei Wahl der Beleuchtungsmittel wird Rücksicht auf nachtaktive Insekten genommen und eine seitliche Lichtausstrahlung soweit wie möglich reduziert.

### 4.11 Baugrund / Erdarbeiten

#### 4.11.1 Übersicht

Die PWC-Anlagen Laubenschlag Nord und Süd befinden sich auf Geländehöhen zwischen 438,98 m ü. NN und 451,08 m ü. NN. Das Gelände ist flachwellig angelegt und durch weiträumige Trockentäler und flache Kuppen geprägt.

In ca. 500 m nordwestlicher Richtung befindet sich das Mühlthal. Die Talsohle weist Geländehöhen zwischen 392,99 m ü. NN und 393,72 m ü. NN auf.

Das Untersuchungsgebiet liegt in der geologischen Raumgliederung der mittleren Frankenalb.

#### 4.11.2 Baugrund und Hydrologie

Innerhalb der Hänge und Geländeerhebungen wird der Untergrund durch kreidezeitliche Sedimente aufgebaut. Es handelt sich im Wesentlichen um marine Ablagerungen des Turon, die sich aus kleinräumig wechselnden, meist geschichteten, kieseligen und karbonatischen Ablagerungen (Reinhausener Kalksandsteine) zusammensetzen und von den Eibrunner Mergeln unterlagert



werden. Zudem sind Ton- und Sandsteine sowie lokale Eisenerzvorkommen möglich.

Bei den kreidezeitlichen Sedimentgesteinen handelt es sich um einen wasserwirtschaftlich regional bedeutenden Kluft-Karst-Grundwasserleiter mit mäßiger bis mittlerer, je nach Verkarstung auch stark wechselnder oder hoher Gebirgsdurchlässigkeit und Ergiebigkeit.

Jüngere Verwitterungsprodukte liegen über den Reinhausener Schichten als quartäre Fließerden und Hanglehme, die lokal steinig - grobkiesige Beimengungen aufweisen können.

Die Talflanken im Bereich des Mühltales werden durch Riff-Dolomitsteine und Dolomitsteine des Weißen Jura (Malm) aufgebaut. Somit ist hier Mergel-, Kalk- und Dolomitgestein zu erwarten, das tafelbankartig ausgeprägt ist.

Bei den jurazeitlichen Sedimentgesteinen handelt es sich vorrangig um einen Kluft-Grundwasserleiter mit einer mäßigen Gebirgsdurchlässigkeit. Die Wasserleitfähigkeit ergibt sich aus der Anzahl und Öffnungsweite der vorhandenen Klüfte und variiert nach lokaler Zerlegung / Verkarstung des vorhandenen Gebirges.

Die Grundwasserhöhengleichen im Grundwasserstockwerk des Malm befinden sich südwestlich des Untersuchungsgebietes bei 390 m ü. NN und nordöstlich des Untersuchungsgebietes bei 380 m ü. NN. Die Grundwasserfließrichtung ist demnach in Richtung Nordost ausgerichtet.

Innerhalb des Mühltales sind überlagernd kreidezeitliche Verwitterungssedimente zu erwarten, die jüngeren Um- und Ablagerungen unterlegen waren.

Im Zuge der Erkundungsarbeiten im Bereich der PWC-Anlagen wurde kein Grundwasser angetroffen. Allerdings kann das lokale Auftreten von Schichtwasser in unterschiedlichen Tiefenlagen in grobkörnig, steinigen Zwischenschichten nicht ausgeschlossen werden. Die Grundwasserverhältnisse im Planungsgebiet der PWC-Anlagen sind als günstig zu bewerten.

Innerhalb des Planungsgebietes für das Versickerungsbecken im Mühlal wurde Grundwasser zwischen 382,72 m ü. NN und 378,72 m ü. NN ermittelt.



Aufgrund der mindestens 6,00 m darüber liegenden Felskante, in die versickert werden soll, werden auch hier die Grundwasserverhältnisse als günstig bewertet.

#### 4.11.3 Geotechnische Bemerkungen

##### Frostschutz

Die auf Höhe des Erdplanums anstehenden Böden weisen die Frostempfindlichkeitsklasse F3 nach ZTVE-StB auf.

##### Böschungen

Die Böschungsneigungen der Damm- und Einschnittsböschungen sowie der Anschüttungen sollten nicht steiler als 1 : 2,0 ausgebildet werden.

##### Planum

Aufgrund des uneinheitlichen Aufbaus, der im zukünftigen Planumsbereich anstehenden, bindigen Böden, können örtliche Teilbereiche mit geringer Tragfähigkeit nicht ausgeschlossen werden. Es wird der Einbau einer Planumsabschlußschicht aus abgestuften, gemischtkörnigen Erdbaustoffen (Feinkorngehalt < 15 Masse-%, z.B. schottertragschichtähnliches Material) oder aus qualifiziert verbesserten, bindigen oder gemischtkörnigen Böden vorgesehen.

##### Erdbaustoffe

Größere Teilflächen sind bereits bebaut. Die anfallenden Baustoffe (gebundene und ungebundene Tragschichten, Randsteine etc.) werden im Zuge der Bauvorbereitung hinsichtlich umweltrelevanter Inhaltsstoffe untersucht. Anhaltspunkte für Belastungen der vorhandenen Baustoffe liegen nicht vor. Mit den Ergebnissen sind die entsprechenden Maßnahmen für die Wiederverwendung bzw. Entsorgung vorzusehen, wobei nach Möglichkeit eine Wiederverwendung innerhalb der Baumaßnahme angestrebt wird.

Die im Auftragsbereich unter dem Mutterboden anstehenden Böden sind mit den erkundeten Konsistenzen als ausreichend tragfähig zu beurteilen. Um





vom jeweiligen Bauwetter unabhängig zu sein, ist eine qualifizierte Bodenverbesserung mit Bindemitteln vorgesehen.

Zur besseren Verzahnung der Aufstandsfläche und des Bodenauftrags werden in den bestehenden Geländeböschungen Abtreppungen ausgeführt.

#### Lärmschutzwände

Zwischen der Autobahn und den Lkw-Stellplätzen sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Im Gründungsbereich der geplanten Lärmschutzwände stehen überwiegend Tone und Schluffe mit unterschiedlichen Sandanteilen und örtlicher Kies- bzw. Steinführung an. Sie wurden mit steif - halbfester und halbfester Konsistenz erbohrt.

Die Lärmschutzwände können sowohl flach als auch tief gegründet werden.

Da die im Gründungsniveau vorliegenden Böden als frostempfindlich einzustufen sind, wird eine frostfreie Gründung mind. in 1,00 m unter GOK erfolgen. Örtlich nicht tragfähige Weichbodenlinsen werden ausgetauscht.

#### Entwässerungseinrichtungen

Der Einbau von Tiefenentwässerungsanlagen ist nicht erforderlich. Vereinzelt Schichtwasserzutritte, die im Bereich der Einschnittslagen auftreten können, werden gezielt über Sickerstränge gefasst und der Entwässerung zugeführt.

In den weiteren Planungsschritten werden hierzu weiterführende Untersuchungen durchgeführt und notwendige Maßnahmen zur bauzeitlichen Wasserhaltung sowie der schadlosen Ableitung festgelegt.

#### Absetzbecken

Die Böden im Bereich der geplanten Beckensohle des Absetzbeckens bei ca. 440 m ü. NN sind überwiegend als schlecht sickerfähig zu beurteilen.

Da die Böden bei einem erhöhten grobkörnigen Anteil bzw. die stark klüftigen Festgesteine höhere Durchlässigkeitsbeiwerte aufweisen können, wird eine



Abdichtung mittels Kunststoffdichtungsbahnen oder Bentonitmatten vorgesehen.

#### Versickerungsbecken im Mühlthal

Die Voraussetzung für eine Beckenversickerung gemäß dem Arbeitsblatt DWA-A 138 ist eine Versickerungsrate ( $k_f$ -Wert) der anstehenden Böden von mindestens  $1 \times 10^{-5}$  m/s. Diese Vorgaben konnten zuverlässig in allen durchgeführten Untersuchungen am geplanten Standort des Versickerungsbeckens nachgewiesen werden. Weiterführende Untersuchungen ergaben, dass keine alternativen Standorte für eine Versickerung im Mühlthal zur Verfügung stehen.

Zur Herstellung des Versickerungsbeckens müssen die im Mühlthal anstehenden Böden ca. 2,8 m abgetragen werden. Nach Abtrag der anstehenden Böden befindet sich die Beckensohle in einer Höhe zwischen 390,91 m ü. NN und 391,32 m ü. NN. Grundwasser wurde bei den durchgeführten Bohrungen in einer durchschnittlichen Höhe von 378,7 m ü. NN erkundet. Eine ausreichende Grundwasserüberdeckung ist demnach gegeben.

#### Oberbodenarbeiten

Der Oberboden wird in einer Stärke von 10 cm auf die Böschungen aufgebracht.

#### 4.11.4 Erdmengenbilanz

Die Erdmengenbilanz der Abtrags- und Auftragsmengen ist ausgeglichen. Ggf. anfallendes, überschüssiges Erdbaumaterial wird als Geländemodellierung im Bereich der Grünflächen eingebaut. Störungen durch Altlasten oder künstliche Verfüllungen sind nicht bekannt.



## 4.12 Entwässerung

### 4.12.1 Bestehende Entwässerungssituation

Die A 6 entwässert derzeit im Bereich der bestehenden PWC-Anlagen über Mulden und Gräben in westlicher Richtung bis zu den seitenbezogenen Absetz- und Regenrückhaltebecken 844-1L und 844-2R am Bauwerk 844a (Köferinger Talbrücke) bei Betr.-km 844,2. Als Vorflut für beide Beckenanlagen dient der entlang der unterführten Kreisstraße AS 2 verlaufende Entwässerungsgraben, der ca. 400 m nördlich im Mühlthal endet.

Die südliche PWC-Anlage entwässert derzeit in die Entwässerungseinrichtungen der Autobahn. Das Oberflächenwasser der Nordseite wird in ein bestehendes Absetzbecken geleitet und anschließend in einem Graben westlich der PWC-Anlage Nord, zwischen der A 6 und dem parallel verlaufenden Wirtschaftsweg, der Versickerung zugeführt.

### 4.12.2 Geplante Entwässerungssituation

Das auf den befestigten Flächen der PWC-Anlagen anfallende Niederschlagswasser wird zukünftig mittels Mulden und Rohrleitungen gesammelt und über das neu geplante Absetzbecken (ASB 844 - 2L, Betr.-km 844,840) der Versickerung im Mühlthal (VSB 844 - 1L, Betr.-km 844,250) zugeführt. Das Absetzbecken wird, den geologischen Bemerkungen folgend, abgedichtet ausgeführt. Der Beckenquerschnitt ist trapezförmig mit einer Böschungsneigung von 1 : 3.

Das Versickerungsbecken wird als befahrbares Erdbecken mit Begrünung ausgeführt. Die Böschungsneigung beträgt 1 : 3. Somit wird ein unterhaltungsfreundliches und in die Landschaft eingebundenes Versickerungsbecken hergestellt.

Die Versickerung erfolgt über eine 20 cm mächtige, belebte Oberbodenschicht und eine 1,0 m mächtige Schicht aus Filtermaterial. Bei der Planung und für die spätere Bauausführung des Versickerungsbeckens wurden und werden folgende Randbedingungen berücksichtigt:



- Die Bemessung des Versickerungsbeckens erfolgt nach dem DWA-Arbeitsblatt 138.
- Im Sickerraum werden für den Einbau keine Recyclingmaterialien oder umwelttechnisch belastete Materialien vorgesehen.
- Zur Verhinderung des Zusetzens der Klüfte wird ein Vlies verlegt.
- Für die Begrünung des Versickerungsbeckens wird eine Rasenansaat vorgesehen.

Die Zuleitung vom Absetzbecken zum Versickerungsbecken im Mühlthal erfolgt entlang des öffentlichen Feld- und Waldweges auf Flur-Nr. 240, Gemarkung Köfering über abgedichtete Rohrleitungen. Hierdurch können stoffliche Einträge in das vorgereinigte Oberflächenwasser und nachteilige Auswirkungen auf das Versickerungsbecken vermieden werden.

Die Fahrbahntwässerung der A 6 wird zukünftig im Abschnitt vom östlich gelegenen Hochpunkt bei Betr.-km 845,500 bis zum geplanten Durchlass bei Betr.-km 844,780 an das neu geplante Entwässerungssystem der PWC-Anlagen angeschlossen. Hierdurch wird die bestehende Entwässerungssituation deutlich verbessert. Die Einzugsgebiete sind in der Unterlage 8.1 dargestellt.

Weiterführende Erläuterungen und der hydraulische Nachweis der geplanten Entwässerungsmaßnahmen sind der Unterlage 18.1 zu entnehmen. Die Gestaltung des Absetz- und Versickerungsbeckens kann der Unterlage 8.2 entnommen werden.

Die Konzeption der Oberflächenwasserableitung im Planungsbereich verfolgt den Planungsgrundsatz, das Regenwasser aus den Fahrbahnbereichen getrennt von den Außengebietswässern abzuleiten. Dabei wird eine Einleitung von sauberem Wasser in das Entwässerungssystem vermieden.

Das Entwässerungssystem wurde mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Weiden abgestimmt.



#### **4.13 Straßenausstattung**

Die Beschilderung der PWC-Anlagen Laubenschlag Nord- und Süd erfolgt nach den „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen“ (RWBA 2000).

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

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

Die vorhandenen Notrufsäulen an den Hauptfahrbahnen werden durch die Maßnahme nicht berührt und verbleiben in der jetzigen Lage.

Entlang der Grundstücksgrenzen der beiden PWC-Anlagenteile werden Wildschutzzäune errichtet und an den Bestand angeschlossen. Durch Tore wird die Zufahrt für den Betriebsdienst von den Anlagen auf die Wirtschaftswege gewährleistet.

Das geplante Absetzbecken wird umzäunt, um ein unbefugtes Betreten zu verhindern.

Die PWC-Anlage dient derzeit und zukünftig als BAG-Kontrollstelle. Hierzu sind LED-Beschilderungen in den Zufahrtsbereichen der Anlagenteile vorgesehen. Im Bereich des geplanten Längsparkstreifens für Großraum- und Schwertransporter werden zudem Vorrichtungen für eine Kontrollwaage des BAG angeordnet. Notwendige Abstimmungen mit dem Bundesamt für Güterverkehr werden im Rahmen der nächsten Planungsphase vorgenommen.

#### **4.14 WC-Gebäude**

Die bestehenden WC-Gebäude der beiden Anlagenteile werden zurückgebaut und an anderer Stelle neu errichtet.

Die standardisierten WC-Gebäude erhalten jeweils ein Behinderten-WC, 5 geschlechtsneutrale Einzelkabinen und eine WC-Kabine mit 4 Urinalen. Die rechteckförmigen Gebäudeabmessungen betragen 9,24 x 5,76 m, mit Dach-



überstand 14,52 x 11,35 m. Die bauliche Gestaltung der Gebäude ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. Die genaue Lage kann der Unterlage 5 entnommen werden.



## **5 ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN**

Die Angaben zu den Umweltauswirkungen und den Schutzgütern Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit, Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser sowie Luft und Klima, Kulturgüter, Artenschutz und weiteren Schutzgebieten sind dem UVP-Bericht (Anlage 1) zu entnehmen.



## **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) ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, sofern dies nach dem Stand der Technik vermeidbar ist.

Gemäß § 1 Abs. 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) 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. Eine Änderung ist auch dann wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts weiter 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) aktiver Lärmschutz zu prüfen.

#### 6.1.2 Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen

Im Norden der A 6 befindet sich die Ortschaft Köfering in einem Abstand von ca. 870 m. Das Einzelgehöft „Waldhaus“ liegt ca. 2.000 m südlich der geplanten Anlagen.

Aufgrund der großen Entfernungen zur nächstliegenden Wohnbebauung, wurden die lärmtechnischen Untersuchungen nur für den südlichen Ortsrand der Ortschaft Köfering durchgeführt. Der genannte Ortsbereich wird als all-





gemeines Wohngebiet eingestuft und befindet sich im Einwirkungsbereich der A 6, die den Hauptverursacher der Lärmemission darstellt.

Der Berechnung wurden folgende Daten zugrunde gelegt:

**A 6:**

Verkehrsbelastung DTV <sub>2030</sub> 2035:	28.800 Kfz/24h
Lkw-Anteile (Tag/Nacht):	40,5 / 53,0 %
Zulässige Geschwindigkeit (Pkw/Lkw):	130 / 80 km/h
Straßenoberfläche D <sub>STRO</sub> :	-2 dB(A) (Splitt-Mastix-Asphalt)

**PWC-Anlagen:**

Die Berechnung der Emissionen aus den Parkflächen erfolgte nach RLS 90 Ziffer 4.5 unter Berücksichtigung der Stellplatzanzahl und -art (Pkw, Lkw / Bus) sowie der Anzahl der Stellplatzwechsel. Entsprechend den stündlichen Stellplatzwechselforgängen wurden die Belastungen der Zufahrtsstraßen hergeleitet. Auf der sicheren Seite liegend blieb der angrenzende und lärmabschirmende Wald in den Berechnungen unberücksichtigt.

Es wurde überprüft, ob sich durch die Verkehrsflächenerweiterung und den erhöhten Fahrzeugbewegungen auf den zukünftigen Anlagen der Beurteilungspegel um 3 dB(A) im Vergleich zum Bestand erhöhen wird. Der Unterlage 17 ist zu entnehmen, dass die zukünftige Nutzung der geplanten Rastanlagen am relevanten Immissionsort zu einer geringfügigen Erhöhung des Beurteilungspegels führt. Die Erhöhung ist allerdings deutlich geringer als 3 dB(A). Die Grenzwerte von 70 dB(A) zur Tagzeit und 60 dB(A) zur Nachtzeit werden nicht überschritten. Es ist keine wahrnehmbare Änderung der Lärmemissionen zu erwarten.

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 nicht erforderlich.

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) aktiver Lärmschutz zu prüfen.

Zur Einhaltung der Grenzwerte auf den Lkw-Längsparkstreifen für den Großraum- und Schwertransport entlang der Durchfahrts Spuren sowie den straßenzugewandten Lkw-Schrägparkständen, sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Zum Schutz der Lkw-Fahrer vor Lärm während der Ruhezeiten in der Nacht, wird eine 4 m hohe und ca. 260 m lange Lärmschutzwand zwischen der A 6 und dem Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte errichtet. Insgesamt reduziert sich hierdurch die Lärmbelastung auf der gesamten Anlage und erhöht die Aufenthaltsqualität aller rastenden Verkehrsteilnehmer.

Die Lage der Lärmschutzwände ist in Unterlage 5 dargestellt.

## **6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen**

### **6.2.1 Gesetzliche Grundlagen**

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.

### **6.2.2 Schutzmaßnahmen**

Die „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (RLuS 2012) lassen eine Abschätzung der Immissionskonzentration nur bis zu einem Abstand von 200 m beiderseits des Schadstoffemittenten zu. Bei größeren Abständen, wie es bei der Ortschaft Köfering der Fall ist (ca. 870 m), geht die RLuS 2012 davon aus, dass die vorhandene Grundbelastung durch zusätzliche Schadstoffbelastungen aus der Autobahn und den Rastanlagen nicht erhöht wird. Eine Verschlechterung



der derzeitigen Schadstoffsituation ist daher nicht gegeben und führt zu keiner Überschreitung der Immissionswerte der 39. BImSchV.

### **6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten**

Wassergewinnungsgebiete sind durch die Maßnahmen nicht betroffen.

### **6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen**

Es wird auf die Angaben in Kap. 3 des UVP-Berichtes (Anlage 1) verwiesen.



## **7 KOSTENTRÄGER**

Kostenträger ist die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung. Als Veranlasser der Maßnahme trägt sie die Gesamtkosten. Weitere Angaben sind der Unterlage 11 zu entnehmen.

## **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 vorgesehene Baumaßnahme.

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 und rechtsgestaltend zu regeln.



## 9 DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME

Die Baumaßnahme wird so abgewickelt, dass es für die Verkehrsteilnehmer auf der A 6 zu möglichst geringen Verkehrsbeeinträchtigungen kommen wird. Die vorhandenen PWC-Anlagen Laubenschlag Nord und Süd müssen während der Baumaßnahme jedoch vollständig gesperrt werden.

Für die Baumaßnahme wird ein Ausführungszeitraum von ein bis zwei Jahren veranschlagt.

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über die bereits bestehenden Ein- und Ausfädelungstreifen auf der A 6, die Kreisstraße AS 2, die vorhandenen Wirtschaftswege westlich der Anlagenteile sowie die vorhandenen, öffentlichen Feld- und Waldwege. Zum Anlagenwechsel innerhalb des Baufeldes kann die bestehende Betriebsdienstumfahrung verwendet werden, die an die jeweils östliche Ein- bzw. Ausfahrspur angeschlossen ist.

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 zu erkennen.



## **10 INANSPRUCHNAHME VON GRUNDEIGENTUM**

### **10.1 Grunderwerb**

Für die, mit der Erweiterung der bestehenden PWC-Anlagen Laubenschlag Nord und Süd zusammenhängenden Maßnahmen wird privates Grundeigentum in Anspruch genommen. Die davon betroffenen Grundstücke und der Umfang der im Einzelnen benötigten Flächen sind dem Grunderwerbsverzeichnis und -plan (Unterlage 10) zu entnehmen.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über Entschädigungsforderungen wird 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.

### **10.2 Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen**

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

Die Entschädigung erfolgt analog zum Grunderwerb.



## **11 ANLAGEN**

**Anlage 1** UVP-Bericht