

Entwurf

FREISTAAT BAYERN

Autobahndirektion Südbayern  
Dienststelle Kempten

A8

Ulm - Augsburg - München

6streifiger Ausbau  
bei Leipheim

Bau-km 4+235 bis Bau-km 11+000

Planfeststellung  
vom 26.05.1995

Ordner 1  
Ausfertigung 5

# Inhaltsverzeichnis

A 8

Ulm - Augsburg - München  
A 8, 6streifiger Ausbau bei Leipheim

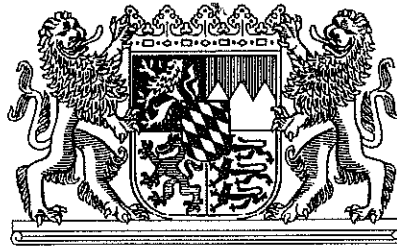
## Planfeststellung

Ordner	Unterlage	Blatt	Bezeichnung der Entwurfsunterlage	Maßstab	
1	1		Erläuterungsbericht		
	2		Übersichtskarte	M 1:100.000	
	3		Übersichtslageplan (mit Varianten TR Leipheim)	M 1:25.000	
	4		1	Ausbauquerschnitt der BAB A 8	M 1:50
			2	Ausbauquerschnitt der kreuzenden B 10	M 1:50
			3-4	Charakteristische Querprofile	M 1:50
	5		1-7	Lagepläne zum Grunderwerbs- und Bauwerksverzeichnis	M 1:1000
	6		1-7	Höhenpläne der BAB A 8	M 1:1000/100
8			Höhenplan der kreuzenden B 10	M 1:1000/100	
2	7		Bauwerksverzeichnis		
	8		Ingenieurbauwerke		
		1-9	Bauwerkspläne	M 1:200 u. 1:500	
	9		Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen		
			1-2	Lagepläne mit Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung	M 1:5000
3	10		Landschaftspflegerische Begleitplanung		
	10.1		Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil		
	10.2	1-2	Landschaftspflegerischer Bestands- u. Konfliktpläne	M 1:5000	
	10.3		Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen		
	10.3.1	1-2	Übersichtspläne	M 1:5000	
	10.3.2	1-9	Lagepläne	M 1:1000	
4	11		Umweltverträglichkeitsstudie		
5	12		Grunderwerbsverzeichnis		
6	13		Hochbauunterlagen zur TR Leipheim		
	14		<i>S Niederschriften</i>		

Stand 11.05.1995

REGIERUNG VON SCHWABEN

44 23.3.  
44 31



**BUNDESAUTOBAHN A 8  
ULM – AUGSBURG – MÜNCHEN**

**PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS  
vom 13. September 1996**

**für den sechsstreifigen Ausbau bei Leipheim,  
Bau-km 4 + 235 bis Bau-km 11 + 000**

*Brückenbau: Seiten 8, 9, 10, 11,  
13, 15-19*

**Geschäftszeichen:  
225-4354.1/30**

225-4354.1/30

**Bundesautobahn A 8, Ulm - Augsburg - München, Planfeststellung für den  
sechsstreifigen Ausbau bei Leipheim, Bau-km 4 + 235 bis Bau-km 11 + 000**

Die Regierung von Schwaben erläßt folgenden

**PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS:**

**A.**

**I. Feststellung des Planes**

Der Plan für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 bei Leipheim von Bau-km 4 + 235 bis Bau-km 11 + 000 wird festgestellt.

**II. Planunterlagen**

Der festgestellte Plan umfaßt folgende Unterlagen:

- 1 Übersichtslageplan, M = 1 : 25 000, vom 26.05.1995  
(Unterlage 3 der Planmappe)
- 1 Regelquerschnitt BAB A 8, M = 1 : 50, vom 26.05.1995  
(Unterlage 4, Bl.Nr. 1 der Planmappe)
- 1 Regelquerschnitt B 10, M = 1 : 50, vom 26.05.1995  
(Unterlage 4, Bl.Nr. 2 der Planmappe)
- 1 Straßenquerschnitt BAB A 8 mit Grundwasserabdichtung  
bei Bau-km 4 + 700, M = 1 : 50, vom 26.05.1995  
(Unterlage 4, Bl.Nr. 3 der Planmappe)
- 1 Straßenquerschnitt BAB A 8 mit Grundwasserabdichtung  
bei Bau-km 6 + 750, M = 1 : 50, vom 26.05.1995  
(Unterlage 4, Bl.Nr. 4 der Planmappe)
- 1 Lageplan, Bau-km 4 + 235 bis Bau-km 5 + 250, M = 1 : 1 000,  
vom 26.05.1995 (Unterlage 5, Bl.Nr. 1 der Planmappe)

## GLIEDERUNG

	<b>Seite</b>
<b>A. T E N O R</b>	
I. Feststellung des Plans	1
II. Planunterlagen	1
III. Umstufungen, Widmungen und Einziehungen	6
IV. Rodungserlaubnis	7
V. Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise	7
VI. Wasserrechtliche Entscheidung	13
VII. Naturschutzrechtliche Entscheidungen	19
VIII. Lärmschutz	19
IX. Beseitigung der bestehenden und Errichtung einer neuen Tank- und Rastanlage mit Übernachtungsmöglichkeit	21
X. Entscheidung über Anträge und Einwendungen	26
XI. Kosten des Planfeststellungsverfahrens	26
<b>B. G R Ü N D E :</b>	
I. Sachverhalt	26
1. Verfahren	26
2. Erledigungen erhobener Einwendungen und Anregungen	28
II. Rechtliche Beurteilung	29
1. Zuständigkeit und rechtliche Verfahrensgrundlagen	29
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	30

3.	Materiell-rechtliche Beurteilung des Vorhabens	55
3.1	Raumordnung und Linienbestimmung nach § 16 FStrG	56
3.2	Rechtfertigung des Vorhabens	57
3.3	Planungsleitsätze	58
3.4	Abwägung	58
3.4.1	Varianten	59
3.4.2	Immissionsschutz	65
3.4.3	Wasserhaushalt, Entwässerung	70
3.4.4	Auswirkungen auf die Tierwelt	72
3.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege	73
3.4.6	Auswirkungen auf das Klima	73
3.4.7	Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Güter	73
3.4.8	Eingriff in das Eigentum	74
3.4.9	Sonstige Einwendungen	75
4.	Begründung der wasserrechtlichen Entscheidungen	86
5.	Begründung der waldrechtlichen Entscheidungen	86
6.	Kostenentscheidung	86
	Rechtsbehelfsbelehrung	87

- 1 Lageplan, M = 1 : 1 000, vom 26.05.1995  
(Unterlage 5 Bl.Nr. 1 A der Planmappe)
- 1 Lageplan, M = 1 : 1 000, vom 26.05.1995  
(Unterlage 5 Bl.Nr. 1 B der Planmappe)
- 1 Lageplan, Bau-km 5 + 250 bis Bau-km 6 + 130, M = 1 : 1 000,  
vom 26.05.1995 mit 1 Tekturklappe vom 13.02.1996  
(Unterlage 5 Bl.Nr. 2 der Planmappe)
- 1 Lageplan, Bau-km 6 + 130 bis Bau-km 6 + 930, M = 1 : 1 000,  
vom 26.05.1995 mit 1 Tekturklappe vom 13.02.1996  
(Unterlage 5 Bl.Nr. 3 der Planmappe)
- 1 Lageplan, Bau-km 6 + 930 bis Bau-km 7 + 950, M = 1 : 1 000,  
Tektur, vom 26.05.1995 mit Roteintrag vom 15.04.1996  
(Unterlage 5 Bl.Nr. 4 der Planmappe)
- 1 Lageplan, Bau-km 7 + 950 bis Bau-km 8 + 800, M = 1 : 1 000,  
vom 26.05.1995, mit Roteintrag vom 15.04.1996 und Tektur-  
klappe vom 16.07.1996 (Unterlage 5 Bl.Nr. 5 der Planmappe)
- 1 Lageplan, Bau-km 8 + 800 bis Bau-km 10 + 000, M = 1 : 1 000,  
vom 26.05.1995, Tektur, mit 3 Roteintragungen vom 12.07.1996  
(Unterlage 5 Bl.Nr. 6 der Planmappe)
- 1 Lageplan, M = 1 : 1 000, vom 26.05.1995, mit Tektur vom  
13.02.1996 (Unterlage 5 Bl.Nr. 6 A der Planmappe)
- 1 Lageplan, Bau-km 10 + 000 bis Bau-km 11 + 000, M = 1 : 1 000,  
vom 26.05.1995 (Unterlage 5 Bl.Nr. 7 der Planmappe)
- 1 Höhenplan, Bau-km 4 + 235 bis Bau-km 5 + 250, M = 1 : 1 000/100,  
vom 26.05.1995 (Unterlage 6 Bl.Nr. 1 der Planmappe)
- 1 Höhenplan, Bau-km 5 + 250 bis Bau-km 6 + 130, M = 1 : 1 000/100,  
vom 26.05.1995, mit Tekturblatt vom 13.02.1996  
(Unterlage 6 Bl.Nr. 2 der Planmappe)
- 1 Höhenplan, Bau-km 6 + 130 bis Bau-km 6 + 930, M = 1 : 1 000/100,  
vom 26.05.1995, Tektur, mit Roteintrag vom 15.04.1996  
(Unterlage 6 Bl.Nr. 3 der Planmappe)
- 1 Höhenplan, Bau-km 6 + 930 bis Bau-km 7 + 950, M = 1 : 1 000/100,  
vom 26.05.1995, Tektur, mit Roteintrag vom 15.04.1996  
(Unterlage 6 Bl.Nr. 4 der Planmappe)

- 1 Höhenplan, Bau-km 7 + 950 bis Bau-km 8 + 800, M = 1 : 1 000/100, vom 26.05.1995, mit Tekturklappe vom 13.02.1996 (Unterlage 6 Bl.Nr. 5 der Planmappe)
- 1 Höhenplan, Bau-km 8 + 800 bis Bau-km 10 + 000, M = 1 : 1 000/100, vom 26.05.1995, Tektur, mit 2 Roteintragungen vom 02.07.1996 (Unterlage 6 Bl.Nr. 6 der Planmappe)
- 1 Höhenplan, Bau-km 10 + 000 bis Bau-km 11 + 000, M = 1 : 1 000/100, vom 26.05.1995, (Unterlage 6 Bl.Nr. 7 der Planmappe)
- 1 Höhenplan B 10, M = 1 : 1 000/100, vom 26.05.1995 (Unterlage 6 Bl.Nr. 8 der Planmappe)
- 1 Bauwerksverzeichnis vom 26.05.1995, mit Tektur vom 13.02.1996 und Roteintragungen vom 15.04.1996 (Unterlage 7 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze, M = 1 : 200, 1 : 500, BW 159 neu, vom 26.05.1995 (Unterlage 8 Bl.Nr. 1 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze, M = 1 : 200, 1 : 500, BW 158 neu, vom 26.05.1995 (Unterlage 8 Bl.Nr. 2 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze, M = 1 : 200, 1 : 500, BW 157 neu, vom 26.05.1995, Tektur, mit 2 Roteintragungen vom 15.04.1996 (Unterlage 8 Bl.Nr. 3 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze, M = 1 : 200, 1 : 500, BW 156 neu, vom 26.05.1995, Tektur, mit 3 Roteintragungen vom 15.04.1996 (Unterlage 8 Bl.Nr. 4 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze, M = 1 : 200, 1 : 500, BW 155 neu, vom 26.05.1995, (Unterlage 8 Bl.Nr. 5 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze, M = 1 : 200, 1 : 500, BW 154 neu, vom 26.05.1995, Tektur, mit Roteintrag vom 15.04.1996 (Unterlage 8 Bl.Nr. 6 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze, M = 1 : 200, 1 : 500, BW 152 neu, vom 26.05.1995, (Unterlage 8 Bl.Nr. 7 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze, M = 1 : 200, 1 : 500, BW 151 neu, vom 26.05.1995, (Unterlage 8 Bl.Nr. 8 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze, M = 1 : 200, 1 : 500, BW 150 neu, vom 26.05.1995, Tektur, mit 4 Roteintragungen vom 15.04.1996 (Unterlage 8 Bl.Nr. 9 der Planmappe)



- 1 Darstellung der Lärmimmissionen, vom 26.05.1995,  
mit Tekturen vom 13.02.1996 (Unterlage 9 der Planmappe)
- 1 Lageplan mit Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung,  
M = 1 : 5 000, vom 26.05.1996 mit Tektur vom 13.02.1996 und  
Roteintragung vom 15.04.1996 (Unterlage 9 Bl.Nr. 1 der Planmappe)
- 1 Lageplan mit Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung,  
M = 1 : 5 000, vom 26.05.1995, mit Tektur vom 13.02.1996 und  
2 Roteintragungen vom 15.04.1996 (Unterlage 9 Bl.Nr. 2 der Planmappe)
- 1 landschaftspflegerischer Begleitplan (Textteil) vom 26.05.1995  
mit Tekturen vom 13.02.1996 (Unterlage 10.1 der Planmappe)
- 1 landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan,  
M = 1 : 5 000, vom 26.05.1995, mit Tekturklappe vom 13.02.1996  
und 2 Roteintragungen vom 15.04.1996  
(Unterlage 10.2.1 Bl.Nr. 1 der Planmappe)
- 1 landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, M = 1 : 5 000,  
vom 26.05.1995, mit Tekturklappe vom 13.02.1996  
und 2 Roteintragungen vom 15.04.1996  
(Unterlage 10.2.1 Bl.Nr. 2 der Planmappe)
- 1 landschaftspflegerischer Maßnahmenplan, Übersichtsplan,  
M = 1 : 5 000, vom 26.05.1995, mit 2 Tekturklappen vom 13.02.1996  
und 2 Roteintragungen vom 15.04.1996  
(Unterlage 10.3.1 Bl.Nr. 1 der Planmappe)
- 1 landschaftspflegerischer Maßnahmenplan, Übersichtsplan,  
M = 1 : 5 000, vom 26.05.1995, mit 1 Tekturklappe vom 13.02.1996  
und 2 Roteintragungen vom 15.04.1996  
(Unterlage 10.3.1 Bl.Nr. 2 der Planmappe)
- 1 landschaftspflegerischer Begleitplan (Maßnahmenplan),  
M = 1 : 1 000, vom 26.05.1995, mit Tekturklappe vom 13.02.1996  
(Unterlage 10.3.2 Bl.Nr. 1 der Planmappe)
- 1 landschaftspflegerischer Begleitplan (Maßnahmenplan),  
M = 1 : 1 000, vom 26.05.1995, mit Tekturklappe vom 13.02.1996  
(Unterlage 10.3.2 Bl.Nr. 2 der Planmappe)
- 1 landschaftspflegerischer Begleitplan (Maßnahmenplan),  
M = 1 : 1 000, vom 26.05.1995, mit 2 Tekturklappen vom  
13.02.1996 und 1 Roteintrag vom 15.04.1996  
(Unterlage 10.3.2 Bl.Nr. 3 der Planmappe)

- 1 landschaftspflegerischer Begleitplan (Maßnahmenplan),  
M = 1 : 1 000, vom 26.05.1995, Tektur, mit Roteintragung vom  
15.04.1996 (Unterlage 10.3.2 Bl.Nr. 4 der Planmappe)
- 1 landschaftspflegerischer Begleitplan (Maßnahmenplan),  
M = 1 : 1 000, vom 26.05.1995, Tekturplan vom 13.02.1996  
(Unterlage 10.3.2 Bl.Nr. 5 A der Planmappe)
- 1 landschaftspflegerischer Begleitplan (Maßnahmenplan),  
M = 1 : 1 000, vom 26.05.1995, Tekturplan, mit Roteintragung  
vom 15.04.1996 (Unterlage 10.3.2 Bl.Nr. 6 der Planmappe)
- 1 landschaftspflegerischer Begleitplan (Maßnahmenplan),  
M = 1 : 1 000, vom 26.05.1995 (Unterlage 10.3.2 Bl. Nr. 7  
der Planmappe)
- 1 landschaftspflegerischer Begleitplan (Maßnahmenplan),  
M = 1 : 1 000, vom 26.05.1995, mit 1 Tekturklappe vom 13.02.1996  
(Unterlage 10.3.2 Bl.Nr. 8 der Planmappe)
- 1 landschaftspflegerischer Begleitplan, Legende zum Maßnahmenplan,  
M = 1 : 1 000, vom 26.05.1995 (Unterlage 10.3.2 Bl.Nr. 9  
der Planmappe)
- 1 Grunderwerbsverzeichnis vom 26.05.1995 mit Tekturen vom 13.02.1996  
und Roteintragungen vom 02.07.1996 (Unterlage 12 der Planmappe)
- 1 Hochbauunterlage zur Tank- und Rastanlage Leipheim vom 26.05.1995  
mit Tekturen vom 13.02.1996 und vom 16.07.1996  
(Unterlage 13 der Planmappe)
- 1 Entwurfserläuterung mit folgenden Planunterlagen:  
1 Plan Tankstelle - Grundriß, Bau-km 8 + 200, M = 1 : 100,  
vom 26.05.1995 (Unterlage 13 Bl.Nr. 911 der Planmappe)  
1 Plan Tankstelle - Ansichten, Schnitte, Bau-km 8 + 200,  
M = 1 : 1 00, vom 26.05.1995 (Unterlage 13 Bl.Nr. 912  
der Planmappe)
- 1 Beschreibung der Tankstelle (Unterlage 13.2 der Planmappe)
- 1 Beschreibung Installation mit 1 Plan Heizung - Lüftung -  
Sanitär, Ausführungsplan (Unterlage 13.3 der Planmappe)
- 1 Beschreibung Hauptgebäude (Unterlage 13.4 der Planmappe)
- 1 Erläuterungsbericht BAR Leipheim mit Motel mit 1 Tekturplan  
Rasthaus mit Motel, Grundriß EG, M = 1 : 100, vom 16.07.1996  
(Unterlage 13.5 Bl.Nr. 914 der Planmappe)

- 1 Tekturplan Rasthaus mit Motel, Grundriß I. OG, M = 1 : 100, vom 16.07.1996 (Unterlage 13.5 Bl.Nr. 915 II der Planmappe)
- 1 Tekturplan Rasthaus mit Motel, Grundriß DG, Ebene + 9.80, M = 1 : 100, vom 16.07.1996 (Unterlage 13.5 Bl.Nr. 916 II)
- 1 Tekturplan Rasthaus mit Motel, Grundrisse 3. OG, Dachaufsicht, M = 1 : 100, vom 13.02.1996 (Unterlage 13.5 Bl.Nr. 917 I)
- 1 Tekturplan Rasthaus mit Motel, Schnitte A - A; B - B, M = 1 : 100, vom 16.07.1996 (Unterlage 13.5 Bl.Nr. 918 II)
- 1 Tekturplan Rasthaus mit Motel, Ansicht Nord; Ansicht West, M = 1 : 100, vom 16.07.1996 (Unterlage 13.5 Bl.Nr. 919 II)
- 1 Tekturplan Rasthaus mit Motel, Ansicht Ost; Ansicht Süd, M = 1 : 100, vom 16.07.1996 (Unterlage 13.5 Bl.Nr. 920 II)

Den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt sind:

- 1 Erläuterungsbericht vom 13.02.1996 mit Tekturen vom 26.05.1995 und Roteintragungen vom 02.07.1996 (Unterlage 1 der Planmappe)
- 1 Übersichtskarte M = 1 : 100 000, vom 26.05.1995 (Unterlage 2 der Planmappe)

Niederschriften über die Erörterungstermine am 06., 07., 09., 10. und 17.11.1995 (Anlagen 14 der Planmappe)

### III. Umstufungen, Widmungen und Einziehungen

Die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile öffentlicher Straßen und Wege werden mit der Sperrung eingezogen (Art. 8 Abs. 5, Art. 6 Abs. 6 Bayer. Straßen- und Wegegesetz - BayStrWG -).

Die zur Umstufung vorgesehenen öffentlichen Straßen und Wege oder Wegeteile werden mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck umgestuft (Art. 7 Abs. 5, Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

Die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden öffentlichen Straßen und Wege werden zu den dort jeweils vorgesehenen Straßenklassen gewidmet mit der Maßgabe, daß die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, wenn die Voraussetzungen des Art. 6 Abs. 3 BayStrWG zu diesem Zeitpunkt vorliegen (Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

Dies gilt jedoch nicht für die Widmung, die Umstufung und die Einziehung von Bundesfernstraßen.

#### IV. Rodungserlaubnis

Die Planfeststellung umfaßt auch die Erlaubnis zur Beseitigung von Wald sowie die Erlaubnis zur Rodung im Bannwald (Donautal), Schutzwald (Donauleite und Teil des Bubesheimer Waldes) sowie in einem Naturwaldreservat.

#### V. Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Bei der Verlegung der Fernmeldekabel Bauwerksverzeichnis Nrn. 703, 704 und 705 ist im Falle der Parallelführung zur Wasserleitung mit Steuerkabel des Zweckverbands Landeswasserversorgung Stuttgart ein Abstand von 2,0 m und bei Überquerung (die möglichst rechtwinklig erfolgen soll) ein lichter Abstand von 0,4 m einzuhalten. Die hierzu notwendigen Aufgrabungen sind sorgfältig auszuführen. Die Rohrgrabenverdichtung darf nicht mit schwerem Vibrationsgerät erfolgen.

Bei der Verlegung bzw. Errichtung der öffentlichen Feld- und Waldwege (Bauwerksverzeichnis Nrn. 106 und 110) darf die Geländehöhe über den vorhandenen Leitungen des Zweckverbandes Landeswasserversorgung Stuttgart nicht verändert werden. Der Einsatz von schweren Baugeräten unmittelbar über den Leitungen des Zweckverbandes ist zu vermeiden.

Der öffentliche Feld- und Waldweg, Bauwerksverzeichnis Nr. 111, darf am südlichen Bauende im Kreuzungsbereich mit der vorhandenen Wasserleitung des Zweckverbands in der bestehenden Höhe nicht verändert werden. Die vorhandene Überdeckung von 1,30 m muß erhalten bleiben.

Bei der Errichtung des Rückhaltebeckens Bauwerksverzeichnis Nr. 300 und den damit verbundenen Geländeänderungen ist darauf zu achten, daß die dort vorhandenen zwei Spannbetonmuffenrohre zwischen dem Feldweg Bauwerksverzeichnis Nr. 111 und dem südlichen Rand der Bundesautobahn A 8 keinen übermäßigen Belastungen ausgesetzt werden. Über der Leitungstrasse darf deshalb keine Baustraße angelegt werden. Zur Ableitung des Wassers aus dem Rückhaltebecken ist ein Düker zur Unter- oder Überquerung der beiden Rohrwasserleitungen zu errichten. Hierbei ist darauf zu achten, daß bei Unterquerung die Oberkante des Dükers mindestens 0,4 m von der Unterkante der Rohre entfernt bleibt. Bei einer möglichen Überquerung sind die vorhandenen Spannbetonrohre durch einen Balken oder eine Platte zu entlasten.

Beim Ausbau der BAB A 8 im südlichen Bauabschnitt sind die vorhandenen Stahlleitungen DN 1200 des Zweckverbands ab dem bestehenden Überrohr in kleinen Abschnitten freizulegen, mit Bitumen zu isolieren und konstruktiv bewehrt mit Beton (B 15) zu ummanteln. Zusätzlich ist eine Auswechslung eines 12 m langen Teilstücks der vorhandenen Rohwasserleitungen DN 1200 SpB gegen DN 1200 St in dem Bereich des zukünftigen südlichen Böschungsfußes der BAB A 8 durchzuführen.

Der bestehende Kabelschacht ist an den südlichen Böschungsfuß der BAB A 8 zu versetzen. Zwischen dem bestehenden nördlichen und dem neuen südlich der Autobahn liegenden Kabelschacht ist ein neues Kabel einzuziehen. Diese vorbereitende Baumaßnahme ist vom Zweckverband Landeswasserversorgung Stuttgart selbst durchzuführen. Der Zweckverband rechnet hierfür mit einer Bauzeit von ca. 6 Monaten.

Die bei der Errichtung des Lärmschutzwalls für Riedheim-Ost und im Bereich des Riedheimer Weihers notwendigen Baumaßnahmen sind so auszuführen, daß keine größeren Belastungen für die Leitungen des Zweckverbands Landeswasserversorgung Stuttgart entstehen können.

Die Pflanzung eines Gehölzgürtels (Gestaltungsmaßnahme Nr. 636 des Bauwerksverzeichnisses) muß im Bereich der Leitung des Zweckverbands in einem Streifen von ca. 1,5 m Breite beidseitig der Leitungstrasse unterbrochen werden, da der Wurzeldruck der Pflanzen die vorhandenen Rohwasserleitungen beschädigen könnte.

Die Kostenregelung für die oben aufgeführten Maßnahmen an Einrichtungen des Zweckverbands Landeswasserversorgung Stuttgart bzw. zu deren Schutz geschieht außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses. Soweit der Rahmenvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) und dem Zweckverband Landeswasserversorgung Stuttgart vom 03.08./19.09.1977 hierfür keine Regelung vorsieht, ist die Kostenregelung zwischen der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) und dem Zweckverband Landeswasserversorgung Stuttgart gesondert zu treffen.

2. Während der Errichtung des Bauwerks 157 neu (Bauwerksverzeichnis Nr. 203) bei Bau-km 6 + 663 kann der Uferweg am linken Donauufer zur Verkehrsumleitung verwandt werden. Hierbei ist jedoch zu gewährleisten, daß dieser Uferweg beim Neubau der Donaubrücke Bauwerk Nr. 156 neu (Bauwerksverzeichnis Nr. 204) bei Bau-km 7 + 725 ohne Einschränkungen auch für den Schwerverkehr (60 t) befahrbar bleibt.

Im oben genannten Bauwerk 157 neu verläuft u.a. das Streckenkabel der Rhein-Main-Donau AG (seit 1996: Bayer. Elektrizitätswerke (BEW), Hübnerstraße 3, 86150 Augsburg). Dieses Kabel ist im Zuge des Baufortschritts bei der Errichtung des Bauwerks in Schutzrohre umzuverlegen und nach Abschluß der Baumaßnahme in die Sohle der Unterführung zurückzuverlegen.

Die Kostenregelung für die aufgeführten Maßnahmen geschieht außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die BEW ist rechtzeitig vor Beginn der Straßenbaumaßnahme zu unterrichten, damit vor Ort eine Besprechung und Vereinbarung über den Bauablauf und die Kabelverlegearbeiten mit der Technischen Betriebsleitung Günzburg der BEW, am Donaukraftwerk 21, 89312 Günzburg, Tel. 08221/3612-14, stattfinden kann.

Bei dem Neubau der Donaubrücke Bauwerk 156 neu (Bauwerksverzeichnis Nr. 204) bei Bau-km 7 + 225 ist sicherzustellen, daß die beidseitigen Uferwege für den Verkehr zum Kraftwerk und zur Bootsschleuse jederzeit auch für Schwerverkehr (60 t) befahrbar sind. Schalungen oder Gerüste dürfen den Fließquerschnitt der Donau weder in der Breite noch in der Höhe einschränken.

Beim Abbruch der bestehenden Donaubrücke ist darauf zu achten, daß möglichst kein Abbruchmaterial in die Donau gelangt. Sollte dennoch Abbruchmaterial in das Gewässer gelangen, ist dieses unverzüglich wieder zu beseitigen.

Die Einleitungen der Straßenentwässerung von Norden (Bauwerksverzeichnis Nr. 300) bei Bau-km 7 + 215,  $Q = 232$  l/s und von Süden (Bauwerksverzeichnis Nr. 301) bei Bau-km 7 + 290,  $Q = 416$  l/s, sind in dauerhafter Weise jeweils 5 m unter- und oberstromig der Einleitung durch einen bis zur Flußsohle reichenden Steinwurf zu sichern. Die Uferbereiche sind, gemessen 5 m oberhalb bis 15 m unterhalb der Einleitungsstellen, von der Bundesrepublik Deutschland zu unterhalten.

3. Es ist dafür Sorge zu tragen, daß die landwirtschaftlichen Nutzflächen auch während der Bauzeit mit den jeweils erforderlichen landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten erreicht werden können.
4. Für die planfestgestellten Rodungen im Bannwald (Bauwerksverzeichnis Nr. 693) sind wegen der hierdurch entstehenden Beeinträchtigung der Biotopfunktion und weiterer Funktionen die Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich. Ersatzaufforstungen haben im ca. 3-fachen Umfang der zu rodenden Bannwaldflächen zu erfolgen.

Im Bereich des zu rodenden Schutzwaldes auf der Donauleite (Bauwerksverzeichnis Nr. 693) ist durch geeignete technische Maßnahmen sicherzustellen, daß für den verbleibenden Wald die Bodenschutzfunktion durch die Rodung nicht beeinträchtigt wird.

Für die Rodung im Naturwaldreservat ist mit der zuständigen Forstverwaltung einvernehmlich festzulegen, inwieweit über die unmittelbare Rodung zugunsten der Straßenbaumaßnahme hinaus ein weiterer Auftrieb zum Schutz des Verkehrs vor Baumwurf vorzunehmen ist.

Zum Schutz des Straßenverkehrs auf der BAB A 8 ist einvernehmlich mit der zuständigen Forstverwaltung festzulegen, inwieweit aus dem vorhandenen älteren Fichtenbestand eine weitere Rodung erforderlich ist.

5. Die erforderlichen Aufforstungen im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind jeweils mit der zuständigen Forstverwaltung einvernehmlich durchzuführen.
6. Die Lech-Elektrizitätswerke AG, Augsburg, Abt. Informationstechnik, Tel. 0821/328-1251, ist rechtzeitig vor Baubeginn zu unterrichten, damit die erforderlichen Schutzmaßnahmen für die Fernmeldekabel getroffen werden können. Von einer Bepflanzung der Kabeltrasse selbst ist abzusehen.
7. Die Mittelschwäbische Überlandzentrale AG, Postfach 13 80, 89528 Gien- gen/Brenz, Tel. 07322/132-117, ist rechtzeitig vor Baubeginn zu unterrichten, um die notwendigen Schutzmaßnahmen für die im Baubereich vorhandenen Erdkabel durchführen zu können. Außerdem ist die rechtzeitige Unterrichtung zur Sicherstellung der elektrischen Versorgung der Auto- bahnmeisterei erforderlich.
8. Die Deutsche Telekom AG, Direktion München, Niederlassung Augsburg, Postfach 10 00 21, 86135 Augsburg, Dienststelle P 1 L, Tel. 0821/318-6120, ist rechtzeitig vor Baubeginn zu unterrichten, damit alle Maßnahmen (Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung usw.) recht- zeitig eingeleitet werden können.
9. Zwischen der Bundesrepublik Deutschland (Straßenbauverwaltung) und der Deutschen Bahn AG ist rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme eine Kreuzungsvereinbarung und eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschlie- ßen.

Die Abwicklung des Bahnbetriebs entsprechend dem Allgemeinen Eisen- bahngesetz (AEG) darf durch die geplante Änderung an den Bahnanlagen nicht eingeschränkt oder beeinträchtigt werden; das gilt auch für Arbeiten zum Erhalt der Sicherheit auf der Strecke und den sonstigen Eisenbahn- betriebsanlagen oder zur Erhöhung der Infrastrukturleistungen und ähnli- chen Vorhaben.

Die Ausführungsplanung für das Bauwerk Autobahnüberführung über die Eisenbahnstrecke Augsburg - Ulm ist vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bun- desamt, Außenstelle München, zur bauaufsichtlichen Zustimmung vorzule- gen. Außerdem sind für Baubehelfe, die während der Errichtung der Stra- ßenüberführung in den Einflußbereich der Eisenbahnlasten zu liegen kom- men, die notwendigen Planunterlagen mit dazugehöriger geprüfter Statik dem Eisenbahn-Bundesamt zur Genehmigung vorzulegen.

10. Die in den Planunterlagen bei Bau-km 6 + 386 eingetragene Lärmschutzwand darf die Höhe von 454,8 m ü. NN nicht überschreiten. Erforderlichenfalls ist eine erneute Abstimmung mit der Energieversorgung Schwaben AG, Stuttgart, herbeizuführen.

Das im Bereich des Maststandortes Nr. 34 der 110 kV-Leitung vorhandene Gelände darf in einem Radius von 10 m um den Mastmittelpunkt nicht verändert werden. Um die Standsicherheit des Mastes Nr. 34 der EVS nicht zu beeinträchtigen, ist die vorgesehene Böschung durch geeignete Maßnahmen gegen Abrutschen zu sichern. Die vorgesehene Zufahrt zum Mast Nr. 34 über eine mindestens 5 m breite Dammkrone muß für Lastkraftwagen jederzeit, auch im Falle der höchsten Aufstauung, befahren werden können.

Bei allen Maßnahmen im Bereich der bestehenden 110 kV-Leitung der EVS ist darauf zu achten, daß mit Baugeräten oder anderen Gegenständen stets ein Abstand von mindestens 5 m von den Leiterseilen eingehalten wird. Dabei ist ein seitliches Ausschwingen der Leiterseile zu berücksichtigen. Alle Beteiligten sind hiervon anhand des Merkblattes "Bagger und Krane - elektrische Freileitungen" der Bauberufsgenossenschaft zu unterrichten.

Nach Abschluß der Bauarbeiten ist der EVS ein Bestandsplan aus dem Kreuzungsbereich zu übersenden.

Der Beginn der Bauarbeiten ist dem Freileitungsbauhof Wendlingen, Tel. 07024/44299, rechtzeitig mitzuteilen.

11. Errichtung, Betrieb und rechtliche Sicherung der bereits raumgeordneten Trasse der Pipeline Aalen-Leipheim darf durch die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Das gilt auch für eine künftig möglicherweise erforderlich werdende Entfernung oder Erneuerung dieser Mineralölprodukten-Fernleitung.
12. Bei der Errichtung des Bauwerks 252 neu ist ein Kabelschutzrohr DN 100 einzubauen, um eine künftig möglicherweise erforderlich werdende Anflugbefeuerng wieder zu ermöglichen.
13. Bei der Errichtung der Tank- und Rastanlage sowie des zugehörigen Motels darf weder der planfestgestellte Standort verändert noch die höchste Bauhöhe von 485,00 m ü. NN (= Geländehöhe 471,00 m ü. NN + Gebäudehöhe 14,00 m ü. Grund) überschritten werden.

Im Bereich der Tank- und Rastanlage sowie des Motels ist eine Haustaubehaltung wegen Erhöhung der Vogelschlaggefahr unzulässig.

Bei der Errichtung der Baustelle für die Tank- und Rastanlage sowie das Motel ist das Merkblatt über die Errichtung einer Baustelle in der Nähe von militärischen Flugplätzen (Bauschutzbereich), herausgegeben von der



Wehrbereichsverwaltung VI, Militärische Luftfahrtbehörde, Az. 56-50-10-03, zu beachten.

Die Fertigstellung der Gesamtbaumaßnahme ist der Wehrbereichsverwaltung VI - Militärische Luftfahrtbehörde - in 80637 München anzuzeigen.

Bei Bubesheim wird die BAB A 8 von der bestehenden Pipeline Leipheim - Unterpffaffenhofen unterkreuzt. Bestand und Betrieb der militärischen Einrichtung dürfen durch das Ausbauvorhaben nicht beeinträchtigt werden. Einzelheiten der Planung und Bauausführung sind mit der Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH, Postfach 20 05 51, 53135 Bonn, abzustimmen.

14. Die bauausführenden Firmen sind auf die gesetzliche Meldepflicht von Bodenfunden nach Art. 8 Denkmalschutzgesetz (DSchG) hinzuweisen. Bodenfunde sind unverzüglich dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Augsburg, Abt. für Vor- und Frühgeschichte, Tel. 0821/35189, sowie dem Landratsamt Günzburg zu melden.
15. Regelungen und Maßnahmen, über die in den Erörterungsterminen oder im übrigen Planfeststellungsverfahren eine Einigung mit dem Straßenbaulastträger erzielt wurde oder über die von diesem eine Zusicherung bindend abgegeben worden ist, sind zu beachten bzw. durchzuführen. Sie sind jedoch nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder sich aus diesem Beschluß nichts anderes ergibt.
16. Hinweise:
  - 16.1 Die Bundesrepublik Deutschland - Straßenbauverwaltung - trägt die Kosten für das Bauvorhaben sowie der planfestgestellten Folgemaßnahmen, soweit nicht im Bauwerksverzeichnis, in den nachfolgenden Bestimmungen oder in Vereinbarungen mit ihr eine andere Regelung getroffen ist.
  - 16.2 Die Kosten von Kreuzungen und Einmündungen regeln sich nach § 12 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG); für die Kosten von Kreuzungsänderungen gilt § 12 Abs. 3 und Abs. 3 a FStrG.
  - 16.3 Die Unterhaltung der Kreuzungen und Einmündungen richtet sich nach §§ 13, 13 b FStrG i.V.m. der Verordnung über Kreuzungsanlagen im Zuge von Bundesfernstraßen vom 02.12.1995 (BGBl I S. 2985).
  - 16.4 Die Kosten für die Änderung von Fernmeldeanlagen der Deutschen Bundespost - Telekom - regeln sich nach den §§ 3 und 6 des Telegraphenwegegengesetzes i.d.F. vom 24. April 1991 (BGBl I S. 1053).

Soweit die Voraussetzungen dieses Gesetzes nicht gegeben sind, geschieht die Kostenregelung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch Vereinbarung.

- 16.5 Kostenregelungen aus Anlaß der Verlegung oder Änderung von Versorgungsleitungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.
- 16.6 Die Einräumung von Sondernutzungen oder sonstigen Nutzungsrechten an den plangegegenständlichen öffentlichen Straßen und Wegen wird außerhalb der Planfeststellung geregelt.
- 16.7 Die Unterhaltung der Straßen und Wege richtet sich nach den jeweils geltenden Vorschriften.

## VI. Wasserrechtliche Entscheidung

1. Die Planfeststellung umfaßt auch die nach § 31 Abs. 1 Satz 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erforderliche Planfeststellung.

Die Planfeststellung umfaßt auch die Genehmigung gem. Art. 59 Abs. 1 BayWG zum Abbruch der bestehenden und zur Errichtung der neuen Donaubrücke im Zuge der Bundesautobahn A 8 sowie zur Errichtung eines Einleitungsbauwerks in die Donau nach Maßgabe der planfestgestellten Planunterlagen und nachstehender Auflagen erteilt.

2. Dem jeweiligen Baulastträger der in diesem Planfeststellungsbeschluß festgestellten Straßen wird gem. Art. 16 BayWG die gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und nachstehender Auflagen Straßen- und sonstiges Niederschlagswasser in den Untergrund bzw. in vorhandene Vorfluter einzuleiten.
3. Auflagen und Hinweise

### 3.1 Allgemeine Auflagen

a)

Einleitung von Straßen- und sonstigem Niederschlagswasser in die Donau im Bereich von Bau-km 4 + 235 bis Bau-km 7 + 215/Teilstück Nord (Ifd. Nr. 300 des Bauwerksverzeichnisses)

Das Niederschlagswasser darf keine für das Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen, sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen. Die Regenwasserkanäle, das Rückhaltebecken und das Einlaufbauwerk sind so zu gestalten und zu betreiben, daß sich bei Niedergehen des Bemessungsregens höchstens folgende Einleitungsmengen ergeben:

Einleitungsstelle: Nordseite der Donau

232 l/s

Die Drosselleitung ist so zu dimensionieren, daß die höchste Einleitungsmenge nicht überschritten wird.

Zwischen Rückhaltebecken und Einleitung in die Donau ist eine Absperrvorrichtung (z.B. Schieberschacht) vorzusehen.

Das Einleitungsbauwerk in die Donau ist strömungsgünstig zu gestalten.

Die genaue Lage und die bauliche Ausführung des Einleitungsbauwerkes ist vor Ort mit dem Wasserwirtschaftsamt Krumbach/Flußmeisterstelle Günzburg abzustimmen.

Im Bereich der Einleitungsstelle sind die Uferböschungen so mit Wasserbausteinen zu sichern, daß es nicht zu Uferabbrüchen und Auskolkungen durch die Einleitung kommt.

Dem Antragsteller obliegt die Sicherung der neuen Einleitungsstelle auf eine Länge von 5 m oberstromig und 5 m unterstromig und die Unterhaltung der Uferbereiche gemessen 5 m oberhalb bis 15 m unterhalb der Einleitungsstelle, soweit es für den Schutz des Bauwerks notwendig ist.

Beginn und Vollendung der Bauarbeiten sind dem Landratsamt Günzburg und dem Wasserwirtschaftsamt Krumbach rechtzeitig schriftlich anzuzeigen.

b)

Einleitung von Straßen- und sonstigem Niederschlagswasser in die Donau im Bereich von Bau-km 7 + 410 bis Bau-km 11 + 000/Teilstück Süd (Ild. Nr. 301 des Bauwerksverzeichnisses)

Das Straßen- und sonstige Niederschlagswasser darf keine für das Gewässer schädliche Konzentration an Giftstoffen, sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen. Die Regenwasserkanäle, das Regenrückhaltebecken, die Drosselleitung und das Einlaufbauwerk sind so zu gestalten und zu betreiben, daß sich bei Niedergehen des Bemessungsregens höchstens folgende Regeneinleitung ergibt

Einleitungsstelle: Südseite der Donau

416 l/s

Unmittelbar nach den Rückhaltebecken und dem Fertigteilleichtstoffabscheider sind Absperrvorrichtungen (z.B. Schieberschächte) vorzusehen.

Vor dem Fertigteilleichtstoffabscheider ist ein Schlamm-schacht bzw. ein Schlammbecken anzuordnen. Die Bemessung hat nach DIN 1999 zu erfolgen.

Das Einleitungsbauwerk in der Donau ist strömungsgünstig zu gestalten.

Die genaue Lage und die bauliche Ausführung des Einleitungsbauwerkes ist vor Ort mit dem Wasserwirtschaftsamt/Flußmeisterstelle Günzburg abzustimmen.

Im Bereich der Einleitungsstelle sind die Uferböschungen so mit Wasserbausteinen zu sichern, daß es nicht zu Uferanbrüchen oder Auskolkungen durch die Einleitung kommt.

Dem Antragsteller obliegt die Sicherung der neuen Einleitungsstelle auf eine Länge von 5 m oberstromig und unterstromig und die Unterhaltung der Uferbereiche gemessen 5 m oberhalb bis 15 m unterhalb der Einleitungsstelle, soweit es für den Schutz des Bauwerks notwendig ist.

Beginn und Vollendung der Bauarbeiten sind der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Krumbach rechtzeitig schriftlich anzuzeigen.

### 3.2 Auflagen für die Donaubrücke (Ifd. Nr. 156 neu des Bauwerksverzeichnisses)

Die Bundesrepublik Deutschland - Straßenbauverwaltung - ist verpflichtet, die Bauausführung unter Berücksichtigung der nach der Bautechnischen Prüfungsverordnung (Bau Prüf-V) geprüften Nachweise der Standsicherheit plan-, bedingungs- und auflagengerecht nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik und Baukunst durchzuführen und dabei die einschlägigen baurechtlichen Vorschriften und sonstigen Bestimmungen (Unfallverhütungsvorschriften) zu beachten. Die Böschungssicherung des Gewässers hat unter Beachtung der Roteinträge in den Planunterlagen zu erfolgen.

Die durch die Planung und bei der Bauausführung berührten Vorländer, Ufer und Böschungen des Gewässers sind so wiederherzustellen, anzupassen und zu sichern, daß der ursprüngliche Abflußquerschnitt nicht verkleinert wird.

In dem vom Brückenbauwerk überdeckten Bereich sind zum dauerhaften Schutz der Böschungen folgende bautechnische Maßnahmen gegen eine große dynamische Beanspruchung vorzusehen:

- Die Böschungsfüße sind bei einer Böschungsneigung von 1 : 1,5 und einer Breite des Gewässerbettes von 75,00 m entsprechend der Roteintragung in den Bauwerksplänen lage- und höhenmäßig mittels einer Stahlspundwand versetzt herzustellen.
- Vor der Stahlspundwand sind sohlenseitig größere Wasserbausteine als Fischereisteine zu legen.
- Der Ufer- und Böschungsbereich zwischen der Stahlspundwand und den Flußpfeilern ist mit einem in Beton verlegten Rauhpfaster aus Granit profilgemäß zu sichern.  
Das Pflaster ist mit einer freibleibenden Fugentiefe von 7 cm herzustellen. Die Fugen sind über dem Mittelwasserspiegel mit Oberboden zu verfüllen.

Bei der Gestaltung des Ausbauquerschnittes und bei der Bemessung der Baustoffe ist darauf zu achten, daß die Böschungen ausreichend gegen die beim Hochwasserabfluß auftretenden Schleppkräfte gesichert sind.

Die über den so gesicherten Böschungsbereich hinaus durch die Baumaßnahme bzw. durch die notwendig werdende Anpassung berührten Böschungsteile sind mit einer humusierten Steinschüttung aus Granit (Kantenlänge mind. 60 cm) wiederherzustellen. Dabei ist darauf zu achten, daß die frostsicheren Wasserbausteine im Böschungsfußbereich grob verlegt werden, größere Steine vorgelagert und die Zwischenräume nicht mit kleinen Steinen verzwickelt werden.

Der im Bereich der Baumaßnahme anfallende Abraum- und Abbruch darf nicht in das Gewässer und das Überschwemmungsgebiet der Donau eingebracht werden und ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

Bei der Bauausführung ist dafür Sorge zu tragen, daß die Wasserabführung in der Donau sowie im Überschwemmungsgebiet und der Hochwasserschutz stets gewährleistet ist.

Auf die Standsicherheit bestehender und geplanter Anlagen in und am Gewässer ist besonderes Augenmerk zu richten. Die Standsicherheit benachbarter Anlagen muß gewährleistet sein.

Während und nach der Bauausführung ist darauf zu achten, daß die Donau nicht schädlich verunreinigt wird oder eine sonstige nachteilige Veränderung ihrer Eigenschaften bewirkt wird. Bei der Ausführung der Arbeiten am Gewässer ist größtmögliche Rücksicht auf die Belange der Fischerei zu nehmen. Während der Bauarbeiten ist so umsichtig vorzugehen, daß keine gewässer- oder fischschädlichen Substanzen in das Gewässer einfließen können. Der Termin des Beginns der Bauarbeiten am Gewässer ist dem Fischereiberechtigten und -pächter wenigstens 14 Tage vorher schriftlich bekanntzugeben. Dem Straßenbaulastträger für die Bundesautobahn A 8 obliegt die Unterhaltung und die Sicherung der Brücke und die Unterhaltung der Donau in dem vom Brückenbauwerk überdeckten Bereich und anschließend auf 5 m nach Ober- und Unterstrom.

Weitere Auflagen im öffentlichen Interesse bleiben vorbehalten.

#### Hinweise für die Donaubrücke:

Die Baumaßnahme befindet sich in einem hochwassergefährdeten Gebiet. Aushub- und Baumaterial dürfen nur so zwischengelagert werden, daß Abschwemmungen nicht zu besorgen sind.

Bei drohendem Hochwasser dürfen wassergefährdende Stoffe, Geräte und lose Bauhilfsstoffe nicht im Überschwemmungsgebiet gelagert werden; dies gilt vor allem für längere Arbeitsunterbrechungen (z.B. an Wochenenden).

Die Haftung für Schäden und Folgeschäden durch Hochwasser während der Bauzeit sollte zwischen der Bundesrepublik Deutschland - Straßenbauverwaltung und der bauausführenden Firma vertraglich geregelt werden.

Der Träger der Gewässerunterhaltung der Donau haftet nicht - außer bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Verhalten seiner Beauftragten - für Schäden, die die Brücke durch Naturereignisse (z.B. Hochwasser, Eisgang o.ä.), durch Unterlassung der Gewässerunterhaltung und des Gewässerausbaus, sowie durch sonstige bauliche Maßnahmen zur Unterhaltung des Gewässers erleiden sollte.

Die Sicherung der Brücken gegen Hochwasserschäden ist Sache der Bundesrepublik Deutschland - Straßenbauverwaltung bzw. eines Rechtsnachfolgers.

Während und nach der Bauzeit ist darauf zu achten, daß das Gewässer nicht schädlich verunreinigt wird oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften erfährt.

Das Wasserwirtschaftsamt Krumbach ist berechtigt, die plan- und bescheidgemäße Bauausführung zu überwachen; ihm sind Baubeginn und Bauende anzuzeigen.

Die Profilierung der Böschung im Brückenbereich ist mit dem Flußmeister des Wasserwirtschaftsamtes Krumbach, Tel. 08221/4922, vor der Bauausführung der Sicherungsarbeiten abzustimmen.

Für eine evtl. erforderlich werdende Grundwasserabsenkung bzw. Einleitung in den Vorfluter für Gründungsarbeiten ist eine eigene wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich.

Für ein Lehrgerüst ist ein nach der Bautechnischen Prüfungsverordnung (BauPrüfV) geprüfter Standsicherheitsnachweis erforderlich. Außerdem ist insoweit eine gesonderte wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich.

Während der Bauarbeiten ist die Verkehrssicherung für die Uferwege entlang der Donau zu regeln.

### 3.3 Auflagen für die Versickerungseinrichtungen an der Bundesautobahn A 8 neu (Ifd. Nr. 302 des Bauwerksverzeichnisses):

Vor die jeweilige Muldenversickerung ist ein absperrbarer Absetzschacht (Schlammschacht) vorzuschalten.

### 3.4 Auflagen für die Entwässerung des öffentlichen Feld- und Waldweges "Heerstraße" (Ifd. Nr. 303 des Bauwerksverzeichnisses):

Vor dem Fertigteilleichtstoffabscheider ist ein Schlammschacht (bzw. Schlammbecken) vorzuschalten. Die Bemessung hat nach DIN 1999 zu erfolgen. Die Einleitungsmenge in den Vorfluter Binkenbach darf höchstens 48 l/s betragen. Zwischen Leichtstoffabscheider und Einleitungsstelle ist eine Absperrvorrichtung vorzusehen. Im übrigen gelten die oben aufgeführten Auflagen für die laufenden Nummern 300 und 301 des Bauwerksverzeichnisses sinngemäß.

3.6 Auflagen für den Anschluß des bestehenden Hochwasserdammes an den planfestgestellten Lärmschutzwall bei Bau-km 6 + 460 (Ifd. Nr. 401 des Bauwerksverzeichnisses):

Der Anschluß des planfestgestellten Lärmschutzwalles an den bestehenden Hochwasserdamm bei Bau-km 6 + 460 ist im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Krumbach durchzuführen.

3.7 Auflagen für die Anlegung eines Entwässerungsgrabens von Bau-km 7 + 960 bis Bau-km 8 + 100 (Ifd. Nr. 402 des Bauwerksverzeichnisses):

Der Graben ist naturnah zu gestalten.

3.8 Auflagen für die Neuanlage von Entwässerungsgräben auf den Grundstücken Fl.Nrn. 2731/1 und 2732/1 Gemarkung Leipheim (Ifd. Nr. 403 des Bauwerksverzeichnisses):

Die neu zu errichtenden Gräben und Rohrleitungen sind so zu bemessen, daß eine Entwässerung des südwestlich von der planfestgestellten Tank- und Rastanlage liegenden Gebietes weiterhin uneingeschränkt möglich ist. Bei der Herstellung des neuen Grabensystems sind die Belange des ökologischen Gewässerausbaus zu berücksichtigen.

3.9 Auflagen für die Verlegung des Binkenbaches (Ifd. Nr. 404 des Bauwerksverzeichnisses):

Bei der Verlegung des Gewässers auf eine Länge von 80 m sind die ökologischen Gesichtspunkte (naturnahe, geschwungene Linienführung) zu beachten.

3.10 Auflagen für die Verlegung eines Grabens von Bau-km 9 + 860 bis Bau-km 10 + 250 (Ifd. Nr. 405 des Bauwerksverzeichnisses):

Bei der Gestaltung des Grabens ist darauf zu achten, daß die Böschungen mit unterschiedlichen Neigungen angelegt werden und der Graben nicht geradlinig verläuft, sondern eine geschwungene Linienführung (Mäander) aufweist. Außerdem sind die übrigen Belange des ökologischen Gewässerausbaus zu berücksichtigen.

3.11 Auflagen für die Verlegung eines Grabens auf dem Grundstück Fl.Nr. 925 Gemarkung Leipheim (Ifd. Nr. 4.6 des Bauwerksverzeichnisses):

Bei der Verlegung des Grabens auf dem Grundstück Fl.Nr. 925 Gemarkung Leipheim sind die Auflagen für die Verlegung des Grabens unter Ifd. Nr. 405 des Bauwerksverzeichnisses zu beachten.

3.12 Auflagen für die Errichtung eines Lärmschutzwalles (Ifd. Nr. 500 des Bauwerksverzeichnisses):

Das für die Schüttung des Lärmschutzwalles verwendete Material muß so beschaffen sein, daß es zu keiner negativen Beeinflussung des Grundwassers kommen kann (gewässerunschädliches Material). Das anfallende Niederschlagswasser muß ordnungsgemäß über Mulden und Gräben abgeleitet werden.

VII. Naturschutzrechtliche Entscheidungen

1. Die Planfeststellung umfaßt die nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und dem Bayer. Naturschutzgesetz (BayNatSchG) erforderlichen Erlaubnisse, Gestattungen und Befreiungen. Die Planfeststellung umfaßt darüber hinaus die nach der Verordnung über das Naturschutzgebiet "Jung-  
holz bei Leipheim" mit den Landschaftsteilen "Donau-Aue" und "Naturwald-  
reservat Jungholz" vom 1. September 1980 (GVBl 1980/514 ff.) erforderli-  
chen Befreiungen, soweit diese Verordnung nicht bereits Ausnahmen von  
den Verboten des Bayer. Naturschutzgesetzes sowie für Unterhaltungs-, In-  
standsetzungs- und Umbauarbeiten an der Donaubrücke Leipheim sowie  
Neubauarbeiten an der Bundesautobahn in einem Bereich bis 40 m neben  
der Fahrbahn bestimmt hat.
2. Der landschaftspflegerische Begleitplan ist im Einvernehmen mit dem  
Landratsamt Günzburg zu vollziehen.

VIII. Lärmschutz

1. Auf der Fahrbahn der Bundesautobahn A 8 ist im planfestgestellten Be-  
reich zur Geräuschminderung ein Splitt-Mastix-Asphalt ohne Absplittung  
oder ein lärmtechnisch gleichwertiger Belag einzubauen.
2. Für die nachfolgend aufgeführten Wohngebäude wird passiver Lärmschutz  
angeordnet. Die jeweilige Lage der Immissionsorte ist in den Lageplänen  
mit Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung, M = 1 : 5000, vom  
26.05.1995, Tektur, mit Roteintragungen vom 15.04.1996 (Unterlage 9 Bl.  
Nrn. 1 und 2 der Planmappe) sowie in der Darstellung der Lärmimmissio-  
nen vom 26.05.1995 mit Tekturen vom 13.02.1996 (Unterlage 9 der  
Planmappe) dargestellt. Die nachfolgenden Nummern der jeweiligen Immissi-  
onsorte beziehen sich auf die angegebenen Nummern in den genannten La-  
geplänen (Unterlage 9 Bl. Nrn. 1 und 2) sowie in der Darstellung der  
Lärmimmissionen (Unterlage Nr. 9 der Planmappe).



Immissionsort Nr. 306, Freudenbergweg 10 89340 Riedheim:	EG + DG des Gebäudes
Immissionsort Nr. 341, Uhlandstraße 4 89340 Leipheim:	EG + OG des Gebäudes
Immissionsort Nr. 330, Hölderlinstr. 16 89340 Leipheim:	EG + OG des Gebäudes
Immissionsort Nr. 335, Schillerstr. 17 89340 Leipheim:	EG + DG des Gebäudes
Immissionsort Nr. 340, Schillerstr. 1 89340 Leipheim	EG + OG des Gebäudes
Immissionsort Nr. 345, Grockelhofen 44 89340 Leipheim:	EG + DG des Gebäudes
Immissionsort Nr. 350, Hauptstattweg 1 89340 Leipheim	EG + OG des Gebäudes
Immissionsort Nr. 355, Hauptstadtweg 2 89340 Leipheim	EG + OG des Gebäudes
Immissionsort Nr. 498, Bubesheimer Str. 8 89340 Leipheim	EG + DG des Gebäudes
Immissionsort Nr. 497, Grüner Weg 2 89340 Leipheim	EG + OG des Gebäudes

Für die hier nicht einzeln aufgeführten Wohngebäude im Wohngebiet Schloßhalde sowie im Wohngebiet Riedheim West wird ebenfalls ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet, soweit dort ebenfalls die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete überschritten sind (siehe Gebietsmarkierung in Unterlage 9 Blatt 2 der Planmappe).

Hinweis:

1. Die Autobahndirektion Südbayern wird den jeweiligen Eigentümern der aufgeführten Gebäude ein Angebot zum Abschluß einer Vereinbarung über die Entschädigung für notwendige Lärmschutzmaßnahmen an den aufgeführten Immissionsorten unterbreiten. Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, so steht der Rechtsweg zum Verwaltungsgericht offen.
2. Um eine möglichst gute Gestaltung der in das Landschaftsbild stark eingreifenden neuen Brücke über die Donau und die Lärmschutzwände im Bereich dieser Brücke zu erreichen, wird angeregt, möglichst mit Hilfe einer Gestaltungskommission und erforderlichenfalls nach Durchführung eines Ingenieur-Architektenwettbewerbes Lösungen hinsichtlich Form, Maßstab, Proportion, Material und Farbe zu erarbeiten, die der landschaftlichen Situation und der Funktion des übergeordneten Verkehrs angemessen sind. Dabei sollte der zusammenhängende landschaftlich städtebauliche Bereich des Übergangs von der Hochterrasse in den Donauhang bis zur Donau selbst mit berücksichtigt werden.

Außerdem wird auf das Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern vom 09.08.1989 Nr. IID/IIA-4381-0.36 hingewiesen.

IX. Beseitigung der bestehenden und Errichtung einer neuen Tank- und Rastanlage mit Übernachtungsmöglichkeit

Die Planfeststellung umfaßt die Beseitigung der bestehenden und die Errichtung einer neuen Tank- und Rastanlage mit Übernachtungsmöglichkeit.

Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Die Bundesrepublik Deutschland - Straßenbauverwaltung - hat dafür einzustehen, daß ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.
2. Für die Beseitigung der bestehenden Tank- und Rastanlage mit Motel ist ein Abbruchkonzept vor allem der technisch genutzten Gebäude zu erstellen, in dem evtl. kontaminierte Bausubstanz ebenso berücksichtigt wird wie der geordnete Ausbau und die Entsorgung von Tanks und Leitungen. Für die Bereiche kritischer Nutzung der Tankstelle (z.B. Zapfsäulen, Tanks,

Waschplätze und Schmiergruben) sind Boden- und Bodenluftuntersuchungen durchzuführen. Mit der Planung und Durchführung der Untersuchungen ist ein mit Altlasten vertrautes Ingenieurbüro zu beauftragen.

Die oben genannten Untersuchungen sind vor Baubeginn durchzuführen, um bei Belastungen des Untergrundes mit leichtflüchtigen Schadstoffen eine unter Umständen vor Aushub erforderlich werdende Bodenluftsanierung zu ermöglichen. Soweit sich aus den Untersuchungen Hinweise für die Entsorgung von Aushubmaterial ergeben, sind diese zu beachten.

Die Bau- bzw. Abbruchunternehmen sind darauf hinzuweisen, daß bei Antreffen von auffälligem Material, das im Planfeststellungsbereich auf Altlasten hinweisen kann, unverzüglich das Landratsamt Günzburg zu benachrichtigen ist.

Bei der Errichtung der neuen Tank- und Rastanlage mit Motel sind die vom Gewerbeaufsichtsamt Augsburg mit Schreiben vom 03.04.1996 Az. 5B/922/96/Eib/Schl mitgeteilten Arbeitsschutzanforderungen sowie das sicherheitstechnische Gutachten des TÜV Bayern Sachsen vom 21.06.1996 Az. G2-AWD50-sz SG 1890 zu beachten.

## 2.1 Tankstellenanlage

An jeder Zapfinsel ist mindestens 1 Feuerlöscher PG 6 gemäß EN 3/DIN 14 406 anzubringen.

Der Öltankraum muß von der Feuerwehr vom Freien beschäumt werden können. Dazu müssen Öffnungen von mindestens 0,60 m x 0,60 m vorhanden sein, die über die Schächte zugänglich sein müssen.

Die Fördereinrichtungen müssen von einem Ort aus stillgesetzt werden können, der schnell und ungehindert erreichbar ist. Der Schalter zum Stillsetzen der Fördereinrichtungen muß deutlich gekennzeichnet sein.

Auf folgende Verbote ist durch deutlich sichtbare, gut lesbare, dauerhafte Aufschrift hinzuweisen:

- a) Rauchverbot
- b) Verbot des Betankens bei laufendem Motor und eingeschalteter Fremdheizung und
- c) Verbot der Abgabe von Kraftstoff in ungeeignete Gefäße.

Die Abgabeeinrichtungen für Kraftstoff müssen so aufgestellt werden, daß sie nicht umstürzen oder angefahren werden können.

Beim Shop ist der hintere Ausgang zur Anlieferungsebene als Notausgang zu kennzeichnen.

Für den Verwaltungsteil ist ein zweiter Rettungsweg durch mindestens ein Fenster gemäß Art. 39 Abs. 3 BayBO oder eine Türe zu schaffen. Der Fluchtweg ist entsprechend zu kennzeichnen.

Die Wand zwischen Flur und Büros sollte mindestens feuerhemmend sein.

Bei den Technikräumen sind die Wände in F 90 und die Türen in T 30 gemäß DIN 4102 - nach außen aufschlagend - auszuführen.

## 2.2 Rasthaus

Im zweigeschossigen Gebäudeteil sind die tragenden und aussteifenden Wände sowie die Decken feuerbeständig auszuführen.

Bei der Verbindung zwischen Rasthaus und Motel ist die westseitige Außenwand der Räume "Abstellraum und Bar/Ausgabe" über die Länge von 5 m, gemessen von der einspringenden Gebäudeecke zum Motel als Brandwand gemäß Art. 32 BayBO zu erstellen. Die darüberliegende tragende Decke ist in gleicher Länge in feuerbeständiger Ausführung ohne Öffnungen herzustellen. Das Dach ist in diesem Bereich durch nicht brennbare Baustoffe, die auch die Anforderungen nach Art. 34 Abs. 1 Satz 1 BayBO erfüllen, auszuführen. Die Begrünung ist im gleichen Bereich ebenfalls durch nicht brennbare Baustoffe zu ersetzen. Zwischen Motel und Rasthaus ist eine Brandwand gem. Art. 32 BayBO zu errichten, die an die oben genannte Brandwand und Decke anschließt. Die notwendige Öffnung zum Motel ist durch ein Bauteil (Festverglasung und Türe) in F 90 gemäß DIN 4102 zu schließen.

Der Service-Gang und der Flur zum Notausgang im Bereich der WCs sind feuerhemmend und in den wesentlichen Teilen aus nicht brennbaren Baustoffen auszuführen.

Das Dach über den Lagerräumen im Erdgeschoß ist feuerbeständig und im Bereich von 5 m vor der Außenwand des Obergeschosses ohne Öffnungen zu erstellen.

Die Treppe zu den Büros ist im 1. Obergeschoß vom Flur mit einer Rauchschutztüre im Sinne der DIN 18 095 abzutrennen.

Die Türen zu folgenden Räumen sind als T 30-Türen gemäß DIN 4102 zu errichten:

Im Erdgeschoß:

Elektroanschlußraum, Gas- und Wasseranschlußraum, Lagerräume

Im Obergeschoß:

Heizungsraum, Lüftungszentrale, RLT-Anlagen-Raum

Die Lüftungsanlagen müssen aus nicht brennbaren Baustoffen bestehen. Lüftungsleitungen, durch die stark fetthaltige Luft abgeführt wird, sind durch auswechselbare Fettfilter zu schützen, sowie von anderen Lüftungsleitungen zu trennen.

Die erforderliche Anzahl und Anbringung von Feuerlöschern sind mit dem zuständigen Kreisbrandrat abzustimmen.

### 2.3 Motel

Für das Motel ist eine Feuerwehrezufahrt zum Eingangsbereich sowie zur Südfassade des Eingangstraktes einzurichten. Im Eingangsbereich Rasthaus/Motel ist ein Überflurhydrant gemäß DIN 3222 DN 100 vorzusehen.

Die tragenden Wände und Decken müssen feuerbeständig sein. Die Wand in Achse 14 ist als Brandwand gem. Art. 32 BayBO auszubilden.

Die Wände zwischen Treppenräumen und angrenzenden Räumen sind feuerbeständig auszuführen. Öffnungen in diesen Wänden sind mit dicht- und selbstschließenden Türen zu versehen. Feststehende Teile von Türelementen sind in F 30, Verglasungen darin in G 30 gemäß DIN 4102 herzustellen.

Die unmittelbar vom Treppenbereich zugänglichen Zimmer 101, 102, 201, 202, 219, 220, 301, 302, 320, 321 und 401 sind durch dichte, vollwandige und selbstschließende Türen abzutrennen. Das westliche Treppenhaus ist so zu ändern, daß die nutzbare Breite der Treppenpodeste von mindestens 1 m durch die Zugangstüren nicht eingeschränkt wird.

Die Türen zwischen den Fluren und dem Treppenhaus müssen dicht, vollwandig und selbstschließend sein.

Alle Flure sind mindestens feuerhemmend und in den wesentlichen Teilen aus nicht brennbaren Baustoffen auszuführen.

Die Treppen vor den Zimmern 103 - 106 und 203 - 206 müssen eine nutzbare Breite von mindestens 1 m haben. Zwischen Zimmertüre und Treppe ist ein Antrittspodest mit mindestens 1 m Länge anzuordnen, damit der erste Rettungsweg sicher benutzt werden kann.

In den Fluren, die als Rettungswege dienen, sind nur schwer entflammbare Wand- und Deckenverkleidungen, einschließlich deren Unterkonstruktionen, Halterungen und Befestigungen zulässig.

Im Zuge der Rettungswege eingebundene Flure, Treppenräume und Ausgänge sowie die Eingangshalle müssen mit einer Sicherheitsbeleuchtung ausgerüstet werden.

Für die Ausführung der Sicherheitsbeleuchtung ist § 15 GastBauV einzuhalten. Insbesondere sind beleuchtbare Schilder zur Kennzeichnung der Rettungswege erforderlich, die in die Sicherheitsbeleuchtung einzubeziehen sind.

In den Fluren sind automatische Brandmelder sowie in der Nähe der Treppenträume Wandhydranten gemäß DIN 14 461 zu installieren. Es sind kombinierte Schränke mit Wandhydrant, tragbaren Feuerlöschern und Druckknopfmeldern einzubauen. Daneben ist eine geeignete Alarmanrichtung vorzusehen, durch die im Gefahrenfall die Gäste gewarnt werden können (Hausalarm). Es ist an gut sichtbarer Stelle ein ständig beleuchteter Übersichtsplan gemäß § 25 Abs. 2 GastBauV anzubringen.

In den Beherbergungsräumen ist auf der Innenseite der Türe ein gut lesbares Schild anzubringen, auf dem die Lage des Raumes, der Verlauf der Rettungswege bis zu den Ausgängen oder Treppen und die Art des Alarmzeichens darzustellen sind.

Im Einvernehmen mit dem Kreisbrandrat ist eine Brandschutzordnung aufzustellen und den Betriebsangehörigen bekanntzumachen.

#### 2.4 Motel und Rasthaus

Die Betriebsvorschriften entsprechend den §§ 21 - 27 der GastBauV sind einzuhalten.

#### 2.5 Zu allen baulichen Anlagen

Das Objekt muß eine automatische Brandmeldeanlage enthalten. Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr sind von Kraftfahrzeugen und Gegenständen freizuhalten. Darauf ist durch Schilder (Zeichen 283 StVO mit Zusatzschild "Anfahrtszone der Feuerwehr") hinzuweisen.

Die Feuerwehrezufahrten im Allgemeinen sind mit dem Kreisbrandrat abzustimmen.

Alle Lager- und Abstellräume mit Verbindung zu allgemein zugänglichen Fluren müssen mit T 30-Türen gemäß DIN 4102 ausgestattet werden.

Die Heizräume einschließlich der zugehörigen Nebenräume müssen durch feuerbeständige Bauteile abgetrennt werden. Die Fußböden müssen aus nicht brennbaren Baustoffen bestehen.

Sollten die Heizräume je für Feuerstätten mit einer Gesamtwärmeleistung von mehr als 350 kW genutzt werden, sind zwei möglichst entgegengesetzt liegende Ausgänge erforderlich.

Im übrigen sind die Vorschriften der BayBO, der Feuerungsanlagenverordnung (FeuV) sowie der sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften einzuhalten.

3. Im Juni 1996 sicherte das Architekturbüro Albrecht und Partner zu, nach Abschluß des Verfahrens für den Baukörper des Motels eine gestalterische Beruhigung zu untersuchen und möglichst einzubringen, um die vorgesehenen Versatzformen im Baukörper und in den gegenläufigen Dachflächen zu vermeiden.

#### X. Entscheidung über die Anträge und Einwendungen

Die Einwendungen und Anträge gegen die Planfeststellung des Vorhabens werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens oder auf andere Weise erledigt haben.

#### XI. Kosten des Planfeststellungsverfahrens

1. Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens.
2. Für diesen Bescheid wird keine Gebühr festgesetzt.

B.

#### G r ü n d e :

##### I. Sachverhalt

##### 1. Verfahren:

Die Autobahndirektion Südbayern hat mit Schreiben vom 30.05.1995 für das plangegegenständliche Vorhaben die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beantragt. Ziel des Vorhabens ist es, die bestehende Bundesautobahn A 8 zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern und der sog. Waldvogelkurve südwestlich von Bubesheim im Landkreis Günzburg mit 6 Fahrstreifen auszubauen, im Zuge dieses Ausbaus eine neue Autobahnbrücke über die Donau und eine neue Anschlußstelle bei Leipheim zu errichten. Darüber hinaus soll eine neue Tank- und Rastanlage Leipheim erstellt werden, die die vorhandene Anlage ersetzt. Die bestehende Anlage wird durch die neue Richtungsfahrbahn der Bundesautobahn teilweise überdeckt und muß deshalb abgebrochen werden.

Auslegung und Anhörung gem. § 17 FStrG i.V.m. Art. 73 Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG):

Die unter A. II des Beschlußtenors aufgeführten Planunterlagen, ausgenommen die Tekturen und Roteintragungen, wurden auf Veranlassung der Regierung von Schwaben wie folgt ausgelegt:

1. Stadt Leipheim:  
06.07.1995 bis 11.08.1995
2. Verwaltungsgemeinschaft Kötz:  
26.06.1995 bis 27.07.1995

Auf die Auslegung wurde jeweils durch ortsübliche Bekanntmachung hingewiesen.

Außerdem wurde folgenden Behörden und Stellen Gelegenheit zur Äußerung gegeben:

Bezirk Schwaben, Augsburg  
Landratsamt Günzburg  
Landkreis Günzburg  
Kreisheimatpfleger des Landkreises Günzburg  
Verwaltungsgemeinschaft Kötz  
Regionalverband Donau-Iller, Neu-Ulm  
Straßenbauamt Neu-Ulm  
Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft, München  
Wasserwirtschaftsamt Krumbach  
Zweckverband Landeswasserversorgung Stuttgart  
Bayer. Landesfischereiverband, München  
Amt für Landwirtschaft und Ernährung, Abteilung Bodenkultur, Stadtbergen  
Amt für Landwirtschaft und Ernährung, Krumbach,  
Direktion für Ländliche Entwicklung, Krumbach,  
Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Schwaben, Augsburg  
Kreisgeschäftsstelle Günzburg des Bayer. Bauernverbandes,  
Bayer. Landesanstalt für Bodenkultur und Pflanzenbau München  
Oberforstdirektion Augsburg,  
Landesjagdverband Bayern e.V., München  
Jagdgenossenschaften Leipheim und Bubesheim  
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e.V., München  
Bund Naturschutz in Bayern e.V., Landesgeschäftsstelle München,  
Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., Hilpoltstein,  
Lech-Elektrizitätswerke AG, Augsburg  
Mittelschwäbische Überlandzentrale AG, Giengen/Brenz  
Deutsche Telekom AG, Direktion München  
Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz, München  
Energieversorgung Schwaben AG, Stuttgart



Rhein-Main-Donau AG, München (jetzt BEW)  
Oberfinanzdirektion München - Bundesvermögensabteilung, München  
Oberfinanzdirektion München - Landesvermögens- und Bauabteilung,  
München  
Finanzbauamt Augsburg  
Bezirksfinanzdirektion Augsburg  
Polizeipräsidium Schwaben, Augsburg,  
Wehrbereichsverwaltung VI, München  
Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Schwaben, der Abteilung  
für Vor- und Frühgeschichte Augsburg  
Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung Bau- und  
Kunstdenkmalpflege München  
Vermessungsamt Günzburg  
Bayer. Geologisches Landesamt, München  
Regierung von Oberbayern, Bergamt Südbayern, München  
Industrie- und Handelskammer für Augsburg und Schwaben, Augsburg  
Deutsche Telekom AG, Niederlassung Ulm  
Bayer. Landesamt für Umweltschutz, München

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden daraufhin am 06., 07., 09.  
und 10.11.1995 im großen Sitzungssaal der Stadt Leipheim, Kirchplatz 8,  
89340 Leipheim und am 17.11.1995 bei der Regierung von Schwaben,  
Gebäude Obstmarkt 12, 86152 Augsburg erörtert.

Über alle Erörterungstermine wurden Niederschriften gefertigt, die nachricht-  
lich in die Planunterlagen aufgenommen worden sind (Anlagen ... der Plan-  
mappe).

## 2. Erledigung erhobener Einwendungen und Anregungen

Aufgrund von Einwendungen und Anregungen wurden die Pläne durch Tek-  
turen und Roteintragungen teilweise geändert. Diese Änderungen betreffen  
insbesondere die Lage und die Gestaltung der Raststätte und des Motels.  
Außerdem wurden im Einvernehmen mit betroffenen Einwendungsführern  
u.a. folgende Änderungen vorgenommen:

- geänderter Anschluß von Feld- und Waldwegen bei Riedheim  
(Bau-km 5 + 650),
- Änderung des Lärmschutzwalles nördlich der BAB A 8 zwischen  
Riedheim und der Ferienhausanlage am Wörthsee (Bau-km) 5 + 660 bis  
Bau-km 6 + 600),
- Veränderte Führung des Grockelhofener Weges und Verschiebung des  
geplanten Unterführungsbauwerkes in Höhe des bestehenden Bauwerkes  
(Bau-km 8 + 087)
- Änderung der Entwässerungseinrichtungen, Sickersmulden und Rigolen  
statt Sickerschächten (Bau-km 8 + 050 bis Bau-km 8 + 150),

- Wiederherstellung der Vorflut von Gräben in Höhe der geplanten Tank- und Rastanlage Leipheim (Bau-km 8 + 150 bis Bau-km 8 + 520)
- Zusätzliche Aufforstungsflächen für die Bannwaldrodung auf den ehemaligen Munitionsdepots südlich Riedheim,
- Reduzierung der Ausgleichsfläche N 4 und dafür Planung von N 5 als neue Ausgleichsfläche
- Berücksichtigung der Hochspannungsleitungen bei der Gestaltung der Ausgleichsflächen N 2 und N 3

Aufgrund dieser Änderungen wurde folgenden Behörden und Stellen nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

Gewerbeaufsichtsamt Augsburg  
Techn. Überwachungsverein Bayern - Sachsen e.V., München  
Stadt Leipheim  
Landratsamt Günzburg  
Bayer. Landesamt für Umweltschutz, München  
Wehrbereichsverwaltung VI, München

Außerdem wurde den von der Änderung betroffenen privaten Grundstückseigentümern - soweit durch die Planänderungen frühere Forderungen nicht erfüllt oder Einwendungen nicht ausgeräumt werden konnten - nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme geboten.

Eine erneute Erörterung von Einwendungen war nicht mehr erforderlich und wurde auch von keiner Seite mehr gewünscht.

## II. Rechtliche Beurteilung des Vorhabens

### 1. Zuständigkeit und rechtliche Verfahrensgrundlagen

- a) Die Zuständigkeit der Regierung von Schwaben zur Entscheidung über den Antrag der Autobahndirektion Südbayern folgt aus § 17 Abs. 5, § 22 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Neufassung vom 19.04.1994 (BGBl I. S. 854 ff) i.V.m. Art. 39 Abs. 2 des Bayer. Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) i.d.F. der Bek vom 05.10.1991 (BayRS 91-1-I), geändert durch § 8 des Gesetzes vom 16.07.1986 (GVBl S. 135).
- b) Der Plan wird festgestellt nach § 1 Abs. 1 und Abs. 4, § 12 Abs. 4, § 12 a Abs. 4, § 17 FStrG, Art. 36 Abs. 5 und Art. 39 Abs. 2 BayStrWG, Art. 72 bis 75 des Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) vom 23.12.1976 (BayRS 2010-1-I), zuletzt geändert durch

Art. 6 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Betreuungsgesetzes vom 27.12.1991 (GVBl S. 496).

## 2. Umweltverträglichkeitsprüfung

Bestandteil der von der Autobahndirektion Südbayern gefertigten Planfeststellungsunterlagen ist auch eine im Ordner 4 enthaltene Umweltverträglichkeitsstudie, die von dem Büro Dipl.-Ing. Peter Markert, Landschaftsplanung und Ökologie, Dorfplanung und Freiraumgestaltung in Thannhausen und Schwanstetten erarbeitet wurde (Stand: endgültige Fassung: Juli 1993). Diese Studie befaßt sich mit den Trassenvarianten A (einseitiger Ausbau) und B (beidseitiger Ausbau) sowie den Varianten 1, 2a und 2b für den Bau der Tank- und Rastanlage in ihrer Wirkung auf die Schutzgüter Mensch, Tier, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter und auf die menschlichen Nutzungsansprüche. Außerdem wurde das ökologische Risiko für drei Belastungsstufen unter Berücksichtigung der Vorbelastung ermittelt. Darüber hinaus wurden etwaige Entlastungseffekte aufgezeigt und die Maßnahmenvarianten mit den Null-Varianten in Beziehung gesetzt.

Maßnahmen zur Verminderung des Risikos, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, sowie das verbleibende Restrisiko werden in der Studie für jedes Schutzgut dargestellt.

Die Studie beinhaltet ein schriftliches Gutachten, zwei Pläne Realnutzung M = 1 : 5000 (Unterlage 11 Bl.Nrn. 1.1 und 1.2), zwei Pläne Hydrologie M = 1 : 5000 (Unterlage 11 Bl.Nrn. 2.1 und 2.2), zwei Pläne Landschaftsstruktur und Biotope M = 1 : 5000 (Unterlage 11 Bl.Nrn. 3.1 und 3.2), zwei Pläne Wohnen und Erholung M = 1 : 5000 (Unterlage 11 Bl.Nrn. 4.1 und 4.2) sowie zwei Pläne Risikoanalyse M = 1 : 5000 (Unterlage 11 Bl.Nrn. 5.1 und 5.2).

Die gesamte Umweltverträglichkeitsstudie war mit den übrigen Planunterlagen zur Einsicht ausgelegt.

Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie fassen wir gem. § 11 UVPG wie folgt zusammen:

### A. Zusammenfassung:

I.

#### 1. Beschreibung des Planungsraumes

Die Planung beinhaltet den 6-streifigen Ausbau der bestehenden Bundesautobahn A 8 zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern und der sog. Waldvogelkurve südwestlich von Bubesheim im Landkreis Günzburg mit dem Neubau einer Donaubrücke bei Leipheim.

Außerdem soll die Anschlußstelle Leipheim der Bundesautobahn neu errichtet und die bestehende Tank- und Rastanlage Leipheim beseitigt und ca. 250 m südöstlich davon neu errichtet werden.

Der Planungsraum liegt am nordwestlichen Rand des Landkreises Günzburg und grenzt im Westen an den Landkreis Neu-Ulm sowie im Norden an den Alb-Donau-Kreis des Landes Baden-Württemberg an. Der Planungsraum gehört zum Regierungsbezirk Schwaben und zählt landesplanerisch zur länderübergreifenden Region Donau-Iller (Region 15).

Der Untersuchungsraum erstreckt sich von der Landesgrenze zu Baden-Württemberg bei Riedheim (Bau-km 4 + 230) bis zur sog. Waldvogelkurve bei Bubesheim (Bau-km 11 + 000). Der Untersuchungskorridor mißt an seiner schmalsten Stelle ca. 400 m und an seiner breitesten Stelle ca. 1600 m. Die bestehende Bundesautobahn A 8 liegt in diesem Untersuchungsraum.

Für die genannte Baumaßnahme wurden zwei Alternativen untersucht:

Die Variante A sieht die einseitige Verbreiterung der bestehenden Autobahn nach Westen bzw. Süden mit Verlagerung der Straßenachse um 13,0 m vor. Der Neubau der Donaubrücke mit 6 Fahrspuren und zwei Standstreifen ist dabei um ca. 21 m gegenüber dem alten Fahrbahnrand nach Süden versetzt. Im ersten Bauabschnitt wird dabei die südliche Fahrbahn, im zweiten Abschnitt die nördliche Fahrbahn neu gebaut.

Die Variante B sieht dagegen den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn durch eine beidseitige Verbreiterung der bestehenden Trasse vor. Die Lage der Straßenachse wird dabei nicht verändert. Im ersten Bauabschnitt wird die bestehende nördliche Fahrbahn verbreitert (Bauprovisorium) und anschließend die südliche Fahrbahn neu gebaut. Im zweiten Bauabschnitt wird die nördliche Fahrbahn neu errichtet.

Für beide Varianten ist der Bau von 4 bis 5,5 m hohen Lärmschutzwällen auf der Nordostseite der Bundesautobahn vorgesehen. Zum Schutze des Leipheimer Wohngebietes "Schloßhalde" wird der bestehende Lärmschutzwall auf 10 m erhöht. Auf der Donaubrücke selbst wird auf ihrer Nordostseite eine Lärmschutzwand in einer Höhe von 2,0 m errichtet, wobei diese Wand von Bau-km 7 + 300 bis Bau-km 7 + 420 auf 4 m ansteigt.

Für die neue Donaubrücke werden entsprechend den beiden Varianten A und B ebenfalls zwei Brückenvarianten untersucht:

Bei der Brückenvariante A wird die Achse der BAB A 8 um 13,0 m nach Südwesten verlegt und die Brücke auf 38,0 m Gesamtbreite vergrößert. In der ersten Bauphase wird dabei das Brückenbauwerk für

die Richtungsfahrstreifen nach München errichtet. In der 2. und 3. Bauphase schließt sich der Abbruch der bestehenden Brücke und der Neubau des Brückenbauwerkes für die Richtungsfahrstreifen nach Ulm an.

Bei der Brückenvariante B mit beidseitigem Ausbau erfolgt keine Verlegung der Straßenachse. Die Straße wird vielmehr auf beiden Seiten um je 8,5 m zu einer Gesamtbreite von 38,0 m verbreitert. Hierbei wird im 1. Bauabschnitt eine Behelfsbrücke für die Richtungsfahrstreifen nach München errichtet und der östliche Teil der bestehenden Brücke abgebrochen. Im 2. Abschnitt wird sodann der östliche Teil der neuen Brücke errichtet, die Behelfsbrücke abgebaut und das alte Brückenbauwerk abgebrochen. In einer letzten Bauphase wird sodann der westliche Teil der neuen Donaubrücke errichtet.

Bei beiden Varianten müssen für den Bau des Brückenbauwerkes im Auwald Baustraßen mit Wendehämmern zu beiden Seiten der Donau angelegt werden.

Neben den unterschiedlichen Trassenvarianten sehen die Planunterlagen auch die Verlagerung bzw. den Neubau der Tank- und Rastanlage Leipheim mit Motel vor. Die Variante 1 zielt dabei auf eine Erweiterung südlich des jetzigen Standortes ab. Die Varianten 2a und 2b beinhalten dagegen einen Neubau der Anlage auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen zwischen der Bundesautobahn und dem Auwald.

Der gesamte Planungsraum hat Anteil an zwei Naturräumen, die durch den Tafelabbruch der Donau voneinander getrennt sind. Südlich dieser markanten Bruchkante erstrecken sich in einer durchschnittlichen Höhenlage von 470 m über NN die "Iller-Lech-Schotterplatten" (046), nördlich davon liegt das Donau-Ried" (045) mit einer durchschnittlichen Höhenlage von 450 üNN. Beide Naturräume erfahren eine Untergliederung in weitere Landschaftsräume.

Westlich der Bundesautobahn A 8 liegen die Ettleshauser-Roggenburger Platten (046.20), die zu der übergeordneten Einheit der Iller-Lech-Schotterplatten gehören. Sie bilden eine von Hochterrassenschottern geformte Plattenlandschaft. Aufgrund der mächtigen Lößlehmdecken stellen diese Flächen meist wenig gegliederte Fluren mit intensiver ackerbaulicher Nutzung und nur geringem Grünlandanteil dar.

Das östlich der Bundesautobahn liegende Untersuchungsgebiet wird zum "Unteren Günztal" (046.30) gerechnet, dessen gute Böden ebenfalls eine intensive Landbewirtschaftung ermöglichen. Das Benkenbachtal bildet eine in die Donau mündende Erosionsrinne, in der sich die Unterstadt von Leipheim entwickelt hat. Innerhalb des Donauriedes bildet die Donauaue das sog. "Donaugrieß" (045.20). Infolge der mächtigen Kiesdecken wird an zahlreichen Abbaustellen Kies gewon-

nen. Im Bereich der Donau wird das landschaftliche Erscheinungsbild durch den geschlossenen Auwald und nordwestlich anschließend durch die weite Verebnung des Donauriedes geprägt.

An das "Donaugrieß" schließt sich im Norden die große Senke des "Langenauer Riedes" (O45.21) an, das ehemals von der Donau durchflossen wurde. Durch die Donauaufschüttungen war der Abfluß der Nau und anderer Albbäche verhindert, was neben den ehemals aufsteigenden Karstwässern zu einer Versumpfung des Gebietes führte. Vor allem die Donau-Korrektur ermöglichte eine weitgehende Kultivierung des Riedes. Die innerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden Flächen können seither intensiv landwirtschaftlich genutzt werden. Die Landschaft ist dabei von Weite geprägt, in der nur einzelne Gehölzstrukturen den Horizont begrenzen.

## 2. Bestandssituation im Planungsgebiet

### 2.1 Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch ist durch die bestehende Bundesautobahn mit derzeit vier Fahrstreifen erheblich belastet. Diese Belastung ergibt sich aus der Trennungswirkung der Straße, die nur an wenigen Stellen durch Über- bzw. Unterführungen überquert werden kann. Darüber hinaus ergibt sich eine Vorbelastung durch den Verkehrslärm und die Abgasemissionen des Verkehrs. Dies gilt insbesondere für das Wohngebiet "Schloßhalde" in Leipheim.

### 2.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere und deren Lebensräume

Die reale Vegetation im Untersuchungsgebiet weicht erheblich von der potentiellen natürlichen Vegetation ab. Waldflächen konzentrieren sich vor allem auf den Bereich der Donauauen. Beim Bubesheimer Wald handelt es sich überwiegend um Fichtenforste. Laub- und Mischwälder sind nur auf Restflächen vorzufinden.

Im weitgehend geschlossenen Donauwald stocken arten- und strukturreiche Bestände unterschiedlicher Ausprägung. Von der ehemaligen Weichholzaue zeugen nur noch Reste, hauptsächlich entlang von Altwässern, feuchten Rinnen und Gräben. Sie sind geprägt von mächtigen alten Schwarzpappeln und Silberweiden in der Baumschicht, Grauerlen und Traubenkirschen in der Strauchschicht, sowie klebrigem Labkraut, Giersch, Waldengelwurz, u.a. im Unterwuchs.

Als Bestandsform überwiegen mehr oder weniger stark anthropogen veränderte Hartholzauwälder, die sich in naturnaher Ausbildung zu den Baumarten Esche, Eiche, Ulme und vereinzelt Linde zusammensetzen (Eschen-, Ulmen-Auwälder). Stellenweise ist mit dem Hinzutreten von Hainbuche und Feldahorn - bedingt durch fehlende Überschwemmungen - eine Tendenz in der Entwicklung zum Landhochwald zu erken-

nen. Die reich strukturierte Strauchschicht wird von Grauerle, Traubenkirsche und anderen Straucharten gebildet. Neben den typischen Arten der Weichholzaue (s.o.) weist die Krautschicht Vertreter gereifter Böden wie z.B. Lungenkraut, Veilchen, Haselwurz, Waldbingelkraut oder Schlüsselblume auf. Dazu kommt ein einmaliger Reichtum an Frühlingsgeophyten mit Blaustern und Märzenbecher als gefährdete Arten der Roten Liste Bayern. Unmittelbar beiderseits der Autobahn befindet sich im Auwald ein ausgeprägter Märzenbecherbestand. Innerhalb der ehemaligen Flußschlingen haben sich im Auwald trockene, grob kiesige Standorte, sog. Brennen gebildet, z.B. Biotop Nr. 24. Da diese Bereiche meist keinen Grundwasseranschluß besitzen und die Humusdecke nur flachgründig ausgebildet ist, werden sie von typischen Vertretern der Halbtrockenrasen wie Fiederzwenke, Zypressenwolfsmilch und Johanniskraut besiedelt. In der Strauchschicht herrschen die trockenheitsertragenden Sträucher wie Berberitze, wolliger Schneeball oder Schlehe vor, während die Baumschicht häufig fehlt oder nur aus weniger krüppelwüchsigen Kiefern oder Eichen gebildet wird.

Innerhalb des im Auwald liegenden Naturschutzgebietes "Jungholz" sind Eschen-Ulmen-Auenwälder feuchter und trockener Ausprägung bis hin zu brennenartigen Magerrasen anzutreffen. Der steil abfallende, etwa 20 m hohe Südrand des Donautales ist mit einem feuchten Ahorn-Eschen-Schluchtwald bestockt. Am Hang treten zahlreiche Tuffquellen auf, auf denen sich floristisch interessante Quellsümpfe gebildet haben und die am Hangfuß großflächige Vernässungszonen verursachen. Ein von den Quellen gespeistes Bächlein stellt ein besonders wertvolles Kleingewässer innerhalb des Auwaldes dar. Das ebenfalls von Quellaustritten gespeiste Donau-Altwasser ist stark mit Schilf, steifer Segge, Wasserschwaden u.a. bewachsen. Auf der Terrassenkante steckt ein Eichen-Hainbuchenwald. Die Abfolge Eichen-Hainbuchenwald/Ahorn-Eschen-Schluchtwald/Auwald einschließlich der Übergangszonen bedingt eine Vielzahl unterschiedlichster Standortbedingungen auf den brennenartigen Standorten und damit eine sehr große Artenfülle. Die Orchideenvorkommen auf den brennenartigen Standorten im Auenwaldbereich sind die weitaus individuenreichsten Vorkommen im Auenwaldbereich zwischen Ulm und Donauwörth. Der lückenlose Übergang vom Donau-Auwald über einen Ahorn-Eschen-Schluchtwald zu einem Eichen-Hainbuchenwald ist dagegen im gesamten bayerischen und gesamten deutschen Donauraum nur im Naturschutzgebiet "Jungholz" anzutreffen.

Neben den genannten natürlichen Waldgesellschaften im Auwald gibt es in Abhängigkeit von der Nutzung unterschiedlich stark überformte Bereiche.

Unabhängig von der aktuellen Nutzung stellt der gesamte Auwaldbereich einen zusammenhängenden Biotopkomplex mit hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz dar. Er bildet einen Ausschnitt eines überregional bedeutsamen Auenbiotops; durch die Ausweisung als in-

ternational bedeutsames Feuchtgebiet wird dies noch zusätzlich unterstrichen.

Außerhalb der Wälder findet man im Untersuchungsgebiet nur wenige Gehölzstrukturen. Vor allem als Ufersäume entlang der Naßbaggerungen, Bäche und Gräben, zur Eingrünung der Siedlungen bzw. der Aussiedlerhöfe sowie als Straßenbegleitgrün. Typische Feldhecken und Feldgehölze sind nur spärlich vorhanden, was nicht zuletzt durch die geringe Reliefenergie sowie die sehr gute landwirtschaftliche Eignung der Böden bedingt ist.

Die Gehölzsäume an den Naßbaggerungen sind unterschiedlich weit entwickelt. Sie reichen von jungen Sträuchern und Bäumen (z.B. östlich Ostertagsee) bis zu dicht geschlossenen Beständen (z.B. westlich Nussersee, südöstlich Ostertagsee). Mit Ausnahme weniger monostrukturierter Pappelbestände (z.B. westlich Nussersee), nördlich Wochenendhausgebiet, handelt es sich um gemischte Bestockung mit verschiedenen Baum- und Strauchweiden, Esche, Birke, Pappel, Bergahorn, Weißdorn, Schneeball, Hasel u.a. In den gehölzfreien Uferbereichen siedeln vor allem quecken- und distelreiche Wildkrautfluren sowie Trittrasen und stickstoffreiche Hochstaudenfluren; Röhrichgesellschaften sind nur an flacheren Uferabschnitten zu finden (z.B. Ostertagsee, Nussersee).

Entlang der Nau, des Benkentalbaches, sowie eines kurzen Grabenstückes auf der Ackerplatte stocken Gehölzsaume vorwiegend aus Baum- und Strauchweiden, Esche, Bergahorn, Holunder, Hartriegel u.a. Den Gehölzen am Benkenbachtal und an den o.g. Gräben sind auch standortfremde Arten wie Flieder, Forsythie und vor allem Fichte beigemischt. Bei diesen Gewässern sind die gehölzfreien Bereiche mit nitrophilen Staudenfluren (v.a. Brennessel) besiedelt. Der Bubesheimer Bach wird vorwiegend von Pappelreihen gesäumt.

Der im Planungsraum westlich liegende Stadtrand von Leipheim weist eine verdichtete Bebauung mit geringem Flächenanteil auf. Nur die äußersten Häuserzeilen werden von Einfamilienhäusern mit Gärten gebildet.

Im Gewerbegebiet "Ziegelfeld" befinden sich in den noch nicht bebauten Bereichen einige Grün bzw. Brachflächen. Die Begrünung beschränkt sich auf wenige Einzelgehölze sowie eine junge Baumallee entlang der Kreisstraße GZ 4.

Im südlichen Planungsgebiet befinden sich zwei kleinere Streuobstwiesen, von denen eine brachliegt (bei der Anschlussstelle Leipheim). Die Obstwiesen am südlichen Ortsrand von Riedheim sind hinsichtlich Arten- und Altersstruktur überwiegend gut gestuft, die Grasflur wird meist beweidet. Innerhalb des dörflich geprägten Ortsbereiches weisen



zahlreiche kleine Hofstellen mit ihren Nutz- und Obstgärten, kleineren Sukzessionsflächen sowie Gehölzgruppen eine hohe Strukturvielfalt auf.

Die Aussiedlerhöfe sind durch Baumreihen (Birken, Schnitthecken, Rotbuche, Hainbuche) sowie ein- bis zweireihige Hecken aus einheimischen- und standortfremden Gehölzen eingegrünt.

Beiderseits der Bundesautobahn A 8 verlaufen ca. 1 bis 3 m breite und ca. 0,5 bis 3,0 m hohe Straßenböschungen. Diese sind fast durchgehend mit Altgrasfluren bewachsen. Punktuell stocken Baumgruppen und kurze Hecken. Größere Hecken und Gehölzgruppen sind im Bereich der Rastanlage und des Motels anzutreffen.

Die Einschnitte bzw. Dämme der die BAB A 8 unter- bzw. überquerenden Straßen und Feldwege sind überwiegend mit dichten Baumreihen bestanden (Berg-, Spitz- und Feldahorn, Linde, Pappel, Esche, Eiche und wenige Sträucher, bei der Baumschule Haage auch Koniferen und Ziergehölze).

#### Biotope

Diejenigen Lebensräume, die für die Pflanzen- und Tierwelt von besonderer Bedeutung sind, wurden im Landkreis Günzburg in den Jahren 1985 bis 1987 im Rahmen der amtlichen Biotopkartierung im Maßstab 1 : 5000 erfaßt. Die kartierten Biotope konzentrieren sich fast ausschließlich auf die Auwälder mit den angrenzenden Hang- und Schluchtwäldern. Außerhalb der Wälder befinden sich nur wenige Biotope, vorwiegend im Bereich der Naßbaggerungen bzw. entlang der Bäche. Insgesamt wurden im dortigen Teilraum 14 Biotope kartiert.

Im folgenden werden die Biotope in Kurzfassung aufgelistet.

- Biotop 7527/17 Gehölzsäume, Initialvegetation naß und trocken, sowie Unterwasservegetation an Naßbaggerungen
- Biotop 7527/19 ausgedehnte Auwaldungen
- Biotop 7527/22 Auwaldungen
- Biotop 7527/23 Auwald im Naturschutzgebiet "Jungholz"
- Biotop 7527/24 trockene und wechselfeuchte Altgrasfluren im Naturschutzgebiet "Jungholz"
- Biotop 7527/25 Altwasser im Naturschutzgebiet "Jungholz"
- Biotop 7527/74 Wertvollste mesophile Hang-, Feucht- und Schluchtwälder mit Quellfluren zwischen Günzburg und Bibertal
- Biotop 7527/74 gewässerbegleitende Gehölzsäume mit Kontaktvegetation in der Feldflur
- Biotop 7527/75 Hangwald in Naturschutzgebiet "Jungholz"
- Biotop 7527/90 Gewässerbegleitender Gehölzsaum am Benkentalbach
- Biotop 7527/91 großflächige Auwaldungen um Weisingen
- Biotop 7427/92 forstlich genutzte Auwälder östlich Weisingen
- Biotop 7527/95 Ufergehölzpflanzungen an rekultivierter Naßbaggerung

Biotop 7527/98 Gehölzsaum und Unterwasserrasen an ehem. Naßbaggerung

#### Naturschutzgebiet

Das Untersuchungsgebiet hat Anteil am westlich der Bundesautobahn München-Stuttgart und südlich der Donau gelegenen Naturschutzgebiet "Jungholz" bei Leipheim.

Dieses Gebiet wurde mit Verordnung vom 1. September 1980 als Naturschutzgebiet nach Art. 7 BayNatSchG unter Schutz gestellt. Es setzt sich aus dem zwischen Donau und Eisenbahnlinie liegenden Landschaftsteil "Donauaue" (12,87 ha) sowie den zwischen Eisenbahnlinie und Bundesstraße 10 gelegenen Landschaftsteil "Naturwaldreservat" (13,9 ha) zusammen.

#### Tierwelt

Das Auwaldgebiet der Donau mit Vorlandflächen innerhalb des international bedeutsamen Grünzuges ist besonders reich an z.T. auch seltenen heimischen Tieren, die in direkter oder indirekter Bindung zu den flußtalbezogenen Pflanzengemeinschaften stehen.

Der sehr gut gestufte Vegetationsaufbau sowie die unterschiedlichen, eng verzahnten Feuchtestufen vom trockenen (Brennen) bis nassen Milieu (Altwasser) bedingen in der Donauaue eine sehr große Standortvielfalt. Diese wiederum begünstigt auch eine hohe Vielfalt unterschiedlicher Tiergruppen und Individuen.

Die Vogelwelt im Bereich der Donaubrücke beherbergt mit dem Schwarzmilan und dem Mittelspecht gefährdete Arten der Roten Liste Bayerns. Außerdem wurden im Auwald beiderseits der Autobahn außerdem bereits erwähnten Arten noch Grünspecht, Grauspecht und Kleinspecht nachgewiesen.

Für höhlenbrütende Vogelarten (z.B. vorgenannte Spechte) sind Altholz und Totholzbäume von besonderer Bedeutung. Die Höhlen wiederum werden in der Folge von zahlreichen gefährdeten Insektenarten (z.B. totholzbewohnende Käfer) und Kleinsäugetern (z.B. Waldfledermäuse) genutzt. Die Brennen stellen wichtige Habitats vor allem für Schmetterlinge, Heuschrecken und Laufkäfer dar. In den Altwässern finden Amphibien und eine autochtone Kleinfischfauna ideale Lebensbedingungen. Die Röhrichte und Hochstauden sind Brutplatz für zahlreiche wirbellose Tiere und Lebensraum für viele Wirbeltiere (Vögel, Reptilien, Säugetiere) sowie für eine vielfältige Limnofauna. Stenotope Reinwasserorganismen sind an die Quellfluren im Naturschutzgebiet "Jungholz" gebunden.

Am Nussersee sind mit Gras- und Wasserfrosch landkreisbedeutsame Amphibienarten anzutreffen.

## 2.3 Schutzgut Landschaftsbild und Schutzgut Mensch - Erholung/Naturgenuß

### Landschaftsbild

In der planungsberührten Landschaft spielt für das Landschaftsbild vor allem der flußbegleitende Donauwald eine große Rolle, da er in der Vertikalen wirkt. Der Donauwald ist zudem ein weitgehend naturnah belassener charakteristischer Bestand mit hoher Strukturvielfalt. (Altarme, Altwässer).

Für den Betrachter sind die großen Bestände des Donauwaldes klare Orientierungspunkte.

Bereichernd im Orts- und Landschaftsbild wirkt der organisch gewachsene Ortsbereich von Riedheim mit seinem dörflichen Charakter und seiner guten Einbindung durch einen ausgeprägten Streuobstgürtel am südlichen Ortsrand.

Das sich in nördlicher Richtung an den Donauwald anschließende Langenauer Ried wird innerhalb des Planungsraumes intensiv landwirtschaftlich genutzt.

Das Landschaftsbild ist geprägt von Weite, die nur durch vereinzelte riedtypische Gehölzstrukturen unterbrochen wird. Durch den Kiesabbau sind zahlreiche Baggerseen entstanden, die auf das dortige Landschaftsbild wirken.

### Erholung und Naturgenuß

Für die Bevölkerung von Leipheim und Umgebung wie auch großräumig betrachtet für die Menschen des Ballungsraumes Ulm/Neu-Ulm ist das Donaualtal potentiell Erholungsgebiet und bedeutender Naherholungsbereich (Wanderungen, Radwanderungen).

Der durch den Donauwald führende Donau-Radweg Ulm-Regensburg ist von überregionaler Bedeutung.

Auch für die Kurzzeit- bzw. Feierabenderholung ist der flußbegleitende Donauwald geeignet. Er ist von Leipheim aus gut erreichbar.

In der Waldfunktionskarte werden die Donauwälder im Planungsraum als Erholungswälder der Intensitätsstufe 2 ausgewiesen.

Die Agrarlandschaft der fruchtbaren Iller-Lech-Schotterplatten weist wenige landschaftsgliedernde Elemente auf. Der westliche Ortsrand Leipheim ist durch das große Gewerbegebiet, das dicht an die Bundesautobahn heranreicht, geprägt. Entlang des Benkenbaches ziehen sich hier Kleingartenstrukturen (an der Kläranlage Leipheim) aus dem Siedlungsgebiet hinaus.

Die Ufer des Benkenbaches sind von Gehölzsäumen begleitet und somit besser ausgebildet als die Grabensäume im Untersuchungsgebiet.

Der Bubesheimer Wald im südlichen Planungsraum hat durch seine überwiegende Schichtenmonokultur einen strukturarmen und weniger naturnahen Charakter.

3. Voraussichtliche Veränderung der Umwelt unter Berücksichtigung des geplanten Vorhabens

Folgende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind bei Verwirklichung der Planung nicht zu vermeiden; sie werden anhand verschiedener Eingriffszonen beschrieben:

3.1 Ausbauvariante A (Antragstrasse)

Einseitiger Ausbau südlich bzw. westlich der bestehenden Trasse der Bundesautobahn.

**Landschaftsökologische Einheit: Donauried**

Eingriffszone 1

Geplante Baumaßnahme:

Nord- und südseitige Verbreiterung der Bundesautobahn um 6 m; Neubau eines Lärmschutzwalles mit einer Höhe von 2 bis 4 m und einer Breite von 11 bis 19 m. Verbreiterung der Überführungsbauwerke für die Verbindungsstraße Riedheim-Weisingen (Ifd. Nr. 159 neu des Bauwerksverzeichnisses) und den Feldweg bei Riedheim (Ifd. Nr. 58 neu des Bauwerksverzeichnisses).

Südseitig Bau eines Spritzschutzwalles mit einer Höhe von 1,5 m und einer Breite von 7 m.

Auswirkungen auf die Landschaft:

Überbauung und Versiegelung der bereits durch mittelbare Beeinträchtigung vorbelasteten Lebensräume; gewässerbegleitender Gehölzsaum und Altgrasfluren für die Verbreiterung der Bundesautobahn und Spritzschutzwall auf 0,37 ha Fläche.

Neue mittelbare Beeinträchtigung von Lebensräumen (gewässerbegleitende Gehölze und Altgrasfluren) durch Eintrag von Schadstoffen im neu betroffenen Immissionsbereich der Autobahn auf einer relativ kleinen Fläche.

Versiegelung bzw. Überbauung von straßenbegleitenden Hecken und Altgrasfluren und erhöhte Beeinträchtigung der straßenbegleitenden Hecken, Baumgruppen und Altgrasfluren durch Eintrag von Schadstoffen im neu betroffenen Immissionsbereich der Bundesautobahn.

### Eingriffszone 2:

Ausbau im Bereich Riedheim

#### Geplante Baumaßnahme:

Nord- und südseitige Verbreiterung der Bundesautobahn um bis zu 6 m; ab Bau-km 5 + 250 einseitig südseitige Verbreiterung der Bundesautobahn um bis zu 16 m.  
Neubau eines Lärmschutzwalles mit einer Höhe von 4 m und einer Breite von 19 m, zum Teil mit einer Breite von 5 - 8 m auf der bestehenden Fahrbahn bzw. Straßenböschung.  
Südseitig Neubau einer Böschung mit einer Breite von bis zu 7 m.  
Nord- und südseitiger Neubau von Feld- und Waldwegen mit einer Breite von 3 m.

#### Auswirkungen auf die Landschaft

Versiegelung und Überbauung von straßenbegleitenden Altgrasfluren und Hecken durch Fahrbahnflächen und Schüttung eines Lärmschutzwalles. Erhöhte Beeinträchtigung von straßenbegleitenden Hecken, Baumgruppen und Altgrasfluren durch verstärkten Eintrag von Schadstoffen aufgrund der erhöhten Immissionsmengen.

### Eingriffszone 3:

Ausbau im Bereich Rohracker

#### Geplante Baumaßnahme:

Südseitige Verbreiterung der Bundesautobahn um 20 m und Neubau einer Straßenböschung mit einer Breite von bis zu 6 m.  
Neubau eines Lärmschutzwalles mit einer Höhe von 1 m und einer Breite von 9 m auf dem Grund der bestehenden Fahrbahn bzw. der Straßenböschung.  
Bau eines Lärmschutzwalles mit einer Höhe von 4 m und einer Breite von bis zu 19 m.  
Bau eines Regenrückhaltebeckens auf einer Fläche von ca. 3 ha.  
Nord- und südseitiger Neubau eines öffentlichen Feld- und Waldweges mit einer Breite von 3 m.

#### Auswirkungen auf die Landschaft

Versiegelung bzw. Überbauung von straßenbegleitenden Hecken, Baumgruppen, Hochstauden und Altgrasfluren.

## **Landschaftsökologische Einheit: Donautal**

### Eingriffszone 4: westliches Donauufer

#### Geplante Baumaßnahme:

Verbreiterung der Bundesautobahn auf der Südseite um 21 m und der Böschung von 8 m auf bis zu 18 m. Nördlich der Bundesautobahn Errichtung eines Lärmschutzwalles mit einer Höhe von 2 - 4 m, quer zu den landschaftlichen Leitlinien. Wiederanlage eines öffentlichen Waldweges mit einer Breite von 3 m.

#### Auswirkungen auf die Landschaft

Überbauung von vorbelasteten Flächen des Hartholzauwaldes (Biotope Nrn. 7527-21.02, 7527-22.02 Erholungswaldstufe II) mit Vorkommen von Pflanzenarten und Vogelarten der "Roten Liste" sowie von angrenzenden Hochstauden- und Altgrasfluren auf einer Fläche von ca. 1,236 ha.

Neue mittelbare Beeinträchtigung des o.g. Hart- und Weichholzauwaldes und der Altgrasfluren in einem Umfang von ca. 0,911 ha durch Schadstoffe.

Erhöhte mittelbare Beeinträchtigung des o.g. Hartholzauwaldes durch verstärkten Eintrag von Schadstoffen aufgrund der erhöhten Immissionsmengen infolge des Verkehrsanstieges. Versiegelung und Beeinträchtigung von Straßenbegleitgrün.

### Eingriffszone 5: Donaubrücke

#### Geplante Baumaßnahme:

Neubau der Donaubrücke mit 6 Fahrspuren und 2 Standstreifen, um ca. 21 m gegenüber dem alten Fahrbahnrand nach Süden versetzt.

#### Auswirkungen auf die Landschaft:

Überbauung von Weich- und Hartholzauwe mit Waldsäumen und Quellflurzonen (Biotope Nrn. 7527-23.01, 7527-22.01, 7527-21.01). Beeinträchtigung des auf der östlichen Donaueseite ausgewiesenen Naturschutzgebietes und des Naturwaldreservats "Jungholz", auf beiden Seiten der Donau Beeinträchtigung des geplanten Bannwaldes mit Vorkommen von Pflanzenarten und Vogelarten der "Roten Liste Bayern" und der Hochstaudenfluren auf einer Fläche von 0,79 ha.

Im Bereich der Donaubrücke vorübergehende Beeinträchtigung einer Baumgruppe, gewässerbegleitender Gehölze, eines Weich- und Hartholzauwaldes auf einer Fläche von ca. 0,34 ha (wie oben beschrieben).

Neue mittelbare Beeinträchtigung von Waldsäumen, Hart- und Weichholzauwald, Eichen-Hainbuchenwald, Hochstaudenfluren und Röhricht durch Eintrag von Schadstoffen im neu betroffenen Immissionsbereich der Autobahn auf einer Fläche von ca. 0,65 ha.

Erhöhte mittelbare Beeinträchtigung von Hartholzauwald (wie oben beschrieben) durch verstärkten Eintrag von Schadstoffen aufgrund der infolge des Verkehrsanstieges erhöhten Immissionsmenge.

Versiegelung von straßenbegleitenden Hochstaudenfluren

#### Eingriffszone 6: östliches Donau-Ufer

##### Geplante Baumaßnahme:

Verbreiterung der Bundesautobahn in südliche Richtung um 21 m und Errichtung einer Böschung von 8 bis 18 m Breite. Erhöhung des nördlich der Bundesautobahn bestehenden Lärmschutzwalles auf 10 m und Verbreiterung auf 32 m.

##### Auswirkungen auf die Landschaft

Überbauung des Eichen- und Hainbuchenwaldes im Naturschutzgebiet und Naturwaldreservat "Jungholz", (Biotop 7527-85) auf einer Fläche von ca. 0,11 ha und Überbauung von 4 markanten Einzelbäumen.

Neue mittelbare Beeinträchtigung eines Biotopkomplexes aus Eichen-Hainbuchenwald, Hartholzauwald, den naturnahen Bachlauf, einen Hangquellenbereich (Biotop 7527-85, 7527-23.02) im Naturschutzgebiet und Naturwaldreservat "Jungholz", gleichzeitig geplanter Bannwald und Altgrasfluren durch den Eintrag von Schadstoffen im neu betroffenen Immissionsbereich der Autobahn auf einer Fläche von ca. 0,15 ha. Versiegelung von straßenbegleitenden Altgrasfluren und einer Baumgruppe.

Vorübergehende Beeinträchtigung von Weichholzaubenbeständen gleicher Wertigkeit (wie oben beschrieben, neben den Flügelwänden des Brückenwiderlagers).

Landschaftsökologische Einheit: Iller-Lech-Schotterplatten

#### Eingriffszone 7: Anschlußstelle Leipheim

##### Geplante Baumaßnahme:

Umbau der vorhandenen Anschlußstelle an der B 10. Abbruch und Beseitigung der bestehenden Tank- und Rastanlage Leipheim. Neubau eines Regenrückhaltebeckens auf einer Fläche von ca. 1,9 ha.

Auswirkungen auf die Landschaft:

Überbauung von zwei markanten Einzelbäumen.  
Versiegelung und Überbauung von straßenbegleitenden Altgrasfluren und Einzelbäumen.  
Erhöhte Beeinträchtigung von straßenbegleitenden Altgrasfluren.

Eingriffszone 8: Oberes Benkental

Geplante Baumaßnahme:

Verbreiterung der bestehenden Bundesautobahn in nördliche Richtung um 7 m und in südliche Richtung um 8 m. Neubau einer Straßenböschung südlich der Bundesautobahn mit einer Breite von 5 m. Verlängerung des nördlich der Bundesautobahn bestehenden Lärmschutzwalles mit einer Höhe von 5,5 m und einer Breite von 26 m.

Auswirkungen auf die Landschaft:

Überbauung von Buchen-Fichtenmischwald, Fichtenforsten, Hochstaudenfluren und drei markanten Einzelbäumen auf einer Fläche von ca. 0,045 ha.  
Neue mittelbare Beeinträchtigung von Hochstaudenfluren und Fichtenforst durch Eintrag von Schadstoffen im neu betroffenen Immissionsbereich der Bundesautobahn.  
Erhöhte mittelbare Beeinträchtigung von Fichtenforst und Buchen-Fichtenmischwald.  
Vorübergehende Beeinträchtigung eines Fließgewässers.  
Versiegelung von straßenbegleitenden Altgrasfluren.

Eingriffszone 9: Bubesheimer Wald

Geplante Baumaßnahme:

Verbreiterung der Bundesautobahn in nördliche Richtung um 5 m und in südliche Richtung um 7 m. Ab Bau-km 10 + 130 Verbreiterung der Bundesautobahn in südliche Richtung um 20 m.  
Neubau einer Straßenböschung südlich der Bundesautobahn mit einer Breite von 2 m, Errichtung einer Straßenböschung auf der Nordseite mit einer Breite von bis zu 11 m zum Teil auf bestehender Fahrbahn bzw. Böschung. Errichtung eines öffentlichen Feld- und Waldweges mit einer Breite von 3 m südlich der Bundesautobahn.  
Rekultivierung der nördlichen Fahrbahn der Bundesautobahn.

Auswirkungen auf die Landschaft:

Überbauung von Buchen-Fichten-Mischwald und Waldmantel auf einer Fläche von ca. 0,544 ha.



Neue mittelbare Beeinträchtigung von Buchen-Fichtenwald durch Eintrag von Schadstoffen im neu betroffenen Immissionsbereich der Bundesautobahn auf einer Fläche von 0,162 ha.

Erhöhte mittelbare Beeinträchtigung von Buchen-Fichtenmischwald und Fichtenforst.

Störung der Lebensraumfunktion durch Verkleinerung des Laubwaldbestandes auf eine Fläche von 0,238 ha. Zerstörung bzw. Beeinträchtigung der straßenbegleitenden Wildgrasfluren.

### 3.2 Tank- und Rastanlage Leipheim - Variante 1 -

Bei Verwirklichung der Variante 1 wird die bestehende Tank- und Rastanlage beseitigt und um ca. 250 m nach Süden neu verlegt errichtet.

#### Geplante Baumaßnahme:

Verbreiterung der Bundesautobahn in südlicher Richtung um ca. 17 m. Bau der Tank- und Rastanlage Leipheim mit Motel auf einer Fläche von ca. 8,8 ha.

Verlängerung des nördlich der Bundesautobahn bestehenden Lärmschutzwalles um 825 m mit einer Höhe von 4 m.

#### Auswirkungen auf die Landschaft:

Überbauung eines Streuobstbestandes, von Gräben und Hochstaudenfluren auf einer Fläche von ca. 0,58 ha.

Beeinträchtigung eines Streuobstbestandes und von Hochstaudenfluren durch starke Verkleinerung des Rest-Lebensraumes auf eine Fläche von 0,07 ha.

Überbauung bzw. Beeinträchtigung von straßenbegleitenden Altgras- und Hochstaudenfluren.

Neue mittelbare Beeinträchtigung von Hecken-, Hochstauden- und Altgrasfluren durch Eintrag von Schadstoffen im neu betroffenen Immissionsbereich der Autobahn auf einer Fläche von ca. 0,648 ha.

## 4. Voraussichtliche Veränderung der Umwelt unter Berücksichtigung von Vorhabensalternativen

### 4.1 Straßenvariante B

Die Variante B sieht eine beidseitige Verbreiterung vor, d. h. auf beiden Seiten der Bundesautobahn werden landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie einige Strukturen des Straßenbegleitgrüns einschließlich straßenbegleitender Altgrasfluren beansprucht.

Wesentliche Unterschiede zur Variante A ergeben sich bei der Durchführung der Donauaue. Durch den beidseitigen Ausbau reduziert sich der Eingriff auf der Westseite der Autobahn, so daß der Schlucht-

waldbereich mit den wertvollen Quellaustritten nicht so stark beeinträchtigt wird. Durch den beidseitigen Eingriff werden jedoch auf beiden Seiten die Waldränder aufgerissen. Die Freilegung der inneren Waldbäume führt für diese zu einer Gefährdung durch Sonnenbrand und Windwurf, insbesondere an der südexponierten Seite. Dies trifft auch auf den Bubesheimer Wald zu.

Darüber hinaus bestehen gegenüber der Variante A keine erheblichen Unterschiede hinsichtlich der festzustellenden Eingriffserheblichkeit hinsichtlich Natur und Landschaft.

#### 4.2 Tank- u. Rastanlage Leipheim - Varianten 2 A und 2 B

Die Standorte der Varianten 2 A und 2 B befinden sich im engeren Donautal und am Rande des flußbegleitenden Donauwaldes, so daß bei der Eingriffserheblichkeit der Varianten keine erheblichen Unterschiede bestehen.

Beide Planungsvarianten befinden sich innerhalb des national bedeutsamen Grünzuges der Donau in Anlehnung an den ökologisch wertvollen und raumgliedernden Donauwald. Die technisch geprägte Tank- und Rastanlage würde daher in der Donauaue als Fremdkörper in Erscheinung treten und das flußtalgeprägte Landschaftsbild erheblich und nachteilig stören.

Die Verwirklichung der genannten Varianten in unmittelbarer Anlehnung an den pflanzensoziologisch und zoo-ökologisch wertvollen Donauwald beansprucht wichtige Waldrand- und Pufferflächen, die zur naturhaushaltlichen Stabilisierung erforderlich sind. Durch Inbetriebnahme einer Tank- und Rastanlage an den Standorten 2A und 2B würden die anthropogenen Störeinflüsse zunehmen und den Donauwald belasten.

#### 5. Schutzgut Luft - Schutzgut Klima

##### Bestand:

Der Planungsraum fällt zum Klimabezirk der Donau-Iller-Lechplatten.

Bei der Betrachtung der großräumigen, klimatischen Verhältnisse liegt der Planungsraum im Übergangsbereich zwischen dem ozeanisch stärker beeinflussten Klima im Westen und dem kontinental stärker geprägten Klima im Osten. Die mittlere Jahresamplitude der Lufttemperatur liegt im Donautal bei 19° C und weist so zusammen mit den niedrigen Niederschlägen auf ein insgesamt kontinental geprägtes Klima hin.

Im Planungsraum fallen jährlich durchschnittlich 650 bis 700 mm Niederschläge. Eine Betrachtung des mittleren Jahresganges der Niederschläge zeigt ein gut ausgeprägtes Sommermaximum im Juli, dem sich ein sekundäres Maximum im Januar anschließt. Das Nieder-

schlagsminimum liegt im Februar. Die Verteilung der Niederschläge weist auf den "Binnenlandtyp" des Klimas hin. Die Ursache für die relativ geringen Niederschlagsmengen liegt darin, daß das Untersuchungsgebiet bei den vorherrschenden Westwinden im Windschatten der schwäbischen Alb liegt.

Die Jahresdurchschnittstemperatur liegt zwischen 7 und 8° C. Die Vegetationsperiode schwankt zwischen 200 und 220 Tagen im Jahr. Bedingt durch häufige Inversionswetterlagen und durch die Ausbildung von Kaltluftseen kommt es im Donautal zu verstärktem Auftreten von Früh- und Spätfrösten sowie zu ausgeprägten Nebelbildungen. Die mittlere Zahl der Nebeltage liegt zwischen 50 und 100. Davon entfallen allein auf den Monat Oktober 8 - 12 Tage, ein Charakteristikum der Flußlandschaft.

An der Meßstation Ulm ist die dominierende Windrichtung Westen. Mit großem Abstand folgen Winde aus Ost, Südwest, Nordwest und schließlich Nordost. Winde aus Nord, Süd und Südost treten selten auf.

#### Geländeklima und Lufthygiene:

Für das Kleinklima, insbesondere dessen Regeneration haben die Flächen, die aufgrund ihrer Vegetationskulturen, Topographie und Lage das Lokalklima durch Staubfilterung, Luftbefeuchtung, Temperaturminderung, Kalt- und Frischluftproduktion und Luftvermischung beeinflussen, besondere Bedeutung.

So erfüllen die folgenden Flächen besondere klimatische Funktionen:

#### Freiflächen:

Wiesen, Äcker und Brachflächen sind hervorragende nächtliche Kaltluftproduzenten. Bereits ab 2° Hangneigung wird die Kaltluft abgeführt und kann in benachbarte, evtl. lufthygienisch belastete Räume fließen und dort zum Ausgleich der Belastung beitragen.

Von ganz besonderer Bedeutung sind daher siedlungsnah gelegene geneigte Freiflächen.

#### Kalt- und Frischluftleitbahnen:

In Tälern und sonstigen Mulden kann die an den Hängen gebildete Kaltluft entsprechend dem Gefälle abfließen.

Wälder sind wirkungsvolle Schadstoff- und Staubfilter, die Sauerstoff durch Fotosynthese produzieren. Als Frischluftproduzenten tragen sie zur Luftbefeuchtung bei und mildern Temperaturextreme ab. Die Kaltluftproduktion ist in Wäldern eher untergeordnet.

Wasserflächen erwärmen sich nur langsam, kühlen jedoch auch langsam wieder ab. Aus diesem Grunde kommt ihnen eine erwärmende tages- und jahreszeitliche Ausgleichsfunktion zu.

Siedlungsflächen erwärmen sich je nach Bebauungsdichte und Versiegelungsgrad tagsüber stark und kühlen nachts nur langsam ab. Dabei kommt es zur Ausbildung einer Wärmeinsel.

#### Bewertung der Bestandssituation:

Der Bewertung liegt die Fähigkeit von Flächen zugrunde, Ausgleichsleistungen für belastete Gebiete zu erbringen.

Als Bewertungskriterien werden herangezogen:  
Kaltluftproduktion, Frischluftproduktion,  
lufthygienische Funktion  
Luftleitbahn.

Im Planungsraum stellen die großen, zusammenhängenden Auwälder wichtige Frischluftproduzenten sowie Staub- und Schadstofffilter dar. Ähnliches kann für den ausgeprägten Streuobstgürtel am südlichen Ortsrand von Riedheim angenommen werden. Ihre klimaausgleichende Eignung ist hoch.

Kaltluft kann sich im Untersuchungsgebiet nachts auf den ausgedehnten Acker- und Wiesenflächen bilden. Durch das flache Relief ist das Abfließen der Kaltluft in evtl. Wirkungsräume (Leipheim) stark eingeschränkt. Die Wirksamkeit der siedlungsfern gelegenen Flächen ist daher relativ gering. Ihre Eignung ist somit Mittel. Die siedlungsnah bei Leipheim und Riedheim gelegenen Freiflächen werden jedoch aufgrund ihrer Siedlungswirksamkeit (Land-Stadt-Wind) mit hoch eingestuft.

Das Donautal selbst stellt großräumig eine große Abflußbahn für Kaltluft dar, die der Hauptwindrichtung folgend von West nach Ost donauabwärts verläuft. Seine Eignung ist hoch. Ausgeprägte örtliche Kaltluftbahnen sind in dem weitgehend ebenen Planungsraum jedoch nicht zu erwarten.

Die Siedlungsflächen von Riedheim und Leipheim sind als Wirkungsraum zu betrachten. Ihre Eignung für klimatische Ausgleichsleistungen ist gering.

#### Empfindlichkeit:

Im Untersuchungsgebiet weist der Donauauebereich mit seinem Auwald und seiner Funktion als Leitbahn eine hohe Empfindlichkeit auf.

Auch die Streuobstwiesen um Riedheim können in diese Kategorie eingeordnet werden.

Eine mittlere Empfindlichkeit besitzen die Ackerflächen und Wiesen der Iller-Lech-Schotterplatten und des Donauriedes nördlich des Auwaldes. Eine geringe Empfindlichkeit besitzen die Siedlungsflächen von Riedheim und Leipheim.

#### Vorbelastung:

Der Autobahnabschnitt im Donauried liegt im Bereich häufiger Inversionswetterlagen. Da sich bei diesen Schadstoffe (vor allem Stickoxide) vor allem in der Luft anreichern, kann von einer erhöhten lufthygienischen Belastung im Donauried ausgegangen werden.

Die Kumulation von Schadstoffen ist insbesondere beiderseits der Straßen gegeben. Die Schadstoffe CO und NO erreichen dabei nur in unmittelbarer Straßennähe, im 100-Bereich, hohe Konzentrationen. Die CO-Konzentrationen steigen mit Verkehrsdichte stark an, insbesondere bei einem schubweisen Verkehrsfluß, wie es beispielsweise bei einem Stau der Fall ist.

Neben den Immissionen durch den Verkehr kann es zu einer Schadstoffanreicherung der Luft durch Hausbrände von Leipheim und Riedheim sowie durch die Gewerbebetriebe in Leipheim kommen.

Das lokale Klima wird im Untersuchungsgebiet durch den Verkehr nicht beeinflußt. Lediglich im unmittelbaren Trassenbereich kann sich das bodennahe Klima ändern. Die Lufttemperatur steigt in etwa 50 cm Höhe über dem Boden um einige Grade an. Dagegen sinkt die Luftfeuchtigkeit neben den Fahrstreifen infolge des Fahrtwindes ab.

#### 6. Schutzgut Kulturgüter

Im Untersuchungsraum liegen mehrere Bodendenkmale.

Eine alte Römerstraße ("römische Donau-Süd-Straße") unterquert die Autobahn im Benkental.

Im Bubesheimer Wald befinden sich beiderseits der Autobahn mehrere Grabhügel aus der Bronzezeit.

B. Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG:

Ausbauvariante A, Variante 1, Tank- und Rastanlage mit Motel

Unmittelbare Veränderung von Biotopflächen:

Bei den Eingriffen durch die Straßenbaumaßnahme handelt es sich vorwiegend um die Überbauung von Hecken und Gehölzsäumen an Gewässern sowohl im Donautal als auch innerhalb der Iller-Lechsotterplatten.

Diese Eingriffe sind in der gleichen landschaftsräumlichen Einheit durch die Anlage neuer gleichgearteter Vegetationsbestände ausgleichbar.

Beeinträchtigung straßennaher Biotopflächen einschließlich der Biotopwaldbereiche:

Die Beeinträchtigung durch die Straßenbaumaßnahme betrifft strukturreiche, ökologisch wertvolle Auwaldbestände mit eingeschlossenen Quellfluren im Bereich des engeren Donautales, die durch Überbauung z.T. beseitigt, zum Teil beeinflußt werden. Da es sich bei dem planungsberührten Donautal um eine Komplexlandschaft in Gestalt von Abfolgen von Biotopen bestimmter Entwicklungsstufen sowie Teillebensräumen und Trittsteinen für Tier- und Pflanzenarten handelt, die in "Roten Listen" als gefährdet eingestuft sind, ist von einem nicht ausgleichbaren Eingriff i.S. des Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG auszugehen.

Im engeren und weiteren Donautal können durch den Verursacher (Straßenbauverwaltung) Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege durchgeführt werden, die die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushaltes in den vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum möglichst gleichartig gewährleisten (Ersatzmaßnahmen). In diesem Zusammenhang erscheint in der landschaftsökologischen Einheit des Donautales die Neubegründung von Hartholzauwaldflächen in unmittelbarem Anschluß an sicherungswürdige und entwicklungsfähige Standorte der Hartholzaue zur Kompensation beeinträchtigter Flächen im Donauwald und die Entwicklung von neuen Zonationen und Ökotonen des Auwaldes angezeigt. Dabei kann ein strukturreicher Komplex von an flußmorphologischen Gegebenheiten orientierten Rohbodenflächen in Verbindung mit Gewässerstrukturen wesentlich zur Stabilisierung des Naturhaushalts beitragen.

Versiegelung von Ackerflächen, intensiv genutztem Grünland und Wirtschaftswaldflächen:

In den Iller-Lech-Schotterplatten kann durch die Neuschaffung von naturnahen Lebensräumen eine Aufwertung der strukturarmen Landschaft und ein Übergang der Bewirtschaftungsintensität zwischen Bubesheimer

Wald und der intensiv landwirtschaftlich genutzten Landschaft erzielt werden. Außerdem können die Waldverluste, die beim Ausbau im Bereich des Bubesheimer Waldes entstehen, im Naturraum ausgeglichen werden.

#### Beeinflussung des Landschaftsbildes:

Die Beeinflussung des Landschaftsbildes, die mit dem Straßenbau bzw. Herstellung einer Tank- und Rastanlage verbunden sind, z.B. die optische Beeinflussung durch ein breiteres Störband und die Entfernung von bestehendem Straßenbegleitgrün können dadurch ausgeglichen werden, daß neue straßenbegleitende Pflanzen aus heimischen Gehölzen eingebracht werden.

Die Herstellung von Lärmschutzwällen im engeren Donautal quer zu den landschaftlichen Leitlinien verursacht nachhaltige Wirkungen auf das Landschaftsbild.

Die Bepflanzungsmaßnahmen an den Böschungen führen nicht zur vollständigen Kompensation des Landschaftseingriffes. Erforderliche Ersatzmaßnahmen können im Bereich des engeren und weiteren Donautales durch Aufbau von Feldgehölzen und standortgerechten Baumgruppen zur Erhaltung der Werte des Landschaftsbildes wesentlich beitragen. Dies trifft auch für Lärmschutzanlagen im Naturraum der Iller-Lech-Schotterplatten zu.

#### Erhaltung von Wanderwegen und geeigneten Räumen für die Naherholung:

Durch den vorgesehenen Brückenquerschnitt an der Donau können bisher vorhandene Wegebeziehungen im Donautal auch weiterhin aufrechterhalten werden.

#### Beeinflussung wichtiger Lebensräume und Wanderungslinien heimischer Tierarten:

Die Durchgängigkeit des engeren Donautales als Hauptwanderungslinie für bodengebundene heimische Tierarten bleibt wegen der großen Spannweite der Donaubrücke, auch nach Brückenverbreiterung erhalten.

#### Ausbauvariante B, Variante 2 A und 2 B Tank- und Rastanlage:

Bei der quantitativen Gegenüberstellung der beiden Autobahnvarianten zeigt sich, daß die bestandsorientierten Ausbauvarianten keine nennenswerten Unterschiede zur Eingriffserheblichkeit bei den beschriebenen Schutzgütern - bis auf den Bereich des Donauübergangs - aufweisen. Ähnlich verhält es sich auch hinsichtlich der erforderlichen Kompensation des geplanten Landschaftseingriffes.

Der wesentliche Unterschied zwischen beiden Varianten liegt in der Beeinträchtigung des wertvollen Tobelbereiches südwestlich der Donaubrücke. Durch die einseitige Verbreiterung bei Variante A werden die kulissenbildende Traufvegetation und die angrenzenden Quellaustritte stärker gestört, als bei Variante B. Bei der Variante B wird der Auwaldrand beidseitig beeinträchtigt, während bei Variante A nur in den südwestlichen Auwaldrand und den Tobel eingegriffen werden muß. Der Eingriff in diesen äußerst wertvollen Tobelbereich mit bedeutsamen Quellaustritten erfolgt bei Variante A jedoch in größerem Umfang, wogegen bei Variante B dieser Bereich weitgehend geschont wird.

Die Beeinträchtigung von Flora und Fauna wirkt sich bei den Varianten 2 A und 2 B der Tank- und Rastanlage unterschiedlich aus. Während bei beiden Varianten 2 A und 2 B großflächig ökologisch wichtige Vorlandzonen der Donauwälder reduziert werden, müßte bei der Variante 1 relativ kleinflächig ein Streuobstwiesenareal und ein als Biotop kartierter Ufersaum überbaut werden. Eine Kompensation des flußnahen Landschaftseingriffes kann sowohl bei Variante 2A als auch bei Variante 2B nicht ausgeglichen werden, sondern wird über die bereits genannten Ersatzmaßnahmen zu regeln sein.

#### Wechselwirkungen auf verschiedene Schutzgüter durch Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme:

##### Schutzgut Mensch/Schutzgut Landschaft

Der Schutz der Anwohner in der Nähe der Bundesautobahn vor Verkehrslärm könnte am wirkungsvollsten durch möglichst hohe Lärmschutzwälle oder Lärmschutzwände gewährleistet werden. Derartige Anlagen können aber zum Konflikt mit den Belangen des Landschaftsschutzes führen. Außerdem wird dadurch die Sichtbeziehung zwischen den Wohnbereichen und der Landschaft erheblich beeinträchtigt.

Im Naturraum des Donautales werden zu hohe Wälle oder Wände als Fremdkörper im flußmorphologisch geprägten Landschaftsbild in Erscheinung treten. Es muß sonach Ziel einer kompromißfähigen Planung sein, die Höhe der notwendigen Lärmschutzwälle bzw. Lärmschutzwände so festzulegen, daß sie zwar einerseits den erforderlichen Lärmschutz möglichst gut gewährleisten, andererseits aber auch die Belange der Landschaft und des Landschaftsbildes berücksichtigt werden können.

Erforderlich ist deshalb, den notwendigen Lärmschutz für die Menschen neben den genannten aktiven Lärmschutzmaßnahmen durch zusätzliche Maßnahmen an den Gebäuden sicherzustellen, wenn Lärmschutzwälle und -Wände allein nicht ausreichen, Gründe des Landschaftsschutzes aber einer weiteren Erhöhung der aktiven Schutzmaßnahmen entgegenstehen.



### Schutzgut Mensch/Schutzgut Tiere

Die Lärmimmissionen, die beim Schutzgut Mensch in ihrer Be- und Entlastung für die Wohnqualität untersucht wurden, haben ebenso Auswirkungen auf die biotischen Bereiche der heimischen Tierwelt.

Da der Belastungskorridor hinsichtlich des Schutzgutes Tiere mituntersucht wurde, sind die möglichen Wechselwirkungen bezüglich ihrer Belastungsintensität mit abgedeckt worden. Durch die Analyse der Wechselwirkungen ergeben sich keine neuen Erheblichkeiten, sondern die Ergebnisse der Untersuchung in den einzelnen Schutzgütern werden bestätigt.

Die auftretenden Erheblichkeiten können durch Kompensationsmaßnahmen, die im landschaftspflegerischen Begleitplan zu regeln sind, in ausreichendem Maße abgemildert werden.

### Schutzgut Tiere und Pflanzen/Schutzgut Landschaft

Der Verlust und die Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen durch die geplante Straßenbaumaßnahme hat Auswirkungen auf biotische Bereiche als Lebensraumverlust für die Tier- und Pflanzenwelt. Dieser Aspekt der Veränderung der vorhandenen Strukturen und Landschaftselemente spielt als Umweltauswirkung auf das jeweilige Schutzgut eine so bedeutende Rolle, daß diese Auswirkungen bereits im einzelnen im Kapitel "voraussichtliche Veränderung der Umwelt unter Berücksichtigung des geplanten Vorhabens und von Vorhabensalternativen" abgehandelt wurden.

Zusammenfassend ergibt sich somit, daß die Ausbauvariante A und B außerhalb des engeren Donaubereichs in etwa in gleichem Maße die zu beurteilenden Schutzgüter berühren. Die Tank- und Rastanlage der Variante 1 verursacht gegenüber den Standorten der Varianten 2a und 2b die geringsten Landschaftseingriffe.

Bei der Donauüberquerung wirkt sich ein südseitiger Ausbau der Bundesautobahn (Variante A) auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen aus den genannten Gründen ungünstiger aus, so daß Variante B hinsichtlich der Eingriffserheblichkeit naturschutzfachlich den Vorzug verdient.

### Schutzgut Luft/Schutzgut Klima

Durch den Ausbau der Bundesautobahn ist keine Beeinträchtigung der großräumigen klimatischen Verhältnisse zu erwarten. Allerdings kann sich die Maßnahme auf die kleinklimatischen und lufthygienischen Gegebenheiten belastend auswirken.

Während der Baumaßnahme selbst können sich Schadstoffimmissionen der Baumaschinen auf das Schutzgut Luft auswirken.

Die geringen Unterschiede der Varianten A und B hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Kleinklima lassen eine gemeinsame Betrachtung des durch sie verursachten Risikos zu. Durch die bereits bestehende Bundesautobahn sind die bereits bestehenden Belastungen jedoch schon jetzt gegeben, so daß sie durch den Ausbau nur noch verstärkt werden.

Beide Varianten beanspruchen auf der gesamten Trassenlänge bisher unversiegelte Flächen, die dadurch der Kalt- bzw. Frischluftproduktion künftig nicht mehr zur Verfügung stehen. Für die Acker- und Wiesenflächen mit ihrer mittleren Empfindlichkeit und Eignung ergibt sich ein mittleres Risiko für die Belastungsstufe 1. Das sich für die Belastungsstufe 2 und 3 ebenfalls ergebende mittlere Risiko wird aufgrund der Vorbelastung als gering eingestuft.

Bei Beanspruchung bzw. Schadstoffeintrag in Wälder (Bubesheimer Wald, Donauauwald) besteht aufgrund der hohen Eignung und Empfindlichkeit ein hohes Risiko für Belastungsstufe 1, 2 und 3. Das Risiko durch die Schadstoffeinträge der Belastungsstufen 2 und 3 wird aufgrund der Vorbelastung auf mittel reduziert.

Durch den Bau der 4 - 5,5 m, im Bereich der Wohnsiedlung Schloßhalde auf bis zu 10 m hohen Lärmschutzwälle kann es zu Störungen der großräumigen, donauabwärts gerichteten Luftströmung kommen. Erfolgt eine Stauung der Luftmassen, kann es zur Ausbildung eines Kaltluftsees mit erhöhter Nachtfrostgefahr (Glatteisbildung) und Nebelbildung sowie zur Kumulation von Schadstoffen kommen. Genaue Aussagen können jedoch nur nach speziellen klimatologischen Untersuchungen getroffen werden. Da für jede der drei Varianten für die Errichtung der Tank- und Rastanlage Ackerflächen in Anspruch genommen werden müssen, ergibt sich hinsichtlich der klimatischen Auswirkungen in etwa das gleiche Risiko.

Landwirtschaftlich genutzte Flächen besitzen bei ebener Lage nur eine mittlere Eignung und Empfindlichkeit. Von den ca. 5,3 ha Flächen, die für den Bau der Tank- und Rastanlage beansprucht werden, werden ca. 3,7 ha versiegelt und stehen als Kaltluftproduktionsfläche künftig nicht mehr zur Verfügung. Für diese Flächen wird die Belastungsstufe 1 zugrunde gelegt. Es ergibt sich ein hohes Risiko. Auf den geplanten Grünflächen bleibt die Möglichkeit der Kaltluftproduktion dagegen bestehen.

Zusammenfassend geht vom Bau der Rastanlage ein mittleres Risiko bei Variante 1 aus. Bei Verwirklichung der Varianten 2 A und 2 B ergibt sich durch die Lage innerhalb der großräumigen Kaltluftabflußbahn des Donautales ein hohes Risiko.

Baubedingte Belastungen ergeben sich durch die Schadstoffemissionen der Baufahrzeuge. Bei Umleitungen des Verkehrs während der Bau- maßnahme kann es zu Schadstoffeinträgen in bisher unbelastete Räu- me kommen.

Durch den Bau der Lärmschutzwälle können die Schadstoffimmissionen auf der Nord/Ostseite der Bundesautobahn zwar reduziert, jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden.

Aber auch bei einem Verzicht auf den Ausbau der Bundesautobahn ist mit einem Anstieg der Schadstoffimmissionen zu rechnen. Ohne Lärmschutzwälle werden die Schadstoffe verstärkt in die angrenzenden Gebiete eingetragen.

Während bei der sog. Nullvariante (Verzicht auf den Ausbau der Bun- desautobahn) keine neuen Flächen versiegelt werden, d. h., die Kalt- luftproduktion nicht weiter reduziert wird, lassen sich bei Verwirkli- chung der Trassenvarianten A oder B keine wesentlichen Unterschiede herausarbeiten. Beide Varianten bringen bei der Beanspruchung von Wäldern ein hohes Risiko und bei der Beanspruchung von Acker- und Wiesenflächen ein mittleres bis geringes Risiko mit sich.

#### Abwasserentsorgung:

Eine Wechselwirkung auf andere Schutzgüter ist durch die Entsorgung von Fahrbahnabwässern möglich, die unmittelbar oder über eine öf- fentliche oder private Abwasseranlage in einen Vorfluter eingeleitet werden.

Die Anlage ist deshalb so zu errichten, daß durch die Abwasserbesei- tigung keine Beeinträchtigung des Gemeinwohls gem. §§ 6 und 7 WHG zu besorgen ist. Soweit eine flächenhafte Versickerung oder die Einleitung in das Grundwasser vorgesehen ist, hat die Versickerung den geltenden Normen zu entsprechen.

Die notwendigen Abwasserbehandlungsmaßnahmen zur Erfüllung der wasserrechtlichen Umwelanforderungen nach §§ 3, 6 und 7 WHG können Abfälle im Sinne des § 1 Abfallgesetz verursachen. Die sich damit ergebenden Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Klima/Luft, Boden und Menschen sind somit zu prüfen. Die Abwasserbeseitigung hat deshalb so zu erfolgen, daß die wasserrechtlichen Umwelanforde- rungen erfüllt werden können und dadurch keine Beeinträchtigung des Gemeinwohls i.S. der genannten Vorschriften entsteht.

Die Immissionsschutz- oder Abwasserbehandlungsmaßnahmen zur Erfül- lung der gesetzlichen Umwelanforderungen (Schutzgüter Mensch, Bo- den, Wasser, Klima, Luft) können Eingriffe i.S. des § 8 Abs. 1 BNatSchG verursachen (z.B. durch sicherheitstechnisch erforderliche aber flächenverbrauchende Rückhaltebecken). Diese notwendigen

Schutzmaßnahmen sind so durchzuführen, daß ein wesentlicher Eingriff vermeidbar oder aber durch eingriffskompensierende Maßnahmen als ausgeglichen angesehen werden kann. Ist dies nicht der Fall, muß nach § 8 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. Art. 6 BayNatSchG geprüft werden, ob die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege i.S. dieser Vorschrift oder die mit den Schutzmaßnahmen verbundenen Forderungen an die Nutzung von Natur und Landschaft als vorrangig zu bewerten sind.

Im Falle der Bundesautobahn A 8 sowie der Tank- und Rastanlage mit Motel sind aufgrund der vorgesehenen Versickerung, Einleitung in den Untergrund oder Entwässerung über Kanalisationsanlagen Abfallentsorgungs- oder Abwasserbehandlungsmaßnahmen erforderlich, so daß hier auch keine Auswirkungen über Wechselwirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen zu erwarten sind. Die geplanten Immissionsschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle und -wände), die für die Einhaltung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV erforderlich werden (Schutzgut Mensch), können bei allen Varianten, insbesondere im Bereich der Wohnbebauung Schloßhalde (Leipheim) zusätzlichen Verlust von wertvollen Lebensräumen für die Tier- und Pflanzenwelt verursachen. Diese möglichen Verluste sind durch entsprechende Gestaltung und Bepflanzung jedoch ausgleichbar.

Die Anlage von Ersatz- oder Ausgleichsmaßnahmen als "Schutzmaßnahme" für Tiere und Pflanzen erfolgen in der Regel auf landwirtschaftlich genutzten Böden. Durch die Veränderung der Nutzungsart wird auch der Bodenaufbau verändert. Der bisherige Bodenaufbau wird einer Neubildung unterzogen. Damit kommt es zu Veränderungen des derzeitigen Bodens, was Auswirkungen im Schutzgut Boden bedeutet.

Ebenso gehen durch die Ausweisung von Ersatz- und Ausgleichsflächen landwirtschaftlich nutzbare Flächen verloren, was eine Wechselwirkung mit dem Schutzgut Sachgüter "Sicherung einer nachhaltigen landwirtschaftlichen Nahrungsmittelproduktion" hat.

### 3. Materiell-rechtliche Beurteilung des Vorhabens:

Bei der Planung von Straßen ist der Planfeststellungsbehörde ein Ermessensspielraum eingeräumt. Es besteht insoweit planerische Gestaltungsfreiheit. Folgende Planungsschranken sind jedoch zu beachten.

- Bindung an eine vorbereitende Planungsentscheidung des Bundesministers für Verkehr nach § 16 FStrG, soweit eine solche erforderlich und ergangen ist,
- Rechtfertigung des konkreten Vorhabens aus fernstraßenrechtlicher Zielsetzung
- Beachtung gesetzlicher Planungsleitsätze

- Anforderungen des Abwägungsgebotes (vgl. § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG).

Das plangegegenständliche Vorhaben entspricht diesen Grundsätzen.

### 3.1 Raumordnung und Linienbestimmung nach § 16 FStrG

Die mit dem Vorhaben eines bestandsorientierten Ausbaus der Bundesautobahn A 8 einschließlich der Verlegung der Tank- und Rastanlage mit Motel in Leipheim verbundenen Auswirkungen auf die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, insbesondere die Überschneidungen mit überörtlich raumbedeutsamen Nutzungen im Planungsraum sind nicht von solchem Gewicht, daß es der Durchführung eines förmlichen raumordnerischen Abstimmungsverfahrens bedarf. Den betroffenen Belangen - vor allem teilweiser Trassenverlauf innerhalb eines geplanten großräumigen Landschaftsschutzgebietes sowie einer geplanten Wasserschutzgebietserweiterung - kann im Rahmen des rechtlichen Gestattungsverfahrens Rechnung getragen werden.

Demgemäß ist auch eine Linienbestimmung gem. § 16 FStrG im vorliegenden Falle entbehrlich. Eine Linienbestimmung ist zwar beim Bau neuer Bundesfernstraßen erforderlich; sie kann auch in Betracht kommen, wenn die Trasse einer vorhandenen Bundesfernstraße auf längerer Strecke verlassen wird, so daß die nach dem Zweck der Planung angestrebten Zielsetzungen berührt sind. Für den Bau von Ortsumgehungen entfällt die Linienbestimmung.

Im vorliegenden Falle handelt es sich zwar nicht um eine Ortsumgehung, aber auch nicht um einen Neubau einer Bundesfernstraße oder um eine Planung, nach der die bestehende Trasse der vorhandenen Bundesautobahn auf längerer Strecke verlassen wird. Mit Rücksicht darauf, daß die der Planfeststellung zugrundeliegende Planung einen bestandsorientierten Ausbau der Bundesautobahn vorsieht, stehen Anfangs- und Endpunkt der Straße, der grundsätzliche Verlauf der Trasse, die Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßennetz, die Streckencharakteristik, die ungefähre Lage der Trasse zu berührten und benachbarten Ortschaften, schutzbedürftigen Bereichen, Wasserschutzgebieten, Schutzgebieten nach Naturschutzrecht, zu sonstigen Schutzbereichen usw. sowie die Führung der Straße über Brücken, auf Dämmen, in Einschnitten, also in ihrem generellen Verlauf bereits fest. Bei einfachen Verbesserungen der Linienführung, der Gradienten oder Verbreiterungen, auch durch hinzutretende Fahr- und Gehstreifen, bedarf es dagegen keiner Linienbestimmung (vgl. Kodal/Krämer, Straßenrecht, 5. Auflage, Rd.-Nr. 3.1 zu Kap. 33, sowie Allgemeines Rundschreiben Straßenbau, Nr. 13/1996: Planung und Planfeststellung vom 15.04.1996 (VKBI S. 22 ff.)).

### 3.2 Rechtfertigung des Vorhabens

Das Vorhaben ist nach Maßgabe straßenrechtlicher Zielsetzungen erforderlich.

Die Bundesautobahn A 8 Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - Augsburg - München - Rosenheim (Salzburg) hat weiträumige Verkehrsbedeutung. Sie ist die Hauptverbindung zwischen den Ballungsräumen München und Stuttgart. Im planfestgestellten Abschnitt ist sie Teil der Hauptverbindung zwischen den beiden Oberzentren Ulm/Neu-Ulm und Augsburg. Die Bundesautobahn A 8 ist darüber hinaus die wichtigste Verkehrsader in Ost-Westrichtung im süddeutschen Raum. Über die Verknüpfungen mit allen in Süd-Nord-Richtung verlaufenden Bundesautobahnen im bayerischen und baden-württembergischen Raum findet die BAB A 8 auch Anschluß an das französische, schweizerische und österreichische Autobahnnetz. Aus diesem Grunde hat die BAB A 8 auch europäische Bedeutung und ist Bestandteil der Europastraße E 52 Salzburg - Paris. Aber auch für den Regionalen Verkehr hat die BAB A 8 in Verbindung mit der Bundesstraße 16 neu (Ostumgehung Günzburg) als Entlastung für Leipheim große Bedeutung.

Der nun planfestgestellte Abschnitt der Bundesautobahn umfaßt den dringend erforderlichen Neubau der Donaubrücke bei Leipheim sowie den 6-streifigen Ausbau der bestehenden Autobahn zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern und der sog. Waldvogelkurve südwestlich von Bubesheim nebst Neubau der Tank- und Rastanlage. Bei der bestehenden Bundesautobahn, die im Jahre 1937 dem Verkehr übergeben wurde, handelt es sich um eine 4-streifige Bundesautobahn ohne Standstreifen.

Infolge der allgemeinen Verkehrszunahme in den vergangenen Jahren und wegen der seit dem Jahre 1987 dem Verkehr durchgehend zur Verfügung stehenden neuen BAB A 7 Würzburg - Ulm hat auch der Verkehr auf der BAB A 8 im Planfeststellungsabschnitt erheblich zugenommen. Der bestehende zweibahnige Querschnitt (mit 4 Fahrstreifen) ist daher bis an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit belastet. Dies ergibt sich schon daraus, daß - wie die Dauerzählstelle Leipheim aufzeigt - der durchschnittliche tägliche Verkehr aller Kraftfahrzeuge bei der Dauerzählstelle vom Jahre 1985 von insgesamt 32 000 Kraftfahrzeugen über das Jahr 1989 mit 45 697 Fahrzeugen bis zum Jahre 1993 auf 50 710 Kraftfahrzeugen angestiegen ist.

Die Erweiterung der Bundesautobahn A 8 auf 6 Fahrstreifen zwischen dem Kreuz Ulm/Elchingen und der Anschlußstelle der BAB A 99 westlich der Landeshauptstadt München ist im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage nach § 1 Abs. 1 Satz 2 des 4. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 15.11.1993, BGBl I. S. 1878) der Stufe "Vordringlicher Bedarf" zugeordnet.

Nach § 1 Abs. 2 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauprojekte der Bundesfernstraßen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Die planfestgestellte Teilstrecke stimmt mit der Darstellung im oben genannten Bedarfsplan überein.

Auch im 5. Jahresplan 1993 - 1997 mit Ergänzung bis zum Jahre 2000 ist die planfestgestellte Straßenstrecke mit aufgenommen.

Mit der Aufnahme dieser Erweiterungsstrecke in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen konkretisiert der Bundesgesetzgeber mit bindender Wirkung auch für die Verwaltungsgerichte die sog. Planrechtfertigung (BVerwG, Urteil vom 18.05.1995 - 4 C 4.94). Damit steht der Verkehrsbedarf fest.

### 3.3 Planungsleitsätze

In der Planung sind die maßgeblichen fernstraßenrechtlichen Planungsleitsätze, insbesondere § 1 Abs. 1 und Abs. 3 sowie § 3 Abs. 1 FStrG beachtet.

Eine Verletzung zwingender Planungsleitsätze wurde nicht geltend gemacht; sie ist auch nicht ersichtlich.

### 3.4 Abwägung

Bei der Abwägung der durch die Planung verfolgten öffentlichen Interessen mit der Betroffenheit der Grundstückseigentümer, der Anlieger sowie mit den anderen durch die Planung berührten und dem Vorhaben entgegenstehenden Belangen ist dem Interesse an der Durchführung des Planvorhabens Vorrang einzuräumen.

Soweit privates Eigentum durch die Maßnahme in Anspruch genommen wird, ist dies zur Durchführung des Bauvorhabens einschließlich der angeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich. Formverschlechterungen bei Grundstücken, die durch die Baumaßnahme eintreten werden, sind aus straßenbautechnischen Gründen nicht zu vermeiden. Über den Ausgleich für verbleibende Nachteile bei der weiteren Bewirtschaftung dieser Grundstücke ist im Entschädigungsverfahren zu entscheiden. Auch bei Berücksichtigung der zusätzlich während der Bauzeit vorübergehend beanspruchten Flächen (Arbeitsstreifen, Humuslagerung) und der Berücksichtigung künftig wegfallender Pachtflächen für einzelne Betriebe überwiegen dennoch die öffentlichen Belange, die für die planfestgestellte Baumaßnahme sprechen, gegenüber den privaten Belangen.

Die gegenständliche Planung entspricht den Erfordernissen der Raumordnung.

### 3.4.1 Varianten

Die Erweiterung der Bundesautobahn A 8 auf 6 Fahrstreifen wird auf der vorhandenen Straßentrasse durchgeführt. Einem Neubau außerhalb der vorhandenen Trasse stehen ökologische und wirtschaftliche Gründe entgegen.

Der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn muß unter Verkehr durchgeführt werden, deshalb müssen zur Tageszeit (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) stets 4 Fahrstreifen für den Verkehr zur Verfügung stehen. Lediglich zur Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) können vorübergehend ein- oder zwei Fahrstreifen gesperrt werden. Diese Vorgabe hat erheblichen Einfluß auf den Baubetrieb und damit auch auf den Bauablauf. Damit verblieben grundsätzlich zwei Varianten (Ausbauarten):

#### a) Beidseitiger (symmetrischer) Ausbau der Bundesautobahn

Beim beidseitigen Ausbau werden der dritte Fahrstreifen und der Standstreifen jeweils an beide vorhandenen Fahrbahnen nach außen angefügt. Die Bestandsachse wird somit beibehalten.

Um den Verkehr während der Bauzeit 4-streifig führen zu können, sind dabei drei Bauphasen erforderlich:

- Bauphase 1 mit Einengung der beiden Fahrstreifen einer Richtungsfahrbahn zum Mittelstreifen hin (Verkehrsführung 2 + 2) und Verbreiterung dieser Fahrbahn nach außen, während der Verkehr auf der gegenüberliegenden Fahrbahn unbehindert bleiben kann.
- Bauphase 2 mit Führung des gesamten Verkehrs mit 4 Fahrstreifen (Verkehrsführung 4 + 0) auf der in Bauphase 1 verbreiterten Fahrbahn und Herstellung der neuen gegenüberliegenden Fahrbahn in ihrer endgültigen Lage und Höhe.
- Bauphase 3 mit Umlegung des gesamten Verkehrs mit 4 Fahrstreifen (Verkehrsführung 0 + 4) auf die in Bauphase 2 endgültig hergestellte Fahrbahn und Fertigstellung (Herstellung der endgültigen Höhenlage und Verstärkung des vorhandenen Oberbaues) der in Bauphase 1 nur nach außen verbreiterten Fahrbahn.

#### b) Einseitiger Ausbau

Beim einseitigen Ausbau wird zunächst eine komplette neue Fahrbahn neben den vorhandenen Fahrbahnen hergestellt. Anschließend werden die zwei alten Fahrbahnen zur neuen zweiten Fahrbahn umgebaut.



Dafür sind in der Regel zwei Bauphasen erforderlich.

- Bauphase 1 mit weitgehend unbehinderter Führung des Verkehrs auf den alten Fahrbahnen und Herstellung einer neuen Richtungsfahrbahn abgerückt mit einem Sicherheitsabstand von ca. 4,00 m vom alten Fahrbahnaußenrand.
- Bauphase 2 mit Umlegung des gesamten Verkehrs mit 4 Fahrstreifen (Verkehrsführung 4 + 0) auf die in Bauphase 1 endgültig hergestellte erste Fahrbahn und Umbau der beiden alten Fahrbahnen zur neuen zweiten Fahrbahn.
- Die Achse verschiebt sich beim einseitigen Ausbau im Normalfall um ca. 13,00 m.

#### Vergleich der möglichen Varianten

Weil der vorhandene Autobahnkörper und insbesondere der vorhandene Oberbau beim beidseitigen Ausbau bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen in den neuen Baukörper gut integriert werden kann, ist der beidseitige Ausbau im Normalfall wirtschaftlicher als der einseitige. Außerdem werden beim beidseitigen Ausbau die Belastungen hinsichtlich Grundabtretung sowie Lärm- und Schadstoffimmissionen auf beide Seiten gleichmäßig verteilt.

Der einseitige Ausbau bietet dagegen Vorteile, wenn

- sich auf einer Seite der Autobahn Zwangspunkte, z.B. nahegelegene Bebauung, Wasserschutzgebiete und ökologisch besonders wertvolle Flächen befinden
- Achse oder Gradienten der Autobahn aus trassierungstechnischen Gründen erheblich verändert werden müssen oder
- Großbrücken vorhanden sind, die aufgrund ihres baulichen Zustandes oder ihres statischen Systems nicht verbreitert werden können.

Vor allem bietet der einseitige Ausbau, wenn er auf größere Länge zusammenhängend ausgeführt werden kann, Vorteile bei der Verkehrsabwicklung und dem Bauablauf.

Nach sorgfältiger Prüfung aller Vor- und Nachteile sowie der für und gegen die jeweils mögliche Bauart sprechenden Belange ergibt sich für den planfestgestellten Bereich folgender Ausbau (Erweiterung):

a) Symmetrischer Ausbau am Beginn des Planfeststellungsabschnittes

Da nach den durchgeführten Vorplanungen für den außerhalb des jetzigen Planfeststellungsbereichs liegenden Abschnitt am Autobahnkreuz Ulm/Elchingen die Erweiterung der Bundesautobahn A 8 auf 6 Fahrstreifen durch eine sogenannte Spuraddition von der BAB A 7 aus Richtung Füssen bzw. durch Spursubtraktion zur BAB A 7 in Richtung Würzburg mit der Errichtung jeweils eines zusätzlichen Fahr- und Standstreifens beginnen soll, ist am westlichen Beginn des Planfeststellungsbereichs ein symmetrischer Ausbau (Erweiterung auf 6 Fahrstreifen) einem einseitigen Ausbau vorzuziehen.

b) Einseitiger Ausbau nach Süden im Bereich der Donaubrücke

Aufgrund des sehr schlechten Bauzustandes und der statischen Konstruktion der Donaubrücke ist eine Verbreiterung der beiden vorhandenen Brückenhälften nicht möglich. Sie müssen deshalb abgebrochen und durch neue breitere Brückenhälften ersetzt werden. Damit der Verkehr während der Bauzeit aufrecht erhalten werden kann, ist es erforderlich, nach dem Prinzip der einseitigen Verbreiterung als erste Maßnahme eine neue Brückenhälfte neben der vorhandenen Brücke herzustellen, damit der Verkehr anschließend auf diese neue Brückenhälfte umgelegt, die alte Brücke abgebrochen und mit dem Bau der zweiten neuen Brückenhälfte begonnen werden kann.

Ein symmetrischer Ausbau würde in diesem Abschnitt den zusätzlichen Bau einer Behelfsbrücke zur Abwicklung des Verkehrs während der Bauzeit einer neuen Brückenhälfte neben der vorhandenen Brücke erfordern. Diese müßte nach Abschluß der Baumaßnahme einschließlich der notwendigen zusätzlichen Überleitungsrampen, Widerlager und Pfeiler wieder abgebrochen werden. Dies würde Mehrkosten in Höhe von rd. 10 Mio DM erfordern und außerdem die Bauzeit wegen der Herstellung der Provisorien verlängern, was insbesondere wegen des sehr schlechten Bauzustandes der Donaubrücke, der bereits jetzt Verkehrsbehinderungen verursacht, zu einem zusätzlichen Sicherheitsrisiko führen.

Eine weitere grundsätzliche Möglichkeit für einen symmetrischen Ausbau bestünde darin, ebenfalls neben der vorhandenen Brücke eine neue Brückenhälfte zu errichten und diese nach Abbruch der alten Brücke und Fertigstellung der zweiten neuen Brückenhälfte durch "Querverschub" in ihre endgültige symmetrische Lage zu verschieben. Wegen der zusätzlich erforderlichen Überleitungsrampen, Widerlager, Pfeiler und Ver-

schiebeeinrichtungen würde auch diese Maßnahme Mehrkosten von rd. 8 Mio DM verursachen, die Bauzeit verlängern und wegen der erforderlichen Dimensionen auch zu einem nicht unerheblichen Risiko führen.

Ein symmetrischer Ausbau der Bundesautobahn im Bereich der Donaubrücke stellt damit keine vertretbare Alternative dar. Es kommt somit nur die Ausbauart einseitige Verbreiterung in Betracht.

Die Verbreiterung nach Süden wurde deshalb gewählt, weil bei einer Verbreiterung nach Norden

- der Fahrbahnrand um ca. 20 m näher an die vorhandene Wohnbebauung bei Leipheim heranrücken würde, was zu einer Verschlechterung der Lärm- und Abgassituation in Leipheim führen würde,
- die Autobahn näher an die Wass erfassung der Stadt Leipheim und in die geplante erweiterte Wasserschutzzone III heranrücken würde und
- der Kurvenradius der Anschlußstellenrampe im Südostquadranten der Anschlußstelle Leipheim aufgrund der vorhandenen Bebauung (Gewerbegebiet) wegen der beengten Verhältnisse auf Radius = 25 m verringert werden müßte, was weder den Richtlinien noch den Anforderungen an die Verkehrssicherheit entsprechen würde.

c) Symmetrischer Ausbau in der sog. Waldvogelkurve

Bei Bau-km 9 + 600 verläuft die Bundesautobahn in der sog. Waldvogelkurve derzeit nahezu mittig zwischen der vorhandenen beidseitigen Bebauung. Nördlich der Bundesautobahn befindet sich ein Gasthof mit Übernachtungsmöglichkeit sowie einem landwirtschaftlichen Betrieb und dem Wohnhaus des Eigentümers.

Südlich der Bundesautobahn liegt ein Gartenbaubetrieb mit Baumschule, Verkaufsbüro und Wohngebäuden.

Mit der hier gewählten symmetrischen Verbreiterung der Bundesautobahn wird erreicht, daß die Anwohner zu beiden Seiten der BAB A 8 hinsichtlich Landabtretung, Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie der Beeinträchtigung der Gewerbebetriebe soweit wie möglich gleich bzw. möglichst gering betroffen werden.

Eine Verbreiterung in südlicher Richtung hätte dagegen erhebliche Eingriffe in die Betriebsflächen des Gartenbaubetriebes zur Folge, insbesondere die nahe am Betriebsgebäude gelegenen Flächen würden durch einen einseitigen Ausbau nach Süden erheblich in Anspruch genommen werden. Ein Wechsel auf eine einseitige Verbreiterung nach Norden hätte außer vergleichbaren ungünstigen Auswirkungen auf das nördlich gelegene Anwesen noch zusätzliche Beeinträchtigungen für die Verkehrsabwicklung auf der Bundesautobahn während der Bauzeit zur Folge.

Aus den genannten Gründen ist die planfestgestellte beidseitige symmetrische Verbreiterung der Bundesautobahn in diesem Teilabschnitt den anderen Alternativen vorzusehen.

d) Einseitiger Ausbau nach Süden am Planfeststellungsende

Vom Planfeststellungsende westlich Bubesheim nach Osten in Richtung Günzburg grenzt wiederholt Wohnbebauung der Orte Bubesheim, Deffingen und Leinheim von Norden her unmittelbar bis an die bestehende BAB A 8 an. Ein einseitiger Ausbau (Verbreiterung) der Bundesautobahn zur bestehenden Wohnbebauung ist daher unzumutbar. Insbesondere zum Schutze der vorhandenen Wohnbebauung (Lärmvorsorge und Umweltschutz) sowie mit Rücksicht auf den Baubetrieb für die Straßenbaumaßnahme unter Aufrechterhaltung des Verkehrs ist deshalb bei der Abwägung mit den anderen Ausbaumöglichkeiten der einseitigen Verbreiterung nach Süden der Vorzug einzuräumen.

e) Zusammenfassung

Zwischen den einzelnen Teilbereichen mit symmetrischem Ausbau am Planfeststellungsbeginn bis Bau-km 4 + 910, dem einseitigen Ausbau nach Süden im Bereich der Donaubrücke zwischen Bau-km 5 + 397 und Bau-km 8 + 724, dem symmetrischen Ausbau im Bereich der Waldvogelkurve zwischen Bau-km 9 + 400 und Bau-km 9 + 800 und dem abschließenden einseitigen Ausbau nach Süden ab Bau-km 10 + 436 wird die künftige Achse der Autobahn jeweils mit ausreichend dimensionierten Trassierungselementen in ihre neue Lage verschwenkt.

Auch die Umweltverträglichkeitsstudie vergleicht die beiden grundsätzlich möglichen Ausbauarbeiten symmetrische Verbreiterung (Variante A) und einseitig südliche Verbreiterung (Variante B). Die Studie kommt dabei zu dem Ergebnis, daß sich für das Schutzgut Tiere und Pflanzen im Bereich der Donaubrücke ein stärkerer Eingriff bei dem einseitigen Ausbau nach Süden ergibt. Betroffen hiervon ist der

überregional bedeutsame Tobelbereich des Naturwaldreservates "Jungholz".

Bei Abwägung mit allen übrigen Belangen ist der sonach verbleibende unvermeidbare Eingriff jedoch eben noch hinnehmbar, da er durch die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan weitgehend ausgeglichen werden kann.

#### Neubau der Tank- und Rastanlage Leipheim

Durch den Ausbau der BAB A 8 auf 6 Fahrstreifen wird ein Teil der bestehenden Tank- und Rastanlage Leipheim überbaut. Die bestehende Anlage muß deshalb beseitigt und an neuer Stelle errichtet werden. Die neue Anlage soll dabei wie die bisherige einseitig auf der Südseite der Bundesautobahn, längs der Fahrbahn Stuttgart - München, errichtet werden. Zusammen mit der Tank- und Rastanlage Burgauer See an der Fahrbahn München - Stuttgart versorgt sie den Bereich zwischen Göppingen und Augsburg. Die nächstgelegenen Tank- und Rastanlagen in gleicher Fahrtrichtung sind Grubingen im Westen (Entfernung ca. 55 km) und Edenbergen bei Augsburg im Osten (Entfernung ca. 46 km). Bei Adelsried, ca. 36 km östlich von Leipheim, ist in gleicher Fahrtrichtung noch ein Kiosk (Lüftenberg) angelegt. Bei einer Verschiebung in Richtung Westen könnte die Tank- und Rastanlage Leipheim zwar mehr in die Mitte zwischen den beiden benachbarten Standorten gerückt werden, doch scheidet dieser Standort wegen des unmittelbar an die Donau angrenzenden Auwaldes, des daran anschließenden Wasserschutzgebietes der Wasserversorgung Leipheim, der Grundwasseraufschlüsse im Bereich der Landesgrenze und dem Wasserschutzgebiet des Zweckverbandes Landeswasserversorgung Baden-Württemberg aus. Außer der planfestgestellten Lage auf der Iller-Lech-Schotterplatte östlich des bisherigen Standortes kamen somit nur noch die beiden Varianten 2 a und 2 b im Donauried in Betracht. Gerade dieses Donauried weist jedoch für die Grundwasserversorgung und die Erhaltung und Entwicklung der Donau-Auwälder, jeweils von überregionaler Bedeutung, ein erhebliches Entwicklungspotential auf, das langfristig zu sichern ist.

Unter Abwägung aller Belange ist deshalb dem Neubau auf der Iller-Lech-Schotterplatte östlich der bestehenden Tank- und Rastanlage der Vorzug einzuräumen. Durch die Abrückung von dem bisherigen Standort ergibt sich eine ausreichend lange Verflechtungsmöglichkeit zwischen der Anschlußstelle Leipheim und der Tank- und Rastanlage.

### 3.4.2 Immissionsschutz

#### Lärm

Nach § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, daß durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Grenze der für die Anlieger zumutbaren Verkehrsgeräusche bestimmt sich dabei aus § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BImSchG. Danach sind solche Nachteile und Belästigungen durch Verkehrslärm erheblich, die dem Betroffenen - auch unter Würdigung der besonderen Bedeutung eines leistungsfähigen Straßennetzes für die Allgemeinheit wie für den einzelnen - billigerweise nicht mehr zugemutet werden sollen (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 22.03.1985 in DVBl 1985, 896). Die nähere Bestimmung der Zumutbarkeit kann nicht undifferenziert auf alle Fälle einheitlich festgelegt werden. Deshalb wurde auf die konkrete Situation der Umgebung abgestellt, auf die der Verkehrslärm einwirkt. Dabei ist von der bebauungsrechtlich geprägten Situation der Umgebung auszugehen.

Zur Bestimmung der Zumutbarkeit legt die Regierung die Grenzwerte zugrunde, die in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV - BGBl I 1990 S. 1036) festgelegt sind.

Diese Werte betragen:

1. An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen:
  - 57 dB(A) tags,
  - 47 dB(A) nachts;
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten:
  - 59 dB(A) tags,
  - 49 dB(A) nachts;
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten:
  - 64 dB(A) tags,
  - 54 dB(A) nachts;
4. in Gewerbegebieten:
  - 69 dB(A) tags,
  - 59 dB(A) nachts.

Die Art der oben bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel des vom Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärmes einen der oben genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet.

Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 zu der genannten Verordnung zu berechnen.

Für die Berechnung des Beurteilungspegels wurde die Untersuchung der Verkehrsentwicklung auf der BAB A 8 durch das Büro Prof. Dr. Ing. Kurzak, München, vom Sept. 1993 mit nachfolgender Aktualisierung vom 01.03.1995 zugrundegelegt. Dieses aktualisierte Gutachten ergibt für das Prognosejahr 2010 folgende DTV-Werte:

Autobahnkreuz Ulm/Elchingen - Anschlußstelle Leipheim:

DTV 2010	61 400 (9 000 LKW)/24 h
LKW-Verkehr tagsüber	14 %
LKW-Verkehr nachts	26 %

Anschlußstelle Leipheim - Anschlußstelle Günzburg:

DTV 2010	65 500 (9 600 LKW)/24 h
LKW-Verkehr tagsüber	14 %
LKW-Verkehr nachts	26 %

Diese Daten wurden zusätzlich noch nach oben aufgerundet. Somit wurden als Straßenbelastung im Jahr 2010 folgende Verkehrszahlen den Berechnungen zugrundegelegt:

Westlich der Anschlußstelle Leipheim:	65 000 Kfz/24 h
östlich der Anschlußstelle Leipheim:	70 000 Kfz/24 h

Die für die Lärmpegelermittlung maßgebenden LKW-Anteile entstammen dem oben genannten Verkehrsgutachten. Außerdem wurde bei der Lärmberechnung der Korrekturbeiwert  $D_{StrQ}$  (für unterschiedliche Straßenoberflächen) entsprechend der Fußnote zur Tabelle 4, Zeile 1 der RLS-90 gewählt. Dadurch ergibt sich aufgrund neuer bautechni-

scher Entwicklungen ein Korrekturbeiwert gemäß dem Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern vom 19.06.1991 Nr. IID9-43812-001/90, S. 2, Nr. 3: Asphaltbetone - 0/11 und Splitmastixasphalte 0/8 und 0/11, ohne Absplittung von

$$D_{\text{StrO}} = - 2,0 \text{ dB(A)}.$$

Unter Berücksichtigung dieses Korrekturbeiwerts ergeben sich im 25 m-Abstand von der Hauptachse der Fahrbahn der A 8 westlich der Anschlußstelle Leipheim folgende Mittelungspegel:

76,0 dB(A) am Tage  
70,0 dB(A) in der Nacht

und im Abschnitt östlich der Anschlußstelle Leipheim:

76,3 dB(A) am Tage  
71,1 dB(A) in der Nacht.

Die planfestgestellten aktiven und zusätzlich angeordneten passiven Lärmschutzmaßnahmen beziehen sich auf folgende Schutzgebietskategorien:

- a) Außenbereich Riedheim-West  
Immissionsorte 300 und 301

Im Außenbereich Riedheim-West wurden die Lärmimmissionswerte bei zwei der BAB A 8 benachbarten Wohngebäuden (Aussiedlerhöfe) ermittelt. Bei beiden Immissionsorten sind die Immissionsgrenzwerte für den Tag und die Nacht durch die planfestgestellte aktive Lärmabschirmung (Lärmschutzwall) eingehalten. Die beiden Aussiedlerhöfe liegen im Bereich des geplanten Lärmschutzwalles für das Wohngebiet Riedheim-West und werden durch die Ausläufer dieses Lärmschutzwalles (Höhe = 2 m) ausreichend abgeschirmt.

- b) Wohngebiet Riedheim-West  
Immissionsort 306 u.a.

Im Bereich des allgemeinen Wohngebietes Riedheim-West wird entlang der BAB A 8 ein Lärmschutzwall in Höhe von 4 m über der Gradiente, nach Westen auslaufend bis auf eine Höhe von 2 m über Gradiente errichtet. Zusätzlich sind für das Wohnanwesen Immissionsort 306 und weitere in der Unterlage 9 der Planfeststellungsmappe gekennzeichnete Wohnanwesen passive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet. Die Kosten für diese passiven Lärmschutzmaßnahmen sind von der Bundesstraßenverwaltung gemäß Verkehrslärmschutzerstattungsrichtlinien vom 02.10.1987 zu erstatten.



- c) Mischgebiet Riedheim-Süd  
Immissionsorte 305, 310 und 311

Durch den planfestgestellten Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4 m über Gradierte werden die Immissionsgrenzwerte eingehalten.

- d) Außenbereich Riedheim-Ost

Durch den planfestgestellten Lärmschutzwall (Tektur vom 13.02.1996) auf der Nordseite der BAB A 8 werden die Grenzwerte eingehalten. Passive Lärmvorsorge ist zusätzlich nicht erforderlich.

- e) Riedheim Sondergebiet  
Ferienhausanlage, Immissionsorte 325, 326, 456/3, 456/5 u.a.

Das oben genannte Sondergebiet Riedheim wird durch den planfestgestellten Lärmschutzwall entlang der BAB A 8 (Tekturunterlagen vom 13.02.1996) geschützt. Zusätzliche passive Lärmvorsorgemaßnahmen sind nicht erforderlich. Die Grenzwerte für das im Außenbereich liegende Sondergebiet werden eingehalten.

- f) Leipheim, Wohngebiet westlich der Donau  
Immissionsort 327

Durch den planfestgestellten Lärmschutzwall werden für das Sondergebiet Riedheim die Grenzwerte auch für das Wohngebiet westlich der Donau eingehalten. Weitere Lärmvorsorgemaßnahmen sind nicht erforderlich.

- g) Leipheim, Wohngebiet an der BAB A 8  
Immissionsorte 341, 330, 335 und 340

Durch den planfestgestellten Lärmschutzwall im Bereich östlich der Donaubrücke entlang der BAB A 8 mit einer Höhe von bis zu 10 m über Gradierte (siehe Bauwerksverzeichnis Lagepläne, Unterlage 5 sowie Höhenpläne, Unterlage 6 der Planmappe sowie landschaftspflegerischer Begleitplan) kann das Wohngebiet nur teilweise geschützt werden. Auf der Donaubrücke selbst ist deshalb eine Lärmschutzwand in einer Höhe von 2 m planfestgestellt, die ab Bau-km 7 + 300 bis auf 4 m ansteigt. Darüber hinaus wird eine Lärmschutzwand entlang der Bundesstraße 10 mit einer Höhe von 2 m über Gradierte, wie in Unterlage 5 der Planmappe dargestellt, errichtet. Zusätzlich sind passive Lärmvorsorgemaßnahmen für die in Unterlage 9 gekennzeichneten Wohnanwesen 341, 330, 335, 340 u.a. angeordnet. Die Kosten hierfür werden gemäß Verkehrslärmschutzerstattungsrichtlinie vom 02.10.1987 erstattet.

- h) Wohngebiet Leipheim-Süd/Ost  
Immissionsorte 345 u.a.

Durch den planfestgestellten Lärmschutzwall entlang der BAB A 8 mit einer Mindesthöhe von 4 m über Gradierte (siehe Bauwerksverzeichnis, Lage- und Höhenpläne und landschaftspflegerischer Begleitplan) wird das genannte Wohngebiet fast vollständig aktiv geschützt, so daß die Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Für das Wohnanwesen Immissionsort 345 sind zusätzlich passive Lärmvorsorgemaßnahmen angeordnet. Die Kosten hierfür werden nach der Verkehrslärmschutzerstattungsrichtlinie vom 02.10.1987 erstattet.

- i) Außenbereich Leipheim  
Immissionsort 337, Mischgebiet an der Wißmannstraße  
(Immissionsort 344) und Kleingartenanlage an der BAB A 8  
(Immissionsorte 1 und 2)

Die Immissionsgrenzwerte können durch den planfestgestellten Lärmschutzwall mit einer Höhe von bis zu 4 m über Gradierte nur teilweise eingehalten werden. Darüber hinaus sind passive Lärmvorsorgemaßnahmen angeordnet. Die Kosten hierfür werden gemäß Verkehrslärmschutzerstattungsrichtlinie vom 02.10.1987 erstattet.

- j) Leipheim, Außenbereich, Aussiedlerhöfe südlich der  
Tank- und Rastanlage Leipheim

Im Bereich der Immissionsorte 350 und 355 (Aussiedlerhöfe) können die Immissionsgrenzwerte durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht eingehalten werden. Es sind deshalb passive Lärmvorsorgemaßnahmen angeordnet.

Entlang der Tank- und Rastanlage Leipheim werden aktive Lärmabschirmungen (Darstellung siehe Unterlage 5) durch Geländemodellierungen und die Baukörper der Tank- und Rastanlage erreicht. Diese Abschirmungen gewährleisten die Einhaltung der Tagesgrenzwerte bei den dortigen Immissionsorten. Bei den Aussiedlerhöfen Immissionsorte 350 und 355 wird nur der Außenbereich (Nacht-Immissionsgrenzwert) trotz der genannten Abschirmung nicht eingehalten.

Die Kosten für die notwendigen passiven Lärmvorsorgemaßnahmen werden gemäß der Verkehrslärmschutzerstattungsrichtlinie erstattet.

- k) Außenbereich an der "Waldvogelkurve" bei der BAB A 8 Immissionsorte 497, 498 und 499

Trotz des bereits vorhandenen Lärmschutzwalles mit der planfestgestellten Verlängerung nach Westen (Höhe = 4 m über Gradienten) werden bei den Immissionsorten 497 und 498 (Einzelanwesen im Außenbereich) die Immissionsgrenzwerte nachts (beim Immissionsort 497 tags und nachts) überschritten. Aus diesem Grunde sind passive Lärmvorsorgemaßnahmen angeordnet. Die Kosten hierfür werden nach der Verkehrslärmschutzerstattungsrichtlinie erstattet.

Beim Immissionsort 499 werden die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten.

#### Luftreinhaltung

Das Bayer. Landesamt für Umweltschutz hat eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, MLuS-92" vorgenommen. Unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmenge ist danach nicht davon auszugehen, daß aufgrund von Kfz.-Abgasen lufthygienische Orientierungswerte der TA-Luft, der VDI-Richtlinie 2310, der 22. BImSchV sowie des Verordnungsentwurfes zu § 40 Abs. 2 BImSchG im Bereich der nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden.

#### 3.4.3 Wasserhaushalt, Entwässerung

Die bestehende BAB A 8 verläuft entlang der westlichen Grenze der Schutzzone II des Wasserschutzgebietes der Wasserversorgung für die Stadt Leipheim. Beim planfestgestellten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn werden Schutzmaßnahmen nach RiStWaG im Bereich des Wasserschutzgebietes (Bau-km 3 + 880 bis Bau-km 7 + 400) durchgeführt. Bei der Ausarbeitung der Baupläne wird das LfW-Merkblatt Nr. 4.3.-4 vom 01.03.1991 "Beseitigung des Niederschlagswassers von befestigten Verkehrsflächen aus der Sicht des Gewässerschutzes" beachtet.

Etwa bei Bau-km 8 + 650 liegt ca. 160 m südlich der BAB A 8 bzw. östlich der Tank- und Rastanlage Leipheim eine Brauchwasserfassung des Fliegerhorstes Leipheim. Für diese Brauchwasserfassung (kein Trinkwasser) werden keine besonderen Schutzmaßnahmen vorgesehen.

In dem Abschnitt von Bau-km 10 + 300 bis zum Planfeststellungs-ende bei Bau-km 11 + 000 liegt ca. 200 m südlich der Bundesautobahn die Wasserfassung Bubesheim, die bis auf eine Entfernung von ca. 50 m von Süden her mit einer Schutzzone III an die BAB

A 8 heranreicht. Das Grundwasser fließt von Süd nach Nord und strömt somit zuerst die Wasserfassung Bubesheim an, ehe es die BAB A 8 erreicht. Besondere Schutzmaßnahmen sind deshalb hier nicht erforderlich.

Durch die planfestgestellte Baumaßnahme werden darüber hinaus folgende wasserwirtschaftlichen Belange betroffen:

1. Errichtung von Brückenbauwerken über oberirdische Gewässer (Donau und Binkenbach)
2. Brücken- und Straßenentwässerung
3. Bauliche Maßnahmen im Trinkwasserschutzgebiet
4. Gewässerumverlegung und -beseitigung
5. Neubau von Entwässerungsgräben
6. Errichtung einer neuen Tankstelle
7. Errichtung einer Raststätte mit Motel
8. Errichtung von Lärmschutzwällen

Dadurch ergeben sich folgende wasserrechtliche Tatbestände:

1. Anlagen im 60 m-Bereich der Donau:  
Anlagengenehmigung nach Art. 59 BayWG
2. Einleiten von Niederschlagswasser in die Donau bzw. andere Vorfluter:  
Gewässerbenutzung nach § 3 WHG
3. Umverlegung, Beseitigung oder Neubau von Bächen und Gräben:  
Gewässerausbau nach § 31 WHG
4. Versickerung von Dachniederschlagswasser:  
Gewässerbenutzung nach § 3 WHG
5. Bauwasserhaltung während der Bauzeit:  
Gewässerbenutzung nach § 3 WHG.

Die wasserrechtliche Planfeststellung für die Ausbaumaßnahmen an Gewässern, die durch diese Planfeststellung ersetzt wird, konnte nach Art. 58 Abs. 2 und 3 BayWG erteilt werden, da weder das Wohl der Allgemeinheit noch Rechte oder rechtlich relevante Belange von Beteiligten betroffen sind.

Die Festsetzung der Auflagen stützt sich diesbezüglich auf Art. 48 Abs. 1 BayWG.

Über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis war in diesem Verfahren gesondert zu entscheiden, § 14 Abs. 1 WHG (siehe nachfolgende Nr. 4). Die Genehmigung zum Abbruch bzw. Neubau der Brücke über die Donau konnte gemäß Art. 59 Abs. 1 i.V.m. Abs. 4 BayWG erteilt werden, weil bei Beachtung der Nebenbestimmungen das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird. Sie wird von der Planfeststellung mit umfaßt.

#### 3.4.4 Auswirkungen auf die Tierwelt

Die bestehende Bundesautobahn A 8 bildet im Planfeststellungsbe-  
reich bereits jetzt eine natürliche Lebensraumbegrenzung für die Tier-  
arten. Diese Begrenzung durch die bisher 4-streifige Straße wird  
zweifelloos durch den künftig 6-streifigen Verlauf der Bundesautobahn  
mit einem Regelquerschnitt von 35,5 m noch verstärkt. Diese Ver-  
breiterung wird die Trennwirkung der Höhen und die Wanderbezie-  
hungen der Kleintiere zwischen den Bereichen östlich und westlich  
bzw. südlich und nördlich der Bundesautobahn nahezu beenden, da  
die höhenungleichen Straßenkreuzungen der Bundesautobahn durch  
ihre künftige Verkehrsbelastung eine Wanderbewegung der Kleintiere  
nicht zulassen. Der auf der 6-streifigen Bundesautobahn künftig wei-  
ter ansteigende Kraftfahrzeugverkehr wird auch die bestehende Beun-  
ruhigung des Naturraumes erhöhen. Die dadurch zunehmende Schad-  
stoffbelastung läßt allerdings eine wesentliche Beeinträchtigung der  
Tierwelt nicht erwarten. Die bestehenden Lebensräume für die Tiere  
der freien Feldflur werden durch die Baumaßnahme zwar beeinträch-  
tigt, doch kann durch entsprechende qualitativ hochwertige Aus-  
gleichs- und Ersatzmaßnahmen sichergestellt werden, daß sowohl die  
flächenhafte Ausdehnung der Lebensräume als auch deren Ausstat-  
tung wieder hergestellt werden.

Die Vogelwelt im Bereich der Donaubrücke beherbergt mit dem  
Schwarzmilan und dem Mittelspecht stark gefährdete Arten der Roten  
Liste Bayern. Außerdem wurden im Auwald beiderseits der BAB A 8  
außer den bereits erwähnten Arten noch Grünspecht, Grauspecht und  
Kleinspecht beobachtet. Im Donauwald gibt es darüber hinaus Horst-  
bäume von Rot- und Schwarzmilan und ein Vorkommen des gefähr-  
deten Halsbandschnäppers. Nach Angaben der Unteren Naturschutz-  
behörde konnten auf Wiesen westlich des Bubesheimer Waldes au-  
ßerdem Schwarzstörche beim Durchzug angetroffen werden.

Die Artenschutzkartierung vom Jahre 1986 weist am Nussersee Vor-  
kommen von Grasfrosch und Wasserfrosch auf. Am Himmelsweiher  
sind in geringer Anzahl Erdkröte und Grasfrosch als landkreisbedeut-  
same Arten anzutreffen. Eine besondere Bedeutung kommt dem Flie-  
gerhorst Leipheim südöstlich des Planungsgebietes mit zahlreichen ge-

fährdeten bis stark gefährdeten und einer in Bayern vom Aussterben bedrohten Vogelart (Steinschmetzer, Rote Liste Bayern 1) zu. Mit dem Laubfrosch ist auch eine gefährdete Amphibienart anzutreffen.

Durch die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können die Beeinträchtigungen der Tierwelt jedoch abgemildert bzw. ausgeglichen und - soweit dies nicht möglich ist - durch die Ersatzmaßnahmen die Lebensräume in ihrer Wertigkeit erhalten werden.

#### 3.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Die Belange Naturschutz und Landschaftspflege haben nach Art. 141 der Bayer. Verfassung besonderes Gewicht. Sie wurden entsprechend in die Abwägung eingestellt. Die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme stellt zweifellos eine nachteilige Beeinträchtigung des Naturhaushalts gemäß Art. 6 BayNatSchG dar, die jedoch nicht zu vermeiden ist.

Durch die angeordneten umfangreichen Maßnahmen (Vergleich landschaftspflegerische Begleitplanung, Unterlagen 10 - 10.3.2 der Planmappe) werden die Eingriffe gemäß Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 bzw. Art. 6 a Abs. 3 BayNatSchG kompensiert.

#### 3.4.6 Auswirkungen auf das Klima

Das Planungsgebiet gehört großräumig zum Klimabezirk Donau-Iller-Lech-Platten. Es ist von kontinentalen Einflüssen gekennzeichnet. Die besonderen Merkmale hierfür sind niedrige Niederschläge und durchschnittliche Temperaturunterschiede bei 19° C. Die geringen Niederschläge (650 - 700 mm/a) sind auf die Lage im Regenschatten der Schwäbischen Alb zurückzuführen.

Die Jahresdurchschnittstemperaturen betragen 7° bis 8° C. Die Vegetationsperiode liegt zwischen 200 und 220 Tagen. Aufgrund der häufigen Inversionslagen kommt es häufig zu Früh- und Spätfrösten und vor allem im Herbst zu ausgedehnten Nebelbildungen infolge der Flußlage (Donau).

Eine wesentliche und nachhaltige Beeinträchtigung des Großklimas oder des vorhandenen Kleinklimas ist durch die Maßnahme nicht zu erwarten.

#### 3.4.7 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Güter

Schützenswerte Baudenkmäler sind im Planfeststellungsbereich nicht vorhanden.

Im Planungsgebiet sind mehrere Bodendenkmäler, vor allem zwei Grabhügelfelder der Hallstattzeit bzw. der Urnenfelderzeit (Bronzezeit) anzutreffen. Das größere Grabhügelfeld liegt auf der Flur "Justing" (teils auf der Gemarkung Leipheim, teils auf der Gemarkung Bubesheim), das kleinere auf der Flur "Holzegart" in der Gemarkung Bubesheim. Die Grabfelder befinden sich beiderseits der BAB A 8 im Bubesheimer Wald.

Darüber hinaus quert ein Teilstück einer alten Römerstraße ("Römische Donau-Südstraße") die Bundesautobahn südlich des Benkenbachtals (Flur "Kaltenlohe", Verlauf mit Heerstraße).

Im Planungsgebiet ist außerdem mit Siedlungsfunden unbestimmter Zeitstellung, Funden aus der Hallstattzeit und aus der römischen Kaiserzeit sowie mit einer Straßentrasse unbekannter Zeitstellung zu rechnen.

Durch die oben unter Abschnitt A V 14. angeordnete Auflage (gesetzliche Meldepflicht gemäß Art. 8 Denkmalschutzgesetz) kann den Belangen des Denkmalschutzes Rechnung getragen werden.

#### 3.4.8 Eingriff in das Eigentum

Bei der Überprüfung des Vorhabens ist zu berücksichtigen, daß aufgrund Art. 14 des Grundgesetzes den verfassungsrechtlich geschützten Eigentumsrechten ein besonderer Stellenwert in der planfeststellungsrechtlichen Abwägung zukommt. Insbesondere müssen die vorgesehenen Eingriffe zwingend erforderlich sein, aber auch auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt werden.

Die Planung wird diesen Anforderungen gerecht. Für die Durchführung der planfestgestellten Straßenbaumaßnahme werden zahlreiche meist kleinere Teilflächen von insgesamt 87,6167 ha in Anspruch genommen. Weitere Teilflächen von insgesamt ca. 12,8316 ha werden vorübergehend während der Baumaßnahme (Anlegung von Baustraßen, Baufeldfreimachung, vorübergehende Humusablagerung) benötigt. Schließlich werden noch Teilflächen von insgesamt ca. 0,0870 ha künftig in der bisherigen Nutzungsmöglichkeit beschränkt.

Existenzgefährdungen infolge der Grundstücksinanspruchnahme oder durch sonstige Auswirkungen der planfestgestellten Baumaßnahme wurden nicht geltend gemacht. Sie sind auch nicht ersichtlich.

Die benötigten Flächen sind in der Natur meist landwirtschaftlich genutzt (Acker- und Grünlandflächen), zum Teil werden aber auch - wenn auch in verhältnismäßig geringem Umfang - bestockte Waldflächen in Anspruch genommen.

Da diese Waldflächen jedoch nicht nur von wirtschaftlichem Wert sind, sondern darüber hinaus besondere Funktionen hinsichtlich der Landschaft und der Natur erfüllen, hat die Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - über die Rodungen im Bannwald, im Schutzwald und im Naturwaldreservat mit der Forstdirektion Schwaben über die erforderlichen Maßnahmen zur Erhaltung der besonderen Funktionen der genannten Waldbereiche bzw. die dazu notwendigen Ausgleichsmaßnahmen Verhandlungen geführt und Einvernehmen erzielt.

Damit ist auch der Eingriff in die bestehenden Waldflächen - ebenso wie in landwirtschaftlich genutzte Grundstücke, in die Straßen- und Wegeflächen und in die wenigen gewerblich genutzten Grundstücksflächen - noch hinnehmbar.

Die gesamte Straßenbaumaßnahme nimmt auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer so weit wie möglich Rücksicht. Eine weitere Reduzierung des Flächenbedarfs ist jedoch ohne Beeinträchtigung der Verkehrswirksamkeit sowie der Sicherheit für die Bundesautobahn nicht mehr möglich.

Geschwindigkeitsbeschränkungen werden nicht im Planfeststellungsbeschluß angeordnet, sondern nach Abschluß der Baumaßnahme - soweit aus verkehrlichen oder sonstigen Gründen erforderlich - durch gesonderte Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde festgelegt.

#### 3.4.9 Sonstige Einwendungen

Auch bei der Abwägung mit der Betroffenheit der Eigentümer und Anlieger ist den durch die Planung verfolgten öffentlichen Verkehrsinteressen der Vorrang einzuräumen. Geltend gemachten Einwendungen oder Forderungen wurde zum Teil durch die Tekturen und Zusagen der Autobahndirektion Südbayern entsprochen. Insoweit sind auch die Zusagen in den Niederschriften über die Erörterungstermine verbindlich. Über folgende Einwendungen und Forderungen konnte jedoch zwischen der Bundesrepublik Deutschland - Straßenbauverwaltung - und den Betroffenen keine Einigung erzielt werden:

- a) Die Eigentümer des Wohnanwesens Schelmengäßchen 2 in 89340 Leipheim fordern, ein unabhängiges Institut möge vor dem Ausbau der Bundesautobahn Schadstoff- und Lärmmessungen in Wohngebieten am westlichen Stadtrand von Leipheim über einen längeren Zeitraum - einschließlich der Hauptreisezeit - durchführen. Außerdem fordern sie höhere und wirksamere Schallschutzmaßnahmen, insbesondere Verlängerung der Schallschutzwände bis zum Weg "Schleifweg" in maximaler Höhe, um auch Lärmeinwirkungen vom Parkplatz her abzuhalten. Schließlich fordern die Eigentümer zusätzliche Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrs-



schadstoffe und des Lärmpegels, insbesondere im Hinblick auf an- und abfahrende Kraftfahrzeuge.

Die Forderungen sind unbegründet.

Das Wohnanwesen der Einwendungsführer liegt ca. 650 m nordöstlich der Bundesautobahn A 8 etwa in Höhe Bau-km 8 + 000 im Stadtgebiet Leipheim. Es handelt sich um einen verhältnismäßig ruhigen Ortsteil. Zwischen der Bundesautobahn und dem genannten Wohnanwesen liegen Gewerbe- und Sondergebiete, die bereits teilweise bebaut sind. Darüber hinaus liegt zwischen der Bundesautobahn und dem genannten Immissionsort ein flacher Geländerücken (landwirtschaftliche Nutzung, Kleingarten, Friedhof der Stadt Leipheim). Entlang der Bundesautobahn ist ein 4 m hoher Lärmschutzwall für die autobahnnahen Wohngebiete der Stadt Leipheim geplant.

Das Landesamt für Umweltschutz hat in seiner Beurteilung festgestellt, daß nach einer Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen MLuS-92" vorgenommen hat. Unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen ist danach nicht davon auszugehen, daß aufgrund von Kfz.-Abgasen die einschlägigen lufthygienischen Orientierungswerte auch nur im Bereich des nächstgelegenen Anwesens erreicht oder überschritten werden. Dies gilt umsomehr für das Anwesen der Einwendungsführer.

Die Autobahndirektion Südbayern hat darüber hinaus die zu erwartenden Lärmimmissionen berechnet. Hiernach sind zum Prognosejahr 2010 tags 52,3 dB(A) und nachts 47,2 dB(A) am Immissionsort zu erwarten. Die genannten Werte liegen erheblich unter den Immissionsgrenzwerten für Wohngebiete von 59 dB(A) bzw. 49 dB(A) nachts. Es besteht deshalb kein Anspruch auf die geforderte weitere Verbesserung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

- b) Der Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1090 Gemarkung Bubesheim wendet sich gegen die nach den planfestgestellten Unterlagen notwendige Grundabtretung von insgesamt ca. 400 qm sowie gegen die vorübergehende Bereitstellung einer Teilfläche während der Bauzeit von ca. 400 qm.

Die endgültig abzutretende Fläche teilt sich auf in zwei Teilflächen von ca. 260 qm, die für den Ausbau der Bundesautobahn sowie in weitere ca. 140 qm auf, die für die Anlegung des erforderlichen Feld- und Waldweges zur Erschließung der Grundstücke neben der Bundesautobahn benötigt werden.

Das Grundstück Fl.Nr. 1090 Gemarkung Bubesheim mißt insgesamt 25 771 qm und wird als Acker/Grünland genutzt.

Das Grundstück liegt am östlichen Ende der planfestgestellten Ausbaustrecke der Bundesautobahn. Die genannten Abtretungsflächen liegen an der nordwestlichen Ecke des Grundstücks. Das Grundstück wird in diesem Bereich im Norden durch die Bundesautobahn und im Westen durch den ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 1089 Gemarkung Bubesheim begrenzt. Östlich an das Grundstück Fl.Nr. 1090 Gemarkung Bubesheim grenzt ein weiteres landwirtschaftliches Grundstück an.

Die Einwendung wird damit begründet, daß die Abtretung dieser Teilfläche zu einer Formverschlechterung des Grundstücks führe, die die Bewirtschaftung erschwere. Außerdem bestünde kein Einverständnis damit, nur die erforderlichen beiden Teilflächen zu veräußern. Der Einwendungsführer erklärt sich jedoch bereit, das Gesamtgrundstück an die Bundesrepublik Deutschland zu veräußern.

Die Einwendung ist unbegründet.

Die Teilflächen sind zum Ausbau der Bundesautobahn bzw. zum Neubau des öffentlichen Feld- und Waldweges und seiner Verbindung mit dem bestehenden Weg erforderlich.

Hinsichtlich der Höhe der Entschädigung wird der Einwendungsführer auf das Entschädigungsverfahren verwiesen.

Ein Anspruch auf Übernahme des Gesamtgrundstücks besteht nicht. Die verbleibende Fläche ist - selbst mit einer (zu entschädigenden) Erschwernis - weiterhin auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu nutzen.

- c) Von dem südlich der Bundesautobahn A 8 liegenden Gärtnereibetrieb mit Baumschule, Grünerweg 2, Leipheim, werden aus verschiedenen Grundstücken Teilflächen von insgesamt 4 050 qm für die Straßenbaumaßnahme, teils für die Bundesautobahn selbst, teils für den Ausbau bzw. die Angleichung von öffentlichen Feld- und Waldwegen benötigt.

Nach Abschluß des Anhörungsverfahrens blieben folgende Einwendungen bestehen:

1. Forderung:

Errichtung eines aktiven Lärmschutzes in Form eines Lärmschutzwalles bzw. einer Lärmschutzwand im Brückenbereich des neuen Unterführungsbauwerks lfd. Nr. 211 des Bauwerksverzeichnisses

im Zuge eines bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges. Diese aktive Lärmschutzmaßnahme müsse entlang der Bundesautobahn in der Länge errichtet werden, wie sie erforderlich sei, um nicht nur das Wohngebäude und die Sozialräume der Gärtnerei, sondern auch die Verkaufsflächen aktiv schützen zu können. Hilfsweise wird ein Antrag auf Festsetzung eines Geldentschädigungsanspruchs dem Grunde nach (§ 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) geltend gemacht. Hierbei wäre klarzustellen, daß dieser Geldentschädigungsanspruch auch in eine Gesamtablösung des Betriebs einmünden könne.

2. Forderung:

Sollte diesen Forderungen endgültig nicht stattgegeben werden bzw. sollten sie auch gerichtlich nicht durchsetzbar sein, müßten die Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen für die Betriebsstätte (Sozialräume) sowie für den Wohnbereich des Betriebsinhabers und für die Büroräume erstattet werden.

3. Forderung:

Für die Straßenbaumaßnahme würde eine Teilfläche von ca. 6 - 8 m Breite und auf eine Länge von ca. 190 m von der Großcontainerstellfläche mit Topfbewässerung auf dem Grundstück Fl.Nr. 2319/2, das 17 148 qm mißt, benötigt. Außerdem sei in diesem Bereich eine Beregnungsanlage zur Überkopfberegnung - z. B. gegen Spätfrost - installiert.

Für den Verlust dieser Fläche sei eine betriebsnahe Ersatzfläche, auf der eine gleichwertige Anlage errichtet werden könne, unbedingt erforderlich. Bei einer getrennten Bewirtschaftung der Containerfläche am bisherigen und an einem anderen Ort sei ein erheblich höherer betrieblicher Aufwand erforderlich und damit das Betriebsergebnis gefährdet.

Schließlich sei zu berücksichtigen, daß die prognostizierte erhöhte Verkehrsbelastung der Bundesautobahn in den nächsten Jahren in eine Vernichtung der Betriebsfläche auf bis zu 100 m entlang der zukünftigen Straße umschlagen könne, so daß die Fortführung der gesamten Containeranlage in Frage gestellt sei. Die einzige Abhilfemaßnahme dagegen sei die Errichtung eines Lärmschutzwalles, der auch den Kfz.-Schadstoffeintrag verringern könne. Aus diesem Grunde sei es erforderlich, den Lärmschutzwall auf die gesamte Länge der Containerfläche zu erstrecken.

4. Forderung:

Die Containerfläche sei drainiert. Im Zuge der Straßenbaumaßnahme müsse das Drainsystem erneuert werden.

5. Forderung:

Mit Rücksicht auf den reichlichen Wildbestand sei ein Wildschutzzäun zu errichten.

6. Forderung:

Im Bereich der Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges unter der Bundesautobahn (Bauwerksverzeichnis Nr. 211) sei nicht nur ein Telefonkabel zu verlegen, sondern auch eine Regelung über die Stromversorgung des Gärtnereibetriebs zu treffen.

7. Forderung:

Es müsse sichergestellt werden, daß künftig im genannten Unterführungsbauwerk keine Überflutungen mehr auftreten können.

8. Forderung:

Während der Bauarbeiten - insbesondere wenn das neue Unterführungsbauwerk errichtet werde - sei eine behinderungsfreie Zufahrt zum Betrieb der Gärtnerei sowohl für Kunden wie auch Mitarbeiter und die Familie des Betriebsinhabers sicherzustellen.

9. Forderung:

Es bestehe kein Einverständnis damit, daß das in den Baumschulbetrieb integrierte Grundstück Fl.Nr. 2439 Gemarkung Leipheim, das 4 190 qm mißt, als naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche in Anspruch genommen werde.

10. Forderung:

Es sei sicherzustellen, daß die Oberflächenentwässerung der Bundesautobahn im Bereich der Grundstücke Fl.Nrn. 2308/1 bis 2308/4 Gemarkung Leipheim (Am Blankensteig) bis zu dem parallel zur Bundesautobahn verlaufenden Graben neu und leistungsfähig errichtet werden.

11. Forderung:

Für das Anwesen Leipheim, Umlandstraße 9, sei passiver Lärmschutz erforderlich.

Die geltend gemachten Forderungen sind zum Teil unbegründet. Einigen Forderungen hat die Straßenbauverwaltung durch entsprechende Zusagen erfüllt. Die insoweit noch bestehenden Forderungen werden zurückgewiesen:

Zu 1:

Die Forderung nach Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle bzw. Lärmschutzwände) entlang der Bundesautobahn im Bereich der Gärtnerei mit Baumschule ist unbegründet. Der Betrieb liegt im Außenbereich. Nach der amtlichen Verkehrszählung vom Jahr 1993 beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) 49 140 Kfz/24 h (Zählstelle Leipheim). Hieraus errechnet sich am Wohnhaus Immissionsort 497 ein Lärmpegel von 67 dB(A) bei Tag und 61,5 dB(A) bei Nacht.

Nach dem Verkehrsgutachten Prof. Dr. Ing. Kurzak ist in dem Abschnitt zwischen Leipheim und Günzburg im Prognosejahr 2010 mit einem DTV von 65 500 Kfz/24 h zu rechnen. Zugunsten der Anlieger wurde bei der Lärmberechnung ein gerundeter DTV mit 70 000 Kfz/24 h zugrunde gelegt. Die für das Wohnhaus des Betriebsinhabers der Gärtnerei mit Baumschule berechneten Lärmpegel betragen im Erdgeschoß hiernach 66 dB(A) bei Tag und 61 dB(A) bei Nacht. Im Obergeschoß liegen die errechneten Lärmpegel um jeweils 1 dB(A) (aufgerundet) höher. Die Lärmpegel im Bereich der Sozialräume liegen nur unwesentlich niedriger und entsprechen (aufgerundet) den Pegelwerten im Erdgeschoß.

Um die Eingriffe für den Ausbau der Bundesautobahn und die künftig zu erwartenden Lärmimmissionen nicht nur den Grundstückseigentümern auf einer Seite der Bundesautobahn zumuten zu müssen, wird die BAB A 8 in diesem Bereich zu beiden Seiten um ca. 6,5 m verbreitert. Aufgrund der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge, die für diesen Außenbereich 64 dB(A) bei Tag bzw. 54 dB(A) bei Nacht betragen, ist für das genannte Anwesen Immissionsort 497 passive Lärmvorsorge angeordnet. Diese Maßnahme betrifft Räume, die zum dauernden Aufenthalt bestimmt sind. Um einen ausreichenden Schutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu erreichen, müßte entweder eine 2,5 m hohe Lärmschutzwand auf eine Länge von 700 m mit Kosten von rd. 1,2 Mio DM errichtet oder ein 3 m hoher Lärmschutzwall auf eine Länge von ebenfalls 700 m mit Kosten von rd. 1 Mio DM errichtet werden. Diese Kosten sind jedoch im Verhältnis zum angestrebten Schutz zu hoch; für das Einzelanwesen kommt deshalb nur passiver Lärmschutz in Betracht.

Der für die im Freien arbeitenden Mitarbeiter des Betriebs geforderte Lärmschutz ist unbegründet. Der Schutzgedanke der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung bezieht sich nicht auf im Freien tätige Mitarbeiter einer Baumschule oder Gärtnerei. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, daß sich die Mitarbeiter nicht während der gesamten Arbeitszeit unmittelbar neben der Bundesautobahn aufhalten. Es ist vielmehr davon auszugehen, daß sie auch auf Baumschulflächen arbeiten, die weiter entfernt von der Autobahn liegen.

Ein wirksamer Lärmschutzwall würde darüber hinaus erhebliche Flächen aus den gegenwärtig bewirtschafteten Grundstücken erfordern (Geländestreifen mit ca. 12 - 15 m Breite auf eine Länge von rd. 700 m).

Auch für die Kunden der Gärtnerei bzw. Baumschule besteht kein Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen. Die Kosten hierfür sind ebenfalls unverhältnismäßig.

Zu berücksichtigen ist darüber hinaus, daß der angeordnete Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags den zu erwartenden Lärmpegelanstieg aufgrund der prognostizierten Verkehrsmenge ausgleichen wird.

Soweit im nördlichen Bereich der Bundesautobahn aktive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden, sind diese zum Schutze der Wohnbereiche in der Stadt Leipheim sowie der in der Nähe liegenden Kleingartensiedlung erforderlich. Andernfalls müßten in diesem Bereich zahlreiche Immissionsorte durch passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden.

Die Forderung auf Anordnung aktiver Lärmschutzmaßnahmen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf die Rechte des Eigentümers der Gärtnerei mit Baumschule, deren Mitarbeiter oder Kunden gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ist ebenfalls unbegründet. Die Regelung der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung kann insoweit nicht dadurch ersetzt werden, daß zwar die Forderung auf Anordnung aktiver Lärmschutzmaßnahmen nach der genannten Verordnung unbegründet ist, das gleiche Ziel jedoch durch eine Anordnung gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG erreicht wird. Eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich besteht auch nicht für die befürchtete künftige Wertminderung der verbleibenden Grundstücke infolge der Straßenbaumaßnahme, da bei einem im Außenbereich gelegenen Grundstück der Eigentümer damit rechnen muß, daß außerhalb seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege gebaut werden (BVerwG Urteil vom 24.05.1996 - BVerwG 4 A 39.95).

Aus diesem Grunde ist auch die Forderung auf Entscheidung im Planfeststellungsbeschuß unbegründet, einen Geldentschädigungsanspruch dem Grunde nach gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG festzustellen, wobei dieser Geldentschädigungsanspruch auch in eine Gesamtablösung des Betriebes einmünden könne.

Zu berücksichtigen ist dabei auch, daß - wie oben dargelegt wurde - für die Straßenbaumaßnahme aus den Grundstücken des Einwendungsführers, die Teil einer Gärtnerei mit Baumschule sind, Teilflächen für die Straßenbaumaßnahme in Anspruch genommen werden müssen. Soweit durch die Grundstücksinanspruchnahme über den Flächenverlust hinaus noch eine Wertminderung für die verbleibenden Flächen bzw. den Betrieb entstehen, ist über eine Entschädigung hierüber im Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

Die Straßenbauverwaltung hat sich grundsätzlich bereit erklärt, erforderliche Tauschflächen aufzukaufen, damit die für die Straßenbaumaßnahme aus dem Gärtnereibetrieb mit Baumschule notwendige Grundabtretung durch Ersatzland ausgeglichen werden kann. Sollte dies nicht gelingen, besteht selbstverständlich Anspruch auf angemessene Geldentschädigung für Wirtschaftserschwernisse. Über die Höhe dieser Entschädigung ist jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern im Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

Zu 2:

Diese Forderung ist durch die Anordnung passiver Lärmschutzmaßnahmen erfüllt (s. Abschnitt A VIII 2 des Beschlusses).

Zu 3:

Die Straßenbauverwaltung hat die Verlegung der Großcontaineranlage und der Anlage für die Topfbewässerung bzw. deren Wiederherstellung auf dem Gelände der Gärtnerei zugesagt; das gilt auch für die Beregnungsanlage zur Überkopfberegnung. Über eine darüber hinaus verbleibende Beeinträchtigung des Betriebes der Gärtnerei mit Baumschule ist im Entschädigungsverfahren zu entscheiden (Wertminderung der verbleibenden Betriebsflächen nach der Grundabtretung); auch über eine Entschädigung für den befürchteten Schadstoffeintrag in das Gärtnerei- und Baumschulgelände durch den Verkehr auf der Bundesautobahn ist dem Grunde und der Höhe nach im Entschädigungsverfahren zu entscheiden. Ein Anspruch auf Errichtung eines Lärmschutzwalles läßt sich hieraus jedoch nicht begründen.

Zu 4:

Die Straßenbauverwaltung hat zugesagt (siehe Niederschrift über den Erörterungstermin vom 17.11.1995 bei der Regierung von Schwaben), das vorhandene Drainsystem zu erneuern, soweit es im Rahmen der planfestgestellten Baumaßnahme beeinträchtigt oder zerstört wird.

Zu 5:

Die Forderung auf Errichtung eines Wildschutzzaunes entlang der Bundesautobahn im planfestgestellten Bereich ist unbegründet. Die schon jetzt 4-spurige Bundesautobahn wird nicht neu gebaut, sondern lediglich um 2 weitere Fahrspuren erweitert. Mit vermehrten Wildunfällen ist deshalb nicht zu rechnen. Sollte sich im weiteren Verlauf jedoch ergeben, daß künftig vermehrt mit Wildunfällen zu rechnen ist, bleibt die Errichtung eines Wildschutzzaunes außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens jederzeit möglich.

Zu 6:

Die Regelung hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Stromversorgung für den Gärtnereibetrieb mit Baumschule hat die Straßenbauverwaltung zugesagt. Auf die genannte Niederschrift wird verwiesen.

Zu 7:

Die ordnungsgemäße Entwässerung der Bundesautobahn samt Über- und Unterführungsbauwerken ist durch die planfestgestellten Maßnahmen bzw. die wasserrechtlichen Auflagen sichergestellt. Das gilt auch für Starkregen. Mit zumutbaren Mitteln kann aber nicht ausgeschlossen werden, daß künftig auch bei katastrophartigen Niederschlägen die Feldwegunterführung bei Waldvogel zu keiner Zeit überflutet wird. Eine dahingehende Forderung ist unbegründet.

Zu 8:

Die Straßenbauverwaltung hat zugesichert (siehe oben genannte Niederschrift), daß grundsätzlich die Zufahrt zu dem genannten Betrieb auch während der Bauzeit zugesichert wird. Soweit etwaige Unterbrechungen der Durchfahrt der genannten Wegeunterführung unter der Bundesautobahn während der Bauzeit kurzzeitig unvermeidbar ist, wird die Zeit der Unterbrechung mit dem Inhaber der Gärtnerei mit Baumschule abgesprochen, um diesem Gelegenheit für entsprechende betriebliche Dispositionen zu schaffen.



Zu 9:

Die ursprünglich beabsichtigte Fläche von 4 190 qm aus dem Grundstück Fl.Nr. 2439 Gemarkung Leipheim zur Anlage von Ausgleichsflächen wurde in den Planunterlagen auf ca. 900 qm reduziert. Mit dieser verhältnismäßig geringen Inanspruchnahme hat sich der Einwendungsführer einverstanden erklärt.

Zu 10:

Über die beabsichtigte Oberflächenentwässerung der Bundesautobahn im Bereich der Grundstücke Fl.Nrn. 2308/1 bis 2308/4 Gemarkung Leipheim hat sich der Einwendungsführer inzwischen einverstanden erklärt. Auf die genannte Niederschrift wird verwiesen.

Zu 11:

Die Straßenbauverwaltung hat zugesichert, daß für das gesamte Wohngebiet an der Uhlandstraße in Leipheim die Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen erstattet werden, soweit diese wegen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für dieses Wohngebiet (Schloßhalde in Leipheim) erforderlich werden.

- d) Die Eigentümer der beiden westlich der Bundesautobahn A 8, südlich der Donau gelegenen Aussiedlerhöfe in Leipheim, Hauptstadtweg 1 und Hauptstadtweg 2, haben Einwendungen erhoben, die im Anhörungsverfahren durch Planänderung bzw. Zusagen der Straßenbauverwaltung (siehe Niederschrift über den Erörterungstermin vom 10.11.1995 in Leipheim) zum größten Teil ausgeräumt wurden. Insbesondere können beide Aussiedlerhöfe nur durch die im Tekturplan vom 26.05.1995 mit Roteintrag vom 15.04.1996 (Unterlage 9 Bl. Nr. 2 der Planunterlagen) durch die Gebäude der Tank- und Rastanlage samt Motel sowie durch eine Geländemodellierung in einer Höhe von 2 bis zu 6 m zwischen der Bundesautobahn und den Aussiedlerhöfen zum Teil aktiv vor den Lärmimmissionen des Autobahnverkehrs geschützt werden. Diese aktiven Schutzmaßnahmen bewirken, daß bei beiden Immissionsorten 350 und 355 die Tages-Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) nicht erreicht werden. Für die Obergeschosse der beiden Wohngebäude, bei denen die Immissionsgrenzwerte für die Nacht von jeweils 54 dB(A) jedoch überschritten werden, ist passiver Lärmschutz angeordnet. Eine weitere Erhöhung der Geländemodellierung wäre nicht nur unwirtschaftlich, sondern würde darüber hinaus auch einen erheblichen Eingriff in die dortige Landschaft bedeuten.

Hinsichtlich der bestehenden Eigenwasserversorgung der landwirtschaftlichen Betriebe hat die Straßenbauverwaltung eine entsprechende Beweissicherung über die Ergiebigkeit und die Wassergüte zugesagt.

Der Straßenbauverwaltung und der Tank- und Rast AG ist die Absicht der Betriebsinhaber der beiden Aussiedlerhöfe bekannt, die Schweinemasthaltung auf zunächst jeweils 700 Mastplätze je Aussiedlerhof zu erweitern. Bedenken dagegen haben weder die Straßenbauverwaltung noch die Tank- und Rast AG geltend gemacht.

Eine künftige darüber hinausgehende Erweiterung bis auf jeweils 1 400 Mastschweineplätze wird sich jedoch nach den dann gültigen Rechtsregeln beurteilen. Die Tank- und Rast AG hat jedoch bereits im Erörterungstermin vom 10.11.1995 darauf hingewiesen, daß u.a. Voraussetzung für diese künftige Erweiterung der Mastschweineplätze ist, daß der derzeitige räumliche Abstand zwischen den Mastschweineplätzen und der Tank- und Rastanlage mit Motel (nach Abschluß der planfestgestellten Baumaßnahme) nicht verringert werden darf.

- e) Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. wendet sich gegen den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn und lehnt diese Maßnahme generell ab. Er ist der Auffassung, daß in Anbetracht der negativen Entwicklungen wie Waldsterben, Klimaveränderung, Überdüngung, Flächenverbrauch, Ozonsmog usw. die künftige Entwicklung des Verkehrs von der Straße weg hin zur Schiene bzw. zur Vermeidung von Verkehr führen müsse. Gegen den Neubau der Donaubrücke und die geplanten Verbesserungen der Autobahnan-schlußstelle Leipheim erhebt der Bund Naturschutz jedoch keine Bedenken.

Der Ansicht des Bund Naturschutz in Bayern e.V. kann jedoch nicht gefolgt werden. In Anbetracht der oben aufgeführten bestehenden und künftig zu erwartenden Verkehrsbelastung der Bundesautobahn im Planfeststellungsbereich ist der 6-streifige Ausbau dringend erforderlich. Hinsichtlich der näheren Begründung darf auf die Ausführungen oben unter Abschnitt B II 3.2 Bezug genommen werden.

- f) Der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. hat zwar grundsätzlich gegen den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn nichts einzuwenden, da der Ausbau im gesamten Planfeststellungsabschnitt auf der bestehenden Trasse verläuft. Mit Rücksicht auf den Schutz der Tier- und Pflanzenwelt spricht sich der Landesbund jedoch für ein Einschwenken auf einen parallelen Ausbau der Bundesautobahn im Bereich des Auwaldes nördlich der Donau aus. Für die nahegelegenen Wohngebiete der Stadt Leipheim er-

gäben sich nach Ansicht des Landesbundes keine wesentlich größeren Beeinträchtigungen.

Der Ansicht des Landesbundes für Vogelschutz e.V. kann jedoch nicht gefolgt werden. Eine beidseitige Verbreiterung der Bundesautobahn im Bereich des Auwaldes nördlich der Donau würde zwingend auch zu einer parallelen Verbreiterung der bestehenden Donaubrücke führen. Dies ist jedoch aus bautechnischen Gründen - wie oben dargelegt wurde - nicht vertretbar. Auch während der Bauzeit sind nämlich die 4 vorhandenen Fahrstreifen für den sehr starken Verkehr unverzichtbar. Dies aber bedeutet, daß neben der bestehenden Donaubrücke zuerst das neue Brückenbauwerk mit 2 Fahrstreifen errichtet wird, der Verkehr sodann von einer bestehenden Brückenhälfte auf diese neue Brücke umgeleitet und die bestehenden beiden Brückenhälften nacheinander abgebrochen und neu errichtet werden.

#### 4. Begründung der wasserrechtlichen Entscheidungen

Über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis für die durch das Vorhaben nach den §§ 2, 3 Abs. 1 Nrn. 4 und 6 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ausgelösten Benutzungstatbestände ist aufgrund des § 14 Abs. 1 WHG durch die Regierung als Planfeststellungsbehörde mitzuentcheiden. Die gehobene Erlaubnis für das Einleiten von Straßenwasser in das Grundwasser und in die Vorfluter kann erteilt werden, weil die Beachtung der auf § 4 WHG beruhenden Auflagen eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht erwarten läßt (§§ 6, 7 WHG, Art. 16 BayWG).

Die zuständige Kreisverwaltungsbehörde (Landratsamt Günzburg) hat das Einvernehmen gem. § 14 Abs. 3 WHG erteilt.

#### 5. Begründung der waldrechtlichen Entscheidungen

Die Rodung von Schutzwald, Bannwald und im Naturwaldreservat bedarf gem. Art. 9 Abs. 8 BayWaldG keiner anderen Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG. Die gesetzlichen Voraussetzungen nach Art. 9 Abs. 4 und Abs. 5 BayWaldG zur Versagung der Rodungserlaubnis liegen nicht vor. Die Forstdirektion Schwaben hat im Erörterungstermin vom 07.11.1995 erklärt, daß Einwendungen gegen die Baumaßnahme nicht bestehen.

#### 6. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes - KG - (BayRS 2013-1-1-F). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Abs. 1 KG befreit.

### Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluß kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Sie muß den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von 6 Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Der angefochtene Beschluß soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluß für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluß nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

### H i n w e i s :

Die unter Nr. II des Beschlusses genannten Planunterlagen können bei der Autobahndirektion Südbayern, Dienststelle Kempten, Pfeilergraben 14, 87437 Kempten, eingesehen werden. Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit den festgestellten Plänen wird in der Stadt Leipheim und in der Verwaltungsgemeinschaft Kötz, 89359 Kötz, nach ortsüblicher Bekanntmachung auf die Dauer von 2 Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluß allen Betroffenen gegenüber als zugestellt, soweit die Zustellung nicht gesondert an diese vorgenommen wird. Soweit die Zustellung an die Betroffenen gesondert erfolgt, hat die Auslegung des Beschlusses und der festgestellten Pläne keinen Einfluß auf den Lauf der Rechtsmittelfrist.

Augsburg, den 13. September 1996  
REGIERUNG VON SCHWABEN  
Im Auftrag

Herzer  
Abteilungsleiter

Bestätigt:

Mirle



# Nachrichtlich

Unterlage Nr. 1

## Planfeststellung

# Erläuterungsbericht

Tektur vom 13.02.1996

## Bundesautobahn A 8 Ulm - Augsburg - München

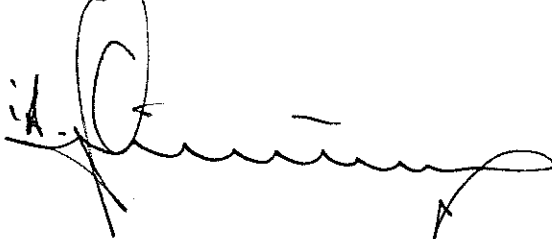
### 6streifiger Ausbau bei Leipheim

von Bau-km 4+235 bis Bau-km 11+000

Tektur aufgestellt:  
München, den 13.02.1996  
Autobahndirektion Südbayern

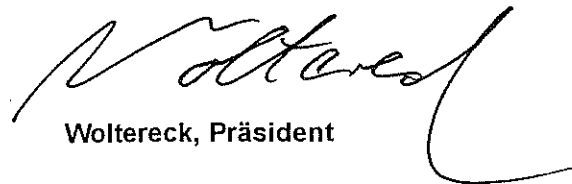
Aufgestellt: 26. 05. 95  
München, den  
AUTOBAHNDIREKTION SÜDBAYERN

Grüning, LBD



Tektur vom 13.02.1996 (gelb)

Woltereck, Präsident



**Roteintragung**

auf Seite 54, 55

15. 04. 96

Planfeststellung  
für den 6streifigen Ausbau  
der Bundesautobahn A 8 West  
bei Leipheim

**Inhaltsverzeichnis**

1.	Bezeichnung	Seite
0.	<b><u>Vorbemerkungen</u></b>	5 - 6
0.1	Allgemeine Hinweise	5
0.2	Hinweise für die Umweltverträglichkeitsprüfung	5 - 6
0.3	Zusätzliche Untersuchungen und Gutachten	6
1.	<b><u>Darstellung der Baumaßnahme</u></b>	7 - 10
1.1	Planerische Beschreibung	7 - 9
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	9 - 10
2.	<b><u>Notwendigkeit der Baumaßnahme</u></b>	11 - 17
2.1	Vorgeschichte der Planung	11
2.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrs- verhältnisse mit ihren negativen Er- scheinungsformen	11 - 12
2.3	Raumordnerische Entwicklungsziele	13
2.4	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	13 - 16
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeein- trächtigungen	16 - 17

Bezeichnung	Seite
3. <u>Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Vergleich und Wahl der Ausbauarten und Wahl des Standortes der Tank- und Rastanlage</u>	18 - 42
3.1 6streifiger Ausbau der A 8	18 - 23
3.2 Neubau der Tank- und Rastanlage Leipheim	23 - 24
3.3 Beurteilung des 6streifigen Ausbaus und des Standortes der Tank- und Rastanlage hinsicht- lich ihrer Umweltverträglichkeit	25 - 42
4. <u>Technische Gestaltung der Baumaßnahme</u>	43 - 56
4.1 Trassierung	43
4.2 Querschnitt	44 - 45
4.3 Kreuzungen und Einmündungen, AS Leipheim, Tank- u: Rastanlage Leipheim	45 - 46
4.4 Baugrund/Erdarbeiten	47 - 48
4.5 Entwässerung	49 - 50
4.6 Ingenieurbauwerke	50 - 55
4.7 Straßenausstattung	55
4.8 Besondere Anlagen	56
4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen	56
4.10 Wesentliche Leitungen entlang der A 8	56

Bezeichnung	Seite
5. <b><u>Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach den Umweltfachgesetzen (Für die UVP-Teile: Umweltgerechte Gestaltung der Baumaßnahme)</u></b>	57 - 88
5.1 Immissionsrecht	57 - 62
5.2 Wasserrecht, Wassergewinnungsgebiete nahe der geplanten 6streifigen A 8	63
5.3 Naturschutzrecht (Eingriff in Natur und Landschaft nach Art. 6 und 6a BayNatSchG)	64 - 83
5.4 Waldrecht	84 - 85
5.5 Denkmalschutz	86 - 88
6. <b><u>Erläuterung zur Kostentragung</u></b>	89
7. <b><u>Flurbereinigung, Grunderwerb</u></b>	89
8. <b><u>Durchführen der Baumaßnahme</u></b>	89 - 90



## 0. Vorbemerkungen

### 0.1 Allgemeine Hinweise

Für den 6streifigen Ausbau der BAB A 8 bei Leipheim ist nach § 17 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Planfeststellung erstreckt sich insbesondere auf die Maßnahmen zum Ausbau der Autobahn, auf alle damit in Zusammenhang stehenden Folgemaßnahmen, die aufgrund des Straßenbauvorhabens notwendig werden sowie auf die im Sinne der Naturschutzgesetze erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

### 0.2 Hinweise für die Umweltverträglichkeitsprüfung

Als planfeststellungspflichtiges Vorhaben unterliegt die geplante Baumaßnahme der Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12.02.1990 (Nr. 8 der Anlage zu § 3 UVPG). Da für die Ausbaumaßnahme kein Raumordnungsverfahren erforderlich war, erfolgt die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren.

Entsprechend § 6 UVPG wurden Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung erarbeitet und in die Planfeststellungsunterlagen integriert:

- Zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Umwelt wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erarbeitet. Eine Kurzfassung der Ergebnisse dieser UVS sind in diesem Erläuterungsbericht unter Ziffer 3.3 dargestellt. Die gesamte UVS liegt den Planfeststellungsunterlagen bei.
- Durch die Kenntnisse der Umweltauswirkungen konnten in Abwägung mit anderen Belangen die Umweltaspekte in der Planung berücksichtigt werden. Die hierzu getroffenen Maßnahmen sind in Ziffer 5 aufgeführt.

- Mit dem Bauvorhaben sind unvermeidbare Umweltauswirkungen verbunden, die nach den Umwelt-Fachgesetzen Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bedingen; diese sind ebenfalls in Ziffer 5 dargelegt.
- Der fachliche Beitrag zum Naturschutzrecht in Form des nach Art. 6b Bay-NatSchG erforderlichen landschaftspflegerischen Begleitplanes findet sich in Unterlage 10.1 - 10.3. Die Ergebnisse sind unter Ziffer 5 in den Erläuterungsbericht eingearbeitet.

Bei der Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplanes wurden im Vollzug der gemeinsamen Bekanntmachung der Bayer. Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 20.02.1979 die höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Schwaben und die Unteren Naturschutzbehörden bei dem Landratsamt Günzburg beteiligt.

### 0.3 Zusätzliche Untersuchungen und Gutachten

Die in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführten aber nicht beiliegenden Untersuchungen und Gutachten können bei der Dienststelle Kempten der Autobahndirektion Südbayern eingesehen werden.

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Art und Umfang der Baumaßnahme:

Die vorliegende Planung umfaßt den dringend erforderlichen Neubau der Donaubrücke bei Leipheim im Zuge des 6streifigen Ausbaus der bestehenden Bundesautobahn A 8 zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern und der sogenannten Waldvogelkurve südwestlich von Bubesheim im Landkreis Günzburg. Bei der bestehenden A 8, die im Jahre 1937 dem Verkehr übergeben wurde, handelt es sich um eine 4streifige Bundesautobahn ohne Standstreifen. Die bestehende A 8 wird vollständig in die Neubaumaßnahme integriert. Die 6streifige Neuplanung folgt der bestehenden Trasse. Am Planfeststellungsbeginn bei Riedheim (Beginn der PLF, Bau-km 4+235) soll die A 8 symmetrisch verbreitert werden. (Der symmetrische Ausbau, ist bereits westlich des vorliegenden PLF-Abschnitts, vom AK Ulm-Elchingen bis Riedheim vorgesehen). Ab Riedheim rückt die Verbreiterung soweit nach Südwesten ab, daß eine Fahrbahn der Ausbaustrecke außerhalb des Bestandes liegt. Dies ermöglicht den Neubau einer Donaubrückenhälfte südwestlich der bestehenden Donaubrücke und damit die Aufrechterhaltung des Autobahnverkehrs während des Neubaus der Donaubrücke. Nach der Fertigstellung einer Donaubrückenhälfte kann der Verkehr (4+0) umgelegt werden. Die bestehende Donaubrücke kann dann abgebrochen werden und an ihrer Stelle die zweite Brückenhälfte neu errichtet werden. Der Neubau der Donaubrücke bei Leipheim unter Aufrechterhaltung des Verkehrs ist ein wichtiger Gesichtspunkt für die Wahl der Ausbauart: Verbreiterung der A 8 nach Südwesten auf der ortsabgewandten Seite von Leipheim.

Bei Bau-km 9+700 befinden sich beidseits der bestehenden A 8 Zwangspunkte in Form von Bebauung, so daß die neue A 8-Hauptachse zur Mitte schwenkt und ein symmetrischer Ausbau vorgesehen ist. Danach ist beabsichtigt, die A 8 auf eine längere Strecke einseitig (ortsabgewandt in Bezug auf die Orte Bubesheim, Deffingen, Leinheim etc.) auszubauen. Aus diesem Grund soll der 6streifige Ausbau der A 8 von der sog. Waldvogelkurve bis zum Planfeststellungsende bei Bau-km 11+000 wieder einseitig nach Süden erfolgen.

Die Planfeststellungsunterlagen beinhalten auch den Neubau der Anschlußstelle Leipheim, unmittelbar an der Stelle des bestehenden Anschlusses. Desweiteren soll eine neue Tank- und Rastanlage Leipheim, welche die vorhandene Anlage ersetzt, errichtet werden. Die bestehende Tank- und Rastanlage Leipheim wird durch die neue Richtungsfahrbahn der A 8 teilweise überdeckt und muß deshalb abgebrochen werden. Beim südlichen Ast der Anschlußstelle Leipheim ist eine Verflechtung mit dem Verkehr der neu geplanten Tank- und Rastanlage Leipheim durch eine Parallelfahrbahn berücksichtigt.

#### Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz:

Die Bundesautobahn A 8 Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - Augsburg - München - Rosenheim (Salzburg) ist von weiträumiger Verkehrsbedeutung. Sie ist die Hauptverbindung zwischen den Ballungsräumen München und Stuttgart sowie den Oberzentren Ulm / Neu Ulm und Augsburg. Die A 8 ist die wichtigste Verkehrsader in Ost - West-Richtung im süddeutschen Raum. Über die Verknüpfungen mit allen in Süd - Nord-Richtung verlaufenden Bundesautobahnen im bayerischen und baden-württembergischen Raum findet die A 8 Anschluß an das französische, schweizerische und österreichische Autobahnnetz. Die BAB A 8 hat deshalb europäische Bedeutung und ist Bestandteil der Europastraße E 52 Salzburg - Paris. Auch für den regionalen Verkehr hat die A 8 in Verbindung mit der B 16 neu (Ostumgehung Günzburg) als Entlastung für Leipheim eine große Bedeutung.

Die Neufassung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) sieht den 6streifigen Ausbau der A 8 zwischen dem AK Ulm/Elchingen und Augsburg-München als vordringlichen Bedarf vor. Der dringend erforderliche Neubau der Donaubrücke war insbesondere maßgebend dafür, daß der bayer. Anteil vom AK Ulm/Elchingen „bis Günzburg darüber hinaus in den Fünfjahresplan 1993 - 1997 mit Ergänzungen bis 2000“ aufgenommen wurde.

Der 6streifige Ausbau der BAB A 8 ist im Flächennutzungsplan der Stadt Leipheim vom 01.08.1991 nachrichtlich enthalten.

## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

### Länge, Querschnitt, Kostenträger:

Die Länge des Ausbaubereiches beträgt 6,77 km. Die Länge des Anschlusses der B 10 bei Leipheim beträgt 650 m. Als Querschnitt ist für die Bundesautobahn A 8 ein Regelquerschnitt RQ 35,5 gemäß Rundschreiben des Bundesministers für Verkehr, ARS Nr. 4/1994, vorgesehen (siehe Querschnittsplan, Unterlage 4 Blatt 1). Kostenträger der Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung.

### Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik:

Die vorhandene Bundesautobahn A 8 weist im Bereich der Maßnahme einen 4streifigen Querschnitt ohne Standstreifen auf. Der am 14.9.1937 dem Verkehr übergebene Streckenabschnitt ist nach den damaligen Baugrundsätzen ohne Übergangsbögen (Klothoiden) trassiert und weist als kleinsten Radius einen  $R_{\min} = 1.400$  m, als kleinsten Kuppenhalbmesser einen  $H_K = 13.000$  m und als kleinsten Wannenthalbmesser einen  $H_W = 6.000$  m auf. Der Verkehr ist charakterisiert durch starken Wirtschafts- und Durchgangsverkehr sowie Ferien-, Urlaubs- und Wochenendreiseverkehr.

Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik:

Die A 8 wird 6 Fahrstreifen und beidseitig Standspuren erhalten. Eine wesentliche Vergrößerung der Kurvenradien ist nicht vorgesehen. Die Kreisbögen werden mittels Übergangsbögen (Klothoiden) verbunden, dadurch wird die Lagetrassierung verbessert. Die Gradienten werden durch die Vergrößerung der Kuppen- und Wannenhalmeser verbessert. Die 6streifig ausgebaute A 8 erfüllt die Kriterien für die Entwurfsgeschwindigkeit  $V_e = 120 \text{ km/h}$  (geplante Entwurfsgeschwindigkeit für ebenes Gelände zwischen Ulm und Augsburg).

Der auch künftig zunehmende starke Wirtschafts- und Durchgangsverkehr sowie Urlaubs- und Wochenendverkehr findet nach dem 6streifigen Autobahnausbau und mit einer Standmöglichkeit für liegengeliebene Fahrzeuge deutlich verbesserte Verhältnisse vor.

## 2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

### 2.1 Vorgeschichte der Planung

Die Voruntersuchungen zum 6streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 München - Stuttgart im Bereich Leipheim und die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie wurden im Sommer 1991 begonnen und im Dezember 1992 abgeschlossen. Die im Herbst 1992 von der Stadt Leipheim vorgelegte Planung für die Erweiterung der Wasserschutzzone III für die westlich von Leipheim gelegenen Flachbrunnen wurde bei der Autobahnplanung berücksichtigt. Die erforderlichen Maßnahmen für den Schutz des Grundwassers wurden in die Planung eingearbeitet. Die Verkehrsuntersuchung für den 6streifigen Ausbau der BAB A 8 im Abschnitt Ulm - Augsburg wurde bezüglich der Verkehrs-Analyse und Trendprognose für das Jahr 2010 im Mai 1993 erstellt und zum 01.03.1995 aktualisiert (Gutachten Prof. Dr.-Ing. Kurzak). Die PLF-Unterlagen basieren auf der obengenannten Verkehrsuntersuchung mit Stand vom 01.03.1995.

### 2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Infolge der allgemeinen Erhöhung des Verkehrsaufkommens hat der Verkehr auf der BAB A 8 in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Da seit 1987 die A 7 Würzburg - Ulm durchgehend in Betrieb ist, wird die A 8 ab dem Ulm-Elchinger-Kreuz in Richtung München noch zusätzlich belastet. Der bestehende zweibahnige Querschnitt (4streifig) ist mit folgenden durchschnittlichen, täglichen Verkehrsaufkommen (Dauerzählstelle Leipheim) bis an die äußere Grenze seiner Leistungsfähigkeit ausgelastet.

Dauerzählstelle Leipheim  
A 8 Querschnitt

Jahr	Gez. Tage	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		
		PKW	LKW	KFZ
1985	333	26.581	5.419	32.000
1986	258	27.781	5.513	33.294
1987	349	51.686	5.767	37.453
1988	355	35.860	6.317	42.177
1989	350	38.901	6.796	45.697
1990	332	39.740	7.055	46.795
1991	361	39.640	7.550	47.190
1992	341	39.670	7.672	47.342
1993	330	42.259	8.451	50.710

Insbesondere fehlen die Standstreifen und ausreichend lange Beschleunigungsstreifen (Einfahrt Tank- und Rastanlage Leipheim) an der Anschlußstelle Leipheim. Die im gesamten Bauabschnitt fehlenden Standstreifen führen bei geringsten Störungen zu erheblichen Behinderungen des Verkehrsflusses. Die bestehende Donaubrücke bei Leipheim, die ebenfalls keine Standstreifen aufweist, ist aufgrund des sehr schlechten Bauzustandes von Unter- und Überbau dringend erneuerungsbedürftig.

Der vorhandene 4streifige Querschnitt ohne Standspur genügt nicht den Anforderungen an Sicherheit und Straßenzustand, welche an diese Straßenverbindung mit großräumiger Verkehrsbedeutung zu stellen sind.



## 2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Die künftig wiedergewonnene Leichtigkeit des Verkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch den geplanten 6streifigen Ausbau trägt wesentlich dazu bei, daß die Bundesautobahn A 8 in Zukunft ihre raumordnerische Funktion als leistungsfähige Verkehrsverbindung der Verdichtungsräume München - Augsburg - Ulm erfüllen wird. Der Ausbau steht in Einklang mit dem im Landesentwicklungsprogramm Bayern formulierten Ziel, bei Planungen und Maßnahmen zum Ausbau von überregional bedeutsamen Entwicklungsachsen gesunde Umweltbedingungen für die benachbarten Orte zu erhalten. Durch die umfangreichen Maßnahmen zur Sanierung der Straßenentwässerung sowie dem Bau von Lärmschutzanlagen werden die Umweltbedingungen für die Wohnbebauung längs der A 8 verbessert.

## 2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

### 2.4.1 Prognose zur Verkehrsentwicklung

Zur Ermittlung der Verkehrsentwicklung auf der A 8 hat Prof. Dr.-Ing. Kurzak, München, eine Verkehrsuntersuchung (September 1993) durchgeführt. Das am 1. März 1995 aktualisierte Verkehrsgutachten für den 6streifigen Ausbau Ulm - Augsburg- München, ergibt für das Prognosejahr 2010 folgende DTV-Werte:

#### **AK Ulm Elchingen - AS Leipheim**

DTV <sub>2010</sub>	61.400 (9.000 LKW/24 h)
LKW-Verkehr, tagsüber	14 %
LKW-Verkehr, nachts	26 %

#### **AS Leipheim - AS Günzburg**

DTV <sub>2010</sub>	65.500 (9.600 LKW/24 h)
LKW-Verkehr, tagsüber	14 %
LKW-Verkehr, nachts	26 %

Bedingt durch die zunehmende Überlastung des vorhandenen Querschnitts sowie die hohe und weiter steigende Bedeutung der A 8 im europäischen Hauptverkehrsweernetz ist ein hoher Aubaustandard notwendig und gerechtfertigt. Dieser wird durch den gewählten 6streifigen Querschnitt mit neuem RQ 35,5 gewährleistet.

#### 2.4.2 Verbesserung der Streckencharakteristik

Die in Teilbereichen, z.B. in Höhe der sog. Waldvogelkurve, vorgesehenen geringfügig größeren Ausrundungshalbmesser, verbunden mit einer Verringerung der Anzahl der Neigungswechsel, verbessern etwas die Streckencharakteristik. Grundsätzlich wird aber an der bestehenden Trassierung festgehalten. Der Bestand der A 8 wird nicht verlassen.

#### 2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Durch den 6streifigen Ausbau der BAB A 8 wird der Zustand und damit die Verkehrssicherheit erheblich verbessert:

- Abbau von Stau und damit verbundener Unfallfolgen durch Querschnittserweiterung auf je 3 Fahrstreifen zuzüglich Standstreifen
- Verbesserung der Sichtverhältnisse
- Errichtung von Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsspuren bei der AS Leipheim und der TR Leipheim mit den erforderlichen Mindestlängen
- verbesserte Fahrbahntwässerung durch Einbau der erforderlichen Fahrbahnquerneigungen und Längsneigungen.

Die Unfallhäufigkeit wird reduziert. Die Unfallauswertung ergibt folgende Unfallraten (Anzahl der Unfälle je 1 Million Kfz/km):

Die Klammerwerte in der nachfolgenden Tabelle geben den Vergleich mit dem Landesdurchschnitt (100 %) an.

Beispiel: 100 % = Landesdurchschnitt  
180 % = deutlich über Landesdurchschnitt

Tabelle: Unfallraten für die Jahre 1988 - 90 und 1991 - 93  
Anzahl der Unfälle je 1 Million Kfz/km  
(Vergleich mit dem Landesdurchschnitt in Bayern, Angabe in Prozent)

A 8	1988 - 90	1991 - 93
Abschnitt AS Günzburg - AS Leipheim		
Fahrtrichtung Stuttgart	0,69 (150 %)	0,49 (126 %)
Fahrtrichtung München	0,84 (183 %)	0,43 (110 %)
Abschnitt AS Leipheim - AK Ulm Elchingen		
Fahrtrichtung Stuttgart	0,35 (76 %)	0,18 (46 %)
Fahrtrichtung München	0,44 (96 %)	0,34 (87 %)

Im Vergleich zum Durchschnitt in Bayern zeigt sich, daß die Unfallrate im Teilstreckenabschnitt von der AS Günzburg bis zur AS Leipheim um bis zu 83 % über dem Durchschnitt liegt (siehe o. g. Klammerwerte)

Eine Unfallhäufung ist im Bereich der Anschlußstelle Leipheim festzustellen.

Die Ursachen der über dem Durchschnitt liegenden Unfallraten dürfte auf folgendes zurückzuführen sein:

- Hohe Querschnittsüberlastung der Autobahn A 8
- Unstetige Folge der Entwurfs-elemente in Lage und Höhe (Haltesichtweite)
- Fehlende Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen an der Tank- und Rastanlage
- Staubildung bei Unfällen und Pannen, da keine Standstreifen vorhanden sind.

So wurden z.B. in den Jahren 1989 - 1991 im Bereich der Ausbaustrecke insgesamt 244 Unfälle festgestellt, die sich wie folgt einteilen lassen:

Unfälle mit schwerem Sachschaden	176
Unfälle mit leichtem Personenschaden	45
Unfälle mit schwerem Personenschaden bzw. mit Getöteten	23

Mit dem 6streifigen Ausbau werden die o.g. hauptsächlichen Unfallursachen entschärft und die Verkehrssicherheit erhöht. Infolge der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erhöht sich durch Zeit- und Betriebskostensparnis auch die Wirtschaftlichkeit für den Straßenbenutzer.

Aufgrund des Zeitgewinns und der besseren Kalkulierbarkeit der Fahrzeit wirkt der 6streifige Ausbau der A 8 verkehrsgünstig und hat positive Auswirkungen auch auf den regionalen Verkehr.

## 2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

### 2.5.1 Verbesserung der Lärm- und Abgassituation

Bereits bei der vorhandenen Verkehrsbelastung liegen die Lärmimmissionswerte bei autobahnnahen Wohnanwesen (besonders im Bereich Leipheim) sehr hoch. Aktive Lärmschutzanlagen wurden im Planungsabschnitt bisher durch die Bundesstraßenverwaltung noch nicht errichtet.

Durch den 6streifigen Ausbau als wesentliche Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), werden nunmehr Lärmschutzmaßnahmen auf der Rechtsgrundlage der aktuellen Lärmvorsorgegesetzgebung geschaffen. Durch die geplanten umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen werden die Lärm- und Abgasbelastung erheblich reduziert und die Wohn- und Lebensqualität längs der A 8 verbessert.

### 2.5.2 Sanierung der Straßenentwässerung

Die vorhandene Straßenentwässerung, bei der vorhandenes Straßenwasser direkt in die Donau bzw. in das Grundwasser eingeleitet wird, entspricht den heutigen Anforderungen hinsichtlich einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen durch Straßenabwasser nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in Verbindung mit dem Bayerischen Wassergesetz (BayWG) nicht mehr. Insbesondere bei Unfällen mit auslaufenden umweltbelastenden Flüssigkeiten werden die erforderlichen Schutzmaßnahmen derzeit nicht bereits durch bauliche Einrichtungen an der Straße unterstützt.

Im Zuge des Streckenbaues wird die gesamte Straßenentwässerung neu geplant. Das gesammelte Fahrbahnwasser wird über Mulden bzw. Rohrleitungen in naturnah gestaltete Regenrückhaltebecken eingeleitet. Dort erfolgt eine mechanische sowie teilbiologische Reinigung nach dem Stand der Technik und abschließend die gedrosselte, dosierte Abgabe an die Donau. Öl, Kraftstoffe und nicht wasserlösliche Stoffe werden dabei von Leichtstoffabscheidern zurückgehalten, welche den Regenrückhaltebecken vorgeschaltet sind. Absperreinrichtungen sorgen künftig dafür, daß bei Unfällen kaum mehr umweltbelastende Stoffe ins Grundwasser gelangen.

### 2.5.3 Verminderung der Grundwasser- und Fließgewässerbelastung

Mit der in Abschnitt 2.5.2 beschriebenen Sanierung der Straßenentwässerung ist eine Verminderung der Grundwasser- und Fließgewässerbelastung verbunden, welche dazu beiträgt, die Lebensraumqualität für Tiere und Pflanzen in Fließgewässern zu verbessern.

### 2.5.4 Entlastung von Erholungsgebieten

Mit der Verbesserung der Lärm- und Abgassituation durch den Bau von Lärmschutzanlagen ist eine gewisse Entlastung autobahnnaher Erholungsräume (z.B. Ferienhausanlage am Baggersee, etwa Bau-km 6+500 nördlich der A 8 und Auwaldbereich nordwestlich der Donau, Kleingärten von Bau-km 8+400 bis 8+850) verbunden.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Vergleich und Wahl der Ausbauarten und Wahl des Standortes der Tank- und Rastanlage

3.1 6streifiger Ausbau der A 8

**Allgemeines**

Der 6streifige Ausbau erfolgt auf der vorhandenen Trasse der A 8. Ein Neubau außerhalb der vorhandenen Trasse kommt aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht in Frage.

Der 6streifige Ausbau der A 8 muß unter Verkehr durchgeführt werden. Es müssen zur Tageszeit (6.00 - 22.00) stets 4 Spuren für den Verkehr zur Verfügung stehen. Lediglich zur Nachtzeit (22.00 - 6.00) können vorübergehend ein oder zwei Spuren gesperrt werden. Diese Vorgabe hat erheblichen Einfluß auf den Baubetrieb und damit auf den Bauablauf. Es verbleiben grundsätzlich zwei Ausbauarten:

3.1.1 Beschreibung der grundsätzlich möglichen Ausbauarten

**Beidseitiger (symmetrischer) Ausbau**

Beim beidseitigen Ausbau werden der dritte Fahrstreifen und der Standstreifen jeweils an beide vorhandenen Fahrbahnen nach außen angefügt. Die Bestandsachse wird somit beibehalten.

Um den Verkehr während der Bauzeit vierstreifig führen zu können sind drei Bauphasen erforderlich.

- Bauphase 1 mit Einengung der beiden Fahrstreifen einer Richtungsfahrbahn zum Mittelstreifen hin (Verkehrsführung 2+2) und Verbreiterung dieser Fahrbahn nach außen, während der Verkehr auf der gegenüberliegenden Fahrbahn unbehindert bleiben kann.
- Bauphase 2 mit Führung des gesamten Verkehrs mit vier Fahrstreifen (Verkehrsführung 4+0) auf der in Bauphase 1 verbreiterten Fahrbahn und Herstellung der neuen gegenüberliegenden Fahrbahn in ihrer endgültigen Lage und Höhe.
- Bauphase 3 mit Umlegung des gesamten Verkehrs mit vier Fahrstreifen (Verkehrsführung 0+4) auf die in Bauphase 2 endgültig hergestellte Fahrbahn und Fertigstellung (Herstellung der endgültigen Höhenlage und Verstärkung des vorhandenen Oberbaues) der in Bauphase 1 nur nach außen verbreiterten Fahrbahn.

### **Einseitiger Ausbau**

Beim einseitigen Ausbau wird zunächst eine komplette neue Fahrbahn neben den vorhandenen Fahrbahnen hergestellt. Anschließend werden die zwei alten Fahrbahnen zur neuen zweiten Fahrbahn umgebaut.

Dafür sind in der Regel zwei Bauphasen erforderlich.

- Bauphase 1 mit weitgehend unbehinderter Führung des Verkehrs auf den alten Fahrbahnen und Herstellung einer neuen Richtungsfahrbahn abgerückt mit einem Sicherheitsabstand von ca. 4,00 m vom alten Fahrbahnaußenrand.
- Bauphase 2 mit Umlegung des gesamten Verkehrs mit vier Fahrstreifen (Verkehrsführung 4+0) auf die in Bauphase 1 endgültig hergestellte erste Fahrbahn und Umbau der beiden alten Fahrbahnen zur neuen zweiten Fahrbahn.

Die Achse verschiebt sich beim einseitigen Ausbau im Normalfall um ca. 13,00 m.

### 3.1.2 Beurteilung der Ausbauarten hinsichtlich ihrer technischen Zweckmäßigkeit und Wahl der Ausbauart

#### 3.1.2.1 Vergleich der zusätzlich möglichen Ausbauarten

Weil der vorhandene Autobahnkörper und insbesondere der vorhandene Oberbau beim beidseitigen Ausbau bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen in den neuen Baukörper gut integriert werden kann, ist der beidseitige Ausbau im Normalfall wirtschaftlicher als der einseitige Ausbau. Außerdem werden beim beidseitigen Ausbau die Belastungen hinsichtlich Grundabtretung sowie Lärm- und Schadstoffmissionen auf beide Seiten gleichmäßig verteilt.

Der einseitige Ausbau bietet dagegen Vorteile wenn

- sich auf einer Seite der Autobahn Zwangspunkte wie z.B. nahe Bebauung, Wasserschutzgebiete und ökologisch besonders wertvolle Flächen befinden
- Achse oder Gradienten der Autobahn aus trassierungstechnischen Gründen erheblich verändert werden müssen
- Großbrücken vorhanden sind, die aufgrund ihres baulichen Zustandes oder ihres statischen Systems nicht verbreitert werden können

Vor allem bietet der einseitige Ausbau, wenn er auf größere Länge zusammenhängend ausgeführt werden kann, Vorteile bei der Verkehrsabwicklung und dem Bauablauf.

### 3.1.2.2 Wahl der Ausbauart unter Berücksichtigung der Beurteilung der Umweltverträglichkeit nach Ziff. 3.3

#### **Symmetrischer Ausbau am Beginn des Planfeststellungsabschnittes**

Es ist künftig vorgesehen mit dem 6streifigen Ausbau in dem im Westen anschließenden Abschnitt am AK Ulm/Elchingen durch sog. Spuraddition von der A 7 aus Richtung Füssen bzw. durch sog. Spursubtraktion zur A 7 in Richtung Würzburg, durch Anbau jeweils eines zusätzlichen Fahr- und Standstreifens zu beginnen.

Im Autobahnkreuz Ulm/Elchingen sind keine weiteren Veränderungen an der durchgehenden Fahrbahn geplant.

Es kommt somit nur ein symmetrischer Ausbau in Frage. Vom AK Ulm/Elchingen bis zum Beginn des Planfeststellungsabschnittes weist die bestehende A 8 eine ca. 2 km lange vollkommen gerade Strecke auf. Eine Verschwenkung der Achse auf eine einseitige Verbreiterung sowohl nach Norden als auch nach Süden würde sich in dieser Geraden trassierungstechnisch negativ auswirken. Außerdem liegen hier keine Besonderheiten vor, die eine Verbreiterung nur nach der einen oder der anderen Seite erforderlich machen würden.

Am Beginn des Planfeststellungsabschnittes gibt es somit keine sinnvolle Alternative zum symmetrischen Ausbau.

#### **Einseitiger Ausbau nach Süden im Bereich der Donaubrücke**

Aufgrund des äußerst schlechten Bauzustandes und der statischen Konstruktion der Donaubrücke ist eine Verbreiterung der beiden vorhandenen Brückenhälften nicht möglich. Sie müssen deshalb abgebrochen und durch neue breitere ersetzt werden.

Um den Verkehr während der Bauzeit aufrecht erhalten zu können, ist es vorgesehen, nach dem Prinzip der einseitigen Verbreiterung als erste Maßnahme eine neue Brückenhälfte neben der vorhandenen Brücke herzustellen, damit der Verkehr anschließend auf diese neue Brückenhälfte umgelegt, die alte Brücke abgebrochen und mit dem Bau der zweiten neuen Brückenhälfte begonnen werden kann.

Ein symmetrischer Ausbau würde den zusätzlichen Bau einer Behelfsbrücke - zur Abwicklung des Verkehrs während der Bauzeit einer neuen Brückenhälfte - neben der vorhandenen Brücke erfordern, die nach der Baumaßnahme einschließlich der notwendigen zusätzlichen Überleitungsrampen, Widerlager und Pfeiler wieder abgetragen werden müßte.



Dies würde Mehrkosten in Höhe von rd. 10 Mio DM erfordern und außerdem die Bauzeit wegen der Herstellung der Provisorien verlängern, was insbesondere wegen des sehr schlechten Bauzustandes der Donaubrücke, der bereits zur Zeit Verkehrsbehinderungen verursacht, zu einem zusätzlichen Sicherheitsrisiko führen.

Eine weitere grundsätzliche Möglichkeit für einen symmetrischen Ausbau bestünde darin, ebenfalls neben der vorhandenen Brücke eine neue Brückenhälfte zu errichten und diese nach Abbruch der alten Brücke und Fertigstellung der zweiten neuen Brückenhälfte durch „Querverschub“ in ihre endgültige symmetrische Lage zu verschieben. Wegen der zusätzlich erforderlichen Überleitungsrampen Widerlager, Pfeiler und Verschiebeeinrichtungen würde auch diese Maßnahme Mehrkosten von rd. 8 Mio DM verursachen, die Bauzeit verlängern und vor allem wegen der erforderlichen Dimensionen auch zu einem nicht unerheblichen Risiko führen.

Weil der symmetrische Ausbau somit im Bereich der Donaubrücke keine vertretbare Alternative darstellt, kommt hier nur die Ausbauart einseitige Verbreiterung in Frage. Die Verbreiterung nach Süden wurde gewählt, weil bei einer Verbreiterung nach Norden

- der Fahrbahnrand um ca. 20 m näher an die Wohnbebauung bei Leipheim herandrücken würde, was zu einer Verschlechterung der Lärm- und Abgassituation in Leipheim führen würde,
- die Autobahn näher an die Wasserfassung der Stadt Leipheim und in die geplante erweiterte Wasserschutzzone III hineinrücken würde und
- der Kurvenradius der Anschlußstellenrampe im Südostquadranten der Anschlußstelle Leipheim aufgrund der vorhandenen Bebauung (Gewerbegebiet) wegen der beengten Verhältnisse auf  $R = 25$  m verringert werden müßte, was weder den Richtlinien noch den Anforderungen an die Verkehrssicherheit entsprechen würde.

#### **Symmetrischer Ausbau in der sog. Waldvogelkurve**

Bei Bau-km 9+600 verläuft die Autobahn in der Waldvogelkurve nahezu mittig zwischen beidseitiger Bebauung. Nördlich der Autobahn befindet sich ein Gasthof mit Übernachtungshaus sowie landwirtschaftlichem Betrieb und Wohnhaus des Eigentümers.

Südlich der Autobahn befindet sich ein Gartenbaubetrieb mit Baumschule, Verkaufs-, Büro- und Wohngebäuden.

Durch die symmetrische Verbreiterung wird erreicht, daß die Anwohner links und rechts der Autobahn bezüglich Landabtretung, Lärm- und Schadstoffimmissionen und der Beeinträchtigungen der Gewerbebetriebe so weit wie möglich gleich tangiert werden.

Ein Beibehalten der südlichen Abrückung hätte erhebliche Eingriffe in die Betriebsflächen des Gartenbaubetriebes zur Folge. Vor allem die nah am Betriebsgebäude gelegenen Flächen würden durch einen einseitigen Anbau nach Süden beeinträchtigt.

Ein Wechsel auf eine einseitige Abrückung nach Norden hätte außer vergleichbaren negativen Auswirkungen auf das nördlich gelegene Anwesen noch zusätzliche Beeinträchtigungen für die Verkehrsabwicklung während der Bauzeit zur Folge.

Sowohl ein einseitiger Ausbau nach Süden als auch nach Norden stellen somit im Bereich der Waldvogelkurve keine sich anbietende Alternative zum gewählten symmetrischen Ausbau dar.

#### **Einseitiger Ausbau nach Süden am Planfeststellungsende**

Vom Planfeststellungsende westlich Bubesheim nach Osten in Richtung Günzburg grenzt wiederholt Wohnbebauung der Orte Bubesheim, Deffingen und Leinheim von Norden her unmittelbar und direkt an die bestehende A 8 an. Dort ist ein Ausbau der A 8 hin zur bestehenden Wohnbebauung nicht denkbar. Aus Sicht von Lärmvorsorge, Umweltschutz der Straßenplanung und des Baubetriebes beim 6streifigen Ausbau der A 8 unter Aufrechterhaltung des Verkehrs kommt dort nur der einseitige, nach Süden abgerückte Ausbau in Frage. Diese Vorgabe bestimmt deshalb die Ausbauart auch am PLF-Ende westlich Bubesheim bei Bau-km 11+000.

#### **Zusammenfassung**

Zwischen den einzelnen Bereichen mit symmetrischem Ausbau am Planfeststellungsbeginn bis Bau-km 4+910, einseitigem Ausbau nach Süden im Bereich der Donaubrücke zwischen Bau-km 5+397 und Bau-km 8+724, symmetrischem Ausbau im Bereich der Waldvogelkurve zwischen ca. Bau-km 9+400 und ca. Bau-km 9+800 und wiederum einseitigem Ausbau nach Süden ab Bau-km 10+463 wird die künftige Achse der Autobahn jeweils mit ausreichend dimensionierten Trassierungselementen in ihre neue Lage verschwenkt.

Die Umweltverträglichkeitsstudie kommt im Vergleich der grundsätzlich möglichen Ausbauarten symmetrischer (Variante A) und einseitig südlicher Ausbau (Variante B) zu dem Ergebnis, daß sich nur für das Schutzgut Tiere und Pflanzen im Bereich der Donaubrücke ein entscheidungserheblicher Unterschied ergibt. Demnach ergibt sich beim einseitig südlichen Ausbau ein stärkerer Eingriff in den überregional bedeutsamen Tobelbereich des Naturwaldreservates „Jungholz“.

Diese Beeinträchtigung ist in Abwägung mit den anderen o.g. zu beachtenden Belangen als unvermeidbar zu werten. Der Eingriff kann durch stärkste Beschränkung des Baufeldes für die Donaubrücke minimiert werden. Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind mit den naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen entsprechend dem Landschaftspflegerischen Begleitplan ausgleichbar.

Aufgrund der vorgenannten Zwangspunkte und örtlichen Gegebenheiten bestehen für den Ausbau der Autobahn in den einzelnen Abschnitten keine auch nur annähernd gleichwertigen sich vernünftigerweise anbietenden Ausbaualternativen.

### 3.2 Neubau der Tank- und Rastanlage Leipheim

#### **Wahl des Standortes unter Berücksichtigung der Beurteilung der Umweltverträglichkeit nach Ziff. 3.3**

Durch den 6streifigen Ausbau der A8 wird ein Teil der bestehenden Tank- und Rastanlage Leipheim überbaut, dadurch wird ein Neubau der Anlage erforderlich.

Wie die bereits bestehende Tank- und Rastanlage Leipheim soll auch die neu geplante Anlage wiederum einseitig auf der Südseite, längs der Fahrbahn Stuttgart - München situiert werden. In Verbindung mit der Tank- und Rastanlage Burgauer See an der Fahrbahn München - Stuttgart versorgt sie den Bereich zwischen Göppingen und Augsburg. Die nächstgelegenen Tank- und Rastanlagen in gleicher Fahrtrichtung sind Gruibingen im Westen (55 km) und Edenbergen bei Augsburg im Osten (46 km). Bei Adelsried, ca. 36 km östlich von Leipheim ist in gleicher Fahrtrichtung noch der Kiosk Lüftenberg angeordnet. Bei einer Verschiebung in Richtung Westen könnte man zwar eine mittigere Anordnung zwischen den benachbarten Standorten erzielen.

Wegen des unmittelbar an die Donau angrenzenden Auwaldes, des daran anschließenden Wasserschutzgebietes der Wasserversorgung Leipheim, der Grundwasseraufschlüsse im Bereich der Landesgrenze und dem Wasserschutzgebiet des Zweckverbandes Landeswasserversorgung Baden-Württemberg kommt hier jedoch kein alternativer Standort in Frage. Es wurden deshalb nur zwei alternative Standorte (Variante 2a und 2b) im Donauried untersucht.

Die Bereiche für die Varianten 2a und 2b im Donauried weisen für die Grundwasserversorgung und die Erhaltung und Entwicklung der Donau-Auwälder - beides Ziele mit überregionaler Bedeutung - ein erhebliches Entwicklungspotential auf, das langfristig zu sichern ist.

Der bisherige Standort liegt dem gegenüber in einem stark von anderen Infrastruktureinrichtungen und Nutzungsansprüchen vorbelasteten Gebiet, das langfristig nur gering für Schutz und Entwicklung der Umwelt-Schutzgüter geeignet ist.

Bei einer Verschiebung in Richtung Osten würde sich das Abstandsverhältnis zu den benachbarten Anlagen weiter verschlechtern. Außerdem käme eine nach Osten versetzte Anlage in die Anflugzone des Flugplatzes Leipheim bzw. daran anschließend in den Bubesheimer Wald bzw. in die Wasserfassung der Gemeinde Bubesheim zu liegen und käme deshalb ebenfalls nicht als alternativer Standort in Frage.

Auch die Umweltverträglichkeitsstudie kommt bei der Untersuchung von 2 Ersatzstandorten (Variante 2a und 2b) im Donauried im Vergleich mit dem bisherigen Standort (Variante 1) auf der Iller-Lech-Schotterplatte zu dem Ergebnis, daß dem bisherigen Standort der Vorzug zu geben ist.

Es verbleibt deshalb beim bisherigen Standort, lediglich soweit in Richtung Osten abgerückt, daß eine ausreichend lange Verflechtungsmöglichkeit zwischen der Anschlußstelle und der Tank- und Rastanlage hergestellt werden kann.

### 3.3 Beurteilung des 6-streifigen Ausbaus und des Standortes der Tank- und Rastanlage hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit

In diesem Kapitel wird die:

- Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile,
- Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt,
- Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden oder vermindert werden können

zusammenfassend dargestellt, soweit dies für die Beurteilung der Zweckmäßigkeit des 6streifigen Ausbaus bzw. für die Wahl des Standortes der Tank- und Rastanlage erforderlich ist.

Die Ermittlung dieser Angaben erfolgte mit Hilfe einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) entsprechend dem „Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (MUVS)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, die in Ordner 4 den Planfeststellungsunterlagen beiliegt. Insbesondere wird darauf hingewiesen, daß die hier allgemeinverständliche Zusammenfassung der entscheidungserheblichen Sachverhalte im Text- und Kartenteil der UVS in ausführlicher Form dargestellt wird.

Des Weiteren verstehen sind **alle vorliegenden Planfeststellungsunterlagen** mit Text und Karten -insbesondere auch hinsichtlich weiterer qualitativer und quantitativer Angaben- als Unterlagen zur Prüfung der Umweltverträglichkeit nach den Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit (UVPg).

### 3.3.1 Kurze Charakterisierung der Umwelt im Untersuchungsraum

#### Naturraum

Im Planungsgebiet kommen zwei Teilräume der "Donau-Ille-Lech-Platten", die durch den Tafelabbruch der Donau getrennt sind, vor. Zum einen ist hier nördlich der Donau (durchschnittlich 450 m über NN) das "Donauried" (045), zum anderen südlich der Donau mit einem weitaus größeren Anteil der Naturraum der "Ille-Lech-Schotterplatten" (046) zu nennen.

#### Böden

Auf den Ille-Lech-Schotterplatten sind aus den mächtigen Lößlehmschichten fruchtbare, tiefgründige und kalkreiche Braunerden und Parabraunerden unterschiedlicher Humusgehalte entstanden. Aus den spätglazialen und holozänen Ablagerungen im Donautal und aus den Feinerde- und Schluffdeckschichten des Niederterrassenschotter haben sich mit angeschwemmten Humusstoffen Auenböden ausgebildet. Aus den Sanden und Mergeln der Brackwassermolasse im Tafelabbruchbereich haben sich sandige Leimböden entwickelt.

#### Hydrologie

Fließrichtung und **Grundwasserspiegel** hängen eng mit den geologischen Gegebenheiten im Untersuchungsgebiet zusammen. Die Lage der stauenden tertiären Schichten zum Vorfluter bestimmt die Grundwasserführung der quartären Schotterablagerungen. Die Hochterrassenschotter sind daher nur im Basisbereich wasserführend. Die postglazialen Niederterrassenschotter des Donauriedes liegen größtenteils unterhalb des Vorflutwasserspiegels. Es herrscht eine südöstliche bis teilweise östliche (nördlich der BAB) Fließrichtung des Grundwassers vor. Der Wasserspiegel im Oberwasser der Staustufe liegt dabei auch bei hohem Grundwasserstand rund 4,5 m über dem Grundwasserstand.

Die **Donau** als Vorfluter hat aufgrund ihrer starken Entwässerungswirkung hohe Bedeutung. Ihre Wasserqualität im Planungsgebiet ist als kritisch belastet (Güteklasse II-III) zu bezeichnen. Die Begradigung und Verbauung des Flußlaufs erfolgte im 19. Jahrhundert.

Die Hochwasserdämme wurden im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts nochmals erhöht und verstärkt. Durch den Ausbau kam es zu einer Vertiefung des Flußbetts aufgrund größerer Fließgeschwindigkeiten, der daraufhin mit Staustufenbau begegnet wurde.

Die **Nau** mündet von Langenau herkommend und Riedheim querend nach einem naturnahen Verlauf im Donauauwald nördlich von Günzburg in die Donau. Sie ist im Planungsgebiet das einzige Nebengewässer der Donau.

Der **Benkenbach** durchfließt aus dem Bubesheimer Wald kommend den Planungsraum von Süden nach Norden. Er ist im Bereich der Kleingartenanlage südlich von Leipheim im Untersuchungsgebiet weitgehend unverbaut und wird hier auch teilweise von Ufergehölzen begleitet.

Die hauptsächlich im südlichen Untersuchungsgebiet vorkommenden **Gräben** sind großteils nur zeitweise wasserführend.

Die **Stillgewässer** sind bis auf Donau-Altgewässer ausschließlich Kiesbaggerseen. Die größten Kiesseen sind die an der nördlichen Grenze des Planungsgebietes liegenden Nusser-Seen.

#### Lebensraumtypen mit ökologischer Bedeutung

Im Untersuchungsgebiet dominiert auf den fruchtbaren Iller-Lech-Schotterplatten und den Lehmböden des Donaurieds weitflächig vorkommende intensive Ackernutzung, die nur vereinzelt mit Grünland (mehrschürige Mähwiesen) abwechselt. Die Obstwiesen, die hauptsächlich bei Riedheim vorkommen, haben meist eine weniger intensive Ausprägung als die anderen Grünländer im Untersuchungsgebiet.

Die Wälder im Untersuchungsgebiet setzen sich aus Auwaldbeständen an der Donau und Mischwald und Nadelforsten bei Bubesheim ("Bubesheimer Wald") zusammen. Die ökologische Bedeutung des Auwaldgürtels als vielfältiger Lebensraum ist dabei sehr hoch einzustufen. Die verschiedenen Auwaldbereiche zeichnen sich durch die sehr arten- und individuenreiche Krautschicht aus. Durchgehend vorhanden ist ein reiches Vorkommen von Frühlingsblüheren mit Blaustern und Märzenbecher als gefährdeten Arten der Roten Liste Bayern. Die Baumschicht wird hier durchgehend durch einen hohen Totholzanteil bestimmt.

Bei den Auwäldern ist im Bereich des NSG "Jungholz" südlich der Donau die Besonderheit einer ungestörten Abfolge von Eichen-Hainbuchenwald über Ahorn-Eschen Schluchtwald, Hartholzaue und teilweise noch vorhandener Weichholzaue hervorzuheben. Dort kommen auch mehrere Hangsickerquellen über grundwasserstauer Schicht vor, die überregionale Bedeutung besitzen. Besonders bemerkenswert ist hier auch das flächige Vorkommen von Türkenbund und Blaustern (gefährdete Arten der Rote-Liste Bayern) im Bereich des Eichen-Hainbuchenwaldes. Die Vogelwelt im Bereich der BAB- Donaubrücke beherbergt mit dem Schwarzmilan und dem Mittelspecht stark gefährdete Arten.

Im Untersuchungsgebiet sind Baum- oder Strauchhecken nur selten als flurgliedernde Landschaftsbestandteile anzutreffen. Im intensiv genutzten Naturraum der Iller-Lech-Schotterplatten besitzen sie v.a. für die Vogelfauna eine wichtige Lebensraumfunktion. Die im Gebiet vorkommenden landschaftsprägenden Einzelbäume sind fast alle Baumarten der Hartholzaue. Als Brut- und Nistplatz für Vögel haben sie eine hohe Lebensraumfunktion. Auf den Wiesen westlich des "Bubesheimer Waldes" konnten außerdem Schwarzstörche beim Durchzug angetroffen werden.

Eine besondere Bedeutung kommt dem Fliegerhorst Leipheim südöstlich des Planungsgebietes mit zahlreichen gefährdeten bis stark gefährdeten und einer in Bayern vom Aussterben bedrohten Vogelart (dem Steinschmätzer, Rote-Liste Bayern I) zu. Mit dem Laubfrosch ist auch eine gefährdete Amphibienart anzutreffen.

Das landschaftliche Gefüge im Planungsgebiet ist durch das Fehlen von Verbindungselementen in der Landschaft gekennzeichnet.

### Landschaftsbild

Das Donaured stellt eine weitgehend ausgeräumte Landschaft mit vereinzelt Gehölzen, die sich an linearen Strukturen wie Straßen oder Gräben entlangziehen, dar. Das Ried (Grünland) ist heute überwiegend intensiv genutztes Ackerland und wird außerdem durch die Kiesgewinnung (zahlreiche Kiesweiher) geprägt. Der südlich anschließende Auwald der Donauaue ist sehr strukturreich. Die Agrarlandschaft der fruchtbaren Iller-Lech-Schotterplatten weist wenige landschaftsgliedernde Elemente auf. Der westliche Ortsrand von Leipheim ist durch das bis an die Autobahn heranreichende Gewerbegebiet mit großen überbauten Flächen geprägt. Der Bubesheimer Wald im südlichen Planungsgebiet hat durch seine überwiegende Fichtenmonokultur einen eher strukturarmen und weniger ansprechenden Charakter.



### Flächennutzungen

Im Stadtgebiet von Leipheim grenzen sowohl Wohngebiet "Schloßhalde " als auch das noch im Ausbau befindliche Gewerbegebiet "Ziegelfeld" (nördlich und südlich der Anschlußstelle) hinter einem Lärmschutzwall östlich an die Autobahn an. Bei dem im Planungsgebiet liegenden Ortsgebiet von Riedheim handelt es sich um ein Mischgebiet. Außerdem liegen im Planungsgebiet (westlich der Tank- und Rastanlage und östlich des Ortsrands von Riedheim) mehrere Aussiedlerhöfe. Die Infrastruktur im Planungsgebiet ist außer durch die BAB A 8 noch durch die längs der Donau verlaufenden Trassen von Deutscher Bundesbahn (Strecke München-Stuttgart) und durch die B 10 von Neu-Ulm nach Augsburg mit Anschlußstelle Ulm/Leipheim gekennzeichnet.

Im Donauried spielt sich die Erholungsnutzung hauptsächlich entlang der Baggerseen durch fischereiliche und Bade- bzw. Wassersportnutzung ab.

Die Auwälder nördlich der Donau werden als stadtnaher Erholungswald (Stufe II, siehe Kapitel Waldfunktionsplan) genutzt. Der Donau-Radwanderweg führt zusammen mit einem Auwaldwanderweg südlich des Wochenendhausgebietes durch den Auwald. Ein weiterer Radrundwanderweg Leipheim-Brühl- Kissendorf ist im südlichen Planungsgebiet anzutreffen. Zu erwähnen sind noch die als Krautgärten genutzten Kleingartengebiete südwestlich von Leipheim und südwestlich von Bubesheim.

Das Untersuchungsgebiet wird aufgrund der günstigen Böden und der guten Erreichbarkeit (hofnahe Lage) überwiegend intensiv ackerbaulich (Getreide und Hackfrüchte) genutzt.

Die forstwirtschaftlich genutzten Wälder im Untersuchungsgebiet sind die im Südosten des Bearbeitungsgebietes gelegenen Wälder des "Bubesheimer Waldes" und die Auwälder bzw. teilweise Übergangswälder der Donauaue. Die steilen Hänge des Tafelabbruchs gehören größtenteils zum Naturwaldreservat Jungholz und werden nicht bewirtschaftet.

Die Donau hat für die Wasserwirtschaft als Gewässer I. Ordnung aufgrund ihres Staustufenausbaus und ihrer Vorflutfunktion größte Bedeutung. Der Zweckverband Landeswasserversorgung Stuttgart entnimmt der Donau Wasser zur Trinkwasseraufbereitung. Im Auwald nördlich der Donau unterhält die Stadt Leipheim fünf 7 bis 10 m tiefe Flachbrunnen zur Trinkwassergewinnung. Für Bubesheim erfolgt die Wasserentnahme aus zwei Brunnen im Bubesheimer Wald, deren Wasserqualität durch ein Wasserschutzgebiet geschützt wird.

### Schutzgebiete und Ausweisungen nach Fachplänen

#### **Naturschutzrecht**

Das Gebiet mit der naturschutzfachlich größten Schutzkategorie ist das westlich der BAB A8 Stuttgart-München und südlich der Donau gelegene Naturschutzgebiet "Jungholz bei Leipheim", das am 1.9.1994 unter Schutz gestellt wurde. Es besteht aus dem zwischen Donau und Bahnlinie gelegenen Landschaftsbestandteil Donauaue (12,87 ha) und dem zum Hang hin gelegenen Landschaftsbestandteil Naturwaldreservat Jungholz (13,9 ha).

Die nördlich der Donau im Untersuchungsgebiet gelegenen Auwälder (ca. 700m breiter Bereich beidseits A8) sind als Naturschutzgebiet "Donauhänge und -auen zwischen Leipheim und Offingen" nach Art. 7 BayNatSchG geplant (Gutachterliche Stellungnahme der Regierung von Schwaben, 1988).

Sowohl für die nördlich der Donau und westlich der BAB A8 an das geplante Naturschutzgebiet angrenzenden Auwälder ("Donauauwald") und teilweise auch für angrenzende landwirtschaftliche Flächen als auch für die an das NSG "Jungholz" östlich der BAB A8 angrenzenden Auwaldflächen ist eine Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet nach Art. 10 BayNatSchG vorgeschlagen. Im Untersuchungsgebiet wurden im Rahmen der Fortführung der Biotopkartierung (1986 und 1987) v.a. im Auwald und in den angrenzenden Hangschluchtwäldern insgesamt sechzehn Biotope erfaßt.

#### **Waldrecht**

Gemäß Art. 11 BayWaldG sollen die Auwälder entlang der Donau als "**Bannwald**" ausgewiesen werden. Das Verfahren der Unter-Schutz-Stellung ist im Gange. (Regionalverband Donau-Iller 1987).

Ein Teil des zukünftigen Bannwaldes ist bereits heute als Naturwaldreservat "Jungholz" gem. Art. 18 Abs. 3 BayWaldG im besonderen Maße geschützt und gleichzeitig Bestandteil des Naturschutzgebietes "Jungholz bei Leipheim".

### **Regionalplan**

Im Regionalplan Donau-Ilter von 1987 ist die Donauaue als **landschaftliches Vorbehaltsgebiet** ausgewiesen. Den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege kommt hier eine besondere Bedeutung zu. Dabei sollen die Auwaldbereiche erhalten und ihre Funktion sichergestellt werden.

Im Hinblick auf mögliche Ausgleichsmaßnahmen werden im Regionalplan als Pflege-, Sanierungs- und Gestaltungsmaßnahmen für die Auwaldbereiche der Donau die Minderung der abrupten Übergänge von Auwald zu Siedlungsbereich bzw. ein Erhalt der angrenzenden Grünlandbestände vorgeschlagen.

### **Landschaftsplan Leipheim**

Im Landschaftsplan Leipheim (1989) werden Aussagen zu Nutzungsprioritäten getroffen, so wird u. a. auf die Bedeutung des Immissionsschutzes im Bezug auf die Verringerung der Lärmbelastung für Riedheim und die Aussiedlerhöfe hingewiesen.

### **Arten- und Biotopschutzprogramm**

Das ABSP Günzburg (1990) sieht als Leitbild den "Erhalt und die Optimierung der Auwaldzone als ausgedehnte naturnahe Bereiche" vor. Als Ziele und Maßnahmen sind für die Feuchtgebiete und Gewässer der Erhalt und die Verbesserung des Auwaldes als überregional bedeutsame Vernetzungsstruktur und die Sicherung der überregional bedeutsamen Quellgebiete vorgesehen. Für die Wälder wird die vorrangige naturschutzrechtliche Sicherung, Förderung und Verbesserung der Auwälder an der Donau angestrebt.

Im Gebiet von Leipheim und Bubesheim sollen Streuobstbestände und Hecken zur Verbesserung der Anbindung von Siedlungen an die Landschaft neugeschaffen bzw. vergrößert werden. Die Abbaugelände sind als Trittsteine zu erhalten bzw. in ihrer Struktur zu verbessern

### **Waldfunktionsplan**

Im Waldfunktionsplan (1986), sind nach Art. 5 BayWaldG der Hangwald an der Donau westlich und östlich von Leipheim als Bodenschutzwald, der Donauauwald insgesamt als Wasserschutzwald, mit Bedeutung für den Biotopschutz bzw. mit Bedeutung für das Landschaftsbild ausgewiesen. Dem Auwald nördlich der Donau ist eine stadtnahe Erholungsfunktion (Stufe II) zugeordnet. Die Waldbestände nördlich der B 10 und der Bubesheimer Wald haben eine besondere Funktion als Straßenschutzwald.

3.3.2 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach UVPG

Anmerkung: Bei der Reihung des ökologischen Risikos der Standortvarianten der Tank- und Rastanlage wurden Symbole mit folgender Bedeutung verwendet:

- < zuerst genannte Variante günstiger als die folgende (erheblich geringeres Risiko)
- = Varianten sind etwa gleich zu beurteilen (keine entscheidungserheblichen Unterschiede im Risiko)

<b>Schutzgut Menschen</b>
<p><i>Vorbelastung:</i> erhebliche Vorbelastung durch Lärm- und Schadstoffemissionen zahlreicher Infrastruktureinrichtungen.</p>
<p><i>Ökologisches Risiko des 6-streifigen Ausbaus durch:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- anlagbedingte Belastungen: Verlust von ca. 4,82 ha Waldflächen im Donauauwald (geplanter Bannwald) und im Bubesheimer Wald.</li><li>- betriebsbedingte Belastungen: deutliche Entlastung der Siedlungsgebiete nördlich / östlich der A8 von Immissionen (Lärm und Schadstoffe). Erhöhung des Risikos durch Immissionen (Lärm und Schadstoffe) für die westlich der Autobahn liegenden Siedlungsflächen.</li></ul>
<p><i>Ökologisches Risiko der Standortvarianten der Tank- und Rastanlage und Reihung der Varianten hinsichtlich ihres Risikos:</i></p> <p>Variante 1: hohes Risiko durch Lärmimmissionen für 2 Aussiedlerhöfe Variante 2a u. 2b: nicht betroffen.</p> <p style="text-align: center;"><math>2a = 2b &lt; 1</math></p>
<p><i>Risikomindernde Maßnahmen:</i> Immissionsmindernde Oberflächengestaltung und Bepflanzung der Westseite der Tank- und Rastanlage. Passive Lärmschutzmaßnahmen.</p>

### Schutzgut Tiere und Pflanzen

*Bewertung der Bedeutung im Untersuchungsgebiet (nach KAULE 1986 verändert) und der Empfindlichkeit anhand der Kriterien Ersetzbarkeit, Standortbindung, Störanfälligkeit und Biotopverbundfunktion:*

- Stufe 3 -hoch-: NSG „Jungholz“, ND „Linde“, Donauauwald
- Stufe 2 -mittel-: bedingt naturnahe Wälder im Bubesheimer Wald, Hecken u. Feldgehölze, Baumreihen und -gruppen, Gehölzsäume, Streuobstbestände, Kleingärten, Naßbaggerungen mit Ufergehölzen, Dorfgebiet von Riedheim.
- Stufe 3 -gering-: naturferne Wälder im Bubesheimer Wald, Hecken und Baumgruppen mit standortfernen Gehölzen, Gräben, Kleingärten, Acker- und Intensivgrünland, Staßenbegleitflächen.

#### *Vorbelastung:*

erhebliche Vorbelastungen durch intensive Land- und Forstwirtschaft, Ausbau der Donau mit damit verbundener Grundwasserabsenkung und Verringerung der Überschwemmungshäufigkeit, Erholungsdruck insbesondere auf den Auwald, Flächenverluste und randliche Beeinträchtigungen durch Infrastruktureinrichtungen und Siedlungsflächen, Durchschneidung des Auwaldes durch die Bundesautobahn.

#### *Ökologisches Risiko des 6-streifigen Ausbaus:*

##### *Donauaue:*

- anlagbedingte Belastungen: hoch
- betriebsbedingte Belastungen: mittel

##### *Donauried:*

- anlagbedingte Belastungen: mittel (1 Feldgehölz: hoch)
- betriebsbedingte Belastungen: gering

##### *Iller-Lech-Schotterplatten:*

- anlagbedingte Belastungen: mittel (naturnahe Laubwälder im Bubesheimer Wald: hoch).
- betriebsbedingte Belastungen: gering.

#### *Ökologisches Risiko der Standortvarianten der Tank- und Rastanlage und Reihung der Varianten hinsichtlich ihres Risikos:*

Variante 1: mittel (Streuobstwiese und Uferhölz: hoch)

Variante 2a u. 2b: mittel (wegen erheblicher randlicher Beeinträchtigung des Auwaldes)

$$1 = 2a = 2b$$

#### *Risikomindernde Maßnahmen:*

Keine Inanspruchnahme zusätzlicher Baufelder im Bereich von schutzwürdigen Flächen bzw. Minimierung des Baufeldes der Donaubrücke, Schutz angrenzender Biotope durch Bauschutzmaßnahmen, Minimierung der Durchschneidung des Auwaldes durch Modellierung von Flutmulden unter der Donaubrücke.

<b>Schutzgut Boden</b>
<p><i>Bewertung im Untersuchungsgebiet:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- natürliche Ertragsfähigkeit: hoch (Bodenzahlen 60 - 83)</li><li>- Filter- und Puffereigenschaften: mittel</li></ul>
<p><i>Empfindlichkeit im Untersuchungsgebiet gegenüber:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Versiegelung: hoch</li><li>- Schadstoffakkumulation: mittel</li></ul>
<p><i>Vorbelastung:</i></p> <p>Anreicherung von KfZ-Schadstoffen vor allem in den ersten 50 - 100m und von Tau-salz bis zu 10m beidseits der bestehenden Autobahn.</p>
<p><i>Ökologisches Risiko des 6-streifigen Ausbaus durch:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- anlagbedingte Belastungen: hoch</li><li>- betriebsbedingte Belastungen im trassennahen Bereich: mittel</li><li>- betriebsbedingte Belastungen im trassenfernen Bereich: gering</li></ul>
<p><i>Ökologisches Risiko der Standortvarianten der Tank- und Rastanlage und Reihung der Varianten hinsichtlich ihres Risikos:</i></p> <p>Bei allen Varianten ca. 3,7 ha Neuversiegelung und 1,6 ha Bodenumwandlung für Grün- und Abstandsflächen, wodurch sich für alle Varianten ein hohes ökologisches Risiko ergibt.</p> <p style="text-align: center;"><math>1 = 2a = 2b</math></p>
<p><i>Risikomindernde Maßnahmen:</i></p> <p>Minimierung der Schadstoffausbreitung durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Entlastung der Böden durch Sammlung und Klärung des Straßenwassers im Donauried, in den Donauauen und in Teilen der Iller-Lech-Schotterplatten</p>

<b>Schutzgut Wasser</b>
- Grundwasser -
<i>Bewertung der Grundwasserergiebigkeit im Untersuchungsgebiet:</i> - Iller-Lech-Schotterplatten: gering; - Donauaue und -ried: hoch
<i>Empfindlichkeit im Untersuchungsgebiet gegenüber Verschmutzung und Oberflächenversiegelung:</i> - Iller-Lech-Schotterplatten: gering - Donauaue und -ried: hoch
<i>Vorbelastung:</i> erhebliche Vorbelastung aus Landwirtschaft, Naßbaggerungen und Straßenverkehr (hier insbesondere Gefahr für das Grundwasser im Donauried / -auen durch Unfälle)
<i>Ökologisches Risiko des 6-streifigen Ausbaus durch:</i> Donauaue und -ried: - anlagebedingte Belastungen: hoch - betriebsbedingte Belastungen: mittel  Iller-Lech-Schotterplatten: - anlagebedingte Belastungen: gering - betriebsbedingte Belastungen: gering, (im Bereich der Brunnen Bubesheimer - Brunnen: mittel)
<i>Ökologisches Risiko der Standortvarianten der Tank- und Rastanlage und Reihung der Varianten hinsichtlich ihres Risikos:</i> Variante 1: geringes Risiko durch Lage auf den Iller-Lech-Schotterplatten Variante 2a u. 2b: hohes Risiko durch Lage im Donauried  $1 < 2a = 2b$
<i>Risikomindernde Maßnahmen:</i> Minimierung der Schadstoffausbreitung durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen und Spritzschutzwälle. Sammlung und Klärung des Straßenwassers im Donauried, in den Donauauen und in Teilen der Iller-Lech-Schotterplatten. Keine Störung der hydrologischen Verhältnisse der Quellaustritte im Naturwaldreservat „Jungholz“ durch entspr. Bauverfahren am östlichen Donaubrücken-Widerlager.



<p><b>- Oberflächenwasser</b></p>
<p><i>Bewertung der Nutzbarkeit und des natürlichen Retentionsvermögens im Untersuchungsgebiet:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Donau, Nau, Donaualtwasser, Baggerseen: hoch;</li><li>- Benkentalbach, Bubesheimer Bach, Gräben: mittel</li></ul>
<p><i>Empfindlichkeit im Untersuchungsgebiet gegenüber Schadstoffeintrag und Flächenversiegelung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Donau, Nau, Benkentalbach, Bubesheimer Bach, Donaualtwasser, Baggerseen: hoch</li><li>- Gräben: mittel</li></ul>
<p><i>Vorbelastung:</i></p> <p>Gewässergüte: mäßig bis kritisch belastet</p>
<p><i>Ökologisches Risiko des 6-streifigen Ausbaus durch:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- anlagbedingte Belastungen: hoch</li><li>- betriebsbedingte Belastungen: mittel</li></ul>
<p><i>Ökologisches Risiko der Standortvarianten der Tank- und Rastanlage und Reihung der Varianten hinsichtlich ihres Risikos:</i></p> <p>Variante 1: hohes Risiko durch Verrohrung von zwei Seitengräben des Benkentalbaches</p> <p>Variante 2a u. 2b: keine Betroffenheit</p> <p style="text-align: center;"><math>2a = 2b \ll 1</math></p>
<p><i>Risikomindernde Maßnahmen:</i></p> <p>Einleitung von Straßenwasser nur nach Klärung durch Leichtflüssigkeitsabscheider, Absetzbecken und biologisch aktivem Nachklärbecken in die kapazitätsmäßig dafür geeignete Donau.</p>

<b>Schutzgut Luft und Klima</b>
<p><i>Bewertung der klimatischen Ausgleichsleistungen für belastete Gebiete und der Empfindlichkeit gegenüber Veränderung im Untersuchungsgebiet:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Auwälder, Streuobstgürtel am südlichen Ortsrand von Riedheim, siedlungsnaher Acker- und Wiesenflächen, Bubesheimer-Wald, Donautal: hoch</li><li>- siedlungsferne Acker- und Wiesenflächen: mittel</li><li>- Siedlungsflächen: gering</li></ul>
<p><i>Vorbelastung:</i></p> <p>erhebliche Vorbelastung durch häufige Inversionswetterlagen mit damit verbundener Anreicherung von Luftschadstoffen aus Siedlung und Verkehr.</p>
<p><i>Ökologisches Risiko des 6 streifigen Ausbaus durch:</i></p> <p>Auwälder, Streuobstgürtel am südlichen Ortsrand von Riedheim, siedlungsnaher Acker- und Wiesenflächen, Bubesheimer-Wald, Donautal:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- anlagbedingte Belastungen: hoch</li><li>- betriebsbedingte Belastungen: mittel</li></ul> <p>siedlungsferne Acker- und Wiesenflächen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- anlagbedingte Belastungen: mittel</li><li>- betriebsbedingte Belastungen: gering</li></ul>
<p><i>Ökologisches Risiko der Standortvarianten der Tank- und Rastanlage und Reihung der Varianten hinsichtlich ihres Risikos:</i></p> <p>Variante 1: mittleres Risiko durch Lage auf der Iller-Lech-Schotterplatte Variante 2a u. 2b: hohes Risiko durch Lage in der grossräumigen Kaltluftabflussbahn Donautal</p> <p style="text-align: center;"><math>1 &lt; 2a = 2b</math></p>
<p><i>Risikomindernde Maßnahmen:</i></p> <p>Verminderung der seitlichen Schadstoffausbreitung in siedlungsnahen Bereichen durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen.</p>

<b>Schutzgut Landschaft</b>
<i>Bewertung der Eigenart, Vielfalt, Naturnähe, Störungsarmut, Erreichbarkeit und Betretbarkeit im Untersuchungsgebiet:</i> <ul style="list-style-type: none"><li>- Donauauwald: hoch</li><li>- Donauried: mittel</li><li>- Iller-Lech-Schotterplatten: gering (Umgebung von Grockelhofen und das Benkenbachtal: mittel)</li></ul>
<i>Empfindlichkeit im Untersuchungsgebiet, bewertet anhand der Kriterien Ersetzbarkeit, Seltenheit und Einsehbarkeit:</i> <ul style="list-style-type: none"><li>- Donauauwald: hoch</li><li>- Donauried: mittel</li><li>- Iller-Lech-Schotterplatten: gering (Umgebung von Grockelhofen und das Benkenbachtal: mittel)</li></ul>
<i>Vorbelastung:</i> <p>erhebliche Vorbelastung des Landschaftsbildes und der Erholungseignung durch die Kunstbauten, Schadstoff- und Lärmimmissionen zahlreicher Infrastruktureinrichtungen:</p>
<i>Ökologisches Risiko des 6-streifigen Ausbaus:</i> <p>Donauauwald:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- anlagbedingte und betriebsbedingte Belastungen: hoch (in Bereichen mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen: mittel)</li></ul> <p>Donauried:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- anlagbedingte Belastungen: hoch</li><li>- betriebsbedingte Belastungen im trassennahen Bereich und für die Nusserseen: mittel</li><li>- betriebsbedingte Belastungen im trassenfernen Bereich: gering</li></ul> <p>Iller-Lech-Schotterplatten</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- anlagbedingte Belastungen: mittel</li><li>- betriebsbedingte Belastungen: gering (reicher strukturierte Bereiche um Grockelhofen und im Benkenbachtal: mittel)</li></ul>
<i>Ökologisches Risiko der Standortvarianten der Tank- und Rastanlage und Reihung der Varianten hinsichtlich ihres Risikos:</i> <p>Variante 1: gering Variante 2a u. 2b: hoch</p> <p style="text-align: center;"><b>1 &lt;&lt; 2a = 2b</b></p>
<i>Risikomindernde Maßnahmen:-</i> <p>abwechslungsreiche Gestaltung und landschaftsgerechte Einbindung des Straßenkörpers, der Tank- und Rastanlage und der Regenklärbecken durch umfangreiche Bepflanzung.</p>

<b>Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter</b>
<i>Bewertung und Vorbelastung im Untersuchungsgebiet:</i> - keine Bewertung möglich-
<i>Risiko des 6-streifigen Ausbaus durch:</i> - anlagbedingte Belastungen: Überbauung von Siedlungsspuren und Straßentrasse unbekannter Zeitstellung, Teilstück der römischen Donau-Südstraße, Siedlungsfunde der Hallstadt- und Römerzeit und Grabhügelfelder.
<i>Ökologisches Risiko der Standortvarianten der Tank- und Rastanlage und Reihung der Varianten hinsichtlich ihres Risikos:</i> Variante 1: Überbauung einer vorgeschichtlichen Grabhügelgruppe Variante 2a u. 2b: nicht betroffen  $2a = 2b < 1$
<i>Risikomindernde Maßnahmen:</i> Sondierungen und Rettungsgrabungen entsprechend den Angaben des Landesamts für Denkmalpflege.

### 3.3.3 Zusammenfassende Bewertung des Vorhabens aus der Sicht der Umweltverträglichkeit **6-streifiger Ausbau der A 8**

Entlastungen: Durch die gezielte Sammlung und Ableitung von Straßenwasser in den empfindlichen Bereichen werden sich die Beeinträchtigungen des Grund- und Oberflächenwassers gegenüber dem derzeitigen Zustand erheblich verbessern. Ebenso ergeben sich durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen deutliche Entlastungen von Lärm- und Schadstoffimmissionen für die Siedlungsgebiete nördlich bzw. östlich der A 8.

Belastungen: Durch den 6-streifigen Ausbau werden Böden versiegelt bzw. überbaut, verändert und zusätzlich mit Schadstoffen belastet. Ebenso wird Wald (zum Teil geplanter Bannwald) gerodet und Bodendenkmäler überbaut.

Die für den Immissionschutz angrenzender Siedlungsgebiete notwendigen aktiven Lärmschutzanlagen verändern erheblich das Landschaftsbild und reduzieren dadurch die Erholungseignung. Außerdem können die Lärmschutzwälle zur Veränderung der Kaltluftabflußverhältnisse führen.

Für das Schutzgut Pflanzen und Tiere führt der Ausbau zum Verlust und zur randlichen Beeinträchtigung von (Teil-)flächen mit Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz; von besonderer Bedeutung sind hier die Beeinträchtigungen des Donauauwaldes und des Naturwaldreservates „Jungholz“.

Durch die Ausbaumaßnahme wird gegenüber dem Prognosenullfall (derzeitige Aubaussituation mit Prognoseverkehr 2010) die Lärmbelastung für die westlich der A 8 gelegenen Siedlungsflächen nicht in entscheidungserheblichem Umfang erhöht, da die Lärmzunahme unter 3 dB(A) liegt und somit nicht hörbar ist.

### Tank- und Rastanlage

Der Vergleich der Standortvarianten ist hinsichtlich der Wertung in folgender Aufstellung zusammengefaßt.

Schutzgut		Wertung der Standortvarianten
Menschen		$2a = 2b < 1$
Pflanzen und Tiere		$1 = 2a = 2b$
Boden		$1 = 2a = 2b$
Wasser	- Grundwasser -	$1 < 2a = 2b$
	- Oberflächenwasser -	$2a = 2b \ll 1$
Luft und Klima		$1 < 2a = 2b$
Landschaft		$1 \ll 2a = 2b$
Kultur- u. sonstige Sachgüter		$2a = 2b < 1$

- < zuerst genannte Variante günstiger als die folgende (erheblich geringeres Risiko)
- = Varianten sind etwa gleich zu beurteilen (keine entscheidungserheblichen Unterschiede im Risiko)

Die Varianten für den Bau der Tank- und Rastanlage weisen bezüglich der Risiken für den Boden keine Unterschiede auf.

Die Variante 1 weist größere Risiken für Oberflächengewässer (notwendige Verrohrungen), für Bodendenkmäler und für zwei benachbarte Aussiedlerhöfe durch Lärm- und Schadstoffimmissionen auf.

Dagegen werden bei den Varianten 2a und 2b das Grundwasser und das Klima stärker beeinträchtigt. Besonders nachteilig wirkt sich die Lage am Rande des Donauauwaldes für das Landschaftsbild aus.

Für Pflanzen und Tiere ergeben sich zwar insgesamt Risiken in vergleichbarer Größe, die Neubelastung des bisher weniger belasteten Auwaldrandes im Donauried ist jedoch risikoerhöhend zu werten.

Die Gegenübersstellung zeigt, daß von allen Standorten erhebliche Umweltauswirkungen ausgehen, die keine eindeutige Gesamtreihung ermöglichen. Aus der Sicht der Umweltverträglichkeit und damit einer Umweltvorsorge mit nachhaltigem Ressourcenschutz sollte dem Standort 1 der Vorzug gegeben werden, da dieser in einem stark von anderen Infrastruktureinrichtungen und Nutzungsansprüchen vorbelasteten Gebiet liegt, das sich langfristigen nicht für Schutz und Entwicklung der Umwelt-Schutzgüter eignet. Demgegenüber weisen die Standorte im Donauried für die Grundwasservorsorge und die Erhaltung und Entwicklung der Donau-Auwälder - beides Ziele mit überregionaler Bedeutung - ein erhebliches Entwicklungspotential auf, das langfristig zu sichern ist.

#### **Abschließende Wertung**

Die Untersuchung der Umweltverträglichkeit des 6streifigen Ausbaues und des Baues der Tank- und Rastanlage zeigt, daß trotz Ausschöpfung möglicher risikomindernder Maßnahmen von dem Vorhaben erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen der Schutzgüter ausgehen. Diese Beeinträchtigungen können jedoch mit Hilfe der in der Planung berücksichtigten, in Kapitel 5 beschriebenen Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach den Umweltfachgesetzen im erforderlichen Umfang kompensiert werden, sodaß von der Umweltverträglichkeit der Baumaßnahme auszugehen ist.

#### 4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

##### 4.1 Trassierung:

Bei der BAB A 8 handelt es sich um eine Bundesfernstraße der Straßenkategorie A I gemäß RAS-N.

Für die Lage- und Höhentrassierung wurde als Entwurfsgeschwindigkeit  $V_e = 120$  km/h zugrundegelegt.

Die Lagetrassierung erfolgte bestandsorientiert. Unter Ausnutzung der Trassenverschiebungen in den Geraden (mittige und außermittige Führung gegenüber der bestehenden A 8) konnten die Kurvenradien gegenüber dem Bestand verbessert werden.

Folgende Zwangspunkte wurden bei der Lagetrassierung berücksichtigt:

- Symmetrische Lage des 6streifigen Querschnitts zum bestehenden Querschnitt am Beginn der PLF-Strecke.
- Bestehende Donaubrücke (Südwestversatz).
- Symmetrische Lage des 6streifigen Querschnitts zum bestehenden Querschnitt im Bereich der Baumschule Haage/Gasthof Waldvogel bei Bau-km 9+700.
- Südversatz am PLF-Ende, da die Weiterführung des 6streifigen Ausbaues nach Osten auf die gleiche Art und Weise erfolgen soll.

Die bestehende Gradienten wurde in Hinblick auf die Haltesichtweiten und die Straßenentwässerung verbessert.

Folgende Zwangspunkte mußten bei der Höhentrassierung berücksichtigt werden:

- Anschluß am Beginn und Ende der Baustrecke,
- Anschlußhöhe für die Entwässerungsleitungen am Beginn der Baustrecke. (Der Entwässerungsabschnitt greift später nach Westen vor).
- Beseitigung von abflußschwachen Zonen (Aquaplaning) im Bereich der Verwindung der Querneigung.

## 4.2 Querschnitt

Der bestehende Querschnitt der BAB A 8 weist zwei ca. 9,00 m breite Fahrbahnen auf, die durch einen 4,00 m breiten Mittelstreifen getrennt sind. Standstreifen sind derzeit nicht vorhanden.

Bei der Fertigstellung der A 8 im Jahre 1937 waren die Fahrbahnen mit einer ca. 20 cm dicken Betondecke befestigt. In den Jahren 1968/69 und 1983 wurde auf die Betonfahrbahnen ein bituminöser Oberbau 20 - 23 cm dick eingebaut. Somit ergibt sich eine Gesamtdicke des gebundenen Oberbaus von 40 - 43 cm.

Gemäß der aktualisierten Verkehrsprognose Prof. Dr. Kurzak vom 01.03.1995 ist die Wahl des Querschnitts RQ 35,5 geboten. Die Maße der einzelnen Querschnittsteile sind in Planunterlage 4, Ausbauquerschnitt der BAB A 8, M 1:50, dargestellt.

Die Fahrbahnbefestigung wird in Bauklasse SV nach RSTO 86, ergänzte Fassung 89, mit lärminderndem Fahrbahnbelag vorgesehen.

Der Standstreifen erhält den gleichen Oberbau wie die Fahrbahn.

Die Randstreifen (Bankette und Mulden) bleiben unbefestigt. Sie werden mit einer 5 cm dicken Oberbodenschicht abgedeckt.

Die Stadt Leipheim hat mit dem Schreiben vom 07.11.1989 beim Landratsamt Günzburg beantragt, das Wasserschutzgebiet für die Wasserversorgungsanlage südwestlich von Leipheim neu zu bemessen. Aufgrund der durch die Stadt Leipheim veranlaßten hydrologischen Untersuchungen vom 09.10.1992 zeichnete es sich ab, daß die Autobahntrasse zwischen der Landesgrenze Bayern/Baden-Württemberg und der Donau künftig in die weitere Schutzzone (Zone III) des Wasserschutzgebietes Leipheim fallen wird. Die inzwischen vorgenommenen weiterführenden Untersuchungen erhärteten die wasserwirtschaftliche Forderung nach der Erweiterung der Schutzzone III. Nachdem sowohl das Landratsamt Günzburg und das Wasserwirtschaftsamt Krumbach die Schutzgebietserweiterung fordern und begründen, wurde die Querschnittsgestaltung der BAB A 8 so konzipiert, daß sie den Anforderungen der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“ (RiStWag) für die Wasserschutzzone III entspricht.



Die Abdichtung des nördlichen Fahrbahnrandes mit dem Lärmschutzwall erfolgt gemäß den RiStWag. Der Mittelstreifen wird entsprechend den Fahrbahnquerneigungen gemäß der RiStWag abgedichtet. Die Sicherung des südlichen Fahrbahnrandes erfolgt zwischen Bau-km 4+235 und Bau-km 6+150 ebenfalls gemäß der RiStWag. Im Auwaldbereich zwischen Bau-km 6+150 und Bau-km 7+030 erfolgt die Sicherung gemäß der RiStWag.

#### 4.3 Kreuzungen und Einmündungen, AS Leipheim, Tank- und Rastanlage Leipheim

Sämtliche Kreuzungen der BAB A 8 mit Straßen des nachgeordneten Netzes und der Bahn sind höhenfreie Kreuzungen.

Im Bereich der Kreuzung mit der B 10 ist die Anschlußstelle Leipheim vorgesehen. Die Anschlußstelle wird in Höhe der bestehenden AS Leipheim angeordnet.

Alle kreuzenden Straßen und Wege wurden entsprechend der bestehenden Ausbauzustände geplant. Eine überproportionale Verkehrszunahme an den bestehenden Verkehrsverbindungen ist nicht zu erwarten.

##### Bundesstraße B 10 mit Anschlußstelle Leipheim

Die Bundesstraße B 10 Ulm - Augsburg wird bei Bau-km 7+595 (BW 155neu) überführt. Um den Verkehr während der Bauzeit aufrecht erhalten zu können, wird die neue Achse der B 10 im Bauwerksbereich um 16 m nach Osten verschoben.

Für die B 10 wird in Anlehnung an den Bestand der Regelquerschnitt b2 (RQ 12) gemäß RAS-Q mit 8 m Fahrbahnbreite und einem 2 m bzw. 1,50 m breiten Bankett gewählt. Parallel zur Fahrbahn verläuft ein 2,50 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg. Südlich des Überführungsbauwerkes verläuft der Geh- und Radweg auf seiner bestehenden Trasse, wird vor dem Bauwerk an die verlegte B 10 herangeführt, um dann nördlich des Bauwerks durch einen Grünstreifen räumlich von der Fahrbahn abgesetzt, in Richtung Leipheim zu verlaufen.

Um die Verkehrsbedeutung der Verbindung B 10/BAB A 8/B 16neu als Entlastung von Leipheim zu unterstreichen, werden jeweils südlich und nördlich der A 8 Kreisverkehrsplätze angeordnet.

Die Fahrbahnbefestigung der B 10 wird in Bauklasse II nach RSTO 86, ergänzte Fassung 1989, mit lärminderndem Fahrbahnbelag vorgesehen.

Über die AS Leipheim werden die Stadt Leipheim und die südlich von Leipheim gelegene Region zwischen BAB A 7 und B 16 an das Autobahnnetz angebunden.

Die geplante Tank- und Rastanlage Leipheim liegt östlich der bestehenden Anlage an der südwestlichen Fahrbahn der A 8 Ulm - Augsburg - München.

Von der Autobahn aus Richtung Stuttgart ist sie über eine gemeinsame Ausfahrt (AS Leipheim/Tank- und Rastanlage Leipheim) erreichbar. Der Verkehr zur Tank- und Rastanlage muß sich im Anschlußstellenbereich auf einer Parallelfahrbahn mit dem ein- und ausfahrenden Verkehr A 8/Leipheim ver- bzw. entflechten.

Am Rande der Tank- und Rastanlage ist zur Einfahrt in die A 8 ein 250 m langer Beschleunigungsstreifen angeordnet, der nur dem Verkehr der Tank- und Rastanlage dient.

Zur rückwärtigen Erschließung des Motels wird parallel zur A 8, auf der Trasse eines bestehenden Wirtschaftsweges, eine 4,50 m breite Fahrbahn ausgebaut.

Das Konzept der Tank- und Rastanlage sieht vor, daß der Güterverkehr und der Personenverkehr räumlich getrennt werden.

Die LKW-Stellplätze werden in Schrägaufstellung parallel zur A 8 angeordnet, und sind über eine parallel zur A 8 verlaufende Durchfahrtspur, bzw. über die Tankstelle erreichbar.

Hinter (südwestlich) den LKW-Stellplätzen sind südlich und nördlich der Raststätte die Stellplätze für PKW, Bus und Caravan angeordnet. Sie sind durch eine separate Parallelfahrbahn erschlossen und können auch über die Tankstelle angefahren werden. Die Tank- und Rastanlage ist so ausgelegt, daß für die Zukunft Erweiterungen der Stellplätze möglich sind.

Die Anlage wird im Grundriß entsprechend den „Richtlinien für Rastanlagen an Straßen“ (RR 1, Ausgabe 1981) mit Ergänzung der Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern vom 08.03.82, Nr. IID9-9911 av 87 ausgebildet.

Die Höhenlage der Tank- und Rastanlage richtet sich im wesentlichen nach der Höhenlage der A 8.

#### 4.4 Baugrund/Erdarbeiten

##### 4.4.1 Morphologie (Geländeform) und Bewuchs

Von Baubeginn (Bau-km 4+230) bis Bau-km 7+394 liegt die Trasse in einer Ebene, dem Donauried. Östlich der Donaubrücke wird die A 8 auf eine höher gelegene Ebene zwischen dem Biber- und Günztal hinaufgeführt.

Die Flächen beiderseits der Autobahn werden als Grünland oder als Äcker landwirtschaftlich genutzt. Zwischen Bubesheim und Leipheim durchquert die Autobahn einen Fichtenwald, von der Donau in nordwestlicher Richtung ca. 800 m weit einen Auwald.

##### 4.4.2 Geologie

Die geologische Basis und damit die älteste Formation sind Schichten der Oberen Süßwassermolasse (OSM), die aber fast im gesamten Trassenbereich von quartären Ablagerungen überdeckt ist. Nur im Sohlbereich der Donau ist die OSM aufgeschlossen.

Der geologische Aufbau der quartären Schichten spiegelt deutlich die Morphologie wieder.

Im Donauried sind alluviale (= nacheiszeitliche) Schichten aufgeschlossen.

Nach einer sandigen, kiesigen Schluffschicht bis maximal 1 Meter (= Decklehme), folgen schluffige Sande, die wiederum von schwach schluffigen, sandigen Kiesen unterlagert sind. Darunter liegen Schichten der OSM wie schluffige Sande, sandige Mergel und Tone halbfester bis fester Konsistenz. Die Konsistenzen der Decklehme können je nach Großwetterlage von weich bis halbfest schwanken.

Die Schichten der anschließenden Hochterrasse bis Bubesheim - ausgenommen die Decklehme - sind älter als die letzte Eiszeit (diluviale Formationen).

Unter einer Decklehmschicht von 2-6 m Mächtigkeit folgen die Autenrieder Schotter, stark verwitterte und verlehunte Kiese (= entkalkte Böden). Darunter liegen Hochterrassenschotter, die aber verschiedentlich auskeilen.

Bemerkenswert ist hierbei, daß die wesentlich älteren Autenrieder Schotter auf den jüngeren Hochterrassenschottern aufliegen, erstere müssen demnach umgelagert worden sein. Unter dem Hochterrassenschotter folgen wieder Schichten der OSM.

Die Decklehme weisen eine weiche bis steife Konsistenz auf, wobei der obere Meter in längeren Trockenperioden bis auf eine halbfeste Konsistenz eintrocknen kann.

#### 4.4.3 Hydrologie

Die tonigen und mergeligen Schichten der OSM bilden den Grundwasserstauer.

Die Oberflächenentwässerung erfolgt über die angrenzende Nau bei Riedheim und über den Bubesheimer Bach, die aber beide in die Donau, dem eigentlichen Vorfluter, entwässern.

Das Grundwasser im Donauried steht 2,0 m unter GOK an. Es entwässert ebenfalls zur Donau hin.

Auf der Hochebene zwischen Leipheim und Bubesheim ist ein einheitlicher Grundwasserstand nur sehr schwer auszumachen, da hier die Kiese nicht sehr wasserdurchlässig sind. Insgesamt scheint aber auch hier die Entwässerung direkt zur Donau zu erfolgen. Das Grundwasser steht zwischen 5,80 m und 7,90 m unter GOK an.

Wegen des hohen Grundwasserstandes im Donauried wird beim Dammbau auf das Urgelände eine etwa 1 m mächtige nichtbindige Schicht aufgebaut werden. Desweiteren werden die vorgenannten Schutzmaßnahmen nach den Richtlinien für bautechn. Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten westlich der Donau vorgesehen. Auf der Hochebene werden, also östlich der Donau, wegen des tiefer liegenden Grundwassers keine besonderen Vorkehrungen notwendig.

#### 4.4.4 Massenbilanz

Die Massenbilanz weist ein Defizit von ca. 200.000 m<sup>3</sup> Dammschüttmaterial auf. Das Defizit ist auf die notwendigen Gradientenanhebungen und den Bau von Lärmschutzwällen zurückzuführen.

Das Defizit muß durch den Ankauf von Bodenmassen ausgeglichen werden.

#### 4.5 Entwässerung

Der gesamte Bauabschnitt wird, was die Entwässerung betrifft, naturbedingt durch die Donau in 2 Hauptteile gegliedert:

- Hauptentwässerungsabschnitt nördlich der Donau  
(Bau-km 4+235 bis zur Donaubrücke)

Die ganze Strecke, ab der Donau bis zur Landesgrenze bei Riedheim, liegt innerhalb der Grenze der künftigen erweiterten Schutzzone III der Trinkwassergewinnungsanlage Leipheim.

Zum Entwässerungsabschnitt Nord gehört auch die Entwässerung der Donaubrücke

- Hauptentwässerungsabschnitt südlich der Donau:  
(Bau-km 7+500 bis Bau-km 11+000)

In beiden Hauptentwässerungsabschnitten wird das Straßenwasser über Rückhaltebecken geleitet.

Im Nordabschnitt, der im geplanten Wasserschutzgebiet der Stadt Leipheim liegt, wird das gesamte Niederschlagswasser, das auf Fahrbahnen mit Randstreifen, Mittelstreifen und auf die straßenzugewandten Böschungen der Lärmschutzwälle fällt, dicht und lückenlos gefaßt und über Mulden, die gemäß RiStWag 5.2.5.1, abgedichtet sind, bzw. Straßenabläufe in dichten Rohrleitungen abgeführt.

Die Sammelleitungen münden in ein Rückhaltebecken (RHB). Im Rückhaltebecken durchläuft das Straßenwasser zuerst einen Leichtflüssigkeitsabscheider und danach Flachwasserzonen, in denen eine teilbiologische Klärung erfolgt. Die Rückhaltung ist erforderlich, damit die Reinigung des Wassers mit gewisser Aufenthaltszeit in den Becken erfolgen kann und danach nur ein gedrosselter Abfluß in die Donau erfolgt. Der Abfluß aus dem Becken erfolgt mittels einer Rohrleitung am Böschungsfuß des Autobahndammes hin zur Donau.

Der westlich des vorliegenden Vorentwurfes gelegene Autobahnabschnitt zwischen der Landesgrenze Bayern/Baden-Württemberg bei Riedheim und dem Autobahnkreuz Ulm-Elchingen wurde bei der Bemessung der Entwässerungseinrichtungen mit berücksichtigt. Die geplante Entwässerungsanlage ist so ausgelegt, daß sie den ankommenden Wassermengen einschließlich dem vorgenannten Abschnitt westlich Riedheim und den Anforderungen der RiStWag, Ausgabe 1982 entspricht.

Südöstlich der Donau durchfährt die A 8 keine Wasserschutzgebiete.

Im Bereich der Strecke der A 8 und der TR Leipheim wird das Niederschlagswasser in einen Sammler längs der Autobahn abgeleitet, der in ein Rückhaltebecken mit vorgeschaltetem Leichtstoffabscheider nördlich der Rastanlage mündet.

Diese Beckenanlage erhält einen Ablaufkanal zur Donau, ebenfalls längs der Autobahn.

#### 4.6 Ingenieurbauwerke

Innerhalb der Vorentwurfsstrecke müssen 3 Überführungen, die Donaubrücke Leipheim und 5 Unterführungen im Rahmen des 6streifigen Ausbaues der A 8 neu errichtet werden.

Die bestehenden Bauwerke werden wegen unzureichender Abmessungen und Mindertragfähigkeiten, aber auch aufgrund des stark herabgesetzten Erhaltungszustandes (Alter der Bauwerke über 60 Jahre) vollständig abgebrochen und für Brückenklasse 60/30 bzw. 30/30 neu errichtet. Zwei vorhandene Bauwerke für Gehwege können künftig entfallen. Zusätzliche Kreuzungsbauwerke sind nicht erforderlich.

Die Abmessungen und Tragfähigkeiten der geplanten 9 Bauwerke sind im einzelnen aus den Lage- und Höhenplänen zu ersehen..

Die Abmessungen für die Brücken über Gewässer wurden mit der Wasserwirtschaftsverwaltung und aus ökologischer Sicht mit Naturschutz und Landschaftsplanung abgestimmt.

Nachfolgend werden die Brückenbaumaßnahmen kurz beschrieben.

4.6.1 Bauwerk BW 159neu

Überführung der Gemeindeverbindungsstraße

Weißingen - Riedheim

Die bestehende Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Weißingen - Riedheim wird abgebrochen. Das neue Bauwerk wird wie bisher vorhanden mit einer Fahrbahnbreite von 6,0 m zwischen den Bordsteinen ausgeführt. Durch die Anordnung der Regalkappen nach Richtzeichnung Kap 1 errechnet sich die Breite zwischen den Geländern zu  $1,75 + 6,00 + 1,75 = 9,50$  m. Eine Forderung nach Verbreiterung der überführten Straße wurde von Seiten der zuständigen Gemeinde Stadt Leipheim nicht gestellt. Wegen der Errichtung des Brückenbauwerks an Ort und Stelle der bestehenden Überführung muß der allgemeine Straßenverkehr während der Herstellung des Bauwerkes BW 159neu, zwischen Weißingen und Riedheim (für etwa 1 Jahr) über das Straßennetz (Kreisstraße GZ 4, Riedhöfe, Fischerhöfe Weißingen) umgeleitet werden. Der landwirtschaftliche Anliegerverkehr wird über BW 158 geleitet und dadurch sichergestellt, daß beide Bauwerke zeitlich versetzt erneuert werden.

4.6.2 Bauwerk BW 158neu

Überführung des öffentlichen Feld- und Waldweges bei Riedheim

Die bestehende Überführung des öffentlichen Feld- und Waldweges bei Riedheim wird abgebrochen und an derselben Stelle nach den „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen“ ARS 25/79 mit 5,00 m Fahrbahnbreite neu errichtet.

Ca. 1 Jahr lang, während der Herstellung des Bauwerkes BW 158neu, muß der Verkehr umgeleitet werden.

Der landwirtschaftliche Anliegerverkehr wird über BW 159 umgeleitet und dadurch sichergestellt, daß beide Bauwerke zeitlich versetzt erneuert werden.

#### 4.6.3 Bauwerk BW 157neu

##### Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges Weißingen - Leipheim

Die bestehende Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges Weißingen - Leipheim wird abgebrochen. An ihrer Stelle wird nach den „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen“ ARS 25/79 ein neues Bauwerk mit 7,00 m lichter Weite errichtet.

Die lichte Höhe muß angepaßt an den Bestand (ca. 2,85 m) auf 3,00 m beschränkt werden, da sonst die unterführte Straße nicht mehr in den Autobahnkanal entwässert werden kann. Eine Versickerung im Bauwerksbereich ins Grundwasser ist nicht möglich, da hier eine Erweiterung des Wasserschutzgebietes Leipheim ausgewiesen wird. Auf der nördlichen Außenkappe ist eine 2,00 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen.

Das neue Bauwerk wird an Ort und Stelle des besteh. Bauwerks errichtet. Ca. 1 Jahr lang während der Herstellung des Bauwerkes BW 157neu muß der Verkehr umgeleitet werden.

#### 4.6.4 Bauwerk BW 156neu

##### Donaubrücke Leipheim

Die in den Jahren 1935-36 errichtete Donaubrücke wurde als vierfeldrige Bogenbrücke mit aufgeständerter Fahrbahn hergestellt, wobei damals je Bauwerkshälfte in jedem Feld 2 flache, schmale Bogen ausgebildet wurden. Infolge Kriegseinwirkung wurden wesentliche Brückenteile zerstört und 1946-48 wieder aufgebaut.

Im 1. Bogenfeld (StW = 78 m) über das südliche Vorland verläuft die 2gleisige DB-Linie Ulm-Augsburg, während die drei nächsten Bogenfelder (StW = 85 m) und die Donau; die beiden letzten Bogenfelder (StW = 80 m u. 73 m) das nördliche Vorland überspannen.

Die vorhandene Donaubrücke ist mindertragfähig (Brückenklasse 30) und befindet sich in einem stark geminderten Erhaltungszustand mit z.T. erheblichen durch Tausalteinwirkung verursachten Korrosionsschäden. Aus diesem Grund wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den LKW-Verkehr auf 60 km/h angeordnet.



Eine statische Untersuchung hat bestätigt, daß für den 6streifigen Ausbau eine Verbreiterung der alten, umfassend sanierungsbedürftigen Brückenkonstruktion mit Lasterhöhung auf Brückenklasse 60/30 aus technischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage kommen kann.

Die Bogenbrücke muß daher vollständig abgebrochen und durch eine neue Brücke ersetzt werden, die sich mit der geplanten, ansprechenden Gestaltung gut in die Fluß- und Auenlandschaft der Donau einpaßt. In der Nachbarschaft des Naturschutzgebietes Jungholz erfolgt die Gründung des südlichen Widerlagers auf den anstehenden Kiesanden in ausreichendem Abstand oberhalb des Grundwassers bzw. Schichtwasserhorizontes, so daß die hydrologische Situation des Quellbereiches am südlichen Widerlager nicht verändert wird.

Für beide Richtungsfahrbahnen wird je eine Konstruktion als Spannbetonhohlkasten über 6 Felder mit einer Gesamtlänge von 375 m vorgesehen, so daß die südlichen Uferbereiche mit der DB-Linie durch 2 Vorlandfelder, die Donau mit einer großen Flußöffnung und die nördlichen Uferbereiche im Auenwald durch 3 Vorlandfelder überbrückt werden. Die Spannweiten stufen sich zu beiden Seiten der 90 m weiten Flußöffnung so ab, daß ein architektonisch und statisch günstiges Stützweitenverhältnis entsteht.

Für den 6streifigen Ausbau ergibt sich unter Einbeziehung des geplanten Ausfällungsstreifens eine Gesamtbreite zwischen der 2,0 - 4,0 m hohen LS-Wand (Ostseite) und der 1,10 m hohen Spritzblende (Westseite) von  $1,75 + 15,25 + 4,00 + 16,50 + 1,75 = 39,25$  m.

(Abmessungen des neuen Bauwerkes siehe Unterlage 7 und 8).

Um den Verkehr während der Bauzeit aufrecht erhalten zu können, ist es vorgesehen, nach dem Prinzip der einseitigen Verbreiterung als erste Maßnahme eine neue Brückenhälfte neben der vorhandenen Brücke herzustellen, damit der Verkehr anschließend auf diese neue Brückenhälfte umgelegt, die alte Brücke abgebrochen und mit dem Bau der zweiten neuen Brückenhälfte begonnen werden kann.

4.6.5 Bauwerk BW 155neu

Überführung der B 10 Ulm - Augsburg und eines Geh- und Radweges (AS Leipheim)

Das vorhandene mindertragfähige Vierfeldbauwerk Überführung der B 10 Ulm - Augsburg muß beim 6streifigen Ausbau der A 8 abgebrochen werden. Um den kreuzenden Verkehr auf der Bundesstraße aufrecht erhalten zu können, wird die neue Überführung um ca. 16 m nach Süden verlegt.

Es ist ein Zweifeldbauwerk vorgesehen, dessen Mittelstütze im BAB-Mittelstreifen angeordnet ist. Die Fahrbahnbreite der B 10 wird mit 8,00 m, wie vorhanden, beibehalten. Auf der östlichen Außenkappe wird ein 2,50 m breiter Geh- und Radweg geführt, der zuvor mit einem eigenen Bauwerk (BW 155/I) die A 8 überbrückte.

Die Gesamtbreite zwischen den Geländern ergibt sich damit zu 14,85 m.

Während der Bauzeit des BW 155 neu kann der Verkehr auf der B 10 das bestehende Überführungsbauwerk benutzen.

4.6.6 Bauwerk BW 154neu

Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges

„Grockelhofener Weg“

Die etwa 100 m weiter östlich gelegene Unterführung „Grockelhofener Weg“ wird abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt. Die lichte Weite beträgt 7,00 m, die lichte Höhe 4,50 m. Dies entspricht dem ARS 25/79. „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen.“

4.6.7 Bauwerk BW 152neu

Binkenbachbrücke

Die bestehende Unterführung Binkenbachbrücke wird abgebrochen und an der selben Stelle mit den gleichen Abmessungen lichte Weite = 5,00 m, lichte Höhe = 3,50 m über Bachsohle als überschüttetes Rahmenbauwerk neu errichtet. Auf der Nordseite des Bauwerkes wird ein <sup>2.09</sup>4,00 m hoher Lärmschutzwall über das Bauwerk gezogen.

Eine Forderung seitens der Wasserwirtschaft nach Aufweitung des Bauwerkes liegt nicht vor. Das Sohlgerinne des Binkenbaches wird unter dem Bauwerk mit Wasserbausteinen aus Granit befestigt.

**Roteintragung**

4.6.8 Bauwerk BW 151neu

Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges „Heerstraße“

Die bestehende Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges „Heerstraße“ wird abgebrochen. Nach ARS 25/79 „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen“ wird das neue Bauwerk mit einer lichten Weite von 7,00 m und einer lichten Höhe von 4,50 m ausgeführt. Auf der nördlichen Außenkappe wird eine <sup>2.00</sup>4,00 m hohe Lärmschutzwand geführt.

Ca. 1 Jahr lang während der Herstellung des Bauwerkes BW 151neu muß der Verkehr umgeleitet werden.

Der landwirtschaftliche Verkehr kann über die benachbarten Bauwerke BW 154 und 150 umgeleitet werden, welche zeitlich versetzt erneuert werden.

4.6.9 Bauwerk BW 150neu

Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges bei Waldvogel

Die bestehende Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges bei Waldvogel wird abgebrochen und an selber Stelle nach den „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen Bundesfernstraßen“ ARS 25/79 mit einer lichten Weite von 7,00 m und einer lichten Höhe von 4,50 m neu errichtet.

Ca. 1 Jahr lang während der Herstellung des Bauwerkes BW 150neu muß der Verkehr umgeleitet werden.

4.7 Straßenausstattung

Die BAB A 8 wird im Vorentwurfsabschnitt entsprechend den Vorschriften und Richtlinien mit Verkehrszeichen, Leit- und Schutzeinrichtungen sowie Markierungen und Notrufsäulen ausgestattet.

Von der Autobahnpolizei und der Unteren Jagdbehörde (Landratsamt Günzburg) wurden keine besonderen Wildunfallzahlen im Untersuchungsraum gemeldet. Beim vorliegenden 6streifigen Ausbau der BAB A 8 wird deshalb auf die Errichtung von Wildschutzzäunen verzichtet.

**Roteintragung**

15. 04. 96

#### 4.8 Besondere Anlagen

Im Bereich der Ausbaustrecke ist der Neubau der TR Leipheim vorgesehen. Die tiefbautechnischen Planfeststellungsunterlagen enthalten lediglich die Verkehrs-, Grün- und Ausgleichsflächen zur TR Leipheim. Die bestehende Anlage bei Leipheim wird teilweise verdrängt und aufgelassen.

Der Standort der neuen TR-Leipheim soll weitgehend im Bereich der bestehenden Anlage verbleiben. Die Zufahrt aus Richtung Ulm erfolgt über eine Parallelfahrbahn, welche beim Bau der AS Leipheim errichtet wird. Die erforderlichen Ver- und Entflechtungsstrecken sind bei der Anschlußstelle berücksichtigt.

Die Baulichkeiten des bestehenden Stützpunktes der Autobahnmeisterei Augsburg im Nordwestquadranten der Anschlußstelle Leipheim werden durch den vorliegenden Vorentwurf nicht berührt und bleiben unverändert erhalten.

#### 4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Einrichtungen des öffentlichen Nahverkehrs werden von der Maßnahme nicht tangiert.

#### 4.10 Wesentliche Leitungen entlang der A 8

Entlang der bestehenden A 8 verlaufen Leitungen der Streckenfernmeldeanlage. Diese Anlage wird im Zuge der Maßnahme einschließlich der Leitungen erneuert.

An Elektrizitätsversorgungskabeln kreuzen 20 KV Kabel der Mittelschwäbischen Überland AG die BAB A 8 bei Bau-km 5+790, Bau-km 7+417 und Bau-km 8+117 und eine 110 KV Freileitung der Energieversorgung Schwaben bei Bau-km 6+392.

Weiterhin wird die BAB A 8 bei Bau-km 6+425 von einer Wasserdoppelleitung der Landesversorgung Stuttgart und bei Bau-km 8+540 von einer Wasserversorgungsleitung der Stadt Leipheim unterquert.

Bei Bau-km 8+117 wird die BAB A 8 von einer Fernmeldeleitung gekreuzt.

Die bestehenden Querungen werden der neuen Trasse, entsprechend den Notwendigkeiten und Belangen der Versorgungsträger angepaßt und gegebenenfalls in Schutzrohren verlegt. (Einzelbeschreibungen: Siehe Bauwerksverzeichnis)

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach den Umweltfachgesetzen  
(Für die UVP-Teile: Umweltgerechte Gestaltung der Baumaßnahmen)

5.1 Immissionsrecht

(Siehe auch Entwurfsunterlage 9, in der die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung dargestellt sind.)

Gemäß der Neufassung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Drittes Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 14. Mai 1990) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV vom 12. Juni 1990) wurde geprüft, inwieweit im Entwurfsabschnitt bei benachbarten baulichen Nutzungen die Grenzwerte von tags / nachts

57	47	dB(A)	an Krankenhäusern, Schulen etc.,
59	49	dB(A)	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsied- lungsgebieten,
64	54	dB(A)	in Kerngebieten, Dorfgebieten u. Mischgebieten, Außenbereichen und Sondergebieten,
64	-	dB(A)	in Kleingartenanlagen
69	59	dB(A)	in Gewerbegebieten

überschritten und damit Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Die Einstufung der Gebiete wurde auf Grund von Festsetzungen in Bebauungsplänen nach Angaben der Stadt Leipheim durchgeführt. Der Berechnung der Mittelungspegel liegt die RLS-90 zugrunde. Für die Berechnung des Beurteilungspegels wurde das eingangs erläuterte Verkehrsgutachten mit den dort angegebenen Verkehrsstärken für das Prognosejahr 2010 herangezogen und diese Daten wurden nach oben aufgerundet. Zugrundegelegt wurde als Straßenbelastung im Jahre 2010:

Westlich der AS Leipheim: 65.000 Kfz/24 h

und

östlich der AS Leipheim: 70.000 Kfz/24 h.

Die für die Lärmpegelermittlung maßgebenden LKW-Anteile  $p_T$  entstammen den vorgenannten Verkehrsgutachten ( $p_T$ : 14 %,  $p_N$ : 26 %).

Im vorliegenden Streckenabschnitt wurde bei der Lärmberechnung der Korrekturbeiwert  $D_{\text{Stro}}$  (für unterschiedliche Straßenoberflächen) entsprechend der Fußnote zur Tabelle 4, Zeile 1, der RLS-90 gewählt. Dadurch ergibt sich aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen ein Korrekturbeiwert gemäß dem Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsmin. d. Innern vom 19.06.1991 Nr. IID9-43812-001/90, Seite 2, Nr. 3: Asphaltbetone - 0/11 und Splittmastixasphalte 0/8 und 0/11, ohne Ab-splittung von

$$D_{\text{Stro}} = - 2,0 \text{ dB(A)}.$$

Damit ergeben sich Mittelungspegel im 25 m-Abstand von der Hauptachse der Fahr-bahn der A 8 westl. der AS Leipzig:

$$L_{m,E} = 76,0 \quad \text{dB(A) am Tage,}$$

$$L_{m,E} = 70,8 \quad \text{dB(A) in der Nacht;}$$

und im Abschnitt östlich der AS Leipzig:

$$L_{m,E} = 76,3 \quad \text{dB(A) am Tage,}$$

$$L_{m,E} = 71,1 \quad \text{dB(A) in der Nacht.}$$

Unter Zugrundelegung dieser Ausgangsdaten kommt die Lärmpegelermittlung zu folgenden Ergebnissen:

a) Immissionsorte 300 u. 301

Außenbereich Riedheim-West:

Im Außenbereich Riedheim-West wurden die Lärminmissionswerte bei 2 der Linien-schallquelle A 8 benachbarten Wohngebäuden (Aussiedlerhöfe) ermittelt. Bei beiden Immissionsorten sind die Immissionsgrenzwerte für den Tag und die Nacht wegen der geplanten aktiven Lärmabschirmung eingehalten.

Die beiden Aussiedlerhöfe liegen im Bereich des gepl. Lärmschutzwalles für das Wohngebiet Riedheim-West und werden durch die Ausläufer dieses LS-Walles ( $H = 2 \text{ m}$ ) ausreichend abgeschirmt. (Darstellung in Unterlage 5, 6 und 9)

Tektur vom 13.02.1996

b) Wohngebiet Riedheim-West (Immissionsort 306 und andere)

Im Bereich des allgemeinen Wohngebiets Riedheim-West wurden schalltechnische Untersuchungen vorgenommen. (Ergebnisse: siehe Auflistung in Unterlage 9)

Entsprechend den lärmtechnischen Untersuchungen wäre ohne den an der Nordseite der A 8 geplanten Lärmschutzwall bei Riedheim passive Lärmvorsorge für weite Gebiete erforderlich, da dort Immissionsgrenzwerte insbesondere nachts überschritten sind.

Es ist beabsichtigt, Erdmaterial im Bereich Riedheim lärmtechnisch wirksam längs der A 8 (mit einer Höhe von bis zu 4 m über Gradierte, nach Westen auf H = 2 m auslaufend) aufzuschütten (siehe BW-Verzeichnis und landschaftspflegerischen Begleitplan). Zusätzlich sind passive Lärmvorsorgemaßnahmen für das Wohnanwesen Immissionsort 306 und weitere in Unterlage 9 gekennzeichnete Wohnanwesen erforderlich. Gemäß den VLärmSchErstR vom 02.10.1987 wird bei diesen Anwesen passiver Lärmschutz erstattet.

c) Mischgebiet Riedheim -Süd (Immissionsorte 305, 310, 311)

Es ist ein Lärmschutzwall mit H = 4 m geplant. Die Immissionsgrenzwerte werden damit eingehalten.

d) Außenbereich Riedheim-Ost

Im Außenbereich Riedheim-Ost - werden die Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV wegen den in den Tekturunterlagen vom 13.02.1996 dargestellten aktiven, auf der Nordseite der A 8 durchgehenden Lärmschutzmaßnahmen, nicht überschritten. Passive Lärmvorsorge ist nicht erforderlich.

(gelb)

Tektur vom 13.02.1996

e) Riedheim Sondergebiet

(Ferienhausanlage, Immissionsorte 325, 326, 456/3, 456/5 und weitere)

Im Bereich des Sondergebiets des Ortsteils Riedheim der Stadt Leipheim, der Ferienhausanlage bei Bau-km 6+500 wurden schalltechnische Untersuchungen für zahlreiche Immissionsorte vorgenommen. (Ergebnisse: siehe Auflistung in Unterlage 9)

Entsprechend den lärmtechnischen Untersuchungen wäre ohne den geplanten Lärmschutzwall passive Lärmvorsorge für die gesamte Ferienhausanlage erforderlich, da dort die Sondergebiets-Immissionsgrenzwerte insbesondere nachts überschritten sind. Es ist deshalb beabsichtigt, Erdmaterial im Bereich der Ferienhausanlage lärmtechnisch wirksam längs der A 8, wie in den Tekturunterlagen vom 13.02.1996 dargestellt, aufzuschütten. Zusätzliche passive Lärmvorsorgemaßnahmen sind nicht erforderlich. Mit den geplanten aktiven LS-Maßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV eingehalten.

f) Leipheim, Wohngebiet westlich der Donau

Immissionsort 327

Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV werden im Bereich dieses Wohngebiets wegen der Abschirmung durch die Ausläufer des LS-Walles für das Sondergebiet Riedheim nicht überschritten, und es fallen keine Lärmvorsorgemaßnahmen an.

g) Leipheim, Wohngebiet an der A 8,

Immissionsorte 341, 330, 335, 340

Im Bereich des allgemeinen Wohngebiets an der A 8 der Stadt Leipheim wurden schalltechnische Untersuchungen für zahlreiche Immissionsorte vorgenommen. (Ergebnisse: siehe Auflistung in Unterlage 9)

(gelb)



Entsprechend den lärmtechnischen Untersuchungen wäre ohne den geplanten Lärmschutzwall passive Lärmvorsorge für das gesamte Wohngebiet erforderlich, da dort die Immissionsgrenzwerte tags und nachts überschritten wären.

Es ist deshalb beabsichtigt, Erdmaterial im Bereich östlich der Donaubrücke lärmtechnisch wirksam längs der A 8 (mit einer Höhe bis zu 10 m über Gradienten) aufzuschütten (siehe BW-Verzeichnis Lagepläne, Unterlage 5, Höhenpläne, Unterlage 6 und landschaftspflegerischer Begleitplan.) Die Donaubrücke soll eine Lärmschutzwand  $H = 2$  m tragen, die ab Bau-km 7+300 auf 4 m ansteigt. Außerdem wird eine LS-Wand längs der B 10 ( $H = 2$  m), wie in Unterlage 5 dargestellt, errichtet. Zusätzlich sind passive Lärmvorsorgemaßnahmen für alle in Unterlage 9 gekennzeichneten Wohnanwesen 341, 330, 335, 340 etc. erforderlich. Gemäß den VLärmSchErstR vom 02.10.1987 wird bei diesen Anwesen passiver Lärmschutz erstattet.

h) Wohngebiet Leipheim-Süd/Ost

Immissionsorte 345 u.a.

Im Bereich des allgemeinen Wohngebiets Leipheim-Süd/Ost wurden schalltechnische Untersuchungen für Immissionsorte (z.B. Nr. 345) vorgenommen. (Ergebnisse: siehe Auflistung in Unterlage 9)

Entsprechend den lärmtechnischen Untersuchungen wäre ohne den geplanten Lärmschutzwall großflächig passive Lärmvorsorge erforderlich, da dort die Immissionsgrenzwerte überschritten sind.

Es ist deshalb beabsichtigt, Erdmaterial im Bereich Leipheim lärmtechnisch wirksam längs der A 8 (mit einer Mindesthöhe von 4 m über Gradienten) aufzuschütten (siehe BW-Verzeichnis, Lage- und Höhenpläne und landschaftspflegerischer Begleitplan). Zusätzlich sind passive Lärmvorsorgemaßnahmen für das Wohnanwesen Immissionsort 345 erforderlich. Gemäß den VLärmSchErstR vom 02.10.1987 wird bei diesem Anwesen passiver Lärmschutz erstattet.

- i) Außenbereich Leipheim  
(Immissionsort 337), Mischgebiet an der Wißmannstraße (Immissionsort 344)  
und Kleingartenanlage an der A 8 (Immissionsorte 1 und 2)

In o.a. Bereichen der Stadt Leipheim - werden die Immissionsgrenzwerte wegen Abschirmwirkung der gewählten aktiven Lärmvorsorge (LS-Wall bis H = 4 m) gemäß 16. BImSchV eingehalten und es sind weitere passive Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich. Längs der A 8 wird Erdmaterial lärmtechnisch abschirmend und landschaftsschonend mit Abschirmhöhen bis 4 m eingebaut. (siehe BW-Verzeichnis, Lageplan und landschaftspflegerischen Begleitplan).

- j) Leipheim, Außenbereich, Aussiedlerhöfe südlich der TR Leipheim

Die Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV werden im Bereich der beiden Aussiedlerhöfe (Immissionsorte 350 und 355) überschritten, und es werden passive Lärmvorsorgemaßnahmen zugesagt.

Längs der TR Anlage Leipheim werden aktive Lärmabschirmungen (Darstellung Unterlage 5) durch Geländemodellierungen und die Baukörper der TR Anlage errichtet. Diese Abschirmungen gewährleisten die Einhaltung der Immissionsorte Taggrenzwerte. Bei den beiden bäuerlichen Anwesen, den Aussiedlerhöfen Immissionsorte 350 und 355 wird der Außenbereich-Nacht-Immissionsgrenzwert überschritten und es wird die Erstattung passiver Lärmvorsorge gemäß VLärmSchErstR für beide Wohnanwesen zugesagt.

- k) Außenbereich an der Waldvogelkurve, an der A 8, (Immissionsorte 497, 498, 499)

Nördlich der A 8 wurde bereits ein LS-Wall (H bis 5 m) durch den Besitzer der Gaststätte Waldvogel in der Vergangenheit privat errichtet. Trotz des LS-Walles zusammen mit der jetzt beabsichtigten Verlängerung nach Westen (H = 4 m) werden beim Immissionsort 497 und 498 (Einzelanwesen im Außenbereich) die Immissionsgrenzwerte nachts (bei Nr. 497 tags und nachts) überschritten und es wird die Erstattung passiver Lärmvorsorge gemäß VLärmSchErstR zugesagt. Immissionsgrenzwerte werden beim Immissionsort 499 nicht überschritten.

## 5.2 Wasserrecht, Wassergewinnungsgebiete nahe der geplanten 6streifigen A 8

Die bestehende Autobahn A 8 verläuft entlang der westlichen Grenze der Schutzzone II des Wasserschutzgebietes der Wasserversorgung der Stadt Leipheim.

Beim geplanten 6streifigen Ausbau werden Schutzmaßnahmen nach RiStWag im Bereich des Wasserschutzgebietes (von Bau-km 3+880 bis 7+400) vorgesehen.

Daneben wird bei der weiteren Baureif-Planung das LfW-Merkblatt Nr. 4.3.-4 vom 01.03.1991 „Beseitigung des Niederschlagswassers von befestigten Verkehrsflächen aus der Sicht des Gewässerschutzes“ beachtet.

Etwa bei Bau-km 8+650, befindet sich ca. 160 m südlich der A 8, bzw. östlich der TR-Anlage Leipheim eine Brauchwasserfassung die vom Fliegerhorst Leipheim benutzt wird. Für die Brauchwasserfassung (kein Trinkwasser) werden keine Schutzmaßnahmen vorgesehen.

Von Bau-km 10+300 bis zum PLF-Ende bei Bau-km 11+000 befindet sich ca. 200 m südlich der A 8 die Wasserfassung Bubesheim, die bis auf eine Entfernung von ca. 50 m von Süden - mit einer Schutzzone III an die BAB A 8 heranreicht. Das Grundwasser fließt von Süd nach Nord und strömt somit zuerst die Wasserfassung Bubesheim an und erreicht erst danach die BAB A 8. Besondere Schutzmaßnahmen sind hier nicht erforderlich.

### 5.3 Naturschutzrecht

(Eingriff in Natur und Landschaft nach Art. 6 und 6a BayNatSchG)

#### 5.3.1 Vermeidung von Beeinträchtigungen

Wesentliche Bedeutung für die Vermeidung von Beeinträchtigungen kommt der Wahl der Ausbauart und des Standortes zu. Im Vollzug des UVPG wurden die Umweltauswirkungen des Vorhabens ermittelt und in die Entscheidung für die gewählte Linie bzw. des Standortes miteinbezogen.

Der Ermittlung der Umweltauswirkungen für die gewählte Linie liegen Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen zugrunde, die Voraussetzung für die Trassenbeurteilung sind.

Nachfolgend werden diese Maßnahmen, soweit sie die Belange von Natur und Landschaft berühren, und weitere Maßnahmen, die als Eingriffsminimierung im Sinne von Art. 6 a (1) BayNatSchG erforderlich sind, aufgeführt. Die in den Ziffern 5.3.1.1 mit 5.3.1.3 angeführten Maßnahmen sind im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 10.3) dargestellt sowie im Textteil zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10.1) und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7) detailliert beschrieben.

##### 5.3.1.1 Minimierungsmaßnahmen

Zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen wurden folgende Maßnahmen bei der Planung der Baumaßnahmen berücksichtigt:

- \* Ausführung von Ersatzwegen entsprechend der vorhandenen Wege als unbefestigte Wald- und Wiesenwege (kein Ausbau als befestigte Kieswege):
  - Feldweg nördlich der BAB bei Riedheim; Bau km 4+830 bis 5+640; Länge ca. 960 m
  - Feldweg nördlich der BAB bei Riedheim; Bau km 4+830 bis 5+640; Länge ca. 970 m
  - Feldweg nördlich der BAB bei Riedheim; Bau km 5+730 bis 6+040; Länge ca. 340 m;
  - Feldweg südlich der BAB, Gemeinde Bubesheim, Bau km 10+600 bis 11+000; Länge ca. 400 m

- \* Spritzschutzwall entlang des Nussersees zur Vermeidung von Schadstoffeinträgen in Oberflächengewässer;
- \* Weitgehende Sammlung des anfallenden Straßenabwassers und Klärung in biologisch aktiven, naturnah gestalteten Regenrückhaltebecken (Einrichtung eines Dauerstaus von 0,5 m bis 1,0 m Wassertiefe) mit vorgeschaltetem Leichtflüssigkeitsabscheider und Absetzbecken.
- \* Maßnahmen beim östlichen Donau-Brückenwiderlager zur Sicherung der hydrologischen Verhältnisse der Quellbereiche und des Bachlaufes im Naturwaldreservat "Jungholz".
- \* Beschränkung des Baufeldes im Bereich der Donaubrücke auf das unumgänglich notwendige Maß: Ostufer: 5 m südlich und 10 m nördlich der alten Fahrbahn; Westufer: 15 m südlich der neuen Fahrbahn und 10 m nördlich der alten Fahrbahn;
- \* Spritzwasserschutz auf der Donaubrücke;
- \* Gestaltung der Lärmschutzwälle mit unterschiedlichen Höhen (1 bis 5 m) und variablen Böschungsneigungen.
- \* Verzicht auf Arbeitsbereiche in Waldbereichen und Biotopen außerhalb der Donaubrücke;
- \* Rekultivierung der frei werdenden Fahrbahnflächen in den Bereichen des Bauendes, der Fahrbahnteilflächen, die von Dämmen überschüttet werden und der alten Tank- und Rastanlage.
- \* Gestaltung der Grabenverlegungen im Bubesheimer Wald nach Gesichtspunkten eines ökologischen Gewässerausbau (wechselnde Sohlbreiten, asymmetrische Profilaufweitung, Profile als flaches Trapez-, Mulden oder Konkavformen, Randbereiche als Pufferflächen).

### 5.3.1.2 Schutzmaßnahmen

Zum Schutz vorhandener straßenbegleitender Biotope, Gehölzbestände, Waldflächen, Bodendenkmale, die nicht unmittelbar von der Baumaßnahme betroffen sind und um das Bau-  
feld der Donaubrücke wieder in sein ursprünglichen Zustand zu versetzen, werden die nach-  
folgend aufgeführten Schutzmaßnahmen durchgeführt. Ein Schutz des Retentionsraumes der  
Donau wird durch die Schutzmaßnahme S 8 vorgesehen.

Darüberhinaus wird dieses Schutzziel durch die Sicherung und Entwicklung weiteren Retentionsraumes in den Flächen der Ausgleichsmaßnahme N 2 ergänzt.

<b>Nr. der Schutzmaßnahme</b>	<b>Maßnahmenbeschreibung</b>
S 1	Schutz der bestehenden straßenbegleitenden Gehölze und Randstreifen entsprechend DIN 18920.
S 2	Aufbau eines Waldmantels in Abstimmung mit dem zuständigen Forstamt zum Schutz bestehender Waldflächen.
S 3	Schutz des Auwaldbestandes im Bereich der Donaubrücke bis 20 m über die Flügelwände des Brückenwiderlagers hinaus durch Begrenzung des Arbeitsbereiches mit einem Bauzaun.
S 4	Schutz von Teilbeständen des Biotops 84.02 mit Maßnahmen entsprechend DIN 18920.
S 5	Schutz des Großseggenriedes und einer Hochstaudenflur südlich der geplanten Tank- und Rastanlage durch einen Bauzaun.
S 6	Schutz von alten Baumbeständen auf der bestehenden Tank- und Rastanlage mit Maßnahmen entsprechend DIN 18920.
S 7	Schutz der Bodendenkmale im Bubesheimer Wald, die dem Arbeitsbereich benachbart sind, durch Begrenzung des Arbeitsbereiches mit einem Bauzaun.
S 8	Wiederherstellung des Baufeldes an der Donaubrücke: Modellierung je einer Flutmulde auf beiden Donauseiten, Befestigung der Flächen unter der Brücke mit Kies unterschiedlicher Körnung und autotypischer Oberflächengestaltung, Initialpflanzung von Weidengebüschen im Anschluß an bestehenden Auwald

### 5.3.1.3 Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraums

Bei der Auswahl der Gestaltungsmaßnahme wurden folgende Gesichtspunkte zugrundegelegt:

#### **Bereich Landschaftsökologische Einheit "Donauried"**

- |     |                  |  |
|-----|------------------|--|
| 1.1 | Am Kuhbrunnen    | Dichte Eingrünung und landschaftliche Einbindung des Lärmschutzwalles in die freie Landschaft durch gestuften Gehölzaufbau;  |
| 1.2 | Bereich Riedheim | Eingrünung des Lärmschutzwalles durch Strauchhecke und Landschaftsbildgestaltung durch Einzelbäume und -baumgruppen, die Bezug auf die Streuobstpflanzungen um Riedheim nehmen.  |
| 1.3 | Rohracker        | Eingrünung des Lärmschutzwalls mit gestuftem Gehölzaufbau aus Gehölzen der potentiellen natürlichen Vegetation und optische Anbindung an die Hartholzauwälder im Hintergrund;<br><br>Einbindung der Böschungsbepflanzung und des Regenrückhaltebeckens in die Hartholzaue. |

#### **Landschaftsökologische Einheit "Donauauwald"**

- |     |                       |  |
|-----|-----------------------|--|
| 2.1 | Westliches Donau-Ufer | Einbindung der Böschungsf lächen in die angrenzenden Hartholzauen. |
| 2.2 | Östliches Donau-Ufer  | Einbindung der Böschungsf lächen in die angrenzenden Hartholzauen. |

#### **Landschaftsökologische Einheit "Iller-Lech-Schotterplatten"**

- |     |                               |  |
|-----|-------------------------------|--|
| 3.1 | Anschlußstelle Leipheim       | Eingrünung der Anschlußstelle mit standortheimischen Strauchgehölzen; Gestaltung von Restflächen mit Gehölzen der potentiellen natürlichen Vegetation.   |
| 3.2 | Tank- und Rastanlage Leipheim | Bepflanzung und Geländemodellierung zur ansprechenden Gestaltung der Freiflächen der Tank- und Rastanlage. Besondere Bedeutung kommt der Einbindung der Anlage in die südlich angrenzende Feldflur und der Abschirmung gegenüber den Anliegern zu. |
| 3.3 | Oberes Binkental              | Eingrünung des Lärmschutzwalls durch gestuften Gehölzaufbau;   |
| 3.4 | Bubesheimer Wald              | Einbindung der Böschungsf lächen in die angrenzenden Waldgebiete; Gestaltung der Grabenverlegungen.  |

Die landschaftsgerechte Gestaltung des Straßenraumes erfolgt mit den nachfolgend aufgeführten Gestaltungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der RPS 1989. Eine ausführliche Beschreibung der Gestaltungsmaßnahmen erfolgt für die verschiedenen Maßnahmetypen auf den jeweiligen Formblättern in Kap. 5.2. des Textteiles des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 10.1)

<b>Nr. der Gestaltungsmaßnahme</b>	<b>Maßnahmenbeschreibung</b>
<b>G 1</b>	Landschaftstypische Einzelbäume wie Kirsche, Eiche, Esche, Ahorn, Pflanzabstände mind. 8 m
<b>G 2</b>	Dreischichtige Baumhecke mit Gehölzen des Liguster-Schlehengebüschs (mit Krautsaum)
<b>G 3</b>	Einsaat von Landschaftsrasen auf abgemagertem Substrat
<b>G 4</b>	Zweischichtige Baumhecke mit Gehölzen des Liguster-Schlehengebüschs (mit Krautsaum)
<b>G 5</b>	Zweischichtige Strauchhecke des Liguster-Schlehengebüschs (ohne Krautsaum)
<b>G 6</b>	Einsaat einer Wiesenmischung auf nährstoffreichem Substrat
<b>G 7</b>	Mehrschichtiger waldrandähnlicher Gehölzgürtel mit Gehölzen der Hartholzaue
<b>G 8</b>	Gestaltung des Regenrückhaltebeckens mit Flachwasserbereichen mit Röhricht; süd- und westexponierten Böschungen mit Magerraseneinsaat; Kiessukzessionsflächen und Senken als Amphibienlaichplätze
<b>G 9</b>	Mehrschichtiger waldrandähnlicher Gehölzgürtel mit Gehölzen der Eichen-Hainbuchenwaldes
<b>G 10</b>	Gestaltung der verlegten Gräben mit naturnahen Hochstaudensäumen.
<b>G 11</b>	Ufergehölz mit Arten des Purpur-Weidengebüschs am Benkenbachufer
<b>G 12</b>	Gestaltung der Tank- und Rastanlage (Teilflächen):
<b>G 12.1</b>	Gestaltung des Regenrückhaltebeckens mit Flachwasserzonen (Röhrichtbepflanzung), Ansaat von Magerrasen auf südseitiger Böschung, Anlage von wassergefüllten Senken für Amphibien, Kiessukzessionsflächen und Anpflanzung von Ufergehölzen.
<b>G 12.2</b>	Gestaltung des Lärmschutzwalls mit unterschiedlichen Böschungsneigungen und einzelnen Gehölzanpflanzungen.
<b>G 12.3</b>	Gestaltung des Grünstreifens zwischen Autobahn und Rastplatz durch punktuelle Pflanzung von Baumgruppen.



- G 12.4** Gestaltung des Lkw-Parkplatzes durch Bepflanzung der Grünstreifen mit kleinkronigen Bäumen.
- G 12.5** Gestaltung des PKW-Parkplatzes durch Pflanzung von Großbäumen auf Grünstreifen.
- G 12.6** Einrichtung eines Kinderspielplatzes am Gaststättengebäude, Einsaat von Spiel- und Sportrasen.
- G 12.7** Gestaltung eines Erdwalls mit punktuellen und flächigen Gehölzpflanzungen, einsaat mit Landschaftsrasen.
- G 12.8** Abschirmung der Autobahnauffahrt durch Baumhecken und Einzelgehölze.
- G 13** Einsaat von Magerrasen auf freiwerdenden versiegelten Flächen der ehemaligen Tank- und Rastanlage

### 5.3.2 Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs - Zusammenfassung -

Die geplante Baumaßnahme verursacht durch Bau und Betrieb erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und stellt somit trotz Berücksichtigung der in Ziffer 5.3.1 genannten Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen einen Eingriff im Sinne des Art 6 BayNatSchG dar. Dieser Eingriff wird nach Art 6 a BayNatSchG ausgeglichen.

Die erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, des Landschaftsbildes und der Erholungseignung sind im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan Maßstab 1 : 5.000 (Unterlage 10.2) für die jeweiligen Konfliktbereiche zusammengefaßt dargestellt und in Ziffer 4.1.1 des Textteiles zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10.1) beschrieben.

Der Ausgleichsflächenbedarf für die geplante Baumaßnahme wurde auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten "Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21. 06. 1993 (in der Folge "Grundsätze" genannt) ermittelt.

Die Flächen wurden aus Plänen im Maßstab 1 : 1.000 ermittelt; die entsprechenden Arbeitskarten liegen bei der Autobahndirektion Südbayern auf.

In der folgenden tabellarischen Zusammenfassung werden die Beeinträchtigungen durch die geplanten Baumaßnahmen gegliedert nach den angewendeten "Grundsätzen" angegeben. Die Tabelle enthält die jeweils betroffenen Biotoptypen, auf 100 m<sup>2</sup> gerundete Eingriffsfläche und die ermittelte Ausgleichsfläche.

Art der Beeinträchtigung.	Beeinträchtigung (ha)	Ausgleich (ha)
<b>Auswirkungen auf die Arten- und Biotopausstattung</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Unmittelbare Veränderung von Biotopflächen</i> Wiederherstellbare Biotoptypen mit kurzer Entwicklungszeit (Altgras- und Hochstaudenfluren, teilweise mit Gehölzaufwuchs, Waldmantel, Aufforstungen der Weichholzaue);</li> </ul>	0,75	0,44
Wiederherstellbare Biotoptypen mit längerer Entwicklungszeit (Einzelbäume, gewässerbegleitende Gehölzsäume, Gehölzgruppen, Hecken, Waldmantel mit Krautsaum, Altwasser, Misch- und Laubwälder, naturnahe Bachläufe);	1,04	1,11
Nicht wiederherstellbare Biotope (Erlen-Eschenauwald, Silberweidenauwald, starkholzreicher Eichen-Hainbuchenwald);	1,61	3,10
<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Verlust des Biotopwertes infolge Verkleinerung</i> (Verkleinerung von Streuobstbestand auf Trenngrün zwischen Tank- und Rastanlage und Fahrbahn, erhebliche Verkleinerung eines Eichen-Buchenbestandes in Fichtenmonokulturen des Bubesheimer Waldes);</li> </ul>	0,30	0,30
<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigung von Biotopen</i> Wiederherstellbare Biotope längerer Entwicklungszeit (Baumgruppen, gewässerbegleitende Gehölzsäume;) und nicht wiederherstellbare Biotope (Hart- und Weichholzauwald im Bau Feld der Donaubrücke)</li> </ul>	0,34	0,46

Art der Beeinträchtigung.	Beeinträchtigung (ha)	Ausgleich (ha)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope</i> (Hochstauden- und Altgrasfluren, gewässerbegleitende Gehölzsäume, Altwasser, naturnaher Bachlauf, Quellbereich, Röhrichtflächen, Hart- und Weichholzauwald, Schluchtwald, Buchenwald, Buchen-Fichtenwald, Eichen-Hainbuchenwald, Waldrandmantel;)</li> </ul>	1,97	0,99
<p><b>Auswirkungen auf das landschaftliche Funktionsgefüge</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Beeinträchtigung des seltenen Biotopkomplexes am Donausteilhang;</i> (Beeinträchtigung seltener Zonation von Weichholz über Hartholzauwald, Schluchtwald und Eichen-Hainbuchenwald);</li> </ul>	-	2,2**
<p><b>Auswirkungen auf den Boden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Versiegelung von Acker und Intensivgrünland</i></li> <li>• <i>Versiegelung von Waldflächen</i></li> </ul>	10,13 1,32	3,04 1,32
<b>Gesamt</b>	17,46	12,96

### 5.3.3 Planerisches Leitbild und Konzept für die Ausgleichsmaßnahmen

Das Ausgleichskonzept umfaßt Maßnahmen zum Ausgleich der Beeinträchtigungen von Arten und Biotopen, Boden und Retentionsvermögen. Wie in Ziffer 4.1.1 der Unterlage 10.1 dargestellt, sind darüber hinaus gehende Ausgleichsmaßnahmen für Landschaftsbild, Erholung oder anderer Naturgüter nicht erforderlich.

Primär ist ein unmittelbarer Ausgleich der zu erwartenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes vorzusehen. Es lassen sich aus der Beschreibung der Beeinträchtigungen die Möglichkeiten für einen unmittelbaren Ausgleich folgendermaßen zusammenfassen:

Beeinträchtigung	Ausgleich durch:
Verringerung des Retentionsraumes der Donau durch breitere Böschung	Schaffung von neuem Retentionsraum an der Donau (N 2.9)
Überbauung von Waldmantel im Waldrandbereich	Neubegründung von Waldmantelbereichen (N 2.7, N 3.2, N 5.2)
Überbauung von hochwertigsten Weich- und Hartholzauenbeständen;	Neubegründung von Waldbeständen mit Arten der Hartholzaue; Entwicklung von Biotopkomplexen aus Übergängen zwischen Eichen-Hainbuchenwald, Hartholzauwald, Beständen der Weichholzaue, Kleingewässermosaiken und Gewässerrandvegetation; (N 2.1 bis N 2.9, N 3.1, N 5.1)
Überbauung von Altgras- und Hochstaudenfluren, Röhrichtflächen,	Ausgleich durch Schaffung neuer, Gras- und Hochstaudenfluren und Röhrichtflächen in den Flächen für Ausgleichsmaßnahmen; (s. N 1.2, N 2.2, N 4.3)
Überbauung von Mischwald und Laubwaldbeständen	Ausgleich durch Neubegründung von Laubwaldbeständen (s. N 4.1)
Überbauung von Strauch-, Baumhecken und Feldgehölzen	Ausgleich durch Schaffung neuer, gleichwertiger Biotopstrukturen in den Flächen für Ausgleichsmaßnahmen (N 1.3, N 2.7, N 3.2)
Überbauung von Grünlandflächen mit Obstbäumen	Ausgleich durch Schaffung extensivem Feuchtgrünland; (s. N 4.2)
Überbauung und randliche Beeinträchtigung von seltenen Biotopkomplexen aus einer Abfolge Weichholz-, Hartholzaue, Schluchtwald und Eichen-Hainbuchenwald;	Entwicklung von Biotopkomplexen aus Übergängen zwischen Hainbuchenwald, Hartholzauwald, Beständen der Weichholzaue, Kleingewässermosaiken und Gewässerrandvegetation; (N 2.1 bis N 2.9)
Versiegelung von Wald- und Ackerboden	Entsiegelung von freiwerdenden Fahrbahnflächen und nachfolgend extensive Bodenbewirtschaftung (im Rahmen von Gestaltungsmaßnahmen G 9 und G 13)
Neue bzw. erhöhte Beeinträchtigung von Wald- und Ackerboden durch Schadstoffe;	Verminderte Schadstoffbeeinträchtigung durch Schaffung extensiv bewirtschafteten Feuchtgrünlandes auf bisher intensiv bewirtschafteten Ackerflächen;

Diese Möglichkeiten eines primären Ausgleichs sollen an den Rahmenvorgaben des Regionalplans, des Arten- und Biotopschutzprogrammes und des Landschaftsplans orientiert werden. Der Regionalplan sieht einen Erhalt der Standortbedingungen für noch schutzwürdige Auwaldstandorte vor und fordert eine Milderung der abrupten Übergänge zwischen Auwald und freier, intensiv landwirtschaftlich genutzter Landschaft vor (B I 5.3, 5.9).

Das Arten- und Biotopschutzprogramm fordert für den Donauauwald generell den Erhalt und die Optimierung der Auwaldzone als einen naturnahen Bereich und als überregional bedeutsame Vernetzungsstruktur.

Im Donauried wird die Neuschaffung bzw. Optimierung von Kleingewässern und Naßwiesen zur Förderung des Weißstorches bei Riedheim vorgeschlagen. Für die Auskiesungen werden Strukturverbesserungen und eine Sicherung als Trittsteine in einem Biotopverbundsystem vorgesehen.

Im Bereich der Iller-Lech-Schotterplatten wird eine Herabsetzung der landwirtschaftlichen Nutzungsintensität und die Entwicklung von extensivem Grünland, die Neuschaffung von naturnahen Strukturen, sowie die Förderung von südwest- und westexponierten Waldrändern mit einem Aufbau gestufter Waldsäume angestrebt.

Der Landschaftsplan der Stadt Leipheim sieht für den Übergang zwischen Bubesheimer Wald und den Ackerflächen die Entwicklung eines landwirtschaftlichen Extensivbereiches vor.

Ausgehend von diesen Rahmenbedingungen wurden für die Ausgleichsmaßnahmen ein Konzept erarbeitet, das dem gesetzlich geforderten funktionellen Zusammenhang zwischen Eingriff und Ausgleich und gleichzeitig diesen landschaftlichen Leitlinien gerecht wird. Nach diesem Ausgleichskonzept werden die Ausgleichsmaßnahmen räumlich und quantitativ so auf die drei landschaftsökologischen Einheiten verteilt, daß die erforderliche Ausgleichsfläche weitestgehend tatsächlich in der landschaftsökologischen Einheit gestaltet wird, in der der Eingriff erfolgte (vgl. Kap. 4.4). Inhaltlich sollen die Ausgleichsmaßnahmen soweit als möglich einen primären Ausgleich im o. g. Sinne ermöglichen.

Dies beinhaltet auch, daß eine der gerodeten Waldfläche entsprechende Fläche der Ausgleichsmaßnahmen als Wald naturnaher Artenzusammensetzung neu begründet wird.

Die Ausgleichsmaßnahmen wurden ihrer Lage nach so geplant, daß

- ein rezentes Artenpotential mit der Möglichkeit zur Einbindung in ein Biotopverbundsystem vorliegt (N 1), oder
- ein unmittelbarer Anschluß an bestehende sicherungs- oder entwicklungsfähige Lebensräume im geplanten LSG (N 2, N 3) bzw. im Anschluß an den Bannwald (N 5) vorhanden ist, oder
- durch die Maßnahmen eine Pufferung angrenzender Flächen gegenüber Stoffeinträgen und Störungen, sowie die Neuschaffung von naturnahen Lebensräumen in Gebieten, die arm an naturnahen Lebensraumstrukturen sind, erreicht wird (N 4).

#### Maßnahmen in der landschaftsökologischen Einheit Donauried

Die Maßnahmen im Donauried orientieren sich am großräumigen Entwicklungskonzept für das Schwäbische Donaumoos und zielen darauf ab rezentes Artenpotential zu sichern und in das Biotopverbundsystem des Schwäbischen Donaumooses einzubinden<sup>1</sup>.

Die Maßnahmen sollen außerdem das potentielle Vorkommen des Weißstorches (*Ciconia ciconia*) im Ortsbereich Riedheim (Mitteilung der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Günzburg und der Arbeitsgemeinschaft Schwäbisches Donaumoos) berücksichtigen.

---

<sup>1</sup>In Besprechungen mit der Arbeitsgemeinschaft Schwäbisches Donaumoos und der unteren Naturschutzbehörde wurde die Möglichkeit erörtert, eine Verbund mit dem südlich der Autobahn liegenden Auwald durch Durchlässe unter der Autobahn etwa bei der Überführung Riedheim - Weissingen herzustellen. Im Verlauf der Besprechungen wurde von dieser Möglichkeit aus mehreren Gründen wieder Abstand genommen.

- Es ist nach einem ca. 50 jährigem Bestehen der Autobahn und dem Verlust fast sämtlicher Kleinstrukturen in der Landschaft an dieser Stelle keine traditionelle Beziehung zwischen dem Auwald und dem Leipheimer Moos zu vermuten.
- Die geringe Böschungshöhe der Autobahn würde nur eine Durchlaßhöhe von höchstens 50 cm zulassen, die bei einer Bedeckung des Durchlaßboden mit Kies oder Erde noch weiter reduziert würde. Die Durchlässe würden einschließlich der Unterquerung des Lärmschutzwalls eine Länge von fast 60 m erhalten. Die Wirkung solch niedriger und langer Durchlässe ist stark in Frage zu stellen.
- Die Entwicklung von linearen Verbundstrukturen zur Autobahn hin könnte zu nachteiligen Wirkungen führen, wenn die Durchlässe von verschiedenen Tiergruppen nicht oder nur teilweise angenommen werden und es zu Individuenverlusten auf der Autobahn kommt.

Der Weißstorch wird von HÖLZINGER (1987) als Kulturfolger charakterisiert, der auf weiträumige offene Wiesenlandschaften mit eingestreuten Feuchtgebieten und Überschwemmungsgebieten angewiesen ist. Insbesondere sind extensives Dauergrünland mit reichen Strukturen von z. B. langsam fließenden Wiesengräben, feuchten Senken, etc. von besonderem Wert für den Weißstorch.

Als Ausgleichsfläche wird in Abstimmung mit der Arbeitsgemeinschaft Schwäbisches Donaumoos eine Fläche geplant, die einer großen rezenten Flußschlinge der Nau nordwestlich Riedheim unmittelbar benachbart ist.

Diese Fläche wird von einer weiteren ehemaligen Flußschlinge gequert, die bei der Auswertung von Luftbildern aus dem Jahre 1956 festgestellt wurde.

Auf dieser Fläche soll insbesondere extensives Feuchtgrünland im Anschluß an den rezenten Altarm entwickelt werden (N 1.1). Durch die Eintiefung und Modellierung des Geländes mit Feuchtmulden und Senken werden Standorte unterschiedlicher Bodenfeuchte entwickelt. Diese feuchteren Standortbedingungen werden im Bereich der o. g. Flußschlinge eingerichtet (N 1.2). Zu den angrenzenden intensiver genutzten Grünlandflächen werden zu Pufferung von Stoffeinträgen standortheimische Strauchgehölze gepflanzt (N 1.3).

In Abstimmung mit der Arbeitsgemeinschaft Schwäbisches Donaumoos und dem Wasserwirtschaftsamt wird das Aushubmaterial bei der Entlandung der ehemaligen Nauschlinge zur Gestaltung der Feuchtmulden verwendet, um das enthaltene Samenpotential nutzen zu können (N 1.4). Die gesamte Ausgleichsmaßnahmen erfolgt in Abstimmung mit der Arbeitsgemeinschaft Schwäbisches Donaumoos und dem WWA Krumbach und ergänzt die Maßnahmen des ökologischen Gewässerausbaus der Nau.

#### Maßnahmen in der landschaftsökologischen Einheit Donautal

Ziel der Ausgleichsmaßnahmen in dieser landschaftsökologischen Einheit ist die Neubegründung von Hartholzauwaldflächen im unmittelbaren Anschluß an sicherungswürdige und entwicklungsfähige Standorte der Hartholzaue zum Ausgleich der beeinträchtigten Flächen im Donauauwald und die Entwicklung von neuen Zonationen und Ökotonen des Auwaldes.

Eine Kompensation durch Ausgleichsflächen nach den Grundsätzen 1, 3, 4 und 5 würde einen Ausgleich der Beeinträchtigungen in der landschaftsökologischen Einheit Donautal auf ca. 5,4 ha ermöglichen.

Die Beeinträchtigungen des seltenen Biotopkomplexes auf dem östlichen Donauufer erfordern entsprechend Grundsatz 7 aus nachfolgenden Gründen zusätzliche Ausgleichsflächen im Umfang von 2,2 ha:

- Ohne dieser zusätzlichen Fläche ist die Begründung von neuen Auwaldflächen, die den naturschutzfachlichen Anforderungen (Pufferzonen zur landwirtschaftlichen Nutzfläche, buchten- und strukturreicher Waldrand) entsprechen, nicht in einem Umfang möglich, der einen flächengleichen Aufforstung der Waldverluste entspricht.
- Der Ausgleich des seltenen Biotopkomplexes erfordert die Entwicklung einer Ausgleichsfläche, die den Charakter einer Auwaldzonation von Eichen-Hainbuchenwald bis zum Weichholzauwald trägt. Diese speziellen Standortbedingungen müssen einen Übergang zwischen (mehrjährigen) Überschwemmungsbereichen und nicht mehr überschwemmten Bereichen beinhalten. Diese Verhältnisse finden sich westlich der vorhandenen Auskiesung in einem Bereich, der teilweise noch zum Überschwemmungsbereich einer alten Flutrinne der Donau zählt, teilweise bereits außerhalb dieses Überschwemmungsbereiches liegt.

Die Ausgleichsmaßnahmen werden auf den Flächen um die vorhandene Auskiesung (Flurstück Nr. 547, Gemarkung Riedheim), auf den Flächen im Überschwemmungsbereich einer alten Flutrinne der Donau, südlich von Riedheim, im geplanten LSG und auf einer dem bestehenden Auwald benachbarten Fläche nördlich der BAB A 8 (Fl.Nr. 460) angelegt. Dadurch ist die Entwicklung einer intensiven Verzahnung von Gewässer- und verschiedenen Auwaldlebensräumen, ein Schutz der Auwaldstandortbedingungen und der Retentionsfunktion möglich.

Der neubegründete Hartholzauwald schließt damit unmittelbar an die bestehenden Hartholzauwälder der Donau an (N 2.1). Im westlichen Teil der Ausgleichsfläche geht der Hartholzauwald in einen 10 bis 25 m breiten Laubwald aus Eichen und Hainbuchen über, der weitgehend außerhalb des Überschwemmungsbereiches angelegt wird (N 2.8). Im Anschluß an den Hartholzauwald wird ein strukturreicher Komplex um die Tiefwasserzone (N 2.6) der Auskiesung angelegt, der aus Stillgewässern mit Verlandungsvegetation (N 2.2), Kleingewässermosaiken am Nordwest- und Südwestrand der Auskiesung (N 2.3) und offenen Kiesflächen und Kiesinseln als Sukzessionsflächen (N 2.4) besteht. Der Nordrand der am Rande der Ausgleichsfläche liegenden Wasserflächen grenzt an wärmeliebende dornige Strauchgehölzen auf Kieswällen, die als Betretungsschutz vor Erholungssuchenden dienen (N 2.5).



Im Überschwemmungsbereich geht der Hartholzauwald in weichholzaueartigen Baum- und Strauchbestände über (N 2.7). Der Überschwemmungsbereich selbst wird als artenreiches Feuchtgrünland entwickelt. Zur Verbesserung des Retentionsvermögens werden großflächige Feuchtmulden modelliert (N 2.9).

Weitere Hartholzauwaldflächen werden im Anschluß an den bestehenden Donau-Auwald und die Gestaltungsflächen des Regenrückhaltebeckens südlich von Riedheim (Bau km 6+200 - 6+440) entwickelt (N 3.1). Bewußt wird auf eine vollständige Aufforstung der vorhandenen Waldbucht verzichtet. Ziel ist es vielmehr großflächige Wald-Feuchtgrünland-Übergangsbereiche zu entwickeln. Diese Waldflächen gehen in einen neubegründeten Waldsaum aus standortheimischen Strauchgehölzen und Weidengebüsch mit einer wechselnden Breite von 5 bis 15 m über (N 3.2). Die bisherige Ackerfläche wird in Gründland frischer bis feuchter Standorte mit dem Entwicklungsziel einer Kohldistelwiese umgewandelt (N 3.3). Die Flächen für das Grünland werden im Bereich einer rezenten Flutrinne der Donau durch Oberbodenabscub eingetieft, um grundwasserbeeinflusste Standorte für eine Feuchtwiesenentwicklung zu schaffen. Ebenfalls im unmittelbaren Anschluß an den bestehenden Donau-Auwald wird zwischen der Ferienhaussiedlung (östlich Riedheim) und der Autobahn eine Ackerfläche mit standortheimischen Gehölzarten des Hartholzauwaldes in naturnaher Artenzusammensetzung aufgeforstet (N 5.1). Am Nord-, West- und Südrand wird ein naturnaher Waldsaum aus standortheimischen Strauchgehölzen in wechselnder Breite entwickelt (N.5.2). Der Anschluß an den bestehenden Auwald im Osten erfolgt ohne Waldsaum.

#### Maßnahmen in der landschaftsökologischen Einheit Iller-Lech-Schotterplatten

In den Iller-Lech-Schotterplatten soll durch die Neuschaffung und naturnahen Lebensräumen eine Aufwertung der strukturarmen Landschaft und ein Übergang der Bewirtschaftungsintensität zwischen Bubesheimer Wald und der intensiv landwirtschaftlich genutzten Landschaft erzielt werden. Gleichzeitig sollen die Waldverluste, die beim Ausbau im Bubesheimer Waldes entstehen, im gleichen Naturraum ausgeglichen werden. Es wird bewußt darauf verzichtet, die Waldfläche nur durch Erweiterung eines bereits bestehenden Waldstückes wiederherzustellen. Es wird vielmehr ein eigener über einen Hektar großer Waldbestand neu begründet, der so eine größere Wald-Feld-Linie aufweist.

Nach Auskunft der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Günzburg ist das Gebiet westlich des Bubesheimer Waldes als Nahrungsbiotop für durchziehende Schwarzstörche (*Ciconia nigra*) von Bedeutung. Der Schwarzstorch ist ein scheuer Waldvogel, der auf feuchte, extensiv bewirtschaftete Buchen-Eichen- oder Laubmischwälder großer Ausdehnung und angrenzenden Feucht-Lebensräumen in offener Landschaft angewiesen ist (nach HÖLZINGER, 1987).

Im Bereich Bubesheimer Wald sind diese Bedingungen in Ansätzen gegeben. Daher sollte in diesem Raum eine Verbesserung der Nahrungshabitatstrukturen erfolgen.

In unmittelbarer Nähe zum Bubesheimer Wald wird die Waldfläche mit Arten des Eichen-Hainbuchenwaldes in Abstimmung mit dem zuständigen Forstamt neu begründet. Die Waldfläche wird mit verschiedenen Waldbuchten, einer großen Waldfeld-Kontaktzone nach Osten und einem gestuftem Waldrand nach Westen aufgebaut. Sie schirmt so die östlich liegenden Ausgleichsflächen gegenüber Stoffeinträgen und Störungen aus den Ackerflächen ab. Auf den Ausgleichsflächen wird Feuchtgrünland mit Feuchtsenken, ggf. durch Einstau vorhandener Drainagen entwickelt. Entlang der Gräben wird durch die Abflachung der Grabenschultern und extensive Mahd ein ca. 5-7 m breiter Hochstaudensaum entwickelt.

#### 5.3.4 Beurteilung der Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht (Art. 6 a (1), Satz 3 BayNatSchG)

Nach Bayerischem Naturschutzgesetz ist ein Eingriff dann ausgeglichen, wenn "nach seiner Beendigung keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist." (Art. 6 a (1), Satz 3 BayNatSchG). Wie im Kommentar zum BayNatSchG ausgeführt wird (Engelhardt/ Brenner, 1993, Rd Nr. 14) zielt Absatz 1, Satz 3 auf den Ausgleich i. S. eines Rechtsbegriffs hin, sog. "approximativer Ausgleich", da ein Ausgleich im naturwissenschaftlichen Sinne praktisch unmöglich ist. Wesentlich für die Anforderung an Ausgleichsmaßnahmen ist, welche Funktionen des Naturhaushalts und welche Werte des Landschaftsbildes durch Eingriff erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt werden." (ebd. Rd Nr. 17). Weiterhin sollen die Ausgleichsmaßnahmen in einem funktionellen Zusammenhang zu den verursachten Beeinträchtigungen stehen (Rd Nr. 18).

Der Übergang zwischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist in der praktischen Anwendung fließend. Eine scharfe Trennung zwischen Ausgleich und Ersatz wird aus rechtlicher Sicht nicht für unbedingt erforderlich gehalten (vgl. Gaentzsch, 1986), sondern es ist sogar denkbar, daß eine Maßnahme teilweise Ausgleich und teilweise Ersatz ist. Maßgeblich ist, daß dem Kerngedanken der Eingriffsregelung Rechnung getragen wird, indem versucht wird "in stufenloser Abfolge das Beste, Nächst-Beste, Nächst- Nächst-Beste zu tun, um negative Folgen eines Vorhabens für Naturhaushalt und Landschaftsbild in Grenzen zu halten" (Gaentzsch, 1986: 96).

In fachlicher Hinsicht bedeutet dies nach Gassner (1988), daß in logischer Abfolge primär ein Vollaussgleich der Schäden, dann ein Teilaussgleich und ansonsten eine möglichst gleichwertige Wiederherstellung der Funktionen oder Werte des Naturhaushaltes oder Landschaftsbildes erforderlich sind.

Wie in Ziffer 5.3.3 dargestellt wurde, können durch das Ausgleichskonzept weitestgehend gleichwertige Lebensräume in der gleichen landschaftsökologischen Einheit geschaffen werden, in der der Eingriff entsteht. In der Gesamtheit ermöglichen die Maßnahmen des Ausgleichskonzeptes einen Ausgleich der verursachten Eingriffe im oben genannten Sinne. Ein Konzept für Ersatzmaßnahmen wurde nicht erforderlich, da die Beeinträchtigungen durch die Kombination verschiedener Maßnahmen ausgeglichen werden können.

#### 5.3.5 Zusammenstellung der Ausgleichsmaßnahmen

In der nachfolgenden Tabelle werden die Ausgleichsmaßnahmen tabellarisch aufgeführt und die Flächengrößen angegeben. Die Ausgleichsflächen liegen alle außerhalb der Beeinträchtigungszone und sind landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen, so daß die Ausgleichsfläche vollständig angerechnet werden kann.

#### Tabellarische Übersicht der geplanten Ausgleichsmaßnahmen

Lfd. Nr.	Ausgleichsfläche (ha)	Maßnahme
N 1	1,07	Entwicklung von extensivem Feuchtgrünland im Anschluß an den Altarm der Nau (N 1.1); Eintiefung und Modellierung des Geländes mit Feuchtmulden und Senken als Abflußmulde in den östlich anschließenden Gräben (N1.2); Anlage von Pufferflächen zu den angrenzend intensiv genutzten Grünlandflächen; Anpflanzung von standortheimischen Strauchgehölzen (N1.3); Teilweise Entlandung der ehemaligen Nau-schlinge; Aufbringen des Entlandungsmaterials in die tiefergelegten Feuchtmulden (N1.4).

N 2	5,17	<p>Neubegründung von Hartholzauwald im Anschluß an den bestehenden Auwald (N 2.1);                  Anlage von Stillgewässer mit Verlandungsvegetation in den Uferbereichen der Auskiesung (N 2.2);                  Anlage von Kleingewässermosaik am Nordwestrand der Auskiesung (N 2.3);                  Gestaltung offener Kiesflächen und Kiesinseln als Sukzessionsflächen (N 2.4);                  Pflanzung von wärmeliebenden dornigen Strauchgehölzen auf Kieswällen als Betretungsschutz (N 2.5);                  Tiefwasserzone (N 2.6);                  Entwicklung von weichholzaueartigen Baum- und Strauchbeständen (N2.7);                  Neubegründung von Eichen-Hainbuchenwald im Anschluß an den neu begründeten Hartholzauwald (N 2.8);                  Entwicklung von artenreichem Feuchtgrünland mit Modellierung von großflächigen Feuchtmulden zur Erhöhung des Retentionsvermögens (N 2.9);</p>
N 3	2,70	<p>Neubegründung von Hartholzauwald im Anschluß an den bestehenden Auwald (N 3.1);                  Neubegründung von Waldsäumen aus standortheimischen Strauchgehölzen und Weidengebüschen mit wechselnder Breite von 5 - 15 m (N 3.2);                  Umwandlung des Ackers in Grünland frischer bis feuchter Standorte mit Entwicklungsziel Kohldistelwiese (N 3.3);                  Eintiefen des Geländes durch Oberbodenaschub zur Reaktivierung der Flutrinnenrelikte. Entwicklung von extensiv bewirtschafteten Feuchtwiesen (N 3.4);</p>
N 4	3,71	<p>Neubegründung von Eichen-Hainbuchenwald auf Ackerfläche (N 4.1);                  Entwicklung von artenreichem Feuchtgrünland (N 4.2);                  Entwicklung von artenreichen Hochstaudensäumen an den Gräben (N 4.3);</p>
N 5	0,44 (anrechenbar)	<p>Neubegründung von Hartholzauwald im Anschluß an den bestehenden Auwald (N 5.1); Neubegründung von Waldsäumen aus standortheimischen Strauchgehölzen mit wechselnder Breite von 5 - 8 m (N 5.2);</p>
	<b>13,09</b>	<b>Gesamtsumme</b>

Gesamtfläche N 5: 0,56 ha; in Beeinträchtigungszone der BAB A 8: 0,24 ha;

13. Feb. 1996

**Gegenüberstellung von Ausgleichsflächenbedarf und Ausgleich nach Art. 6 a Bay-NatSchG**

In der nachfolgenden Übersicht wird der Ausgleichsflächenbedarf in den landschaftsökologischen Einheiten den Ausgleichsmaßnahmen gegenübergestellt.

Landschaftsökologische Einheit Donauried		Ausgleichsflächenbedarf (ha)	Ausgleich auf Maßnahmenfläche
Konfliktbereich 1.1 Am Kuhbrunnen	Überbauung von Altgrasfluren, gewässerbegleitendem Gehölzsaum;  Versiegelung von Wald- und Ackerboden;  Mittelbare Beeinträchtigung von Altgrasfluren und gewässerbegleitenden Gehölzsäumen	0,21	
Konfliktbereich 1.2 Riedheim	Versiegelung von Ackerflächen	0,20	
Konfliktbereich 1.3 Rohräcker	Versiegelung von Ackerboden und Intensivgrünland	0,65	
Summe Donauried		1,06	N 1: 1,07

Landschaftsökologische Einheit Donautal		Ausgleichsflächenbedarf (ha)	Ausgleich auf Maßnahmenfläche
Konfliktbereich 2.1 Westliches Donauufer	Überbauung von Altgras- und Hochstaudenfluren, Aufforstungen der Hartholzaue; Überbauung strukturreicher Hartholzauwälder, Mittelbare Beeinträchtigung von Hartholz- und Weichholzauwälder; Versiegelung von Waldboden;	3,11	
Konfliktbereich 2.2 Donaubrücke	Überbauung von Hochstaudenfluren, gewässerbegleitenden Gehölzsäumen, Baumgruppen und Waldsäumen; Überbauung von Hart- und Weichholzauwald; Vorübergehende Beeinträchtigung von Hartholz- und Weichholzauwald, Baumgruppe und gewässerbegleitendem Gehölzsaum; Mittelbare Beeinträchtigung von Hart- und Weichholzauwald, Altwasser, gewässerbegleitenden Gehölzen, Quellbereich, Röhrichtflächen und Hochstaudenfluren;	1,91	
Konfliktbereich 2.3 Östliches Donauufer	Überbauung von Eichen-Hainbuchenwald; Mittelbare Beeinträchtigung von Quellbereich, naturnahem Bachlauf, Eichen-Hainbuchenwald, Schluchtwald und Hartholzauwald; Seltener Biotopkomplex;	2,57	
Summe Donautal		7,60	N 2, N 3, N 5 8,31

Landschaftsökologische Einheit Iller-Lech-Schotterplatten		Ausgleichsflächenbedarf (ha)	Ausgleich auf Maßnahmenfläche
Konfliktbereich 3.1 Anschlußstelle Leipheim	Überbauung von Einzelbäumen; Versiegelung von Ackerboden;	0,25	
Konfliktbereich 3.2 Tank- und Rastanlage Leipheim	Überbauung von Hochstaudenfluren, Struchhecken und Streuobstbestand; Biotopverkleinerung von Streuobstbestand und Hochstaudenfluren; Versiegelung von Ackerboden; Mittelbare Beeinträchtigung von Altgras- und Hochstaudenfluren sowie Großseggenbestand;	2,40	
Konfliktbereich 3.3 Oberes Binkental	Überbauung von Hochstaudenfluren und Einzelbäumen; Versiegelung von Ackerboden; Mittelbare Beeinträchtigung von Hochstaudenfluren;	0,14	
Konfliktbereich 3.4 Buchesheimer Wald	Überbauung von Waldmantel; Überbauung von Buchenwald, Buchen-Fichtenwald und Eichen-Buchenwald; Beeinträchtigung infolge Verkleinerung von Eichen-Buchenwald; Mittelbare Beeinträchtigung von Buchenwald und Buchen-Fichtenwald; Versiegelung von Acker- und Waldboden;	1,51	
Summe Iller-Lech-Schotterplatten		4,30	N 4: 3,71
<b>Gesamtsumme</b>		<b>12,96</b>	<b>13,09</b>

## 5.4 Waldrecht

(Erhaltung des Waldes nach Art. 9 BayWaldG)

### 5.4.1 Rodung (Erlaubnis nach Art. 9 BayWaldG)

Durch die geplanten Baumaßnahmen werden Waldflächen in allen drei landschaftsökologischen Einheiten in Anspruch genommen. Waldfläche wird vor allem im Bereich der Donaualquerung und im Bubesheimer Wald überbaut.

Betroffen sind sowohl Monokulturen (Pappel, Fichte) als auch Wälder naturnaher Artenzusammensetzung (Weichholz-, Hartholzauwald, Eichen-Hainbuchenwald, Buchenwald) und dem Wald gleichgestellte Flächen, insgesamt 3,96 ha Waldfläche.

Im Bereich des Donautals sind geplante Bannwälder (Ausweisung geplant nach Art. 11 BayWaldG), Teile des Naturwaldreservats Jungholz, Erholungswald (nach Art. 12 BayWaldG) und Wald mit Schutzfunktionen nach Waldfunktionsplan (Biotopschutz, Straßenschutz) betroffen.

Im Bereich der Waldflächen werden keine Arbeitsstreifen außerhalb der geplanten Böschungen angelegt. Im Bereich der Donaubrücke werden keine Arbeitsflächen außerhalb des Bauzaunes in Anspruch genommen.

### 5.4.2 Aufforstung

(Erlaubnis für Erst- und Wiederaufforstung nach Art. 16 BayWaldG bzw. Art. 15 BayWaldG)

Es ist der Erhalt der Waldfläche soweit möglich durch eine der Rodungsfläche entsprechende Neuanlage jeweils in den verschiedenen landschaftsökologischen Einheiten geplant. Die Rodungen im als Bannwald ausgewiesenen Donau-Auwald (2,31 ha) werden in einem Flächenumfang von 7,34 ha durch Aufforstungen, die im unmittelbaren Anschluß am bestehenden Bannwald liegen, kompensiert.

Die Neuanlage von Waldflächen erfolgt teilweise durch die naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen, die als Waldflächen im Sinne des BayWaldG gewertet werden können. Weitere Aufforstungsmaßnahmen erfolgen außerhalb der naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen auf Teilflächen der Flurstücke Nr. 931 und Nr. 936 der Gemarkung Riedheim (ehemalige Munitionsdepots der Bundeswehr und der NATO). Die Lage dieser Aufforstungsflächen ist in dem Kartenausschnitt weiter unten dargestellt.

Vorgesehen ist eine Aufforstung mit standortheimischen Gehölzen der Hartholzaue bzw. des Eichen-Hainbuchenwaldes, die dem Charakter der vorhandenen Waldbestände entsprechen sollen. Die Artenzusammensetzung und die Gehölzprovenienzen werden in enger Abstimmung mit dem Forstamt Weißenhorn festgelegt.



Die durch Rodungsmaßnahmen freigelegten Waldinnenbereiche werden durch Vor- und Unterpflanzung mit Sträuchern und Bäumen 2. und 3. Ordnung bis in eine Tiefe von 10 m geschützt und damit ein neuer stabilisierender und artenreicher Waldmantel begründet.

Im Bereich des Arbeitsfeldes der Donaubrücke werden nach Abschluß der Bauarbeiten die außerhalb des befestigten Brückenbereiches liegenden Flächen durch Vorpflanzung mit standortheimischen Sträuchern und Bäumen der Weichholzaue wieder aufgeforstet.

#### 5.4.3 Waldflächenbilanz

In der nachfolgenden Übersicht sind die überbauten und neugeschaffenen Waldflächen einander gegenübergestellt.

Landschaftsökologische Einheit	Überbaute Waldfläche (ha)	Neuanlage von Waldflächen (ha)
Donauried	0,21	-
Donautal	2,31	7,34
Iller-Lech-Schotterplatten	1,44	1,45
Summe	3,96	8,79
<b>Bilanz: Vergrößerung des Waldbestandes</b>	<b>+ 4,83</b>	

Die Neuanlage von Waldflächen verteilt sich auf die Ausgleichsflächen wie in der unten angegebenen Übersicht.

	Neuanlage von Waldflächen (ha)
Fläche N 2	2,0
Fläche N 3	1,0
Fläche N 4	1,45
Fläche N 5	0,56
Aufforstungsflächen auf Fl.Nr. 931 und 936 Gem. Leipheim	3,78
Summe	8,82

## 5.5 Denkmalschutz

Im Planungsbereich sind mehrere archäologische Denkmäler bekannt, die den Schutzbestimmungen des Art. 7 DSchG unterliegen und in ihrem Bestand nicht ohne weiteres verändert noch beeinträchtigt werden dürfen.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Schwaben, der Abteilung für Vor- und Frühgeschichte (Schr. v. 06 04.1995, Az.: A 1546/2-95 G 837) gibt hierzu folgendes an:

In unmittelbarer Nähe der Autobahntrasse liegen folgende Bodendenkmäler:

1. Leipheim, GZ.

Siedlungsspuren unbekannter Zeitstellung im Luftbild. [7527/009].

Flur „Am Brückle“, „Am Kuhbrunnen“, 750 m wsw der Kirche von Riedheim.

Gmkg. Riedheim: FlstNr. 374. NW 16-45.

2. Leipheim, GZ.

Straßenrass unkannter Zeitstellung im Luftbild. [7527/008].

Flur „Wiedemahd“, 300 m s der Kirche von Riedheim.

Gmkg. Riedheim: FlstNr. 389, 390. NW 16-44.

3. Leipheim, GZ.

Siedlungsspuren unbekannter Zeitstellung im Luftbild. [7527/0007].

Flur „Rohracker“, 600 m so der Kirche von Riedheim.

Gmkg. Riedheim: FlstNr. 434, 435. NW 16-44.

4. Leipheim, GZ.

Vorgeschichtliche Grabhügelgruppe mit 2 Grabhügeln im Luftbild. [7527/0024].

Flur „In den Wegle“, 1600 m ssw der Kirche von Leipheim. NW 15-44.

5. Leipheim, GZ.

Siedlungsspuren unbekannter Zeitstellung im Luftbild. [7527/0025].

Flur „Lindenacker“, 1300 m s der Kirche von Leipheim.

6. Leipheim, GZ.

Teilstück der römischen Donau-Südstraße. [7527/0020].

Flur „Kattenlohe“, Von Echlishausen s an Leipheim vorbeiziehend

Richtung Günzburg, verläuft mit der Heerstraße.

Gmkg. Leipheim: FlstNr. 1569, 1569/2.3, 1782/1, 2709/1. NW 15-43, NW 15-44.

7. Leipheim, GZ.

Siedlungsfunde der Hallstattzeit und der römischen Kaiserzeit. [7527/0029].

Flur „An der Heerstraße w der Autobahn“, 1800

m s der Kirche von Leipheim.

NW 15-43.

8. Leipheim, GZ; Bubesheim, GZ.

Grabhügelfeld mit 47 Grabhügeln der Hallstattzeit und Nachbestattungen der römischen Kaiserzeit. [7527/0034].

Flur „Justing“, 1500 m sws der Kirche von Bubesheim.

Gmkg. Leipheim: FlstNr. 1861/1, 2319/1; Gmkg. Bubesheim: FlstNr. 550, 925.

NW 15-43.

9. Bubesheim, GZ.

Grabhügelfeld mit etwa 35 Grabhügeln der Urnenfelderzeit und der Hallstattzeit. [7527/0035].

Flur „Holzegart“, „Oberm Remshard“, 1150 m wsw der Kirche von Bubesheim.

Gmkg. Bubesheim: FlstNr. 552, 925. NW 15-43.

10. Bubesheim, GZ.

Siedlungsfunde der römischen Kaiserzeit. [7527/0047].

Flur „Unterer Weiherberg“, 400 m sw-ssw der Kirche von Bubesheim.

Gmkg. Bubesheim: FlstNr. 512, 513. NW 15-42.

Die aufgeführten Bodendenkmäler genießen den Schutz des Denkmalschutzgesetzes (DSchG).

Alle Eingriffe in den Boden, Erdbewegungen und baulichen Einrichtungen im Bereich der genannten archäologischen Denkmäler und in deren Umfeld unterliegen nach Art 7, Abs. 1 und 4 DSchG der Genehmigungspflicht.

Es ist vorgesehen, in ausreichendem zeitlichen Abstand vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahme, den Humus sauber vom anstehenden Erdreich getrennt abzutragen, um danach Gelegenheit für eine Absuche der Baufläche auf archäologische Spuren zu gewähren.

Bei auftretenden archäologischen Befunden bzw. Funden wird eine Fundbergung, Befunddokumentation u.U. Rettungsgrabungen durchgeführt.