

BAB A 8 Karlsruhe – München  
Streckenabschnitt Stuttgart – Ulm  
Fahrtrichtung Ulm - Stuttgart



**Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg  
Regierungspräsidium Stuttgart**

---

BAB-km: 167+865 - 168+474

Nächster Ort: Holzmaden

Baulänge: 632 m

---

**PWC „Urweltfunde“  
Umbau und Erweiterung der Verkehrsanlage**

**Feststellungsentwurf**

**- Erläuterungsbericht -**

<p><u>Aufgestellt:</u> Regierungspräsidium Stuttgart Abt. 4 Straßenwesen und Verkehr Ref. 44 Straßenplanung</p> <p><i>Bögelin</i></p> <p>Stuttgart, den 02.05.2016</p>	

## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>2</b>
<b>Vorbemerkungen</b> .....	<b>4</b>
<b>1 Darstellung des Vorhabens</b> .....	<b>4</b>
1.1 Planerische Beschreibung .....	4
1.1.1 Art und Umfang der Baumaßnahme .....	4
1.1.2 Lage im vorhandenen Straßennetz .....	4
1.2 Straßenbauliche Beschreibung .....	4
1.2.1 Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik .....	4
1.3 Streckengestaltung .....	5
<b>2 Begründung des Vorhabens</b> .....	<b>5</b>
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren .....	5
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung .....	5
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan) .....	5
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens .....	5
2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung .....	5
2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse .....	5
2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit .....	6
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen .....	6
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses .....	6
<b>3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie</b> .....	<b>6</b>
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes .....	6
3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten .....	6
3.3 Gewählte Linie .....	11
<b>4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme</b> .....	<b>12</b>
4.1 Ausbaustandard .....	12
4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale .....	12
4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität .....	12
4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit .....	12
4.2 Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung .....	12
4.3 Linienführung .....	13
4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs .....	13
4.3.2 Zwangspunkte .....	13
4.3.3 Linienführung im Lageplan .....	13
4.3.4 Linienführung im Höhenplan .....	13
4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten .....	13
4.4 Querschnittsgestaltung .....	14
4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung .....	14
4.4.2 Fahrbahnbefestigung .....	15
4.4.3 Böschungsgestaltung .....	16
4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten .....	16

---

4.6	Besondere Anlagen .....	16
4.7	Ingenieurbauwerke .....	16
4.8	Lärmschutzanlagen .....	17
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	17
4.10	Leitungen .....	18
4.11	Baugrund/Erdarbeiten.....	19
4.12	Entwässerung.....	19
4.13	Straßenausstattung .....	19
<b>5</b>	<b>Angaben zu den Umweltauswirkungen.....</b>	<b>20</b>
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	20
5.1.1	Bestand.....	20
5.1.2	Umweltauswirkungen.....	20
5.2	Naturhaushalt.....	20
5.2.1	Bestand.....	20
5.2.2	Umweltauswirkungen.....	21
5.3	Landschaftsbild .....	21
5.3.1	Bestand.....	21
5.3.2	Umweltauswirkungen.....	22
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter .....	22
5.5	Artenschutz .....	22
5.6	Natura 2000-Gebiete .....	23
5.7	Weitere Schutzgebiete.....	23
<b>6</b>	<b>Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen.....</b>	<b>24</b>
6.1	Lärmschutzmaßnahmen .....	24
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen .....	24
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz .....	24
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen.....	24
6.4.1	Vermeidungs-/ Verminderungsmaßnahmen .....	24
6.4.2	Kompensationsmaßnahmen im unmittelbaren Trassenbereich.....	25
6.4.3	Kompensationsmaßnahmen im trassenfernen Bereich.....	25
6.4.4	Gesamtbeurteilung des Eingriffs .....	25
<b>7</b>	<b>Kosten.....</b>	<b>25</b>
<b>8</b>	<b>Verfahren .....</b>	<b>26</b>
<b>9</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme.....</b>	<b>26</b>

## Vorbemerkungen

Im Straßengüterverkehr ist mit einem weiteren Anstieg der Jahresfahrleistungen zu rechnen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten der LKW-Fahrer ein ausreichendes Parkstandangebot zur Verfügung stehen. Um den zwischenzeitlich bestehenden Parkplatzmangel zu mindern, ist vorgesehen die bestehenden Parkplätze und Rastanlagen entlang der Autobahnen in Baden-Württemberg zu erweitern. Auf die sich verschlechternde LKW-Parkraumsituation auf den Autobahnen hat das damalige Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dadurch reagiert, dass die Mittel zur Verbesserung der Parkraumsituation auf Rastanlagen der Autobahn erheblich aufgestockt worden sind.

## 1 Darstellung des Vorhabens

### 1.1 Planerische Beschreibung

#### 1.1.1 Art und Umfang der Baumaßnahme

Die vorliegende Planung umfasst den Umbau und die Erweiterung der PWC-Anlage „Urweltfunde“ an der BAB A 8 Fahrtrichtung Karlsruhe bei BAB - km 168,3. Im Rahmen einer Sofortmaßnahme wurden bereits 2010 vorab 9 LKW-Stellplätze gebaut. Mit der Verlegung der PKW-Parkstände in Richtung Osten wird Platz für weitere LKW-Stellplätze geschaffen. Der Neubau eines WC-Gebäudes in versetzter Lage ist vorgesehen. Der PWC-Bereich wird mit einer neuen Beleuchtungsanlage ausgestattet. Um die Nachtruhe der LKW-Fahrer zu gewährleisten, sind aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand entlang der BAB A8 vorgesehen.

Träger der Baulast und somit Vorhabens- und Kostenträger ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Bundesstraßenverwaltung.

#### 1.1.2 Lage im vorhandenen Straßennetz

Die PWC-Anlage „Urweltfunde“ liegt an der Bundesautobahn A8 (Karlsruhe - München) zwischen den Anschlussstellen 58, Aichelberg und 57, Kirchheim unter Teck-Ost. Die nächstgelegenen Parkmöglichkeiten befinden sich an der Tank und Rastanlage „Gruibingen“ (BAB – km 160,0) und der Tank und Rastanlage „Denkendorf“ (BAB - km 187,8). Die PWC-Anlage liegt gänzlich auf der Gemarkung Aichelberg.

### 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

#### 1.2.1 Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die PWC-Anlage „Urweltfunde“ ist über eine Ausfädelungs- und Beschleunigungsspur an die BAB A8 angeschlossen.

Bestandskapazität:

	Bestand
LKW/LZ - Stellplätze	21
PKW - Stellplätze	33

## **1.3 Streckengestaltung**

Durch den Umbau und die Erweiterung der PWC-Anlage „Urweltfunde“ wird die durchgehende Stecke der BAB A8 nicht beeinträchtigt. Die Ausfädelungsspur wird, angepasst an die Erweiterung der PWC-Anlage, in Richtung Osten verschoben. Der Beschleunigungsstreifen bleibt unverändert. Das überarbeitete Verkehrskonzept zur PWC-Anlage „Urweltfunde“ sieht auf allen Fahrgassen innerhalb der Anlage einen Einbahnverkehr vor. Die PKW-Stellplätze befinden sich getrennt von den LKW-Stellplätzen im Anfangsbereich des Parkplatzes, nahe dem geplanten WC-Gebäude. Durch diese Trennung erfolgt eine klare Struktur der Anlage. Die Planung der Erweiterung wurde unter Beachtung von Zwangspunkten im westlichen Bereich der Anlage (Wirtschaftsweg, Vorfluter) und dem Erhalt des Erholungsbereiches im Norden durchgeführt. Der Planung liegen die „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ der FGSV (Ausgabe 2011), im Folgenden ERS 11 genannt, zu Grunde.

## **2 Begründung des Vorhabens**

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

Seit einigen Jahren ist insbesondere in den Nachtstunden eine Überlastung der PWC-Anlage „Urweltfunde“ zu beobachten. Eine Ausweichmöglichkeit auf benachbarte Rastanlagen ist nur bedingt möglich, da diese ebenfalls stark belastet sind. Auf Grund der aktuellen Verkehrsprognosen des künftigen LKW-Verkehrs soll die Anlage möglichst schnell erweitert werden. Der Vorentwurf zur Erweiterung der PWC-Anlage wurde vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg mit dem Schreiben vom 10.05.2011 genehmigt.

### **2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG hat ergeben, dass keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist deshalb nicht erforderlich.

### **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 Ziele sind bei der Planung berücksichtigt.

#### **2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse**

Das BMVBS hat im März 2008 eine Erhebung der Parkraumsituation für LKW an Rastanlagen veranlasst. Bei der PWC-Anlage „Urweltfunde“ wurde ein Defizit an LKW-Stellplätzen festge-

stellt. Das Planungsziel für diese Anlage ist die Schaffung von mindestens 50 LKW-Stellplätzen.

### **2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit muss zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten der LKW-Fahrer ein ausreichendes Parkstandangebot zur Verfügung stehen. Durch die Erhöhung des Stellplatzangebotes um 28 auf 49 Stellplätze für LKW wird dem Parken in der Ein- und Ausfahrtsspur, insbesondere bei Nacht, entgegengewirkt. Der bestehende Parkdruck wird damit verringert. Mit der geplanten Lärmschutzwand zwischen der BAB und den Stellplätzen der PWC-Anlage soll die Nachtruhe der LKW-Fahrer gewährleistet und somit die Verkehrssicherheit erhöht werden.

### **2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Das Straßenoberflächenwasser der PWC-Anlage „Urweltfunde“ wird künftig über eine Schmutzfangzelle und eine Rückhaltung dem Vorfluter zugeführt. Der stark belastete erste Schmutzstoß wird in der Schmutzfangzelle aufgefangen und zur Kläranlage geleitet. Zusätzlich wird auf die Ausführungen im LBP hingewiesen.

### **2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**

- Entfällt -

## **3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie**

### **3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes**

Die für die Erweiterung der PWC-Anlage disponiblen Flächen werden durch die südlich verlaufende Autobahn und den sich nördlich anschließenden Erholungsbereich eingegrenzt. Westlich der Anlage verlaufen ein Wirtschaftsweg im Einschnitt mit Überführungsbauwerk sowie eine bewaldete Anhöhe. Somit ist eine Erweiterung nach Westen nicht möglich. Infolge dessen ist eine Erweiterung nur auf Flächen östlich der Anlage, entlang der BAB möglich. Diese Flächen werden zurzeit landwirtschaftlich genutzt.

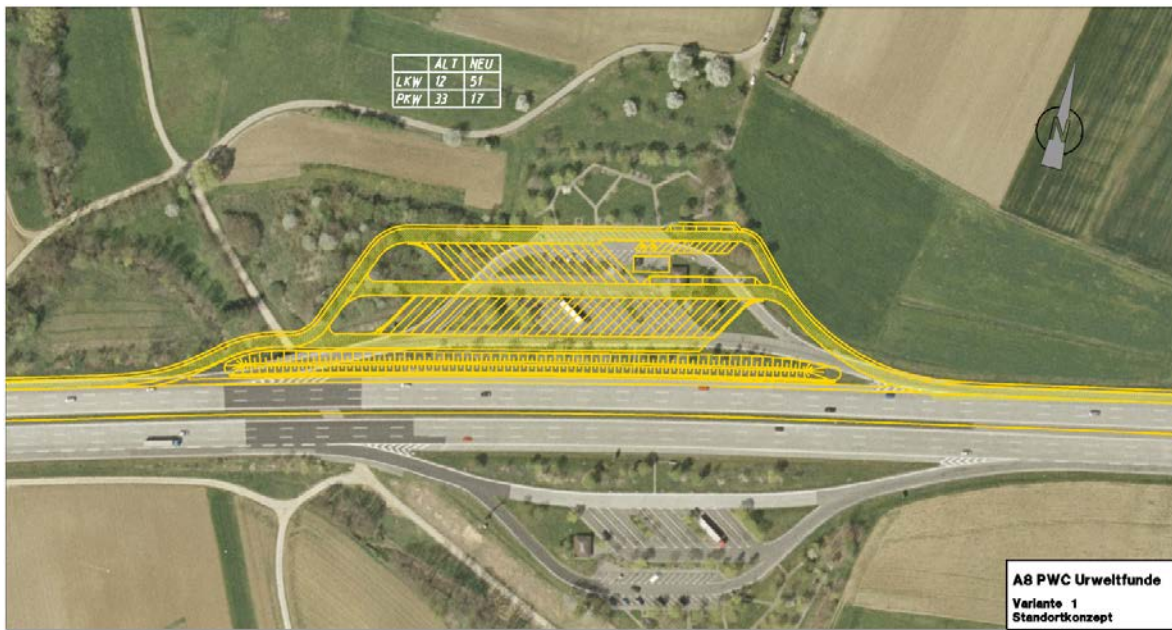
Im Untersuchungsraum befindet sich das nach § 30 BNatSchG bzw. § 32 NatSchG B.W. geschützte Biotop Nr. 7323-117-2003 „Feldgehölz an der A8 westlich Aichelberg II“.

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

Eine alternative Lage der PWC-Anlage scheidet durch die Abstände der PWC-Anlage Am Kornberg und der T+R Anlage Denkendorf und Anschlussstellen Kirchheim-Ost und Aichelberg aus.

Für die Organisation und Anordnung der Stellplätze wurden 5 Varianten untersucht.

Variante 1:



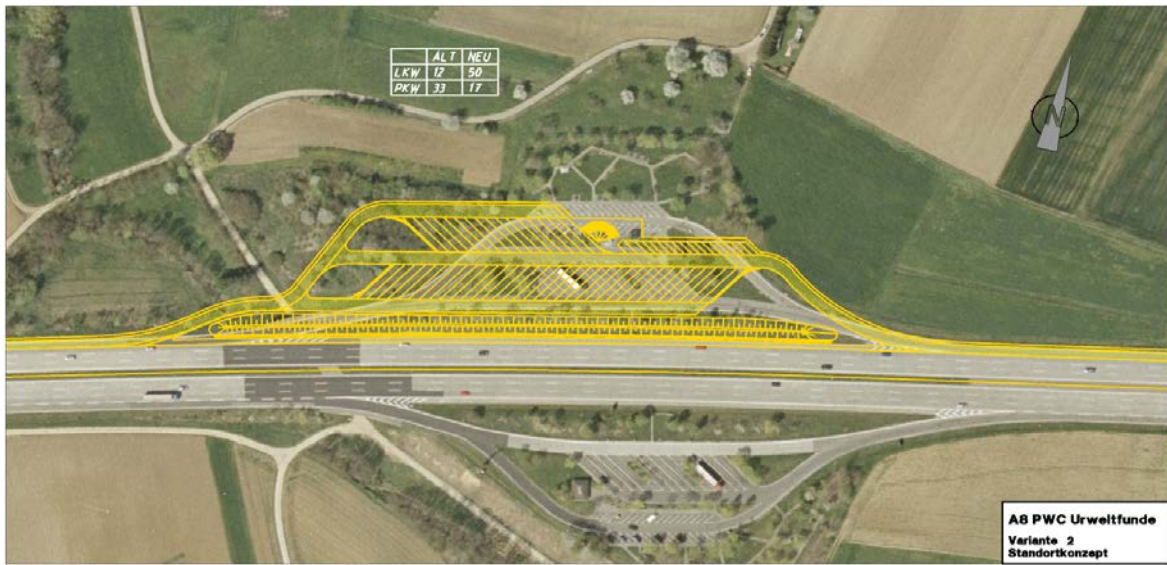
Die Variante 1 behält den Anschlusspunkt der bestehenden Ausfahrt von der Autobahn bei und sieht eine Erweiterung der Anlage in westlicher Richtung vor. Eine Erschließung der Lkw- und Pkw-Stellplätze erfolgt über separate Zufahrten.

Die Ausfahrt des Pkw-Bereichs wird über die Ausfahrgasse der nördlich angelegten Lkw-Stellplätze geführt. Es können 51 Lkw- und 15+2 Pkw-Stellplätze ausgewiesen werden.

Die westliche Zufahrt zur Autobahn muss verlegt werden, hierbei wird in das dort vorhandene Querungsbauwerk eingegriffen. Grunderwerb wird sowohl östlich als auch westlich der Anlage erforderlich.

Diese Variante mit Erweiterung in westlicher Richtung wurde aufgrund der dortigen Biotopstrukturen sowie wegen der zu erwartenden Kosten für eine Verlegung des vorhandenen Querungsbauwerks (Feldwegunterführung) ausgeschlossen.

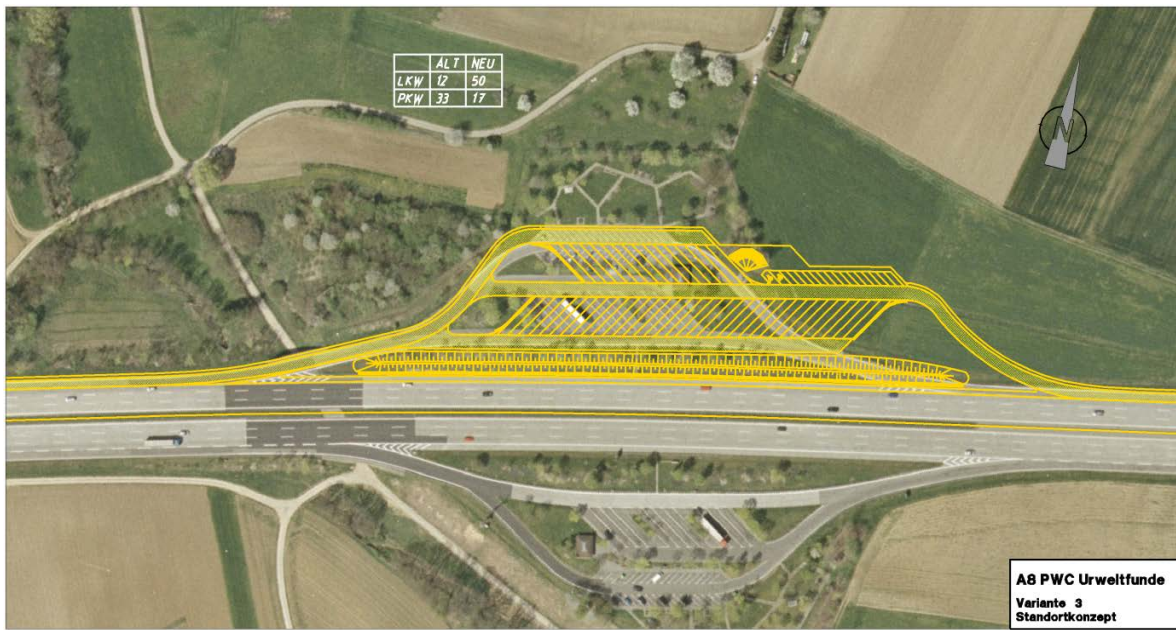
Variante 2:



In Variante 2 erfolgt die Erweiterung analog der Variante 1 in westlicher Richtung. Die Erschließung der Lkw- und Pkw-Stellplätze erfolgt jedoch über eine zentrale Zufahrt. In dieser Variante werden 50 Lkw- und 15+2 Pkw-Stellplätze ausgewiesen. Auch hier wird die westliche Zufahrt zur Autobahn verlegt, und in das vorhandene Querungsbauwerk eingegriffen. Richtung wurde aufgrund der dortigen Biotopstrukturen sowie wegen der zu erwartenden Kosten für eine Verlegung des vorhandenen Querungsbauwerks (Feldwegunterführung) ausgeschlossen.



Variante 3:



Variante 3 sieht vor, die bestehende Zufahrt zur Autobahn in bestehender Lage beizubehalten. Eine Erweiterung der Anlage erfolgt in östlicher Richtung.

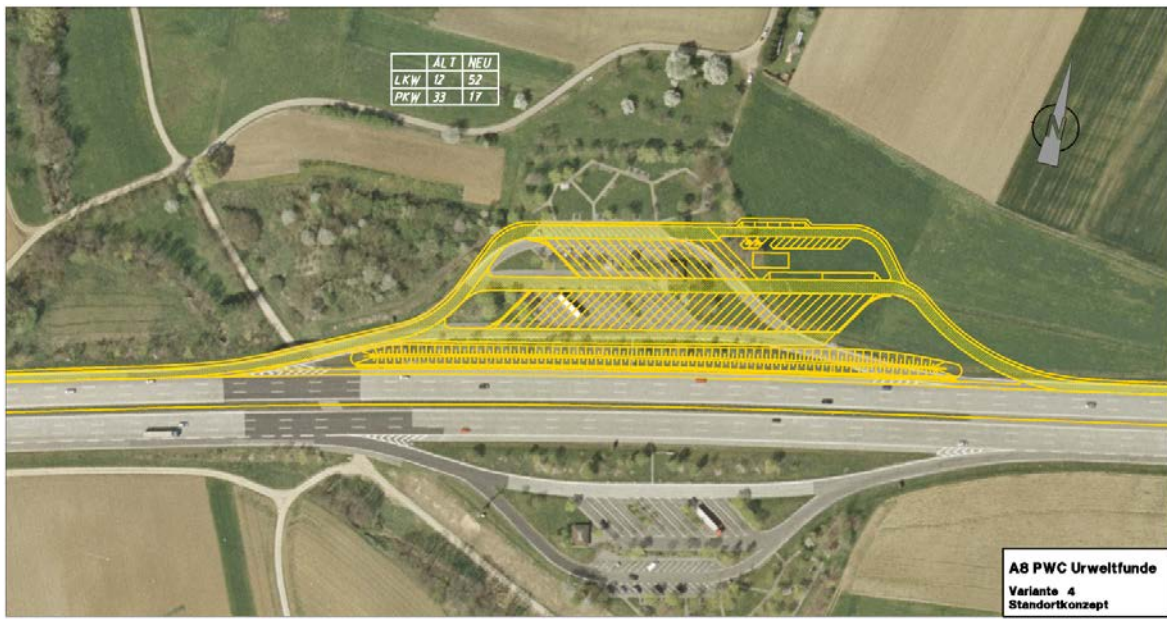
Die verkehrliche Erschließung innerhalb der Anlage entspricht der Organisation der PWC-Anlage in Variante 2.

Es werden 50 Lkw- und 15+2 Pkw-Stellplätze ausgewiesen.

Die östliche Ausfahrt von der Autobahn zur Anlage muss verlegt werden, hierbei wird der Erwerb von landwirtschaftlich genutzten Grundstücken erforderlich.

In das vorhandene Querungsbauwerk und die westlich gelegenen Biotopstrukturen wird durch den Straßenbau in dieser Variante nicht eingegriffen.

Variante 4:

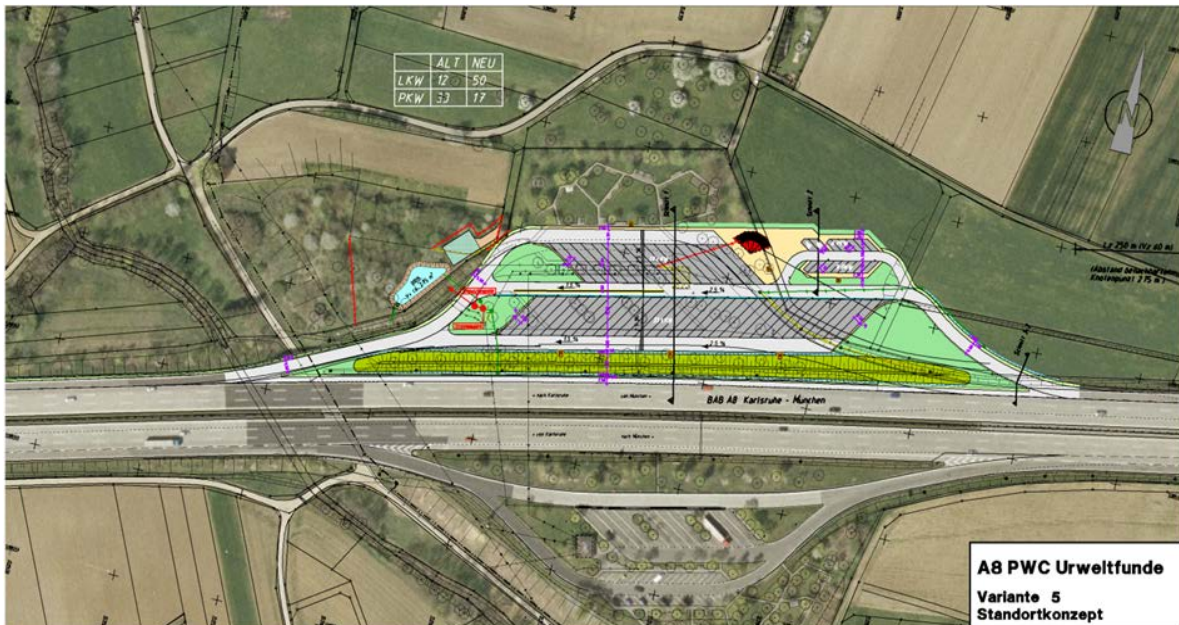


In Variante 4 entspricht die verkehrliche Erschließung innerhalb der Anlage der Organisation der PWC-Anlage in Variante 1. Die Erweiterung erfolgt in östlicher Richtung.

In dieser Variante werden 52 Lkw- und 15+2 Pkw-Stellplätze in getrennten Stellplatzbereichen ausgewiesen.

Die östliche Ausfahrt von der Autobahn zur Anlage ist wie in Variante 3 zu verlegen, auch hier wird der Erwerb von Grundstücken erforderlich.

Variante 5 - Vorzugsvariante:



Die Vorzugsvariante 5 wurde aus den Varianten 3+4 weiterentwickelt. Auch hier sind die Stellplatzbereiche für Lkw und Pkw baulich getrennt. Die Ausfahrt des Pkw-Bereichs erfolgt in Variante 5 jedoch nicht über die Ausfahrgasse der nördlich angelegten Lkw-Stellplätze sondern wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wieder an die durchgehende Fahrspur angeschlossen. In der Vorzugsvariante können 49 Lkw- und 15+2 Pkw-Stellplätze angelegt werden. Die vorgesehene Ausbaumaßnahme erfolgt zum Großteil im Bereich der bestehenden PWC-Anlage auf den Flächen des Bundes. Die erhebliche Erweiterung des Stellplatzangebots für Lkw sowie der Bau einer neuen WC-Anlage erfordert die Inanspruchnahme von östlich angrenzenden, bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen. Grunderwerb wird in einer Größenordnung von rund 5.800 m<sup>2</sup> erforderlich.

### 3.3 Gewählte Linie

Im Zuge der Vorentwurfsplanung wurde die Variante 5 des Standortkonzeptes nochmals modifiziert, indem aus entwässerungstechnischen Gründen der Lärmschutzwall durch eine Lärmschutzwand ersetzt worden ist.

## 4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 4.1 Ausbaustandard

#### 4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Mit Ausnahme des Erholungsbereiches und der Beschleunigungsspur wird die gesamte Anlage neu geordnet. Die Ausfädelungsspur und die Einfahrrampe werden in östlicher Richtung verschoben, um Erweiterungsflächen zu schaffen. Die LKW-Stellplätze werden in zwei gegenüberliegenden Harfen angeordnet. Die vorgesehene Ausbaumaßnahme erfolgt im Bereich der bestehenden PWC-Anlage auf Flächen des Bundes und der Gemeinde Aichelberg. Nur im nordöstlichen Bereich wird zusätzlicher Grunderwerb von privaten Eigentümern erforderlich. Im Zuge der Maßnahme werden 28 zusätzliche LKW/LZ Stellplätze geschaffen, 16 PKW-Stellplätze entfallen. So wird durch den vorgesehenen Ausbau die Stellplatzkapazität der PWC-Anlage auf 49 Stellplätze für LKW erhöht. Für PKW werden 17 Stellplätze, davon 2 Behindertenstellplätze, zur Verfügung gestellt. Die Verkehrszählung im Auftrag des damaligen BMVI hat ergeben, dass die verbleibenden PKW-Stellplätze ausreichend sind.

#### Stellplatzbilanz PWC „Urweltfunde“:

	Bestand	Neu	Differenz
LKW/LZ	21	49	+28
PKW	33	15+2	-16

#### 4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die Ausbauplanung erhöht die Kapazität für den Schwerlastverkehr deutlich. Die Verkehrsführung ist übersichtlich. Durch die Erweiterung und dem Umbau der Anlage wird eine strukturiertere und verkehrssichere PWC-Anlage geschaffen.

#### 4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit der geplanten PWC-Anlage wird maßgeblich durch die bauliche Trennung des PKW- vom LKW-Verkehr gewährleistet. Erforderliche Sichtfelder werden von baulichen Anlagen und sichtbehindernder Bepflanzung freigehalten. An den Fahrbahnändern werden Gehwege angelegt welche den erforderlichen Fußwegbeziehungen von den Parkständen zum Erholungsbereich und der WC-Anlage entsprechen. Die Breite der Gehwege beträgt 1,80 m bzw. 2,50 m und bietet den Fußgängern eine ausreichende Sicherheit. Erkennbarkeit und Übersichtlichkeit der Verkehrsführung sind im gesamten Maßnahmenbereich gewährleistet.

### 4.2 Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung

Das klassifizierte Straßennetz wird nicht tangiert. Die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen ist weiterhin gewährleistet.

## 4.3 Linienführung

### 4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Die neue Trassierung der Verbindungsrampen innerhalb der PWC-Anlage orientiert sich in Lage und Höhe an der durchgehenden Fahrbahn und den vorhandenen Ein- und Ausfahrstreifen zur BAB A 8. Die Neutrassierung beinhaltet auch den Anschlusspunkt der Ausfädelspur von der BAB A 8, die Einfädelspur in die BAB A 8 wird in bestehender Lage und Höhe beibehalten. Die Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sind bei der Planung berücksichtigt.

### 4.3.2 Zwangspunkte

Die Bundesautobahn A 8 bildet im Süden auf kompletter Länge eine Begrenzung der Anlage. Westlich der PWC-Anlage befindet sich ein Wirtschaftsweg auf dem Flurstückstück Nr. 4234, innerhalb der Gemarkung Aichelberg. Dieser liegt in einem Einschnitt und unterquert die Ausfahrtsrampe und die Bundesautobahn nach Süden. Westlich dieses Wirtschaftsweges befindet sich der Vorfluter Seebach, welcher in seiner Lage nicht verändert werden kann. Eine locker bewaldete Anhöhe befindet sich nordwestlich der Anlage. Der nördlich an die Anlage angrenzende Erholungsbereich soll in seiner Lage und Dimension erhalten bleiben. Eine Erweiterung ist somit nur in östliche Richtung, entlang der Autobahn sinnvoll.

### 4.3.3 Linienführung im Lageplan

Für die Trassierung innerhalb der PWC-Anlagen gelten die fahrgeometrischen Anforderungen der Vorschriften und Hinweise der ERS 11.

Länge der Zu- und Abfahrten:  $\geq 70$  m

Die Mindestradien, welche von allen Fahrzeugen befahren werden, betragen  $R_{\min}=17,50$  m

Bei dieser Anlage wurde auf Grund von beengten örtlichen Verhältnissen einmalig der Kurveninnenradius von 16,75 m gewählt. Dies ist mit ERS 11 konform.

Für Bereiche, die von PKW befahren werden  $R_{\min}=7,50$  m

Regelquerneigung 2,5 %

Durch die gewählten Trassierungsparameter sind in den Kurven- und Radienbereichen keine Spuraufweitungen erforderlich.

### 4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Höhenzuordnung der Anlage ergibt sich aus den angrenzenden bzw. integrierten bestehenden baulichen Anlagen. Die Längsneigung wurde regelkonform geplant. Kuppen- bzw. Wannenausrundungshalbmesser entsprechen ebenfalls dem Regelwerk.

### 4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Bei dem Entwurf wurde auf ausreichende Sichtverhältnisse geachtet. Die Sichtdreiecke haben eine Schenkellänge von 15,0 m und sind frei von Sichthindernissen auszuführen.

## 4.4 Querschnittsgestaltung

### 4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Im Übergangsbereich zur BAB A 8 erfolgt eine Anpassung an den Bestand. Die Umgestaltung der restlichen Verkehrsflächen erfolgt durch einen kompletten Neubau, so dass die vorhandene Höhensituation bei der Neugestaltung der Anlage unberücksichtigt bleiben kann.

Folgende Regelbreiten wurden entsprechend ERS 11 für die Durchfahrtsspuren gewählt:

In den Anbindebereichen (Zu- und Abfahrten):	5,50 m
Im Durchfahrtsbereich Zu- und Abfahrt entlang der LKW-Schrägparkstände:	6,50 m
Im Ausfahrbereich der LKW-Stellplätze:	6,50 m
Im PKW-Stellplatzbereich:	5,00 m
Die Breite ist erforderlich, um die Fahrgassen mit den in Baden-Württemberg üblichen Schneepflügen räumen zu können.	
Gehwege:	1,80 m
Gehwege entlang Schrägparkständen PKW:	2,50 m

Der Winkel für die Schrägaufstellung beträgt sowohl für LKW als auch für PKW 50gon (45°). Die LKW-Schrägparkstände haben eine Parkstandtiefe von 18,00 m und eine Breite von 3,50 m je Stellplatz. Die Stellplatztiefe für PKW beträgt 5,50 m und die Breite jeweils 2,50 m. Die beiden Behindertenstellplätze haben eine Breite von 3,50 m.

#### 4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Die entsprechende Fahrbahnbefestigung wurde nach den „Richtlinien für die Standardisierung des Straßenoberbaus von Verkehrsflächen“ (Ausgabe 2012), im Folgenden RStO 12 genannt, ermittelt.

##### Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus

Die Ermittlung der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus für die anstehenden Böden der Frostempfindlichkeitsklasse III erfolgte in Abhängigkeit der BKL nach Tab. 6, RStO 12. In Verbindung mit der Frosteinwirkungszone II ergeben sich folgende Mehr-/ Minderdicken gem. Tabelle 7:

$$\begin{array}{r} A = + 5 \text{ cm} \\ B = 0 \text{ cm} \\ C = 0 \text{ cm} \\ D = - 5 \text{ cm} \\ E = 0 \text{ cm} \\ \hline \Sigma = 0 \text{ cm} \end{array}$$

Hieraus ergibt sich eine Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus von **d = 65 cm**.

Unter Berücksichtigung der Frostsicherheit ergeben sich folgende Fahrbahnaufbauten:

##### Fahrgassen: LKW-Durchfahrspur – Ausfädelspur Autobahn

Aufbau nach RStO 12, Tafel 1, Bk10, Zeile 1

4 cm	Asphaltdeckschicht AC 11 DS
<u>8 cm</u>	<u>Asphaltbinderschicht AC 16 BS</u>
$\Sigma$ 12 cm	Asphaltdecke
14 cm	Asphalttragschicht AC 32 T S
<u>39 cm</u>	<u>Frostschuttschicht 0/45 mit <math>E_{v2} \geq 120 \text{ MN/m}^2</math></u>
65 cm	Gesamtaufbau

##### LKW-Stellplatzbereiche

Aufbau nach RStO 12, Tafel 2, Bk10, Zeile 2

24 cm	Betondecke ZTV Beton-StB C30/37 D 22cm
10 cm	Asphalttragschicht 32 T S
<u>31 cm</u>	<u>Frostschuttschicht 0/45 mit <math>E_{v2} \geq 120 \text{ MN/m}^2</math></u>
65 cm	Gesamtaufbau

### PKW-Bereich

Aufbau nach RStO 12, Tafel 1, Bk 1,0, Zeile 1

4 cm	Asphaltdeckschicht AC 11 D
14 cm	Asphalttragschicht AC 32 T S
<u>≥ 47 cm</u>	<u>Frostschutzschicht 0/45 mit <math>E_{v2} \geq 120 \text{ MN/m}^2</math></u>
≥ 65 cm	Gesamtaufbau

### Gehwegbereiche

Mit der Umgestaltung der Parkierung erfolgt die grundlegende Neugestaltung des Fußgänger- und Aufenthaltsbereichs.

Alle Gehwegflächen erhalten eine Decke aus Betonpflaster.

Aufbau nach RStO 12, Tafel 6, Zeile 2

8 cm	Betonsteinpflaster
4 cm	Brechsand / Splitt-Gemisch 0/5
<u>18 cm</u>	<u>Schottertragschicht 0/32 mit <math>E_{v2} = &gt;s 80 \text{ MN/m}^2</math></u>
30 cm	Gesamtaufbau

## **4.4.3 Böschungsgestaltung**

Die Böschungsgestaltung erfolgt gemäß den RAA 2008

### östlicher Bereich

Die Zufahrt wird nördlich bzw. ab Baukilometer 0+255 als Damm mit einer Böschungsneigung von 1:1,5 ausgeführt. Diese Dammböschung mit Entwässerungsmulde zieht sich entlang des neuen PWC Bereiches bis zum Anschluss an den Bestand mit einer Höhe zwischen 0 und 1,20 m.

### westlicher Bereich

Im nordwestlichen Bereich ist zwischen Baukilometer 0+530 und 0+555 ein Einschnitt mit Böschungsneigung 1:1,5 und Entwässerungsmulde ausgeführt. Die Tiefe des Einschnittes variiert zwischen 0 und 1,10 m

## **4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten**

Es sind keine Änderungen am Wegenetz sowie an den Kreuzungen und Einmündungen vorgesehen.

## **4.6 Besondere Anlagen**

Das bestehende WC-Gebäude wird im Zuge des Umbaus und der Erweiterung abgebrochen und in westlicher Lage einstöckig und behindertengerecht neu errichtet. Die Ver- und Entsorgungsleitungen werden angepasst.

## **4.7 Ingenieurbauwerke**

Zusätzlich zu in 4.12 aufgeführten Bauwerken ist noch eine 270 m lange und 4,5 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen.



## **4.8 Lärmschutzanlagen**

Die Rastanlagen an Autobahnen werden vor allem in den Nachtstunden von Lkw-Fahrern als Übernachtungsmöglichkeit genutzt. Der Geräuschpegel soll maximal 65 dB(A) nachts an den Fahrerkabinen betragen. Dies ist eine freiwillige Leistung des Bundes, welche die Verkehrssicherheit durch ausgeschlafene Fahrer erhöhen soll. Zwischen der BAB A 8 und der PWC-Anlage ist im Seitenstreifen eine 270 m lange und 4,5 m hohe Lärmschutzwand geplant welche die Schallimmission auf 65 dB(A) reduziert. Die Lärmschutzanlage wird beidseitig hochabsorbierend ausgeführt.

Die nächstgelegene Bebauung befindet sich in ca. 600 m Abstand. Eine Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung ist sowohl tags- als auch nachts nicht gegeben. Aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen sind deshalb nicht erforderlich.

Einzelheiten zu den erforderlichen bzw. geplanten Lärmschutzmaßnahmen siehe gesonderten Erläuterungsbericht Anlage 17.1.

## **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist nicht vorgesehen.

#### 4.10 Leitungen

<b>Ifd. Nr. It. Planfeststellung</b>	<b>Art der Leitung</b>	<b>Eigentümer</b>	<b>Lage der Leitung</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Begründung</b>
3.1	Niederspannungskabel	EnBW	vom Bestands-WC-Gebäude zum neu zu errichtenden WC-Gebäude	Verlängerung des Niederspannungskabels	Anschluss an Bestand
3.2	Fernmeldekabel	Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung	nördlich entlang der BAB	Rückbau der Altanlage und Neuverlegung	Durch Überbauung beeinträchtigt
3.3	Wasserleitung	Gemeinde Holzmaden	vom Bestands-WC-Gebäude zum neu zu errichtenden WC-Gebäude	Verlängerung der Wasserleitung	Anschluss an Bestand

#### **4.11 Baugrund/Erdarbeiten**

Die Erdmassen, welche beim Bau des nordwestlichen Einschnittes anfallen, werden im nordöstlichen Damm wiederverwertet.

#### **4.12 Entwässerung**

##### Oberflächenwasser

Die Entwässerung der PWC-Anlage wird wie bisher über Sammelkanäle in den Vorfluter geleitet. Die vorhandenen Entwässerungsleitungen im Parkplatzbereich werden aufgrund der Neugestaltung der PWC-Anlage komplett abgebrochen und neu erstellt.

Künftig erfolgt die Behandlung des Oberflächenwassers der befestigten Flächen der Rastanlage durch die Schmutzfangzelle. Bei einem Regenereignis wird der erste Schmutzstoß in der Schmutzfangzelle aufgefangen und als behandlungsbedürftiges Regenwasser in die vorhandene Schmutzwasserleitung gepumpt. Der Schmutzfangzelle ist ein Trennbauwerk vorgeschaltet, das nach Vollenfüllung der Schmutzfangzelle nicht behandlungsbedürftiges Regenwasser über eine Überlaufschwelle zu einem Stauraumkanal leitet.

Am Ende des Stauraumkanals wird der Abfluss in den vorhandenen Schacht und danach in den Vorfluter (Seebach) gedrosselt eingeleitet.

##### Schmutzwasser

Das Schmutzwasser aus der WC-Anlage wird zusammen mit dem behandlungsbedürftigen Regenwasser aus der Schmutzfangzelle in den bestehenden Schmutzwasserkanal eingeleitet und über die Kläranlage der Gemeinde Holzmaden gereinigt.

Einzelheiten zu den geplanten Entwässerungsmaßnahmen sind dem gesonderten Erläuterungsbericht Anlage 18.1 zu entnehmen.

#### **4.13 Straßenausstattung**

Die neue PWC-Anlage wird entsprechend den gültigen Richtlinien mit Markierung, Leiteinrichtungen und Beschilderung ausgestattet. In den Ein- und Ausfahrbereichen der PWC-Anlage wird kurvenaußenseitig jeweils eine Schutzplanke als Abkommensschutz angeordnet (s. Lageplan). Eine neue Beleuchtungsanlage für den kompletten PWC-Bereich ist vorgesehen. Dazu wurde bereits eine Beleuchtungskonzeption entwickelt. Die Standorte der Beleuchtungsmasten sind im Lageplan (Unterlage 5) dargestellt.

Die heute vorhandenen Einzäunungen werden gemäß der baulichen Erweiterung angepasst bzw. neu errichtet.

## 5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

### 5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

#### 5.1.1 Bestand

Im Untersuchungsraum befinden sich keine Gebäude mit Wohnnutzung. Das nächstgelegene Wohngebäude befindet sich ca. 600 m nordwestlich der PWC-Anlage.

#### 5.1.2 Umweltauswirkungen

Auswirkungen auf den Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit sind nicht zu erwarten, da vom Betrieb der PWC-Anlage keine schädlichen Emissionen auf schutzwürdige Bereiche ausgehen. Immissionsschutzmaßnahmen zur Vermeidung von Grenzwertüberschreitungen in Siedlungsflächen sind nicht erforderlich. Um die Aufenthaltsqualität der Nutzer der PWC-Anlage zu verbessern und die Nachtruhe der LKW-Fahrer zu gewährleisten sind aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand entlang der BAB A8 vorgesehen.

### 5.2 Naturhaushalt

Die Funktionen des Naturhaushaltes und die vorhabensbedingten Auswirkungen werden über die separate Darstellung der Funktionsbereiche Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser und Klima / Luft erfasst und bewertet.

#### 5.2.1 Bestand

##### *Tiere und Pflanzen*

Die Biotopstrukturen im Untersuchungsraum werden von Feldgehölzen, straßenbegleitenden Hecken, Bäumen, einer Streuobstwiese sowie Wiesen- und Ackerflächen gebildet. Innerhalb der PWC-Anlage Urweltfunde dominieren versiegelte Bereiche, unterbrochen von Grünflächen, auf denen sich teils Einzelbäume befinden.

Biotope mit hoher Bedeutung für Belange des Natur- und Artenschutzes sind: Feldgehölz (Biotoptyp 41.10), Feldhecken (Biotoptyp 41.20), Streuobstwiese nordöstlich der PWC-Anlage (Biotoptyp 45.40).

##### *Boden*

Die Bodentypen setzen sich überwiegend aus Pelosol, Pseudogley-Pelosol, Pararendzina und Pelosol-Barunerde zusammen. Im Bereich der PWC-Anlage ist von umgelagerten und damit anthropogen überprägten Böden auszugehen. Die Bewertung der Böden erfolgt anhand der Funktionen Natürliche Bodenfruchtbarkeit, Ausgleichskörper im Wasserkreislauf, Filter und Puffer für Schadstoffe und Standort für naturnahe Vegetation nach einem Verfahren der Bodenschutzbehörden. Demnach besitzen die Böden in der Umgebung des Plangebiets eine mittlere bis hohe Bedeutung. Die Böden im Bereich der PWC-Anlage und der im Norden angrenzenden Grünfläche weisen aufgrund ihrer Überformung eine geringe Bedeutung auf.

##### *Wasser (Grundwasser)*

Das Untersuchungsgebiet ist den hydrogeologischen Einheiten Mittel- und Unterjura zuzurechnen, die gemäß LUBW als Grundwassergeringleiter eingestuft werden. Die Bedeutung wird aufgrund ihrer mäßigen bis geringen Durchlässigkeit und mittleren Sickerwasserrate mit mittel bis gering beurteilt. Die Empfindlichkeit gegenüber einer Verschmutzung wird aufgrund der ökologischen Verhältnisse als mittel beurteilt.

Mögliche Beeinträchtigungen der Grundwasservorkommen können anhand bestehender Vorbelastungsfaktoren aufgezeigt werden: Permanenter Schadstoffeintrag über den Luftpfad oder

Spritzwasser des Parkplatzes, durch den Verkehr auf der BAB A 8 sowie Versiegelung und damit Behinderung der Grundwasserneubildung aus Niederschlag.

#### *Wasser (Oberflächenwasser)*

Im Untersuchungsraum selbst sind außer einem nur zeitweise wasserführenden Entwässerungsgraben in der Feldflur keine Fließ- und Stillgewässer vorhanden. Daher wird dieses Schutzgut nicht weiter betrachtet.

#### *Klima / Luft*

Aufgrund der Lage des Untersuchungsraumes an der bestehenden BAB A 8 und der vorhandenen PWC-Anlage erfolgt keine nähere Betrachtung dieser Funktionen.

## **5.2.2 Umweltauswirkungen**

#### *Tiere und Pflanzen*

Die das Schutzgut Tiere und Pflanzen betreffenden Auswirkungen sind in der Flächenumwandlung von Biotopen dauerhaft im Zuge der Erweiterung der PWC-Anlage und vorübergehend während der Bauphase für eine Entwässerungsleitung zu sehen.

Als Biotoptyp mit hoher Bedeutung ist ein Feldgehölz dauerhaft im Umfang von nur ca. 35 m<sup>2</sup> betroffen, vorübergehend im Umfang von ca. 75 m<sup>2</sup>. 43 Einzelbäume und 3 Bäume einer Baumgruppe müssen für das Bauvorhaben gerodet werden. Biotopstrukturen mittlerer Bedeutung sind dauerhaft im Umfang von ca. 6.500 m<sup>2</sup> und vorübergehend im Umfang von ca. 400 m<sup>2</sup> von einer Inanspruchnahme betroffen.

#### *Boden*

Beeinträchtigungen erfolgen anlagebedingt dauerhaft durch Versiegelung (bituminöse Fahrbahnen und Parkstreifen sowie befestigte Gehwege) sowie bauzeitlich durch den Baubetrieb. Der Umfang der für die Erweiterung der PWC-Anlage erforderlichen Flächen mit einhergehenden Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen beläuft sich auf ca. 4.100 m<sup>2</sup> Neuversiegelung. Die Inanspruchnahme von derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen beläuft sich auf ca. 4.200 m<sup>2</sup>.

#### *Wasser (Grundwasser)*

Durch Versiegelung von Boden wird die Grundwasserneubildung aus Niederschlag beeinträchtigt.

#### *Klima und Luft*

Auf das Schutzgut Klima / Luft hat die Baumaßnahme keine Auswirkungen.

## **5.3 Landschaftsbild**

### **5.3.1 Bestand**

Kennzeichnend für das Landschaftsbild des Untersuchungsraums mit Umgebung ist das flachwellige Relief mit dominierender Acker- und Wiesennutzung. Gehölzstrukturen in Form von Streuobstwiesen sind kleinflächig in die Äcker und Wiesen eingestreut, nordwestlich befinden sich auf den flachen Hängen des Seebachtals großflächigere Bestände. Die westlich an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Ufergehölze des Seebachs gliedern das Naturnähe vermittelnde Landschaftsbild. Der Untersuchungsraum selbst wird von der BAB A 8 und den Flächen der bestehenden Parkplatzanlage geprägt. Die auf den Grünflächen des Parkplatzes stehenden Gehölze dienen zur Einbindung des Parkplatzes in die umgebende Landschaft.

Der Landschaftsbildwert der Umgebung wird teils als gering - mittel eingestuft (strukturarme landwirtschaftlich genutzte Flächen) teils als mittel - hoch (Seebach mit Uferbegleitstrukturen). Bei der Parkplatzanlage handelt es sich um eine Infrastruktureinrichtung ohne Landschafts-

bildwert, die durch den vorhandenen Gehölzbestand jedoch in die Umgebung eingebunden ist. Als wertgebende Elemente für die Eigenheit, Vielfalt und Naturnähe werden die Gehölzstrukturen mit einer erhöhten Empfindlichkeit bewertet.

Für landschaftsbezogene Erholungsaktivitäten spielt der Untersuchungsraum aufgrund seiner Nähe zur Autobahn keine Rolle.

### **5.3.2 Umweltauswirkungen**

Der Verlust von 13 Bäumen, die die bestehende PWC-Anlage in nordöstliche Richtung in die Landschaft einbinden, ist mit erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds verbunden.

## **5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Im Untersuchungsgebiet sind weder Kulturgüter noch sonstige Sachgüter vorhanden. Daher sind keine Auswirkungen auf diese Schutzgüter zu erwarten.

## **5.5 Artenschutz**

Es wurden 2010 Fledermäuse, Haselmäuse, Vögel und Zauneidechsen im Eingriffsbereich erhoben da sie als besonders geschützte Arten unter das Schutzregime (Auslösung von Verbotstatbeständen) des § 44 BNatSchG fallen, vom geplanten Vorhaben möglicherweise betroffen sein könnten. Alle anderen relevanten Artengruppen konnten aufgrund nicht vorhandener Biotopstrukturen ausgeschlossen werden (vgl. Unterlage 19.2). Da diese Erhebungen älter als fünf Jahre sind wurde 2014 eine Plausibilitätskontrolle der faunistischen Erhebungen durchgeführt.

### *Fledermäuse*

Von dem geplanten Vorhaben sind keine Lebensstätten von Fledermäusen betroffen, da innerhalb des Untersuchungsraumes keine potenziellen Lebensräume vorhanden sind. Störungen von Fledermäusen können daher ausgeschlossen werden. Schädigungstatbestände des § 44 BNatSchG treten nicht ein, da es sich bei den zu rodenden Gehölzstrukturen um kein für die Population essentielles Nahrungshabitat handelt.

### *Haselmaus*

Das Feldgehölz, das in geringem Umfang beeinträchtigt wird, wurde gezielt nach Haselnusschalen mit charakteristischen Fraßspuren durchsucht. Jedoch wurden keine erkennbaren Hinweise auf Vorkommen der Haselmaus gefunden.

### *Vögel*

Störungen von Vogelarten während Fortpflanzungs- und Ruhezeiten durch Baulärm können im Wirkungsbereich des geplanten Vorhabens aufgrund der vorhandenen Lärmeinträge durch die hohen Verkehrsmengen auf der BAB A8 ausgeschlossen werden.

Von einer Flächeninanspruchnahme während der Bauphase und durch die dauerhafte Inanspruchnahme sind Revierzentren folgender Vogelarten betroffen:

### *Wacholderdrossel (Rote Liste BW)*

Das im Jahr 2010 erfasste Revierzentrum des Brutreviers der Wacholderdrossel in einem Baum der bestehenden Grünanlage wird im Zuge der Erweiterung der PWC-Anlage entfernt. 2014 nutzte die Wacholderdrossel jedoch einen Baumbestand nördlich an die PWC-Anlage angrenzend, der nicht von der Inanspruchnahme betroffen ist. Die Zerstörung der Fortpflanzungsstätte erfüllt nicht den Tatbestand der Schädigung, da im unmittelbaren Umfeld der PWC-Anlage weitere geeignete Strukturen (Streuobst, Ufergehölz) vorhanden sind, die gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG die ökologischen Funktionen der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungsstätte im räumlichen Zusammenhang wahren.

#### Feldlerche

Fortpflanzungsstätten sind von dem geplanten Vorhaben nicht durch Zerstörung / Schädigung betroffen. Die Verringerung des Abstands der vertikalen Grünstrukturen (Kulisse) von 125 auf 120 m wird nicht als erheblich erachtet. Der offene Lebensraum wird nicht beeinträchtigt und damit die Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Satz 2 (Störungsverbot) nicht erfüllt.

#### Kulturfolgende Vogelarten

Die erforderliche Flächeninanspruchnahme betrifft Bäume, die von kulturfolgenden Vogelarten, z.B. Amsel, Buchfink, Stieglitz, für Fortpflanzungs- und Ruhestätten genutzt werden. Die Zerstörung der Fortpflanzungsstätten erfüllt nicht den Tatbestand der Schädigung, da umgebende Gehölze die ökologischen Funktionen der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang wahren.

#### Zauneidechsen

Auf der besonnten Böschung im Westen (südlich des Feldgehölzes) konnte 2010 ein sonnen- des Weibchen festgestellt werden. Um keinen Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG auszulösen müssen eventuell im Baufeld vorkommende Tiere aus dem Gefahrenbereich vergrämt und am Wiedereindringen in das Baufeld gehindert werden. Zauneidechsen sind generell gegen Lärm unempfindlich, daher kann der Verbotstatbestand der Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) in der Nähe des Baufeldes ausgeschlossen werden.

Folgende Maßnahmen werden durchgeführt, um Gefährdungen von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von europäischen Vogelarten zu vermeiden oder zu mindern und keine Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erfüllen:

- Brutvögel:  
Zeitpunkt der erforderlichen Rodung der Gehölze in den Wintermonaten außerhalb der Brutsaison nach dem 30. September und vor dem 1. März
- Zauneidechsen:  
Vor Baubeginn wird die südexponierte Böschung während geeigneter Zeiträume gezielt nach Vorkommen der Zauneidechse abgesucht. Gegebenenfalls werden die Eidechsen aus dem Baufeld vergrämt und zur Verhinderung der Wiederbesiedelung dieser Flächen ein Amphibienschutzzaun über die Dauer der Baumaßnahme errichtet.

Funktionserhaltende (CEF-) Maßnahmen sind nicht erforderlich.

## 5.6 Natura 2000-Gebiete

Im Untersuchungsraum und dessen nächster Umgebung befinden sich keine Natura 2000-Gebiete (weder FFH-Gebiete noch Vogelschutzgebiete).

## 5.7 Weitere Schutzgebiete

Außer dem in Kapitel 3.1 erwähnten geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG bzw. § 32 NatSchG B.W. (7323-117-2003 „Feldgehölz an der A8 westlich Aichelberg II“) befinden sich keine Schutzgebiete im Untersuchungsraum.

## **6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen**

### **6.1 Lärmschutzmaßnahmen**

Eine PWC-Anlage ist eine Nebenanlage der Autobahn. Aus diesem Grund wird der Gesamtlärm von Autobahn und Rastanlage betrachtet. Die Geräuschemissionen der Rastanlage sind unerheblich im Verhältnis zu denen der Autobahn. Dies geht aus den Untersuchungen vergleichbarer Anlagen hervor. Somit wird eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) bei weitem nicht erreicht. An der nächstliegenden Bebauung werden die Grenzwerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht nicht überschritten. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen liegt damit nicht vor.

Auf die schalltechnische Untersuchung (Anlage 17) wird verwiesen.

### **6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen**

Es sind keine weiteren Immissionsschutzmaßnahmen vorgesehen.

### **6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz**

- Bleibt frei –

### **6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen**

#### **6.4.1 Vermeidungs-/ Verminderungsmaßnahmen**

Zur Vermeidung und Verminderung erheblicher Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sowie zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- V 1 Sicherung des Oberbodens, fachgerechte Zwischenlagerung in Mieten und anschließender Einbau im Bereich des Baufeldes oder anderer Grünflächen auf dem Parkplatzgelände
- V 2 Untersuchung des Oberbodens im Nahbereich der Fahrbahnen auf Schadstoffbelastung
- V 3 Schutz erhaltenswerter Vegetation hier: Stamm- und Wurzelraumschutz für Einzelbäume, Aufstellen eines Schutzzaunes
- V 4 Schutz eines Feldgehölzes / einer Hecke während der Bauzeit, Aufstellen eines Schutzzaunes
- V 5 Erforderliche Rodungen werden unter Berücksichtigung des jahreszeitlichen Aspekts nur außerhalb der Brut- und Nistzeiten durchgeführt (nach dem 30. September und vor dem 1. März).
- V 6 Gezielte Suche nach Zauneidechsen während geeigneter Zeiträume vor Baubeginn auf der südexponierten Böschung. Gegebenenfalls werden die Eidechsen aus dem Baufeld vergrämt und zur Verhinderung der Wiederbesiedelung dieser Flächen ein Amphibien-schutzzaun über die Dauer der Baumaßnahme errichtet.
- V 7 Insektenfreundliche Beleuchtung (Lampentyp und Leuchtkörper auf der gesamten PWC-Anlage), Empfehlung: LEDs in Warmweiß.

Die für den Baubetrieb erforderlichen Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten entsprechend ihrer Vornutzung wieder hergerichtet.



#### **6.4.2 Kompensationsmaßnahmen im unmittelbaren Trassenbereich**

Nach Berücksichtigung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes, die durch folgende Maßnahmen kompensiert werden.

- A 1 Rekultivierung von nicht mehr benötigten Fahrbahnabschnitten und Parkierungsflächen
  - A 2 Umwandlung von Acker in extensives Grünland Restfläche des Flurstücks Nr. 1262.
- Zur Kompensation des Eingriffs werden die Gestaltungsmaßnahmen mit herangezogen:
- A 5 Ansaat einer krautreichen Landschaftsrasenmischung auf den Straßennebenflächen und Grünflächen
  - A 6 Pflanzung von großkronigen Laubbäumen
  - A 7 Pflanzung von straßenbegleitenden Hecken.

#### **6.4.3 Kompensationsmaßnahmen im trassenfernen Bereich**

- A 3 Wiedereinbau von unbelastetem Oberboden auf landwirtschaftlichen Nutzflächen nordwestlich der PWC-Anlage
- A 4 Anlage von Hecken, Einzelbäumen und Feldgehölzen zur Durchgrünung der Feldflur und Weiterentwicklung des Biotopverbunds auf mehreren Teilflächen auf Gemeindegebiet Aichelberg und Zell unter Aichelberg
- E 1 Ersatzmaßnahme bei Gruibingen:
  - Pflege der Hecke (Erstpflege) durch Gehölzrückschnitt,
  - Entwicklung vorgelagerter Gras-Krautsaum (extensive Pflege),
  - Umwandlung von Acker in extensives Grünland (einschl. Abmagerung).

#### **6.4.4 Gesamtbeurteilung des Eingriffs**

Der von dem geplanten Vorhaben ausgehende Eingriff in Natur und Landschaft wird durch Vermeidungsmaßnahmen auf ein nicht weiter verminderbares Maß reduziert, die verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen – im Wesentlichen durch Versiegelung von Boden und Inanspruchnahme von Feldgehölzen, Feldhecken, Bäumen sowie einer Fettwiese - werden durch Ausgleichsmaßnahmen im räumlichen Zusammenhang kompensiert, die Beeinträchtigungen durch Bodenversiegelung werden schutzgutübergreifend ausgeglichen. Mit den vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs-, und Ersatzmaßnahmen sind die Einbindung in das Landschaftsbild gewährleistet und die erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen.

Um Gefährdungen von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten zu vermeiden oder zu mindern, wird der Rodungszeitpunkt der Gehölze in die Wintermonate außerhalb der Brutsaison nach dem 30. September und vor dem 1. März gelegt und Schutzmaßnahmen für Zauneidechsen getroffen. Mit diesen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen können die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG umgangen werden. Weitergehende Vorkehrungen sind nicht erforderlich. Damit ist aus Sicht des Vorhabenträgers das geplante Vorhaben bezüglich des gesetzlichen Artenschutzes zulässig.

## **7 Kosten**

Die Kosten für die Maßnahme "Umbau und Erweiterung der Verkehrsanlage PWC „Urweltfunde“ werden nach der aktuellen Kostenermittlung auf brutto 3,845 Mio. € veranschlagt.

## **8 Verfahren**

Es ist vorgesehen mit einem Planfeststellungsverfahren nach §17 Fernstraßengesetz (FStrG) das Baurecht zu erlangen.

## **9 Durchführung der Baumaßnahme**

Während der Baumaßnahme wird der Rastplatz komplett für den Verkehr gesperrt. Die gesamten Straßenverkehrsanlagen des Rastplatzes werden abgebrochen und bis Oberkante Planum neu hergestellt. Für die Erweiterung werden direkt an die Anlage angrenzende Flächen benötigt. Diese sind dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.1 und 10.2) zu entnehmen. Die Bauzeit beträgt ca. 1 Jahr.