

Bundesautobahn

BAB A3 Nürnberg - Regensburg

Neubau einer Rastanlage mit WC

bei Betr.-km 429,500

Bei Abschnitt:	850	Station 1,2	Straßenbauverwaltung:
Nächster Ort:	Pilsach	FREISTAAT BAYERN	
Baulänge:	1,310 km		
Länge der Anschlüsse:			

Planfeststellung

für eine unbewirtschaftete Rastanlage (PWC)

- Erläuterungsbericht -

Mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens

Aufgestellt und geprüft:	AUTOBAHNDIREKTION NORDBAYERN
	
Nürnberg, den 28.07.2017	Hübner, Bauoberrat
	Festgestellt nach § 17 FStrG gemäß Beschluss vom 20.11.2020 ROP-SG32-4354.1-1-4-233 Regensburg, 20.11.2020 Regierung der Oberpfalz Meisel Baudirektor



Inhaltsverzeichnis

ABKÜRZUNGEN	4
1 DARSTELLUNG DES VORHABENS	7
1.1 Planerische Beschreibung	7
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	7
1.2.1 PWC-Standort	7
1.2.2 Gestaltung der PWC-Anlage	8
1.2.3 Größe der PWC-Anlage	9
1.2.4 Anbau an die bestehende BAB A3	10
1.3 Streckengestaltung	10
2 BEGRÜNDUNG DES VORHABENS	11
2.1 Bedarfsuntersuchung und Stellplatzkonzept	11
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	12
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	12
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	12
2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	12
2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	13
2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit	16
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	16
3 VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE	17
3.1 Bestandsanalyse	17
4 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME	29
4.1 Ausbaustandard	29
4.2 Bisherige und zukünftige Straßennetzgestaltung	30
4.3 Linienführung	30
4.3.1 Rastanlage mit WC	30
4.3.2 öffentlicher Feldweg (Überführung, BW 428d)	32
4.4 Querschnittsgestaltung	33
4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	33
4.4.1.1 Bundesautobahn A3	33
4.4.1.2 Rastanlage mit WC	33
4.4.2 Fahrbahnbefestigung	34
4.4.2.1 Bundesautobahn A3	34
4.4.2.2 Rastanlage mit WC	34



4.5	Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten	35
4.6	Besondere Anlagen	35
4.7	Ingenieurbauwerke	36
4.7.1	Überführung eines öffentl. Feld- und Waldweges, BW 428d (RV-Nr. 6.1)	36
4.7.2	Unterführung eines Fußweges, BW 429a (RV-Nr. 6.2)	36
4.7.3	Unterführung eines Baches, BW 429b (RV-Nr. 6.3)	37
4.7.4	Durchlass durch die BAB A3 bei Betr.-km 428,977, BW 428e (RV-Nr. 2.3)	38
4.7.5	Stützbauwerke	38
4.8	Lärmschutzanlagen	38
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	39
4.10	Leitungen	39
4.10.1	Stromversorgung (RV-Nr. 8.4)	39
4.10.2	Schmutzwasserentsorgung (RV-Nr. 8.3)	39
4.10.3	Wasserversorgung (RV-Nr. 8.2)	40
4.10.4	Fernmeldeleitungen	40
4.10.5	Beleuchtung	40
4.11	Baugrund / Erdarbeiten	41
4.11.1	Übersicht	41
4.11.2	Geotechnische Beschreibung	41
4.11.3	Geotechnische Bemerkungen	42
4.11.3.1	Frostempfindlichkeit der Böden	42
4.11.3.2	Grundwasserverhältnisse	42
4.11.3.3	Böschungsneigungen	42
4.11.3.4	Einschnitte	42
4.11.3.5	Dammschüttung / Geländeauftrag	42
4.11.3.6	Lärmschutzwälle	43
4.11.3.7	Verlängerung Wellstahlrohrdurchlass	43
4.11.3.8	Regenrückhalte- und Absetzbecken	43
4.11.4	Oberbodenarbeiten	44
4.11.5	Mengenbilanz	44
4.12	Entwässerung	45
4.12.1	Bestehende Vorflutverhältnisse	45
4.12.2	Entwässerungsabschnitte	45
4.12.3	Geplante Entwässerungsmaßnahmen	46
4.13	Straßenausstattung	47
4.14	WC-Gebäude	47
5	ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	48
6	MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN	49
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	49
6.1.1	Rechtsgrundlagen	49
6.1.2	Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	49
6.1.2.1	Bundesautobahn A3	50



6.1.2.2	Rastanlage mit WC	50
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	51
6.2.1	Gesetzliche Grundlagen	51
6.2.2	Ermittlung der Luftqualität und Schutzmaßnahmen	52
6.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	52
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	52
6.4.1	Naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen	53
6.4.2	Maßnahmenkonzept	55
6.4.3	Maßnahmenübersicht	58
6.4.4	Gesamtbeurteilung des Eingriffs	59
6.4.4.1	Eingriffsregelung gemäß §15 BNatSchG	59
6.4.4.2	Artenschutz	60
6.4.4.3	Natura 2000 Gebiete	61
6.4.5	Abstimmungsergebnis mit Behörden	61
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	62
6.6	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht	62
7.	KOSTEN	63
7.1	Kostenträger	63
7.2	Kostenbeteiligungen	63
8	VERFAHREN	64
9	INANSPRUCHNAHME VON GRUNDEIGENTUM	65
9.1	Grunderwerb	65
9.2	Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen	65
10	DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME	66
11	ANHANG	68
(1)	UVP-Bericht: Angaben über die Umweltauswirkungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	68
(2)	Berechnungsprotokoll nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)	68



ABKÜRZUNGEN

A	Autobahn (z. B. A 3)
Abs.	Absatz
Anl.	Anlage
Art.	Artikel
AK	Autobahnkreuz
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AS	Anschlussstelle
ASB	Absetzbecken
ASB-Nr.	Erfassungsnummer für Brücken in der Baulast des Bundes
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
Bau-km	Bau-Kilometer
Betr.-km	Betriebskilometer
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVwfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BayWaldG	Waldgesetz für Bayern
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes - Verkehrs-lärmschutzverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes - Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
Br.Kl.	Brückenklasse
BW	Bauwerk
CEF-Maßnahme	„continuous ecological functionality-measures“ Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion
dB	Dezibel
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DIN	Deutsche Industrienorm
DN	Nenndurchmesser
DSchG	Denkmalschutzgesetz Bayern
D _{StrO}	Korrekturfaktor für unterschiedliche Straßenoberflächen in dB(A)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h
DWA-A 904	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
DWA-A 117	Arbeitsblatt „Bemessung von Regenrückhalteräumen“ der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
DWA-M 153	Merkblatt „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
E	Europastraße



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



RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RHB	Regenrückhaltebecken
RLuS 12	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (2012)
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RiZaK	Richtzeichnungen für Lärmschirme außerhalb von Kunstbauten
RiZ-ING	Richtzeichnungen für Ingenieurbauten
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
RMS	Richtlinien für die Markierung von Straßen
RPS	Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme
RWBA	Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen
RQ	Regelquerschnitt
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen
RV	Regelungsverzeichnis
SBA	Streckenbeeinflussungsanlage
SMA	Splittmastixasphalt
SO ₂	Schwefeldioxid
SPA	Europäisches Vogelschutzgebiet (Special Protection Areas)
St	Staatsstraße
StBA	Staatliches Bauamt
Str.	Straße
StraKR	Richtlinien über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesfernstraßen und anderen öff. Straßen
StraWaKR	Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien
TKG	Telekommunikationsgesetz
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VLS	Verkehrsseitsystem
V-RL	Vogelschutzrichtlinie
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts
Zufahrten-Richtlinien	Richtlinien für die rechtl. Behandlung von Zufahrten und Zugängen an Bundesstraßen



1 DARSTELLUNG DES VORHABENS

1.1 Planerische Beschreibung

An der BAB A3 Nürnberg – Regensburg im Abschnitt 850 bei Station 1,2 (Richtungsfahrbahn Regensburg; Betr.-km 429,500) südlich von Pilsach ist eine einseitige unbewirtschaftete Rastanlage mit WC (PWC) geplant. Die Anlage liegt zwischen den Anschlussstellen „Neumarkt i. d. OPf.“ (Betr.-km 428,100) im Westen und „Neumarkt Ost“ (Betr.-km 437,300) im Osten auf dem Gebiet der Stadt Neumarkt i. d. OPf. und der Gemeinde Pilsach im Landkreis Neumarkt i. d. OPf..

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

Die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen umfassen den Neubau der Anlage auf der Südwestseite der BAB A3.

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

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

1.2.1 PWC-Standort

Im Zuge der Vorabstimmungen für eine doppelseitige PWC-Anlage bei Berg wurde der auf der ortszugewandten Seite geplante Teil der doppelseitig geplanten Anlage von der Gemeinde Berg abgelehnt. Die Planung kollidiert hier mit einem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Gewerbegebiet. Der Standort einer Anlage auf der BAB-Ostseite (Richtungsfahrbahn Nürnberg)



wurde weiter verfolgt. Der Antrag für das Planfeststellungsverfahren wurde am 07.08.2014 bei der Regierung der Oberpfalz gestellt.

Die hier vorliegenden Unterlagen beinhalten die Planung einer einseitigen PWC-Anlage bei Pilsach. Sie wurde als Ersatz für die vormals bei Berg an der Richtungsfahrbahn Regensburg geplante Anlage konzipiert.

In nachfolgender Tabelle sind die Abstände zu den nächsten Rastanlagen mit WC im Zuge der BAB A3 angegeben:

Richtungsfahrbahn	Autobahn	Name der Anlage	Abstand	Betr.-km
Regensburg	A3	PWC Ludergraben	ca. 22,9 km	406,6
Regensburg	A3	T/R Jura West	ca. 10,0 km	439,5

Tabelle 1: Abstände zu den nächstgelegenen Rastanlagen

1.2.2 Gestaltung der PWC-Anlage

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

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

Durch die Schrägaufstellung verschiedener Fahrzeugarten in den Parkständen ist ein optimales und zügiges Ein- und Ausfahren von und in die durchgehenden Fahrgassen möglich. Die geplante PWC-Anlage weist 37 Lkw-Stellplätze in Schrägaufstellung unter 50 gon auf. Des Weiteren sind 4 Bus-Stellplätze in Sägezahnaufstellung und 35 Pkw-Stellplätze, davon 3 Mobilitäts-Behindertenparkplätze, geplant. Im Bereich der Lkw-Durchfahrt wird eine Aufstellfläche für Schwertransporte vorgesehen.



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

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

Zwischen der durchgehenden Fahrbahn der Richtungsfahrbahn Regensburg und den Parkflächen wird ein 4,00 m hoher Wall vorgesehen. Dieser Wall dient dem Schutz der LKW-Fahrer und als Blendschutz für die Verkehrsteilnehmer auf der BAB A3.

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

Die Wasserversorgung der WC-Anlage wird über die bestehende Wasserversorgung der Stadtwerke - Stadt Neumarkt i. d. OPf. - sichergestellt. Die Abwasserentsorgung erfolgt nach Abstimmung mit der Gemeinde Pilsach durch Anschluss an den vorhandenen Kanal.

Die Stromversorgung wird durch die Bayernwerk AG sichergestellt.

1.2.3 Größe der PWC-Anlage

Die Stellplatzkapazität für den Neubau der einseitigen PWC-Anlage wurde in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern festgelegt und ist in Tabelle 2 zusammenfassend dargestellt.



Gemäß dem ermittelten Bedarf werden folgende Parkstände zur Verfügung gestellt:

Parkstand	Anzahl
Bus / PKW mit Anhänger in Längsrichtung	4
LKW, Last- und Sattelzug in Schrägaufstellung unter 50 ^{gon}	37
LKW (einschl. Großraum- und Schwertransporte) in Längsrichtung	200m
PKW / Motorrad in Schrägaufstellung unter 50 ^{gon}	35 (nachts 4 LKW)
davon Mobilitätsbehinderte in Schrägaufstellung unter 50 ^{gon}	3

Tabelle 2: Anzahl an Parkständen für eine Richtungsfahrbahn

1.2.4 Anbau an die bestehende BAB A3

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

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

1.3 Streckengestaltung

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



2 BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

2.1 Bedarfsuntersuchung und Stellplatzkonzept

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

Im März 2008 wurde die Lkw-Parksituation entlang der Bundesautobahnen (BAB) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bundesweit untersucht. Die Erhebung ergab, dass rund 46.400 Lkw-Parkstände vorhanden waren, davon rund 28.500 auf den Rastanlagen der BAB und rund 17.900 auf den privaten Autohöfen in der Nähe von Anschlussstellen der BAB.

Durch das steigende Verkehrsaufkommen auf der BAB A3 zwischen Regensburg und Nürnberg, insbesondere beim LKW-Verkehr, wird der Parkdruck an den Autobahnen immer stärker. Die kleinen vorhandenen Parkplätze sind ständig überlastet und nicht in der Lage, den Parkbedarf abzudecken. Weiter fehlen hier sanitäre Anlagen (WC). Auf Grund dessen wurden Forderungen nach weiteren Stellflächen für LKW und geordneten sanitären Verhältnissen von Vertretern der Öffentlichkeit und von Wirtschaftsverbänden gestellt. Der Bund hat daraufhin die Länder angewiesen, entsprechende Standortkonzepte zu entwickeln. Das geforderte Standortkonzept wurde vom Freistaat Bayern aufgestellt und im November 2010 mit dem Bund abgestimmt. Die Finanzmittel für Rastanlagen werden vom Bund bereitgestellt.

Grundlage für die Planung von PWC-Anlagen sind die **Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS)**. Der in der ERS vorgesehene Planungsablauf sieht die Bedarfsplanung, die Vorplanung (Standortkonzept für den Neu- oder Ausbau) und die Entwurfsplanung vor.



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

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Für die geplante Verkehrsflächenerweiterung der Rastanlage mit WC bei Betr.Km 429,500 ist gemäß § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i.V.m. §§ 2 und 3 UVPG i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

Die Angaben zur UVP befinden sich im Anhang 1 zu diesem Erläuterungsbericht.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag besteht nicht.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

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



neben einem besonders starken Transitverkehr auch erhebliche Quell- und Zielverkehre aus dem Oberzentrum Nürnberg aufnehmen. Sie ist als Europastraße E45 auch Bestandteil des transeuropäischen Netzes (TEN).

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

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

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ist gem. Art 24 Abs. 1 BayLPIG nicht erforderlich, weil das Vorhaben den Zielen der Raumordnung nicht entgegensteht und der Neubau der Rastanlage keine erhebliche überörtliche Raumbedeutsamkeit besitzt.

Konflikte mit der Bauleitplanung der betroffenen Gemeinden bestehen nicht.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

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

Jahr	KFZ [Fz/24h]	Schwerverkehr	
		[Fz/24h]	[%]
2005	32.687	7.769	23,8
2010	34.740	8.728	25,1
2030 (Prognose)	39.000 49.347	10.380 11.929	26,6 24,2

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



Stellplatzbedarf für Lkw

Besonders für Lkw stehen auf den bestehenden Rastanlagen nicht genügend Parkplätze zur Verfügung, so dass es täglich in den Nachtstunden zur Überlastung der Anlagen kommt. Die bundesweite Verkehrszählung der abgestellten Lkw entlang der Bundesautobahnen im Frühjahr 2008 hat für den Abschnitt der A3 zwischen dem AK Nürnberg und der AS Parsberg ergeben, dass auf ausgewiesenen 322 Lkw-Stellplätzen bis zu 517 Lkw abgestellt waren. Dies beinhaltet bereits ein Stellplatz-Defizit für Lkw von 195 Stellflächen. Dabei waren nicht nur die Rastanlagen an der Autobahn sondern auch die vorhandenen Autohöfe überfüllt. Die für das Jahr 2025 errechnete Bedarfsprognose beträgt für den o. g. Streckenabschnitt 578 Lkw-Stellplätze. Gegenüber den derzeitigen Verhältnissen wird demnach ein Defizit von 256 Lkw-Parkplätzen erwartet.

Bis jetzt wurden die gegenüberliegenden PWC-Anlagen Ludergraben und Fuchsmühle bei Betr.-km 406,800 mit jeweils 45 LKW-Parkständen ausgebaut und die TR Jura Ost bei Betr.-km 439,500 um 39 LKW-Parkstände auf 105 erweitert. Mitgezählt wurden außerdem die vorhandenen 96 LKW-Parkstände des 24h-Autohofes Neumarkt.

Geplant sind zusätzlich zu den parallel geplanten Anlagen bei Berg und Pilsach Kapazitätserweiterungen durch die geplanten PWC-Anlagen Velburg-Süd **West** bei Betr.-km 447,400 und Velburg-Nord **Ost** bei Betr.-km 448,300 mit jeweils ca. 45 LKW-Parkständen sowie die Erweiterung der TR Jura West bei Betr.-km 439,800 um weitere 16 auf 121 LKW-Parkstände. Die vorhandenen und geplanten Anlagen sind der Übersicht auf Seite 16 (vgl. Bild 1) zu entnehmen.

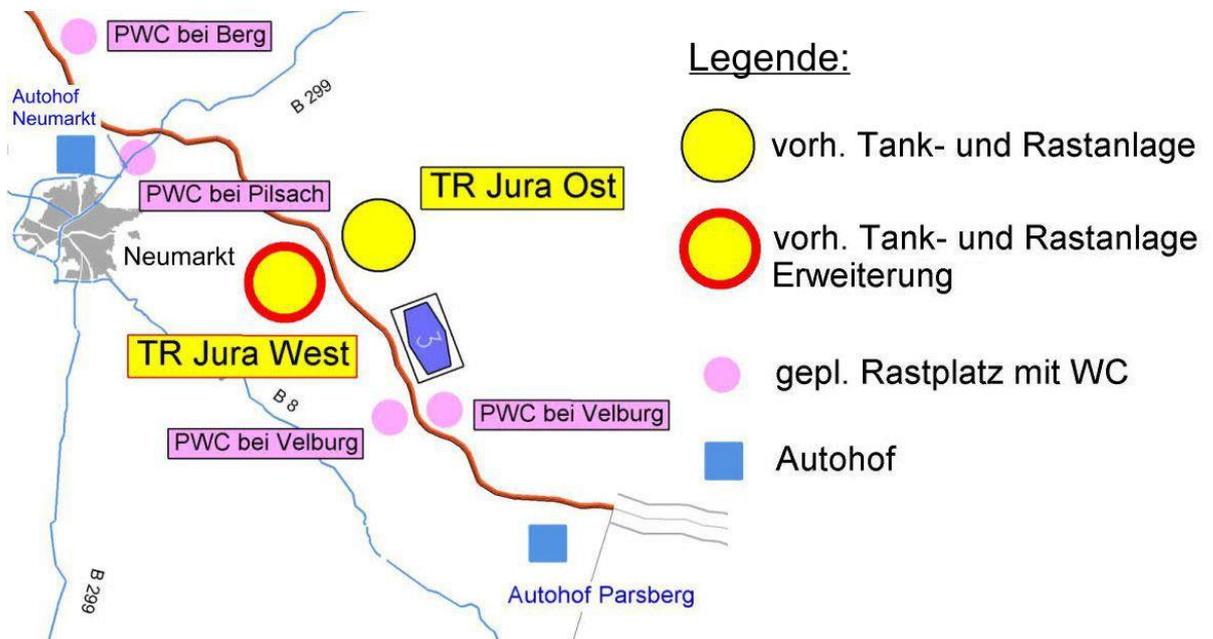


Bild 1: vorhandene und geplante Anlagen

Im Rahmen der Verkehrszählung wurde festgestellt, dass selbst die Pkw-Stellflächen, die Durchfahrtsstraßen und sogar die Ein- und Ausfädelungstreifen bestehender Rastanlagen als Abstellraum genutzt werden. Letzteres erhöht häufig das Unfallrisiko in diesen Bereichen. Eine sichere Zufahrt zur Verkehrsanlage ist dann nicht mehr möglich. Die Erweiterung der vorhandenen Parkflächen der Rastanlage mit WC bei Betr.-km 429,500 ist daher dringend geboten.

Ziel dieser Maßnahme ist neben der Erhöhung der Stellplatzkapazitäten auch die Verbesserung der Situation der sanitären Einrichtungen sowie der Aufenthaltsqualität. Der Ausbau der PWC-Anlagen dient somit der Erhöhung des Reisekomforts.

Der Lkw-Stellplatzbedarf im Streckenabschnitt zwischen dem AK Nürnberg und der AS Parsberg wurde auf der Basis des prognostizierten Lkw-Verkehrsaufkommens im Prognosejahr 2030 ermittelt.



2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Wie bereits unter Ziffer 2.1 und 2.4.2 ausführlich dargestellt, führt die Überlastung der Rastanlagen oft dazu, dass Lkw im Bereich der Ausfädelungstreifen abgestellt werden. Ein bedarfsgerechter Ausbau der Rastanlage mit WC bei Betr.-km 429,500 trägt damit zur deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht nur im Bereich der Verkehrsanlage, sondern auch auf der gesamten A3 bei, weil Lkw-Fahrer zur Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeit ausreichend Parkraum finden.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Wasserschutzgebiete werden von der Maßnahme nicht berührt. Überschwemmungsgebiete und Bebauung werden nicht beeinträchtigt.

Die Belastungen des Schutzguts Wasser werden durch den Bau des vorgesehenen Absetzbeckens mit Tauchrohren und nachgeordnetem Regenrückhaltebecken minimiert. Auch Teile des Oberflächenwassers der durchgehenden Fahrbahn werden über das Absetz- und Regenrückhaltebecken geführt. Die Rückhalteeinrichtungen ermöglichen eine gedrosselte Ableitung des Wassers in den natürlichen Vorfluter (Graben zur Pilsach). Die Einleitung aus dem Becken in den Vorfluter erfolgt erst südlich des Weihers (Weiher südöstlich des Parkplatzes im Waldbestand, ca. 140 m südlich der BAB A3). Dadurch kann der Weiher entlastet werden.

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

Die Beckenanlage wurde so in die Parkplatzanlage integriert, dass möglichst wenig zusätzlicher Grund in Anspruch genommen wird.



3 VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE

3.1 Bestandsanalyse

Die Verbesserung des Parkraumdefizits kann mit der bestehenden TR-Anlage Jura West und dem PWC Ludergraben in Fahrtrichtung Regensburg, sowie mit der bestehenden TR-Anlage Jura Ost und dem PWC Fuchsmühle in Fahrtrichtung Nürnberg allein nicht erreicht werden (siehe Punkt 2.4.2). Um die erforderliche Parkraumkapazität für den Streckenabschnitt zu gewährleisten, ist in beiden Fahrtrichtungen eine PWC-Anlage zwischen den bestehenden Rastanlagen notwendig. Zusammen mit dem Neubau einer einseitigen PWC-Anlage bei Berg für Fahrtrichtung Nürnberg (Betr.-km 424,600), mit einem Abstand von 17,8 km zur PWC-Anlage Fuchsmühle (Fahrtrichtung Nürnberg, Betr.-km 406,800) und einem Abstand von 15,3 km zur TR-Anlage Jura Ost (Fahrtrichtung Nürnberg, Betr.-km 439,900), sowie der hier beantragten PWC-Anlage bei Pilsach für Fahrtrichtung Regensburg (Betr.-km 429,500), mit einem Abstand von 22,7 km zur PWC-Anlage Ludergraben (Fahrtrichtung Regensburg, Betr.-km 406,800) und einem Abstand von 10,3 km zur TR Jura West (Fahrtrichtung Nürnberg, Betr.-km 439,800), kann das Parkraumdefizit beseitigt und der in der ERS geforderte Abstand von 15 - 20 km zwischen benachbarten Rastanlagen in etwa eingehalten werden (vgl. Bild 2).

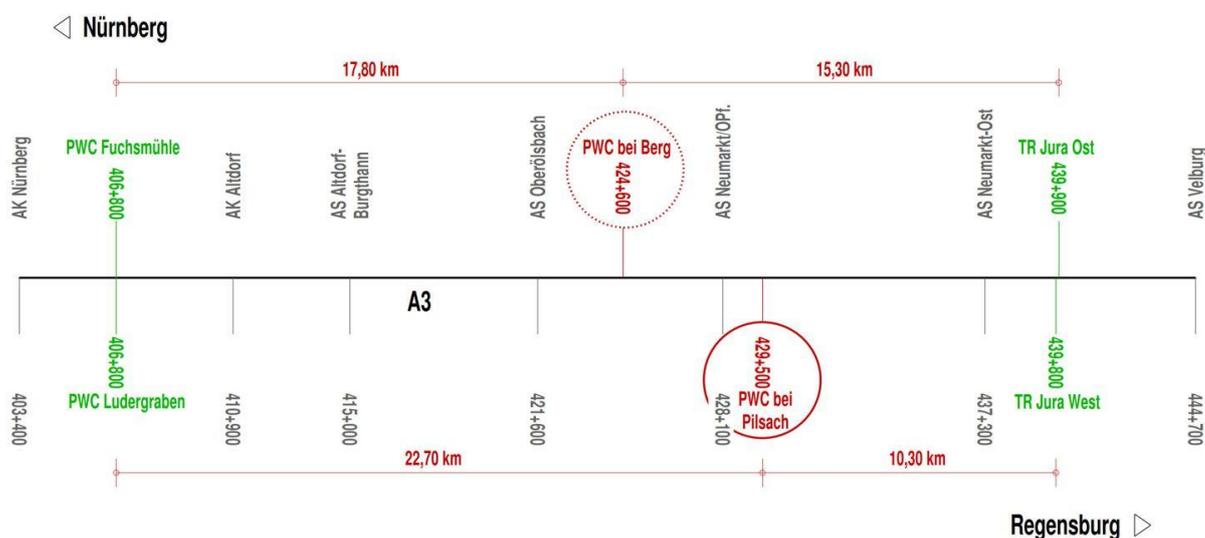


Bild 2: Lagebeziehung der künftig benachbarten Anlagen

Kurzbeschreibung des Untersuchungsgebietes:

Das Vorhaben befindet sich im Norden von Neumarkt und südwestlich von Pilsach. Naturräumlich ist es dem „Trauf der Mittleren Frankenalb“ (081-E) im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes und im südlichen Teil dem „Vorland der mittleren Frankenalb“ (111) zuzuordnen, während der Ottenberg im Norden bereits der „Hochfläche der mittleren Frankenalb“ (081-A) zugerechnet wird.

Flugsand mit Übergängen zu Terrassensand auf unteren Aalen-Schichten (Opalinuston - grauer Mergelton) im engeren Untersuchungsgebiet geht im Norden zu den oberen Aalen-Schichten (Eisensandstein - feinkörniger Sandstein, tonflaserig mit Eisen-Flözen und Ton) über.

Stark lehmige Sande und anlehmige Sande stehen als Böden im Untersuchungsgebiet (UG) an und werden vorwiegend als Acker genutzt (Verwitterungsböden mit mittlerer bis schlechter Zustandsstufe). Weiter südlich schließen sich als Grünland genutzte Lehme mit schlechter Zustandsstufe und mittleren Wasserverhältnissen an.

Der Planungsbereich wird durch die Autobahn BAB A 3 und den bestehenden Parkplatz „Wolfstein“ mit den verkehrsraumbegleitenden Gehölzstrukturen geprägt, welche in den Waldbereich des „Haberslehla“ und der „Muschel“ eingebettet liegen und im Umfeld von Acker- sowie Grünlandflächen umgrenzt werden. Nach Süden schließt sich die Nutzung als Gewerbefläche an, die sich im Gemeindegebiet von Pilsach teilweise noch im Planungsstadium befindet.

Als entscheidungsrelevant bei der Planung des Vorhabens sind vor allem die Waldflächen (Laubholzanteil, feuchte bis nasse Standortbedingungen) sowie die Säume und Randstrukturen in der landwirtschaftlichen Flur anzusprechen. Die Wälder erfüllen wertvolle Funktionen für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die Biologische Vielfalt. Bei den Gras- und Krautstrukturen ist neben der Lebensraum- auch die Vernetzungsfunktion für Reptilien und andere bodengebundene Kleintiere bedeutend betroffen.



Überblick über Schutzgebiete und Schutzobjekte im Untersuchungsgebiet

Es sind keine Natura 2000-Gebiete vom Vorhaben betroffen.

Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler, geschützte Landschaftsbestandteile, Naturparke, Landschaftsschutzgebiete¹⁾ und Wasserschutzgebiete liegen nicht im UG.

Als gesetzlich geschützte Biotoptypen wurden erfasst:

- Gewässer-Begleitgehölze, linear (L542-WN00BK)
- Großröhrichte (R123-VH00BK).

Der Biotoptyp Großröhrichte (VH00BK) unterliegt dem Schutz des § 30 BNatSchG. und ist Teil des amtlich kartierten Biotops Nr. 1185.03 (Teiche südl. von Loderbach).

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Die Auswahl möglicher Standorte für die PWC-Anlage erfolgte auf Grundlage von Bestandsplänen, Luftbildern, Höhendaten (DGM25) des Landkreises Neumarkt, Bestandsdaten von Fauna, Flora, Habitat und des Wasserschutzes (BAYSIS), der Trassierung der BAB und den vorhandenen Bauwerksdaten, sowie nach Ortseinsicht.

Variantenübersicht

Die Standortuntersuchung hat sich entlang der BAB A 3 auf einer Länge von 11 km zwischen der AS Oberölsbach bis östlich der AS Neumarkt erstreckt (vgl. Bild 3). Es wurde sowohl die Möglichkeit des Neubaus einer Doppel-Anlage, als auch einseitiger Anlagen in Betracht gezogen, da im Untersuchungsgebiet östlich und westlich der BAB A 3 teilweise sehr unterschiedliche Standortvoraussetzungen vorliegen. Im Vorentwurf wurden acht Standorte ost- und westseitig betrachtet.

¹ Das Landschaftsschutzgebiet *Bundesautobahnen Berlin – München, Nürnberg – Amberg und Nürnberg – Regensburg* (121.06) grenzt nördlich außerhalb an das UG.



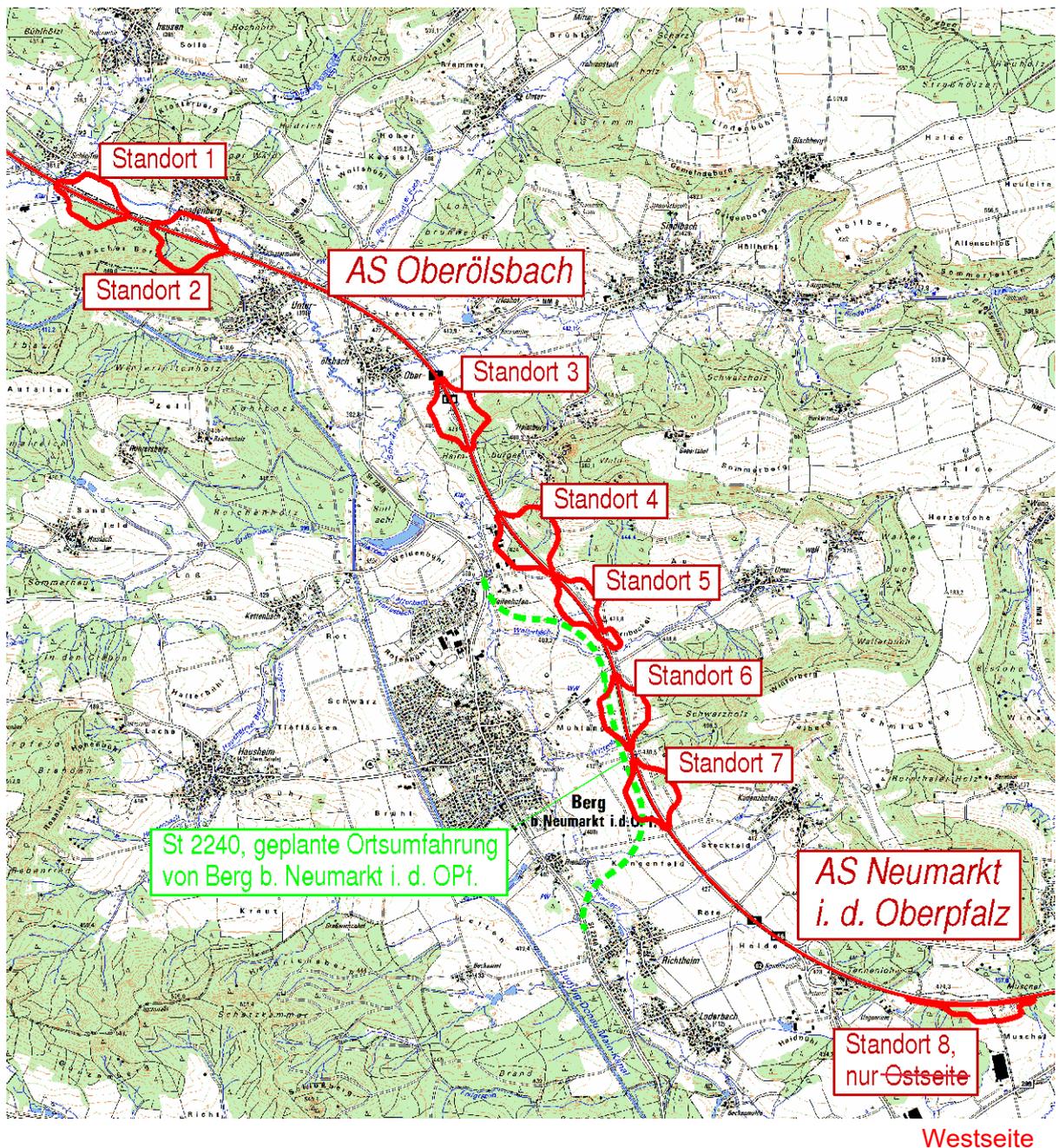
Die möglichen Standorte wurden nach einheitlichen Kriterien bewertet. Dabei wurden vorrangig nach ERS folgende Standortanforderungen in die Bewertung eingebracht:

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



Potentielle Standorte im Untersuchungsraum

Bild 3: Untersuchungsbereich von der Unterführung der Schwarzach bis einschl. östlich AS Neumarkt; Planungsgrenzen der jeweiligen Standorte



- Standort 1 bei Betr.-km 419,900
östlich der Schwarzachunterführung
- Standort 2 bei Betr.-km 420,350
bestehender Rastplatz Klosterblick (Richtungsfahrbahn Nürnberg)



- Standort 3 bei Betr.-km 422,850
bestehender Rastplatz Eichenäcker (Richtungsfahrbahn Regensburg)
- Standort 4 bei Betr.-km 423,900
zwischen den Bauwerken Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Haimburg – Meilenhofen bei Betr.-km 423,515 u. der Überführung eines öffentlichen Feld- u. Waldweges bei Betr.-km 424,275
- Standort 5 bei Betr.-km 424,710
zwischen den Bauwerken Überführung eines öffentlichen Feld- u. Waldweges bei Betr.-km 424,275 u. der Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Unterwall – Berg b. Neumarkt i. d. OPf. bei Betr.-km 425,145
- Standort 6 bei Betr.-km 425,490
zwischen den Bauwerken Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Unterwall – Berg b. Neumarkt i. d. OPf. bei Betr.-km 425,145 u. der Überführung eines öffentlichen Feld- u. Waldweges bei Betr.-km 425,835
- Standort 7 bei Betr.-km 426,160
zwischen den Bauwerken Überführung eines öffentlichen Feld- u. Waldweges bei Betr.-km 425,835 u. der Unterführung eines öffentlichen Feld- u. Waldweges bei Betr.-km 426,490
- Standort 8 bei Betr.-km 429,500
bestehender Rastplatz Wolfstein (Richtungsfahrbahn Regensburg)



3.3 Beurteilung der Varianten

Die Beurteilung der Varianten erfolgte im Rahmen einer ausführlichen Standortbewertung. Hierbei wurden die unter Punkt 3.2 genannten 5 Hauptkriterien - funktionale Anforderungen, verkehrliche Anforderungen, Anforderungen des Umweltschutzes, Anforderungen des Naturschutzes (siehe Anhang 1 UVP-Bericht, Kap. 3) sowie wirtschaftliche Anforderungen - nach verschiedenen Merkmalen unterteilt (s. Tabelle 4) und für alle möglichen Standorte bewertet.

Standortanforderungen und Merkmale
Funktionale Anforderungen
Attraktive Gestaltung für den Verkehrsteilnehmer (landschaftlich und anderweitig interessante Stellen vorhanden z.B. Aussichtspunkt)
Erkennbarkeit bei Annäherung
Aufenthaltsqualität - fern von lärm-, geruchs- oder staubintensiven Gewerbebetrieben
Lage von Freileitungen im Bereich der Rastanlage
Beeinträchtigungen von Windkraftanlagen
Weitere Ausbaumöglichkeit
Verkehrliche Anforderungen
Lage der Rastanlage im Untersuchungsraum gem. ERS 4.2.1
Abstand zur vorhergehenden Rastanlage
Abstand zur mittigen Lage im Untersuchungsraum
Abstand zur nachfolgenden Rastanlage
Abstand zur nächsten Wohnbebauung
Mindest- und Regelabstände zwischen Rastanlagen und Knotenpunkten an Bundesautobahnen gem. ERS 4.2.2.2
Abstand zur vorhergehenden Anschlußstelle
Abstand zur nachfolgenden Anschlußstelle
Führung der Hauptfahrbahn gem. RAA 6.2.3
Trassierung: $R_{min} = 800$ m
Kurvenrichtung an der Einfahrt in die BAB
Längsneigung der Einfahrt in die BAB
Sichtverhältnisse bei der Ein- und Ausfahrt



Anforderungen an den Umweltschutz
Flächeninanspruchnahme
Grad der Neuversiegelung
Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Anforderungen an den Naturschutz
Beeinträchtigung von Biotopen
Beeinträchtigung von Schutzgebieten
Betroffenheit von europaweit geschützten Arten

Wirtschaftliche Anforderungen
Gesamtkosten

Tabelle 4: Standortanforderungen und Merkmale

3.4 Ergebnis und Auswertung der Standortbewertung

Im gesamten Bereich zwischen der AS Oberölsbach und der AS Neumarkt i. d. OPf. an der BAB A 3 sind nur sehr wenige für den Bau einer doppelseitigen PWC-Anlage grundsätzlich geeignete Standorte zu finden, da sich die Strecke hier nahezu durchgehend entlang einer ausgeprägten Hanglage bewegt und/oder sich unmittelbar an den Böschungsrand ausgedehnte Waldflächen anschließen. Den wenigen geeigneten Flächen auf der Ostseite stehen meist konfliktbehaftete Flächen auf der Westseite gegenüber. Vorplanungen haben gezeigt, dass aufgrund des großen Flächenbedarfs und konkurrierender kommunaler Planungen keiner der untersuchten Standorte für eine doppelseitige Anlage weiterverfolgt werden konnte.

Bei der weiteren Standortsuche wurden deshalb einseitige Anlagen untersucht.

Bei der Auswertung aller Kriterien für den Bau einer einseitigen Anlage auf der Ostseite der A 3 (Richtungsfahrbahn Nürnberg) ist der Standort 5 bei Berg der am besten geeignete. Für die in einem eigenen Verfahren behandelte ge-



plante Anlage bei Berg wurde am 07.08.2014 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Für die in dieser Unterlage behandelte Anlage auf der Westseite (Richtungsfahrbahn Regensburg) wurden die möglichen Standorte entsprechend der unter 3.3. genannten Kriterien untersucht und bewertet:

Der Standort 1 ist für die Verkehrsteilnehmer sehr gut erkennbar und liegt in der Nähe einer Kläranlage (ca. 300 m Entfernung). Eine attraktive Gestaltung für die Nutzer der Rastanlage ist teilweise möglich, Freileitungen und Windkraftanlagen werden nicht beeinträchtigt.

Die verkehrlichen Anforderungen hinsichtlich Längsneigung, Abstand zur benachbarten Anschlussstelle und Sichtverhältnisse werden erfüllt. Der Standort liegt nicht mittig zu den benachbarten Rastanlagen. Der Abstand zur nächstgelegenen Wohnbebauung beträgt nur ca. 300 m.

Bezüglich Umweltschutz kommt es zu einer mittleren Neuversiegelung. Naturschutzfachlich betrachtet liegt der Standort vollständig in einem Landschaftsschutzgebiet und es liegt eine Betroffenheit von Biotopen mit Schutz nach § 30 BNatSchG vor. Wald ist insbesondere auf der Westseite stark betroffen. Potentielle Lebensräume für die planungsrelevanten Arten Zauneidechse und Haselmaus sind an den Wegböschungen bzw. am Waldrand vorhanden. Durch geeignete CEF-Maßnahmen sind jedoch keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNat-SchG zu erwarten.

Durch die Nähe zur Kläranlage sind die zu erwartenden Kosten für die Erschließung und die Abwasserentsorgung gering.

Der Standort 2 ist für die Verkehrsteilnehmer bedingt erkennbar und liegt ca. 1000 m von einer Kläranlage entfernt. Eine attraktive Gestaltung für die Nutzer der Rastanlage ist teilweise möglich, Freileitungen und Windkraftanlagen werden nicht beeinträchtigt. Der Abstand zur nächstgelegenen Wohnbebauung beträgt ca. 400 m.

Die verkehrlichen Anforderungen hinsichtlich der Längsneigung und der Sichtverhältnisse werden erfüllt. Der Standort liegt nicht mittig zu den benachbarten Rastanlagen. Der Bezugsabstand zur nächstgelegenen Anschlussstelle liegt unter dem Mindestwert der RAA (2000 m) für eine Standardwegweisung.



Bezüglich Umweltschutz kommt es zu einer mittleren Neuversiegelung. Naturschutzfachlich betrachtet liegt der Standort vollständig in Landschaftsschutzgebieten und es sind keine amtlich kartierten Biotop betroffen. Die Anlage liegt vollständig im Wald; daraus ergibt sich eine große Betroffenheit von Waldflächen. Es sind im Waldbereich Fledermausquartiere und Horstbäume nicht völlig auszuschließen. Die Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfordert einen hohen Aufwand.

Durch den vergleichsweise großen Abstand zur Kläranlage sind die zu erwartenden Kosten für die Erschließung und die Abwasserentsorgung hoch.

Der Standort 3 ist für die Verkehrsteilnehmer sehr gut erkennbar. Eine attraktive Gestaltung für die Nutzer der Rastanlage ist teilweise möglich, Freileitungen und Windkraftanlagen werden nicht beeinträchtigt. Der Abstand zur nächstgelegenen Wohnbebauung beträgt ca. 400 m.

Die verkehrlichen Anforderungen hinsichtlich der Sichtverhältnisse werden durch die Lage im Innenbogen nicht optimal erfüllt. Der Standort liegt nahezu mittig zu den benachbarten Rastanlagen. Der Bezugsabstand zur nächstgelegenen Anschlussstelle liegt unter dem Mindestwert der RAA (2000 m) für eine Standardwegweisung.

Bezüglich Umweltschutz kommt es durch den Ausbau des bestehenden Rastplatzes „Eichenäcker“ zu einer geringeren Neuversiegelung auf der zu betrachtenden Westseite. Naturschutzfachlich betrachtet liegt der Standort in keinem Schutzgebiet. In der Waldbiotopkartierung von 2006 erfasste Waldflächen sind teilweise betroffen. Potentielle Lebensräume für die planungsrelevanten Arten Zauneidechse und Haselmaus sind an den Wegböschungen bzw. am Waldrand vorhanden. Im Wald wurden mulmhöhlenreiche Alteichen gefunden, die Lebensraumpotential für Fledermäuse, Vögel und Totholzkäfer bieten. Eine artenschutzrechtliche Ausnahme für Totholzkäfer nach § 45 Abs. 7 Satz 5 BNatSchG durch den Verlust von mulmhöhlenreichen Alteichen ist mit hoher Wahrscheinlichkeit erforderlich.

Durch den geringen Abstand zur Bebauung sind die zu erwartenden Kosten für die Erschließung und die Abwasserentsorgung nicht hoch.

Am Standort 4 ist durch die vorhandene Bebauung eine Anlage an der Richtungsfahrbahn Regensburg nicht möglich.



An der Richtungsfahrbahn Regensburg können die Standorte 5, 6 und 7 wegen konkurrierender kommunaler Planungen der Gemeinde Berg nicht weiter verfolgt werden.

Der Standort 8 ist für die Verkehrsteilnehmer sehr gut erkennbar. Eine attraktive Gestaltung für die Nutzer der Rastanlage ist teilweise möglich, Freileitungen und Windkraftanlagen werden nicht beeinträchtigt. Der Abstand zur nächstgelegenen Wohnbebauung beträgt ca. 400 m.

Die verkehrlichen Anforderungen hinsichtlich der Längsneigung und der Sichtverhältnisse werden erfüllt. Der Standort liegt nicht mittig zu den benachbarten Rastanlagen. Der Bezugsabstand zur nächstgelegenen Anschlussstelle liegt unter dem Mindestwert der RAA (2000 m) für eine Standardwegweisung.

Bezüglich Umweltschutz kommt es durch den Ausbau des bestehenden Rastplatzes „Wolfstein“ zu einer geringeren Neuversiegelung. Naturschutzfachlich betrachtet liegt der Standort in keinem Schutzgebiet und es liegt keine Betroffenheit von amtlich kartierten Biotopen vor. Waldflächen sind teilweise betroffen. Potentielle Lebensräume für die planungsrelevanten Arten Zauneidechse und Haselmaus sind an den Wegböschungen bzw. am Waldrand vorhanden. Durch geeignete CEF-Maßnahmen sind jedoch keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNat-SchG zu erwarten.

Durch den geringen Abstand zur Anschlussmöglichkeit an die kommunale Versorgung sind die zu erwartenden Kosten für die Erschließung nicht hoch.

Im Ergebnis wird folgendes festgestellt:

Im Untersuchungsbereich an der Richtungsfahrbahn Regensburg erfüllt der Standort 8 die funktionalen Anforderungen gut. Die Sichtverhältnisse sind gut, die Anforderungen an den Umweltschutz werden im Vergleich zu den verbleibenden Alternativstandorten westlich der BAB A 3 am besten erfüllt. Zusätzlich ist am Standort 8 durch den Ausbau der dort vorhandenen Rastanlage der Eingriff in Natur und Landschaft und die Flächeninanspruchnahme von den privaten und bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen am geringsten. Negative Auswirkungen der Anlage auf Wohngebiete sind beim Standort 8 ebenfalls nicht zu befürchten.

BAB A 3, Nürnberg - Regensburg

Neubau einer Rastanlage mit WC bei Betr.-km 429,500



Für eine Rastanlage an der Richtungsfahrbahn Regensburg fiel die Wahl somit auf den Standort 8, der sich südwestlich der Ortschaft Pilsach im Bereich des bestehenden Rastplatzes "Wolfstein" befindet.



4 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME

4.1 Ausbaustandard

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

Die Rastanlage mit WC bei Betr.-km 429,500 ist ein Teil der A3, die als Autobahn in die Entwurfsklasse EKA 1A eingestuft ist. Die Verkehrsanlage wird im Einrichtungsverkehr betrieben. Damit kann ein falsches Auffahren auf die Autobahn weitestgehend ausgeschlossen werden.

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

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

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

Gehwege wurden so geplant, dass immer eine direkte Führung zum WC-Gebäude für den Verkehrsteilnehmer erkennbar ist und Kreuzungen mit Fahrgassen soweit wie möglich vermieden werden. Im Bereich der Behinderterstellplätze und dort wo dennoch Fußgängerwege die Fahrbahnen kreuzen, werden die Bordsteine abgesenkt.

Erholungsflächen werden abseits der Fahrgassen angelegt.

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



4.2 Bisherige und zukünftige Straßennetzgestaltung

Das vorhandene Wegenetz wird durch die Baumaßnahme nicht berührt und bleibt unverändert.

4.3 Linienführung

4.3.1 Rastanlage mit WC

Die Zu- und Abfahrten der Rastanlage sind nach den Grundsätzen der RAA fahrdynamisch gestaltet und werden an die bestehenden Hauptfahrbahnen der BAB A3 nach Lage und Höhe angebunden.

Für die Aus- und Einfädelungstreifen an der Richtungsfahrbahn Regensburg ist die vorgeschriebene Mindestlänge von 250 m nach RAA eingehalten. Sowohl entwässerungsschwache Zonen auf der Fahrbahn, als auch die Gefahr von Falschfahrten können mit der vorliegenden Trassierung vermieden werden. Der Abstand zwischen dem Ende des Einfädelungstreifens der AS Neumarkt/OPf. und dem Beginn des Ausfädelungstreifens der BAB zur PWC-Anlage bei Pilsach beträgt 350 m. Aufgrund der weiteren Fahrbahnaufweitung im unmittelbaren Vorfeld der Pilsach-Talbrücke wird die Breite des Standstreifens im Anschluss an den Einfädelungstreifen in die BAB nicht reduziert.

Die bestehenden Entwässerungseinrichtungen (RHB und ASB) werden an die neuen Gegebenheiten angepasst und, an die neu zu bauende Entwässerungseinrichtung angeschlossen.

Um einen Nothalt auf dem Bankett neben dem Aus- und Einfädelstreifen zu ermöglichen, ist das standfest auszubildende Bankett 2 m breit. Für den Fall, dass Schutzeinrichtungen vorzusehen sind, wird das Bankett 3 m breit ausgebildet.

Die Ausfahrt wurde nach Typ A1 und die Einfahrt nach Typ E1 der RAA geplant.



Die Entwurfparameter sind in nachfolgender Tabelle 5 zusammengefasst:

Entwurfparameter			Ausfahrt aus BAB		Einfahrt in BAB	
Rampengeschwindigkeit	V_{Rampe}	[km/h]	50		50	
Trassierungselement			Grenzwert	gewählt	Grenzwert	gewählt
Kurvenradien	min R	[m]	80	125	80	125
Längsneigung	max s	[%]	-7,0	-2,5	6,0	0,5
Kuppenhalbmesser	min H_k	[m]	2.000	2.000	2.000	2.000
Wannenhalbmesser	min H_w	[m]	1.000	2.000	1.000	1.000
Höchstquerneigung	max q	[%]	6,0	4,5	6,0	3,5
Haltesichtweite	min s_h	[m]	55	120	55	200

Tabelle 5: Entwurfparameter Aus- und Einfahrten

Zwangspunkte für die Anordnung der neuen Rastanlage mit WC sind die vorhandene BAB A3, die bestehende Überführung eines öffentlichen Feldweges auf der Westseite und die bestehenden Unterführungen eines Fußweges und eines Baches in östlicher Richtung.

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

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

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

Tabelle 6: Entwurfparameter der Parkstände;
*) gemäß Ergänzung durch AK Rastanlagen (OBB)

Die Haltesichtweiten für alle Rampen sind für eine Geschwindigkeit von $V= 50$ km/h eingehalten.



4.3.2 öffentlicher Feldweg (Überführung, BW 428d)

Änderungen an der Trassierung des überführten Feldweges sind nicht notwendig. Die erforderlichen lichten Höhen und Weiten im Bereich des Ausfädelungstreifens der BAB A3 sind eingehalten.



4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

4.4.1.1 Bundesautobahn A3

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

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

Tabelle 7: Bestandteile der Fahrbahn BAB

Der bestehende Seitenstreifen (Standstreifen) wird je nach vorhandener Breite im Bereich der Aus- und Einfädungsstreifen um 1,25 m verbreitert.

4.4.1.2 Rastanlage mit WC

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

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

Tabelle 8: Entwurfparameter der Fahrgassen
*) vergrößerte Fahrgassenbreite zur Nutzung durch Lkw



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

Die Regelbankettbreite beträgt 1,50 m.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

4.4.2.1 Bundesautobahn A3

Die Festlegung der Belastungsklasse und des Oberbaues für die A3 mit ihren Aus- und Einfädungsstreifen erfolgt nach der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12, Tabelle 1) unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastung. Für die Verbreiterung des Standstreifens ist der Aufbau zur Herstellung einer funktionierenden Entwässerung des Planums und aus Gründen der technischen Umsetzbarkeit dem Bestand anzupassen.

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

4.4.2.2 Rastanlage mit WC

Die Festlegung der Belastungsklassen und des Oberbaues für die Verkehrs- und Parkflächen der PWC-Anlage erfolgt ebenfalls nach der RStO 2012.

Aufgrund der annähernd gleichen Beanspruchung der Verkehrsflächen für Lkw, Bus und Pkw - insbesondere nachts durch den Schwerverkehr - werden alle Verkehrsflächen einheitlich bemessen.

Einzelheiten zur Fahrbahnbefestigung sowie zu den Belastungsklassen und Oberbaustärken können Unterlage 14.2 (Regelquerschnitte) entnommen werden.

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



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

4.5 Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten

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

Die Zufahrt zum Absetz- und Regenrückhaltebecken erfolgt von Süden über eine ca. 100 m lange und 5 m breite Rampe (RV-Nr. 1.4) mit Anschluss an das Weggrundstück, Fl.-Nr. 418, Gemarkung Pilsach (RV-Nr. 1.3). Die befestigte Breite beträgt 3,50 m, die Bankettbreite 0,75 m. Die höhenmäßige Anbindung ist der Unterlage 6, Blatt 4, zu entnehmen. Die Trassierung wurde auf der Grundlage des Arbeitsblattes DWA-A 904 (Richtlinien für den ländlichen Wegebau) vorgenommen, die Befestigung erfolgt nach Ziffer 8.8, Bild 8.3a, Zeile 2 - ohne Bindemittel, mit hydraulisch gebundener Deckschicht für Achslasten 5 t, gelegentlich 11,5 t.

Die südliche Weganbindung (RV.-Nr. 1.5) von der Fußwegunterführung (BW 429a) wird aufgrund der Verbreiterung des Bauwerks überbaut und auf einer Länge von ca. 35 m verlegt.

4.6 Besondere Anlagen

Besondere Anlagen sind nicht vorgesehen.



4.7 Ingenieurbauwerke

4.7.1 Überführung eines öffentl. Feld- und Waldweges, BW 428d (RV-Nr. 6.1)

Die Überführung des öffentlichen Feldweges im Zuge der bestehenden BAB A3 bleibt unverändert erhalten.

Die vorhandenen Bauwerksdaten sind in folgender Tabelle dargestellt:

Vorhandene Bauwerksdaten		
Betr.-km		428,796
Netzknotenabschnitt		850
Station	[m]	700
ASB-Nr.		6634 608
BW-Nr.		N03_B428d
Stützweite	[m]	2 x 21,45
Lichte Höhe	[m]	≥ 5,13
Breite zw. Geländer	[m]	7,50
Kreuzungswinkel	[gon]	100,0

Tabelle 9: Bauwerksdaten Feldwegüberführung

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

4.7.2 Unterführung eines Fußweges, BW 429a (RV-Nr. 6.2)

Die überschüttete Unterführung eines Fußweges im Zuge der bestehenden BAB A3 wird ca. 11 m nach Süden verbreitert:

Die vorhandenen Bauwerksdaten sind in Tabelle 10 dargestellt.



Vorhandene Bauwerksdaten		
Betr.-km		429,587
Netzknotenabschnitt		850
Station	[m]	1490
ASB-Nr.		6634 609
BW-Nr.		N03_B429a
Stützweite	[m]	3,36
Lichte Höhe	[m]	2,56
Breite	[m]	54,85
Kreuzungswinkel	[gon]	90,8

Tabelle 10: Bauwerksdaten Fußwegunterführung

Das bestehende Wellstahlprofil im Bereich der geplanten Einfahrt in die BAB A3 muss zur Verbreiterung vorübergehend gesperrt werden.

4.7.3 Unterführung eines Baches, BW 429b (RV-Nr. 6.3)

Die Unterführung eines Baches im Zuge der bestehenden BAB A3 bleibt unverändert erhalten.

Die vorhandenen Bauwerksdaten sind in folgender Tabelle dargestellt:

Vorhandene Bauwerksdaten		
Betr.-km		429,633
Netzknotenabschnitt		850
Station	[m]	1535
ASB-Nr.		6634 610
BW-Nr.		N03_B429b
Stützweite	[m]	2,43
Lichte Höhe	[m]	2,08
Breite zw. Geländer	[m]	70,41
Kreuzungswinkel	[gon]	90,00

Tabelle 11: Bauwerksdaten Bachunterführung

Um den Wellstahldurchlass im Bereich der geplanten Einfahrt in die BAB A3 nicht anpassen zu müssen, wird der Überschüttungsbereich geringfügig versteilt.

**4.7.4** Durchlass durch die BAB A3 bei Betr.-km 428,977, BW 428e (RV-Nr. 2.3)

Die vorhandenen Daten des Durchlasses sind in folgender Tabelle dargestellt:

Daten neuer Durchlass		
Betr.-km		428,977
Netzknotenabschnitt		850
Interne BW-Nr.		N03_D428,977
Alte BW-Nr.		BW 428e
Nenndurchmesser	[mm]	800
Einlauf-Sohlkote	[m ü. NN]	455,36
Auslauf-Sohlkote	[m ü. NN]	454,50
Gefälle	[‰]	16,70
Länge	[m]	51,50
Kreuzungswinkel	[gon]	100,00

Tabelle 12: Durchlassdaten

Der Entwässerungsdurchlass bleibt von der Maßnahme unberührt. Lediglich die Böschung im Auslaufbereich auf der Südseite muss wegen der Standspurverbreiterung geringfügig versteilt werden. Leichte Schäden (Auswemmungen, Anlandungen) im Bereich des Auslaufes werden im Zuge der Maßnahme behoben.

4.7.5 Stützbauwerke

Stützbauwerke sind nicht vorgesehen.

4.8 **Lärmschutzanlagen**

Von Betr.-km 429,240 bis Betr.-km 429,540 wird auch zum Schutz der Lkw-Fahrer auf den Parkflächen des PWC ein 4,00 m hoher Lärmschutzwall vorgesehen (RV-Nr. 7). Der Wall wird aus überschüssigen Erdmassen aus anderen Maßnahmen geschüttet. Er wirkt zusätzlich als Blendschutz für die Verkehrsteilnehmer auf der BAB A3.



4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Der bestehende Rastplatz „Wolfstein“ wird einschließlich Zu- und Abfahrten vollständig zurückgebaut und durch die neue Anlage überbaut.

4.10 Leitungen

4.10.1 Stromversorgung (RV-Nr. 8.4)

Für den Stromanschluss erfolgt in Abstimmung mit der Gemeinde Pilsach und der Bayernwerk AG eine Leitungsverlegung in Feldweg, Fl.-Nr. 418 (RV-Nr. 1.3), hin zur Trafostation im Einmündungsbereich zur B 299. Parallel zur Abwasser- und Wasserleitung sind bis zum nördlichen Ende des Flurstücks 413 bereits Leerrohre vorhanden.

4.10.2 Schmutzwasserentsorgung (RV-Nr. 8.3)

Die Schmutzwasserentsorgung ausgehend vom PWC-Gebäude erfolgt nach Abstimmung mit der Gemeinde Pilsach durch Anschluss einer Leitung am Endschacht der vorhandenen Schmutzwasserleitung für das Gewerbegebiet „Pilsach-Süd“ in Flurweg 418, Gemarkung Pilsach. Der Leitungsbau erfolgt im Rahmen der Gesamtmaßnahme.

Die neuen Betriebszeiten der Schmutzwasser-Pumpstation an der Einmündung des Weges in die B 299, bei deren Einrichtung der Anschluss der PWC-Anlage bereits berücksichtigt wurde, sind mit Beginn der Einleitung von Schmutzwasser aus der PWC-Anlage abzustimmen.

Der Anschlussbeitrag wird auf Grundlage der bestehenden Gemeindegemerkung unter Berücksichtigung der durch die PWC-Anlage in Anspruch genommenen „vorteilsziehenden Fläche“ berechnet.

Eine Teilfläche der PWC-Anlage liegt auf der städtischen Gemarkung Mühlen, Stadt Neumarkt i. d. OPf.. Die Stadtverwaltung wurde im Zuge der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen informiert.



4.10.3 Wasserversorgung (RV-Nr. 8.2)

Nach Abstimmung mit der Gemeinde Pilsach und Vertretern der Stadtwerke Neumarkt i. d. OPf. wird die Trinkwasserversorgung der PWC-Anlage durch Anschluss an das Netz der ~~der~~ Gemeinde Pilsach sichergestellt. Die Leitung im Zuge der Versorgung des Gewerbegebietes „Haberslehla“ auf der Gemarkung der Stadt Neumarkt i. d. OPf. endet derzeit ebenfalls in Flurweg 418, Gemarkung Pilsach. Der Bau der Wasserleitung für die Versorgung der PWC-Anlage erfolgt somit gemeinsam mit der Schmutzwasserleitung (siehe Punkt 4.10.2) entlang der Zufahrt von der B 299 zum Parkplatz.

Um ausreichend Versorgungsdruck zu gewährleisten, ist auf dem Gelände der PWC-Anlage eine Druckerhöhungsanlage für die Trinkwasserversorgung vorgesehen.

4.10.4 Fernmeldeleitungen

Die bestehenden autobahneigenen Streckenfernmeldekabel, Strom- und Datenkabel werden im Bereich der Aus- und Einfädungsstreifen den neuen Gegebenheiten angepasst. Im Bereich der PWC-Anlage werden die bestehenden Kabeltrassen aufgelassen und zwischen Durchfahrtsstraße und Lärmschutzwall als Ersatz eine Kabelzugsstrecke gebaut.

4.10.5 Beleuchtung

Die Bereiche der Parkflächen und die Gehwege sowie das Umfeld der WC-Gebäude erhalten eine Beleuchtung gemäß den betrieblichen Anforderungen und Vorschriften.



4.11 Baugrund / Erdarbeiten

4.11.1 Übersicht

Das Planungsgebiet befindet sich auf einer flach nach Süd/Südwest abfallenden Talflanke in Höhenlagen zwischen ca. 447 m und ca. 458 m über NN und erstreckt sich südlich der BAB A3 etwa im Bereich Betriebs - km 429+400.

Das Planungsgebiet befindet sich im fränkischen Schichtstufenland. Der morphologisch prägende Anteil des Untergrundes wird hier durch die Schichten des mittleren Juras (Dogger, "Brauner Jura") aufgebaut. Es handelt sich dabei überwiegend um die Ton/Tonsteine des Dogger alpha (Opalinuston) im Liegenden.

In der Überlagerung finden sich in unterschiedlichen Mächtigkeiten quartäre Ablagerungen, die durch den Zersatz und die Umlagerung des Opalinustons gebildet wurden und im Wesentlichen aus Tonen und Schluffen bestehen. In der Überlagerung und/oder in lateraler Verzahnung finden sich auch die Abbauprodukte jüngerer Schichten wie dem Dogger beta (Eisensandstein) oder den überlagernden Malmkalken, die als sandige und kiesig-steinige Beimengungen im bindigen Hangschutt vorkommen.

4.11.2 Geotechnische Beschreibung

Im Bereich des Planungsgebietes wurde eine Mutterbodenandeckung mit einer Mächtigkeit zwischen ca. 0,15 m und 0,30 m angetroffen.

Darunter folgen im Nahbereich des Bestandes künstliche Auffüllungen, die bis 0,40 m und 1,20 m Tiefe vorliegen und vorwiegend aus stark feinsandigen, örtlich auch steinigen Schluffen mit meist halbfesten Konsistenzen bestehen.

Darunter wurde bindiger Hang- bzw. Verwitterungsschutt angetroffen. Er besteht überwiegend aus Tonen und Schluffen mit unterschiedlichen Feinsandgehalten und meist steifen bis halbfesten Konsistenzen. Örtlich können sandige Zwischenlagen im Dezimeterbereich oder Sand- / Schlufflagen zwischengeschaltet sein, die aufgrund ihrer lokalen Wasserführung geringere Konsistenzen aufweisen können.



Die Tone und Schluffe wurden überwiegend bis zur jeweiligen Bohrendtiefe von 6,0 m aufgeschlossen. Bei tieferreichenden Bohrungen wurde im Endbereich der Übergang zu geringer verwitterten Opalinuston festgestellt.

4.11.3 Geotechnische Bemerkungen

4.11.3.1 Frostepfindlichkeit der Böden

Die erkundeten Böden im Planumsbereich sind überwiegend der Frostschutzklasse 3 (nach ZTVE-StB) zuzuordnen.

4.11.3.2 Grundwasserverhältnisse

Im Zuge der Erkundungsarbeiten wurde im gesamten Planungsgebiet kein Grundwasser angetroffen. In den oberflächennahen, sandigen Zwischenschichten muss mit dem Antreffen von Schichtwasser gerechnet werden.

4.11.3.3 Böschungsneigungen

Der niedrige Einschnitt kann mit einer Böschungsneigung von 1 : 1,5 hergestellt werden. Zur Vermeidung oberflächennaher Rutschungen in den wasserempfindlichen Böden ist eine sofortige Andeckung und Begrünung neu hergestellter Böschungsbereiche erforderlich

4.11.3.4 Einschnitte

Zur Herstellung des Planums ist lediglich im Bereich der geplanten Einfahrt ein geringer Bodenabtrag erforderlich. Im Zuge der Anschnittsherstellung fallen überwiegend Tone und Schluffe an. Diese können unterschiedliche, meist aber geringe Sand- und Kiesbeimengungen aufweisen und liegen in steifer sowie örtlich auch weicher bis steifer Konsistenz vor.

Diese Böden eignen sich zum Dammaufbau bzw. zum Bau von Lärmschutzwällen. Aufgrund des überwiegend zu hohen Einbauwassergehaltes der Abtragsböden ist eine qualifizierte Bodenverbesserung mit Bindemitteln erforderlich.

4.11.3.5 Dammschüttung / Geländeauftrag

Vor Schüttbeginn wird der Oberboden entfernt und auf Miete gelagert. In der Aufstandsfläche der Anschüttung liegen überwiegend Tone und Schluffe mit



unterschiedlichen Feinsandbeimengungen vor. Sie weisen überwiegend steife, steife bis halbfeste und halbfeste Konsistenzen auf und sind als gut tragfähig zu bewerten. Vereinzelt wurden bis zu 2,15 m unter GOK weiche bis steife Tone und Schluffe sowie einzelne sandige, weiche Ton- / Schluffzwischenlagen erkundet. Sollten örtlich ausgeprägte Weichböden im Auflagerbereich erschlossen werden, sind diese durch tragfähiges Erdbaumaterial (Lagendicke ca. 0,50 m) zu ersetzen.

4.11.3.6 Lärmschutzwälle

Im Bereich des geplanten Lärmschutzwalls stehen überwiegend stark sandige, weiche und weiche bis steife Schluffe, sowie stark bindige Sande an. Diese Böden sind als kompressibel und gering tragfähig zu bewerten. Sie weisen eine geringe Wasserdurchlässigkeit auf und sind nicht frostsicher (F3).

Im Auflagerbereich des Lärmschutzwalls ist eine zweilagige Bodenverbesserung durch das Einbringen von Bindemitteln oder ein Bodenaustausch mit tragfähigem Schüttmaterial (Lagendicke ca. 0,50 m) vorgesehen. Vor Schüttbeginn wird der Oberboden entfernt und auf Miete gelagert. Zum Schutz des hergestellten Erdkörpers erfolgt möglichst schnell eine Humusandeckung sowie eine Begrünung.

4.11.3.7 Verlängerung Wellstahlrohrdurchlass

Unter einer ca. 0,40 m dicken Auffüllschicht aus Kies und steinigen, weichen Schluffen wurde stark feinsandiger, weicher bis steifer Schluff bis in eine Tiefe von 2,40 m erbohrt. Darunter folgt bis in eine Tiefe von 2,40 m halbfester Ton, der bis zur Endtiefe von 6,00 m von festem, blättrigem, stark klüftigem Ton / Tonstein unterlagert wird. Grundwasser wurde nicht angetroffen, allerdings ist in den stark sandigen Überlagerungsböden vor allem nach Niederschlägen mit lokaler Schichtwasserführung zu rechnen.

Da die im vorgesehenen Auflagerbereich erkundeten Böden nicht ausreichend tragfähig sind, wird die Gründung des Durchlasses über ein mindestens 1,00 m dickes Kiessandpolster ausgeführt.

4.11.3.8 Regenrückhalte- und Absetzbecken

Im Bereich der geplanten Becken wurden zwei Bohrungen mit je 6,00 m Tiefe durchgeführt. Im Zuge der Bohrungen wurden bis zur Endtiefe von 6,00 m



bzw. bis 7,30 m unter Bohransatz in Lagen feinsandige, überwiegend halbfeste, teils auch steife bis halbfeste Schluffe und Tone erbohrt. In einer Tiefe zwischen 1,60 m bzw. 2,30 m und 2,30 m bzw. 3,35 m unter GOK wurde eine stark bindige Sandschicht angetroffen. Ab 7,30 m schließt sich fester, blättriger und stark klüftiger Ton / Tonstein an.

Die Gründung der Becken bzw. Beckenränder kann ohne Zusatzmaßnahmen erfolgen. Die Beckenböschungen können im Bereich unterhalb des Dauerstaus mit einer Sohlbefestigung durch Pflastersteine und Begrünung bis zur Dammkrone mit einer Neigung von 1:2 ausgeführt werden. Die Außenböschungen können mit einer Neigung von 1:1,5 hergestellt werden.

4.11.4 Oberbodenarbeiten

Eine Andeckung mit Oberboden oder sofortige Spritzbegrünung wird vorgesehen.

4.11.5 Mengenbilanz

Für die Erweiterung der Verkehrsflächen sind folgende Erdbewegungen notwendig:

	Auftragsmenge	Abtragsmenge	Defizit /Überschuss
Anlage ohne LS-Wall	54.400 m ³	5.300 m ³	-49.100 m ³
LS-Wall	9.600 m ³	-	-9.600 m ³
Summe	64.000 m³	5.300 m³	-58.700 m³

Tabelle 13: Erdmassenbilanz

Damit ist ein Mengendefizit von rd. 58.700 m³ vorhanden.

Das o. g. Defizit kann ggf. durch Erdüberschussmengen bei anderen Maßnahmen ausgeglichen werden.



4.12 Entwässerung

4.12.1 Bestehende Vorflutverhältnisse

Als Vorflut für die Entwässerung der geplanten Rastanlage mit WC bei Betr.-km 429,500 und Teile der durchgehenden Strecke der BAB A3 steht östlich des bestehenden Parkplatzes „Wolfstein“ ein kleiner Hügel- und Berglandbach zur Verfügung. Dieser quert die B 299 und fließt südseitig in die Pilsach. Nach Behandlung des verunreinigten Straßenwassers über Absetz- und Regenrückhaltebecken 429-1R wird dieses gedrosselt über einen offenen Graben dem kleinen Hügel- und Berglandbach zugeführt.

4.12.2 Entwässerungsabschnitte

Gegenwärtig wird das im Planungsabschnitt anfallende Oberflächenwasser der bestehenden Fahrbahnen der BAB A3 gemeinsam mit dem Oberflächenabfluss aus dem nördlich der Autobahntrasse befindlichen natürlichen Einzugsgebiet über die Bachunterführung (BW429b bei Betr.-km 429,633) und seitliche Halbdurchlässe bei Betr.-km 429,558 bzw. 429,803 zur Schulter der Richtungsfahrbahn Regensburg zum Vorfluter geführt. Im Rahmen der Entwässerungsplanung für den Parkplatz mit WC wurde untersucht, inwieweit die bestehende Entwässerung der BAB A3 an die neu zu bauenden Entwässerungseinrichtungen der PWC-Anlage angeschlossen und natürliche Abflüsse von dem Straßenabwasser getrennt werden können.

Der Abfluss der Halbdurchlässe kann im Zuge der neu zu planenden Entwässerungsleitungen entlang der Einfahrt in die BAB A3 gefasst und gemeinsam mit den Abflüssen aus den befestigten Flächen der PWC-Anlage in das Absetz- und Rückhaltebecken geleitet werden. Dadurch wird, ausgehend vom Streckenhochpunkt bei Betr.-km 429,105 in Richtung Osten, die Trennung eines Großteils der Streckenentwässerung von den natürlichen Abflüssen gewährleistet. Lediglich die Bereiche der von der Maßnahme nicht betroffenen Richtungsfahrbahn Nürnberg, die zur linken Schulter entwässern, fließen auch künftig in die vorhandenen Mulden nördlich der Autobahntrasse (siehe Unterlage 8.1, Entwässerungslageplan). Der Bach wird so in erheblichem Maß von verunreinigten Abflüssen entlastet.



Nicht verunreinigtes Regenwasser von den Freiflächen der PWC-Anlage wird über Mulden und Durchlässe getrennt von der Fahrbahntwässerung zur Vorflut geleitet.

Es entstehen neu zu bauende Entwässerungsleitungen über die komplette PWC-Anlage entlang der Aus- und Einfahrten von und zur BAB A3 und aller Durchfahrten, sowie in Teilbereichen entlang der rechten Schulter (RiFB Regensburg) mit Anschluss der bestehenden Entwässerung des Mittelstreifens. Alle Abflüsse aus den Leitungen werden im Bereich der Einmündung der äußeren in die mittlere PWC-Durchfahrt über einen Sammelschacht dem Absetzbecken zugeführt.

4.12.3 Geplante Entwässerungsmaßnahmen

Künftig wird das gesammelte Straßenwasser in einem Absetzbecken behandelt, in einem Regenrückhaltebecken zwischengepuffert und gedrosselt über eine Rohrleitung zunächst in einen ^{naturnah gestalteten} offenen Graben, dann in den Vorfluter (kleiner Hügel- und Berglandbach) geleitet.

Die Dimensionierung der Beckenanlage erfolgte 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 10-jähriges Regenerereignis.

Die Berechnung der Wassermengen und die Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken sind im Detail unter Punkt 3 der Wassertechnischen Untersuchungen, Unterlage 18, aufgeführt.

Das Absetzbecken wird als Erdbecken mit entsprechenden Abdichtungen zum Untergrund hergestellt, das Rückhaltebecken als Trockenbecken nachgeschaltet. Die Böschungen erhalten eine Neigung von 1:3 bis 1:4, um die Abdichtung bei den anfallenden Unterhaltungsarbeiten nicht zu beschädigen (s. a. Unterlage 8.2, Systemplan Absetz - und Regenrückhaltebecken).



Der Uferbereich und das Fließbett des Vorfluters sind im Vorfeld der Einleitungsstelle von Ausschwemmungen und Anlandungen betroffen. Hier erfolgt eine Ertüchtigung im Zuge der Maßnahme.

4.13 Straßenausstattung

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

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

Schutzsysteme werden entsprechend den „Richtlinien für passive Schutzrichtungen an Straßen“ (RPS 2009) angeordnet.

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

4.14 WC-Gebäude

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

Das ebenerdige Gebäude enthält:

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

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



5 ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt werden in Anhang 1 UVP-Bericht detailliert abgehandelt.



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 durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Gemäß §1 Abs.2, Punkt 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) ist eine Änderung wesentlich, wenn durch einen erheblichen 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 wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird. Dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

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

Die lärmtechnischen Untersuchungen wurden für die zur Autobahn und der Rastanlage mit WC nächstgelegenen Wohnbebauungen durchgeführt. Dies sind im Südwesten der geplanten PWC-Anlage die Siedlung Ungenricht (Stadt Neumarkt i. d. OPf.; Einstufung als Wohngebiet) mit einem Abstand von ca. 130 m zur Ausfahrt aus der BAB und im Südosten das Gewerbege-



biet „Pilsach Am Sportplatz“ (Einstufung als Gewerbegebiet) mit Abstand von ca. 77 m zur Einfahrt in die BAB. Im Einwirkungsbereich der Rastanlage mit WC bei Betr.-km 429,500 liegen südlich ebenfalls die Gewerbegebiete „Hahnerslehla“ (Stadt Neumarkt i. d. OPf.) und das künftige Gewerbegebiet der Gemeinde Pilsach „Pilsach-Süd“. Sie werden lärmtechnisch als Gewerbegebiete eingestuft. Wohngebiete der Ortschaft Pilsach befinden sich ausschließlich nördlich der BAB, außerhalb des Einwirkungsbereichs der Rastanlage, bzw. deren Zu- und Abfahrten zur BAB A3 Nürnberg – Regensburg. Der Hauptverursacher der Lärmemission ist – so zeigen die Berechnungen nach RLS 90 – die vierstreifige Autobahn. Die BAB A3 ist dabei von Betr.- km 428,230 bis 430,580 über die Aus- und Einfädelsstreifen hinaus berücksichtigt.

Der Berechnung wurden folgende Daten zugrunde gelegt:

6.1.2.1 Bundesautobahn A3

Verkehrsbelastung DTV ₂₀₃₀ :	39.000 Kfz/24h 49.347 Kfz/24h
Kfz/h (Tag/Nacht):	2092 / 690 2.622 / 925
Lkw-Anteile (Tag/Nacht):	23,4 / 46,0 % 20,7 % / 43,9 %
Zulässige Geschwindigkeit (Pkw/Lkw):	130/80 km/h
Straßenoberfläche D _{Stro} :	-2 dB(A) (Splitt-Mastix-Asphalt)

~~Für den Prognoseverkehr wurde eine Trendprognose für den Zeitraum 2030 ermittelt.~~ Der Prognoseverkehr wurde für das Jahr 2030 bestimmt.

6.1.2.2 Rastanlage mit WC

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

Das Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen ist in Unterlage 17.1 zusammengefasst.



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

Nachdem südlich der BAB A3 zwischen den Hauptfahrbahnen der Autobahn und den Durchfahrtsstraßen der Verkehrsanlage von Betr.-km 429,240 bis Betr.-km 429,540 ein Lärm- und Blendschutzwall mit 4,00 m Höhe vorgesehen ist, kann der unter Ziffer 6.1.1 genannte Richtwert zum Schutz der Lkw-Fahrer von 65 dB(A) unter Berücksichtigung der Eigenabschirmung der Lastkraftwagen nachts eingehalten werden.

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 ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Die Abschätzung der Immissionskonzentrationen erfolgt nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“, welche den aktuellen Stand der Erkenntnisse zur prognostischen Abschätzung der aufgrund einer geplanten Straßenbaumaßnahme zu erwartenden Luftschadstoffe enthalten. Die Vorgaben der hier maßgebenden 39. BImSchV sind zu erfüllen.



6.2.2 Ermittlung der Luftqualität und Schutzmaßnahmen

Die „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ lassen eine Abschätzung nur bis zu einem Abstand von 200 m beiderseits des Schadstoffemittenten zu. Bei größeren Abständen geht die RLuS 2012 davon aus, dass die vorhandene Grundbelastung durch zusätzliche Schadstoffbelastungen aus der Autobahn und der Rastanlage mit WC nicht erhöht wird. Sowohl die Siedlung Ungenricht (Stadt Neumarkt i. d. OPf.) mit einem Abstand von ca. 130 m zur Ausfahrt aus der BAB A3 und im Südwesten das Gewerbegebiet „Pilsach Am Sportplatz“ in ca. 77 m Entfernung zur Einfahrt in die BAB A3 liegen innerhalb der Bemessungsgrenze von 200 m. Aufgrund des in der Nähe ansässigen Gewerbes wurde die gebietstypisierte Vorbelastung konservativ dem Rang „Freiland, hoch“ zugeordnet. Die Berechnungen (siehe Anhang 2 zu Unterlage 1) führten zu dem Ergebnis, dass die Vorgaben der 39. BImSchV eingehalten sind. Die Überschreitung der Belastungsmittelwerte liegt deutlich im zulässigen Rahmen. Da die Belastungen grundsätzlich aus dem Verkehr auf der BAB A3 resultieren und durch die Rastanlage mit WC keine Zunahme erwartet wird, ist eine Verschlechterung der derzeitigen Schadstoffsituation nicht zu befürchten. Weiterführende Maßnahmen zur Einhaltung der Luftqualität sind daher nicht erforderlich.

6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Wassergewinnungsgebiete sind durch die Maßnahmen nicht betroffen.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Die Beurteilung der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft wurden mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Der Maßnahmenplan ist unter Unterlage 9.2 einzusehen.



6.4.1 Naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen

Im Verlauf der Planung wurde das ursprünglich im Waldrandbereich vorgesehene Regenrückhaltebecken auf Flächen außerhalb des Waldbestandes zurückgenommen, so dass Waldbestand mit wertvollen Alteichen nicht in Anspruch genommen werden muss.

Folgende Vorkehrungen zur Vermeidung werden durchgeführt, um Gefährdungen der Tier- und Pflanzenarten zu vermeiden oder zu mindern, die nach den einschlägigen Regelungen geschützt sind. Die Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfolgt unter Berücksichtigung folgender Vorkehrungen (vgl. Unterlagen 9.2, 9.3, 9.4 und 19.1.3):

- Vorgabe vor der Baufeldfreimachung

Maßnahmen für die Erhaltung der Zauneidechsenpopulation am Standort.

3 V_{CEF}: Anlage einer vorgezogenen Teilfläche, Abfang sowie Hälterung der Zauneidechse während der Bauphase

Anlage einer vorgezogenen Teilfläche

Anlage von Magerrasen mit Reptilienhabitatelementen auf einer Teilfläche der Maßnahme 4 A, die durch einen reptiliensicheren Zaun vollständig umgrenzt wird, um ein Einwandern in die Baustelle zu verhindern. Der momentane Aufenthaltsraum der Zauneidechse ist durch Mahd und Abtransport des Mähgutes vor dem Abfangen zu minimieren.

Die Herstellung des Ausweichlebensraumes als Teil der Maßnahme 4 A sollte spätestens im Herbst vor Umsetzung der Zauneidechsen fertiggestellt sein, um eine ausreichende Vegetationsentwicklung zu gewährleisten. (für detaillierte Angaben siehe Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, und Maßnahmenblätter, Unterlage 9.3)

Die Herstellung eines Ausweichlebensraumes für die Zauneidechse vor der Baufeldfreimachung dient der Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme i. S. v. §44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG).



Zur Vermeidung des Tatbestandes der Tötung von Individuen werden diese im vorgesehenen Baubereich vor der Baufeldfreimachung von einer Fachkraft abgefangen und in den Ausweichlebensraum umgesetzt.

Während der Bauphase wird die Zauneidechse im Ausweichlebensraum gehalten und nach Fertigstellung der PWC-Anlage und Herstellung der restlichen Anteile der Maßnahmen 4 A und 5 A wird der Zaun entfernt und die Zauneidechsen können den erweiterten Lebensraum besiedeln.

■ Vorgaben zur Baufeldfreimachung

1 V Maßnahmenkomplex

1.1 V: Jahreszeitliche Beschränkung von Baum- und Gehölzfällungen

Baum- und Gehölzfällungen finden zum Schutz von in Gehölzen brütenden Vögeln zwischen dem 01. Oktober und 28./29. Februar, und damit außerhalb der Brutzeit von Vögeln statt.

1.2 V: Vor Holzeinschlag erneute Prüfung auf bestehende Quartiere im Eingriffsbereich

Da zwischen den Untersuchungen im Rahmen der Planung und dem Baubeginn eine Zeitspanne von mehreren Jahren liegen kann, wird der Baumbestand im Baufeld vor Holzungsbeginn auf Fledermausquartiere, Baumhöhlen für Vögel bzw. Horste von Großvögeln überprüft. Potenzielle Fledermausquartierbäume werden markiert (beachte Maßnahme 1.3 V).

Sollten hierbei potentielle Fledermausquartiere in Bäumen gefunden werden, die entfernt werden müssen, werden pro Baum drei handelsübliche Fledermauskästen unterschiedlicher Typen vor der Entfernung der Bäume an geeigneten Standorten in dem östlich gelegenen Waldbereich „Muschel“ angebracht.

1.3 V: Jahreszeitliche Beschränkung der Fällung von fledermausrelevanten Bäumen



Die Fällung fledermausrelevanter Bäume findet im Oktober, außerhalb der Winterschlaf- und Wochenstubenzeit statt (beachte Maßnahme 1.2 V).

■ Vorgabe für die Bauzeit

Die vorübergehende Inanspruchnahme wird im Bereich von Gehölzen von 10 auf 5 Meter Breite verringert (siehe Bestands- und Konfliktplan Maßnahmenplan, Unterlage 9.2).

2 V: Schutzeinrichtungen zur Sicherung von Flächen mit wertvollen Vegetationsbeständen

Zum Schutz von zu erhaltenden Vegetationsbeständen vor Befahren, mechanischen Beschädigungen und Ablagerungen während der Bauphase sind Abgrenzungen mit Bauzäunen, Bändern oder Pfosten und ähnlichem sowie einer besonderen Einweisung der Baufirmen vorgesehen (siehe Maßnahmenplan, Unterlage 9.2).

Zu beachten sind zudem die zeitlichen Vorgaben vor der Baufeldfreimachung aus der Maßnahme 3 VCEF.

6.4.2 Maßnahmenkonzept

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

• Erhöhung der Lebensraumvielfalt

Entwicklung von naturnahen Gehölzen und Säumen in der strukturarmen Flur, von kleinflächigen Trockenlebensräumen und Altgrasbeständen im direkten Anschluss zu bestehendem Wald zur Verbesserung des Lebensraumangebotes für Arten des Offenlandes bzw. der Grenzbereiche von Offenland zu Wald; dabei Schaffung von Kleinstrukturen wie Steinhäufen, besonnte Wurzelbereiche/ Gehölzhäufen, etc. zur Erhöhung der Lebensraumqualität für Reptilien, Insekten und andere wärmeliebende Tier- und Pflanzenarten.



- Verbesserung der Biotopverbundsituation

Herstellung von naturnahen Flächen mit Biotopfunktion als Vernetzungselemente.

Erhöhung der Dichte von Trittsteinbiotopen durch die Bereitstellung extensiv genutzter, naturnaher Lebensräume.

- Verbesserung der Grundwasser- und Bodenfunktion

Ermöglichen der Grundwasserneubildung durch Nutzungsextensivierung und Ermöglichung einer naturnahen Bodenentwicklung.

- Förderung standortgemäßer, naturnaher Laub- und Mischwälder

Neuaufforstungen mit hohem Anteil an standortheimischen Gehölzen (im Randbereich 100 %), Entwicklung über Sukzession (mind. 10 % der Waldneugründungsfläche). Durchführung von Maßnahmen im Wald und Waldrandbereich in Abstimmung mit den Forstbehörden.

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

- Offenland mit landwirtschaftlicher Nutzung und Grünland auf dem Parkplatzgelände (ca. ~~2,69~~ **3,237** ha)
- Waldflächen (0,759 ha)
- Säume und Staudenflur an Wegen der landwirtschaftlich genutzten Flur sowie Saum- und Altgrasstrukturen auf dem bestehendem Parkplatzgelände (0,08 ha)
- Straßenbegleitgehölze und Grünflächen auf Autobahn- /Straßenböschungen (~~0,54~~ **1,724** ha).

Dem Grundsatz der multifaktoralen Kompensation folgend wurden Maßnahmen zur Kompensation der Habitatverluste bzw. -verkleinerung für betroffene Arten entwickelt, die sowohl als artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme und zur Kompensation von beeinträchtigten Biotopen, Lebensraumfunktionen, Funktionen von Boden und weiteren Schutzgütern dienen können. Dadurch wurden auch die übrigen, nicht als planungsrelevant bestimmten und beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts mit abgedeckt.

Die Maßnahmen 4 A und 5 A wurden **in räumlicher Nähe zum Eingriff** vorrangig entwickelt, um den artenschutzrechtlichen Ausgleich für den Lebensraum-



verlust der Zauneidechse zu erbringen. Gleichzeitig tragen die Maßnahmen zur Kompensation der beeinträchtigten Biotopfunktionen von Offenlandlebensräumen gemäß § 15 BNatSchG bei. Die Maßnahmen dienen nicht allein dem Ausgleich von beeinträchtigten Biotopfunktionen. Die Umwandlung intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen in magere Grasflächen mit Entwicklungsziel Halbtrockenrasen stellt auch für den Boden eine Extensivierung dar. Langfristig wird die Entwicklung eines naturnahen Bodengefüges begünstigt und damit auch die Leistungsfähigkeit des Bodens als Regler, Filter und Puffer verbessert. Für das Landschaftsbild ergeben sich auf den Maßnahmenflächen neue Strukturelemente, die zur landschaftlichen Vielfalt im Gebiet beitragen.

Die Maßnahme 6 A `Rödelberg` dient neben dem Ausgleich von beeinträchtigten Biotopfunktionen zusammen mit der Maßnahme 7 W zum Ausgleich von Waldverlust nach Waldrecht. Die Umnutzung intensiv landwirtschaftlich genutzter Fläche in Wald stellt auch eine Extensivierung der Bodennutzung dar und verbessert somit die Leistungsfähigkeit des Bodens.

Durch die Anlage und Entwicklung der strukturreichen Offenlandflächen und die Waldneugründung sowie der damit einhergehenden Verbesserungen der Boden- und Grundwasserfunktionen im Rahmen der Maßnahmen werden die beeinträchtigten Funktionen nicht nur gleichwertig sondern zum Großteil auch gleichartig kompensiert.

~~Agrarstrukturelle Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG wurden bei der Maßnahmenplanung insoweit berücksichtigt, dass für einen Teil der Kompensationsflächen die Grundstücke gewählt wurden, die bereits durch den Bau der PWC-Anlage und des Regenrückhaltebeckens hinsichtlich ihrer Bewirtschaftung betroffen sind.~~ Agrarstrukturelle Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG wurden bei der Maßnahmenplanung berücksichtigt. Landwirtschaftliche Nutzflächen wurden nur insoweit in Anspruch genommen, wie sie vom Umfang und der Lage in unmittelbarer Nähe zum Eingriff für den Artenschutz der Zauneidechse erforderlich sind. Gesetzlich geschützte Biotope scheidern als Offenlandflächen auf Grund des gesetzlichen Biotopschutzes für die Kompensationsanrechnung aus, so dass als Maßnahmenflächen landwirtschaftlich genutzte Flächen ohne Biotopstatus in Anspruch genommen werden. Alternativen sind nicht vorhanden.



Entsprechend § 9 Abs. 2 BayKompV i.V. mit § 15 Abs. 3 BNatSchG sind Flächen mit überdurchschnittlich ertragreichen Böden nicht für Kompensationsmaßnahmen heranzuziehen. Die vorgesehenen Flächen weisen für den Landkreis Neumarkt unterdurchschnittliche Ackerzahlen auf.

Für weitere Kompensationsmaßnahmen wird die aufgelassenen Parkplatzzfläche "Rödelberg" herangezogen, welche sich nicht in landwirtschaftlicher Nutzung befindet. Restflächen bzw. durch die Anlage abgeschnittene Flächen, welche nicht land- oder forstwirtschaftlich genutzt werden, sind in das Kompensationskonzept aufgenommen.

Die Maßnahmen 4 A und 7 W kommen auf Restflächen bzw. durch die Anlage **angeschnittenen** ~~abgeschnittenen~~ Flächen zum liegen. ~~„welche einer landwirtschaftlichen Nutzung wegen zu geringer Größe oder ungünstiger Ausformung nicht mehr zugeführt werden können.“~~

Die nach dem Waldgesetz erforderliche Neubegründung von Wald muss nach dem BayWaldG auf bestehendem Offenland umgesetzt werden. Gesetzlich geschützte Biotop scheiden für diese Maßnahme aufgrund der Vorgaben des gesetzlichen Biotopschutzes aus, so dass neben der Belegung der Fläche am Rödelberg nur die Nutzung landwirtschaftlicher Flächen verblieb. Alternativen dazu wurden geprüft, sind jedoch nicht vorhanden.

6.4.3

Maßnahmenübersicht

Die einzelnen Maßnahmen sind in Unterlage 9.3 (Maßnahmenblätter) beschrieben und in Unterlage 9.2 (Maßnahmenplan) planerisch dargestellt. Es sind Vermeidungs- (V), Ausgleichs- (A) und Gestaltungsmaßnahmen (G) geplant. Darüber hinaus ist als weitere Maßnahme eine walddrechtliche Ersatzaufforstung (W) vorgesehen:

Maßnahmennummer	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Dimension	Kompensationsumfang in WP*
1 V	Vorgaben zur Baufeldfreimachung		
1.1 V	Jahreszeitliche Beschränkung von Baum- und Gehölzfällungen	0,99 ha	
1.2 V	Vor Holzeinschlag erneute Prüfung auf bestehende Quartiere im Eingriffsbereich	0,99 ha	
1.3 V	Jahreszeitliche Beschränkung der Fällung von fledermausrelevanten Bäumen	0,99 ha	
2 V	Schutzeinrichtungen zur Sicherung von Flächen mit wertvollen Vegetationsbeständen	ca. 600 m	
3 V CEF	Abfang und Hälerung der Zauneidechse während der Bauphase	700 m ²	



4 A	Herstellung von strukturreichen Magerrasen sowie wärmeliebenden Gebüschern auf neu entstehenden Restflächen einschließlich der Hälterungsfläche am Südrand des PWC als ideale Reptilienhabitate (3 V _{CEF}) (Zielart: Zauneidechse)	0,48 ha 0,16 ha	46.750 15.130
5 A	Herstellung von strukturreichen Magerrasen sowie wärmeliebenden Gebüschern auf neu entstehenden Böschungen am Südrand des PWC als ideale Reptilienhabitate (Zielart: Zauneidechse)	0,45 ha	43.025
6 A	Anlage von Magerrasen und wärmeliebendem Wald am ehemaligen Parkplatz Rödelberg	0,72 ha	66.514
7 W	Anlage Eichen-Hainbuchenwald mit Waldmantel, westlich PWC-Anlage (Waldneugründung nach Waldrecht)	0,15 ha	
8 G	Landschaftsgerechte Gestaltung u. Einbindung des Parkplatzes		
8.1 G	Ansaat Landschaftsrasen, extensiv mit geringer Saatgutmenge zur Ermöglichung der Selbstansiedelung weiterer gebietstypischer Arten	2,23 ha	
8.2 G	Ansaat Landschaftsrasen, intensiv in Mulden; Rohboden mit Spontanbesiedelung an geeigneten Bankettbereiche	0,76 ha	
8.3 G	Strauchgehölzpflanzung mit standortgerechten, heimischen Arten	0,53 ha	
8.4 G	Baumpflanzung	ca. 64 St	
8.5 G	Wiederaufforstung vorübergehend beanspruchter Waldfläche - neue Waldrandflächen (standortgerechter Laubmischwald mit Waldmantel)	0,27 ha	

Tabelle 14: Auflistung der landschaftspflegerischen Maßnahmen
 (*WP = Wertpunkte gemäß Biotopwertliste nach der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV))

6.4.4 Gesamtbeurteilung des Eingriffs

6.4.4.1 Eingriffsregelung gemäß §15 BNatSchG

Durch die getroffenen Maßnahmen (vgl. Ziff. 6.4.3 und Unterlage 9.3) werden die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes gleichartig ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen auf ca. ~~4,648~~ 1,33 ha). Das Landschaftsbild wird wiederhergestellt bzw. neu gestaltet. Ein Ausgleichsdefizit im Sinne von § 15 BNatSchG verbleibt nicht.



6.4.4.2 Artenschutz

Von den in Bayern vorkommenden, europarechtlich geschützten Arten wurden im Planungsgebiet und seinem nahen Umfeld Arten aus den Gruppen der Säugetiere, Reptilien und Vögel nachgewiesen, die dort auftreten oder potenziell auftreten können.

Die Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass bei Säugetieren, Reptilien und bei europäischen Vogelarten gem. Art 1 der Vogelschutzrichtlinie keine Tatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Darüber hinaus werden vorhabensbedingt Bereiche überbaut, die ein Nahrungshabitat, kleinräumiges Fortpflanzungshabitat und potenzielles Winterquartier für die Zauneidechse darstellen. Durch die rechtzeitig vor Beginn des Eingriffs erfolgende Entwicklung eines Ausweichlebensraums im räumlich-funktionalen Zusammenhang wird eine Schädigung von Fortpflanzungs- und Lebensstätten der Zauneidechse gem. § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG sicher vermieden. Zur Vermeidung des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG werden die Tiere vor der Baufeldräumung umgesiedelt (Maßnahme 3 V_{CEF}). Ein Zurückwandern der Tiere, kann durch die Errichtung eines Reptilienzauns vermieden werden. Somit wird ausgeschlossen, dass einzelne Individuen während der Baumaßnahme getötet oder verletzt werden. Die nach Süden geneigten Böschungs- und Restflächen (Maßnahmen 5 A und 4 A) werden zu einem idealen Zauneidechsenhabitat entwickelt.

Für Säugetier- und Vogelarten, die im Planungsgebiet und dem nahen Umfeld vorkommen oder potenziell vorkommen können, sind die projektbedingten Wirkfaktoren und Wirkprozesse unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung (Schutz-, Vermeidungsmaßnahmen vgl. Kap. 3.2) so gering, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt wird und eine Verschlechterung der Erhaltungszustände der lokalen Populationen nicht entsteht.

Eine artenschutzrechtliche Ausnahme ist nach § 45 Abs 7 BNatSchG damit nicht erforderlich.



6.4.4.3 Natura 2000 Gebiete

Vom Vorhaben sind keine Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiete oder Europäische Vogelschutzgebiete) betroffen.

6.4.5 Abstimmungsergebnis mit Behörden

Zur Abstimmung der Vorentwurfsunterlagen mit der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung der Oberpfalz (hNatSchB) und den Bereichen Forsten und Landwirtschaft des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg (AELF) fand am 05.12.2013 ein Besprechungstermin an der Regierung der Oberpfalz statt.

Zum ~~vorliegenden~~ LBP zur Genehmigungsplanung fand ein Abstimmungstermin mit der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung der Oberpfalz und mit Vertretern der Bereiche Landwirtschaft und Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg am 22.10.2015 statt.

Die für die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes an der Anlage vorgesehenen Kompensationsflächen (4 A, 5 A) wurden **in Bezug auf Ihre Lage überwiegend** aus dem Vorentwurf übernommen. In das **AusgleichsKompensations**konzept neu aufgenommen wurde eine Ausgleichsfläche im Bereich des aufgelassenen Parkplatzes Rödelberg, welche im Vorfeld des Termins hinsichtlich der Eignung nicht geprüft werden konnte. Für die Konkretisierung der fehlenden Ersatzaufforstungen nach Waldgesetz wurde übereinstimmend angeregt, diese flächenmäßig so weit wie möglich mit dem naturschutzfachlichen Wald-Ausgleich zur Deckung zu bringen.

Für das in der Abstimmung vorgelegte **AusgleichsKompensations**konzept bestand grundsätzliches Einverständnis. Die noch offenen Punkte wurden nachträglich geklärt. ~~und ausgeräumt. Es besteht Einverständnis mit der höheren Naturschutzbehörde der Regierung der Oberpfalz und dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (Bereich Landwirtschaft, Forsten) Regensburg mit dem im gegenständlichen Feststellungsentwurf dargestellten Kompensationskonzept.~~ **Das im gegenständlichen Feststellungsentwurf dargestellte Kompensationskonzept wurde mit der höheren Naturschutzbehörde an der Regierung der Oberpfalz abgestimmt.**



6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Im Umfeld des Bauvorhabens sind keine bebauten Gebiete vorhanden. Um den Damm der PWC-Anlage hin zum künftigen Gewerbegebiet der Gemeinde Pilsach möglichst niedrig zu gestalten, wurden die Durchfahrten von innen nach außen höhenmäßig abwärts trassiert, so dass die gesamte Rastanlage mit WC ein Gefälle nach Süden erhält.

6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

Weitere Maßnahmen sind nicht vorgesehen.



7. KOSTEN

7.1 Kostenträger

Kostenträger der Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland.

Die Maßnahme besteht aus dem

- Bau der Rastanlage mit WC, sowie der
- Anpassung an die bestehende BAB A3.

7.2 Kostenbeteiligungen

Kostenbeteiligungen anderer Baulastträger sind nicht veranlasst.



8 VERFAHREN

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

Das Planfeststellungsverfahren dient als Rechtsgrundlage für die vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen.

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

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



9 INANSPRUCHNAHME VON GRUNDEIGENTUM

9.1 Grunderwerb

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

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

9.2 Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen

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

Die Entschädigung erfolgt analog zum Grunderwerb.



10 DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME

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

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über die öffentlichen Wege seitens der B 299, entlang der Gewerbegebiete „Haberslehla“, „Pilsach Am Sportplatz“ und die BAB A3 mit dem bestehenden Rastplatz „Wolfstein“. Die Wege sind vor Beginn der Bauarbeiten zu ertüchtigen. Im Laufe der Bauarbeiten werden Sie teilweise umgelegt. Im Zuge der weiteren Planungen erfolgen hierzu gesonderte Abstimmungen und Festlegungen mit den jeweiligen Straßenbau- lastträgern.

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

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

Um sicherzustellen, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vermieden werden, sind folgende bauvorbereitende Maßnahmen erforderlich:

Maßnahme 3 V_{CEF} Abfangen der Zauneidechse vor Baufeldfreimachung und Hälterung während der Bauphase

- Herstellen des funktionsfähigen Ersatzlebensraums spätestens im Herbst vor dem Abfangen der Zauneidechsen
- Abfangen der Zauneidechsen in der Zeit von April - September und Verbringen in den Ersatzlebensraum vor Baufeldfreimachung

Maßnahme 1.2 V Vor Holzeinschlag erneute Prüfung auf bestehende Quartiere im Eingriffsbereich

- Kartierung und Markierung im Winterhalbjahr vor der geplanten Holzung

Maßnahme 1.3 V Jahreszeitliche Beschränkung der Fällung von fledermausrelevanten Bäumen



- Holzung nur im Oktober bei potentiellen Fledermausquartieren

Maßnahme 1.1 V Jahreszeitliche Beschränkung von Baum- und Gehölzfällungen

- Holzung vom 01. Oktober bis 28./29. Februar für übrige Gehölze

Maßnahme 2 V Schutzeinrichtung zur Sicherung von Flächen mit wertvollen Vegetationsbeständen

- Errichtung vor Baubeginn

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme:

Maßnahme 3 V_{CEF} Abfangen der Zauneidechse vor Baufeldfreimachung und Hälterung während der Bauphase

Abbau des reptiliensicheren Zaunes erst nach Fertigstellung und Wirksamkeit der Reptilienhabitate 4 A und 5 A



11 ANHANG

- (1) UVP-Bericht: Angaben über die Umweltauswirkungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)**

- (2) Berechnungsprotokoll nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)**