

<b>Die Autobahn GmbH des Bundes</b> Straße / Abschnitt / Station: A6 / 420 / 7,260
<b>Bundesautobahn A6, Nürnberg - Waidhaus</b> <b>PWC-Anlage Zankschlag</b> <b>Neubau der Verkehrsanlage Abschnitt 420, Station 7,260</b> Betr.-km 811,600
PROJIS-Nr.: entfällt

## FESTSTELLUNGSENTWURF

### - Erläuterungsbericht -

<p>Aufgestellt: 16.12.2022 Niederlassung Nordbayern Abteilung A3 Planung</p> <p> i.A. Schubert, Teamleiter</p>	<p>Geprüft: 16.12.2022 Niederlassung Nordbayern Abteilung A3 Planung</p> <p> i.A. Bindnagel, Abteilungsleiter</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>4</b>
1.2.1	Standort	4
1.2.2	Gestaltung der Anlage	5
1.2.3	Größe der PWC-Anlage	6
1.2.4	Anbau an die bestehende BAB A6	7
1.3	Verkehrsanlagengestaltung	7
<b>2</b>	<b>BEGRÜNDUNG DES VORHABENS</b>	<b>7</b>
2.1	Notwendigkeit der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	7
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	9
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	9
2.4	<b>Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens</b>	<b>9</b>
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung	9
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	11
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	14
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	14
2.6	Zwingende Gründe eines überwiegend öffentlichen Interesses	15
<b>3</b>	<b>VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE</b>	<b>15</b>
3.1	Beschreibung des Untersuchungsraumes	16
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	17
3.3	Zusammenfassung der Bewertung	34
<b>4</b>	<b>TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME</b>	<b>35</b>
4.1	Ausbaustandard	35
4.2	Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung	36
4.3	Linienführung	37
4.4	<b>Querschnittsgestaltung</b>	<b>39</b>
4.4.1	<u>Querschnittselemente und Querschnittsbemessung</u>	39
4.4.1.1	Bundesautobahn A 6	39
4.4.1.2	PWC-Anlage	39

---

4.4.1.3	Öffentlicher Feld- und Waldweg	40
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	41
<b>4.5</b>	<b>Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten</b>	<b>41</b>
<b>4.6</b>	<b>Besondere Anlagen</b>	<b>42</b>
<b>4.7</b>	<b>Ingenieurbauwerke</b>	<b>42</b>
4.7.1	BW N06_B812b Unterführung eines öffentlichen Feldweges Abschnitt 420 Station 7,834	42
4.7.2	BW N06_B811b Unterführung der GVS Kucha – Eismannsberg Abschnitt 420 Station 7,133	43
4.7.3	Durchlässe	43
<b>4.8</b>	<b>Lärmschutzanlagen</b>	<b>44</b>
<b>4.9</b>	<b>Öffentliche Verkehrsanlagen</b>	<b>44</b>
<b>4.10</b>	<b>Leitungen</b>	<b>45</b>
4.10.1	Stromversorgung	45
4.10.2	Wasserversorgung	45
4.10.3	Abwasserentsorgung	46
4.10.4	Fernmeldeleitungen	46
4.10.5	Beleuchtung	46
<b>4.11</b>	<b>Baugrund/Erdarbeiten</b>	<b>47</b>
4.11.1	Übersicht	47
4.11.2	Baugrund und Hydrologie	47
4.11.3	Geotechnische Anforderungen	48
4.11.4	Erdmengenbilanz	51
<b>4.12</b>	<b>Entwässerung</b>	<b>52</b>
4.12.1	Bestehende Entwässerungssituation	52
4.12.2	Geplante Entwässerungssituation	52
<b>4.13</b>	<b>Straßenausstattung</b>	<b>53</b>
<b>4.14</b>	<b>WC - Gebäude</b>	<b>53</b>
<b>5</b>	<b>ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN</b>	<b>54</b>
<b>5.1</b>	<b>UVP-Bericht</b>	<b>54</b>
<b>6</b>	<b>MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN</b>	<b>54</b>
<b>6.1</b>	<b>Lärmschutzmaßnahmen</b>	<b>54</b>
6.1.1	Rechtsgrundlagen	54
6.1.2	Ergebnisse schalltechnischen Berechnungen	55
<b>6.2</b>	<b>Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen</b>	<b>55</b>
<b>6.3</b>	<b>Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten</b>	<b>55</b>
<b>6.4</b>	<b>Landschaftspflegerische Maßnahmen</b>	<b>55</b>
<b>6.5</b>	<b>Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete</b>	<b>55</b>

---

<b>6.6</b>	<b>Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht</b>	<b>56</b>
<b>7</b>	<b>KOSTENTRÄGER</b>	<b>56</b>
<b>8</b>	<b>VERFAHREN</b>	<b>56</b>
<b>9</b>	<b>DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME</b>	<b>57</b>

## **1 DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME**

### **1.1 Planerische Beschreibung**

An der BAB A6 Nürnberg – Waidhaus, bei Abschnitt 420 Station 7,260 (Betr.-km 811,600) nordöstlich von Altdorf bei Nürnberg ist eine beidseitige PWC-Anlage geplant. Die Anlage liegt zwischen den Anschlussstellen „Altdorf / Leinburg“ im Westen und Alfeld im Osten auf dem Gebiet der Stadt Altdorf bei Nürnberg im Landkreis Nürnberger Land. Die BAB A6 (E50) ist ein Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes und Teil der Europastraße E50 Paris – Prag, somit eine wichtige an Bedeutung zunehmende europäische West-Ost-Verbindung. Sie zählt zu den bedeutendsten Strecken im Netz der Bundesautobahnen.

Baulast- und Vorhabenträger ist die Bundesrepublik Deutschland – vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes.

Die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen umfassen den Neubau eines Parkplatzes mit WC (PWC) auf der Nord- und Südseite der BAB A6 mit einer Regenwasserbehandlungsanlage bestehende aus einem Absetz- und Retentionsbodenfilterbecken.

Die PWC-Anlage ist im Netzkonzept „zur Ausstattung der Bundesautobahnen mit Rastanlagen“ enthalten und trägt zur Verbesserung des Parkplatzangebotes an der BAB A6 bei. Das Netzkonzept stellt die Bedarfsplanung für Rastanlagen dar. Es wird eine baldige Realisierung der geplanten Maßnahmen im Rahmen des Investitionsprogramms für den Neu- und Ausbau von Tank- und Rastanlagen an Bundesautobahnen angestrebt.

### **1.2 Straßenbauliche Beschreibung**

#### **1.2.1 Standort**

Die PWC-Anlage Zankschlag befindet sich zwischen den Anschlussstellen Altdorf / Leinburg im Westen (AS Nr. 62) und Alfeld im Osten (AS Nr. 63). In Fahrtrichtung

Waidhaus folgt bei Betr.-km 831,5 die Tank- und Rastanlage „Oberpfälzer Alb“ (Entfernung ca. 19,9 km) und in Fahrtrichtung Nürnberg bei Betr.-km 798,1 die geplante PWC-Anlage Mauswinkel (Entfernung ca. 13,5 km). Die vorhandene Tank- und Rastanlage Kammersteiner Land in Fahrtrichtung Nürnberg liegt bei Betr.-km 773,3 (Entfernung ca. 38,3 km)

### 1.2.2 Gestaltung der Anlage

Die Gestaltung der neuen PWC-Anlage wurde nach dem Musterplan A2 des Anhangs 10 der "Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen" (ERS 2011) vorgenommen und entspricht im Wesentlichen der Regellösung für eine große unbewirtschaftete Rastanlage. Ergänzend zum Musterplan wird ein Längsparkstreifen für Busse und PKW mit Anhänger an der LKW-Ausfahrtsgasse angeordnet.

Die Stellplatzkapazität wurde auf Basis 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 beidseitig jeweils 42 Lkw-Stellplätze in Schrägaufstellung unter 50 gon auf. Des Weiteren sind auf beiden Seiten der PWC-Anlage jeweils 4 Stellplätze für Busse sowie 29 Pkw-Stellplätze, davon drei Behindertenstellplätze, geplant.

Entlang der Lkw-Durchfahrt ist je ein 175 m langer Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte vorgesehen.

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.

Durch die Anlage von Gehwegen mit möglichst direkten Führungen zum WC-Gebäude ist eine sichere Führung der Fußgänger gewährleistet. Im Hinblick auf die Benutzung durch Personen mit Mobilitätseinschränkungen werden Bordsteinabsen-

kungen im Bereich der Behindertenstellplätze bzw. soweit Fußgängerwege Fahrbahnen kreuzen vorgesehen.

Eine ausreichende Beleuchtung der Anlage wird sichergestellt.

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

Für die Straßenoberflächenentwässerung der gesamten PWC-Anlage wird zur Behandlung des Straßenwassers eine zentrale Regenwasserbehandlungsanlage mit Absetz- und Retentionsbodenfilterbecken angelegt. Die Becken wurden entsprechend den Vorgaben der Arbeitsblätter DWA-M153, DWA-A117 sowie DWA-A178 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. bemessen. Das gereinigte Straßenwasser wird vom Absetzbecken über Tauchrohre an das Retentionsbodenfilterbecken übergeben. Dort wird es gedrosselt in eine Rohrleitung geleitet, die das Wasser einem offenen Graben zuführt. Das anschließende Grabensystem hat eine Anbindung an den Vorfluter Rauwiesenbach. Im weiteren Verlauf mündet dieser in den Hammerbach, der in die Pegnitz mündet.

Die Ver- und Entsorgung mit Strom, Wasser und Abwasser erfolgt über das örtliche Netz.

### 1.2.3 Größe der PWC-Anlage

Die Stellplatzkapazitäten für den Neubau der PWC-Anlagen Zankschlag Nord und Süd wurden in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) festgelegt und können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Stellplatzart	Nordseite	Südseite
	Geplant	Geplant
Pkw	29	29
Lkw	42	42
Busse, Pkw m. Anh., Caravan	4	4
Groß- und Schwertransport	175 m	175 m

Tabelle 1: Anzahl der Parkstände

#### 1.2.4 Anbau an die bestehende BAB A6

Der Anbau von Aus- und Einfädungsstreifen an die Hauptfahrbahnen der BAB A6 ist ohne größere Eingriffe zu realisieren.

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

### 1.3 Verkehrsanlagengestaltung

Der Anschluss an die BAB erfolgt über neu anzulegende 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 Notwendigkeit 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.

Auf Basis des Bundesfernstraßengesetzes haben die Träger der Straßenbaulast die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zu-

stand zu bauen. 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. 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 geplante PWC-Anlage Zankschlag trägt somit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Autobahn bei.

Der Vorentwurf wurde mit dem Schreiben vom 12.02.2020, AZ StB 12/7436.4/006-062/3117336 durch das BMVI genehmigt. Dieser dient zur haushaltsrechtlichen Genehmigung der geplanten Maßnahme. Im Rahmen des Vorentwurfs wird eine detaillierte Planung sowie eine Kostenberechnung erstellt.

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 TR Kammersteiner Land) eingehalten. Die geplante PWC-Anlage Mauswinkel (Markt Feucht) unterschreitet den Regelabstand. In Einzelfällen kann jedoch vom Regelabstand der ERS abgewichen werden, dies wird durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 11.07.2019 – 9 A 14.18 Abs. 2 bestätigt und wird durch den erhöhten Parkplatzbedarf gerechtfertigt. Die Errichtung der PWC-Anlage Zankschlag schließt eine größere Lücke in diesem Raster.

Mit zunehmend steigendem Verkehrsaufkommen auf den Bundesautobahnen, 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 geord-

neten sanitären Verhältnissen von Politik und Wirtschaftsverbänden gestellt. Der Bund stellt sich dieser Verantwortung und wies die Länder an, entsprechende Standortkonzepte auf Basis der Parkstanderhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 2018 zu entwickeln (vgl. 2.4.2). Das Standortkonzept wurde zwischen dem Freistaat Bayern und dem Bund abgestimmt bzw. von der Autobahn GmbH fortgeschrieben. Die Finanzmittel werden aus dem Bauhaupstitel vom Bund für Rastanlagen vorrangig bereitgestellt.

## **2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Für den geplanten Neubau der Verkehrsanlage ist gemäß § 17 Abs. 1 FStrG i.V.m. §§ 1 und 9 UVPG i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 UVPG 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**

Die BAB A6 verbindet als transeuropäische Verkehrsachse die westeuropäischen Länder und Deutschland mit den osteuropäischen Nachbarn, verläuft dabei auch durch die Industrieregion Mittelfranken und die Region Oberpfälz-Nord und muss neben einem besonders starken Transitverkehr auch erhebliche Quell- und Zielver-

kehre aus dem Oberzentrum Nürnberg aufnehmen. Sie ist als Europastraße E 50 auch Bestandteil des transeuropäischen Netzes (TEN).

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 01.01.2020 ist unter 4.2 folgendes 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.“*

Im Kapitel 4 „Verkehr“ des Regionalplan für die Region Nürnberg mit Stand vom 01.08.2005 heißt es unter 4.4.2.4:

*„Zur Entlastung des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlangen vom Fern- und Durchgangsverkehr soll auf eine beschleunigte Realisierung der in der Region und den angrenzenden Regionen geplanten Ausbauten der Bundesautobahnen hingewirkt werden.“*

Angrenzend zur geplanten Rastanlage liegt ein Vorranggebiet für den Bau und die Nutzung von Windkraftanlagen (WK 8, Kapitel 6.2.1.2 „Energieversorgung“ des Regionalplan für die Region Nürnberg).

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ist nicht erforderlich, da die geplante Rastanlage kein Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit ist. Somit ist die Rastanlage in Verbindung mit Art. 24 Abs. 1 BayLplG kein Gegenstand vom Raumordnungsverfahren. Außerdem kann von einem Raumordnungsverfahren abgesehen werden, wenn das Vorhaben den Zielen der Raumordnung offensichtlich entspricht (Art. 24 Abs 3 Nr. 1 BayLplG).

Im Rahmen der Bedarfsplanung wurde das Bedarfskonzept zwischen Bund und Land abgestimmt. Der Neubau der PWC-Anlage Zankschlag fügt sich in dieses Konzept ein.

#### 2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die vierstreifige BAB A6 zwischen der Anschlussstelle Altdorf/Leinburg und der Anschlussstelle Alfeld ist durch eine Verkehrsbelastung von  $DTV_{2019} = 30.094$  Kfz/24h gekennzeichnet. Der Anteil des Schwerlastverkehrs am Gesamtverkehr beträgt 28,4 %. Folgende Tabelle zeigt die Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens in den Zähljahren:

Jahr	KFZ [Fz/24h]	Schwerverkehr	
		[Fz/24h]	[%]
2005	23.191	6.543	28,2
2010	25.229	6.737	26,7
2015	27.072	7.417	27,4
2019	30.094	8.532	28,4
2035 (vorl. Prognose)	34.000	9.656	28,4

Tabelle 2: DTV-Verkehrsentwicklung der BAB A6

Die bundesweite Verkehrszählung der abgestellten Lkw entlang der Bundesautobahnen im Frühjahr 2018 hat für den Abschnitt der A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Nürnberg-Altdorf (A 3) und dem Autobahnkreuz Oberpfälzer Alb (A93) ergeben, dass auf verfügbaren 343 Lkw-Stellplätzen bis zu 535 Lkw abgestellt waren. Damit ergibt sich ein vorhandenes Defizit von 194 Lkw.

Der Abschnitt weist darüber hinaus noch Rastplätze ohne WC auf, die für den Verkehr aus hygienischen Gründen und aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht frei-

gegeben bzw. geschlossen sind. Bei der in 2018 durchgeführten Verkehrszählung wurden auf diesen Anlagen dennoch abgestellte Lkw erfasst.

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.

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 N	unbewirtschaftet	10	20	10	200 %
Laubenschlag S	unbewirtschaftet	10	19	9	190 %
Stockerholz N	unbewirtschaftet	34	52	18	153 %
Stockerholz S	unbewirtschaftet	34	58	24	171 %
	<b>Gesamt</b>	<b>341</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 auf dem 74 km langen Abschnitt mit einem Anstieg des Schwerverkehrs von 5316 Lkws pro Tag nach Anhang 1 der ERS 2011 und auf Basis der bundesweiten Stellplatzerhebung aus dem Jahr 2018 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 zu erweiternden PWC-Anlagen Laubenschlag (Betr.-km 845) und der geplanten, PWC-Anlage Zankschlag, 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 mitberücksichtigt. 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). Bließen 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 84 ausgewiesenen Lkw-Stellplätzen im Bereich der PWC-Anlagen Zankschlag Nord und Süd kann der bereits vorhandene Stellplatzbedarf lediglich reduziert werden. Für das Prognosejahr 2030 verbleibt trotz Neubau der beiden Anlagenteile im betrachteten Abschnitt ein Lkw-Stellplatzdefizit.

Die Schaffung zusätzlicher Lkw-Stellplätze ist demnach dringend erforderlich.

### 2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Der Bau der PWC-Anlagen Zankschlag 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

Im Zuge der neuen PWC-Anlage werden die Parkplätze ohne WC Hölle in Fahrtrichtung Waidhaus und Haide in Fahrtrichtung Nürnberg – östlich der geplanten Rastanlage – aufgelassen. Die damit verbundene Entsiegelung des Bodens sowie einer sauberen Ver- und Entsorgung der neuen Anlage tragen zur Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen bei.

Wasserschutzgebiete werden von der Maßnahme nicht berührt. Überschwemmungsgebiete und Bebauung werden nicht beeinträchtigt. Die bestehenden Belastungen des Schutzguts Wasser werden durch den Bau des vorgesehenen Absetzbeckens mit Tauchrohren und nachgeschaltetem Retentionsbodenfilterbeckens minimiert. Da auch zukünftig Teile des Oberflächenwassers der durchgehenden Fahrbahn der A 6, welche bisher unbehandelt abgeleitet wurden, über die geplante Regenwasserbehandlungsanlage geführt werden, wird die Entwässerungssituation verbessert. Vom Fahrbahnwasser mitgeführte Schmutzstoffe können zurückgehalten werden. Insbesondere kann das Gefahrenrisiko bei Ölunfällen minimiert werden. Die Reinigung von Straßenwasser im Absetzbecken minimiert den Eintrag von Schadstoffen auch hinsichtlich des Schutzgutes Boden. Die Rückhaltewirkung des Retentionsbodenfilterbeckens ermöglicht eine gedrosselte Ableitung des Wassers in den Vorfluter (Graben zum Rauwiesenbach) und reduziert das Risiko von Überschwemmungen.

Die Beckenanlage wurde so in den Umgriff der PWC-Anlage integriert, dass möglichst wenig zusätzlicher Grund in Anspruch genommen wird.

## **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 am Neubau der Rastanlagen zur Begründung von Eingriffen in FFH- oder Vogelschutzgebiete für die Realisierung des Vorhabens nicht erforderlich.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Bundesautobahnen liegt im öffentlichen Interesse. Durch den Bau der Verkehrsanlage wird dem hohen Stellplatzdefizit (vergl. Abschnitt 2.4.2) entgegengewirkt. Dadurch wird dem widerrechtlichen Parken entgegengewirkt und die Verkehrssicherheit erhöht.

## **3 VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE**

Im Rahmen der Voruntersuchung wurden sechs Standortvarianten geprüft. Die Variantenprüfung wurde durch die ANUVA Stadt- und Umweltplanung GbR durchgeführt. Hierzu wurden neben der Recherche vorhandener Daten z. B. Schutzgebiete, Artenschutzkartierungen, Arten- und Biotopschutzprogramm, Karten des BayLfU und des DenkmalViewers Bayern eine floristische und faunistische Übersichtsbegehung zur Potenzialabschätzung vorhandener Lebensraumtypen und –strukturen sowie eine zweimalige Begehung der Standortvarianten zur Kartierung möglicher Zauneidechsenvorkommen bis Ende September 2014 durchgeführt. Im Nachgang wurde im Winter 2014/2015 eine Kartierung der Habitateignung für die Haselmaus an allen Standorten durchgeführt. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Variantenvergleich, der Habitateignung der Flächen für die Haselmaus sowie weiteren nicht naturschutzfachlichen Kriterien, wie z. B. die technische Planung, Topographie, etc.

wurden die sechs Standortalternativen nach Betrachtung der Schutzgüter auf zwei Varianten reduziert. Es handelt sich dabei um die Standorte 3 und 6. Im Rahmen der näheren Betrachtung und Abstimmungen mit der Stadt Altdorf wurden die favorisierten Standorte 3 und 6 aufgrund der Nähe zu Siedlungsgebieten auf eine weitere Planung verzichtet. Der Standortvariantensuchraum wurde auf einen weiteren Standort erweitert. Dieser Standort 7 liegt zwischen Standort 3 und 6. Standort 7 eignete sich zur weiteren Realisierung und wurde zum Schluss favorisiert und für die Vorentwurfsplanung ausgewählt.

### 3.1 Beschreibung des Untersuchungsraumes

Der Untersuchungsraum liegt vollständig innerhalb der naturräumlichen Einheit „Mittlere Frankenalb“ westlich der Naab. Es liegt auf einer Höhenlage von ca. 500 m über NN und wird durch tief eingeschnittene Trockentäler mit vorwiegend bewaldeten Hängen und gerodeten Mulden gegliedert. Die ackerbauliche Nutzung dominiert in diesem Bereich. Hauptsächlich liegt der Anteil der Fläche als Offenland vor, integriert jedoch auch einige Waldflächen.

#### Überblick über Schutzgebiete und Schutzobjekte

Es liegen drei Landschaftsschutzgebiete (LSG) mit Schutz nach BNatSchG im Untersuchungsraum.

- *LSG „Schwarzachtal mit Nebentälern“* (Lkr. Nürnberger Land)  
Umfasst das Schwarzachtal mit Nebentälern im Bereich der Stadt Altdorf, Burgthann und Schwarzenbruck.
- *LSG „Südlicher Jura mit Moritzberg und Umgebung“* (Lkr. Nürnberger Land)  
Nördlich der BAB A6
- *LSG „Bundesautobahnen Berlin – München, Nürnberg – Amberg, Nürnberg – Regensburg“* (Lkr. Neumarkt i. d. OPf.)  
Geländestreifen mit 200 m Tiefe beiderseits der im Lkr. Neumarkt i. d. OPf. gelegenen Trassen

Nach § 28 BNatSchG geschütztes Naturdenkmal „Sola Linde“ im Nahbereich des Standorts 2.

Mehrere Biotope mit Schutz nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG liegen innerhalb des Untersuchungsraumes.

Weitere Gebiete oder Objekte mit Schutz nach BNatSchG i.V.m. BayNatSchG liegen nicht innerhalb des Untersuchungsraumes.

Östlich von Traunfeld befindet sich ein Wasserschutzgebiet. Die Nördlichen Ränder liegen mit Zonen III, IIIA und IIIB im Untersuchungsraum.

Laut Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege (BayLfD) liegen innerhalb des abgefragten Bereichs ein Bodendenkmal sowie drei Verdachtsflächen.

### **3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten**

Die untersuchten Standorte liegen entlang der A6 zwischen der AS Altdorf/Leinburg (Betr.-km 804,3) und der AS Alfeld (Betr.-km 820,0).

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

Ein maßgebliches Kriterium stellt bei der Suche nach geeigneten Standorten der Abstand zu benachbarten Rastanlage dar. Die nächste TR entlang der A6 in Fahrtrichtung Nürnberg liegt nach Nürnberg. Dabei handelt es sich um die TR Kammersteiner Land bei Betr.-km 773,3. In Fahrtrichtung Amberg liegt bei Betr.-km 831,5 die TR Oberpfälzer Alb. Die nächsten PWC-Anlagen sind die geplante PWC-Anlage bei Moosbach bei Betr.-km 798,1 in Fahrtrichtung Nürnberg und die PWC-Anlage Laubenschlag bei Betr.-km 845,4 in Fahrtrichtung Amberg.

Rastanlage	Betr.-km
TR Kammersteiner Land	773,3
TR Oberpfälzer Alb	831,5
PWC-Anlage bei Moosbach (geplant)	798,1
PWC-Anlage Laubenschlag	845,4

Tabelle 4: Rastanlagen der BAB A6

Aufgrund des Abstands zu benachbarten Rastanlagen wurde die Standortuntersuchung entlang der BAB A6 auf einer Strecke von ca. 16 km zwischen den Anschlussstellen Altdorf/Leinburg und Alfeldt durchgeführt. Insgesamt wurden sieben Standorte in diesem Bereich untersucht. Für alle Standorte wurden für die Untersuchung beidseitige PWC-Anlagen angenommen.

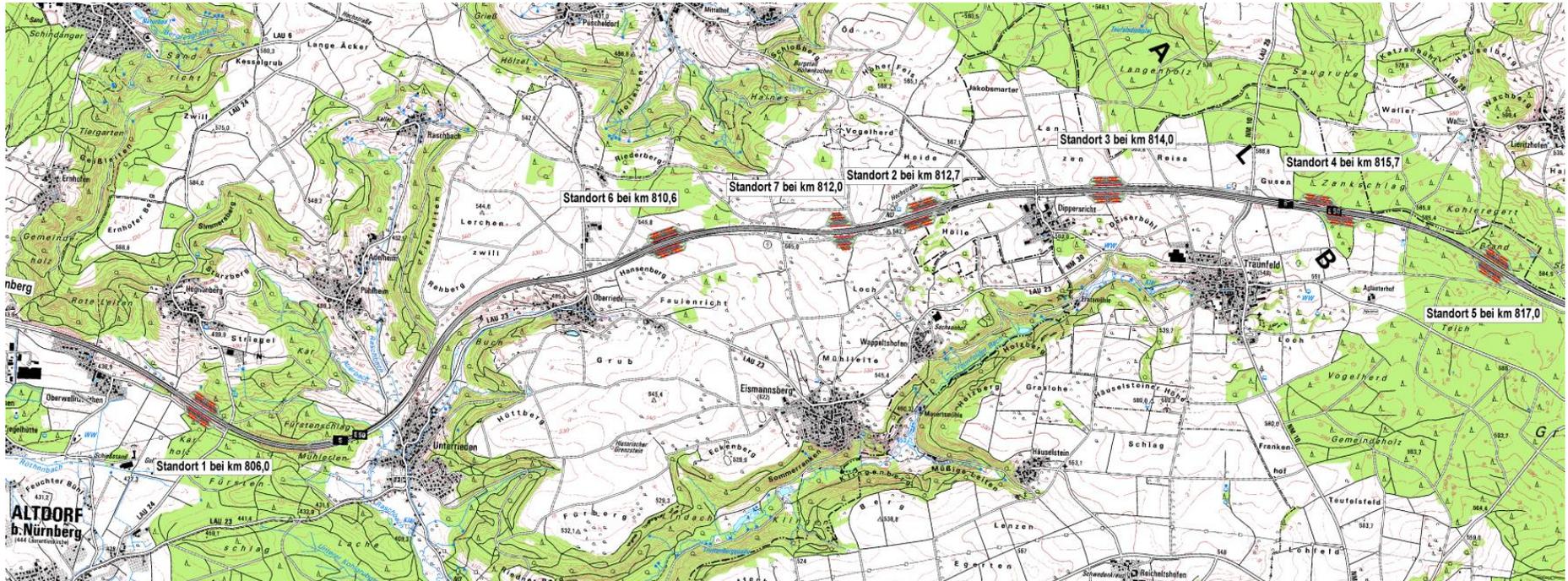
Die möglichen Standorte wurden nach einheitlichen Kriterien bewertet. Dabei wurden nach ERS folgende Standortanforderungen und Schutzgüter in die Bewertung eingebracht:

- Funktionale Anforderungen
- Verkehrliche Anforderungen
- Anforderungen des Umweltschutzes
- Wirtschaftliche Anforderungen

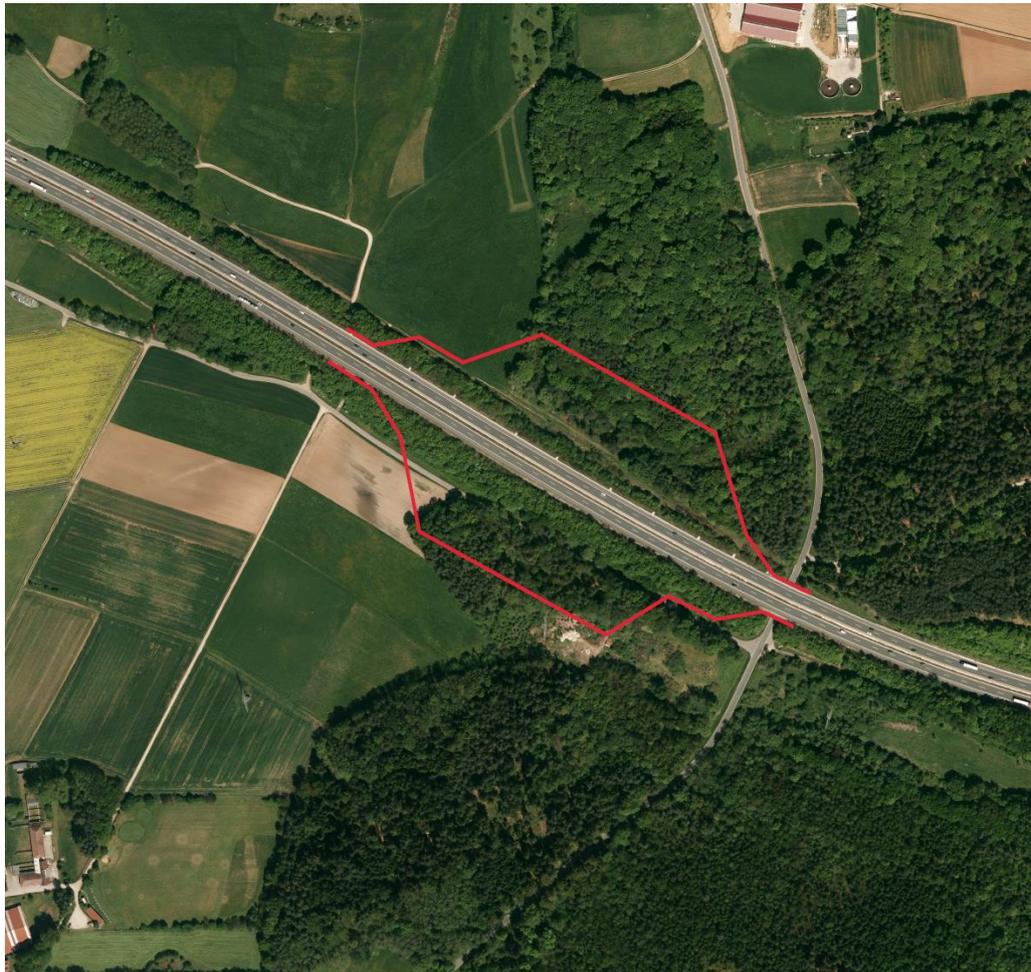
Außerdem wurde die Ver- und Entsorgung der PWC-Anlage sowie die Grundstücksverfügbarkeit betrachtet. Unter anderem wurde die Zerschneidungswirkung auf die Grundstücke untersucht. Hierunter versteht man eine Einschränkung der Bewirtschaftbarkeit von verbleibenden Restflächen.

Potentielle Standorte

Übersichtskarte



**Standort 1:**



Lage im Netz:

Der Standort liegt östlich der AS Altdorf bei Betr.-km 806,0. Mit einer Entfernung Fahrtrichtung Nürnberg von 8,1 km zur westlich geplanten PWC-Anlage bei Moosbach und Fahrtrichtung Amberg von 25,5 km zur östlich gelegenen TR-Anlage Oberpfälzer Alb entspricht dieser nicht dem Regelabstand von 15-20 km gemäß den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS). Die Lage des Standorts im Wendepunkt und mit einer Längsneigung der BAB von 1,4 % ist positiv zu bewerten.

Ver- und Entsorgung, Entwässerung:

Der nächstgelegene Anschlusspunkt für die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung der WC-Gebäude liegt mit jeweils ca. 500 m Entfernung zur den Ortschaften

Oberwellitzleithen bzw. Hegenberg im Verhältnis zu den anderen Standorten relativ günstig.

Eine umfangreiche Verlegung von vorhandenen Leitungen Dritter ist bei dem Standort nicht erforderlich.

Bewertung Natur und Landschaft:

Der Standort 1 liegt innerhalb der Landschaftsschutzgebiete „Südlicher Jura mit Moritzberg und Umgebung“ und „Schwarzachtal mit Nebentälern“. Mit der geplanten PWC-Anlage wäre ein Eingriff in die Mischwaldbestände beiderseits der A6 verbunden. Der Standort weist Habitataignung für Fledermäuse, Spechte, heckenbrütende und höhlenbrütende Vögel, Haselmaus und partiell die Zauneidechse auf. Gegenüber den anderen Standortvarianten besteht ein sehr hohes naturschutzfachliches Konfliktpotential.

In Bezug auf das Schutzgut Mensch ist der Standort 1 ungünstig, da er mit 475 m Abstand nah an geschlossene Ortschaften heranrückt.

Bewertung der Wirtschaftlichkeit:

Die Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren der Nord und Südseite würden eine Anpassung des westlich gelegenen Bauwerks 806b (Unterführung eines Feldwegs) sowie des östlich gelegenen Bauwerks 806f erforderlich machen. Aufgrund der Dammlage der BAB wäre ein verhältnismäßig hoher Erdmassenbedarf vorhanden. Ein Erdmassenausgleich kann nicht erzielt werden. Die beidseitig parallel zur Autobahn verlaufenden Wirtschaftswege der Stadt Altdorf müssten verlegt werden.

Bewertung der Grundstücksverfügbarkeit:

Der Standort ist auf privaten Grundstücken mit relativ hoher Zerschneidungswirkung geplant.

Fazit:

Der Standort 1 scheidet neben anderen Belangen auch aufgrund des sehr hohen naturschutzfachlichen Konfliktpotentials aus.

**Standort 2:**



Lage im Netz:

Der Standort liegt westlich von Dippersricht bei Betr.-km 812,7. Mit einer Entfernung Fahrtrichtung Nürnberg von 14,6 km zur westlich geplanten PWC-Anlage bei Moosbach und Fahrtrichtung Amberg von 18,8 km zur östlich gelegenen TR-Anlage Oberpfälzer Alb entspricht dieser annähernd dem Regelabstand von 15-20 km gemäß den ERS. Die Lage des Standortes im Wendepunkt und mit einer Längsneigung der BAB von 1,4 % ist als günstig zu bewerten.

Ver- und Entsorgung, Entwässerung:

Der nächstgelegene Anschlusspunkt für die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung der WC-Gebäude liegt mit ca. 700 m Entfernung zur der Ortschaft Dippersricht im Vergleich zu den anderen Standorten ungünstig.

Bewertung Natur und Landschaft:

Standort 2 liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Südlicher Jura mit Moritzberg und Umgebung“ und östlich kleinflächig im LSG „Bundesautobahnen Berlin – München, Nürnberg – Amberg und Nürnberg – Regensburg“. Der Standort weist eine hohe Strukturvielfalt durch Wäldchen, Hecken und Feldgehölze auf, die heckenbrütenden Vögel als Lebensraum dienen und geeignete Jagdhabitats für Fledermäuse sind. Die betroffenen Gehölzbestände weisen abschnittsweise günstige Strukturen für die Haselmaus auf, auch im Umfeld des Standorts findet die Haselmaus geeignete Habitatbedingungen. Der Hüllweiher in einem Wäldchen stellt möglicherweise für Amphibien geeignete Strukturen dar. Gegenüber den anderen Standortvarianten besteht ein sehr hohes naturschutzfachliches Konfliktpotential.

In Bezug auf das Schutzgut Mensch ist der Standort 2 günstig, da er mit 800 m zu geschlossene Ortschaften ausreichend Abstand aufweist.

Bewertung der Wirtschaftlichkeit:

Die Beschleunigungsspur der Nordseite sowie die Verzögerungsspur der Südseite erfordert eine Anpassung des westlich gelegenen Bauwerks 812b (Unterführung eines Feldweges). Aufgrund der starken Einschnittslage der BAB wäre an dem Standort ein verhältnismäßig hoher Erdmassenüberschuss vorhanden der nicht durch einen Erdmassenausgleich zwischen Nord- und Südseite ausgeglichen werden kann. Der Standort liegt teilweise im Bereich der vorhandenen Parkplätze Hölle und Haide.

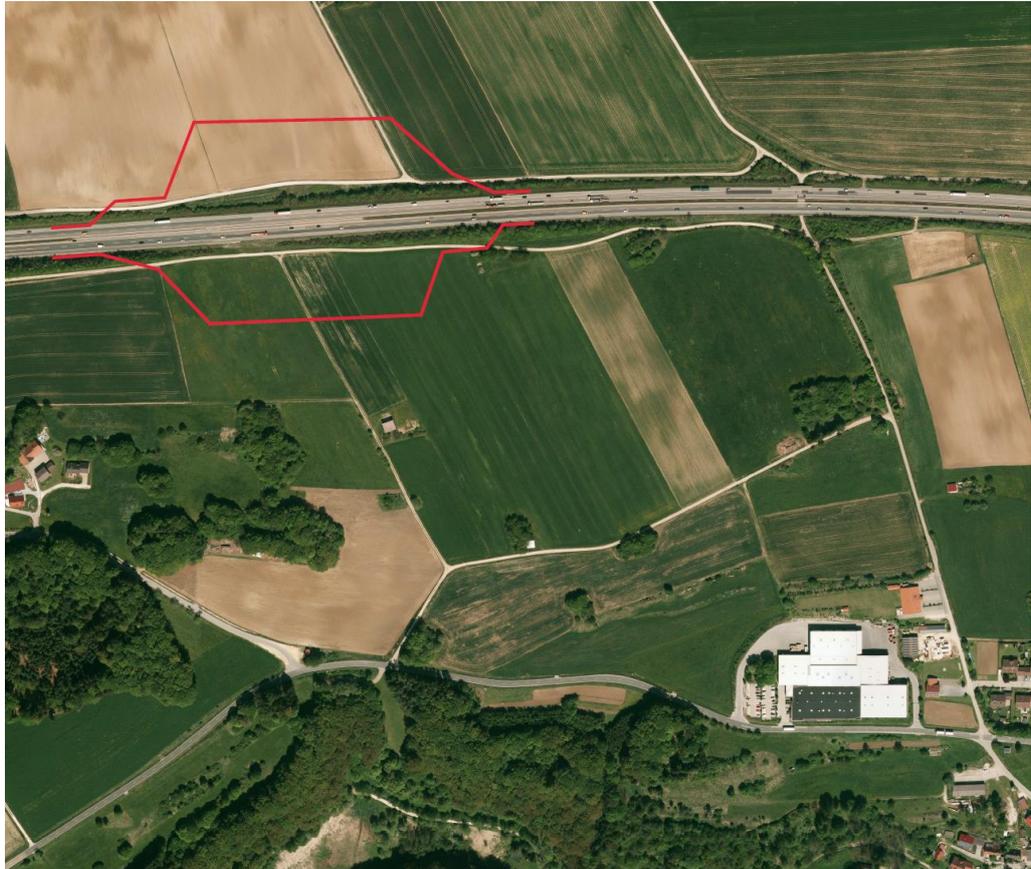
Bewertung der Grundstücksverfügbarkeit:

Der Standort ist auf privaten Grundstücken mit relativ hoher Zerschneidungswirkung geplant.

Fazit:

Der Standort 2 scheidet neben anderen Belangen auch aufgrund des sehr hohen naturschutzfachlichen Konfliktpotentials aus.

**Standort 3:**



Lage im Netz:

Der Standort liegt östlich von Dippersricht bei Betr.-km 814,0. Mit einer Entfernung Fahrtrichtung Nürnberg von 16,6 km zur westlich geplanten PWC-Anlage bei Moosbach und Fahrtrichtung Amberg von 16,8 km zur östlich gelegenen TR-Anlage Oberpfälzer Alb entspricht dieser dem Regelabstand von 15-20 km gemäß den ERS. Die Lage des Standortes in einer Gerade liegend und mit einer relativ geringen Längsneigung der BAB von 0,4 % ist als mäßig günstig zu bewerten.

Ver- und Entsorgung, Entwässerung:

Der nächstgelegene Anschlusspunkt für die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung der WC-Gebäude liegt mit ca. 250 m Entfernung zur der Ortschaft Dippersricht im Vergleich zu den anderen Standorten sehr günstig. Eine Verlegung von vorhandenen Leitungen Dritter ist bei dem Standort nicht erforderlich.

Bewertung Natur und Landschaft:

Der Standort 3 liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Bundesautobahnen Berlin – München, Nürnberg – Amberg und Nürnberg – Regensburg“. Kennzeichnend ist die Lage im intensiv landwirtschaftlich genutzten Offenland, die für Vögel der offenen Feldflur Lebensraum bieten. Die Habitateignung für die Haselmaus ist sehr gering.

Aus naturschutzfachlicher Sicht bietet der Standort zusammen mit dem Standort 6 und 7 das geringste Konfliktpotenzial. In Bezug auf das Schutzgut Mensch ist der Standort 3 ungünstig, da er mit 300 m Abstand nah an geschlossene Ortschaften heranrückt. Im Vergleich zu anderen Standorten wären hier die aufwendigsten Lärmschutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Eingrünung zum Schutz vor Emissionen erforderlich.

Bewertung der Wirtschaftlichkeit:

Aufgrund der Einschnittslage der BAB wäre an dem Standort ein verhältnismäßig hoher Erdmassenüberschuss vorhanden. Ein Erdmassenausgleich kann nicht erzielt werden. Die gemeindlichen Feldwege müssen verlegt werden. Die Lärmschutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Schutz vor Emissionen, aufgrund der Nähe zu besiedelten Gebieten, wirken sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit des Standorts aus.

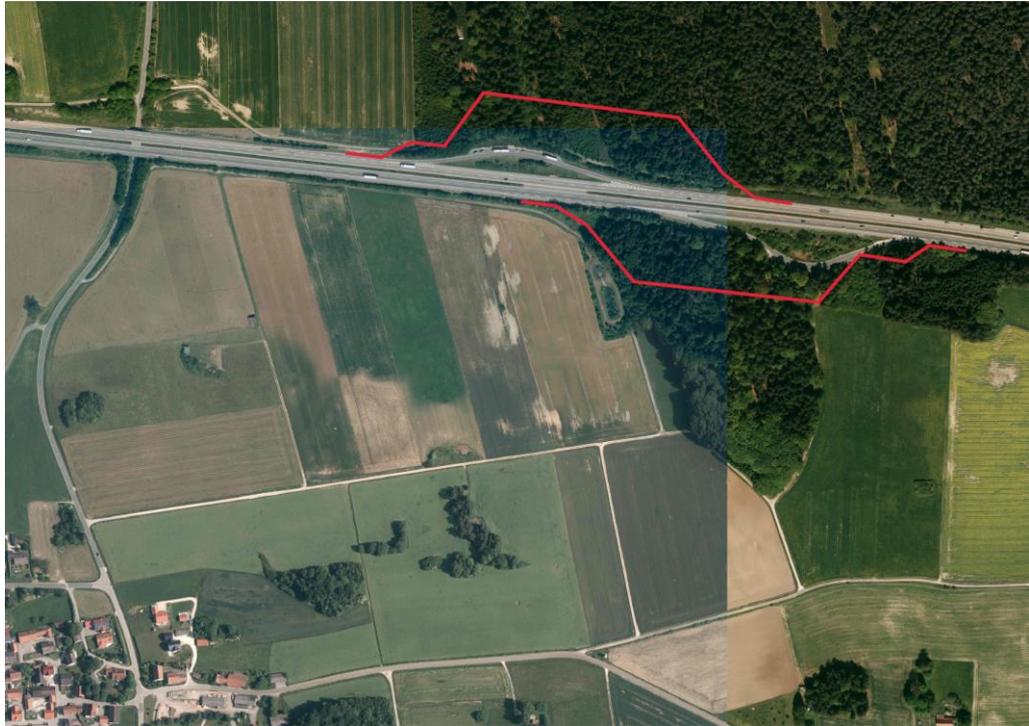
Bewertung der Grundstücksverfügbarkeit:

Der Standort ist auf privaten Grundstücken mit relativ hoher Zerschneidungswirkung geplant.

Fazit:

Der Standort 3 scheidet insbesondere aufgrund der Nähe zur Bebauung und den daraus resultierenden Lärmschutzmaßnahmen aus.

**Standort 4:**



Lage im Netz:

Der Standort liegt östlich von Traunfeld bei Betr.-km 815,7. Mit einer Entfernung Fahrtrichtung Nürnberg von 17,6 km zur westlich geplanten PWC-Anlage bei Moosbach und Fahrtrichtung Amberg von 15,8 km zur östlich gelegenen TR-Anlage Oberpfälzer Alb entspricht dieser dem Regelabstand von 15-20 km gemäß den ERS. Die Lage des Standortes in einer Gerade liegend und mit einer Längsneigung der BAB von 1,1 % ist als günstig zu bewerten.

Ver- und Entsorgung, Entwässerung:

Der nächstgelegene Anschlusspunkt für die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung der WC-Gebäude liegt mit ca. 650 m Entfernung zur der Ortschaft Traunfeld im Vergleich zu den anderen Standorten ungünstig. Eine Verlegung von vorhandenen Leitungen Dritter ist bei dem Standort nicht erforderlich.

Bewertung Natur und Landschaft:

Standort 4 liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Bundesautobahnen Berlin – München, Nürnberg – Amberg und Nürnberg – Regensburg“. Mit der geplanten

PWC-Anlage wäre ein Eingriff in die Mischwaldbestände beiderseits der A6 verbunden. Der Mischwald weist einige Höhlenbäume und Totholzanteil auf und bietet insbesondere Habitateignung für Fledermäuse und Spechte. Für die Haselmaus hat der Standort zwar nur eine geringe Bedeutung, ein Vorkommen und mögliche Beeinträchtigungen lassen sich aber nicht gänzlich ausschließen.

Aus naturschutzfachlicher Sicht stellt sich der Standort 4 aufgrund des Konfliktpotentials für mehrere streng bzw. europarechtlich geschützte Arten als problematisch dar.

In Bezug auf das Schutzgut Mensch ist der Standort 4 ungünstig, da er mit 725 m Abstand nah an geschlossene Ortschaften heranrückt.

#### Bewertung der Wirtschaftlichkeit:

Der Standort liegt teilweise im Bereich des vorhandenen Parkplatzes Zankschlag. Aufgrund der Dammlage der Autobahn besteht ein hoher Erdmassenbedarf. Ein Erdmassenausgleich kann somit nicht erzielt werden.

#### Bewertung der Grundstücksverfügbarkeit:

Der Standort ist zum geringen Teil auf den Flächen des vorhandenen Parkplatzes Zankschlag sowie auf privaten Grundstücken mit hoher Zerschneidungswirkung geplant.

Es kommt zu einer Überschneidung im Bereich des Standorts 4 mit einer Bodendenkmal-Verdachtsfläche.

#### Wasserschutzgebiet:

Standort 4 liegt in einem Wasserschutzgebiet. Dies führt zu höheren Baukosten, da aufwendigere Maßnahmen bezüglich des Wasserschutzes notwendig werden.

#### Fazit:

Der Standort 4 scheidet neben anderen Belangen auch aufgrund des hohen naturschutzfachlichen Konfliktpotentials aus.

**Standort 5:**



Lage im Netz:

Der Standort liegt östlich von Traunfeld bei Betr.-km 817,0. Mit einer Entfernung Fahrtrichtung Nürnberg von 18,9 km zur westlich geplanten PWC-Anlage bei Moosbach und Fahrtrichtung Amberg von 14,5 km zur östlich gelegenen TR-Anlage Oberpfälzer Alb entspricht dieser annähernd dem Regelabstand von 15-20 km gemäß den ERS. Die Lage des Standortes im Wendepunkt und mit einer Längsneigung der BAB von 0,6 % ist als günstig zu bewerten.

Ver- und Entsorgung, Entwässerung:

Der nächstgelegene Anschlusspunkt für die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung der WC-Gebäude liegt mit ca. 1500 m Entfernung zur der Ortschaft Traunfeld bzw. mit 850 m zu der Ortschaft Lieritzhofen ungünstig. Eine Verlegung von vorhandenen Leitungen Dritter ist bei dem Standort nicht erforderlich.

Bewertung Natur und Landschaft:

Standort 5 liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Bundesautobahnen Berlin – München, Nürnberg – Amberg und Nürnberg – Regensburg“. Mit der geplanten PWC-Anlage wäre ein Eingriff in die Mischwaldbestände beiderseits der A6 verbunden. Der Standort weist eine Habitateignung für Vögel (Höhlenbrüter, insbes. Spechte), Fledermäuse und Heuschrecken auf. Kleinflächig finden sich für die Haselmaus günstige Strukturen, die im Bereich südlich der A6 einen potentiellen Haselmaus-Lebensraum mittlerer Bedeutung darstellen.

Aus naturschutzfachlicher Sicht stellt der Standort 5 wegen der Habitateignung für Fledermäuse, Spechte und Haselmaus als sehr problematisch dar.

In Bezug auf das Schutzgut Mensch ist der Standort 5 günstig, da er mit 1000 m zu geschlossene Ortschaften ausreichend Abstand aufweist.

Bewertung der Wirtschaftlichkeit:

Der Standort liegt im Bereich eines hohen Autobahndammes. Somit wäre an dem Standort ein verhältnismäßig hoher Erdmassenbedarf vorhanden. Ein Erdmassenausgleich kann nicht erzielt werden.

Bewertung der Grundstücksverfügbarkeit:

Der Standort liegt auf privaten Grundstücken mit relativ hoher Zerschneidungswirkung geplant.

Wasserschutzgebiet:

Standort 5 liegt in einem Wasserschutzgebiet. Dies führt zu höheren Baukosten, da aufwendigere Maßnahmen bezüglich des Wasserschutzes notwendig werden.

Fazit:

Der Standort 5 scheidet neben anderen Belangen auch aufgrund des sehr hohen naturschutzfachlichen Konfliktpotentials aus.

**Standort 6:**



Lage im Netz:

Der Standort liegt östlich von Oberrieden bei Betr.-km 810,6. Mit einer Entfernung Fahrtrichtung Nürnberg von 12,5 km zur westlich geplanten PWC-Anlage bei Moosbach und Fahrtrichtung Amberg von 20,9 km zur östlich gelegenen TR-Anlage Oberpfälzer Alb entspricht dieser nicht dem Regelabstand von 15-20 km gemäß den ERS. Die Lage des Standortes im großen Kreisbogen und mit einer Längsneigung der BAB von 3,0 % ist günstig.

Ver- und Entsorgung, Entwässerung:

Der nächstgelegene Anschlusspunkt für die Abwasserentsorgung der WC-Gebäude liegt mit ca. 700 m Entfernung zur der Ortschaft Oberrieden relativ weit entfernt. Eine vorhandene Wasserleitung könnte als Anschluss für die Wasserversorgung der WC-Gebäude dienen. Hierzu wäre eine umfangreichere Verlegung von vorhandenen

Wasserleitungen des Zweckverbandes Hammerbachtal auf der Nordseite erforderlich.

Bewertung Natur und Landschaft:

Der Standort 6 liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Südlicher Jura mit Moritzberg und Umgebung“. Kennzeichnend ist die Lage im intensiv genutzten Offenland, das von einzelnen Feldgehölzen strukturiert ist. Die Feldgehölze weisen anteilig Magerrasen und Felsvegetationen auf, die nach § 30 BNatSchG geschützt sind und durch die geplante PWC-Anlage überbaut würden. Der Standort besitzt Habitateignung für Feldvögel und Heckenbrüter, Zauneidechsen und dient als Jagdhabitat für Fledermäuse. Die Bedeutung für die Haselmaus ist sehr gering.

Aus naturschutzfachlicher Sicht bietet der Standort zusammen mit den Standorten 3 und 7 das geringste Konfliktpotential. In Bezug auf das Schutzgut Mensch ist der Standort 6 ungünstig, da er mit 700 m Abstand nah an geschlossene Ortschaften heranrückt. Hier wären Lärmschutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Schutz vor Emissionen erforderlich.

Bewertung der Wirtschaftlichkeit:

Das vorhandene ebene Gelände bietet einen günstigen Standort. Die erforderlichen lärmschutztechnischen Maßnahmen, die erforderliche Verlegung der Wasserleitung sowie vorhandener Wirtschaftswege wirken sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit aus.

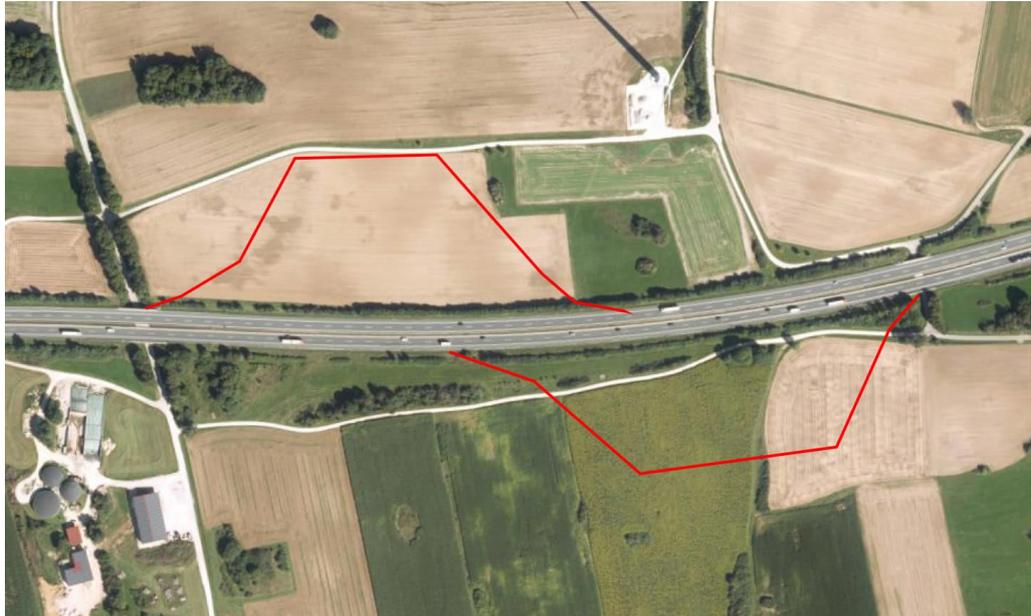
Bewertung der Grundstücksverfügbarkeit:

Der Standort ist auf privaten Grundstücken mit relativ hoher Zerschneidungswirkung geplant.

Fazit:

Der Standort 6 scheidet insbesondere aufgrund der Nähe zur Bebauung aus.

**Standort 7:**



Lage im Netz:

Der Standort liegt nördlich von Eismannsberg bei Betr.-km 812,0. Mit einer Entfernung Fahrtrichtung Nürnberg von 14,0 km zur westlich geplanten PWC-Anlage bei Moosbach und Fahrtrichtung Amberg von 19,5 km zur östlich gelegenen TR-Anlage Oberpfälzer Alb entspricht dieser annähernd dem Regelabstand von 15-20 km gemäß den ERS. Die Lage des Standortes im großen Kreisbogen und mit einer Längsneigung der BAB von 3,0 % ist günstig. Im Zuge der Planung wurden zur Einhaltung der Mindestabstände zu einer neugebauten Windenergieanlage der nördliche Teil der PWC-Anlage in Fahrtrichtung Nürnberg um ca. 300 m verschoben (Standort 7 Variante 2). Dadurch wird ein zusätzlicher Eingriff in das Bauwerk 811b notwendig.

Ver- und Entsorgung, Entwässerung:

Der nächstgelegene Anschlusspunkt für die Abwasserentsorgung der WC-Gebäude liegt mit ca. 1600m Entfernung zur der Ortschaft Eismannsberg ungünstig. Eine vorhandene Wasserleitung könnte als Anschluss für die Wasserversorgung der WC-Gebäude dienen. Es wird eine geringfügige Verlegung von vorhandenen Wasserleitungen des Zweckverbandes Hammerbachtal auf der Nordseite erforderlich.

Bewertung Natur und Landschaft:

Standort 7 liegt teilweise im Landschaftsschutzgebiet „Südlicher Jura mit Moritzberg und Umgebung“. Kennzeichnend ist die intensiv landwirtschaftlich genutzte Flur (Äcker und Wiesen), die von einzelnen Feldgehölzen und Hecken sowie Lesesteinriegeln strukturiert ist. Der Standort besitzt Habitateignung für Vögel der offenen Feldflur als auch für Heckenbrüter. Fledermäuse nutzen die westlich und östlichen Unterführungsbauwerke zur Querung der Autobahn, wobei die Gehölze eine Leitfunktion für die Arten auf ihren Jagdflügen besitzen. Nachweise von Zauneidechsen konzentrieren sich auf die Bereiche um die beiden Brückenbauwerke. Im Norden wurden auch entlang der Autobahnböschung immer wieder Zauneidechsen nachgewiesen, südlich gelang hier nur ein Fund, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass es sich bei den Straßenböschungen um Wander- und Ausbreitungskorridore handelt.

Für die Haselmaus ist die Habitateignung am Standort 7 ungünstig, da trotz vorhandener Strukturen (beerentragende Sträucher) die Anbindung an größere Waldgebiete in der Umgebung fehlt. Dies wurde durch die fehlenden Haselmaus-Nachweise im Zuge der faunistischen Kartierungen bestätigt.

Aus naturschutzfachlicher Sicht bietet der Standort zusammen mit den Standorten 3 und 6 das geringste Konfliktpotenzial.

In Bezug auf das Schutzgut Mensch ist der Standort 7 günstig, da er mit 800 m zu geschlossenen Ortschaften ausreichend Abstand aufweist.

Bewertung der Wirtschaftlichkeit:

Das vorhandene ebene Gelände bietet einen günstigen Standort. Die erforderliche Verbreiterung der Bauwerke 811b und 812b je in eine Richtungsfahrbahn im Bereich der Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsspur ist aufgrund der günstigen Randbedingungen wirtschaftlich vertretbar.

Bewertung der Grundstücksverfügbarkeit:

Der Standort ist auf privaten Grundstücken mit relativ hoher Zerschneidungswirkung geplant.

Fazit:

Der Standort 7 stellt aufgrund des großen Abstandes von der Bebauung und der günstigen Topographie sowie der vorhandener Trinkwasserleitung, und des verhältnismäßig geringen naturschutzfachlichen Konfliktpotentials eine gute Variante dar.

### **3.3 Zusammenfassung der Bewertung**

Lage im Netz:

Der Regelabstand zur nächsten Rastanlage nach ERS wird bis auf die Standorte 1 und 6 eingehalten. Standort 2, 5 und 7 liegen annähernd im Regelabstand zu benachbarten Rastanlagen. In Bezug auf die Linienführung sind alle Standorte als günstig zu bewerten. Die Standorte 3 und 6 liegen dicht an besiedelten Gebieten.

Ver- und Entsorgung, Entwässerung:

Aufwendige Maßnahmen hinsichtlich der Ver- und Entsorgung ergeben sich bei den Standorten 4 und 5. Eine Verlegung von vorhandenen Leitungen müsste bei den Standorten 6 und 7 durchgeführt werden. Jedoch können die verlegten Leitungen zur Erschließung dienen.

Bewertung Natur und Landschaft:

Aus naturschutzfachlicher Sicht sind die Standortvarianten 3, 6 und 7 als relativ konfliktarme Standortalternativen einzustufen. Bei den anderen Standortvarianten ist das naturschutzfachliche Konfliktpotential angesichts günstiger Lebensraumausstattung und Habitategnung deutlich höher.

In Bezug auf das Schutzgut Mensch weisen die Standorte 3 und 6 aufgrund der Nähe zu vorhandenen Ortschaften erhebliche Nachteile auf. Die Lage von Standort 7 ist demgegenüber wesentlich günstiger.

Die verbleibenden naturschutzfachlichen Konflikte der Standorte 3, 6 und 7 können durch entsprechende Maßnahmen vermieden und ausgeglichen werden.

Bewertung der Wirtschaftlichkeit:

Bei Standort 1, 2 und 7 müssten Anpassungen an vorhandenen Bauwerken durchgeführt werden. Bei Standort 7 sind diese aufgrund der günstigen Randbedingungen wirtschaftlich vertretbar, da für die Bauwerke Erhaltungsmaßnahmen notwendig sind. Standort 3 und 6 sind wirtschaftlich ungünstig, da erhöhte Maßnahmen zum Lärmschutz nötig sind. Die topographischen Eigenschaften der Standorte 1, 2, 3, 4 und 5 wirken sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit der Standorte aus.

Bewertung der Grundstücksverfügbarkeit:

Alle Standorte liegen auf privaten Grundstücken mit hoher Zerschneidungswirkung. Standort 2 liegt jedoch zum Teil auch auf der Fläche der Vorhandenen Parkplätze „Hölle“ und „Haide“ und Standort 4 liegt zum Teil auf der Fläche der vorhandenen Parkplätze „Zankschlag Nord“ und „Zankschlag Süd“.

Fazit:

Aufgrund von naturschutzfachlichen Belangen scheiden die Standorte 1, 2, 4 und 5 aus. Standort 3 und 6 scheiden aufgrund der Nähe zur Bebauung aus. Standort 7 stellt aufgrund des großen Abstandes von der Bebauung und der günstigen Topographie sowie der vorhandenen Trinkwasserleitung und der günstigen naturschutzfachlichen Bewertung die beste Alternative dar.

## **4 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME**

### **4.1 Ausbaustandard**

Die Entwurfs- und Betriebsmerkmale richten sich nach der RAA 2008 in Verbindung mit den ERS 2011.

Die PWC-Anlage Zankschlag bei Betr.-km 811,600 ist Teil der A 6, die als Autobahn in die Entwurfsklasse EKA 1 A eingestuft ist. Die Verkehrsanlage wird im Einrichtungs-

verkehr betrieben. Damit kann ein falsches Auffahren auf die Autobahn weitestgehend ausgeschlossen werden.

Die Regelquerschnitte wurden nach RAA 2008 (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 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. Im Bereich der Behindertenstellplätze und dort wo dennoch Fußgänger die Fahrbahnen kreuzen, werden die Bordsteine abgesenkt.

Erholungsflächen werden im Bereich der Grünflächen zwischen den Pkw-Stellplätzen und den Stellplätzen für Busse und Pkw mit Anhänger als auch am Rand der außenliegenden Pkw-Stellflächen angelegt.

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

Die Sichtweiten an den PWC-Ausfahrten zur BAB A6 werden gewährleistet. Im Lageplan (Unterlage 5) sind die freizuhaltenden Sichtfelder eingetragen.

#### **4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung**

Das vorhandene Wegenetz wird durch die Baumaßnahme nicht maßgeblich verändert. Auf der Südseite der geplanten PWC-Anlage Zankschlag wird ein vorhandener Feld- und Waldweg überbaut. Die vorhandenen Wege werden verlegt. Die Grundsät-

ze der Trassierung der verlegenden öffentlichen Wege sind unter Ziffer 4.3.2 zusammenfassend dargestellt.

### 4.3 Linienführung

Die Zu- und Abfahrten der PWC-Anlage sind nach den Grundsätzen der RAA 2008 fahrdynamisch gestaltet und werden an die bestehenden Hauptfahrbahnen der BAB A6 nach Lage und Höhe angebunden.

Die Ausfahrten wurden nach Typ A1 und die Einfahrt nach Typ E1 der RAA geplant. Die Längen der Ausfahrten sowie der Einfahrten betragen gem. RAA jeweils 250m.

Die Entwurfparameter der Ein- und Ausfädelungstreifen sind in nachfolgenden Tabellen 5 und 6 zusammengefasst:

Nordseite:

Anlage Nord			Zufahrt		Abfahrt	
Rampengeschwindigkeit $V_{Rampe}$	km/h		50		50	
Trassierungselement			Grenzwert (RAA)	gewählt	Grenzwert (RAA)	gewählt
Kurvenradien	min R	m	80	100	80	80
Längsneigung	max s	%	6	2,19	6	2,89
Kuppenhalbmesser	min Hk	m	2.000	5.000	2.000	16.000
Wannenhalbmesser	min Hw	m	1.000	3.415	1.000	72.030
Mindestquerneigung	min q	%	2,5	4,5	2,5	2,5
Höchstquerneigung	max q	%	6	6	6	6

Tabelle 5: Entwurfparameter Aus- und Einfahrten PWC-Anlage Nordseite

Südseite:

Anlage Süd			Zufahrt		Abfahrt	
Rampengeschwindigkeit $V_{\text{Rampe}}$		km/h	50		50	
Trassierungselement			Grenzwert (RAA)	gewählt	Grenzwert (RAA)	gewählt
Kurvenradien	min R	m	80	100	80	80
Längsneigung	max s	%	6	3,15	6	1
Kuppenhalbmesser	min Hk	m	2.000	3.000	2.000	2.000
Wannenhalbmesser	min Hw	m	1.000	2.000	1.000	1.000
Mindestquerneigung	min q	%	2,5	2,5	2,5	3,7
Höchstquerneigung	max q	%	6	5	6	4,5

Tabelle 6: Entwurfparameter Aus- und Einfahrten PWC-Anlage Südseite

Die Grenzwerte werden bei beiden Anlagen eingehalten.

Zwangspunkte für die Anordnung der neuen PWC-Anlage sind die vorhandene BAB A6 und die bestehende Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße GVS Kucha – Eismannsberg westlich der PWC-Anlage und die Unterführung eines Feldwegs östlich der PWC-Anlage.

Die Fahrgassen innerhalb der neuen Anlage sind grundsätzlich nach fahrgeometrischen Grundsätzen trassiert. Der Mindestradius von 17,5 m nach Nr. 6.2.1.2 der ERS wird eingehalten. Die Querneigung der Fahrgassen und Stellflächen werden so angelegt, dass ein möglichst einfaches, wirtschaftliches und unterhaltungsfreundliches Entwässerungssystem entsteht.

## 4.4 Querschnittsgestaltung

### 4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

#### 4.4.1.1 Bundesautobahn A 6

Die bestehende Bundesautobahn hat eine Richtungsfahrbahnbreite von 11,50 m. Die geplanten Ein- und Ausfädelungstreifen der Rastanlagen haben eine Breite von 3,75 m mit einem 0,5 m Randstreifen nach RAA (4,25 m) und werden durch Verbreiterung der bestehenden Standstreifen hergestellt. Die bestehende Unterführung der GVS Kuch - Eismannsberg (BW N06\_B811b) sowie die bestehende Feldwegunterführung (BW N06\_B812b) müssen durch die Errichtung der PWC-Anlage jeweils einseitig verbreitert werden.

#### 4.4.1.2 PWC-Anlage

Für die geplanten Parkstände werden folgende Regelabmessungen der Tabelle 4 und Punkt 6.2.4.7 der ERS 2011 verwendet:

Parkstand		Breite [m]	Tiefe [m]	Länge [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	Längsaufstellung	3,50	-	25,00
Großraum- u. Schwertransport	Längsaufstellung	5,00*	-	-

Tabelle 7: Entwurfsparameter der Parkstände

\*) gemäß Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/2021 Punkt 1

Im Lageplan (Unterlage 5) sind die freizuhaltenden Sichtfelder eingetragen.

Die Fahrgassenbreiten für die verschiedenen Fahrgassen enthält die nachfolgende Tabelle:

Fahrgasse	Breite [m]
Fahrgassen im Bereich der Stellplätze für Lkw, Pkw, Bus- oder Pkw mit Anhänger	6,50
Zu- und Abfahrten	5,50

Tabelle 8: Breite der Fahrstreifen bzw. Fahrgassen

Abweichend von der ERS 2011, werden die Fahrgassen für den Pkw-Verkehr mit einer Breite von 6,50 m ausgeführt, um dem Lkw für die nächtliche Mischnutzung der Pkw Stellflächen eine ausreichend Fahrbahnbreite zur Verfügung zu stellen. So können in der Nacht die Pkw Stellflächen von den Lkw mit genutzt werden.

Die Regelbankettbreite innerhalb der PWC-Anlage beträgt 1,50 m. Im Bereich der Zufahrten zur Regenwasserbehandlungsanlage sowie bei Unterhaltungswegen beträgt die Bankettbreite 0,75 m.

#### 4.4.1.3 Öffentlicher Feld- und Waldweg

Südlich der A 6 im Bereich der geplante PWC-Anlage muss ein öffentlicher Wirtschaftsweg verlegt werden. Der zu verlegende öffentliche Wirtschaftsweg dient hauptsächlich der Erschließung von vorhandenen Grundstücken. Der Wirtschaftsweg wird auf der Grundlage des Arbeitsblattes DWA-A 904 (Richtlinie für den ländlichen Wegebau) trassiert. Die Entwurfsgrundlagen sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst:

Entwurfsgrundlagen	öffentlicher Feldweg
Weg-Kategorie	Wirtschaftsweg
vorhandener Querschnitt	ca. 0,50m + 3,00m + 0,50m
geplanter Querschnitt	0,75m + 3,00m + 0,75m
Linienführung	an gepl. PWC-Anlage und bzw. Gelände angepasst
Befestigung gem. DWA-A 904	gebundene Fahrbahndecke

Tabelle 9: Entwurfsparameter der Wirtschaftswege

#### 4.4.2 Fahrbahnbefestigung

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 Zufahrt zur Regenwasserbehandlungsanlage erfolgt über eine ca. 100 m lange und 5 m breite Rampe mit Anschluss an die Pkw-Fahrgasse. Die befestigte Breite beträgt 3,50 m, die Bankettbreite 0,75 m. Die höhenmäßige Anbindung ist dem Höhenplan 6/5, Achse 745, zu entnehmen. Die Trassierung wurde auf der Grundlage des Arbeitsblattes DWA-A 904, bzw. entsprechend der erforderlichen Schleppkurven vorgenommen. Die Befestigung erfolgt ohne Bindemittel, mit hydraulisch gebundener Deckschicht.

Auf der PWC-Anlage Zankschlag Süd wird ein bestehender Wirtschaftsweg verlegt und an die neuen Verhältnisse angepasst. Die Trassierung wurde auf der Grundlage des Arbeitsblattes DWA-A 904 vorgenommen und ist unter Punkt 4.4.1.3 dargestellt. Die Anschlüsse des verlegten Wirtschaftsweges mit dem bestehenden Wirtschaftsweg werden wiederhergestellt.

Bestehende, überbaute Zufahrten zu Grundstücken werden wiederhergestellt.

#### 4.6 Besondere Anlagen

Besondere Anlagen sind nicht vorgesehen.

#### 4.7 Ingenieurbauwerke

##### 4.7.1 BW N06\_B812b Unterführung eines öffentlichen Feldweges Abschnitt 420 Station 7,834

Die vorhandenen Bauwerksdaten sind in folgender Tabelle dargestellt:

Vorhandene Bauwerksdaten		
Betr.-km	[km]	812,174
Netzknotenabschnitt		420
Station	[km]	7,834
ASB-Nr.		6534 660
BW-Nr.		N06_B812b
L. W.	[m]	5,50
L. H.	[m]	3,25
Kreuzungswinkel	[gon]	100

Tabelle 10: Bauwerk BW N06\_B812b

Die Unterführung muss aufgrund der erforderlichen Verbreiterung der BAB A6 für die Ein- und Ausfahrspur einseitig verbreitert werden.

4.7.2 BW N06\_B811b Unterführung der GVS Kucha – Eismannsberg  
Abschnitt 420 Station 7,133

Die vorhandenen Bauwerksdaten sind in folgender Tabelle dargestellt:

Daten bestehende Unterführung		
Betr.-km	[km]	811,473
Netzknotenabschnitt		420
Station	[km]	7,133
ASB-Nr.		6534659
BW-Nr.		N06_B811b
L.W.	[m]	9,00
L.H.	[m]	4,66
Kreuzungswinkel	[gon]	78

Tabelle 11: Bauwerk BW N06\_B811b

Die Unterführung muss aufgrund der erforderlichen Verbreiterung der BAB A6 für die Ein- und Ausfahrspur einseitig verbreitert werden.

4.7.3 Durchlässe

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

Betonrohrdurchlass bei Betr.-km 812,046

Vorhandene Bauwerksdaten		
Betr.-km	[km]	812,046
Netzknotenabschnitt		420
Station	[km]	7,706
Einlass	[m ü. NN]	577,15
Auslass	[m ü. NN]	575,95
Länge	[m]	41,99
Gefälle	[%]	2,86
Kreuzungswinkel	[gon]	100

Tabelle 12: Betonrohrdurchlass (Betr.-km 812,046)

Der Durchlass wird im Zuge der Baumaßnahme verfüllt, da der Entwässerungsverlauf durch den Bau der Anlage verändert wird.

#### **4.8 Lärmschutzanlagen**

Um die Nachtruhe der parkenden Lkw zu gewährleisten sind Lärmschutzanlagen erforderlich (siehe auch Ziffer 6.1). Dafür ist zwischen der BAB A6 und den Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporter jeweils ein Lärmschutzwall geplant. Die Höhe des Lärmschutzwalls beträgt mindestens 4 m über Gelände der BAB A6. Die Böschungen sind mit einer Neigung von 1: 1,5 geplant. Sie wirken zusätzlich als Blendschutz für die Verkehrsteilnehmer.

#### **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Öffentliche Verkehrsanlagen wie Nahverkehr, Bahnanlagen werden nicht berührt.

## 4.10 Leitungen

Im Bereich des Neubaus der Rastanlage liegen die folgenden Leitungen:

Betr.-km /von–bis	Leitungsart	Versorgungsunter- nehmen	Maßnahmen
811+450 – 811+700	Wasserversorgung	WZV Hammbach- talgruppe	Anschluss der Wasserversor- gung, Sicherung der Leitung während der Baumaßnahme, Anpassung an neue Verhält- nisse
812,174	Stromleitung Niederspannung	Stw Altdorf	Sicherung der Leitung während der Baumaßnahme
812+174	T-Com – Kabel	Deutsche Telekom, FA Regensburg	Sicherung der Leitung während der Baumaßnahme
811+473	T-Com – Kabel	Deutsche Telekom, FA Regensburg	Anpassung an neue Verhält- nisse
811+485 – 812+410	FM – Kabel	Bund	Anpassung an neue Verhält- nisse
811+485 – 812+410	Lichtwellenleiter GLH+COLT	Bund	Anpassung an neue Verhält- nisse

Tabelle 13: Vorhandene Leitungen im Bereich der geplanten PWC-Anlage Zankschlag

### 4.10.1 Stromversorgung

Es ist der Anschluss an das bestehende Stromnetz der Stadtwerke Altdorf vorgese-  
hen.

Unterhalb des östlichen Bauwerks verläuft eine weitere Stromleitung der Stadtwerke  
Altdorf. Eine Änderung an den Leitungen ist nicht geplant. Für die Leitung erfolgt ei-  
ne Sicherung während der Baumaßnahme.

### 4.10.2 Wasserversorgung

Nördlich der geplanten PWC-Anlage befindet sich ein Trinkwasserleitung. Diese wird  
im Rahmen der Baumaßnahme an die neuen Verhältnisse angepasst. Es ist geplant  
die Trinkwasserversorgung der PWC-Anlage an die Trinkwasserleitungen westlich der

PWC-Anlage bei Betr.-km 811,500 anzuschließen. Die Verbindung zwischen Nord- und Südseite wird über eine Spülbohrung unterhalb der BAB A6 hergestellt.

#### 4.10.3 Abwasserentsorgung

Es ist eine Anbindung an die Abwasserentsorgung der Ortschaft Eismannsberg geplant. Dafür muss in den bestehenden Wirtschaftswegen südlich der PWC-Anlage sowie in der GVS „Kucha – Eismannsberg“ eine Abwasserleitung hergestellt werden. Die Nordseite wird über eine Spülbohrung mit der Südseite verbunden.

#### 4.10.4 Fernmeldeleitungen

Die bestehenden autobahneigenen Streckenfernmeldekabel, Strom- und Datenkabel werden im Bereich der Aus- und Einfädungsstreifen und im Bereich der PWC-Anlage an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Umverlegung erfolgt auf den Grundstücken der PWC-Anlage.

Im Bereich der geplanten Trink- und Abwasserleitungen liegen Fernmeldeleitungen der Deutschen Telekom. Diese werden an die neuen Verhältnisse angepasst.

Unterhalb des östlichen Bauwerks verläuft eine weitere Fernmeldeleitung der Deutschen Telekom. Eine Änderung an den Leitungen ist nicht geplant. Für die Leitung erfolgt eine Sicherung während der Baumaßnahme.

#### 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 Zufahrten der PWC-Anlagen werden ebenfalls beleuchtet.

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

führungsplanung wird ein umweltfreundliches Beleuchtungskonzept erstellt (vgl. Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen, BfN 2019), um einer möglichen Beeinträchtigung von Arten und deren Lebensräumen durch „Lichtverschmutzung“ entgegenzuwirken.

## **4.11 Baugrund/Erdarbeiten**

### **4.11.1 Übersicht**

Die PWC-Anlage Zankschlag befindet sich auf Geländehöhen zwischen ca. 566,00 m ü. NN und ca. 580,00 m ü. NN, wobei sich der Tiefpunkt im nördlichen Teil befindet. Bei den vorliegenden topographischen Verhältnissen sind zur Herstellung der PWC-Anlage Geländeauffüllungen im größeren Umfang notwendig. Für die nördliche Anlage beträgt die Mächtigkeit der nötigen Schüttungen bis zu 4 m. Bei der südlichen Anlage liegt die Mächtigkeit des erforderlichen Auftrags bei bis zu 2 m. Bodenabtrag ist nur im geringen Umfang mit einer maximalen Höhe von 1 m erforderlich.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in der geologischen Raumgliederung der mittleren Frankenalb.

### **4.11.2 Baugrund und Hydrologie**

Das Baufeld befindet sich im Bereich des Dolomitsteins des Oberen Jura. Der Dolomitstein wird von seinen Verwitterungsprodukten überlagert. Durch Verkarstungs- und Verwitterungsvorgänge ist die Oberfläche des Dolomitsteins unregelmäßig profiliert.

Im Bereich des Bauwerks BW 812b ist mit Kreidesedimenten zu rechnen. Diese setzen sich aus sandigen Tone und bindigen Sanden zusammen.

Im untersuchten Gebiet sind keine tektonischen Störungen vorhanden. Das Bauvorhaben befindet sich nach der Erdbebenzonenkarte der DIN 4149 in keiner Erdbebenzone.

Der Mutterboden liegt überwiegend mit einer Dicke von 0,2 m bis 0,5 m vor. Bereichsweise kann die Dicke auch bei 0,9 m liegen. Außerhalb der bestehenden Wege ist generell mit Mutterbodenauflage zu rechnen.

#### Grundwasserverhältnisse:

Freies Wasser wurde zum Zeitpunkt der Untersuchungen überwiegend nicht angetroffen. Lediglich bei einer tieferführenden Bohrung wurde in eine Tiefe von 23,5 m Kluftwasser eingemessen. Außerdem wurde eine oberflächennahe Schichtenwasserführung in einer Tiefe von 1,8 m aufgefunden.

Bei den Baugrundverhältnissen ist damit zu rechnen, dass zeitweise Staunässe und Schichtenwasser über Schichten mit geringer Durchlässigkeit bzw. innerhalb der Überlagerungsböden auftreten kann.

#### Durchlässigkeit:

Der anstehende Boden hat eine unzureichende Durchlässigkeit, um eine dauerhafte Versickerung entsprechend dem DWA-A 138 zu ermöglichen. Aus diesem Grund wird von einer Versickerung von Niederschlagswasser abgesehen.

### 4.11.3 Geotechnische Anforderungen

#### Frostschutz

Auf Höhe des Erdplanums stehen überwiegend Böden mit der Frostempfindlichkeitsklasse F3 und zum Teil Böden der Frostempfindlichkeitsklasse F2 an.

Eine Trennung in Bereichen mit verschiedenen Frostempfindlichkeitsklassen ist nicht sinnvoll möglich. Die Dicke des Oberbaus ist deshalb mit F3 zu bemessen.

#### Böschungen

Böschungen der Geländeanschüttung sowie Einschnittsböschungen können mit der geplanten Neigung von 1: 1,5 ausgeführt werden.

### Tragfähigkeit und Herstellung des Planums

Im Bereich des Geländeabtrags sind Ton-/Schluffböden zu erwarten. Zum Erreichen der geforderten Tragfähigkeit sind Bodenverbesserungen vorzunehmen. Im Bereich des Bodenauftrags hängt die Tragfähigkeit des Planums vom gewählten Schüttmaterial ab. Aufgrund der voraussichtlich kleinräumig wechselnden Tragfähigkeitsverhältnisse in Höhe Planum und um den Erdbau unabhängig von den bauzeitlichen Witterungsverhältnissen durchführen zu können, wird der Einbau einer mindestens 30 cm dicken Planums-Abschlusschicht empfohlen. Dafür können grobkörnige Erdbaustoffe oder qualifiziert verbesserte gemischtkörniges Bodenmaterial verwendet werden.

### Herstellung des Geländeauftrags

Es ist überwiegend Liefermaterial notwendig. Dieses sollte den Anforderungen der ZTVE-StB 17 entsprechen. Es empfiehlt sich bevorzugt die Verwendung von grobkörnigem Schüttmaterial. Der Einbau soll lagenweise erfolgen. Es ist auf die geforderte Einbaudichte zu achten.

Bei einer Schütthöhe von mehr als 4,0 m erfolgt der Geländeauftrag kontrolliert und in Intervallen.

Zwischenplanien sind mit mindestens 6 % Quergefälle zu neigen. Der Wasserabfluss von den Planien ist zu gewährleisten, das abfließende Wasser soll in einen rückstaufreien Vorfluter geleitet werden.

Bindiges witterungsempfindliches Schüttmaterial ist während der Zwischenlagerung vor Durchfeuchtung zu schützen. Durchfeuchtetes Material ist durch Bindemittelzugabe zu verbessern.

Im Bereich der Zu- und Abfahrten muss eine Verzahnung der Anschüttung mit dem bestehenden Autobahndamm durch Abtreppungen durchgeführt werden.

### Bodenverbesserung in der Aufstandsfläche des Geländeauftrags

Bei weicher und weicher bis steifer Konsistenz des Bodenmaterials muss die Tragfähigkeit, durch Bodenaustausch mit grobkörnigem Material, verbessert werden. Ist der Boden in der Aushubsohle noch weicher sind Schroppen in die Aushubsohle ein-

zuwalzen. Außerhalb des Bereiches des Bodenaustausches muss die erste Schüttlage statisch nachverdichtet werden. Die Nachverdichtung muss statisch erfolgen, da sonst mit einer Verschlechterung der Tragfähigkeit zu rechnen ist.

Zur Gewährleistung der Befahrbarkeit mit Baufahrzeugen sind entsprechend ausgebaute Baustraßen herzustellen.

#### Abtragsbereich, Eignung des Aushubmaterials für den Auftrag.

Durch den bereichsweise erforderlichen Geländeabtrag fällt überwiegend weicher bis steifer und steifer Ton/Schluff, untergeordnet auch schwach bindiger bis bindiger, teils kiesiger Sand an. Vor Wiedereinbau sollte das Aushubmaterial eine Bodenverbesserung durch Bindemittelzugabe durchgeführt werden.

Beim Beckenaushub kann geeignetes Felsmaterial für Schüttungen gewonnen werden. Zerkleinerungsarbeiten beim Lösen des Felses sollten so gewählt werden, dass das Material für den Wiedereinbau geeignet ist.

#### Entwässerungseinrichtungen

Anfallendes Schichtenwasser bzw. aufstauendes Niederschlagswasser wird über Sickersträngen gefasst und abgeleitet.

#### Oberbodenarbeiten

Ein rascher Witterungsschutz der Böschungsoberfläche durch Mutterbodenauftrag bzw. Begrünung ist zu gewährleisten. Zur besseren Verzahnung des Oberbodens mit der Auffüllung ist die Auffüllung leicht aufzurauen.

#### PWC-Gebäude

Die PWC-Gebäude befinden sich im Bereich des Geländeauftrags. Es kann eine konventionelle Flachgründung der Gebäude auf der fachgerecht eingebauten Schüttung erfolgen.

### Bauwerke

Eine Flachgründung ist möglich. Durch eine Tiefengründung auf Pfählen kann ein Setzungsunterschied zwischen dem Bestand und den Verbreiterungen vermieden werden.

### Absetzbecken und Retentionsbodenfilterbecken

Geplant ist eine Regenbehandlungsanlage mit Betriebsumfahrt für beide Seiten der PWC-Anlage. Die Becken binden mit bis zu 5,5 m ins Bestandsgelände ein. Im Absetzbecken ist ein 2 m hoher Dauerstau vorgesehen. Die Böschung des Absetzbeckens ist mit einer Neigung von 1: 2 bis 1: 3,7 geplant. Für die Böschung des Retentionsbodenfilterbeckens ist eine Neigung von 1: 3 vorgesehen.

Der beim Aushub für die Becken anfallende Boden muss gegebenenfalls für die Wiederverwendung als Auftragsmaterial mit Bindemittel verbessert werden. Anfallendes Felsmaterial kann nach entsprechender Zerkleinerungsarbeit auch für den Wiedereinbau verwendet werden.

#### 4.11.4 Erdmengenbilanz

	Abtrag [m <sup>3</sup> ]	Auftrag [m <sup>3</sup> ]	Überschuss / Defizit [m <sup>3</sup> ]
Nordseite	9.050	46.200	-37.150
Südseite	7.200	24.250	-17.050
Summe	16.250	70.450	-54.200

Tabelle 14: Massenbilanz

Für den Bau der Rastanlage liegt ein Defizit an Erdmengen in Höhe von 54.200 m<sup>3</sup> vor. Das Defizit wird durch Zulieferung von Baumaterial zur Baustelle ausgeglichen.

## 4.12 Entwässerung

### 4.12.1 Bestehende Entwässerungssituation

Das derzeit auf der BAB A6 anfallende Oberflächenwasser wird über Straßenabläufe bzw. Mulden gesammelt und über Rohrleitungen dem Entwässerungskanal entlang GVS Kucha – Eismannsberg zugeführt. Über den Kanal wird das Oberflächenwasser zusammen mit dem anfallenden Oberflächenwasser aus der GVS dem Vorfluter im Waldstück unbehandelt zugeführt.

### 4.12.2 Geplante Entwässerungssituation

Für die Ableitung des Oberflächenwassers der PWC-Anlage Zankschlag steht ein Vorfluter zur Verfügung. Dieser ist im Lageplan der Einzugsgebiete (Unterlage 8.1) dargestellt.

Das Einzugsgebiet für die Einleitungsstelle umfasst die PWC-Anlage Nord und Süd, und den Abschnitt der BAB A6 zwischen den geplanten Anlagen, soweit die Anbindung technisch möglich ist.

Das gesammelte Oberflächenwasser wird über eine Rohrleitung einem Absetzbecken mit Dauerstau zugeführt und gereinigt. Danach wird es über Tauchrohre in das Retentionsbodenfilterbecken weitergeben. Dort wird das Oberflächenwasser nochmals gereinigt und anschließend gedrosselt über eine Rohrleitung und einen geplanten Graben entlang der GVS zur Einleitungsstelle 1 geleitet. Das anschließende Grabensystem hat eine Anbindung an den Rauwiesenbach. Im weiteren Verlauf mündet der Rauwiesenbach in den Hammerbach, der anschließend der Pegnitz zufließt.

Aus topographischen Gründen ist die Anbindung der Beschleunigungsstreifen an die Regenwasserbehandlungsanlage nicht möglich. Das zusätzliche auf den Beschleunigungsstreifen anfallende Wasser wird weiterhin über die Bestandsentwässerung abgeleitet.

Die Festlegung und Dimensionierung der Beckenanlagen erfolgt über das Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA-M 153 für die Ermittlung der qualitativen und

hydraulischen Gewässerbelastung und daran anschließend, über die Bemessung des Regenrückhaltebeckens nach DWA-A 117 für ein 5-jähriges Regenereignis. Für den Vorfluter wurde ein kleiner Flachlandbach zugrunde gelegt. Die Bemessung des Retentionsbodenfilters erfolgt nach dem DWA-A 178. Die detaillierte Berechnung sind in der Unterlage 18.1 dargestellt.

#### **4.13 Straßenausstattung**

Die Beschilderung der PWC – Anlage Zankschlag 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.

Entlang der Grundstücksgrenzen der beiden PWC-Anlagenteile werden Wildschutzzäune errichtet und an den Bestand angeschlossen.

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

Auf den PWC-Anlagen Süd und Nord wird jeweils eine Notrufsäule am Beginn der GST-Spur vorgesehen.

#### **4.14 WC - Gebäude**

Die PWC - Anlagen Nord und Süd werden mit je einem standardisierten WC - Gebäude mit jeweils einem Behinderten - WC ausgestattet.

Das Behinderten - WC wird mit einer bundeseinheitlichen „Behinderten - WC - Schließenanlage“ ausgerüstet.

## **5 ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN**

### **5.1 UVP-Bericht**

Es wird auf die Angaben in der Anlage 1 Kap. 2 und 4 UVP-Bericht verwiesen.

## **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, Punkt 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 Ergebnisse schalltechnischen Berechnungen

Das Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen ist in Unterlage 17.1 zusammengefasst. Im Ergebnis wird ein 4 m hoher Lärmschutzwall zwischen den GST-Parkflächen und der BAB A3 zum Schutz der Ruhe von parkenden Lkw vorgesehen. Bei den umliegenden Bebauungen kommt es durch den Bau der PWC-Anlage Zankschlag aufgrund der großen Entfernung zu keiner wesentlichen Änderung. Somit sind keine Lärmschutzmaßnahmen für die umliegenden Ortschaften notwendig.

#### 6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Die Auswirkungen der Maßnahme auf die Luftschadstoffsituation in den angrenzenden Wohn- und Mischgebieten wurde auf Grundlage der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) geprüft. Die detaillierten Untersuchungen sind in der Unterlage 17.2 zu finden.

#### 6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Wassergewinnungsgebiete sind durch die Maßnahmen nicht betroffen.

#### 6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Die Maßnahmen sind schutzgutbezogen im UVP-Bericht (Anlage 1) Kap. 3 dargestellt.

#### 6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Im unmittelbaren Umfeld des Bauvorhabens sind keine bebauten Gebiete vorhanden.

## **6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht**

Weitere Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

## **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 an-

deren Behörden sowie Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – umfassend und rechtsgestaltend zu regeln.

## **9 DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME**

Die Baumaßnahme kann so abgewickelt werden, dass der Verkehr auf der durchgehenden BAB A6 ohne nennenswerte Beeinträchtigung fließen kann.

Der Bau der beiden PWC-Anlagen kann zur selben Zeit stattfinden. Es wird von einer geschätzten Bauzeit von ca. 2 Jahren ausgegangen.

Die Erschließung der Baustellen erfolgt über die BAB A6, die vorhandenen Wirtschaftswege westlich der Anlagenteile sowie die vorhandenen, öffentlichen Feld- und Waldwege. Zum Anlagenwechsel innerhalb des Baufeldes kann die bestehende Unterführung verwendet werden

Zur Vermeidung naturschutzfachlicher und artenschutzrechtlicher Konflikte werden die in der Anlage 1 Kap. 3.2 UVP-Bericht aufgelisteten Vermeidungsmaßnahmen in den Bauablauf integriert.