



FREISTAAT BAYERN

Autobahndirektion Südbayern

BAB A8 West
ULM - MÜNCHEN

6 – streifiger Ausbau
AS Zusmarshausen – AS Adelsried

Str.-km 72,987 bis Str.-km 63,987
Bau-km 39+400 bis Bau-km 48+400

Planfeststellung

vom
30. Oktober 2003

1. Tektur vom 31.08.2004
mit Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006/16.02.2007



FREISTAAT BAYERN

Autobahndirektion Südbayern

BAB A8 West
ULM - MÜNCHEN

6 – streifiger Ausbau
AS Zusmarshausen – AS Adelsried

Str.-km 72,987 bis Str.-km 63,987
Bau-km 39+400 bis Bau-km 48+400

Planfeststellung

vom
30. Oktober 2003

1. Tektur vom 31.08.2004
mit Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006/16.02.2007



FREISTAAT BAYERN

Autobahndirektion Südbayern

BAB A8 West

ULM - MÜNCHEN

6 – streifiger Ausbau
AS Zusmarshausen – AS Adelsried

Str.-km 72,987 bis Str.-km 63,987
Bau-km 39+400 bis Bau-km 48+400

Planfeststellung

vom
30. Oktober 2003

1. Tektur vom 31.08.2004
mit Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006/16.02.2007



FREISTAAT BAYERN

**Autobahndirektion
Südbayern**

**BAB A8 West
Ulm - München**

**6 - streifiger Ausbau
AS Zusmarshausen –
AS Adelsried**

**Str.-km 72,987 - Str.-km 63,987
Bau-km 39+400 – Bau-km 48+400**

**Planfeststellung
vom 30. Oktober 2003**

**1. Tektur vom 31.08.2004
mit Änderungen vom
23.05.2005/07.04.2006/16.02.2007
Digitale Fertigung
Ordner 1**



FREISTAAT BAYERN

**Autobahndirektion
Südbayern**

**BAB A8 West
Ulm - München**

**6 - streifiger Ausbau
AS Zusmarshausen –
AS Adelsried**

**Str.-km 72,987 - Str.-km 63,987
Bau-km 39+400 – Bau-km 48+400**

**Planfeststellung
vom 30. Oktober 2003**

**1. Tektur vom 31.08.2004
mit Änderungen vom
23.05.2005/07.04.2006/16.02.2007
Digitale Fertigung
Ordner 2**



FREISTAAT BAYERN

**Autobahndirektion
Südbayern**

**BAB A8 West
Ulm - München**

**6 - streifiger Ausbau
AS Zusmarshausen –
AS Adelsried**

**Str.-km 72,987 - Str.-km 63,987
Bau-km 39+400 – Bau-km 48+400**

**Planfeststellung
vom 30. Oktober 2003**

**1. Tektur vom 31.08.2004
mit Änderungen vom
23.05.2005/07.04.2006/16.02.2007
Digitale Fertigung
Ordner 3**

**6-streifiger Ausbau zwischen AS Zusmarshausen – AS Adelsried
Str.-km 72,987 bis Str.-km 63,987**

INHALTSVERZEICHNIS		
1. Tektur mit Änderungen vom 23.05.2006 / 07.04.2006 / 16.02.2007		
Unterlage Nr.	Bezeichnung	
1 T	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarte	M 1 : 100 000
3 T	Übersichtslagepläne	
3.1 T	Übersichtslageplan	M 1 : 25 000
3.2.1 T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 1	M 1 : 5 000
3.2.2 T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 2	M 1 : 5 000
3.3.1 T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 1	M 1 : 5 000
3.3.2 T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 2	M 1 : 5 000
6 T	Regelquerschnitte	
6.1	Ausbauquerschnitt - Dachprofil	M 1 : 100
6.2	Ausbauquerschnitt - Dachprofil mit Lärmschutzanlage	M 1 : 100
6.3 T	Ausbauquerschnitt - A33	M 1 : 100
6.4 T	Kennzeichnender Querschnitt - Bau-km 44 + 500	M 1 : 100
6.5	Kennzeichnender Querschnitt - Bau-km 47 + 600	M 1 : 100
7.1 T	Lagepläne	
7.1.1	Lageplan - Teil 1, Bau-km 39 + 400 bis Bau-km 41 + 200	M 1 : 2 000
7.1.2	Lageplan - Teil 2, Bau-km 41 + 200 bis Bau-km 43 + 250	M 1 : 2 000
7.1.3 T	Lageplan - Teil 3, Bau-km 43 + 250 bis Bau-km 44 + 500	M 1 : 2 000
7.1.4 T	Lageplan - Teil 4, Bau-km 44 + 500 bis Bau-km 46 + 800	M 1 : 2 000
7.1.5 T	Lageplan - Teil 5, Bau-km 46 + 800 bis Bau-km 48 + 400	M 1 : 2 000
7.2 T	Bauwerksverzeichnis	
8 T	Höhenpläne	
8.1.1	Höhenplan - Teil 1, Bau-km 39 + 400 bis Bau-km 41 + 200	M 1 : 2 000/200
8.1.2 T	Höhenplan - Teil 2, Bau-km 41 + 200 bis Bau-km 43 + 250	M 1 : 2 000/200
8.1.3 T	Höhenplan - Teil 3, Bau-km 43 + 250 bis Bau-km 44 + 500	M 1 : 2 000/200
8.1.4 T	Höhenplan - Teil 4, Bau-km 44 + 500 bis Bau-km 46 + 800	M 1 : 2 000/200
8.1.5 T	Höhenplan - Teil 5, Bau-km 46 + 800 bis Bau-km 48 + 400	M 1 : 2 000/200
8.2.1 T	Höhenplan - Teil 1, Kreisstrasse A 33	M 1 : 1 000/100
11 T	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	
11.1 T	Schalltechnische Untersuchung	
11.2.1 T	Lageplan zum Schallschutz - Teil 1, Bau-km 46 + 280 bis Bau-km 48 + 400	M 1 : 2 000
11.2.2 T	Lageplan zum Schallschutz - Teil 2, Bau-km 44 + 060 bis Bau-km 46 + 330	M 1 : 2 000
11.3 T	Schallimmissionen an Gebäudefassaden mit Grenzwertüberschreitungen	
11.4 T	Verzeichnis der Berechnungspunkte	
11.5 T	Luftschadstoffbelastung	
12.0 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil -	
12.1 t	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	M 1 : 2 000
12.2 T	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	M 1 : 2 000
13 T	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
13.1 T	Textteil	
13.2	Schemaplan - Regenrückhaltebecken	M 1 : 100/500
14.1 T	Grunderwerbspläne	
14.1.1	Grunderwerbsplan - Teil 1, Bau-km 39 + 400 bis Bau-km 41 + 200	M 1 : 2 000
14.1.2	Grunderwerbsplan - Teil 2, Bau-km 41 + 200 bis Bau-km 43 + 250	M 1 : 2 000
14.1.3 T	Grunderwerbsplan - Teil 3, Bau-km 43 + 250 bis Bau-km 44 + 500	M 1 : 2 000
14.1.4 T	Grunderwerbsplan - Teil 4, Bau-km 44 + 500 bis Bau-km 46 + 800	M 1 : 2 000
14.1.5 T	Grunderwerbsplan - Teil 5, Bau-km 46 + 800 bis Bau-km 48 + 400	M 1 : 2 000
14.1.6 T	Grunderwerbsplan - Teil 6, Ausgleichsflächen Freiburger Hof	M 1 : 2 000
14.1.7 T	Grunderwerbsplan - Teil 7, Jagdrecht im Bereich der Grünbrücke	M 1 : 2 000
14.1.8 T	Grunderwerbsplan - Teil 8, Ausgleichsflächen Haldenwang	M 1 : 2 000
14.1.9 T	Grunderwerbsplan - Teil 9, Ausgleichsflächen Vallried	M 1 : 2 000
14.1.10 T	Grunderwerbsplan - Teil 10, Ausgleichsflächen Bergheim	M 1 : 2 000
14.2 T	Grunderwerbsverzeichnis	
16 T	Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung	
17	Niederschriften über die Erörterungstermine	

6-streifiger Ausbau zwischen AS Zusmarshausen – AS Adelsried
Str.-km 72,987 bis Str.-km 63,987

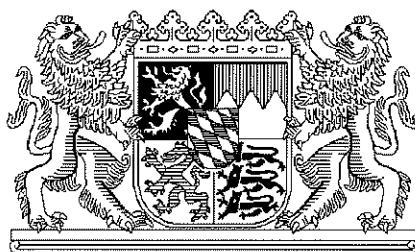
INHALTSVERZEICHNIS		
1. Tektur mit Änderungen vom 23.05.2006 / 07.04.2006 / 16.02.2007		
Unterlage Nr.	Bezeichnung	
1 T	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarte	M 1 : 100 000
3 T	Übersichtslagepläne	
3.1 T	Übersichtslageplan	M 1 : 25 000
3.2.1 T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 1	M 1 : 5 000
3.2.2 T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 2	M 1 : 5 000
3.3.1 T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 1	M 1 : 5 000
3.3.2 T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 2	M 1 : 5 000
6 T	Regelquerschnitte	
6.1	Ausbauquerschnitt - Dachprofil	M 1 : 100
6.2	Ausbauquerschnitt - Dachprofil mit Lärmschutzanlage	M 1 : 100
6.3 T	Ausbauquerschnitt - A33	M 1 : 100
6.4 T	Kennzeichnender Querschnitt - Bau-km 44 + 500	M 1 : 100
6.5	Kennzeichnender Querschnitt - Bau-km 47 + 600	M 1 : 100
7.1 T	Lagepläne	
7.1.1	Lageplan - Teil 1, Bau-km 39 + 400 bis Bau-km 41 + 200	M 1 : 2 000
7.1.2	Lageplan - Teil 2, Bau-km 41 + 200 bis Bau-km 43 + 250	M 1 : 2 000
7.1.3 T	Lageplan - Teil 3, Bau-km 43 + 250 bis Bau-km 44 + 500	M 1 : 2 000
7.1.4 T	Lageplan - Teil 4, Bau-km 44 + 500 bis Bau-km 46 + 800	M 1 : 2 000
7.1.5 T	Lageplan - Teil 5, Bau-km 46 + 800 bis Bau-km 48 + 400	M 1 : 2 000
7.2 T	Bauwerksverzeichnis	
8 T	Höhenpläne	
8.1.1	Höhenplan - Teil 1, Bau-km 39 + 400 bis Bau-km 41 + 200	M 1 : 2 000/200
8.1.2 T	Höhenplan - Teil 2, Bau-km 41 + 200 bis Bau-km 43 + 250	M 1 : 2 000/200
8.1.3 T	Höhenplan - Teil 3, Bau-km 43 + 250 bis Bau-km 44 + 500	M 1 : 2 000/200
8.1.4 T	Höhenplan - Teil 4, Bau-km 44 + 500 bis Bau-km 46 + 800	M 1 : 2 000/200
8.1.5 T	Höhenplan - Teil 5, Bau-km 46 + 800 bis Bau-km 48 + 400	M 1 : 2 000/200
8.2.1 T	Höhenplan - Teil 1, Kreisstrasse A 33	M 1 : 1 000/100
11 T	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	
11.1 T	Schalltechnische Untersuchung	
11.2.1 T	Lageplan zum Schallschutz - Teil 1, Bau-km 46 + 280 bis Bau-km 48 + 400	M 1 : 2 000
11.2.2 T	Lageplan zum Schallschutz - Teil 2, Bau-km 44 + 060 bis Bau-km 46 + 330	M 1 : 2 000
11.3 T	Schallimmissionen an Gebäudefassaden mit Grenzwertüberschreitungen	
11.4 T	Verzeichnis der Berechnungspunkte	
11.5 T	Luftschadstoffbelastung	
12.0 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil -	
12.1 t	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	M 1 : 2 000
12.2 T	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	M 1 : 2 000
13 T	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
13.1 T	Textteil	
13.2	Schemaplan - Regenrückhaltebecken	M 1 : 100/500
14.1 T	Grunderwerbspläne	
14.1.1	Grunderwerbsplan - Teil 1, Bau-km 39 + 400 bis Bau-km 41 + 200	M 1 : 2 000
14.1.2	Grunderwerbsplan - Teil 2, Bau-km 41 + 200 bis Bau-km 43 + 250	M 1 : 2 000
14.1.3 T	Grunderwerbsplan - Teil 3, Bau-km 43 + 250 bis Bau-km 44 + 500	M 1 : 2 000
14.1.4 T	Grunderwerbsplan - Teil 4, Bau-km 44 + 500 bis Bau-km 46 + 800	M 1 : 2 000
14.1.5 T	Grunderwerbsplan - Teil 5, Bau-km 46 + 800 bis Bau-km 48 + 400	M 1 : 2 000
14.1.6 T	Grunderwerbsplan - Teil 6, Ausgleichsflächen Freiburger Hof	M 1 : 2 000
14.1.7 T	Grunderwerbsplan - Teil 7, Jagdrecht im Bereich der Grünbrücke	M 1 : 2 000
14.1.8 T	Grunderwerbsplan - Teil 8, Ausgleichsflächen Haldenwang	M 1 : 2 000
14.1.9 T	Grunderwerbsplan - Teil 9, Ausgleichsflächen Vallried	M 1 : 2 000
14.1.10 T	Grunderwerbsplan - Teil 10, Ausgleichsflächen Bergheim	M 1 : 2 000
14.2 T	Grunderwerbsverzeichnis	
16 T	Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung	
17	Niederschriften über die Erörterungstermine	

6-streifiger Ausbau zwischen AS Zusmarshausen – AS Adelsried
Str.-km 72,987 bis Str.-km 63,987

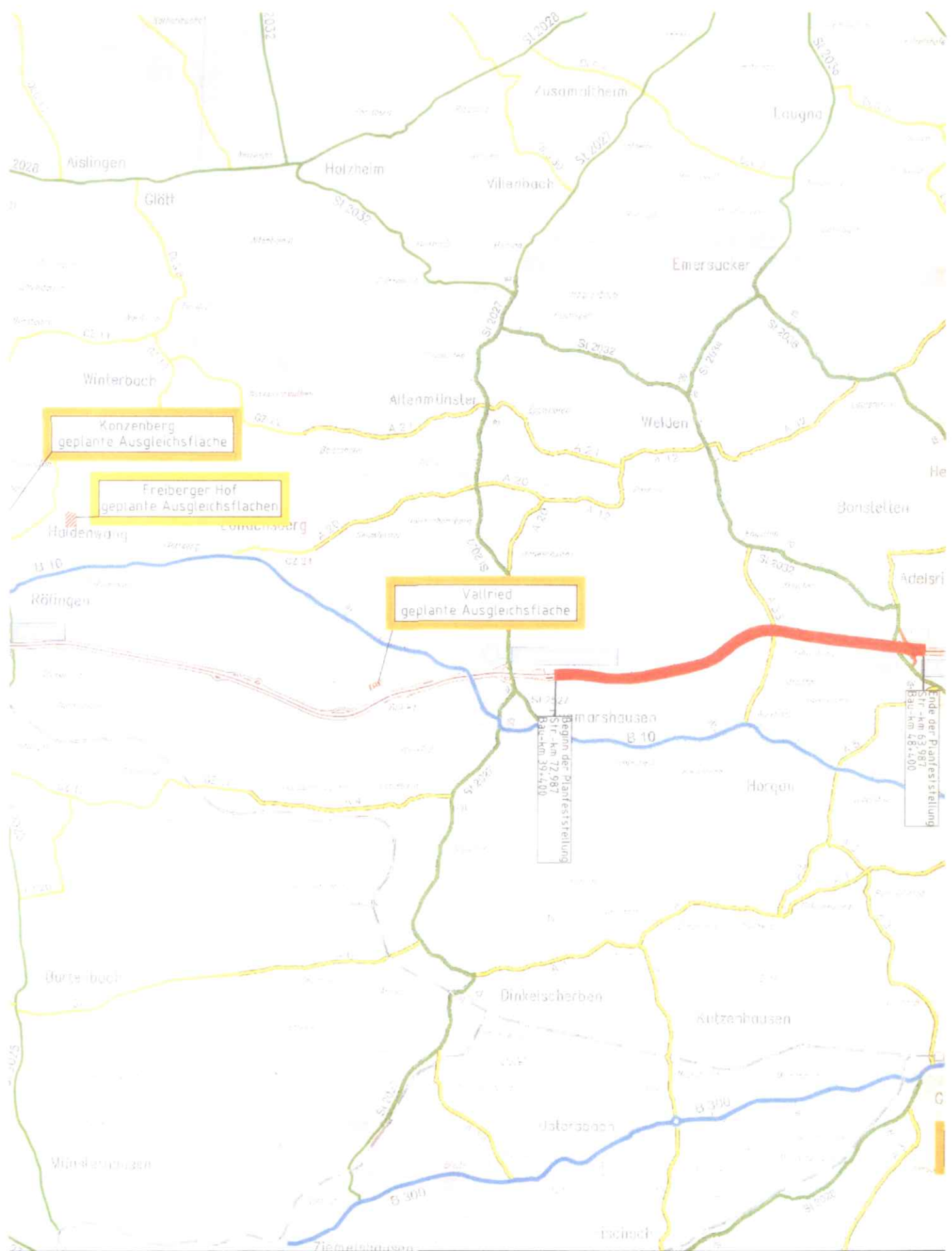
INHALTSVERZEICHNIS		
1. Tektur mit Änderungen vom 23.05.2006 / 07.04.2006 / 16.02.2007		
Unterlage Nr.	Bezeichnung	
1 T	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarte	M 1 : 100 000
3 T	Übersichtslagepläne	
3.1 T	Übersichtslageplan	M 1 : 25 000
3.2.1 T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 1	M 1 : 5 000
3.2.2 T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 2	M 1 : 5 000
3.3.1 T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 1	M 1 : 5 000
3.3.2 T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 2	M 1 : 5 000
6 T	Regelquerschnitte	
6.1	Ausbauquerschnitt - Dachprofil	M 1 : 100
6.2	Ausbauquerschnitt - Dachprofil mit Lärmschutzanlage	M 1 : 100
6.3 T	Ausbauquerschnitt - A33	M 1 : 100
6.4 T	Kennzeichnender Querschnitt - Bau-km 44 + 500	M 1 : 100
6.5	Kennzeichnender Querschnitt - Bau-km 47 + 600	M 1 : 100
7.1 T	Lagepläne	
7.1.1	Lageplan - Teil 1, Bau-km 39 + 400 bis Bau-km 41 + 200	M 1 : 2 000
7.1.2	Lageplan - Teil 2, Bau-km 41 + 200 bis Bau-km 43 + 250	M 1 : 2 000
7.1.3 T	Lageplan - Teil 3, Bau-km 43 + 250 bis Bau-km 44 + 500	M 1 : 2 000
7.1.4 T	Lageplan - Teil 4, Bau-km 44 + 500 bis Bau-km 46 + 800	M 1 : 2 000
7.1.5 T	Lageplan - Teil 5, Bau-km 46 + 800 bis Bau-km 48 + 400	M 1 : 2 000
7.2 T	Bauwerksverzeichnis	
8 T	Höhenpläne	
8.1.1	Höhenplan - Teil 1, Bau-km 39 + 400 bis Bau-km 41 + 200	M 1 : 2 000/200
8.1.2 T	Höhenplan - Teil 2, Bau-km 41 + 200 bis Bau-km 43 + 250	M 1 : 2 000/200
8.1.3 T	Höhenplan - Teil 3, Bau-km 43 + 250 bis Bau-km 44 + 500	M 1 : 2 000/200
8.1.4 T	Höhenplan - Teil 4, Bau-km 44 + 500 bis Bau-km 46 + 800	M 1 : 2 000/200
8.1.5 T	Höhenplan - Teil 5, Bau-km 46 + 800 bis Bau-km 48 + 400	M 1 : 2 000/200
8.2.1 T	Höhenplan - Teil 1, Kreisstrasse A 33	M 1 : 1 000/100
11 T	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	
11.1 T	Schalltechnische Untersuchung	
11.2.1 T	Lageplan zum Schallschutz - Teil 1, Bau-km 46 + 280 bis Bau-km 48 + 400	M 1 : 2 000
11.2.2 T	Lageplan zum Schallschutz - Teil 2, Bau-km 44 + 060 bis Bau-km 46 + 330	M 1 : 2 000
11.3 T	Schallimmissionen an Gebäudefassaden mit Grenzwertüberschreitungen	
11.4 T	Verzeichnis der Berechnungspunkte	
11.5 T	Luftschadstoffbelastung	
12.0 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil -	
12.1 t	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	M 1 : 2 000
12.2 T	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	M 1 : 2 000
13 T	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
13.1 T	Textteil	
13.2	Schemaplan - Regenrückhaltebecken	M 1 : 100/500
14.1 T	Grunderwerbspläne	
14.1.1	Grunderwerbsplan - Teil 1, Bau-km 39 + 400 bis Bau-km 41 + 200	M 1 : 2 000
14.1.2	Grunderwerbsplan - Teil 2, Bau-km 41 + 200 bis Bau-km 43 + 250	M 1 : 2 000
14.1.3 T	Grunderwerbsplan - Teil 3, Bau-km 43 + 250 bis Bau-km 44 + 500	M 1 : 2 000
14.1.4 T	Grunderwerbsplan - Teil 4, Bau-km 44 + 500 bis Bau-km 46 + 800	M 1 : 2 000
14.1.5 T	Grunderwerbsplan - Teil 5, Bau-km 46 + 800 bis Bau-km 48 + 400	M 1 : 2 000
14.1.6 T	Grunderwerbsplan - Teil 6, Ausgleichsflächen Freiburger Hof	M 1 : 2 000
14.1.7 T	Grunderwerbsplan - Teil 7, Jagdrecht im Bereich der Grünbrücke	M 1 : 2 000
14.1.8 T	Grunderwerbsplan - Teil 8, Ausgleichsflächen Haldenwang	M 1 : 2 000
14.1.9 T	Grunderwerbsplan - Teil 9, Ausgleichsflächen Vallried	M 1 : 2 000
14.1.10 T	Grunderwerbsplan - Teil 10, Ausgleichsflächen Bergheim	M 1 : 2 000
14.2 T	Grunderwerbsverzeichnis	
16 T	Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung	
17	Niederschriften über die Erörterungstermine	

Sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen AS Zusmarshausen und AS Adelsried

Bundesautobahn A 8/West
München - Ulm
(Str.-km 72,987 - Str.-km 63,987)
(Bau-km 39+400 - Bau-km 48+400)



Planfeststellungsbeschluss vom 21. März 2007



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	V
A. Tenor	
I. Feststellung des Plans	1
II. Straßenrechtliche Verfügungen	6
III. Immissionsschutz	7
IV. Wasserwirtschaft	8
V. Naturschutz	11
VI. Sonstige Auflagen	12
VII. Vorrang der Auflagen	14
VIII. Entscheidungen über Einwendungen	14
IX. Kosten	14
B. Sachverhalt	
I. Beschreibung des Vorhabens	16
II. Vorgeschichte	17
III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	18
C. Entscheidungsgründe	
I. Allgemeines	20
1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	20
2. Voraussetzungen der Planfeststellung	20
3. Feststellung des Gesamtprojekts in mehreren Abschnitten	21
II. Verfahrensrechtliche Bewertung	21
1. Zuständigkeit und Verfahren	21
2. Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung	22
2.1 Gesetzliche Grundlagen	22
2.2 Umfang der UVP	22
2.3 Ablauf des UVP-Verfahrens	23
2.4 Grundlagen des UVP-Berichts	24
3. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	24
3.1 Beschreibung des Vorhabens	24
3.2 Beschreibung der Umwelt	25
3.3 Umweltauswirkungen des Vorhabens	28

3.4	Ausbaualternativen	33
4.	Bewertung der Umweltauswirkungen	35
4.1	Allgemeine Bewertung des Vorhabens	35
4.2	Bewertung der Ausbaualternativen	35
III.	Materiell-rechtliche Bewertung des Gesamtprojekts	37
1.	Allgemeines	37
2.	Rechtfertigung der Gesamtplanung	37
3.	Ausgewogenheit der Gesamtplanung	39
IV.	Materiell-rechtliche Bewertung des 9. Abschnitts	41
1.	Allgemeines	41
2.	Planrechtfertigung	41
3.	Ermessensentscheidung	43
3.1	Allgemeine Zusammenfassung	43
3.2	Nullalternative	43
3.3	Dimensionierung und Ausgestaltung	44
3.4	Varianten	45
4.	Raum- und Fachplanung	47
4.1	Raumordnung und Landesplanung	47
4.2	Staats- und Kreisstraßenplanung	48
4.3	Städtebauliche Belange	49
5.	Immissionsschutz	51
5.1	Lärmschutz	51
5.2	Luftreinhaltung	57
6.	Natur- und Landschaftspflege	59
7.	Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz	63
7.1	Oberirdische Gewässer	63
7.2	Straßenentwässerung	65
7.3	Trinkwasser- und Grundwasserschutz	66
7.4	Bodenschutz	67
8.	Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen	68
8.1	Landwirtschaft	68
8.2	Forstwirtschaft	69
8.3	Jagd	71
8.4	Fischereiwesen	74
9.	Sonstige öffentliche und private Belange	75
9.1	Verkehrssicherheit	75
9.2	Wehrverwaltung	75

9.3	Wirtschaft	76
9.4	Versorgungsleitungen	76
9.5	Denkmalschutz	78
9.6	Eigentum	81
V.	Forderungen von Trägern öffentlicher Belange	81
1.	Gemeinde Adelsried	82
2.	Markt Welden	86
3.	Gemeinde Horgau	87
4.	Gemeinde Aystetten	87
5.	Markt Zusmarshausen	87
6.	Stadt Augsburg	90
7.	Waldgenossenschaft Zusmarshausen	90
8.	Landratsamt Augsburg	91
9.	Bund Naturschutz	94
10.	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald	94
11.	Bayerischer Bauernverband, Landwirtschaftsamt Augsburg/Friedberg	95
12.	Bischöfliche Finanzkammer	98
VI.	Einwendungen von Privatpersonen für bzw. aus dem Raum Adelsried	98
1.	Lärmschutzeinwendungen	98
2.	Grundstücksbezogene Einwendungen	99
VII.	Forderungen von Privatpersonen für bzw. aus dem Raum Zusmarshausen, Gemarkung Streitheim	102
1.	Tieferlegung der Autobahn	103
2.	Verschiebung der Trasse nach Norden	105
3.	Verlängerung der Lärmschutzwälle	106
4.	Erhöhung der Schallschutzanlagen	107
5.	Einbau von offenporigem Asphalt	108
6.	Verkehrsprognose inklusive Prognosezeitraum	109
7.	Tempolimit	112
8.	Berücksichtigung weiterer Lärmbelastungen	113
9.	Sonstige Lärmschutzeinwendungen	115
10.	Luftschadstoffe	118
11.	Verzicht auf die Errichtung oder Verlegung der PWC-Anlagen Lüftenberg und Streitheim	119
12.	Bushaltestellen	120
13.	Kiosk	122
14.	Kreisverkehr an der A 33	122

15.	Grundstücksbezogene Einwendungen	123
16.	Forderung nach Ausgleich der Wertminderung für Grundstücke	129
VIII.	Forderungen von Privatpersonen für bzw. aus dem Raum Haldenwang	130
1.	Grundstücke Flnrn. 1094 - 1099, Gemarkung Haldenwang	130
2.	Grundstücke Flnrn. 1081, 1081/1 und 1082, Gemarkung Haldenwang	130
IX.	Forderungen von Privatpersonen von bzw. aus dem Raum Vallried	132
X.	Sonstige Einwendungen	133
XI.	Straßenrechtliche Verfügungen	134
XII.	Gesamtergebnis der Abwägung	134
XIII.	Kostenentscheidung	134
D.	Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise	
I.	Rechtsbehelfsbelehrung	136
II.	Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit	136
III.	Hinweis zur Zustellung	137

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayDSchG	Bayerisches Denkmalschutzgesetz
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung (16. VO zum BImSchG)
24. BImSchV	Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. VO zum BImSchG)
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BW	Bauwerk
BWV	Bauwerksverzeichnis
dB(A)	Dezibel (A-bewertet); der A-Pegel berücksichtigt die frequenzabhängige Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs
DIN	Deutsches Institut für Normung
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
D _{StrO}	Korrektur für die Geräuscentwicklung der Straßenoberfläche
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKzG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie

Flnr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FOK	Fahrbahnoberkante
FStrG	Fernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HQ ₁₀₀	Hochwasserquerschnitt beim 100jährigen Hochwasser
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
PWC	Parkplatz mit Toilette
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Rdnr.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
RQ 35,5	Regelquerschnitt von 35,5 m
St	Staatsstraße
StrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPg	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VKBl	Deutsches Verkehrsblatt, Zeitschrift
VLärmSchR 97	Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 2.6.1997 (ARS 26/1997)
VO	Verordnung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

32 - 4354.1/47

**Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der
Bundesautobahn A 8 zwischen Zusmarshausen und Adelsried
von Str.-km 72,987 - Str.-km 63,987**

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 / West von Str.-km 72,987 bis Str.-km 63,987 wird mit den Tekturen (Tekturblättern, Tekturplänen), Roteintragungen und den Änderungen sowie den Auflagen und Maßgaben dieses Beschlusses

festgestellt.

Die Planfeststellung schließt die für das Vorhaben erforderlichen anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse und Planfeststellungen ein. Ausgenommen hiervon sind wasserrechtliche Gestattungen für Gewässerbenutzungen und straßenrechtliche Verfügungen. Über diese wird in Nr. II und IV dieses Beschlusstextes gesondert entschieden.

2. Der **festgestellte** Plan umfasst folgende Unterlagen:

Ausbauquerschnitt Dachprofil M 1 : 100 vom 30.10.2003
- Unterlage 6 Blatt Nr. 1 -

Ausbauquerschnitt Dachprofil mit Lärmschutzanlage M 1 : 100 vom
30.10.2003 - Unterlage 6 Blatt Nr. 2 -

Ausbauquerschnitt A 33 M 1 : 100 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom
31.08.2004 - Unterlage 6 Blatt Nr. 3T -

Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 44+500 M 1 : 100 vom 30.10.2003
mit 1. Tektur vom 31.08.2004 - Unterlage 6 Blatt Nr. 4T -

Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 47+600 M 1 : 100 vom 30.10.2003
- Unterlage 6 Blatt Nr. 5 -

Lageplan Teil 1 Bau-km 39+400 - Bau-km 41+200 M 1 : 2.000 vom
30.10.2003 - Unterlage 7.1 Blatt Nr. 1 -

Lageplan Teil 2 Bau-km 41+200 - Bau-km 43+250 M 1 : 2.000 vom
30.10.2003 - Unterlage 7.1 Blatt Nr. 2 -

Lageplan Teil 3 Bau-km 43+250 - Bau-km 44+500 M 1 : 2.000 vom
30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom
23.05.2005/07.04.2006 - Unterlage 7.1 Blatt Nr. 3T -

Lageplan Teil 4 Bau-km 44+500 - Bau-km 46+800 M 1 : 2.000 vom
30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom
23.05.2005/07.04.2006/16.02.2007 - Unterlage 7.1 Blatt Nr. 4T -

Lageplan Teil 5 Bau-km 46+800 - Bau-km 48+400 M 1 : 2.000 vom
30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005
- Unterlage 7.1 Blatt Nr. 5T -

Bauwerksverzeichnis vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und
Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006 - Unterlage 7.2T -

Höhenplan Teil 1 Bau-km 39+400 - Bau-km 41+200 M 1 : 2.000/200 vom
30.10.2003 - Unterlage 8.1 Blatt Nr. 1 -

Höhenplan Teil 2 Bau-km 41+200 - Bau-km 43+250 M 1 : 2.000/200 vom
30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 - Unterlage 8.1 Blatt Nr. 2T -

Höhenplan Teil 3 Bau-km 43+250 - Bau-km 44+500 M 1 : 2.000/200 vom
30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005
- Unterlage 8.1 Blatt Nr. 3T -

Höhenplan Teil 4 Bau-km 44+500 - Bau-km 46+800 M 1 : 2.000/200 vom
30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom
23.05.2005/16.02.2007 - Unterlage 8.1 Blatt Nr. 4T -

Höhenplan Teil 5 Bau-km 46+800 - Bau-km 48+400 M 1 : 2.000/200 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 - Unterlage 8.1 Blatt Nr. 5T -

Höhenplan Kreisstraße A 33 M 1 : 1.000/100 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 - Unterlage 8.2. Blatt Nr.1 T-

Lageplan zum Schallschutz Bau-km 46+280 - Bau-km 48+400 M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 07.04.2006 - Unterlage 11.2 Blatt Nr. 1T -

Lageplan zum Schallschutz Bau-km 44+060 - Bau-km 46+330 M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006 - Unterlage 11.2 Blatt Nr. 2T -

Ergebnistabelle zu den schalltechnischen Untersuchungen (Schallimmissionen an Gebäudefassaden mit Grenzwertüberschreitungen) vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005 - Unterlage 11.3A T

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen - Legende - M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 39+019 - Bau-km 41+250 M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 1 -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 41+136 - Bau-km 43+366 M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 2 -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 43+128 - Bau-km 44+588 M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 3T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 44+298 - Bau-km 46+922 M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 4T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 46+543 - Bau-km 49+850 M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 5T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Gemarkung Haldenwang M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 6T

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 48+000 - Bau-km 50+800 Waldunterpflanzung M 1 : 5.000 1. Tektur vom 31.08.2004 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 7T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen bei Haldenwang, M 1 : 2.000 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 8T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen bei Vallried,
M 1 : 2.000 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom
23.05.2005/07.04.2006 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 9T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen bei Bannacker,
M 1 : 2.000 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005
- Unterlage 12.2 Blatt Nr. 10T -

Grunderwerbsplan Teil 1 Bau-km 39+400 - Bau-km 41+200 M 1 : 2.000 vom
30.10.2003 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 1 -

Grunderwerbsplan Teil 2 Bau-km 41+200 - Bau-km 43+250 M 1 : 2.000 vom
30.10.2003 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 2 -

Grunderwerbsplan Teil 3 Bau-km 43+250 - Bau-km 44+500 M 1 : 2.000 vom
30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom
23.05.2005/07.04.2006 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 3T -

Grunderwerbsplan Teil 4 Bau-km 44+500 - Bau-km 46+800 M 1 : 2.000 vom
30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom
23.05.2005/07.04.2006/16.02.2007 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 4T -

Grunderwerbsplan Teil 5 Bau-km 46+800 - Bau-km 48+400 M 1 : 2.000 vom
30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom
23.05.2005/07.04.2006 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 5T -

Grunderwerbsplan Teil 6 Ausgleichsflächen Freyberger Hof M 1 : 2.000 vom
30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005
- Unterlage 14.1 Blatt Nr. 6T -

Grunderwerbsplan Teil 7 Bau-km 48+700 - Bau-km 49+750 M 1 : 2.000
1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005
- Unterlage 14.1 Blatt Nr. 7T -

Grunderwerbsplan Teil 8, Ausgleichsfläche Haldenwang, M 1 : 2.000
1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005
- Unterlage 14.1 Blatt Nr. 8T -

Grunderwerbsplan Teil 9, Ausgleichsflächen Vallried, M 1 : 2.000
1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005
- Unterlage 14.1 Blatt Nr. 9T -

Grunderwerbsplan Teil 10, Ausgleichsflächen Bergheim, M 1 : 2.000
1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005
- Unterlage 14.1 Blatt Nr. 10T -

Grunderwerbsverzeichnis vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004
und Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006 - Unterlage 14.2T -

3. Den Unterlagen sind **nachrichtlich** beigelegt:

Erläuterungsbericht vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006 - Unterlage 1T -

Übersichtskarte M 1 : 100.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005/16.02.2007 - Unterlage 2T -

Übersichtslageplan M 1 : 25.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006/16.02.2007 - Unterlage 3.1T -

Lageplan Teil 1 (Luftbild) Bau-km 39+400 - Bau-km 44+000 M 1 : 5.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 - Unterlage 3.2 Blatt Nr. 1T -

Lageplan Teil 2 (Luftbild) Bau-km 44+000 - Bau-km 48+400 M 1 : 5.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006/16.02.2007 - Unterlage 3.2 Blatt Nr. 2T -

Lageplan Teil 1 (Luftbild transparent) Bau-km 39+400 - Bau-km 44+000 M 1 : 5.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 - Unterlage 3.3 Blatt Nr. 1T -

Lageplan Teil 2 (Luftbild transparent) Bau-km 44+000 - Bau-km 48+400 M 1 : 5.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006/16.02.2007 - Unterlage 3.3 Blatt Nr. 2T -

Schalltechnische Untersuchung vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005 - Unterlage 11.1T -

Ergebnistabelle zu den schalltechnischen Untersuchungen (Schallimmissionen an allen Berechnungspunkten) vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005 - Unterlage 11.3T -

Verzeichnis der Berechnungspunkte vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005 - Unterlage 11.4T -

Verzeichnis der Gebäude mit grundsätzlichem Anspruch auf Passive Schallschutzmaßnahmen vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005 - Unterlage 11.4 AT -

Ergebnis Luftschadstoffbelastung aus der A 8 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 - Unterlage 11.5T -

Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil - vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006 - Unterlage 12.0T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - Legende -

M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005 - Unterlage 12.1 Blatt Nr. T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 39+019 -
Bau-km 41+250 M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 - Unterlage 12.1 Blatt Nr. 1 -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 41+136 -
Bau-km 43+366 M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 - Unterlage 12.1 Blatt Nr. 2

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 43+128 -
Bau-km 44+588 M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004
und Änderungen vom 23.05.2005 - Unterlage 12.1 Blatt Nr. 3T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 44+298 -
Bau-km 46+922 M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004
und Änderungen vom 23.05.2005 - Unterlage 12.1 Blatt Nr. 4T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 46+543 -
Bau-km 49+850 M 1 : 2.000 vom 30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004
- Unterlage 12.1 Blatt Nr. 5T -

Unterlage zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen - Textteil - vom
30.10.2003 mit 1. Tektur vom 31.08.2004 und Änderungen vom
23.05.2005/07.04.2006 - Unterlage 13.1T -

Schemaplan Regenrückhaltebecken am Beispiel RRB 1 M 1 : 500/100 vom
30.10.2003 - Unterlage 13.2 Blatt Nr. 1 -

Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 30.10.2003 mit 1. Tektur
vom 31.08.2004 und Änderungen vom 23.05.2005/07.04.2006
- Unterlage 16T -

Niederschriften über die Erörterungstermine vom 17.03., 18.03., 24.11. und
25.11.2004 sowie 29.09.2006 - Unterlage 17 -

II. Straßenrechtliche Verfügungen

1. Die neuen Teile der Bundesautobahn A 8 werden gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG mit der Verkehrsübergabe als Teil der Bundesautobahn A 8 gewidmet, sofern bis dahin die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG vorliegen. Gleichzeitig werden die nach den Planunterlagen aufzulassenden Bestandteile der Bundesautobahn A 8 mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird. Der räumliche Umfang des Neu- und Rückbaus ergibt sich im Einzelnen aus den Lageplänen und dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7. 1 Blatt Nr.1-5T und 7.2T).

2. Von der Planfeststellung sind verschiedene Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen sowie sonstige öffentliche Wege betroffen. Für sie gilt Folgendes:
 - Die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Straßenteile werden mit der Verkehrsübergabe zu den im Bauwerksverzeichnis jeweils vorgesehenen Straßenklassen gewidmet, sofern bis dahin die Widmungsvoraussetzungen des Art. 6 Abs. 3 BayStrWG vorliegen.
 - Die nach den Planunterlagen aufzulassenden Straßenteile werden mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird.
 - Die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Straßenteile werden mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird.
 - Der Umfang der Widmung, Umstufung und Einziehung ergibt sich im Einzelnen aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2T).

III. Immissionsschutz

1. Bei den durchgehenden Fahrbahnen der BAB A 8 ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von -2 dB(A) entspricht.
2. Aus Gründen des Schallschutzes sind die im Bauwerksverzeichnis vorgesehenen Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände entlang der Autobahn A 8 zu errichten. Bei Lärmschutzanlagen in Form von Wall-Wand-Kombinationen ist durch ausreichende Verdichtung der Walschüttung in Verbindung mit konstruktiven Maßnahmen an den Wandelementen sicher zu stellen, dass die Wände im Sockelbereich dauerhaft schalldicht ans Erdreich anschließen.
3. Den Eigentümer der in der Unterlage 11.3AT aufgelisteten Anwesen steht für die in den Lageplänen zum Schallschutz (Unterlage 11.2 Blatt 1T und 11.2 Blatt 2T) rot markierten Gebäudefassaden dem Grunde nach ein Anspruch auf Erstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen zu. Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen richten sich nach der Ver-

kehrwege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

4. Zur Vermeidung einer Lärmschutzlücke ist bei Bau-km 47+220 nördlich der BAB A 8 der Übergangsbereich zwischen der Wall-Wand-Kombination und anschließendem Einschnitt konstruktiv so zu gestalten, dass die Mindesthöhe der Abschirmkante bei 3 m über FOK liegt.

IV. Wasserwirtschaft

1. Dem jeweiligen Baulastträger der in diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Straßen wird gemäß Art. 16 BayWG die gehobene wasserrechtliche Erlaubnis erteilt, Straßenabwasser und sonstiges Niederschlagswasser nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und nachstehender Auflagen in den Untergrund bzw. in die Vorfluter oder das Grundwasser einzuleiten. Die Einleitung darf ausschließlich an den in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Standorten stattfinden.

Das Abwasser darf keine für das Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen. Die Abläufe der Regenrückhaltebecken zu den Gewässern sind deshalb mit Schiebern auszustatten. Sollten gewässerschädliche Stoffe in die Becken gelangen, ist durch sofortigen Verschluss der Schieber zu verhindern, dass diese in Oberflächengewässer gelangen.

Die erlaubte Gewässerbenutzung für das Einleiten von Regenwasser aus den Regenrückhaltebecken wird wie folgt beschränkt:

BW	Vorfluter bzw. nachfolgendes Gewässer	Maximalabfluss in l/s
RRB 1	Salenbach	79,7
RRB 2	Schlangenweggraben	141,7
RRB 3	Feldgraben Löwenhalde	141,7
RRB 4	Laugna	90,7
RRB 5	Laugna	196,8
RRB 6	Laugna	32,7

Die Regenrückhaltebecken sind für ein 100-jährliches Regenereignis bei Verzicht auf ein Freibord zu dimensionieren. Alle Bauwerke sind mind. einmal jährlich durch einfache Sichtprüfung auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu überprüfen.

Die Feststellung der genauen Lage des Regenrückhaltebeckens 3 erfolgt unter dem Vorbehalt einer späteren Änderung im geplanten Verfahren für die Ortsumfahrung Adelsried unter Berücksichtigung der dortigen Erfordernisse.

2. Die geplanten Anlagen an oberirdischen Gewässern sind ständig in einem betriebssicheren, den geltenden Vorschriften entsprechenden Zustand zu halten. Nach Naturereignissen, insbesondere nach Hochwassern, sind die Anlagen umgehend zu überprüfen. Evtl. festgestellte Schäden an den Anlagen sind umgehend zu beseitigen. Den Anweisungen des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth ist dabei Folge zu leisten.
3. Beim Bau von Anlagen an oberirdischen Gewässern ist darauf zu achten, dass der Ablauf von Hochwässern stets ohne nennenswerte Beeinflussung möglich ist. Beim Ablauf großer Hochwasser während der Bauzeit hat der Vorhabensträger die Anlagen ständig zu beobachten (auch an arbeitsfreien Tagen und außerhalb der üblichen Arbeitszeiten).

Bei der Durchführung der Baumaßnahme sind jegliche Maßnahmen zu unterlassen, die eine Verunreinigung oder sonstige nachteilige Veränderung der oberirdischen Gewässer und des Grundwassers besorgen lassen. Gegenstände oder Baustoffe, die während der Bauarbeiten in das Gewässerbett gelangen und nicht zum fertigen Bauwerk gehören, sind nach Abschluss der Arbeiten wieder restlos zu beseitigen.

Bei der Errichtung der Anlage dürfen keine wassergefährdenden, auswasch- und auslaugbaren Materialien verwendet werden. Wenn hydraulisch arbeitende Geräte eingesetzt werden, müssen sie mit biologisch abbaubaren Hydraulikflüssigkeiten arbeiten. Bei den Kompressoren ist darauf zu achten, dass sie kein Öl verlieren oder versprühen. Sollte Letzteres nicht zu vermeiden sein, dürfen die Geräte nicht im Bereich oberirdischer Gewässer

aufgestellt werden und es müssen besondere Vorkehrungen getroffen werden, um Schäden zu vermeiden.

Die Lagerung wassergefährdender Stoffe auf der Baustelle ist auf das zur Aufrechterhaltung des Betriebes notwendige Maß zu beschränken. Kraftstoffbehälter sowie Öl- und Schmierstoffe dürfen auf der Baustelle nur in einem abgeschlossenen Raum oder in einem abschließbaren umzäunten Bereich der Baustelle außerhalb des Überschwemmungsgebietes gelagert werden. Der Lagerplatz ist so auszuwählen, dass bei einem unvorhergesehenen Auslaufen von Behältern kein Kraft- oder Schmierstoff in den Untergrund oder in ein Gewässer gelangen kann.

Die Bauarbeiten sind unter größtmöglicher Schonung des Bewuchses auf den Ufern und Schutzstreifen auszuführen. Die Ufer des Gewässers sind im Baubereich (einschließlich der Anschlussbereiche) während und nach Abschluss der Baumaßnahmen fachgerecht und ausreichend dauerhaft zu sichern.

Soweit bauliche Anlagen an Gewässern ersetzt werden, sind alle Einbauten der alten Anlagen, auch ehemalige hölzerne Stützen, Pfähle, Spundwände etc. abzubrechen und vollständig zu beseitigen.

4. Bei allen Erdarbeiten im Planungsgebiet ist generell darauf zu achten, ob künstliche Auffüllungen, Altablagerungen u.ä. angetroffen werden. Ist dies der Fall, ist umgehend das Landratsamt Augsburg - untere Wasserrechtsbehörde - einzuschalten.
5. Die im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2T) unter lfd. Nr. 2.4.11T beschriebene Wiederverfüllung darf nur mit Aushubmaterialien entsprechend der Zuordnungswerte Z 0 (siehe Anlage 2 Leitfaden Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie Tagebauen vom 9.12.2005) erfolgen.
6. Die Festsetzung weiterer Auflagen und Bedingungen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen, bleiben für den Fall vorbehalten, dass sich die bei Erlass dieses Bescheides bestehende Verhältnisse ändern sollten.

7. Hinweis zur Bauwasserhaltung:

Falls während der Bauzeit das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser sowie das Einleiten in das Grundwasser oder in ein oberirdisches Gewässer erforderlich wird, ist hierfür rechtzeitig die wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen.

8. Der Fischereiberechtigte an der Laugna ist wenigstens 14 Tage vor Beginn der Baumaßnahmen an dem Gewässer zu verständigen.

V. Naturschutz

1. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Maßnahmeplan) ist im Benehmen mit der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Augsburg, Landratsamt Günzburg oder Stadt Augsburg) zu vollziehen.
2. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Rodungs- und Aufforstungsmaßnahmen im Bereich des Staatsforstes sind mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Augsburg abzustimmen. Die geplanten Aufforstungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Ausgleichsfläche A 3 im Bereich Haldenwang sind zusätzlich mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten in Krumbach abzustimmen.
3. Entgegen den im BWV (Unterlage 7.2T) unter lfd. Nr. 7.2 und in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.0T und 12.2T) angegebenen Zeiten gelten die Verbote zum Schutz der Lebensstätten gemäß Art.13 e BayNatSchG in der Zeit vom 1. Oktober (statt 1. September) bis 28. Februar, sofern nicht die untere Naturschutzbehörde nach Prüfung des Einzelfalles einer Beseitigung zu einem anderen Zeitpunkt zustimmt. Für die Ausführung von Rodungsmaßnahmen an Waldstandorten gilt, dass vor Beginn der Rodungsmaßnahmen Höhlenbäume und Blitzschlagbäume mit größeren Rissbildungen sowie Bäume mit Totholzanteil durch einen qualifizierten Biologen erkundet und gekennzeichnet werden müssen. Höhlenbäume, Blitzschlagbäume und Bäume mit Totholzanteil mit Überwinterungsgästen, wie z.B. Fledermäuse/Abendsegler, müssen bis 15. März stehen gelassen werden, um nach dem Winterschlaf Fluchtmöglichkeiten zu eröffnen. Die Überwinterungsgäste in den Baumhöhlen sind mittels Detekto-

ren bzw. Baumsteigern festzustellen. Die vorgenannten Gehölze können dann bis Ende März gefällt werden. Sofern im Zuge der sorgfältiger Nachschau vor bzw. bei Fällung der Bäume ein Fledermausbesatz festgestellt wird, ist unter Beiziehung von Fledermausspezialisten eine Umquartierung vorzunehmen. Die Rodungsarbeiten müssen vor der Vogelbrutzeit also spätestens am 31. März beendet werden.

4. Zur Gewährleistung einer möglichst umweltschonenden Durchführung der Baumaßnahmen ist eine Umweltbaubegleitung einzusetzen.

VI. Sonstige Auflagen

1. Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Versorgungseinrichtungen zur Abstimmung der erforderlichen technischen Baumaßnahmen möglichst frühzeitig mitzuteilen:

- Deutsche Telekom AG, T-Com Technikniederlassung,
Gablinger Straße 2, 86368 Gersthofen-Hirblingen
- Lech-Elektrizitätswerke AG,
Schaezlerstraße 3, 86150 Augsburg
- LEW TelNet GmbH,
Hübnerstraße 3, 86150 Augsburg
- Erdgas Schwaben GmbH, Betriebsstelle Augsburg,
Bayerstraße 43, 86199 Augsburg
- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation GmbH,
Möwenweg 2a, 86938 Schondorf am Ammersee
- i-21 Germany GmbH, Weismüllerstr. 26, 60314 Frankfurt/Main
- Stadtwerke Augsburg Holding GmbH,
Hoher Weg 1, 86152 Augsburg
- PLEdoc GmbH,
Kallenbergstraße 5, 45141 Essen
- Abwasserzweckverband Adelsried-Bonstetten, Gemeinde Adelsried,
Dillinger Str. 2, 86477 Adelsried
- Gemeinde Adelsried, Dillinger Str. 2, 86477 Adelsried
- Markt Zusmarshausen, Schulstraße 2, 86441 Zusmarshausen

Die gegenüber den Versorgungsunternehmen abgegebenen Zusicherungen in Bezug auf Information vom Bauablauf, Abstimmung bei der Leitungsverlegung, Einhaltung von Sicherheitsabständen etc. sind einzuhalten.

2. Die vom Bayer. Landesamt für Denkmalpflege bezeichneten Verdachtsflächen sind von einem Archäologen durch einen oder - situationsabhängig - mehrere Baggerstreifen zu prospektieren. Zur Unterstützung sind ein Bagger mit ungezählter Böschungsschaufel und ein Fahrer bereitzustellen. In allen anderen Bereichen kann der Oberbodenabtrag in herkömmlicher Weise erfolgen. Einem Grabungstechniker oder einem Archäologen des Bayer. Landesamts für Denkmalpflege ist die Möglichkeit einzuräumen, den Abbruch zu beobachten.

Treten hierbei Bodendenkmäler zu Tage, sind die Bodendenkmäler - soweit es die planfestgestellten Unterlagen zulassen - nach Möglichkeit zu überdecken (z.B. mit einer Kiesmatte) oder ersatzweise fachmännisch auszugraben und zu dokumentieren. Über die einer Grabung vorzuziehende Möglichkeit der Überdeckung einer Fundstelle wird im Einzelfall von einem Grabungstechniker oder Archäologen des Bayer. Landesamts für Denkmalpflege unter Beachtung der bautechnischen Verhältnisse vor Ort entschieden.

Unabhängig davon sind die Unternehmen darauf hinzuweisen, dass vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) dem Landratsamt Augsburg als unterer Denkmalschutzbehörde oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind.

Zum Schutz der bekannten Bodendenkmäler im Bereich der Grünbrücke ist entgegen der landschaftspflegerischen Begleitplanung auf die im Rahmen der Schutzmaßnahme S1 vorgesehenen und im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 12.2 Blatt Nr. 5T) dargestellten Unterpflanzungen im Bereich des Tongrubenfeldes und des Grabhügels zu verzichten.

Hinweis: Die Übernahme bzw. Aufteilung der beim Vollzug dieser Auflage anfallenden Arbeiten und Kosten bleibt Gegenstand einer Vereinbarung zwischen den zuständigen Behörden.

3. Es ist sicherzustellen, dass alle von den Baumaßnahmen berührten privaten, gewerblichen oder landwirtschaftlichen Grundstücke auch während der Bauzeit eine ausreichende Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
4. Der Vorhabensträger hat nach Inbetriebnahme der im Rahmen des Ausbaus der BAB A 8 geänderten Kreisstraße A 33 durch eine Verkehrsschau im Benehmen mit dem Landkreis Augsburg und dem Markt Zusmarshausen zu überprüfen, ob ergänzende Verbesserungsmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z.B. Bepflanzung, Beschilderung) erforderlich sind.

VII. Vorrang der Auflagen

Die festgesetzten Auflagen gehen den Planunterlagen insoweit vor, als sich inhaltliche Überschneidungen ergeben.

VIII. Entscheidungen über Einwendungen

1. Der Straßenbaulastträger hat die zur Erledigung von Einwendungen abgegebenen schriftlichen Zusicherungen und im Erörterungstermin zu Protokoll gegebenen mündlichen Zusagen einzuhalten und die versprochenen Maßnahmen durchzuführen.
2. Die Einwendungen und Anträge gegen die Planfeststellung des Vorhabens werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Auflagen, Roteintragungen, Tekturen oder sonstigen Planänderungen Rechnung getragen worden ist und soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

IX. Kosten

1. Die Bundesrepublik Deutschland - Straßenbauverwaltung - trägt die Kosten für das Bauvorhaben sowie für die planfestgestellten Folgemaßnahmen, soweit nicht in gesetzlichen Vorschriften, im Bauwerksverzeichnis, in den nachfolgenden Bestimmungen oder in Vereinbarungen mit ihr eine andere

Regelung getroffen ist.

2. Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss werden keine Gebühren erhoben.

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist der sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen Zusmarshausen und Adelsried. Die Maßnahme ist Teil des Gesamtprojekts "sechsstreifiger Ausbau der BAB A 8 zwischen Ulm/Elchingen und München". Die A 8 ist derzeit an vielen Stellen stark überlastet. Aus diesem Grund plant der Bund den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn vom Autobahnkreuz Ulm/Elchingen bis München. Dieser Ausbau ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf enthalten. Das Gesamtprojekt wird in 14 Abschnitten verwirklicht.

Der vorliegende 9. Abschnitt umfasst den sechsstreifigen Ausbau zwischen Adelsried und Zusmarshausen. Die 9,00 km lange Teilstrecke beginnt etwa 800 m nach der Anschlussstelle Zusmarshausen, durchquert die Gemarkung Auerbach und streift dann die Ortschaft Streitheim, die bereits zum Markt Zusmarshausen gehört. Die Autobahnstrecke berührt dann die Fluren der Gemarkung Horgauergreut, überquert die Laugna, führt an der Autobahnkapelle vorbei und endet etwa 700 m nach der Anschlussstelle Adelsried. Im gesamten Streckenabschnitt soll der Ausbau der A 8 auf der Nordseite der bestehenden Autobahn erfolgen.

Derzeit fahren dort im Durchschnitt mehr als 56.000 Fahrzeuge am Tag. Bis zum Jahr 2020 soll die Verkehrsbelastung sogar auf 69.000 Kraftfahrzeuge pro Tag steigen. In dem 9 km langen Abschnitt zwischen Adelsried und Zusmarshausen fehlen bislang aktive Lärmschutzmaßnahmen. Deshalb sieht die Planung im Bereich von Adelsried und Streitheim Schallschutzwälle und Schallschutzwände vor, die eine Höhe von 6 bis 8,5 m über FOK erreichen. Dadurch soll eine deutliche Verbesserung der Wohnsituation für die Bevölkerung entlang der Autobahn erreicht werden.

Wegen der Verbreiterung der Autobahn um zwei Fahrbahnen und zwei Standstreifen müssen drei Über- und fünf Unterführungsbauwerke abgerissen und neu errichtet werden. Drei kleine Parkbuchten und die mit einem Kiosk bewirtschaftete Rastanlage am südlichen Ortsrand von Streitheim entfallen. Die im

Osten Streitheims nördlich und südlich der BAB A 8 geplanten zwei großen PWC-Anlagen Lüftenberg und Streitheim sind dagegen nicht mehr Gegenstand der Planung. Nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern ist stattdessen vorgesehen, in einem eigenständigem Verfahren die Errichtung von PWC-Anlagen im Bereich des Standortes M-U 8 und des Standortes U-M 2 gemäß der PWC-Standortuntersuchung vom 07.06.2006 zu beantragen.

II. Vorgeschichte

Die BAB A 8 wurde im Bereich zwischen Zusmarshausen und Adelsried in den Jahren 1937/38 als vierspurige Reichsautobahn ohne Standstreifen errichtet. Sie ist seit ihrer Entstehung im Wesentlichen unverändert in Betrieb. Trotz des kontinuierlich steigenden Verkehrs, der durch den Anschluss der BAB A 7 ans Autobahnkreuz Ulm/Elchingen in den 80er Jahren einen zusätzlichen Schub erhalten hat, wurde die Autobahn im Bereich Adelsried nicht wesentlich erweitert. Lediglich die Einfädelspuren der Anschlussstelle Adelsried wurden nach einer Verkehrskonferenz im Jahre 1999 deutlich verlängert.

Zwar wurde der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 bereits 1993 in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf aufgenommen. Auch haben schon die ersten Verkehrsuntersuchungen von Prof. Dr. Ing. Kurzak, München, aus den Jahren 1992/93 die Notwendigkeit des Ausbaus erwiesen. Für die Planungen zum Ausbau der Strecke standen aber lange Zeit keine Mittel zur Verfügung. Mit der Vergabe der Planungsaufträge für den Abschnitt zwischen Zusmarshausen und Adelsried konnte erst in den Jahren 2001/2002 begonnen werden. Gleichzeitig mit der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen wurde das haushaltsrechtliche Zustimmungsverfahren für den Ausbau der Strecke betrieben. Dies endete vorläufig mit dem Vorentwurf vom 14.03.2003, der am 14.07.2003 den Gesehens-Vermerk des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen erhielt. Die nachträglich in die Planunterlagen aufgenommene Grünbrücke erhielt mit Schreiben vom 01.07.2004 die haushaltsrechtliche Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Autobahndirektion Südbayern beantragte mit Schreiben vom 31.10.2003 die Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen Zusmarshausen und Adelsried. Aufgrund dieses Antrags lagen die Planunterlagen in der Zeit vom 06.11.2003 bis 05.12.2003 in Adelsried, Horgau, Zusmarshausen und Haldenwang nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht aus.

Die Regierung von Schwaben gab neben den betroffenen Bürgern insgesamt zunächst 40 Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben. Im Anhörungsverfahren wurden von 24 Behörden und Verbänden Stellungnahmen unterschiedlich starken Umfangs abgegeben. Mehr als 80 Privatpersonen haben zunächst Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben, die sich überwiegend gegen die zunehmende Belastung mit Verkehrslärm richteten. Die Forderungen und Einwendungen wurden daraufhin am 17.03.2004 im Bürgersaal der Gemeinde Adelsried und am 18.03.2004 im Pfarrheim der Katholischen Kirchengemeinde des Marktes Zusmarshausen erörtert. Über diesen Erörterungstermin wurden Niederschriften angefertigt, die nachrichtlich in die Planunterlagen aufgenommen worden sind (Unterlage 17 der Planmappe).

Aufgrund der erhobenen Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat der Vorhabensträger (Autobahndirektion Südbayern) Planänderungen (Tekturen) in das Vorhaben eingebracht. Die Tekturen vom 31.08.2004 nahmen eine Reihe von Detailanregungen auf. Sie beinhalten vor allem zusätzliche Lärmschutzanlagen, die Tieferlegung der BAB A 8 bei Streitheim, die Vergrößerung der beiden PWC-Anlagen und den Bau einer Grünbrücke bei Adelsried. Die Tekturen lagen in der Zeit vom 09.09.2004 bis 08.10.2004 zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Daneben wurde den Trägern öffentlicher Belange und Verbänden, deren Aufgabenbereich berührt wurde, Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Die nun erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden in einem weiteren Erörterungstermin am 24.11.2004 im Bürgersaal der Gemeinde Adelsried erörtert. Auch über diesen Erörterungstermin wurden Niederschriften angefertigt, die nachrichtlich in die Planunterlagen aufgenommen worden sind (Unterlage 17 der Planmappe).

Mit Änderung vom 23.05.2005 wurden dann vor allem die in den vorhergehenden Erörterungsterminen zugesagten Änderungen in die Planung eingearbeitet und zusätzliche Waldneugründungsmaßnahmen vorgesehen. Soweit hierdurch wiederum der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker berührt wurden, wurde Ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Unter dem Datum vom 07.04.06 wurde dann unter anderem das naturschutzfachliche Ausgleichskonzept teilweise geändert und die Anzahl der Stellplätze der PWC-Anlagen Streitheim und Lüftenberg verringert. Ferner wurde im Hinblick auf die zahlreichen Einwendungen zur Größe und Platzierung der PWC-Anlagen Lüftenberg und Streitheim von der Autobahndirektion Südbayern ergänzend eine PWC-Standortuntersuchung unter dem selben Datum vorgelegt.

Die mit Datum vom 23.05.2006/07.04.2006 geänderten Planunterlagen und die PWC-Standortuntersuchung lagen dann in der Zeit vom 3. Juli bis einschl. 2. August 2006 zur allgemeinen Einsicht in Zusmarshausen aus. Behörden und Verbänden, deren Aufgabenbereich berührt wurde, wurde wiederum Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Die eingegangenen Einwendungen wurden im Erörterungstermin am 29.9.2006 behandelt.

Mit Datum vom 16.02.2007 wurden die Pläne vor allem insoweit geändert, als dass die im Osten Streitheims nördlich und südlich der BAB A 8 geplanten zwei großen PWC-Anlagen Lüftenberg und Streitheim nicht mehr Plangegegenstand sind. Nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern ist stattdessen vorgesehen, in einem eigenständigem Verfahren die Errichtung von PWC-Anlagen im Bereich des Standortes M-U 8 und des Standortes U-M 2 gemäß der PWC-Standortuntersuchung vom 07.06.2006 zu beantragen.

C. Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Demzufolge ist der hier gegenständliche sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn A 8 planfeststellungspflichtig.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i.V.m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für straßenrechtliche Verfügungen nach dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz und dem Bundesfernstraßengesetz.

2. Voraussetzungen der Planfeststellung

Die Feststellung der von einem Straßenbaulastträger vorgelegten Pläne liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Da es eine Planung ohne Entscheidungsspielräume nicht geben kann, steht der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der gesetzlichen Regelungen die planerische Gestaltungsfreiheit zu (vgl. BVerwG vom 14.02.1975, BVerwGE 48, 56 <59 ff.>). Diese mit dem Wesen jeder Planung zwangsläufig verbundene Gestaltungsfreiheit unterliegt jedoch rechtlichen Bindungen.

Die Planfeststellungsbehörde muss insbesondere drei Planungsschranken beachten. Sie darf nicht gegen zwingende gesetzliche Planungsvorgaben verstoßen (Planungsleitsätze). Sie hat die Notwendigkeit des geplanten Vorhabens grundsätzlich zu rechtfertigen (Planrechtfertigung) und sie muss die für und gegen die planerischen Entscheidungen sprechenden öffentlichen und privaten Belange gerecht abwägen (Abwägungsgebot). Diese Planungsschranken wurden bei der Feststellung der Pläne für den Ausbau der BAB A 8 zwischen Zusmarshausen und Adelsried eingehalten. Dies wird nachfolgend unter Punkt III. und IV. näher dargelegt.

3. Feststellung des Gesamtprojekts in mehreren Abschnitten

Größere Straßenbauprojekte stoßen auf vielfältige Schwierigkeiten, die zwangsläufig mit einer detaillierten Straßenplanung verbunden sind. Angesichts der Vielzahl fachlicher Probleme und möglicher Einwendungen ist es darum häufig nicht sinnvoll, das gesamte Straßenbauprojekt in einem Planfeststellungsverfahren zu verwirklichen. Die Bildung von Teilabschnitten liegt darum im planerischen Ermessen der Planfeststellungsbehörde (vgl. BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993 S. 572). Das Gesamtprojekt des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8 zwischen Ulm/Elchingen und München ist in insgesamt 14 Planungsabschnitte unterteilt. Die Aufteilung des insgesamt rund 101 km langen Gesamtprojekts in 14 Teilabschnitte ist sachlich gerechtfertigt, weil eine Genehmigung des Gesamtvorhabens in einem Zuge angesichts der Vielzahl berührter Träger öffentlicher Belange und betroffener Privater verfahrensmäßig kaum zu bewältigen und keineswegs sinnvoll wäre. Die Planungsabschnitte sind auch so gewählt, dass die Teilstücke jeweils eine eigene Verkehrsfunktion besitzen (vgl. unten C.IV.2).

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

Nach Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG sind die Regierungen für Planfeststellungen nach dem Bundesfernstraßengesetz sachlich zuständig. Örtlich zuständig für den geplanten Autobahnausbau ist die Regierung von Schwaben (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG). Das Verfahren richtet sich nach den Be-

stimmungen des Bundesfernstraßengesetzes und ergänzend nach den Vorschriften des Bayer. Verwaltungsverfahrenrechts.

2. Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Für Straßenbauprojekte von hervorgehobener Bedeutung ist die Durchführung eines besonderen Verfahrens zur Prüfung der Umweltauswirkungen vorgeschrieben. Beim Bau von Bundesautobahnen besteht grundsätzlich die Verpflichtung zur Durchführung einer solchen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Dies ergibt sich aus § 17 Satz 2 FStrG i.V.m. § 3 UVPG und Ziff. 14 der Anlage zu § 3 UVPG. Die Umweltverträglichkeitsprüfung dient der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens auf Mensch und Umwelt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung kann nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Am Ende der Planfeststellung muss dann gemäß § 11 UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens erfolgen (vgl. unten C.II.3) und eine Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG (vgl. unten C.II.4).

2.2 Umfang der UVP

Wird ein Straßenbauvorhaben in mehreren Planungsabschnitten verwirklicht, dann ist die förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung grundsätzlich nur bezogen auf den jeweiligen Planungsabschnitt durchzuführen. Dies bedeutet, dass sich die vorliegende Umweltverträglichkeitsprüfung grundsätzlich nur auf die Auswirkungen des neunten Abschnittes des Gesamtprojekts "sechsstreifiger Ausbau der BAB A 8 zwischen Ulm/Elchingen und München" erstreckt.

Allerdings kann die Umweltverträglichkeitsprüfung für einen Teilabschnitt die Frage der Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens nicht völlig ausblenden. Soweit gegen das Gesamtprojekt grundlegende umweltbezogene Einwände erhoben werden, genügt aber die Prognose, dass der Verwirklichung des Straßenbauprojekts in den Folgeabschnitten keine von vorne-

herein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG vom 28.02.1996, NVwZ 1996, S. 1011). Solche unüberwindlichen Hindernisse sind beim sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 zwischen dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen und München nicht ersichtlich. Da der Ausbau als bestandsorientierte Verbreiterung der bestehenden Autobahn geplant ist, berührt er im Wesentlichen nur durch die Straße bereits vorbelastete Natur- und Landschaftsräume. Eine substantielle Beeinträchtigung von Natur-, Landschafts- und Wasserschutzgebieten oder von europäischen Schutzgebieten nach der FFH- oder Vogelschutz-Richtlinie ist nicht zu erwarten. Zwar durchquert die BAB A 8 den "Naturpark Augsburg - Westliche Wälder". Die mit der geplanten Trassenverbreiterung verbundenen Flächenverluste und Beeinträchtigungen für die Erholungsfunktion des Naturparks können jedoch aller Voraussicht nach ausgeglichen werden, so dass bei der notwendigen "Vorausschau" auf die folgenden Planungsabschnitte ein vorläufiges positives Gesamturteil abgegeben werden kann (vgl. unter C.III.1).

2.3 Ablauf des UVP-Verfahrens

Die Umweltverträglichkeitsprüfung beginnt grundsätzlich damit, dass der Vorhabensträger mit seinen Plänen die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen (im Folgenden: Umweltverträglichkeitsstudie) vorlegt. Im vorliegenden Fall hat die Autobahndirektion Südbayern für die landschaftspflegerische Begleitplanung das Büro für Landschaftsarchitektur Dr. Schober (Freising) eingeschaltet, das auch die Umweltverträglichkeitsstudie für das UVP-Verfahren zusammengestellt (Planunterlage 16T) hat. Gemäß § 9 UVPG ist dann der Öffentlichkeit Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 17 Abs. 3b FStrG a.F., Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG. Da die von der Autobahndirektion Südbayern in das Verfahren eingebrachten Tekturen vom 31.08.2004 auch zu Änderungen in der Umweltverträglichkeitsstudie führten, erhielt die Öffentlichkeit nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme. Der Inhalt der Umweltverträglichkeitsstudie ist somit ausreichend bekannt gemacht. Dasselbe gilt für die Planänderungen vom 23.05.05/07.04.06 und die PWC-Standortuntersuchung vom 07.04.06.

2.4 Grundlagen des UVP-Berichts

Die nachfolgende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens beruht auf der vom Vorhabensträger vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie, auf den Stellungnahmen der betroffenen Bürger und auf den Ermittlungen der angehörten Fachbehörden und der Planfeststellungsbehörde. Die umweltbezogenen Gesichtspunkte sind zunächst in den zu diesem Verfahren gehörenden Planunterlagen aufgeführt, insbesondere im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T der Planmappe), in den Angaben zur Umweltverträglichkeit (Unterlage 16 T der Planmappe), im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes, dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan, dem Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlagen 12.0T - 12.2T der Planmappe) und in den schall- und schadstofftechnischen Berechnungen (Unterlage 11.1T - 11.5T der Planmappe).

3. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

3.1 Beschreibung des Vorhabens

Der sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn A 8 stellt im Wesentlichen einen bestandsorientierten Ausbau dar. Die 9 km lange Autobahnstrecke wird um zwei Fahrbahnen und zwei Standstreifen verbreitert. Dadurch wird der Straßenquerschnitt auf RQ 35,5 erweitert. Der Ausbau erfolgt durchgehend auf der Nordseite. Die Verbreiterung der Autobahn macht es erforderlich, dass drei Über- und fünf Unterführungsbauwerke sowie neun Rahmendurchlässe erneuert werden. Drei kleine Parkbuchten und die mit einem Kiosk bewirtschaftete Rastanlage am südlichen Ortsrand von Streitheim entfallen. Die im Osten Streitheims nördlich und südlich der BAB A 8 geplanten zwei großen PWC-Anlagen Lüftenberg und Streitheim sind nicht mehr Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Gleichzeitig mit der Verbreiterung wird aus Gründen der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs der Höhenverlauf der Autobahn verflacht. Die vorhandenen Steigungen von bis zu 6 % Gefälle werden reduziert, sodass an mehreren Stellen Geländeeinschnitte um 3 - 7,5 m und dass an anderen Stellen Dammschüttungen von 3 m bis 10 m vorgenommen werden müssen. Die Gradientenabsenkungen

sind an den Hängen östlich und westlich von Adelsried, an der Anhöhe westlich der Gemeindeverbindungsstraße Adelsried-Streitheim und im Rauhen Forst zwischen Bau-km 43+500 bis Bau-km 42+000 und zwischen Bau-km 40+500 bis Bau-km 39+400 vorgesehen. Dammlagen ergeben sich im Laugnatal sowie östlich und westlich von Streitheim.

Die Planung sieht in den ortsnahen Bereichen von Adelsried und Streitheim teilweise zusätzlich zur Dammlage Schallschutzwälle und Wall-Wand-Kombinationen von max. 6 bzw. 8,5 m über Fahrbahnoberkante vor. Dies hat seinen Grund darin, dass im Bereich Zusmarshausen bis Adelsried nach der Verkehrsprognose von Prof. Dr. Kurzak für das Jahr 2020 mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 69.000 Kfz/24h und einem Lkw-Anteil von 20 % gerechnet wird. Daher sind umfangreiche Lärmvorsorgemaßnahmen veranlasst. Die erforderlichen Erdmassen für die Lärmschutzwälle können weitgehend vor Ort durch den Aushub in den geplanten Geländeeinschnitten gewonnen werden.

Mit dem sechsstreifigen Ausbau ist eine erhebliche Neuordnung der Bodenverhältnisse verbunden. Für die Eingriffe in Natur und Landschaft sind etwa 10,2 ha an naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen und eine Grünbrücke als naturschutzfachliche Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

3.2 Beschreibung der Umwelt

Der Planungsraum liegt weitgehend im Bereich der Gemeinden Adelsried und Zusmarshausen. Er beginnt im Westen ca. 800 m nach der Anschlussstelle Zusmarshausen und endet im Osten ca. 700 m nach der Anschlussstelle Adelsried. Das Planungsgebiet liegt im Naturraum "Iller-Lech-Schotterplatten". Es wird geprägt durch einen starken Höhenwechsel. Die Anhöhen bei Adelsried und Zusmarshausen werden durchbrochen durch die Taleinschnitte der Laugna und der Zusam. Während die Laugna, ein Gewässer 3. Ordnung, einen relativ schmalen Talraum aufweist, ist die Talebene der Zusam (Gewässer 2. Ordnung) vergleichsweise breit angelegt. Zwischen den beiden Teilräumen liegt ein Höhenrücken, der im Osten und im Westen bewaldet ist (Buchberg, Streitheimer Forst). In der Mitte liegt die Ortschaft Streitheim, die von landwirtschaftlich genutzten Flächen umrahmt wird.

Der Naturraum selbst weist, bedingt durch den Verlauf der Laugna und Zusammen, eine Nord-Süd-Gliederung auf. Diese Gliederung wird allerdings durch den genannten Höhenrücken und das von Osten nach Westen unterhalb Streitheims verlaufende Rotthal unterbrochen. Auf dem Höhenrücken, an dessen Südhang Streitheim liegt, verläuft die bestehende vierspurige A 8, die mit rd. 59.000 Kfz/24h bereits jetzt eine starke Trennlinie darstellt.

Im Einflussbereich der Baumaßnahme befinden sich die Wohnbereiche der Ortschaften Adelsried und Streitheim.

Im Übrigen verläuft die BAB A 8 weitgehend durch land- und forstwirtschaftlich genutzte Bereiche. Etwa zwei Drittel des berührten Naturraums sind bewaldet. Bei den älteren Waldbeständen dominieren Nadelbäume, vor allem Fichten, in den jüngeren Beständen und an den Waldrändern sind verschiedene Laubholzarten, insbesondere Buchen, anzutreffen. Im landwirtschaftlich geprägten Teil des Naturraums sind überwiegend intensive Grünlandnutzung und Ackerbau zu finden.

Die siedlungsfernen Waldbereiche haben auch besondere faunistische Bedeutung. Es finden sich gute Rot- und Schwarzwildbestände, deren natürliche Wanderungsbeziehungen allerdings bereits durch die bestehende BAB A 8 stark gestört sind. In den Gemeinden im Umfeld des Plangebietes sind größere Fledermausquartiere nachgewiesen, die streng geschützt sind. Damit ist das Plangebiet mit den Waldbereichen als Fledermausjagdgebiet von Bedeutung. In den Offenlandbereichen ist der Mäusebussard als besonders geschützte Art anzutreffen.

Der gesamte Naturraum gehört zum Naturpark Westliche Wälder. Dieser Bereich ist gemäß Art. 11 BayNatSchG Teil eines großräumigen Gebiets, das sich "wegen seiner landschaftlichen Voraussetzungen für umweltverträgliche Erholungsformen besonders eignet". Insbesondere Erholungssuchende aus dem Ballungsraum Augsburg sind auf den vielen gut ausgeschilderten Wanderwegen anzutreffen. Besonders stark frequentiert wird der Landrat-Dr.-Frey-Radweg im Laugnatal. Sämtliche Waldflächen und ein Teil der landwirtschaftlichen Flächen sind auch als Landschaftsschutzgebiet "Augsburg-Westliche Wälder" (Verordnung des Bezirks Schwaben vom 22. April 1988) innerhalb des Naturparks ausgewiesen. Lediglich die landwirt-

schaftlichen Nutzflächen südlich von Adelsried bis zur Autobahn, die landwirtschaftlichen Flächen um Streitheim und die Grünland- und Ackerflächen um den nördöstlichen Ortsrand von Zusmarshausen sind von der Gebietsausweisung ausgenommen. Ein Gehölz- und Obstwiesenbestand nördlich von Streitheim ist als geschützter Landschaftsbestandteil ausgewiesen.

Die Straßenbaumaßnahme berührt ferner insgesamt fünf bestehende amtlich kartierte Biotope. Es handelt sich hierbei um Hecken und Feldgehölze, die am Südhang Streitheims und im Laugnatal liegen. Eine Landröhrrichtfläche westlich der Anschlussstelle Adelsried sowie mehrere naturnahe Graben- und Bachabschnitte mit entsprechenden Saumstrukturen im Streitheimer Forst fallen unter den Schutz nach Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG. Ein Einzelbaum (Buche) an einem Waldweg im Streitheimer Forst südlich Baukm 43+200 ist als Naturdenkmal ausgewiesen.

Böden mit hohem bzw. sehr hohem abiotischem Standortpotenzial und hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag sowie gegenüber baulichen Maßnahmen sind im Untersuchungsraum vor allem die unbelasteten Waldböden außerhalb des Vorbelastungskorridors der BAB A 8 und die Außenböden entlang der Fließgewässer. Altlastenverdachtsflächen sind nicht bekannt.

Als Oberflächengewässer ist zunächst die Laugna zu nennen. Ferner sind Ausläufer des Bärengrabens und Zuflüsse des Salenbaches sowie mehrere Gräben im Streitheimer Forst, die in Verbindung mit dem Salenbach und dem Bärengaben stehen, zu verzeichnen. Östlich von Streitheim liegt ein Wasserschutzgebiet, das mit den Schutzzonen II und III in das Plangebiet reicht.

Von Bedeutung für das Schutzgut Kultur ist im Planungsgebiet die erste in Deutschland errichtete Autobahnkapelle südlich von Adelsried östlich der Anschlussstelle. Ferner liegt südlich der A 8 im Streitheimer Forst nördöstlich von Zusmarshausen ein "Trichtergrubenfeld mit rd. 30 Gruben unbekannter Zeitstellung" (Fundstelle 7526/0018). Am südlichen Rand des Planungsgebietes liegt eine vorgeschichtliche Grabhügelgruppe (Fundstelle 7530/0070). Auch befindet sich im Umfeld der geplanten Grünbrücke eine

obertägig noch erhaltene Grabhügelgruppe (Fundstelle 7350/0065) und ein Tongrubenfeld.

Das im nördlichen Schotterriedel- und Hügelland gelegene Planungsgebiet wird durch mäßig feuchtes und mäßig kühles Klima mit einer mittleren Niederschlagsmenge von 800 mm bestimmt. Die großflächigen Waldgebiete prägen das Lokalklima von Adelsried und Zusmarshausen und haben außerdem überörtliche Bedeutung als Frischluftentstehungsgebiete.

Festzustellen bleibt jedoch, dass das Planungsgebiet bereits jetzt vor allem durch die Stör- und Barrierewirkung der A 8 vorbelastet ist.

3.3 Umweltauswirkungen des Vorhabens

Der Ausbau der BAB A 8 ist mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Sie ergeben sich insbesondere durch die Inanspruchnahme von Flächen, durch Schall- und Schadstoffimmissionen und durch die technische Überformung der Landschaft. Die Beeinträchtigungen betreffen in geringerem Umfang die Schutzgüter Wasser, Luft und Klima, in stärkerem Umfang die Schutzgüter Mensch, Boden, Tiere, Pflanzen und Landschaft.

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ist eine zunehmende Beeinträchtigung durch Schallimmissionen und Abgase zu erwarten. Dies gilt insbesondere für die Wohnbereiche in Adelsried und Streitheim. Bei diesen Gebieten handelt es sich überwiegend um Wohn- und Mischgebiete, die in Bezug auf Straßenverkehrslärm und Abgase bereits durch die bestehende BAB A 8 vorbelastet und bislang nicht durch Lärmschutzeinrichtungen geschützt sind. Durch den Bau der geplanten Lärmschutzwälle und -wände kann der für das Jahr 2020 prognostizierte Verkehrslärm so weit reduziert werden, dass bei sämtlichen Anwesen die Tagesgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) eingehalten werden. Die Nachtgrenzwerte werden bei insgesamt 36 Anwesen trotzdem überschritten, so dass insofern zusätzlicher passiver Lärmschutz erforderlich ist. Im Vergleich zur derzeit bestehenden Lärmbelastung tritt gleichwohl für alle Betroffenen eine spürbare Verbesserung ein. Die erwartete Zunahme der Luftschadstoffbelastung durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 hält nach den Berechnun-

gen des Bayer. Landesamts für Umweltschutz die vorgeschriebenen Grenzwerte ein. Nicht zu verhindern ist allerdings eine zusätzliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion der Landschaft. Zwar werden durch die umfangreichen Schallschutzmaßnahmen auch Teile der Landschaft vom Straßenverkehrslärm geschützt. Da aber eine durchgehende Wallschüttung nicht möglich ist, werden die trassennahen Landschaftsbereiche für die Erholungsnutzung beeinträchtigt. Ein gewisser Ausgleich für die erwartete Zunahme des Verkehrslärms tritt dadurch ein, dass beim Autobahnausbau ein lärmmindernder Belag von - 2 dB(A) eingebaut wird. Da im näheren Umfeld der Autobahn bereits derzeit die Erholungsnutzungen eingeschränkt sind, verschlechtert sich die Lärmsituation somit nicht gravierend.

Hinsichtlich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist festzustellen, dass der geplante Ausbau der BAB A 8 infolge der zusätzlichen Flächenversiegelung zu einem erheblichen Verlust an Lebensräumen für Tiere und Pflanzen führt. Biotope werden im Umfang von 8,57 ha dauerhaft und im Umfang von 0,08 ha vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen. Waldflächen gehen im Umfang von 24,02 ha verloren. Besonders nachteilhaft sind die Eingriffe in die Waldbiotope im Bereich des Streitheimer Forstes. Im unmittelbaren Einflussbereich der Ausbaumaßnahme liegen aber keine Angaben zu Fortpflanzungsquartieren streng geschützter Fledermausarten vor. Allerdings lässt die bestehende BAB A 8 noch in größerem Umfang Querungen durch mehrere besonders bedrohte Fledermausarten zu. Durch die geplante Ausbildung der neuen Brückenbauwerke ergeben sich insgesamt aber keine wesentliche Veränderungen für die Lebensräume der Fledermäuse. Die neuen Brückenbauwerke werden fast alle in gleicher Lage und mit ausreichender lichten Weite hergestellt. In den Unterführungsbauwerken wird die Durchflugsmöglichkeit für Fledermäuse in den Monaten März bis Oktober sichergestellt. Hier ist nächtlicher Baubetrieb nicht gestattet (Schutzmaßnahme S 4). Bei der ersatzweisen geplanten Überführung des Geisweges wird durch Blendschutzvorrichtungen versucht, den neuen Querungsweg für die streng geschützten Fledermausarten artspezifisch zu gestalten. Durch die Baumaßnahme werden auch überregional bedeutsame Wandermöglichkeiten von Großsäugern (z.B. Rot- und Schwarzwild) beeinträchtigt. Allerdings bildet hier bereits die bestehende BAB A 8 eine starke Barriere für die meisten Großsäuger, wie ein exemplarische Untersuchung des Bayer. Landesamts für Umweltschutz ergeben hat

(vgl. landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 12.0T, S. 16). Die verbleibenden unvermeidbaren Eingriffe in die Lebensräume für Pflanzen und Tiere werden durch drei Ausgleichs- und eine Ersatzmaßnahmen wirkungsvoll kompensiert. Der Verlust und die Beeinträchtigung von Funktionsbeziehungen wird durch die als Ersatzmaßnahme E 1T geplante Grünbrücke ausgeglichen. Die verloren gegangenen Wald- und Offenlandflächen werden durch die Ausgleichsmaßnahmen A 1T, A 2T, A 3 und durch die geplanten Wiederaufforstungen und Unterpflanzungen W 1 T, W 2 T, W 3 T, W 4 T kompensiert.

Hinsichtlich des Schutzgutes Boden kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen in quantitativer Hinsicht. Diese Neuversiegelung findet überwiegend auf vorbelasteten Nebenflächen der alten BAB A 8 sowie auf forst- und auf landwirtschaftlich genutzten Flächen statt. Es handelt sich überwiegend - zu etwa 89 % - um gewachsene Böden mit gewachsenem Bodenaufbau. Hauptsächlich anzutreffen sind Braunerdeböden. In qualitativer Hinsicht wird durch die Versiegelung in die Regelfunktion (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsatzfunktion), die Produktionsfunktion und die Lebensraumfunktion des Bodens eingegriffen. Die Bedeutung der in Anspruch genommenen Böden als Lebensraum ist - von den Auenböden im Laugnatal und den bislang unbelasteten Waldböden im Streitheimer Forst abgesehen - eher gering. Die Ertragsfunktion der betroffenen landwirtschaftlichen Böden ist unterschiedlich hoch. Während in den Riedel-Hochlagen Braunerdeböden mit teilweise guter Ertragsfähigkeit anzutreffen sind, sind im Laugnatal bedingt durch den relativ hohen Wasserstand teilweise Böden mit geringer Ertragsfähigkeit vorzufinden.

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft kommt es zu einer Verstärkung der bereits vorhandenen technischen Überformung des Landschaftsbildes. Die bestehende BAB A 8 bildet bereits jetzt im Laugnatal und auf dem Höhenrücken bei Streitheim eine starke Barriere der natürlichen Sichtbeziehungen und beeinträchtigt durch die vorhandene Dammlage die natürliche Eigenart der Landschaft. Diese künstliche Überprägung nimmt beim Ausbau der A 8 in beiden Bereichen dadurch zu, dass der Straßendamm angehoben und umfangreiche Lärmschutzwälle bzw. -wände im Süden von Adelsried bzw. im Norden von Streitheim errichtet werden. Dabei erscheint die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes im Bereich Streitheim gravierender als in

Adelsried, zumal hier zunächst geplant war die Dammhöhe um bis zu 6 m anzuheben und zusätzlich aus Gründen des Lärmschutzes eine Wall-Wand-Kombination von 8 m zu errichten. Ferner ist die auf einem Höhenrücken liegende Autobahn auf einer wesentlich größeren Länge einsehbar. Nachhaltige Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind schließlich auch im Osten Zusmarshausens zu erwarten, weil hier eine sehr starke Einschnittsböschung entsteht. Im Interesse des Schutzgutes Landschaft hat die Autobahndirektion Südbayern daher im weiteren Verfahren den Höhenverlauf der Autobahn im Bereich Streitheim um etwa 2 m abgesenkt und obwohl die Lärmschutzanlage im Gegenzug um 0,5 m angehoben wurde im Ergebnis damit den Eingriff minimiert. Ferner werden dort die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die Ausgleichsmaßnahme A 1T reduziert. Im Bereich von Adelsried und Zusmarshausen sind entsprechende Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen. Der Umfang der Gestaltungsmaßnahmen im Laugnatal ist insbesondere auf Forderung der Gemeinde Adelsried und des Landratsamts Augsburg noch weiter ausgedehnt worden.

Da es sich bei dem Vorhaben um einen Ausbau handelt, ist das Schutzgut Wasser bereits vorbelastet. Vergleicht man den geplanten Ausbauzustand hinsichtlich des Schutzgutes Wasser mit dem Ist-Zustand, sind mehr vorteilhafte als nachteilige Auswirkungen zu erkennen. In Bezug auf die Fließgewässer (Laugna, Salenbach etc.) erhöht sich zwar die Überbauungsbreite. Die neuen Durchlässe und Brücken sind jedoch so dimensioniert, dass mehr Licht einfällt und dass sich die Situation in tier- und gewässerökologischer Hinsicht verbessert. Insoweit stellt auch die teilweise Freilegung der Laugna eine vorteilhafte Entwicklung dar. Eine Verschlechterung im Hochwasserfall tritt im Ergebnis nicht ein, weil für die teilweise Überbauung des Retentionsraums und für die Aufweitung der Durchflusshöhe ein Retentionsraumausgleich von 8.000 m² geschaffen wird. Die Neuregelung der Autobahnentwässerung über Entwässerungsmulden und Regenrückhalte- bzw. Versickerungsbecken mit Ölabscheidern verringert die Gefahr des Schadstoffeintrags in Oberflächen- und Grundwasser.

Die mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 verbundene Zunahme des Verkehrsaufkommens lässt langfristig nachteilige Effekte auf das Schutzgut Luft und Klima erwarten. Zwar ist der Bereich bereits durch die Emissionen des derzeit vorhandenen Verkehrs von mehr als 56.000 Kfz/24h vorbelastet.

Es ist aber anzunehmen, dass die prognostizierte Zunahme des Verkehrs auf 69.000 Kfz/24h langfristig zu einem Anwachsen der Schadstoffausstoßmenge und vor allem im unmittelbaren Umfeld der Trasse zu einer Verschlechterung der Lufthygiene führt. Wie die Berechnungen des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz ergeben haben, können jedoch die Schadstoffgrenzwerte der 22. BImSchV eingehalten werden. Eine nachhaltige Störung des Lokalklimas ist in Anbetracht des Umstandes, dass keine weiteren Großemittenten vorhanden sind, nicht zu erwarten. Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Frischluftentstehung ist auch nicht aufgrund der geplanten Eingriffe in die Waldbestände zu befürchten. Die geplanten Rodungen auf der Nordseite der BAB A 8 werden durch Wiederaufforstungen und Unterpflanzungen im selben Klimabereich teilweise ausgeglichen.

Nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter sind nicht zu erwarten. Bau- oder Kunstdenkmäler sind im unmittelbaren Trassenbereich nicht festgestellt worden. Die in kultureller Hinsicht sicherlich schützenswerte Autobahnkapelle bei Adelsried wird durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 nicht gefährdet. Vielmehr werden die Freiflächen um die Kapelle durch die Neugestaltung der Anschlussstelle erweitert und aufgewertet. In der Umgebung des Vorhabens befinden sich allerdings zwei - oben unter C.II.3.2 beschriebene - archäologische Fundorte. Nach Mitteilung des Bayer. Landesamts für Denkmalpflege sei ferner mit weiteren Bodendenkmälern zu rechnen. Falls von dem Vorhaben jedoch Bodendenkmäler nachteilig berührt werden, können die Bodenfunde durch geeignete Maßnahmen (Kartierungen, Grabungen etc.) gesichert und dokumentiert werden.

Die Beeinträchtigung der genannten Schutzgüter zieht auch Wechselwirkungen nach sich. Insbesondere die Beeinträchtigung des Schutzguts Boden durch die Flächenversiegelung wirkt sich nicht nur unmittelbar, sondern auch mittelbar nachteilig auf die Schutzgüter Mensch, Pflanzen und Tiere aus. Diese Wechselwirkungen sind jedoch im vorliegenden Fall nur abstrakt fassbar und nicht konkret berechenbar.

3.4 Ausbaualternativen

Zu dem **bestandsorientierten** Ausbau der BAB A 8 bei Adelsried wurden vom Vorhabensträger keine grundlegenden Alternativtrassen näher untersucht. Eine solche Untersuchung war auch nicht veranlasst, da eine **Neubautrasse** sich im Vergleich zum bestandsorientierten Ausbau zwangsläufig wesentlich nachteiliger auf die Schutzgüter Boden, Landschaft sowie Tiere und Pflanzen auswirken muss. Hinzu kommt, dass jede Neubautrasse ebenso wie die bestehende BAB A 8 zwangsläufig die Gewässer Laugna und Salenbach queren muss, und daher keine Vorteile in Bezug auf das Schutzgut Wasser haben kann. Eine südliche oder nördliche Neubautrasse kann auch in Bezug auf das Schutzgut Mensch nicht vorteilhaft sein, weil bei einer nördlichen Variante die Gemeinde Adelsried erheblich in Mitleidenschaft gezogen würde und bei einer südlichen Variante zwangsläufig Konflikte mit den Siedlungsbereichen des Marktes Zusmarshausen auftreten würden. Aus diesem Grund bedurfte die Alternative einer Neubautrasse von vornherein keiner näheren Prüfung.

Der Vorhabensträger hat jedoch verschiedene Varianten des bestandsorientierten Ausbaus näher untersucht. Er hat kurz geprüft, ob der **beidseitige symmetrische** Ausbau sinnvoll ist. Der beidseitige Ausbau hat jedoch hinsichtlich der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Luft und Landschaft keine Vorteile. Er wirkt sich im Bereich Streitheim auf das Schutzgut Mensch nachteilig aus, weil er die Schallquelle Autobahn etwas näher zur Ortschaft heranrückt. Außerdem hat der symmetrische Ausbau gravierende Nachteile für das Schutzgut Pflanzen und Tiere. Er führt in den bewaldeten Bereichen dazu, dass der Schutzwald auf beiden Seiten der BAB A 8 aufgerissen wird und dass darum eine weit höhere Waldschadensgefahr entsteht als bei einem einseitigen nördlichen oder südlichen Ausbau.

Der **einseitige Südausbau** hätte gravierende Nachteile für das Schutzgut Mensch im Bereich Streitheim, weil die Autobahn dann unmittelbar an die Bebauung anschließen würde. Er würde ferner das Schutzgut Sach- und Kulturgüter stark beeinträchtigen, weil er den Abriss der Autobahnkapelle nach sich ziehen und in einen als Bodendenkmal geschütztes Schürfgrubenfeld nordöstlich von Zusmarshausen eingreifen würde. Hinsichtlich der

Schutzgüter Wasser, Klima, Luft, Landschaft und Boden sind die Beeinträchtigungen bei einem Südausbau ebenso stark wie bei einem Nordausbau. Der einseitige Südausbau hätte jedoch hinsichtlich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen gegenüber den anderen Trassenvarianten Vorteile. Dies gilt insbesondere für den Waldbestand. Zwar gehen beim Südausbau nicht weniger Waldflächen verloren als beim Nordausbau. Aber die Waldschadensgefahr ist beim Südausbau deutlich geringer. Da die Hauptwindrichtung von Südwesten nach Nordosten verläuft, ist bei einer Rodung des nördlichen Waldtraufs die Gefahr eines Windwurfs höher als bei der Entfernung des südlichen Waldsaums. Außerdem sind die Begleitschäden infolge der stärkeren Sonneneinstrahlung größer. Dieser Vorteil des Südausbaus für das Schutzgut Tiere und Pflanzen wird allerdings dadurch eingeschränkt, dass im Offenlandbereich bei Streitheim durch den südlichen Ausbau wertvolle Gehölzstrukturen verloren gingen. Trotz dieses Vorteils des Südausbaus beim Schutzgut Tiere und Pflanzen verbleiben die gravierenden Nachteile bei den Schutzgütern Mensch und Kulturgüter.

Aus diesem Grund hat die Autobahndirektion Südbayern auch die Möglichkeit eines **teilweisen Südausbaus** untersucht, der insbesondere die Autobahnkapelle bei Adelsried und die Ortschaft Streitheim unberührt lässt. Ein solcher teilweiser Südausbau wäre in dem vergleichsweise kurzen Bereich zwischen Adelsried und Streitheim (2,8 km) wegen der Notwendigkeit zweier relativ langer Verschwenkungsbereiche von ca. 1 km nicht sinnvoll. Der teilweise Südausbau könnte jedoch im sog. Rauhen Forst zwischen Zusmarshausen und Streitheim erfolgen. Dieser teilweise Südausbau würde ebenfalls zu einer stärkeren Schonung des Waldes führen als ein durchgehender Nordausbau. Da bei dem teilweisen Südausbau aber auch zwei lange Verschwenkungsbereiche auftreten, in denen beide Waldränder angerissen werden, ist der Vorteil für die Waldbestände deutlich geringer als bei einem durchgehenden Südausbau. Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen hätte der teilweise Südausbau außerdem den Nachteil, dass im Streitheimer Forst mehr Waldbiotope verloren gingen als bei einem reinen Nordausbau. Hinsichtlich der Schutzgüter Mensch, Landschaft, Wasser, Luft und Klima bestehen zwischen dem teilweisen Südausbau und den übrigen Trassenvarianten keine Unterschiede. Allerdings hat der teilweise Südausbau hinsichtlich des Schutzgutes Boden den Nachteil, dass infolge der beiden Verschwenkungsbereiche wesentlich mehr Flächen versiegelt werden. Außer-

dem verbleibt auch bei dem teilweisen Südausbau der Nachteil für das Schutzgut Kulturgüter, dass das erwähnte Schürfgrubenfeld stärker gefährdet werden würde als bei einem reinen Nordausbau.

4. Bewertung der Umweltauswirkungen

4.1 Allgemeine Bewertung des Vorhabens

Bewertet man die oben beschriebenen Umweltauswirkungen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB 8, wird man zusammenfassend feststellen können, dass für die untersuchten Schutzgüter keine unvertretbaren Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Der Ausbau führt zwar zu nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch zusätzlichen Anstieg der Verkehrsimmissionen. Die Zunahme der Lärm- und Schadstoffimmissionen wird jedoch durch sehr umfangreiche Schutzmaßnahmen für die Wohnbereiche so stark reduziert, dass im trassennahen Wohnumfeld eine deutliche Verbesserung im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand eintritt. In den autobahnnahen Erholungsräumen tritt hingegen bedingt durch die erwartete Verkehrszunahme eine Verschlechterung ein. Die hinsichtlich der Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Landschaft und Boden auftretenden Nachteile sind erheblich. Dies gilt insbesondere für den mit der Versiegelung der Bodenfläche zwangsläufig verbundenen Verluste an Bodenfunktionen, für die Gefährdung der Waldbestände bei einem Nordausbau und für die nicht unerhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes bei Streitheim. Allerdings sind diese Nachteile zumindest teilweise minimier- und kompensierbar. Besonders empfindliche Biotope und Landschaftsbestandteile sind nicht betroffen. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser, Luft, Klima, Kultur- und Sachgüter sind insgesamt von untergeordneter Bedeutung.

4.2 Bewertung der Ausbaualternativen

Eine grundlegende Alternative im Sinne einer Neubautrasse hätte so erhebliche Nachteile für die Schutzgüter Mensch, Boden, Tiere und Pflanzen, dass sich auch ohne nähere Prüfung der geplante bestandsorientierte Ausbau unter Umweltgesichtspunkten als vorzugswürdig erweist. Einer eingehenden Bewertung bedürfen im Grunde nur die verschiedenen Möglichkei-

ten des bestandsorientierten Ausbaus. Dem vom Vorhabensträger vorgeschlagene durchgehende Nordausbau (Variante N) sind die Varianten durchgehender Südausbau (Variante S), teilweiser Südausbau (Variante TS) und beidseitiger symmetrischer Ausbau (Variante B) gegenüber gestellt worden. Die nachfolgende tabellarische Übersicht zeigt in der Reihenfolge 1, 2, 3, 4, welche Varianten nach einer Auswertung der oben angegebenen Daten die vergleichsweise geringsten Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter haben. Sind die Auswirkungen in etwa gleich stark, werden gleiche Rangplätze vergeben. Sind alle Varianten gleich zu bewerten, wird auf eine Reihung verzichtet.

Schutzgut	Variante Nord	Variante Süd	Variante Teil-S	Variante Beids.
Mensch	1	3	1	2
Tiere/Pflanzen	3	1	2	4
Landschaft	-	-	-	-
Boden	1	2	2	1
Wasser	-	-	-	-
Luft/Klima	-	-	-	-
Kulturgüter	1	4	2	3

Die in der Tabelle enthaltene Auswertung zeigt deutlich, dass die Varianten Südausbau und symmetrischer Ausbau deutlich gravierendere Umweltauswirkungen haben als die Varianten Nordausbau und teilweiser Südausbau. Sie sind als vergleichsweise ungünstig anzusehen. Die vom Vorhabensträger vorgeschlagene Nordtrasse hat in Bezug auf die meisten Schutzgüter geringere nachteilige Auswirkungen als die übrigen Varianten, liegt aber nur knapp vor der Variante des teilweisen Südausbaus. Dies hat seinen Grund im Wesentlichen darin, dass der teilweise Südausbau für den Schutz des Waldes wegen der langen Verschwenkungsbereiche nur geringfügig besser ist als der reine Nordausbau, aber gleichzeitig eine höhere Flächenversiegelung und eine stärkere Gefährdung eines Bodendenkmals bewirkt.

III. Materiell-rechtliche Bewertung des Gesamtprojekts

1. Allgemeines

Erfolgt eine Planung in mehreren Abschnitten, dann hat die Planfeststellungsbehörde vorab zu prüfen, ob das Gesamtprojekt gerechtfertigt ist, ob die Gründe, die für die Gesamtplanung sprechen, so gewichtig sind, dass sie die Beeinträchtigung der entgegen stehenden Belange unter Einschluss der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege rechtfertigen, und ob eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung gegenüber dem der Planfeststellung zu Grunde liegenden Planungskonzept vorzugswürdig ist (vgl. BVerwG vom 2.11.1992, NVwZ 1993 S. 887 ff.; BVerwG vom 10.04.1997, NVwZ 1998 S. 508 ff.; BVerwG vom 19.05.1998, NVwZ 1999 S. 528 ff.). Dies bedeutet allerdings nicht, dass im Rahmen der Planfeststellung eines Teilabschnitts alle Einwände gegen das Gesamtvorhaben vollumfänglich zu prüfen sind. Vielmehr genügt es, wenn bei Anlegung eines grobmaschigen Prüfungsmaßstabs für die nachfolgenden Abschnitte die Prognose aufgestellt werden kann, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegen stehen (BVerwG vom 10.04.1997, NVwZ 1998 S. 508 ff.). Hinsichtlich des Gesamtprojekts des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8 zwischen Ulm/Elchingen und München ist ein solches vorläufiges positives Gesamturteil möglich. Der Ausbau ist in verkehrlicher Hinsicht - wie anschließend bei Punkt 2 dargelegt wird - erforderlich. Die Gesamtplanung ist ausgewogen (Punkt 3). Ihr stehen auch bei Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen.

2. Rechtfertigung der Gesamtplanung

Die Planung ist aus Gründen des Gemeinwohls vernünftigerweise geboten. Einerseits besteht vor dem Hintergrund des künftig erwarteten Verkehrs auf der BAB A 8 im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen und München ein Verkehrsbedürfnis für den sechsstreifigen Ausbau. Andererseits entspricht die vorhandene Autobahn, die in ihrem Ausbauzustand weitgehend auf die Jahre 1937/1938 zurückgeht, nicht mehr dem regelmä-

ßigen Verkehrsbedürfnis für den überregionalen Verkehr (vgl. § 3 Abs.1 FStrG).

Die BAB A 8 ist charakterisiert durch starken Wirtschafts- und grenzüberschreitenden Durchgangsverkehr. Sie stellt die zentrale Ost-West-Verbindung in Süddeutschland dar und verbindet die Städte Karlsruhe-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Rosenheim. Zugleich hat die BAB A 8 europäische Verkehrsbedeutung, weil sie von der französischen bis zur österreichischen Grenze reicht. Sie dient als wichtige Verteilungs- und Verbindungsachse der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bundesautobahnen A 5, A 7 und A 9. Daneben ist sie auch für den Ferien-, Urlaubs- und Wochenendreiseverkehr von hoher Bedeutung. Dem trägt die Aufnahme der BAB A 8 ins europäische Hauptverkehrswegenetz als Europastraße 52 Rechnung.

Der Verkehr auf der BAB A 8 im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen und München hat in den vergangenen Jahrzehnten stetig zugenommen. Der durchschnittliche Tagesverkehr lag im Jahre 2000 je nach Streckenabschnitt zwischen 50.000 Kfz/24h und weit über 80.000 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung nimmt in den Abschnitten vom Autobahnkreuz Ulm/Elchingen bis Augsburg stetig zu, erlebt zwischen der Anschlussstelle Augsburg-West und Augsburg-Ost einen Höhepunkt von über 81.000 Kfz/24h, fällt dann etwas ab und erreicht ihren absoluten Höchstwert vor München. Zwischen der Anschlussstelle Dachau und dem Autobahndreieck München/Eschenried beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr nach den Zählungen im Jahre 2000 über 86.000 Kfz/24h.

Die BAB A 8 entspricht in ihrem derzeitigen vierspurigen Ausbauzustand nicht dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis. Die verkehrlichen Leistungsgrenzen einer vierspurigen Autobahn ohne Standstreifen werden bei etwa 30.000 Kfz/24h und mit Standstreifen bei etwa 60.000 Kfz/24h angesetzt. Diese Leistungsgrenzen sind bei der nur teilweise mit Standstreifen nachgerüsteten BAB A 8 bereits jetzt in nahezu allen Abschnitten überschritten. Speziell an den Hauptreisetagen bei Ferienbeginn und am Feriende kommt es daher zu umfangreichen Stauungen. Die BAB A 8 zwischen Ulm und München war im Jahre 2001 die bayerische Autobahn mit der höchsten Staumeldungsrate.

Aus diesem Grunde wurde der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 bereits im Jahr 1993 in die erste Dringlichkeitsstufe des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 FStrAbG) aufgenommen. Der Gesetzgeber hat damit nicht nur die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG festgestellt, sondern auch über das Bestehen des Bedarfs verbindlich entschieden (vgl. BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996 S. 914). Diese verbindliche Einschätzung des Ausbaubedarfs wird auch dadurch bestätigt, dass nach den Verkehrsprognosen von Prof. Dr. Kurzak für das Jahr 2020 für den gesamten Bereich der BAB A 8 Verkehrsbelastungen von 70.000 bis 100.000 Kfz/24h vorhergesagt werden. Dieser prognostizierte neuerliche Zuwachs des Verkehrs auf der BAB A 8 hat eine wesentliche Ursache darin, dass mit der Osterweiterung der Europäischen Union der Handel mit den östlichen Nachbarstaaten (Tschechien, Slowakei, Ungarn etc.) zunehmen und dass demzufolge auch der Verkehr auf den Ost-West-Verbindungsachsen ansteigen wird. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 zwischen dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen und München ist daher aus Gründen der Verkehrsüberlastung sinnvoller Weise geboten.

3. Ausgewogenheit der Gesamtplanung

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Planabwägung auch gesamtvorhabensbezogen überprüft, ob die Gründe die für das Gesamtvorhaben sprechen, so gewichtig sind, dass sie die Beeinträchtigung der entgegenstehenden Belange unter Einschluss der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes rechtfertigen (vgl. BVerwG, 19.05.1998, NVwZ 1999 S. 528 ff.). Sie kommt dabei zum Ergebnis, dass bei der Abwägung der durch die Planung verfolgten öffentlichen Interessen mit den Betroffenheiten der Eigentümer und Anlieger sowie den anderen durch die Planung berührten und dem Vorhaben entgegenstehenden Belangen dem Interesse an der Durchführung des Gesamtvorhabens Vorrang einzuräumen ist.

In der Abwägung sprechen für das Straßenbauvorhaben zunächst die Belange der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs, die auch die Rechtfertigung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8 stützen. Hinzu kommt die Notwendigkeit, die für die Erweiterung des europäischen Binnenmarktes erforderliche Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Denn ohne ein leistungsfähige

ges HauptverkehrswegeNetz in Ost-West-Richtung kann der geplante Waren- und Güteraustausch mit den osteuropäischen Staaten nicht bewältigt werden. Diesen öffentlichen Belangen stehen zwar unbestreitbar private Belange einzelner Grundstücksbetroffener, diverser landwirtschaftlicher Betriebe und Jagdberechtigter gegenüber. Bislang land- und forstwirtschaftlich geprägte Flächen werden teilweise versiegelt. Auch führt der sechsstreifige Ausbau der Autobahn in Verbindung mit der prognostizierten Verkehrszunahme zu zusätzlichen Belastungen von Wohn- und Mischgebieten.

Die nachteiligen Auswirkungen sind jedoch nicht von solcher Schwere und solchem Gewicht, dass sie die Sinnhaftigkeit des Gesamtprojekts in Frage stellen. Die betroffenen Grundstückeigentümer erhalten eine Entschädigung. Der Verlust der landwirtschaftlichen Flächen führt wahrscheinlich bei keinem oder allenfalls bei einzelnen landwirtschaftlichen Betrieben zu existenziellen Beeinträchtigungen. Die ohnedies beschränkten Jagdmöglichkeiten entlang der bestehenden Autobahn werden nicht völlig ausgeschlossen. Die Lärmbelastung in den benachbarten Wohn- und Mischgebieten kann weitgehend durch aktive Schallschutzmaßnahmen auf ein zumutbares Maß reduziert werden. Auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sind nicht von solchem Gewicht, dass sie der Verwirklichung des Gesamtvorhabens zwingend entgegen stehen. Landschafts- oder Naturschutzgebiete sowie Europäische Schutzgebiete nach der Vogelschutz- oder der FFH-Richtlinie werden nicht oder nur marginal berührt. Die mit dem Straßenbau zwangsläufig verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen soweit als möglich kompensiert.

Bei Abwägung der für und gegen die Planung sprechenden Gesichtspunkte spricht daher nichts dafür, dass die Gesamtplanung wegen Überwiegens der entgegenstehenden Belange aufgegeben und dass die Planfeststellungsbehörde sich für die sog. Null-Variante entscheiden wird. Im hier zu entscheidenden neunten Abschnitt sind keine so gewichtigen gegenläufigen Gesichtspunkte zu Tage getreten, dass die Verwirklichung des Vorhabens im Rahmen der Abwägung hätte abgelehnt werden müssen. Unlösbarer Konflikte sind in den bereits bestandskräftig festgestellten Nachbarabschnitten für den achten und zehnten Abschnitt nicht aufgetreten und waren auch für die übrigen Ausbauabschnitte nicht ersichtlich. Der Verwirklichung des

Gesamtvorhabens stehen daher keine unüberwindlichen rechtlichen Hindernisse entgegen.

IV. Materiell-rechtliche Bewertung des 9. Abschnitts

1. Allgemeines

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 ist, wie oben dargestellt, in vierzehn Planungsabschnitte unterteilt. Die in diesem Beschluss gegenständliche Planung umfasst den neunten Abschnitt, der im Wesentlichen den Bereich von Adelsried bis Zusmarshausen umfasst. Diese Teilplanung widerspricht keinen zwingenden Planungsleitsätzen, hat eine eigene Planrechtfertigung und ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen. Die Planung für die PWC-Anlagen Streitheim und Lüftenberg ist nicht mehr Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

2. Planrechtfertigung

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG 26.06.1992, NVwZ 93, 572) bedarf jeder planfestzustellende Streckenabschnitt einer eigenen Planrechtfertigung. Dies ist allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen. Plangerechtfertigt ist der Abschnitt dann, wenn er eine selbständige Verkehrsfunktion hat. Diese wird regelmäßig durch den Anschluss des Anfangs- und Endpunktes des Teilabschnittes an das bereits bestehende Straßennetz erreicht (vgl. Zeitler, BayStrWG, Art. 38 Rn. 29).

Mit dieser rechtlichen Bindung soll u.a. gewährleistet werden, dass die Bildung von Teilabschnitten auch dann planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn die Verwirklichung der Gesamtplanung teilweise oder ganz aufgegeben wird. Das Entstehen eines sog. Planungstorso soll vermieden werden. Diese Gefahr besteht beim sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 im Grunde nicht. Da die BAB A 8 bereits vierstreifig besteht, kann jede Verbreiterung über einen größeren Verkehrsabschnitt zur Verbesserung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf dieser bereits jetzt stark überlasteten Autobahn führen. Der geplante Ausbauabschnitt zwischen Adelsried und Zus-

marshausen reicht über 9,00 km und erschließt das Zwischenstück zwischen den Anschlussstellen Zusmarshausen und Adelsried. Die Verbreiterung in diesem Bereich hat eine ausreichende Länge, um selbst bei isolierter Verwirklichung eine spürbare Erleichterung des Verkehrsflusses herbeizuführen.

Darüber hinaus wird durch den sechsspurigen Ausbau auch die Verkehrssicherheit verbessert. Der Abschnitt ist derzeit vierspurig ohne Standstreifen ausgebaut. Die Leistungsgrenze einer solchen vierspurigen Schnellstraße ohne Standstreifen wird bei 30.000 Kfz/24h angesetzt. Dieser Schwellenwert wird im vorliegenden Fall weit überschritten. Bei der Verkehrszählung im Jahre 2000 wurde im Bereich zwischen Adelsried und Zusmarshausen ein durchschnittlicher Tagesverkehr von 56.424 Kfz/24h und im Bereich zwischen Adelsried und Neusäß von 57.578 Kfz/24h ermittelt. Damit ist das vierspurig ohne Standstreifen ausgebaute Teilstück der A 8 völlig überlastet. Selbst bei geringsten Verkehrsstörungen treten Staus, gefährliche Verkehrssituationen und Unfälle auf.

Der Ausbau des Abschnittes zwischen Adelsried und Zusmarshausen ist auch deswegen sinnvollerweise geboten, weil für das Prognosejahr 2020 eine weitere starke Zunahme des Verkehrs erwartet wird. Nach den Berechnungen von Prof. Dr. Kurzak ist im Jahr 2020 zwischen Adelsried und Zusmarshausen ein durchschnittlicher Tagesverkehr von 69.000 Kfz/24h (Schwerlastanteil von 20 %) zu erwarten. Im Bereich zwischen Adelsried und Neusäß liegt der Wert mit 71.000 Kfz/24h (Schwerlastanteil von 19,6 %) noch etwas höher. Da bei den prognostizierten Verkehrswerten auch die Leistungsgrenze einer vierspurigen Autobahn mit Standstreifen von 60.000 Kfz/24h deutlich überschritten ist, ist der sechsstreifige Ausbau im plangegenständlichen Bereich aus verkehrlichen Gründen gerechtfertigt.

3. Ermessensentscheidung

3.1 Allgemeine Zusammenfassung

Die Zulassung des Vorhabens ist auch bei Abwägung der dem Ausbau entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange geboten. Die verbindlich festgestellte Planung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planungen, berücksichtigt die in den Straßengesetzen u.a. gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Ge- und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes. Sie enthält keinen unverhältnismäßigen Eingriff in die privaten Rechte Dritter und ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses gerechtfertigt.

3.2 Nullalternative

Da der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 mit einem hohen Landverbrauch verbunden ist, hat die Regierung von Schwaben auch geprüft, ob im Interesse einer weitestgehenden Schonung von Natur und Landschaft - wie vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. gefordert - auf den sechsstreifigen Ausbau verzichtet werden kann (sog. Nullalternative). Allerdings kann dem öffentlichen Interesse an der Sicherheit und Leichtigkeit des überörtlichen Verkehrs nicht durch weniger einschneidende Mittel Rechnung getragen werden. Eine Umlenkung des Verkehrs auf andere weniger belastete Ost-West-Achsen ist nicht möglich. Andere verkehrsregelnde Maßnahmen sind nicht ausreichend. Wegen der bereits bestehenden Überlastung der BAB A 8 wurde für den Tagesverkehr von 6:00 bis 20:00 Uhr bereits 1999 ein Lkw-Überholverbot und ein Tempolimit von 120 km/h auf der gesamten zweibahnigen Strecke zwischen Ulm/Elchingen und München angeordnet. Diese verkehrslenkende Maßnahme reicht allerdings - wie die hohe Zahl von Verkehrsstaus (887 im Jahr 2001) zeigt - nicht einmal aus, um den gegenwärtigen Verkehr flüssig und sicher abzuwickeln. Für den prognostizierten Verkehrszuwachs um 25 % ist der Ausbau der Autobahn unumgänglich. Wägt man das hohe wirtschaftliche und verkehrliche Interesse am Ausbau mit den gegenläufigen Interessen ab, dann überwiegt auch im vorliegenden

Abschnitt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens.

3.3 Dimensionierung und Ausgestaltung

Darüber hinaus entspricht auch die Dimensionierung und Ausgestaltung der BAB A 8 neu dem Gebot der sachgerechten Abwägung widerstreitender Belange. Ein geringerer Ausbau - etwa als vierspurige Autobahn mit Standstreifen oder als sechsspurige Autobahn ohne Standstreifen - würde entweder eine zu geringe Leistungsfähigkeit oder eine zu geringe Verkehrssicherheit für den prognostizierten Verkehr aufweisen. Der Ausbaustandard als sechsspurige Autobahn mit Standstreifen ist daher ermessensgerecht.

Der Vorhabensträger hat sich bei seiner Planung an den verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS" orientiert. Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind zwar keine absoluten Maßstäbe. Sie spiegeln jedoch die allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus wieder und geben damit wertvolle Anleitungen für die Straßenplanung. Bei der BAB A 8 handelt es sich um eine Bundesfernstraße der Straßenkategorie A I gemäß der RAS, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N - Ausgabe 1988). Die geplante Trassierung erfolgte weitgehend bestandsorientiert für eine Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 120$ km/h. Für die Straßenbreite der BAB A 8 wurde auf Grund der erwarteten Verkehrsbelastung von mehr als 60.000 Kfz/24h ein sechsstreifiger Regelquerschnitt mit Standstreifen, der RQ 35,5, festgelegt. Die Breite der Autobahn und der angebundenen Straßen entsprechen den Empfehlungen der RAS, Teil Querschnitte (RAS-Q - Ausgabe 1996) und den Empfehlungen der RAL Teil Knotenpunkte - Abschnitt 2 Planfreie Knotenpunkte (RAL-K-2 - Ausgabe 1976 mit Ergänzungen 1993).

Im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 wird aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch die Höhenlage der Autobahn verändert. Die bestehenden Steigungen der BAB A 8 von bis zu 6 % Gefälle sorgen derzeit dafür, dass der Schwerlastverkehr, Pkw mit Campinganhänger und schwächer motorisierte Fahrzeuge erheblich an Geschwindigkeit verlieren und dadurch den Verkehrsfluss hemmen. In Folge der zu kleinen Kuppenhalbmesser ist außerdem auf der BAB A 8 die erforderliche Halte-

sichtweite nicht immer gewährleistet. Aus diesen Gründen wird der Höhenverlauf durch Geländeeinschnitte und Dammlagen derart begradigt, dass die Steigungen max. 4 % Gefälle aufweisen.

Auch der Ausbaustandard bei der Wahl der Fahrbahnbeläge entspricht dem Gebot sachgerechter Abwägung. Die bituminöse Befestigung der Straße hält die Vorgaben der Richtlinien für das Anlegen von Straßen (RStO - Ausgabe 1986) ein. Aus Gründen des Schallschutzes wurde außerdem für die durchgehenden Fahrbahnen ein lärmmindernder Belag vorgeschrieben, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StO} von - 2 dB(A) entspricht. Nach allem kann von einer technischen Über- oder Unterdimensionierung der Autobahn nicht gesprochen werden.

3.4 Varianten

Die Möglichkeit an Stelle des bestandsorientierten Ausbaus eine südliche oder nördliche Neubautrasse auf der gesamten Länge des Abschnitts zu verwirklichen, bedarf keiner näheren Untersuchung. Jede Neubautrasse zieht im Vergleich zum bestandsorientierten Ausbau wesentlich nachteiligere Umweltauswirkungen nach sich (oben C.II.3.4), verursacht erhebliche Mehrkosten und löst zwangsläufig städtebauliche Konflikte im Norden mit den Planungen der Gemeinde Adelsried und im Süden mit den Planungen des Marktes Zusmarshausen aus. Daher ist der bestandsorientierte Ausbau der BAB A 8 im geplanten Autobahnabschnitt im Grunde alternativlos.

Der bestandsorientierte Ausbau kann entweder dadurch erfolgen, dass beidseitig die zusätzlich benötigten Fahr- und Standspuren angebaut werden (symmetrischer Ausbau) oder dass einseitig neben die bestehende Autobahn im Süden oder Norden die zusätzlich benötigten Bahnen hinzugefügt werden (asymmetrischer Ausbau). Der symmetrische Ausbau hat Kostenvorteile, wenn die Autobahntrasse in Lage und Höhe weitgehend beibehalten wird. Dann können der Unterbau der Fahrbahnen und auch ausreichend dimensionierte Brückenbauwerke teilweise oder ganz weiter verwendet werden. Muss - wie oben gezeigt - aus verkehrlichen Gründen die Kurven- und Höhenlage der Autobahn stark verändert werden und sind die vorhandenen Brückenbauwerke wie im Abschnitt Zusmarshausen-Adelsried

ohnedies zu klein, bringt der symmetrische Ausbau keine wirtschaftlichen Vorteile. Der symmetrische Ausbau hat außerdem den Nachteil, dass er während der Bauphase infolge der dauerhaften Absperrung von Fahrspuren zu stärkeren Behinderungen des Verkehrsflusses führt als der asymmetrische Ausbau. Vor allem hat der symmetrische Ausbau in dem sehr waldreichen Abschnitt zwischen Adelsried und Zusmarshausen den Nachteil, dass er den Waldsaum an beiden Seiten aufreißt. Da dann auf beiden Seiten der Autobahn bei Winden und Stürmen eine Waldschadensgefahr besteht, ist der symmetrische Ausbau - wie die Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben hat - aus Gründen des Wald- und Naturschutzes abzulehnen.

Beim asymmetrischen Ausbau besteht grundsätzlich die Möglichkeit des südlichen und des nördlichen Anbaus. Ein durchgehend nördlicher Ausbau ist realisierbar. Ein durchgehend südlicher Ausbau kommt allerdings im vorliegenden Abschnitt - wie im Erläuterungsbericht auf S. 13 ff. ausführlich dargelegt wird - nicht ernsthaft in Betracht, weil dies sowohl die Autobahnkapelle bei Adelsried als auch die Ortschaft Streitheim in Mitleidenschaft ziehen würde. Außerdem wären Verschwenkungsbereiche an beiden Abschnittsenden erforderlich, weil in den Anschlussbereichen zum 8. und 10. Abschnitt jeweils ein Nordanbau geplant ist.

Wegen dieser Zwangspunkte kann nur ein teilweiser südlicher Ausbau ins Auge gefasst werden. Ein solcher teilweiser Südanbau ist in dem vergleichsweise kurzen Bereich zwischen Adelsried und Streitheim (2,8 km) wegen der Notwendigkeit zweier relativ langer Verschwenkungsbereiche von ca. 1 km nicht sinnvoll. Ein teilweiser Südausbau könnte im Wald zwischen Zusmarshausen und Streitheim jedoch bei Berücksichtigung der Verschwenkungsbereiche auf einer Länge von etwa 1,5 km erfolgen. Dieser Südausbau wäre aus Sicht der Forstwirtschaft zu begrüßen. Denn die Waldschadensgefahr ist beim Anschneiden des südlich der Autobahn gelegenen Waldrandes geringer als beim Aufreißen des nördlich der Autobahn gelegenen Waldsaums. Allerdings führt ein teilweiser Südausbau zu verkehrlichen Erschwernissen in der Bauphase, weil in den Verschwenkungsbereichen Provisorien für die Verkehrsführung notwendig werden. Dies kann in den Verschwenkungsbereichen auch dazu führen, dass die Waldränder beidseitig angeschnitten werden müssen.

Demgegenüber hat der durchgehende Nordausbau den Vorteil, dass er die beiden Verschwenkungsbereiche einspart und damit weniger Land verbraucht. Da die in den Verschwenkungsbereichen benötigten Bauprovisionen teuer sind, ist der durchgehende Nordausbau kostengünstiger durchzuführen als ein teilweiser Südausbau. Außerdem treten in der Bauphase keine verschwenkungsbedingten Verkehrserschwerisse auf. Schließlich sprechen auch naturschutzfachliche Gründe für den Nordausbau im Bereich zwischen Streitheim und Zusmarshausen, weil der Nordausbau zu geringeren Beeinträchtigungen von Waldbiotopen führt als der teilweise Südausbau. Wägt man diese Vorteile des durchgehenden Nordausbaus mit dem Nachteil der höheren Waldschadensgefahr ab, überwiegen die Vorteile des durchgehenden Nordausbaus. Dies gilt nicht zuletzt deshalb, weil der Vorteil der Schonung von Waldbiotopen und des geringeren Flächenverbrauchs sicher und auf Dauer eintritt, während die befürchtete Schädigung des Waldes nur möglicherweise und vorübergehend zu erwarten ist. Außerdem tritt auch bei einem teilweisen Südausbau eine gewisse Waldschadensgefahr ein, die allerdings geringer ist als die Waldschadensgefahr beim Nordausbau. Schließlich kann die sicherlich ernst zu nehmende Waldschadensgefahr durch Unterpflanzungen reduziert werden, wozu die Autobahndirektion Südbayern grundsätzlich bereit ist (Schutzmaßnahme S 1 im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan).

4. Raum- und Fachplanung

4.1 Raumordnung und Landesplanung

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 zwischen Adelsried und Zusmarshausen entspricht auch den Zielen und Grundsätzen der Landes- und Regionalplanung. Gemäß dem Grundsatz B V 1.4.1 des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2006 - LEP - kommt im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur besondere Bedeutung zu. Auch soll entsprechend dem Ziel B V 1.4.2 Abs. 4 3. Spiegelstrich des LEP u.a. die Autobahnstrecke A 8 (West) München-Augsburg-Ulm für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der bestehenden europäischen Transversa-

len vorrangig sechsstreifig ausgebaut werden. Damit gibt es konkrete normative Vorgaben, die den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Zusmarshausen und Adelsried fordern. Aus landesplanerischer Sicht ist das Vorhaben daher grundsätzlich zu begrüßen.

Zwar wirkt sich das Projekt nachteilig vor allem auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes aus. Dies gilt auch deshalb, da das Bauvorhaben im Naturpark Augsburg-Westliche Wälder und im zugehörigen Landschaftsschutzgebiet liegt. Nach dem Ziel B I 2.4.1 des Regionalplans der Region Augsburg - RP9 - (Dritte Änderung) soll dieser Naturpark der Erholung dienen, als weiträumiges, teilweise naturnahes, emissionsarmes Gebiet mit gewachsener Kulturlandschaft erhalten, als Frischluftreservoir für den großen Verdichtungsraum Augsburg gesichert und als naturbetonter Lebensraum fortentwickelt werden. Die dortigen Eingriffe halten sich jedoch in einem landesplanerisch vertretbaren Rahmen. Zudem lassen sich die negativen Auswirkungen - wie an anderer Stelle ausgeführt - überwiegend ausgleichen. Damit wird im Rahmen der Abwägung mit konkurrierenden Belangen den naturschutzfachlichen Belangen in landes- und regionalplanerisch ausreichendem Umfang Rechnung getragen. Dies gilt, wie aus der Stellungnahme des Regionalen Planungsverbandes Augsburg vom 14.01.2004 zu entnehmen ist, auch bei Abwägung der konkurrierenden Nutzungsansprüche im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet Nr. 21 "Waldgebiete westlich von Augsburg" im Bereich Streitheim-Lüftenberg (vgl. Dritte Änderung des RP 9 B I 2.1 i.V.m. der Tekturkarte zu Karte 3 "Landschaft und Erholung"), trotz der dort höheren Gewichtung der Belange von Natur und Landschaft.

4.2 Staats- und Kreisstraßenplanung

Die Pläne zum Ausbau der BAB A 8 zwischen Adelsried und Zusmarshausen sind auch mit der Staatsstraßenplanung des Freistaats Bayern und der Kreisstraßenplanung des Landkreises Augsburg vereinbar. Der Landkreis Augsburg hat - wie aus dem Schreiben vom 05.01.2004 hervorgeht - gegen den geplanten Neubau der Kreuzung der BAB A 8 mit der Kreisstraße A 33 bei Streitheim keine Einwendungen erhoben. Mit Schreiben vom 22.12.2004 hat der Landkreis auch der in den Planunterlagen vorgesehen Mitbenutzung des "Weldenbahnradweges" als landwirtschaftlichen Anwandweg zugestimmt. Die Umlegung der St 2032 bei Adelsried ist mit dem Straßenbauamt

Augsburg abgestimmt worden und wird von ihm befürwortet. Hinsichtlich der vom Straßenbauamt angesprochen geplanten Ortsumfahrung von Adelsried wird auf die folgenden Ausführungen unter C.IV.4.3 verwiesen.

4.3 Städtebauliche Belange

Der Ausbau der Autobahn widerspricht auch nicht der örtlichen Bauleitplanung der betroffenen Kommunen. Die Autobahndirektion Südbayern hat bei ihrer Planung die ausreichend konkretisierten städtebaulichen Planungen der Gemeinden berücksichtigt.

Die Gemeinde Adelsried hat zwar darauf hingewiesen, dass die Anlage von zwei Retentionsraumbecken und einer Ausgleichsfläche auf Flnr. 837, Gemarkung Adelsried, der Erschließung des im Flächennutzungsplan vorgesehenen Gewerbegebiets "Im Wölfl" widerspricht und die Abzweigung der nördlich der Autobahn vorgesehenen Ortsumfahrung Adelsried erschwert. Diesem Vorbringen wurde durch die in der Tektur vom 31.08.2004 vorgenommenen Umplanung der Retentionsräume und der Ausgleichsfläche A 2 Rechnung getragen. Die Gemeinde Adelsried hat ferner gefordert, die geplante Ortsumfahrung von Adelsried in der Planung der BAB A 8 ausreichend zu berücksichtigen. Dies war und ist in der Planung gewährleistet. Die ursprüngliche Planung für die PWC-Anlage Lüftenberg ist in der Planung nicht mehr enthalten. Zwar wurde nun das Regenrückhaltebecken 3 auf das bereits von der Autobahndirektion Südbayern erworbenen Grundstück Flnr. 265 Gemarkung Streitheim verlegt. Unter A.IV.1 wurde jedoch ausdrücklich angeordnet, dass die Feststellung der genauen Lage des Regenrückhaltebeckens 3 unter dem Vorbehalt einer späteren Änderung im geplanten Verfahren für die Ortsumfahrung Adelsried unter Berücksichtigung der dortigen Erfordernisse erfolgt. Nach Rücksprache mit der höheren Naturschutzbehörde konnte auch auf die Ausweisung der Ausgleichsflächen A.1.7T auf den Flnrn. 253 und 282 verzichtet werden, sodass auch insoweit jeder Trassenkorridor für die Umfahrung möglich ist.

Dem Wunsch der Gemeinde Horgau, den Kreisverkehr an der Anschlussstelle Adelsried so zu bauen, dass eine weitere Straßentrasse aus südlicher

Richtung angeschlossen werden kann, ist in der Planung Rechnung getragen worden.

Die Forderung des Marktes Zusmarshausen, einen Kreisverkehrs an der A 33 im Bereich des nördlichen Ortesendes von Streitheim zu errichten, ist zurückzuweisen. Dies gilt zum einen, da wegen der Höhenlage und der geplanten Absenkung der A 33 der Einbau eines zusätzlichen Kreisverkehrs straßenbautechnisch äußerst schwierig ist. Im Übrigen ist er auch deshalb nicht erforderlich, da hier durch die Planung bereits ein niedriges Geschwindigkeitsprofil zu erwarten ist. Dies liegt daran, dass die bestehende Kreisstraße zwischen Autobahn und Kornbergstraße weitgehend geradlinig verläuft. Da das neue Kreuzungsbauwerk der Autobahn westlich des bestehenden Bauwerkes errichtet wird, hat die Kreisstraße A 33 künftig unmittelbar nördlich der Kornbergstraße einen Verschwenkungsbereich, so dass hier ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau als bisher zu erwarten ist. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass der Kreisstraßenverkehr aus Richtung Norden eine Steigung von 6 % zurückgelegt hat, bevor er den Kreuzungsbereich mit der Kornbergstraße erreicht, was ebenso zu einer Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus führt. Darüber hinaus ist von der kreuzenden Kornbergstraße künftig wohl nur ein geringes Verkehrsaufkommen zu erwarten, und damit die Voraussetzung für die Eignung als Kreisverkehr nicht gegeben. Soweit der Markt Zusmarshausen den Einbau eines Kreisverkehrs an der Kreuzung A 33/Kornbergstraße wegen der künftigen Umfahrung von Adelsried angeregt hat, ist Letztere keine hinreichend verfestigte kommunale Planung, auf die nach § 38 BauGB zwingend Rücksicht zu nehmen wäre. Ungeachtet dessen hat die Autobahndirektion Südbayern im Erörterungstermin vom 18.03.2004 ihre Bereitschaft erklärt Planungsalternativen zu prüfen und diese mit dem Markt Zusmarshausen und dem Landkreis Augsburg abzustimmen, um eine verkehrsberuhigte Ortseinfahrt zu erzielen. Dieser Zusage wird mit der Anordnung unter A.VI.4 Rechnung getragen.

5. Immissionsschutz

5.1 Lärmschutz

Der Ausbau der BAB A 8 ist mit den Belangen des Schallschutzes vereinbar. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch den Umbau der bestehenden vierstreifigen Straße zu einer sechsstreifigen Autobahn keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen. Entsprechend dem Gebot des § 50 BImSchG wurde die Beeinträchtigung der ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete durch den Verkehrslärm so weit wie möglich durch bauliche Maßnahmen vermieden. Im Bereich von Adelsried war es vor allem wegen der Autobahnkapelle zwar nicht möglich, durch einen Südanbau von der Ortschaft abzurücken. Auf die Ausführungen unter C.II.3.4, C.II.4.2 und C.IV.3.5 wird verwiesen. In Streitheim wurde aber die Schallquelle Autobahn durch einen Nordausbau von der im Süden liegenden Wohnbevölkerung etwas entfernt.

Gleichwohl ist mit dem Ausbau der BAB A 8 unbestreitbar eine Erhöhung des Verkehrs und damit eine Zunahme des Verkehrslärms verbunden. Die Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage der §§ 41 - 43 BImSchG i.V.m. der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu beurteilen. Danach sind Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich nur beim völligen Neubau oder bei wesentlichen Änderungen von Straßen vorzusehen. Die geplante Erweiterung der BAB A 8 um zwei durchgehende Fahrbahnen stellt eine wesentliche Änderung gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV dar, so dass die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung für das gesamte Vorhaben einzuhalten sind.

Diese Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) betragen

- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen
57 dB(A) tags,
47 dB(A) nachts;
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten
59 dB(A) tags,
49 dB(A) nachts;

- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten
64 dB(A) tags,
54 dB(A) nachts;
- 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 den Bebauungsplänen festgesetzte Flächen sowie Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit einzustufen. Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 zu der genannten Verordnung zu berechnen. Bei diesen Berechnungen wird regelmäßig nur der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm errechnet (vgl. BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, S. 1003).

Im vorliegenden Fall wurden diese schalltechnischen Untersuchungen und Berechnungen von dem Augsburger Ingenieurbüro für Schall- und Schwingungstechnik Accon GmbH durchgeführt (Planunterlage 11T). Grundlage dieser Untersuchungen bildeten die Verkehrsprognosen von Prof. Dr. Kurzak, die von der Autobahndirektion Südbayern zur Verfügung gestellte Verkehrswegeplanung und ein digitales Geländemodell. Obwohl das Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Kurzak für das Jahr 2020 nur Verkehrsbelastungen von 69.000 Kfz/24h im Bereich von Zusmarshausen bis Adelsried und 71.000 Kfz/24h im Bereich von Adelsried bis Neusäß ausweist, sind bei der Verkehrslärberechnung zu Gunsten der Betroffenen 70.000 Kfz/24h bzw. 75.000 Kfz/24h zugrunde gelegt worden. Die Berechnungen sind - wie eine Überprüfung durch das für Immissionsschutz zuständige Sachgebiet der Regierung von Schwaben ergeben hat - entsprechend den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung und der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990 (RLS 90) durchgeführt worden. Die Rechenergebnisse sind vom Bayer. Landesamt für Umweltschutz stichprobenartig auf Plausibilität überprüft und bestätigt worden. Vernünftige Zweifel an der rechnerischen Richtigkeit dieser Ergebnisse bestehen nicht.

Nach diesen Untersuchungsergebnissen kommt es bei ungehinderter Schallausbreitung zu Überschreitungen der für Wohngebiete geltenden Grenzwerte bei etwa 60 Anwesen in Streitheim und bei etwa 90 Gebäuden in Adelsried. Diese Grenzwertüberschreitungen treten nach den Berechnungen der Fa. Accon GmbH bei Verwendung eines schallmindernden Fahrbahnbelags auf, der zu einer Emissionspegelsenkung von - 2 dB(A) führt, wenn keine weiteren aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle oder -wände) ergriffen werden. In diesem Fall treten Grenzwertüberschreitungen von max. 2 dB(A) tags und 7 dB(A) nachts in Adelsried bzw. 8 dB(A) tags und 13 dB(A) nachts in Streitheim auf.

Aufgrund der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen hat die Autobahndirektion Südbayern als aktive Schallschutzmaßnahme in Adelsried eine insgesamt 685 m lange und 6 m hohe Lärmschutzeinrichtung vorgesehen. Diese Lärmschutzeinrichtung besteht im Bereich der Anschlussstelle aus einer 6 m hohen Schallschutzwand, ansonsten aus einer sog. Wall-Wand-Kombination (3 m Wall + 3 m Wand). Darüber hinaus ist entlang der nördlichen Ausfahrttrampe im Rahmen der Tektur vom 31.08.2004 ein bis zu 7 m hoher Wall eingeplant worden. Mit Hilfe dieser Schallschutzeinrichtungen können bei sämtlichen Anwesen in Adelsried die Tagesgrenzwerte eingehalten werden. Es verbleiben allerdings bei 13 Wohngebäuden Überschreitungen der Nachtgrenzwerte. Bei einem Anwesen (Immissionsort A_IP10) wird der Nachtgrenzwert um 1,3 dB(A) überschritten; bei den übrigen 12 Anwesen liegt die Überschreitung bei max. 0,5 dB(A).

Eine Verbesserung der Lärmschutzsituation in Adelsried kann weder durch eine Verlängerung der Lärmschutzeinrichtungen noch durch eine Tieferlegung der Autobahn erreicht werden. Mit den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen werden in Adelsried, westlich der Augsburger Straße, an allen Gebäuden die Grenzwerte tags und nachts eingehalten. Bei den Gebäuden mit verbleibender Grenzwertüberschreitung nachts, östlich der Augsburger Straße, führt eine beliebige Verlängerung der 6 m hohen Lärmschutzeinrichtungen Richtung Westen zu keinerlei Verringerung der Betroffenenzahl. Im Osten endet die Lärmschutzanlage dagegen bereits im Einschnittsbereich der Autobahn. Eine Tieferlegung der Autobahn, die insbesondere wegen der Absenkung der Unterführung der St 2032 technisch aufwändig wäre und mindestens 1,5 Mio. € kosten würde, brächte bei der ca. 300 m entfernten

Wohnbebauung keinerlei Verbesserung der Immissionssituation. Eine Verbesserung des aktiven Lärmschutzes kann aber nach Einschätzung des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz dadurch erreicht werden, dass man eine Lärmschutzlücke im Bereich des nördlichen Astes der Anschlussstelle Adelsried durch einen zusätzlichen Wall schließt. Dieser Wall erbringt zwar nur Verbesserungen im Bereich von weniger als 0,5 dB(A) im Mittelungsspiegel, reduziert allerdings die Lästigkeit der Geräusche bei der Ein- und Ausfahrt auf die BAB A 8 erheblich. Aus diesem Grund hat die Autobahndirektion Südbayern diese Optimierung der Lärmschutzanlage im Erörterungstermin vom 17.03.2004 zugesagt und - wie bereits ausgeführt - in die Plankturen vom 31.08.2004 eingearbeitet. Ergänzend wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen der Gemeinde Adelsried unter C.V.1 verwiesen.

Weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen in Adelsried sind nicht veranlasst. Zur Einhaltung des Nachtgrenzwertes bei allen Anwesen müsste die 685 m lange Lärmschutzeinrichtung auf der gesamten Länge um 2 bis 3 m erhöht werden. Dies würde, bei einer Lärmschutzwanderhöhung um 3 m, nach Berechnungen der Regierung mindestens einen Kostenmehraufwand von etwa 400.000 € bedeuten, ohne dass dadurch eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden würde. Pegelminderungen im Bereich von 1 dB(A) liegen an der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Die Anlegung höherer Lärmschutzwälle und -wände stünde folglich außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG. Die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und/oder Belüftern an betroffenen Schlaf- und Wohnräumen) entspricht daher auch mit Blick auf die gegebene Vorbelastung der Wohngebiete, welche nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, Az. A 42/97) im Rahmen der Verhältnismäßigkeit schutzmindernd zu berücksichtigen ist, ordnungsgemäßer Ermessensausübung.

In Streitheim hat die Autobahndirektion Südbayern nun eine insgesamt 1.530 m lange Schallschutzeinrichtung mit einer Höhe von bis zu 8,5 m über Fahrbahnoberkante vorgesehen. Die Schallschutzmaßnahme in Streitheim besteht im Osten und im Westen aus einem 5 m hohen Lärmschutzwall, auf den in der Mitte bis zu 3,5 m hohe Wände gesetzt werden. Im Bereich der Kreuzung mit der A 33 wird eine 6 m hohe Wand als Verbindungsstück ein-

gebaut. Zur Verbesserung des Lärmschutzes hatten zahlreiche Bürger aus Streitheim eine Verlängerung des Lärmschutzwalles nach Osten und nach Westen gefordert. Dieser Forderung hat die Autobahndirektion Südbayern teilweise Rechnung getragen und im Rahmen der Tektur vom 31.08.2004 den Lärmschutzwall nach Osten von Bau-km 45+420 bis Bau-km 45+690 verlängert. Durch diesen 5 m hohen Wall wird eine bestehende Schallschutzlücke geschlossen und vor allem das Baugebiet Lüftenberg zusätzlich entlastet. Eine geringfügige Verlängerung des Lärmschutzwalles um 40 m nach Westen erfolgte, damit der Wall an die bestehende Einschnittslage ohne Schallschutzlücke anschließt. Eine weitere Verlängerung ist abzulehnen, weil die Schüttung eines Walles oberhalb des Einschnitts zu keiner Verbesserung der Lärmschutzsituation führen würde (vgl. unten C.VII.3). Mit Datum vom 23.05.2005 wurde vor allem aufgrund der Empfehlung des Bayer. Landesamts für Umweltschutz die Lärmschutzanlage am westlichen Ende bei Streitheim (Bau-km 44+240 bis Bau-km 44+380) erhöht. Mit dem vorgelegten Maßnahmenkonzept gelingt es, die Tagesgrenzwerte durchgehend einzuhalten. Allerdings verbleiben an 23 Wohngebäuden bei Nacht Grenzwertüberschreitungen um bis zu 3,2 dB(A).

Da auch bei der beschriebenen Optimierung der Lärmschutzeinrichtungen Überschreitungen des Nachtgrenzwerts verbleiben, ist vom Markt Zusmarshausen und von zahlreichen Bürgern aus Streitheim eine Tieferlegung der Autobahn gefordert worden. Die Forderung nach einer Tieferlegung der Autobahn und einer Überführung der kreuzenden A 33 ist dabei teils aus Gründen des Schallschutzes und teils aus Gründen des Orts- und Landschaftsbildes erhoben worden. Im vorliegenden Fall ist allerdings allein durch eine Tieferlegung der Autobahn keine Verbesserung der Lärmschutzsituation im Vergleich zur geplanten Gradientenführung zu erreichen. Dies hat seinen wesentlichen Grund in der besonderen topographischen Situation Streitheims, das weitgehend oberhalb des Rothtales und unterhalb der bestehenden BAB A 8 liegt. Bei der geplanten Führung der Autobahn in Dammelage werden die Schallwellen durch die Schallschutzwälle und -wände weitgehend über den tiefer liegenden Ort Streitheim hinweg gelenkt. Diese Hochlage der Autobahn ist schallschutztechnisch vergleichsweise günstig. Senkt man die Gradienten der Autobahn - wie gefordert - um bis zu 15 m ab, dann rückt man damit die ursprünglich höher liegende Schallquelle gleichsam näher an die tiefer liegende Wohnbebauung heran. Folglich kann der

gleiche Abschirmeffekt bei einer Tieferlegung nicht ohne Erhöhung der Lärmschutzeinrichtungen über FOK erreicht werden. Da in diesem Fall nach den Berechnungen der Autobahndirektion Südbayern Abschirmhöhen von 5 bis 17 m über FOK geschaffen werden müssten, wäre mit der Tieferlegung keine durchschlagende Einsparung bei den Lärmschutzmaßnahmen verbunden. Die Tieferlegung einer unter Verkehr stehenden Autobahn um 15 m ist aber technisch sehr aufwändig (Schaffung von Bauprovisorien, Schutzvorrichtungen etc.) und darum vergleichsweise teuer. Nach Überprüfung einer Kostenberechnung der Autobahndirektion Südbayern geht die Regierung von Schwaben davon aus, dass bei gleichem Schallschutzniveau Mehrkosten von rund 7 Mio. € entstehen würden. Auch wenn eine Tieferlegung der Autobahn möglicherweise noch größere Abschirmhöhen zuließe und im Verbund mit höheren Wällen oder Steilwänden eine Verbesserung des Lärmschutzes erreicht werden könnte, wären die Kosten hierfür - wie bereits die Vergleichsberechnung zeigt - so enorm, dass sie im Verhältnis zum angestrebten Zweck (Reduzierung der Nachtwerte) als unverhältnismäßig hoch anzusehen sind (näher unten C.VII.1).

Eine Verbesserung des aktiven Lärmschutzes kann mit verhältnismäßigen Mitteln auch nicht durch eine Erhöhung der Lärmschutzeinrichtungen erreicht werden. Zur Einhaltung des Nachtgrenzwertes bei allen Anwesen müsste die bislang 8,5 m hohe Wall-Wand-Kombinationen auf 15 m über FOK erhöht werden. Dies würde aufgrund der für diese Lösung notwendig werdenden Stützkonstruktionen einen Kostenmehraufwand von etwa 2,7 Mio. € bedeuten, der erkennbar außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG stünde. Außerdem wäre eine solche Lärmschutzeinrichtung auch ein schwerwiegender Fremdkörper im Orts- und Landschaftsbild von Streitheim und käme bei Beachtung städtebaulicher, bautechnischer und architektonischer Gesichtspunkte realistisch kaum in Betracht. Aus diesem Grunde haben der Markt Zusmarshausen und zahlreiche Bürger Streitheims auch keine Erhöhung, sondern eine Reduzierung der Verkehrsanlagen gefordert. Würde ein Steilwall zur äquivalenten aktiven Lärmvorsorge errichtet, würde dies zu noch höheren Mehrkosten von ca. 3 Mio. € führen.

Die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und/oder Lüftern an betroffenen Schlaf- und Wohnräumen)

entspricht daher auch mit Blick auf die gegebene Vorbelastung der Wohngebiete, welche nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, Az. A 42/97) im Rahmen der Verhältnismäßigkeit schutzmindernd zu berücksichtigen ist, ordnungsgemäßer Ermessensausübung.

Im Rahmen der Planfeststellung wird dieser Anspruch nur dem Grunde nach festgestellt für die Anwesen, bei denen trotz Durchführung aktiver Schallschutzmaßnahmen Überschreitungen der Grenzwerte verbleiben. Die Eigentümer dieser insgesamt rd. 36 Wohngebäude, die in der Planunterlage 11.2.Blatt 1T und 11.2.Blatt 2T rot markiert sind, können nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses diesen Anspruch durch entsprechende Anträge gegenüber der Autobahndirektion Südbayern verfolgen (vgl. Auflage A.III.3).

5.2 Luftreinhaltung

Die Planung ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Prüfungsmaßstab hierfür sind die §§ 40, 58a BImSchG i.V.m der 22. BImSchV. Danach darf der Schadstoffgehalt der Luft bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten. Die Autobahndirektion Südbayern hat auf der Grundlage der für das Jahr 2020 erwarteten Verkehrsbelastung die zu erwartenden Schadstoffmengen hochgerechnet und geprüft, ob die von der 22. BImSchV vorgeschriebenen Vorsorgegrenzwerte eingehalten werden können. Berechnet wurde die künftige Schadstoffbelastung mit Benzol, mit Stickstoffdioxid (NO₂) und mit Schwebstoff und Partikeln (PM₁₀) in den Belastungsbereichen Adelsried und Streitheim. Die Berechnung orientierte sich an dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen 2002" (MLuS 02). Als Ergebnis dieser Berechnung kann festgestellt werden, dass die in der 22. BImSchV vorgeschriebenen Jahresmittelwerte für alle drei Schadstoffe in Adelsried und Streitheim eingehalten werden. In Adelsried werden darüber hinaus auch die Vorschriften für die Tagesmittelwerte eingehalten. Hingegen wird nach diesen Berechnungen in Streitheim der vorgeschriebene Tagesmittelwert für Schwebstoffe und Partikel (PM₁₀) von 50 µg/m³ voraussichtlich 99 mal überschritten, während nach § 4 Abs. 2 Satz 2 der 22. BImSchV max. an 35 Tagen Überschreitungen zulässig sind. Allerdings bestehen erhebli-

che Zweifel an der Richtigkeit dieser Rechenergebnisse, da die Berechnungen nach dem MLuS 02 nach Einschätzung des Bayer. Landesamts für Umweltschutz zu einer starken Überschätzung der tatsächlich zu erwartenden PM₁₀-Schadstoffbelastung führt. Aufgrund von Messungen an der BAB A 8 und verschiedenen anderen Autobahnen geht das Bayer. Landesamt für Umweltschutz davon aus, dass bei den Berechnungen nach MLuS 02 eine Überschätzung der Schwebstoffaufwirbelung vorliegt und dass die Rechenergebnisse für die PM₁₀-Belastung mindestens um den Faktor 1,60 zu hoch liegen. Außerdem erfasst das Rechenverfahren nur die abschirmende Wirkung von 6 m hohen Wällen und Wänden. Die stärkere Abschirmung höherer Lärmschutzanlagen muss gesondert berechnet werden. Aus diesem Grund hat die Regierung von Schwaben das Bayer. Landesamt für Umweltschutz gebeten, die zu erwartende Schadstoffbelastung mit PM₁₀ im Bereich Streitheim nochmals detailliert unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzanlagen und der besonderen topographischen Verhältnisse zu untersuchen. Als Ergebnis dieser Untersuchungen hat das Bayer. Landesamt für Umweltschutz mit Schreiben vom 04.05.2004 mitgeteilt, dass im Abschnitt Adelsried - Zusmarshausen an keiner Stelle Überschreitungen von Grenz- oder Konzentrationswerten der 22. BImSchV zu erwarten sind. Ergänzend wurde das Bayer. Landesamt für Umweltschutz zur Tektur vom 31.08.2004 und den im Rahmen dieses Anhörungsverfahrens eingegangenen Einwendungen erneut zur Schadstoffbelastung um Stellungnahme gebeten. In diesem Anhörungsverfahren wurde von privaten Einwendungsführern wiederum bestritten, dass die Grenz- oder Konzentrationswerte der 22. BImSchV tatsächlich eingehalten werden und u.a. geltend gemacht, dass die "Gebert RUF Stiftung" in Zusammenarbeit mit dem Schweizer "Institut für angewandte Umwelttechnik - Hochschule Rapperswil" im Rahmen einer Projektforschung zu dem Resultat gekommen sei, dass nach dem heutigen Stand der Technik eine korrekte Messung der Schadstoffbelastung durch NO₂ nicht möglich sei. Mit Schreiben vom 02.11.2004 führte das Bayer. Landesamt für Umweltschutz hierzu aus, die Aussage bezüglich der NO₂-Messung der Gebert RUF Stiftung beziehe sich auf Emissionsmessungen direkt am Fahrzeugauspuff im heißen, feuchten Abgas. Die Messungen, die zur Validierung des "Merkblattes für Luftverunreinigungen an Straßen" (MLuS) herangezogen werden, seien dagegen Immissionsmessungen nach dem Chemilumineszenzverfahren. Dieses Verfahren solle auch zur Überprüfung der Grenzwerte der 22. BImSchV zugrunde gelegt werden (Basis-

verfahren). Die Messmethode für NO₂ sei durch Ringversuche der Staatl. Immissionsmessstellen Deutschlands erprobt und validiert worden. Ferner sei eine erneute Abschätzung der Straßenimmissionen unter Verwendung des "Merkblattes für Luftverunreinigungen an Straßen" (MLuS Version 5.0 r) und des neuen "Handbuches der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs" (HBEFA Version 2.1) vorgenommen worden, da in der ursprünglichen Version des MLuS 2002 ein zu hoher Immissionsfaktor für Staubaufwirbelungen enthalten war. Unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen und der angegebenen Höhen der Lärmschutz Wall-Wand-Kombination sei nach dieser neuen Berechnung nicht mehr davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 22. BImSchV an den zur Autobahn nächstgelegenen Anwesen überschritten werden. Dies hätten auch die Zwischenergebnisse, die durch Messungen an der BAB A 8 an der Gailenbacher Mühle und auf dem Parkplatz der Tank- und Rastanlage Edenbergen durchgeführt worden seien, bestätigt. Für die Planfeststellungsbehörde gibt es keinen Anlass, an der Richtigkeit dieser Aussagen der Fachbehörde zu zweifeln.

6. Natur- und Landschaftspflege

Dem Vorhaben stehen keine unüberwindlichen naturschutzrechtlichen Hindernisse entgegen. Von dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 im Bereich Adelsried sind keine Schutzgebiete nach der FFH-Richtlinie oder der Vogelschutzrichtlinie betroffen. Gleichwohl führt die Verwirklichung des Bauvorhabens - wie bereits in der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C.II.3 und 4 ausgeführt - zu erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft. Neben dem rein quantitativen Flächenverbrauch ist in qualitativer Hinsicht auch eine Verschlechterung durch die dauerhafte Inanspruchnahme von Biotopen unterer bis mittlerer Qualität im Umfang von 8,57 ha und eine vorübergehende Inanspruchnahme im Umfang von 0,08 ha zu erwarten. Ferner wird das Landschaftsbild bei Adelsried und Streitheim vor allem durch die hohen Lärmschutzeinrichtungen spürbar beeinträchtigt.

Solche Eingriffe in Natur und Landschaft sind nur zulässig, wenn die in den naturschutzrechtlichen Bestimmungen vorgesehenen Rechtfertigungsgründe vorliegen und wenn die hierfür geltenden naturschutzrechtlichen Grundsätze beachtet werden. Nach Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG hat der Verursa-

cher eines Eingriffs vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist. Gemäß Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Im vorliegenden Fall dient der Eingriff dem bereits näher dargelegten überwiegenden öffentlichen Interesse an der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Wie die Erörterung der Planungsalternativen und des Ausbaustandards gezeigt hat, ist der mit dem Bau der Planfeststellungstrasse verbundene Eingriff in Natur und Landschaft letztlich nicht vermeidbar. Dem naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot ist bei der Alternativenentscheidung insofern Rechnung getragen worden, als durch die Wahl der Nordausbauvariante die wertvolleren Waldbiotope im Süden geschont worden sind.

Das Gebot der größtmöglichen Eingriffsminimierung wurde bei der Planung beachtet. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 12.0T) und in den landschaftspflegerischen Maßnahmenplänen (Unterlage 12.2T) beschrieben. So wird beispielsweise durch eine ökologische Baubetreuung sichergestellt, dass die Naturräume entlang der Bautrasse größtmöglich geschont werden. In den Waldbereichen wird das Baufeld generell beschränkt. Angerissene Wald- und Gehölzflächen werden in Absprache mit den Grundeigentümern durch Unterpflanzung und Umbau der angrenzenden Waldflächen wieder geschlossen (Schutzmaßnahme S 1). Angrenzende Biotopflächen und schützenswerte Gehölzbestände werden durch Bauzäune gesichert (Schutzmaßnahme S 2). Gewässer werden gegen den Eintrag von Bau- und Bodenmaterial geschützt (Schutzmaßnahme S 3). In den Unterführungsbauwerken Nr. 96 und 99 wird die Durchflugsmöglichkeit für Fledermäuse in den Monaten März bis Oktober sicher gestellt. Hier ist nächtlicher Baubetrieb nicht gestattet (Schutzmaßnahme S 4). Durchlässe und Brückenbau-

werke werden nach tierökologischen Gesichtspunkten gestaltet mit dem Ziel, die Wandermöglichkeiten für landbewohnende Arten zu erhalten und zu verbessern (Schutzmaßnahme S 5). Ferner wird durch eine Reihe von Gestaltungsmaßnahmen sichergestellt, die Eingriffe in das Landschaftsbild zu verringern (vgl. S. 39 f. des Erläuterungsberichts, Unterlage 1T der Planmappe).

Die verbleibenden unvermeidbaren Eingriffe werden, so weit wie möglich, ausgeglichen. Der Ausgleichsflächenbedarf wurde auf der Basis der zwischen dem Bayer. Staatsministerium des Innern und dem Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993 ermittelt. Nach den Berechnungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.0, S. 48/49) ergibt sich für die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ein Flächenbedarf von insgesamt 17,94 ha.

Die Planung sieht als Kompensation drei Ausgleichs- und eine Ersatzmaßnahmen vor. Geplant sind zum einen drei Ausgleichsmaßnahmen mit einer anrechenbaren Größe von 9,64 ha, wobei allerdings die Ausgleichsmaßnahme A 1T in Teilflächen unterteilt ist. Im Einzelnen ist die Neugestaltung des Landschaftsbildes bei Streitheim (Ausgleichsmaßnahme A 1T mit einem Umfang von 1,81 ha), die Neuschaffung von extensiv genutzten Wiesenflächen am Rande des Laugnatales (Ausgleichsmaßnahme A 2T mit einem Umfang von 1,87 ha) und die Neuanlage von Waldlebensräumen im Gut Freyberg bei Haldenwang, Landkreis Günzburg (Ausgleichsmaßnahme A 3 mit einem Umfang von 6,45 ha) geplant. Zum anderen ist der Bau einer Grünbrücke als Ersatz für die nicht vollständig ausgeglichenen Eingriffe in Fauna und Flora der Waldbereiche vorgesehen (Maßnahme E 1T). Damit ist der vom Ausgleichsgebot des Art. 6a BayNatSchG geforderte volle Ausgleich des Naturhaushalts und Landschaftsbildes möglich.

Allerdings erfolgt dieser Ausgleich nur teilweise als echte Ausgleichsmaßnahme durch Kompensation vor Ort im beeinträchtigten Naturraum. Echte Ausgleichsmaßnahmen stellen die Maßnahmen A 1T und A 2T dar, da sie unmittelbar der Wiederherstellung des durch den Eingriff beeinträchtigten Landschaftsbildes bzw. verletzten Naturraums dienen. Hingegen wird der

mit dem Autobahnbau verbundene Eingriff in den Waldbereich nicht vor Ort durch Wiederaufforstung im Nahbereich ausgeglichen, sondern an anderer Stelle durch Neuanlage eines Waldes in einem benachbarten Naturraum kompensiert. Die Ausgleichsmaßnahme A 3 ist damit genau genommen eine Ersatzmaßnahme im Sinne des Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG. Ebenso stellt der Bau der Grünbrücke eine Ersatzmaßnahme dar.

Solche Ersatzmaßnahmen sind gemäß Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG rechtlich zulässig, wenn ein Ausgleich vor Ort mit vertretbarem Aufwand nicht möglich ist und wenn die für den Eingriff sprechenden öffentlichen Belange bei der Abwägung den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Rang vorgehen. Im vorliegenden Fall überwiegt das öffentliche Interesse am sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 die entgegenstehenden Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, weil zum einen ein überdurchschnittlich hohes verkehrliches und wirtschaftliches Interesse am Ausbau der Ost-West-Achse A 8 besteht und zum anderen nur Grundstücke in Anspruch genommen werden, die bereits durch die bestehende Autobahn vorbelastet sind. Gleichzeitig ist aber die Neubegründung von Wald unmittelbar an der BAB A 8 im Streckenabschnitt Adelsried bis Zusmarshausen in dem erforderlichen Umfang mit vertretbarem Aufwand nicht möglich, weil beidseitig der Autobahn im Abschnitt Zusmarshausen-Adelsried bereits sehr ausgedehnte Waldbereiche vorhanden sind ("Rauher Forst", "Buch", "Streitheimer Forst" etc.). Daher erscheint es sinnvoll, den unumgänglichen Eingriff in walddreiche Naturräume zum einen durch eine Funktionsverbesserung im selben Naturraum (Grünbrücke) und zum anderen durch eine Erstaufforstung in einem benachbarten waldärmeren Bereich zu kompensieren. Zu diesem Zweck erscheinen der geplante Bau der 50 m breiten Grünbrücke (Maßnahme E 1.T) als tierökologisch wichtiges Migrationselement und die geplante Aufforstung im Bereich Haldenwang (Maßnahme A 3) auch grundsätzlich geeignet.

Daher konnte der beabsichtigte Eingriff in Natur und Landschaft im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zugelassen werden. Der Planfeststellungsbeschluss umfasst die nach dem BNatSchG und dem BayNatSchG sowie nach darauf basierenden Verordnungen erforderlichen Erlaubnisse, Gestattungen und Befreiungen. Dies gilt auch für die Befreiung von den Verboten des § 2 Abs. 2 der Verordnung des Bezirks Schwaben über das Land-

schaftsschutzgebiet "Augsburg - Westliche Wälder" vom 22.04.1988 (RABl Schw. 1988 S. 65). Die Verordnung des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen über den Naturpark Westliche Wälder vom 22.08.1988 (GVBl 1988, Nr. 18 S. 299) enthält zwar keine ausdrücklichen Baubeschränkungen. Soweit der Ausbau der BAB A 8 dem in § 4 der Verordnung umrissenen Schutzzweck zuwider läuft, umfasst der Planfeststellungsbeschluss auch die Genehmigung für den ausbaubedingten zusätzlichen Eingriff in die Erholungsfunktionen des Naturparks. Dieser Eingriff wird durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen kompensiert.

Zur Einhaltung der naturschutzrechtlichen Bestimmungen wurden die Anordnungen unter A.V. getroffen. Die vom Landratsamt Augsburg als untere Naturschutzbehörde unterbreiteten Vorschläge für Auflagen wurden dabei weitgehend berücksichtigt (vgl. unten C.V.8). Das gilt insbesondere für die Forderung nach einer zeitlichen Beschränkung der Rodungsarbeiten bei Feldgehölzen und für die Forderung nach einer Umweltbaubegleitung (Auflage A.V. Nr. 3 und 4). Die Auflage A.V.1, dass der landschaftspflegerische Begleitplan im Benehmen mit der jeweilig zuständigen unteren Naturschutzbehörde zu vollziehen ist, dient der Optimierung und Überwachung der zu treffenden Maßnahmen.

7. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz

7.1 Oberirdische Gewässer

Der Ausbau der BAB A 8 ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Er wirkt sich insbesondere nicht nachteilig auf die im Planungsgebiet verlaufenden oberirdischen Gewässer aus. Von der Straßenbauplanung werden verschiedene Gräben und zwei Gewässer 3. Ordnung berührt, die Laugna und der Salenbach. Im Bereich der Laugna wird die bestehende Verrohrung unter der Autobahnbrücke (BW 95) entfernt und auf einer Länge von 80 m durch ein offenes Bachbett mit einer Breite von 4,0 m ersetzt. Ein Seitenarm der Laugna, der bislang westlich der Autobahnbrücke die A 8 bei Bau-km 47+454 kreuzt (DN 800), wird so verlegt, dass er südlich der Autobahn in das neue offene Bachbett der Laugna mündet.

Im Zusammenhang mit den geplanten Ersatzaufforstungen am Scheppacher Forst (W3T) wird eine verrohrte Grabenstrecke geöffnet.

Im Bereich des Salenbachs und der übrigen Gräben werden die Autobahndurchlässe aus tierökologischen Gründen aufgeweitet, so dass Rechteckprofile von 3 m Breite und 1 bis 2 m Höhe entstehen.

Sämtliche Maßnahmen, die teilweise als Gewässerausbauten zu werten sind, führen zu einer naturnäheren Gestaltung der Gewässer und stellen darum in wasserwirtschaftlicher Hinsicht Verbesserungen dar.

Eine Verschlechterung ist allenfalls dadurch zu erwarten, dass durch die Aufweitung der Durchlässe im Hochwasserfall die bestehende Rückhaltewirkung der Autobahn verloren geht. Aus diesem Grund hat die Autobahndirektion Südbayern mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth untersucht, ob sich die kreuzenden Gewässer im Hochwasserfall (HQ₁₀₀) an dem bestehenden Autobahndamm aufstauen. Eine solche Rückhaltewirkung war nur bei dem schon oben erwähnten Durchlass für einen Seitengraben der Laugna bei Bau-km 47+454 (DN 800) festzustellen. Da dieser Durchlass beseitigt und der Seitenarm der Laugna verlegt wird, entfällt die drosselnde Wirkung des Durchlassbauwerks. Um hierfür einen Ausgleich zu schaffen, muss ein Retentionsraum von mind. 6.000 m³ geschaffen werden. Die Planunterlagen sehen Rückhaltebecken im Norden und im Süden der Autobahn vor, die zusammen ein Retentionsvolumen von 8.000 m³ aufweisen. Dies beinhaltet einen Sicherheitszuschlag von 30 %, so dass es zu keiner Verschlechterung der Hochwassersituation in Adelsried und den übrigen Untergemeinden kommt.

Soweit im Zusammenhang mit den o.g. Maßnahmen Gewässerausbauten erfolgen, ist die erforderliche wasserrechtliche Entscheidung gemäß § 31 WHG von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Diese Feststellung ist zulässig, da bei Beachtung der Auflagen das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt und Rechte Anderer nicht nachteilig betroffen werden (Art. 58 Abs. 2 und 3 BayWG).

Die vom Wasserwirtschaftsamt Donauwörth vorgeschlagenen Auflagen und Bedingungen wurden unter A.IV.1-6 weitestgehend übernommen. Soweit

dies nicht geschah, ergibt sich die entsprechende Verpflichtung weitestgehend bereits aus den gesetzlichen Bestimmungen oder ist in den Planunterlagen bereits enthalten, so dass die Anordnung einer entsprechenden Auflage nicht veranlasst war. Nicht aufgenommen worden sind insbesondere die Auflagenvorschläge zur Unterhaltslast. Die Unterhaltslast ist in ausreichendem Maß gesetzlich geregelt. Nach § 13a FStrG hat der Straßenbaulastträger die Kreuzungsanlagen mit den Gewässern zu unterhalten. Dazu zählen nach Ziffer 14 der Richtlinie über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen zwischen Bundesfernstraßen und Gewässern (StraWaKR) auch die Sohlen-, Ufer- und Vorlandsicherungen, die dem Schutz der Kreuzungsanlage dienen. Ferner hat der Straßenbaulastträger gemäß Art. 43 Abs. 4 BayWG die Unterhaltungspflicht am Gewässer insoweit, als dies zum Schutz der Verkehrsanlagen erforderlich ist. Es besteht also bereits kraft Gesetzes eine Unterhaltungspflicht für bestimmte im Gewässerbereich befindliche Anlageanteile und eine teilweise Unterhaltungspflicht für die Gewässer (vgl. Dahme, in: Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp/Gössl/Schwendner, BayWG Art. 43 Rn. 60-62). Eine weitergehende Übertragung der gesamten Unterhaltungspflicht für einen Gewässerabschnitt ist zwar im Rahmen des Art. 44 Abs. 3 BayWG in einem gesonderten Verfahren möglich, aber nicht durch den Autobahnausbau veranlasst.

7.2 Straßenentwässerung

Auch die geplante Entwässerung der BAB A 8 hat keine negativen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft. Sie bringt eine erhebliche Verbesserung zum gegenwärtigen Zustand, in dem das Oberflächenwasser der BAB A 8 weitgehend ungeregelt von den Fahrbahnen abläuft. Soweit möglich soll das Straßenoberflächenwasser breitflächig über die Bankette abgeleitet und auf Böschungsflächen im angrenzenden Gelände oder in Böschungsfußmulden flächenhaft versickert werden. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazität des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Für das breitflächige Versickern über Bankettflächen und das Versickern in Böschungsflächen oder Böschungsfußmulden bedarf es keiner wasserrechtlichen Erlaubnis.

In den Einschnitts-, Brücken- und Wallbereichen ist vorgesehen, das Oberflächenwasser über Mulden, Mehrzweck- bzw. Huckepackleitungen und Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzbecken gereinigt in die Laugna, den Salenbach und andere Vorfluter abzuleiten. Die Einleitungsmengen und die Größe der sechs Regenrückhaltebecken wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth so abgestimmt, dass den aktuellen technischen Vorgaben des ATV-DVWK-Arbeitsblatts A 117 "Bemessung von Regenrückhalträumen" (Ausgabe 2001) Rechnung getragen wird. Dementsprechend hat sich das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth mit der vorgesehenen Entwässerung im Schreiben vom 13.01.2004 einverstanden erklärt. Auch das Landratsamt Augsburg hat als untere Wasserrechtsbehörde mit Schreiben vom 28.11.2003 gemäß § 14 Abs. 3 WHG sein Einvernehmen erteilt. Daher konnte im Rahmen dieses Beschlusses die gehobene wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung des Oberflächenwassers in die Vorfluter unter den im Beschlusstenor angeordneten Maßgaben erteilt werden.

7.3 Trinkwasser- und Grundwasserschutz

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 widerspricht auch nicht den Forderungen des Trinkwasserschutzes. Zwar wird in geringem Maß das Trinkwasserschutzgebiet Streitheim berührt. Auf einer Länge von etwa 30 m wird die Schutzzone 3 des Schutzgebietes von der Autobahn gequert. Da dieser Bereich aber entsprechend der Richtlinie für den Straßenbau in Wasserschutzgebieten (RiStWag) ausgebaut wird, sind Beeinträchtigungen nach Auskunft des Wasserwirtschaftsamt Donauwörth nicht zu befürchten.

Beeinträchtigungen des Grundwassers sind ebenso wenig zu erwarten. Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth hat darauf hingewiesen, dass im Talraum hohe Grundwasserstände vorliegen. Da die Autobahn aber im Tal der Laugna auf einem Damm geführt wird, sind mit der Baumaßnahmen hier keine Eingriffe in das Grundwasser verbunden. Denkbar wäre allenfalls, dass bei den geplanten Geländeeinschnitten in den Hanglagen wasserführende Schichten angeschnitten werden.

Auch die gemäß BWV (Unterlage 7.2T) unter lfd. Nr. 2.4.11 geplante Seitenentnahme und Wiederverfüllung von Bodenmaterial widerspricht nach

Bestätigung des hierfür bei der Regierung zuständigen Fachsachgebietes nicht den Vorschriften des Grund- und Trinkwasserschutzes. Die Autobahndirektion hat sich zu einem gemäß den Ausführungen im Bauwerksverzeichnis selbst verpflichtet die anstehenden Böden so abzubauen, dass Grundwasser und dessen Schwankungsbereich nicht beeinträchtigt werden. Zum anderen wurde festgelegt, dass zur Wiederverfüllung ausschließlich Material mit Zuordnungswerten Z O verwendet werden darf (vgl. BWZ mit entsprechender konkretisierender Auflage unter A.IV.5). Dabei handelt es sich um praktisch unbelastetes Material, das nach den einschlägigen technischen Regelwerken selbst in Einzugsbereichen von bestehenden Wassergewinnungsgebieten und in wasserwirtschaftlich besonders sensiblen Gebieten eingebaut werden darf.

Den Planunterlagen ist aber nicht zu entnehmen, ob im Zuge der Bauarbeiten zeitweise ein Ableiten oder Abpumpen von Grundwasser zum Zwecke der Baugrubensicherung erforderlich wird. Für eine solche Bauwasserhaltung ist eine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich, die mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht verbunden ist. Nach Art. 17a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayWG ist im Regelfall eine beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis im vereinfachten Verfahren einzuholen. Die vorzulegenden Unterlagen ergeben sich aus Art. 17a Abs. 1 Satz 2 BayWG. Für die Entscheidung über den Antrag ist das Landratsamt Augsburg zuständig (Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayWG).

7.4 Bodenschutz

Dem Bau der Autobahn stehen Belange des Bodenschutzes nicht entgegen. Nach § 1 des BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens gesichert und wiederhergestellt werden, wobei schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen sind.

Im Anhörungsverfahren haben sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass sich im plangegegenständlichen Bereich des Autobahnabschnittes Altlasten oder Altablagerungen befinden, die eine Gefahr für das Grundwasser

darstellen. Für den Fall, dass derartige Altlasten im Zuge der Bauarbeiten zu Tage treten sollten, wurde angeordnet, dass die örtlich zuständige Kreisverwaltungsbehörde als untere Wasserbehörde zu verständigen ist. Mit ihr ist das weitere Vorgehen abzustimmen.

Soweit durch den Schadstoffausstoß der Kraftfahrzeuge eine Verschlechterung der Bodenverhältnisse in unmittelbarer Nähe der Fahrbahnen bewirkt wird, ist diese Bodenbelastung unvermeidbar. Sie hält in aller Regel die Prüfwerte der Bodenschutzverordnung ein. Es kann jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass auf einzelnen Nachbargrundstücken die Vorsorgewerte - abhängig von meteorologischen und geologischen Bedingungen und der vorherrschenden Vegetation - an bestimmten Stellen langfristig überschritten werden. Geeignete und wirtschaftlich vertretbare Vorsorgemaßnahmen für diesen Eventualfall sind nicht ersichtlich. Bei Abwägung des öffentlichen Interesses am sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 mit der beschriebenen eher geringen Gefahr einer schädlichen Bodenveränderung im Rahmen des § 7 Satz 3 BBodSchG überwiegt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens. Ebenso wenig bestehen Ausgleichsansprüche eines Eigentümers eines Nachbargrundstücks, weil unabhängig von der Frage, ob die bodenschutzrechtlichen Vorsorgeanforderungen Entschädigungsansprüche auslösenden Drittschutz vermitteln, die Vorsorgepflicht nämlich - wie bereits erwähnt - von vorneherein unter der Beschränkung des Verhältnismäßigkeitsvorbehalts steht.

8. Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen

8.1 Landwirtschaft

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 zwischen Adelsried und Zusmarshausen ist auch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar. Er führt zwar auf Grund der geplanten Neuversiegelungen zu einer Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Belange. In Mitleidenschaft gezogen werden vor allem landwirtschaftliche Flächen im Laugnatal bei Adelsried und nördlich von Streitheim. Die nachteiligen Auswirkungen auf die Landwirtschaft werden jedoch durch die bestandsorientierte Planung und das von der Autobahndirektion Südbayern vorgelegte Verkehrskonzept erheblich reduziert. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen

der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich.

Die Planung sieht auch vor, die landwirtschaftlichen Wegeverbindungen weitgehend zu erhalten oder wiederherzustellen.

Die gleichwohl verbleibenden Nachteile sind mit zumutbarem Aufwand nicht vermeidbar und müssen hingenommen werden, weil das öffentliche Interesse am Ausbau des Verkehrsnetzes die Belange der Landwirtschaft überwiegt. Der Ausbau ist im Hinblick auf die Verkehrsprognose und die unter C.IV.2 genannten Gründe zwingend erforderlich.

8.2 Forstwirtschaft

Der sechsstreifige Ausbau zwischen Zusmarshausen und Adelsried verläuft zu etwa zwei Dritteln in forstwirtschaftlich genutzten Bereichen. Die Eingriffe in die Belange der Forstwirtschaft sind daher schon in quantitativer Hinsicht relativ hoch. Es werden rund 24,02 ha Waldflächen in Anspruch genommen, von denen 0,32 ha als Bannwald ausgewiesen sind. In qualitativer Hinsicht liegt durch den Nordausbau ein schwerwiegender Eingriff vor, weil in diesem Bereich der Waldtrauf eine Schutzfunktion in Bezug auf Sonnenbrand, Borkenkäfer und Windwurf für den dahinter liegenden Baumbestand aufweist.

Die mit dem Ausbau der BAB A 8 verbundenen Eingriffe in bestehende Wälder sind jedoch gerechtfertigt. Zwar dürfen Rodungen in Schutzwäldern grundsätzlich nur genehmigt werden, wenn Nachteile für die Schutzfunktion des Waldes nicht zu befürchten sind. Rodung von Bannwald ist nur zulässig, wenn angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktionen dem zu rodenden Wald gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann (vgl. Art. 9 Abs. 6 BayWaldG). Von diesen allgemeinen Grundsätzen kann jedoch nach Art. 9 Abs. 7 BayWaldG abgewichen werden, wenn zwingende Gründe des öffentlichen Wohls es erfordern. In diesem Fall steht es im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde, eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen.

Diese Voraussetzungen einer Ausnahmegenehmigung nach Art. 9 Abs. 7 BayWaldG liegen beim sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 im Bereich zwischen Zusmarshausen und Adelsried vor. Die für eine Rodungserlaubnis allgemein geltenden Voraussetzungen sind teilweise nicht erfüllbar. Die geplante nordseitige Rodung ist nicht ohne Nachteile für die Schutzwaldfunktion des Waldes durchzuführen. Gleichwertige Flächen des Vorhabensträgers für einen angrenzenden Bannwaldausgleich stehen nicht zur Verfügung. Zwingende Gründe des öffentlichen Wohls machen jedoch ausnahmsweise eine Rodung erforderlich. Wie die Ausführungen zur Planrechtfertigung gezeigt haben, ist der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dringend erforderlich und aus volkswirtschaftlichen Gründen zwingend geboten. Der nordseitige Ausbau der Autobahn ist im vorliegenden Planabschnitt erforderlich, weil ein den Schutz- und Bannwald schonenderer Südausbau wegen verschiedener Zwangspunkte teilweise nicht realisierbar ist und weil bei Abwägung der widerstreitenden öffentlichen Belange die Vorteile des Nordausbaus gegenüber einem teilweisen Südausbau klar überwiegen.

Demnach steht es im pflichtgemäßen Ermessen der Planfeststellungsbehörde, ausnahmsweise eine Erlaubnis für die Rodung zu erteilen. Hierbei ist einerseits dem zwingenden öffentlichen Interesse an der Rodung und andererseits dem öffentlichen Interesse am Schutz des Waldes Rechnung zu tragen, weswegen dem Vorhabensträger regelmäßig Ersatzaufforstungen als Ausgleichsmaßnahmen aufgegeben werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat von sich aus eine Ersatzbannwaldfläche von 0,32 ha im Bereich des Gutes Bannacker (Stadt Augsburg) und eine Ersatzaufforstungsfläche von 6,61 ha im Bereich des sog. Freiburger Hofes (Gemeinde Haldenwang) als Ausgleich angeboten. Die Forstdirektion Oberbayern-Schwaben hat sich mit diesem Ausgleich, der nur etwa 28 % der verloren gegangenen Flächen entspricht, nicht einverstanden erklärt. Sie hat gefordert, dass entweder weitere Aufforstungsflächen eingeplant werden oder dass als Ausgleich Verbesserungen an bestehenden Waldflächen (Vor- oder Unterpflanzungen von Laubbäumen) im Verhältnis 1:2 erfolgen. Der Forderung der Forstdirektion Oberbayern-Schwaben nach einer derartigen Ausweitung der Ausgleichsmaßnahmen hat die Autobahndirektion entsprochen. Konkret sind nun 10,17 ha Neugründung von Wald, 1,40 ha Wiederaufforstungen

von Wald im Bereich von vorübergehenden Waldverlusten und ca. 8 ha Unterpflanzungen im Rauhen Forst vorgesehen. Das nunmehr zuständige Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck hat sich mit Schreiben vom 19.07.2005 auch mit diesem, in der Planung nun vorgesehenen Ausgleich einverstanden erklärt. Die planfeststellungsrechtliche Konzentrationswirkung (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) umfasst daher auch die nach pflichtgemäßem Ermessen auszusprechende Erlaubnis zur Rodung sowie die Erlaubnis zur Erstaufforstung nach Art. 16 BayWaldG.

Unter A.V.2 wurde ferner angeordnet, dass die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Rodungs- und Aufforstungsmaßnahmen im Bereich des Staatsforstes mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Augsburg und die geplanten Aufforstungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Ausgleichsfläche A 3 im Bereich Haldenwang zusätzlich mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten in Krumbach abzustimmen sind.

8.3 Jagd

Der Ausbau der Autobahn hat nachteilige Auswirkungen auf die Jagdausübung. Die jagdbaren Flächen werden dadurch verringert, dass parallel zur bestehenden Autobahn für die neuen Fahrbahnen ein etwa 40 m breiter Streifen beansprucht wird. Diese Eingriffe sind jedoch von den Jagdgenossenschaften hinzunehmen, weil das oben geschilderte öffentliche Interesse am Ausbau der BAB A 8 die entgegenstehenden Interessen der Jagdgenossenschaften an einem ungeschmälerten Erhalt der Jagdreviere überwiegt. Da nach Mitteilung des Landratsamts Augsburg kein Gemeinschaftsjagdrevier die gesetzliche Mindestgröße von 250 ha verliert, ist der mit dem Flächenverlust verbundene Nachteil auch zumutbar.

Soweit die Jagdgenossenschaften Adelsried und Zusmarshausen für die Verkleinerung ihrer Jagdbezirke einen Ersatz fordern und für die Verlärmung des Jagdreviers während der Bauphase eine Entschädigung verlangen, sind diese Fragen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie sind in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu klären. Die Entschädigung erfolgt grundsätzlich in Geld nach den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen herausgegebenen "Hinweisen

zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigungen von gemeinschaftlichen Jagdbezirken" vom 07.06.2001 (VkB1 2002 S. 53 ff.).

Die Autobahndirektion Südbayern hat zum Schutz des Wildes vor Unfällen die Errichtung von Wildschutzzäunen auf beiden Seiten der BAB A 8 in den Waldbereichen des Naturparks "Augsburg Westliche Wälder" eingeplant (Bau-km 39+400 - 44+250, 46+000 - 47+150). Soweit von den Jagdgenossenschaften Adelsried, Auerbach/Streitheim und Zusmarshausen gefordert worden ist, Wildschutzzäune auch im Offenlandbereich zu errichten, hat die Autobahndirektion Südbayern im Erörterungstermin vom 17.03.2003 zugesagt, auch im Offenlandbereich Wildschutzzäune zu errichten, wenn die in den "Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen" vom 02.08.1985 (ARS Nr. 11/1985) und 28.02.1992 (ARS Nr. 13/1992) vorgesehenen Kriterien nachgewiesen werden.

Zur Forderung, die bestehenden Durchlässe zu erhalten um eine Inzucht des Wildes zu verhindern ist auszuführen, dass die bestehenden Durchlässe größtenteils im Bereich des alten Standortes mit größerem Lichtraumprofil neu errichtet werden und zusätzlich der Bau einer Grünbrücke vorgesehen ist.

Soweit im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan eine Einschränkung des Jagdrechts auf der Grünbrücke vorgesehen ist, entspricht dies der naturschutzfachlichen Zielsetzung, an dieser Stelle die Querungshilfe für das Wild möglichst optimal auszugestalten. Die untere Jagdbehörde beim Landratsamt Augsburg hat allerdings mit Recht darauf hingewiesen, dass die Jagdbeschränkungen, die ursprünglich als Schutzmaßnahme 7T im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgezählt waren, einer eingehenden rechtlichen und fachlichen Prüfung bedürfen. Die ursprünglich vorgesehenen Regelungen konnten jedenfalls nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein, weil die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde sich nur auf die für die Zulassung des straßenrechtlichen Vorhabens erforderlichen Entscheidungen erstreckt (vgl. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG), nicht auf jagdrechtliche Regelungen im Umfeld des Straßenbauvorhabens. Aus diesem Grund konnten insbesondere die in Schutzmaßnahme 7T vorgeschlagenen Jagdeinschränkungen in einem Bereich von 20 ha beidseits der Autobahn nicht im Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgelegt wer-

den. Soweit die Autobahndirektion Südbayern im Erörterungstermin vom 25.11.2004 vorgetragen hat, die Grünbrücke unterliege als Teil des Straßenkörpers der BAB A8 per se nicht der Jagd, kann dies § 6 Bundesjagdgesetz, Art. 6 Abs. 3 Bayer. Jagdgesetz nicht entnommen werden. Denn danach unterliegen nur solche Flächen nicht der Jagd, die durch Einfriedung dem Wildwechsel und dem Zutritt von Privatpersonen entzogen sind. Diese Ausnahme greift zwar für die mit Wildschutzzäunen eingefriedeten Fahrbahnen, nicht aber für die mit einem Weg versehene Grünbrücke ein. Für den unmittelbar zum Straßenkörper der A 8 gehörenden Bereich der Grünbrücke und ihrer Rampen besteht bereits kraft Gesetzes gemäß § 20 Abs. 1 Bundesjagdgesetz ein Jagdverbot, weil in diesem Bereich die Jagd die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gefährden würde. Einer dieser gesetzlichen Regelung wiederholenden Verfügung im Planfeststellungsbeschluss bedarf es nicht. Soweit eine räumliche Präzisierung des Jagdverbotes sich in der Praxis als notwendig erweisen sollte, bleibt es der unteren Jagdbehörde unbenommen, eine entsprechende Allgemeinverfügung auf Antrag der Autobahndirektion Südbayern zu erlassen. Die Planung wurde daher mit Datum vom 23.05.2005 dieser Rechtslage angepasst.

Auch vom Landesjagdverband Bayern wurde der geplante Bau der Grünbrücke außerordentlich begrüßt. Er hat jedoch darauf hingewiesen, dass es für die Funktionsfähigkeit der Grünbrücke von entscheidender Bedeutung sei, dass jegliche Störung im Bereich der Brücke so weit als irgendwie möglich reduziert werde. Hierzu gehöre auch, dass die Nutzung des Privatweges strikt auf den berechtigten Personenkreis zu beschränken sei. Daher sei auf alle Fälle die Widmung des Weges als nicht öffentlicher Privatweg festzuschreiben. Ferner solle auch klargestellt werden, dass z.B. eine Ausweisung von Rad- oder Wanderwegen über die Grünbrücke auf keinen Fall in Frage kommen kann. Ungeachtet der Tatsache, dass die Planung in dieser Hinsicht mit Datum vom 23.05.2005 nicht geändert wurde und der Landesjagdverband im Anhörungsverfahren zur Tekturplanung vom 31.08.2004 keine Einwendungen erhoben hat, ist darauf hinzuweisen, dass dieser Weg der Staatlichen Forstverwaltung ausdrücklich als Privatweg im Bauwerksverzeichnis bezeichnet ist. Allerdings darf gemäß Art. 23 BayNatSchG auf Privatwegen in der freien Natur jedermann wandern und, soweit sich die Wege dafür eignen, reiten und mit Fahrzeugen ohne Motorkraft fahren.

Nach Auskunft der Forstverwaltung dürfte die Nutzungsintensität allerdings so gering sein, dass relevante Störungen für große Säugetiere bei einer kombinierten Nutzung nicht zu erwarten seien. Ferner ist - um auf nicht vorhersehbare Änderungen oder Störungen reagieren zu können - in der landschaftspflegerischen Begleitplanung die Erstellung eines Pflege- und Entwicklungsplanes und die regelmäßige Kontrolle und Begehung durch Fachleute im Rahmen der Schutzmaßnahme S 7T festgeschrieben. Im Übrigen war nach Auskunft der Autobahndirektion Südbayern die Kombination der geplanten Grünbrücke mit aufrecht zu erhaltenden Privatwegen der Staatlichen Forstverwaltung ein wesentlicher Gesichtspunkt der Kosteneinsparung. Nur unter diesen Voraussetzungen sei der Kostenaufwand für die Grünbrücke im Verhältnis zum Eingriff für die Autobahndirektion begründbar gewesen. Ansonsten ist nochmals darauf hinzuweisen, dass sich die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde nur auf die für die Zulassung des straßenrechtlichen Vorhabens erforderlichen Entscheidungen erstreckt (vgl. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG), nicht jedoch auf jagdrechtliche Regelungen im Umfeld des Straßenbauvorhabens.

Soweit sich die Jagdgenossenschaft Auerbach/Streitheim ergänzend gegen die Vergrößerung des Parkplatzes Streitheim ausgesprochen hat, sind diese Einwendungen erledigt.

8.4 Fischereiwesen

Durch die Straßenbaumaßnahme werden die Belange der Fischerei nicht nachteilig berührt. Durch die geplante Offenlegung der Laugna im Bereich der Autobahnüberführung werden die Fischereibedingungen eher verbessert. Deshalb haben das beim Landratsamt Augsburg zuständige Sachgebiet Naturschutz und die Fachstelle für Fischereiberatung beim Bezirk Schwaben mit Schreiben vom 15.12.2003 bzw. 12.11.2003 ihr grundsätzliches Einverständnis mit dem Vorhaben erklärt. Die Fachberatungsstelle und die Gemeinde Adelsried haben zu Recht darauf hingewiesen, dass während des Baus keine gewässer- oder fischschädlichen Substanzen eingeleitet werden dürfen. Da dies nach den Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes verboten ist und da sich im Falle des Zuwiderhandelns die Rechtsfolgen nach den allgemeinen zivilrechtlichen Schadensersatzvorschriften bestim-

men, bedurfte es insoweit keiner Auflagen im Planfeststellungsbeschluss. Hingegen wurde die Forderung aufgenommen, den Fischereiberechtigten rechtzeitig von den Baumaßnahmen zu informieren.

9. Sonstige öffentliche und private Belange

9.1 Verkehrssicherheit

Der geplante Autobahnausbau genügt den Anforderungen der Verkehrssicherheit. Das Polizeipräsidium Schwaben hat mit Schreiben vom 19.12.2003 den sechsstreifigen Ausbau der Strecke grundsätzlich begrüßt. Nach Einschätzung des Polizeipräsidiums besteht allerdings bei der A 8 seit Jahren ein spürbarer Mangel an geeigneten Lkw-Parkplätzen. Die im Osten Streitheims nördlich und südlich der BAB A 8 geplanten zwei großen PWC-Anlagen Lüftenberg und Streitheim sind jetzt zwar nicht mehr Gegenstand der Planung. Nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern ist stattdessen aber geplant, in einem eigenständigem Verfahren die Errichtung von PWC-Anlagen im Bereich des Standortes M-U 8 und des Standortes U-M 2 gemäß der PWC-Standortuntersuchung vom 07.06.2006 zu beantragen.

9.2 Wehrverwaltung

Der geplante Autobahnausbau berücksichtigt auch die Belange des Militärstraßenbaus. Die Wehrbereichsverwaltung Süd hat mit Schreiben vom 21.11.2003 darauf hingewiesen, dass die BAB A 8 im Planungsbereich zum Militärstraßengrundnetz gehört und dass der Autobahnausbau daher den "Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge" (ARS Nr. 22/1996) entsprechen muss. Ferner sei bei der weiter führenden Planung des Kreisverkehrsplatzes das "Merkblatt für die Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen" (ARS Nr. 23/1998) zu beachten. Diese technischen Anforderungen werden nach Mitteilung der Autobahndirektion Südbayern beim Bau der Autobahn und bei der Planung des Kreisverkehrs in Adelsried eingehalten. Insbesondere wurde die Benutzbarkeit mit militärischen Sonderfahrzeugen - wie gefordert - durch sog. Schleppkurvenskizzen überprüft.

9.3 Wirtschaft

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 trägt auch den Forderungen der Wirtschaft Rechnung. Daher hat die Industrie- und Handelskammer für Augsburg und Schwaben sich in ihrem Schreiben vom 17.12.2003 ausdrücklich für den geplanten sechsstreifigen Ausbau zwischen Ulm, Augsburg und München ausgesprochen. Die derzeit bestehende Überlastung der vierstreifigen Autobahn bringe für die betroffenen Unternehmen aus Industrie, Handel und Transportwirtschaft empfindliche Nachteile insbesondere in Form von Zeitverlusten und Kostensteigerungen mit sich. Die zunehmende Überlastung der BAB A 8 beeinträchtigt immer stärker auch die Standortbedingungen der schwäbischen Betriebe. Die Industrie- und Handelskammer begrüßt es, dass die Autobahndirektion im Abschnitt Adelsried aus Gründen einer zügigen Verkehrsabwicklung während der Bauphase einen einseitigen asymmetrischen Ausbau auf der Nordseite gewählt hat. Sie hofft, dass das Ziel des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 zwischen Augsburg und Ulm bis zum Jahr 2009 verwirklicht werden kann und regt an, nach Fertigstellung der Autobahn das Lkw-Überholverbot und die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h am Tag aufzuheben. Ferner solle das Angebot an Lkw-Stellplätzen erweitert werden. Hierzu hat die Autobahndirektion Südbayern erklärt, dass auch sie an einem zügigen Ausbau der A 8 interessiert sei und dass nach Fertigstellung der sechsstreifigen Autobahntrasse die Aufhebung der durch den schlechten Zustand der alten Fahrbahnen bedingten Verkehrsbeschränkungen geplant sei. Im Übrigen wird auf die vorhergehenden Ausführungen zum Thema Verkehrssicherheit Bezug genommen.

9.4 Versorgungsleitungen

Die BAB A 8 kreuzt an verschiedenen Stellen zwischen Adelsried und Zusmarshausen Strom-, Gas- und Fernmeldeleitungen. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 beeinträchtigt in diesen Kreuzungs- und Berührungsbereichen die Belange der Versorgungswirtschaft. Aus diesen Gründen wurde im Interesse aller Versorgungsunternehmen als allgemeine Auflage A.VI.1 angeordnet, dass den betroffenen Versorgungsunternehmen möglichst frühzeitig der Beginn der Baumaßnahmen anzuzeigen ist.

Die Lechwerke AG (LEW) hat mit Schreiben vom 16.12.2003 und 14.10.2004 darauf hingewiesen, dass die geplante Straßenbaumaßnahme an zwei Stellen unterhalb von Freileitungen der Lech-Elektrizitätswerke hindurchführt und mehrere Kabeltrassen berührt. Sie hat dagegen keine grundsätzlichen Einwände erhoben, sondern nur auf bestimmte Sicherheitsvorschriften (z.B. 20 m Leitungsschutzzone) und Richtlinien (DIN/VDE 0210, BGV A 2) hingewiesen und Forderungen zur Einhaltung dieser Vorschriften erhoben (z.B. teilweise Verkabelung der 20 kV-Leitung). Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, sämtliche Forderungen der LEW in der weiteren Planung und bei der Ausführung des Vorhabens zu berücksichtigen. Demzufolge hat sie auch im Rahmen der Tektur vom 31.08.2004 das Bauwerksverzeichnis geändert (vgl. BWV Nr. 4.2.4T, 4.2.5T).

Die LEW TelNet GmbH hat im Schreiben vom 09.12.2003 darauf aufmerksam gemacht, dass ihre Fernmeldekabeltrasse xreg20823 bei Bau-km 44+250 die Autobahn A 8 kreuzt. Sie hat um eine Aufnahme der Leitung ins Bauwerksverzeichnis, um die Verlegung des Kabels nach Osten und um eine frühzeitige Abstimmung der Bauarbeiten gebeten (12 Wochen Vorlaufzeit) gebeten. Diese Forderungen hat die Autobahndirektion Südbayern weitestgehend akzeptiert (vgl. BWV Nr. 4.1.5.T).

Die Ausbauplanung berührt auch eine Gasleitung der Erdgas Schwaben GmbH. Diese Leitung soll im Zuge des Ausbaus in die Kreisstraße A 33 verlegt werden. Die Erdgas Schwaben GmbH ist damit grundsätzlich einverstanden, hat aber eine Berichtigung des Bauwerksverzeichnisses gefordert. Diese Berichtigung ist mit Änderung vom 07.04.2006 nun endgültig erfolgt. (vgl. BWV Nr. 4.3.1.T).

Auch die Deutsche Telekom AG hat sich grundsätzlich damit einverstanden erklärt, dass die ihr gehörenden querenden Telefonleitungen von der Baumaßnahme berührt und ggf. verändert oder verlegt werden. Sie hat jedoch in ihrem Schreiben vom 11.11.2003 darauf hingewiesen, dass die Kosten der Kabelverlegung in bestimmten Fällen nach dem Telekommunikationsgesetz zu erstatten seien. Eine entsprechende Kostentragung nach dem Telekommunikationsgesetz sieht auch das Bauwerksverzeichnis (Nr. 4.1.3 und 4.1.4) vor, so dass diesbezüglich keine Differenzen bestehen.

Einvernehmlich erledigt wurden auch die Einwendungen der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation GmbH. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die Gesellschaft rechtzeitig über die Bauarbeiten und über die Verlegungsarbeiten benachbarter Netzbetreiber zu informieren, planerische Details vorab in einem Gespräch zu klären und die Vorlaufzeit der GLH GmbH von mindestens sechs Wochen zu berücksichtigen. Ausweislich der landschaftspflegerischen Begleitplanung sind die parallel zur BAB A 8 verlaufenden Kabeltrassen - wie im Schreiben der GLH GmbH vom 18.12.2003 gefordert - frei von Gehölzpflanzungen. Ferner sieht der Grunderwerbsplan vor, dass die Kabeltrassen für die öffentliche Hand erworben werden.

Mit der Anpassung des Lichtwellenkabels der i 21 Interroute Germany GmbH hat sich auch die mit der Interessenvertretung beauftragte Fa. PLE-doc GmbH grundsätzlich einverstanden erklärt. Sie hat im Schreiben vom 29.12.2003 lediglich gefordert, dass die planfestzustellende Umlegungs-trasse einvernehmlich mit der i 21 Interroute Germany GmbH festgelegt wird. Die Berücksichtigung dieses Anliegens hat die Autobahndirektion Südbayern zugestanden.

9.5 Denkmalschutz

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar. Der Kreisheimatpfleger beim Landratsamt Augsburg und das Bayer. Landesamt für Denkmalschutz haben mit Schreiben vom 22.12.2003 bzw. 12.02.2004 und 12.10.2004 dargelegt, dass sich im Umfeld der BAB A 8 bei Zusmarshausen und Adelsried Bodendenkmäler befinden. Bei Zusmarshausen liegt unmittelbar südlich der Autobahn ein Trichtergrubenfeld mit rund 30 Gruben (Fundstelle 7529/0018). Bei Adelsried liegt rund 300 Meter südlich der A 8 eine vorgeschichtliche Grabhügelgruppe (Fundstelle 7530/0070). Ferner befänden sich im Umfeld der geplanten Grünbrücke eine obertägig noch erhaltene Grabhügelgruppe (Fundstelle 7350/0065) und ein Tongrubenfeld. Darüber hinaus sind nach Einschätzung des Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege im Zusam- und Laugnatal weitere

Verdachtsflächen anzutreffen, in denen bislang unbekannte Bodendenkmäler angetroffen werden könnten.

Die vom Bayer. Landesamt für Denkmalschutz angesprochene Umplanung zum Schutz möglicher Denkmäler ist nicht geboten. Wie oben ausgeführt kommt als Alternative zum hier planfestgestellten Nordausbau der BAB A 8 nur ein teilweiser Südausbau oder ein beidseitiger symmetrischer Ausbau der A 8 in Frage. Da sich die Fundstelle 7529/0018 und die Fundstelle 7530/0070 südlich der bestehenden Trasse befinden, ist der Nordausbau die Trassenführung, die diese bekannten Bodendenkmäler am meisten schont und möglicherweise sogar völlig unversehrt lässt. Auch eine Umplanung der Grünbrücke im Hinblick auf die obertägig noch erhaltenen Grabhügelgruppe (Fundstelle 7530/0065) und das dortige Tongrubenfeld war nicht geboten. Zum einen soll, wie das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege selbst ausführt, die Ersatzmaßnahme laut Planunterlagen nur bis an den unmittelbaren Randbereich der Grabhügel reichen. Zum anderen wäre das Erscheinungsbild des obertägigen Bodendenkmales wohl bereits durch die eigentliche Ausbaumaßnahme der Autobahn gegeben und nur durch den Verzicht auf den Autobahnausbau oder eine großräumige Verlegung der Autobahn vermeidbar. Bei der Standortwahl der Grünbrücke wurde dagegen auf die Studie "Zerschneidung von Lebensräumen durch Verkehrswege in Bayern" des LfU zurückgegriffen, die die Querung am gewählten Standort für fachlich erforderlich hält. Hinsichtlich der Betroffenheit des Tongrubenfeldes wurde die Lage der Grünbrücke - soweit es die Topografie zuließ - nach Osten verschoben. Eine randliche Inanspruchnahme des im Süden gelegenen Tongrubenfeldes ist jedoch unvermeidbar. Dagegen hat die Autobahndirektion Südbayern auf die im Rahmen der Schutzmaßnahme S 1 ursprünglich vorgesehenen und im landschaftspflegerischen Maßnahmenbereich dargestellten Unterpflanzungen an der Grünbrücke im Bereich der Bodendenkmäler - wie vom Bayer. Landesamt für Denkmalschutz gefordert - verzichtet (vgl. E-Mail vom 04.08.2005) . Dies wurde in diesem Beschluss unter A.VI.2 nochmals ausdrücklich angeordnet. Daher war mit diesem Planfeststellungsbeschluss die Erlaubnis zum geplanten Bauvorhaben auszusprechen.

Aufgrund der in Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG festgelegten Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses schließt dies die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis zu Erdarbeiten nach Art. 7 Abs. 1 Satz 1 DSchG ein.

Die Planfeststellungsbehörde hat jedoch nach Art. 7 Abs. 1 Satz 2 DSchG zu prüfen, ob zum Schutz der möglicherweise tangierten Bodendenkmäler im Planfeststellungsbeschluss Auflagen und Bedingungen für die Bauarbeiten festzulegen sind. Das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege hat vorgeschlagen, dass der Abtrag des Oberbodens ausnahmslos nur in Gegenwart eines Archäologen oder Grabungstechnikers vorgenommen wird und dass in bestimmten kartographisch näher bezeichneten Bereichen eine genauere Sondierung mit Hilfe eines Baggers erfolgt. Die Autobahndirektion Südbayern hat sich mit den vorgeschlagenen Sondierungen grundsätzlich einverstanden erklärt. Entsprechende Sondierungsmaßnahmen sind daher als Auflage A.VI.2 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden.

Sollten aufgrund der Sondierungen oder später im Rahmen der Bauarbeiten Bodenfunde gemacht werden, dann gilt zunächst die in Art. 8 BayDSchG enthaltene Meldeverpflichtung und Stillstandsregelung. Gemäß Auflage A.VI.2 sind die bauausführenden Unternehmen darauf hinzuweisen. Da im vorliegenden Abschnitt nicht definitiv feststeht, ob bzw. inwieweit Bodendenkmäler berührt oder Bodenfunde gemacht werden, ist es nicht möglich, im vorhinein eine abschließende Regelung für das weitere Vorgehen zu treffen.

Im Hinblick auf den planungsrechtlichen Grundsatz der Problembewältigung ist es allerdings geboten, im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses eine grobe Richtschnur für das weitere Vorgehen vorzugeben. Insofern wird festgelegt, dass die Baumaßnahme auch bei Auffinden von Bodendenkmälern nicht geändert wird und dass die Bodendenkmäler in Absprache mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege und der Autobahndirektion Südbayern nach Möglichkeit durch Überdeckung erhalten werden. Nur wenn dies, z.B. aufgrund des Höhenplans der Autobahn, nicht möglich oder aus archäologischer Sicht nicht sinnvoll ist, sollen Maßnahmen zur Erforschung und ggf. Bergung der Bodendenkmäler ergriffen werden. Über Art und Umfang der Maßnahmen muss je nach Fall zwischen dem Vorhabensträger und den zuständigen Denkmalschutzbehörden entschieden werden.

Dies gilt auch für die Frage, wer die Kosten der Sondierungsmaßnahmen und ggf. der archäologischen Grabungs- und Sicherungsarbeiten zu tragen

hat. Diese Frage ist im vorliegenden Fall - wie bei vergleichbaren Vorhaben - durch eine Kostenvereinbarung zwischen den beteiligten Behörden über die Durchführung und Finanzierung der notwendigen archäologischen Maßnahmen zu klären.

9.6 Eigentum

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A8 greift in erheblichem Umfang in privates Eigentum ein. Im Einzelnen wird auf das Grunderwerbsverzeichnis und die Grunderwerbspläne Bezug genommen (Unterlage 14.1T und 14.2T der Planmappe). Bei der Überprüfung dieser Eingriffe ist zu berücksichtigen, dass dem verfassungsrechtlich geschützten Privateigentum ein besonderer Stellenwert zukommt (Art. 14 GG). Die vorgesehenen Eingriffe sind nur gerechtfertigt, wenn die Inanspruchnahme privaten Eigentums für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme eine geeignete, erforderliche und zumutbare Maßnahme darstellt.

Die Planung wird diesen Vorgaben gerecht. Die mit ihr verbundenen Eingriffe in privates Eigentum haben eine ausreichende Rechtfertigung. Die im Grunderwerbsverzeichnis im einzelnen aufgeführten Flächen sind für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme geeignet. Ihre Inanspruchnahme ist ferner - wie die Abwägung der verschiedenen Ausbauvarianten ergeben hat - erforderlich. Durch den bestandsorientierten Ausbau der BAB A 8 wird auf die Interessen der privaten Grundstückseigentümer bereits dadurch Rücksicht genommen, dass etwa die Hälfte der erforderlichen Neubautrasse auf den vorhandenen Flächen der bestehenden BAB A 8 errichtet und dass in den Waldbereichen sehr weitgehend auf Flächen des Staatsforstes zurückgegriffen wird. Eine Reduzierung des Flächenbedarfs ist ohne Beeinträchtigungen der Verkehrswirksamkeit der Straße und der übrigen oben erwähnten Planungsziele nicht erreichbar. Die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum sind sämtlichen Betroffenen auch zumutbar.

V. Forderungen von Trägern öffentlicher Belange

Im Folgenden werden die Forderungen von Trägern öffentlicher Belange behandelt, die nicht bereits Gegenstand der vorstehenden Ausführungen waren.

Soweit diesen Forderungen nicht durch Auflagen sowie durch Tekturen und Änderungen in diesem Beschluss Rechnung getragen worden ist oder sie sich nicht auf andere Weise (z.B. durch Vereinbarungen mit dem Baulastträger) erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

1. Gemeinde Adelsried

Hinsichtlich der Lärmschutzeinwendungen wird zunächst auf die Ausführungen unter C.IV.5.1 verwiesen. Ergänzend ist auszuführen, dass mit Änderung vom 23.05.2005 auch eine gewünschte Verlängerung des Landschaftswalles südwestlich von Adelsried eingeplant wurde. Aufgrund des Hinweises der Gemeinde Adelsried, dass bei Bau-km 47+220 nördlich der BAB A 8 eine Lärmschutzlücke entstehe, wurde unter A.III.4 angeordnet, dass, der Übergangsbereich zwischen der Wall-Wand-Kombination und anschließendem Einschnitt konstruktiv so zu gestalten ist, dass die Mindesthöhe der Abschirmkante bei 3 m über FOK liegt. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen. Das von der Autobahndirektion Südbayern vorgelegte und mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellte Lärmschutzkonzept entspricht auch mit Blick auf die gegebene Vorbelastung der Wohngebiete, welche nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, Az. A 42/97) im Rahmen der Verhältnismäßigkeit schutzmindernd zu berücksichtigen ist, ordnungsgemäßer Ermessensausübung.

Die geforderte Ergänzung der Lärmschutzberechnungen hat sich nicht als erforderlich erwiesen. Die Baugebiete "Im Deutenloh" und "Oberes Sandfeld" I und II sind bei den Berechnungen der Fa. Accon nicht übersehen worden. Für diese rund 1000 m von der BAB A 8 entfernten Wohngebiete ergeben sich bei Berücksichtigung der geplanten 6 m hohen Lärmschutzeinrichtungen Beurteilungspegel von 49 dB(A) tags und 44 dB(A) nachts. Damit sind dort die Grenzwerte von 59 dB(A) tags 49 dB(A) nachts klar unterschritten. Ferner besteht auch für eine erneute Berechnung der Lärmschutzsituation kein Anlass, weil die fachliche Überprüfung der von der Fa. Accon durchgeführten Berechnungen durch das Bay. Landesamt für Umweltschutz zu keinerlei Beanstandungen geführt hat (sh. oben C.IV.5.1).

Die Abhandlung einer befürchteten Zusatzbelastung mit Lärm durch die PWC-Anlage Streitheim hat sich erledigt.

Zurückzuweisen ist der erstmalig von der Gemeinde im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur 1. Tektur vom 31.08.2004 erhobene Einwand, die Deckschichten als "offenporigen Asphaltbelag" herzustellen. Dies ergibt sich bereits aus formalen Gründen. Denn zum einen ist der Einwand insoweit verspätet, als eine Verschlechterung der Schallsituation durch die überarbeitete Planung vom 31.08.2004 für Adelsried - wie ausgeführt - nicht gegeben ist. Die Forderung hätte daher bereits im Rahmen der 1. Planauslegung erhoben werden müssen. Ferner sind Gemeinden, auf deren Gebiet das Vorhaben seinen Standort haben soll oder auf das sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, nach ständiger Rechtsprechung auch nicht berechtigt, als Vertreter der Gemeindebürger Einwendungen zu erheben (vgl. zuletzt BayVGH vom 19.02.2005, 8 A 02.40058). Davon abgesehen wäre die Forderung auch materiell rechtlich abzulehnen, da die Mehrkosten für den Einbau von offenporigem Asphalt (OPA) im Verhältnis zum angestrebten Zweck auch als unverhältnismäßig anzusehen sind. Denn diese Fahrbahnbeläge sind derzeit keine standardisierten Bauweisen und befinden sich zumindest teilweise noch in Erprobung (vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/2002 und 8/2004 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, BayVGH vom 18.02.2004, Az. 8 A 02.40082, Umdruck S. 6 ff). In bautechnischer Hinsicht sind sie nach wie vor nicht in den einschlägigen Regelwerken verankert. Darüber hinaus sind diese Fahrbahnbeläge im Einbau beinahe doppelt so teuer als herkömmliche Splittmastixbeläge. Außerdem erreichen sie nur deutlich geringere Liegezeiten, in denen ihre schallmindernde Wirkung gesichert ist. Die abnehmende akustische Wirksamkeit und die geringere mechanische Haltbarkeit dieser Beläge führen auch dazu, dass in kürzeren Abständen Erneuerungsarbeiten erforderlich werden, die zusätzliche Kosten und vermehrte Behinderungen des Verkehrsflusses verursachen. Zusätzliche Kosten ergeben sich wegen des erhöhten Winterdienstes aufgrund der größeren Hohlräume. Insgesamt belaufen sich somit die Mehrkosten für den Einbau offenerporiger Asphaltdeckschichten auf rd. 1,0 Mio. € pro Autobahnkilometer. Diese sind im Verhältnis zum angestrebten Zweck auch nach Abzug etwaiger Ersparnisse beim passiven Lärmschutz als unverhältnismäßig anzusehen.

Zurückzuweisen war auch die Forderung nach einer Änderung des Höhenverlaufs der Autobahn. Die Planung für den Höhenverlauf der BAB A 8 ori-

entiert sich - wie oben unter C.IV.3.3 dargestellt - an den Richtlinien für den Ausbau von Straßen (RAS) und an dem planerischen Ziel, die bestehenden Steigungen der BAB A 8 von bis zu 6 % Gefälle abzubauen. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses soll eine Längsneigung von 4 % nicht überschritten werden. Dies bedeutet im Regelfall, dass die BAB A 8 in den Hanglagen eingeschnitten und in den Tallagen angehoben werden muss. Da auch an den Anhöhen der BAB A 8 bei Adelsried künftig eine Längsneigung von 4 % vorgesehen ist, ergibt sich die Notwendigkeit, die Gradienten der BAB A 8 im Laugnatal im Vergleich zum Ist-Zustand anzuheben. Diese Dammlage bewirkt zwar eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, weil der Autobahndamm stärker als bisher als Querriegel im Laugnatal erscheint. Dieser Nachteil wird jedoch durch den mit der Längsneigung von 4 % verbundenen Vorteil des besseren Verkehrsflusses und der höheren Verkehrssicherheit auf der BAB A 8 aufgewogen. Will man die Längsneigung von 4 % einhalten und gleichzeitig - wie von der Gemeinde Adelsried gefordert - auf die geplante Dammlage im Laugnatal verzichten und die Autobahn auf einem längeren Stück um 1 bis 1,5 m absenken, hat dies zwangsweise Auswirkungen auf die Höhenlagen im Westen und im Osten der Laugna. Es muss dann an beiden Seiten tiefer ins Gelände eingeschnitten werden, um die Maximalsteigung von 4 % nicht zu überschreiten. Nach den Berechnungen der Autobahndirektion Südbayern müsste vor allem in westlicher Richtung der gesamte Bereich der BAB A 8 von Bau-km 45+580 bis 48+260 abgesenkt werden. Außerdem müsste auch die Unterführung der St 2032 unter Geländeneiveau gedrückt werden. Dies hätte stärkere Eingriffe in die Natur und den Wasserhaushalt, einen zusätzlichen Massenüberschuss von ca. 154.000 m³ und bauliche Mehrkosten von mindestens 1.500.000 € zur Folge. Wägt man die unbestreitbaren Vorteile, die eine solche Lösung für das Landschaftsbild hätte, mit den beschriebenen Nachteilen ab, dann muss man die Forderung nach einer Reduzierung der Dammlage im Laugnatal zurückweisen. Dies gilt nicht zuletzt deshalb, weil die geforderte Absenkung der Gradienten keine Verbesserung der Lärmschutzsituation für Adelsried brächte und weil die Nachteile der in den Planunterlagen vorgesehenen Dammlage für das Landschaftsbild durch eine entsprechende Eingrünung minimiert werden können. Die Autobahndirektion Südbayern hat im Erörterungstermin vom 17.03.2004 der Forderung der Gemeinde Adelsried und des Landratsamts Augsburg nach einer landschaftsgerechteren Einbindung

des Autobahndammes im Laugnatal entsprochen und eine beidseitige Bepflanzung zugesichert.

Die von der Gemeinde Adelsried erhobenen wasserrechtlichen Forderungen sind überwiegend einvernehmlich erledigt worden. Die Autobahndirektion Südbayern hat - wie oben unter C.IV.4.3 ausgeführt - den Wunsch nach einer Verlegung des Retentionsraums und des Regenrückhaltebeckens 3 entsprochen. Ferner ist im Erörterungstermin vom 17.03.2004 geklärt worden, dass der Verlust des natürlichen Retentionsraumes in der Nähe der Autobahnkapelle bei der Planung und Dimensionierung des Regenrückhaltebeckens 6 berücksichtigt worden ist.

Soweit sich die Gemeinde Adelsried gegen die Mitbenutzung des "Weldenbahnradweges" als landwirtschaftlichen Anwandweg wendet hat die Autobahndirektion Südbayern im Erörterungstermin hierzu zunächst ausgeführt, dass an der kritischen Stelle das Brückenfeld eine Breite von 10 m habe. Dabei seien 4,50 m für die Laugna vorgesehen und 4,25 m für den kombinierten Weg, der Rest für Nebenflächen. Bei einer Trennung der Wege müsse das Brückenfeld für die Laugna und die Nebenwege auf 15 m erweitert werden, was mit baulichen Mehrkosten von 410.000 € verbunden wären. Mit Datum vom 23.05.2005 wurde die Planung für den Geh- und Radweg, dann auf 5 m verbreitert. Zur Verbesserung der Befahrbarkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge wurde ferner mit Änderung vom 07.04.2006 unter lfd. Nr. 2.3.1 T im BWV festgelegt, dass hier eine Konstruktion zu wählen ist, die den Verzicht auf eine Schutzplanke ermöglicht. Zur Trennung des landwirtschaftlichen Verkehrs vom Geh- und Radweg ist auch eine Markierung (3 m Breite für den Wirtschaftsweg und 2 m Breite für den Geh- und Radweg) vorgesehen (vgl. BWV lfd. Nr. 1.2.45). Die insoweit missverständlichen Aussagen im Erläuterungsbericht wurden korrigiert. Richtig ist aber, dass die Markierung im Lageplan (Unterlage 7.1. Blatt Nr. 5T) nicht enthalten ist. Dies hat seinen Grund jedoch darin, dass in diesem Maßstab die Markierung nicht zu erkennen wäre. Die geforderte Aufteilung in getrennte Flurnummern scheidet jedoch aus, da es sich um einen kombinierten Weg handelt. Mit der nun gefundenen Lösung ist auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ein sicherer Begegnungsverkehr eines Radfahrers mit einem landwirtschaftlichen Fahrzeug möglich und sie entspricht dem Ergebnis einer interessengerechten Abwägung. Im Übrigen hat der

Landkreis Augsburg mit Schreiben vom 22.12.2004 der in den Planunterlagen nun vorgesehen Mitbenutzung des "Weldenbahnradweges" als landwirtschaftlichen Anwandweg zugestimmt.

Hingegen sind die "sonstigen Forderungen" der Gemeinde Adelsried teilweise zurückzuweisen. So kann es keine allgemeine Zusicherung der Befreiung von der in § 9 Abs. 2 FStrG vorgesehenen Anbauverbotszone für die künftigen Bauvorhaben im geplanten Gewerbegebiet "Im Wölflle" geben. Eine derartige Zusage liefe Wortlaut und Sinn des Gesetzes zuwider. Ebenso wenig ist die Erschließung des künftig geplanten Gewerbegebiets "Im Wölflle" Gegenstand dieses Verfahrens. Hinsichtlich der geforderten direkten Anbindung des Feldweges "Im Wölflle " an die bestehende St 2032 wurde vor Ort festgestellt, dass aufgrund der Höhenlage eine richtliniengerechte und damit verkehrssichere Lösung nicht möglich ist. Diese Forderung ist daher zurückzuweisen. Zudem ist etwa 200 nördlich eine Einmündung in die Staatsstraße ohnehin vorhanden. Vor Ort wurde ferner festgestellt, dass für eine Verschwenkung des bisherigen Weges nach Norden zusätzlicher Grunderwerb nötig wäre. Die Autobahndirektion hat aber für den Fall, dass ihr der Grunderwerb im Zusammenwirken mit der Gemeinde Adelsried auf freiwilliger Basis gelingt bei einer gemeinsamen Ortseinsicht zugesagt, den Weg so weit nach Norden zu verschwenken, dass er an die Staatsstraße mit angemessener Längsneigung verkehrssicher angeschlossen werden kann.

Die von der Gemeinde Adelsried angeregten weiteren Abreden über Grundstückstauschgeschäfte können jedoch nicht zum Gegenstand dieses Verfahrens gemacht werden. Vielmehr sind diese Vereinbarungen außerhalb des förmlichen Planfeststellungsverfahrens zu treffen.

2. Markt Welden

Der Markt Welden hat mit Schreiben vom 03.12.2003 und im Erörterungstermin vom 17.03.2004 gefordert, dass entlang der Autobahn Versickerungsflächen, Regenrückhaltebecken und Absetzbecken für belastetes Wasser im erforderlichen Umfang nachgewiesen werden und dass der Autobahnausbau zu keiner Verschlechterung der Hochwassersituation in Welden führt. Die Forderung nach Schutz der "Hinterliegergemeinden" im Rah-

men der Entwässerung der BAB A 8 hat auch der Bau- und Umweltausschuss des Landkreises Augsburg in seiner Sitzung vom 11.12.2003 unterstützt. Dieses Interesse wird im Rahmen der vorliegenden Planung dadurch berücksichtigt, dass an Stelle des bislang unregelmäßigen Regenwasserabflusses nunmehr eine geregelte Entwässerung über Versickerungsflächen und Regenrückhaltebecken erfolgt. Eine Verschlechterung der Situation des Marktes Welden und der übrigen "Hinterliegergemeinden" im Hochwasserfall tritt auch durch die Veränderungen an den Seitenarmen der Laugna - wie oben unter C.IV.7.1 ausgeführt - nicht auf. Dies hat auch das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth im Erörterungstermin bestätigt. Vielmehr kommt es durch die Regenrückhaltung zu einer Verbesserung im Vergleich zum Ist-Zustand.

3. Gemeinde Horgau

Dem Wunsch der Gemeinde Horgau, den Kreisverkehr an der Anschlussstelle Adelsried so zu bauen, dass eine weitere Straßentrasse aus südlicher Richtung angeschlossen werden kann, ist in der Planung Rechnung getragen worden.

4. Gemeinde Aystetten

Die Gemeinde hat im Erörterungstermin den Einwand erhoben, dass es möglicherweise zu einem lästigen Knalleffekt durch die Grünbrücke kommen könne. Anhand der Pläne konnte festgestellt werden, dass die Entfernung zum geplanten Baugebiet etwa 1,9 km beträgt und durch unebenes Gelände, das weitgehend bewaldet ist, verläuft. Außerdem verläuft die Autobahn im Einschnitt, so dass nicht mit einem spürbaren Effekt in Aystetten zu rechnen ist.

5. Markt Zusmarshausen

Der Markt Zusmarshausen hat eine Reihe von Lärmschutzeinwendungen erhoben. Er hat in seinem Schreiben vom 15.12.2003 insbesondere gefordert, den geplanten Lärmschutzwall nach Osten und nach Westen zu verlängern, die Autobahngradienten im Bereich Streitheim abzusenken und bereits jetzt ein Tempolimit bei Nacht von 120 km/h vorzusehen. Diesen For-

derungen hat die Autobahndirektion Südbayern - wie unter C.IV.5.1 und C.VII.1, 3 und 7 dargestellt - teilweise durch Umplanung berücksichtigt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen. Zur Forderung nach Einbau eines offenporigen Asphaltes der nach dem Stand der Technik zum Zeitpunkt des Ausbaus der BAB A 8 so geräuscharm wie möglich ist, wird auf die Ausführungen C.VII.5 verwiesen. Lediglich zur Ergänzung ist darauf hinzuweisen, dass maßgeblicher Beurteilungszeitraum nach ständiger Rechtssprechung grundsätzlich der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ist (vgl. z.B. BayVGh vom 18.02.2004, Az. 8 A 02 40082 mit Verweis auf BVerwG vom 26.06.1992, Buchholz 407.4 3 17 FStrG Nr.89).

Ferner hat der Markt Zusmarshausen sich den Forderungen seiner Streithheimer Bürger nach Erhalt des Kiosks und der Busverbindung angeschlossen. Insoweit hat die Autobahndirektion Südbayern zu Recht darauf hingewiesen, dass die Entscheidung über die weitere Verpachtung des bestehenden Kiosks nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein kann. Sie hat jedoch im Erörterungstermin vom 18.03.2004 erklärt, eine Verlängerung des Pachtvertrag für den bestehenden Kiosk um ein weiteres Jahr werde geprüft, da im Jahre 2005 noch nicht mit dem Beginn der Baumaßnahmen zu rechnen sei. Der Bau eines neuen Kiosks und die Schaffung von neuen Bushaltestellen seien jedoch nicht geplant. Da die Schaffung unbewirtschafteter Parkplätze Teil der planerischen Gesamtkonzeption der Autobahn ist, begegnet die Entscheidung, künftig auf einen Kiosk zu verzichten, keinen rechtlichen Bedenken. Zwar mögen dadurch Gewerbesteuererinnahmen für den Markt Zusmarshausen entfallen. Auf den Erhalt dieses mittelbaren Vorteils besteht jedoch kein Rechtsanspruch. Ebenso wenig besteht ein Rechtsanspruch auf Erhalt der bestehenden Bushaltestellen (vgl. unten C.VII.12).

Der Markt Zusmarshausen hat sich grundsätzlich auch hinsichtlich der geforderten Verlegung der PWC-Anlagen bzw. deren Wegfalls weitestgehend den Forderungen seiner Streithheimer Bürger angeschlossen, auch wenn er im Detail die von der Interessengemeinschaft Streithheim zumindest zunächst nicht primär favorisierten Standorte M-U 8 und U - M 2 empfiehlt und sich gegen die Standorte M-U 10 und U-M 1 Ost ausgesprochen hat. Eine Abhandlung dieser Forderung ist in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht

mehr veranlasst, da die Feststellung der PWC-Anlagen nicht mehr Gegenstand dieses Beschlusses ist.

Schließlich hat der Markt Zusmarshausen in Bezug auf die Entwässerung der Autobahn Einwendungen erhoben. Diese wasserrechtlichen Bedenken konnten im Erörterungstermin vom 17. und 18.03.2004 weitgehend ausgeräumt werden. Ein ungeregelter Abfluss des Oberflächenwassers in Richtung Baugebiet "Süd" ist nicht zu erwarten. Das im Ortsbereich von Streitheim anfallende Oberflächenwasser der Autobahn wird über Mulden und Leitungen an das Regenrückhaltebecken 3 geleitet und von dort gedrosselt in den Feldgraben Löwenhalde abgegeben. Es wird damit nicht in Richtung Streitheim abgeleitet.

Ferner hat der Markt Zusmarshausen auch wald- und naturschutzrechtliche Forderungen erhoben. Hinsichtlich der forstwirtschaftlichen Forderungen hat er sich weitgehend den Einwendungen der Waldgenossenschaft Zusmarshausen angeschlossen, so dass auf die diesbezüglichen Ausführungen verwiesen werden kann (unten C.V.7). Soweit der Markt Zusmarshausen ergänzend gefordert hat, dass während der Bauzeit für die Waldbewirtschaftung ausreichende Querungsmöglichkeiten bestehen, ist dies nach der Bauablaufplanung im Erläuterungsbericht (Unterlage 1T, S. 47 ff.) vorgesehen. Dort wird allerdings auch darauf hingewiesen, dass es zu längeren Sperrungen einzelner Querungen im Waldbereich kommen kann. In naturschutzrechtlicher Hinsicht hat er insbesondere eine landschaftsgerechte Einbindung der Lärmschutzanlagen gefordert. Die Gestaltung der Lärmschutzwände solle mit ihm abgestimmt werden. Dem Wunsch nach einer naturnahen Gestaltung der Lärmschutzanlagen trägt die landschaftspflegerische Begleitplanung dadurch Rechnung, dass auf den Ausgleichsflächen A 1.2 und A 1.3 eine Abflachung der Dammböschung und eine Vorpflanzung geplant ist. Ferner sehen die Gestaltungsmaßnahmen G 2 und G 3 eine Bepflanzung und Eingrünung der Lärmschutzwälle und -wände im Bereich von Streitheim vor. Die vorhandenen Gehölz- und Waldbestände am südlichen Ortsrand sollen nach der Zielsetzung der Schutzmaßnahmen S 2 erhalten bleiben. Damit wird im ausreichendem Maße sicher gestellt, dass die geforderte landschaftsgerechte Einbindung der Lärmschutzanlagen gelingt. Hingegen ist eine Abstimmung der äußeren Gestaltung der Lärmschutzwände mit dem Markt Zusmarshausen keine für den Schutz des

Landschaftsbildes erforderliche Maßnahme. Die Autobahndirektion hat ein solches abgestimmtes Vorgehen im Hinblick auf den geplanten Bau durch eine private Betreibergesellschaft auch nicht freiwillig zugestanden, so dass der Forderung nicht entsprochen werden konnte.

Schließlich hat der Markt Zusmarshausen noch Forderungen im Zusammenhang mit dem nachgeordneten Wegenetz erhoben. Er hat insbesondere darauf hingewiesen, dass bei einer Inanspruchnahme der Kornbergstraße für die Bauarbeiten deren Zustand verschlechtert werden kann. Die Autobahndirektion hat dazu ausgeführt, dass sie vor Beginn der Bauarbeiten den Straßenzustand erfassen und mit dem Markt Zusmarshausen für den Fall einer über den Gemeingebrauch hinausgehenden Inanspruchnahme einzelner Straßen gesonderte Vereinbarungen über deren Instandsetzung treffen wird.

Zu den sonstigen Einwendungen des Marktes Zusmarshausen wird auf die Ausführungen unter C.IV.4.3 (städtebauliche Belange) und C.IV.5.2 (Luftreinhaltung) verwiesen.

6. Stadt Augsburg

Die Stadt Augsburg hat mit Schreiben vom 04.07.2005 ihr Einverständnis zu den Ersatzaufforstungen bei Bannacker erteilt. Dem Wunsch, die Ersatzmaßnahmen mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Augsburg abzustimmen, wurde durch die Anordnung A.V.1 Rechnung getragen.

7. Waldgenossenschaft Zusmarshausen

Die Waldgenossenschaft Zusmarshausen hat in ihrem Schreiben vom 16.12.2003 und im Rahmen des Erörterungstermin vom 17.03.2004 mehrere Fragen zu den Auswirkungen des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 für die Waldbewirtschaftung gestellt. Diese Fragen hat die Autobahndirektion Südbayern dahingehend beantwortet, dass der Weg Finr. 2012 der Gemarkung Zusmarshausen gemäß RLW 98 wassergebunden befestigt wird und damit auch für Holzabfahren (mind. 50 t) befahrbar ist. Das Brückenbauwerk BW 102 ist ebenfalls für Holztransporte nutzbar und kann künftig mit bis zu 60 t Gesamtgewicht befahren werden. Die als Schutzmaßnahme S 1 vorgese-

hene Unterpflanzung des aufgerissenen nördlichen Waldrandes kann, wenn die Trasse endgültig festliegt und die Eigentümer zustimmen, als Vorwegmaßnahme verwirklicht werden. Zur Stabilisierung des Waldrandes sind möglichst frühzeitige Unterpflanzungen mit Sträuchern und Bäumen 2. Ordnung (15 - 20 m) und 3. Ordnung (7 - 12 m) sinnvoll. Spätere Sturmschäden werden im Rahmen der staatlichen Entschädigungshaftung dann ersetzt, wenn sie ursächlich auf den Anschnitt des Waldtraufes zurückzuführen sind. Erfahrungsgemäß sind nach etwa 10 Jahren Sturmschäden nicht mehr auf den Anschnitt des Schutzwaldes zurückzuführen, da dann der Schutzwald regelmäßig nachgewachsen ist. Die Errichtung von Wildzäunen ist im Waldbereich und im Offenlandbereich - wie oben unter Punkt C.IV.8.3 ausgeführt - bei entsprechendem Nachweis der Wilddichte vorgesehen.

8. Landratsamt Augsburg

Das Landratsamt Augsburg hat den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 grundsätzlich begrüßt, aber aus naturschutzfachlicher Sicht eine Reihe von Einwänden vorgetragen, die beim Erörterungstermin vom 17.03.2004 und 24.11.2004 besprochen worden sind. Hierbei ist bei einer Reihe von Punkten eine einvernehmliche Lösung erzielt worden. So hat die Autobahndirektion Südbayern insbesondere die Forderungen zur besseren Einbindung des neuen BAB A 8 ins Landschaftsbild aufgegriffen. Bei Adelsried wird die im Talraum in Dammlage verlaufende BAB A 8 durch Gestaltungsmaßnahmen auf beiden Seiten besser eingebunden. Bei Streitheim hat die Autobahndirektion Südbayern die vom Naturschutzbeirat des Landkreises Augsburg geforderte Tieferlegung der Autobahn im Rahmen der Tekturen durchgeführt, so dass sich auch hier eine Verringerung der Eingriffe ins Landschaftsbild ergeben hat. Ferner ist auf den fahrbahnbegleitenden Böschungen auf der Nordseite der BAB A 8 aus Gründen des Landschaftsbilds eine gestufte Gehölzpflanzung mit Bäumen der 1. bis 3. Wuchsklasse eingeplant worden. Hinsichtlich der Bepflanzung des Mittelstreifens der neuen BAB A 8 hat sich das Landratsamt Augsburg - untere Naturschutzbehörde - mit Strauchpflanzungen einverstanden erklärt.

Die vom Landratsamt im Interesse des Naturschutzes geforderten tierökologische Gestaltung der Gewässerdurchlässe und Gräben durch Lichtschächte und die Anlegung von sog. Pflegeblättern bei der Beschreibung der

Ausgleichsmaßnahmen waren bereits in der Planung enthalten. Die Forderung nach einer Umweltbaubegleitung ist von der Autobahndirektion Südbayern als Schutzmaßnahme im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen und wird nochmals ausdrücklich als Auflage in den Beschluss aufgenommen.

Unter A.V.3 wurde ferner angeordnet, dass entgegen den im BWV (Unterlage 7.2T) unter lfd. Nr. 7.2 und in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.0T und 12.2T) angegebenen Zeiten die Verbote zum Schutz der Lebensstätten gemäß Art.13 e BayNatSchG in der Zeit vom 1. Oktober (statt 1. September) bis 28. Februar gelten, sofern nicht die untere Naturschutzbehörde nach Prüfung des Einzelfalles einer Beseitigung zu einem anderen Zeitpunkt zustimmt.

Kein Einvernehmen ist bei der Forderung des Landratsamtes Augsburg erzielt worden, die Überführung des Geisweges im Hinblick auf die zunehmende Zerschneidungswirkung der BAB A 8 aufzuweiten. Die Forderung nach einer Aufweitung der Geiswegbrücke hat die Autobahndirektion Südbayern abgelehnt und lediglich eine tierökologische Optimierung der Überführung (Blendschutzvorrichtungen, Abschirmung durch Bepflanzung) zugesagt. Da im Zuge der Plantekturen ohnedies eine 50 m breite Grünbrücke als Ersatzmaßnahme für die mit dem Ausbau der A 8 verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft eingeplant worden ist, besteht jedenfalls jetzt kein Erfordernis für eine weitere tierökologische Querungsaufweitung mehr. Die Forderung war daher - soweit sie sich nicht ohnedies erledigt hat - zurückzuweisen.

Die untere Naturschutzbehörde hat zur Plantektur vom 31.08.2004 ferner bemängelt, dass die volle Anrechnung autobahnnaher Ausgleichsflächen nicht Ziff. 6.1 der gemeinsamen Grundsätze entspreche. Die Anrechnung der straßennahen Ausgleichsflächen A 1 für Eingriffe in den Naturhaushalt sei deshalb nicht akzeptabel. Die höhere Naturschutzbehörde hat dieses Vorbringen überprüft und ausgeführt, dass der Grundsatz 6 der Gemeinsamen Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern - Oberste Baubehörde - und des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben vom

21.06.1993, Nr. StMI II D 2 / II Z 7 - 43821 - 001/93, StMLU 7282 - 63/65 - 18004 hierzu einschränkende Aussagen zur Lage der Ausgleichsflächen für den Naturhaushalt trifft. Demnach sollen Ausgleichsflächen für die Kompensation naturhaushaltlich relevanter Eingriffe möglichst in einer Lage abseits der Straße vorgesehen werden. Dagegen können Ausgleichsmaßnahmen für das Landschaftsbild zur Stabilisierung der Funktionswerte des Landschaftsbildes innerhalb der Einwirkungszone der Straße liegen. Sie sollen die Einfügung in die Landschaft bei unvermeidbaren Straßenbauwerken mit größerer Auswirkungsrelevanz zusätzlich stärken. Die im Bereich Streitheim im straßennahen Bereich vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen seien geeignet, die wegen der hohen Gradientenlage der Straße sich ergebenden anlagenbedingten Auswirkungen auf das Landschaftsbild vorrangig im erforderlichen Maße zu kompensieren.

Zur Einwendung des Landratsamtes in Bezug auf die naturschutzfachliche Anrechenbarkeit der Grünbrücke kommt die höhere Naturschutzbehörde zum Ergebnis, dass dem Anliegen der unteren Naturschutzbehörde dadurch Rechnung getragen wird, dass als Ersatz für teils entfallende Ausgleichsmaßnahmen der Bau einer 50 m breiten Grünbrücke im Bereich des Rauhen Forstes bei Bau-km 49+270 vorgesehen ist. Diese Maßnahme reduziere auch im vorliegenden Planungsabschnitt wirkungsvoll die vorhandenen Trenneffekte. Entgegen der Auffassung des Landratsamtes Augsburg ist die Herstellung der Grünbrücke als geeignete Ersatzmaßnahme zu bewerten, die im Bilanzergebnis für unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft mit entsprechendem Gewicht zu berücksichtigen war. Auf den Beschluss des Bayer. Landtags vom 22.05.2003 (Drucksache 14/12517) wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Damit kann das erforderliche Bilanzergebnis bei den anlagenbedingten Kompensationsmaßnahmen als ausgeglichen gelten.

Hinsichtlich den Vorschlägen zur Ausgestaltung der Grünbrücke hat die Autobahndirektion zugesagt, die Ausführungsplanung mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

9. Bund Naturschutz

Der Bund Naturschutz lehnt den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 generell ab. Seine ablehnende Haltung begründet der Bund Naturschutz im vorliegenden Verfahren mit Schreiben vom 07.01.2004 unter Verweis auf seine allgemeine verkehrspolitische Einstellung, den sehr hohen Flächenverbrauch und die immensen Eingriffe in die Natur. Soweit sich der Bund Naturschutz damit grundsätzlich für alternative Verkehrskonzepte ausspricht, ist festzustellen, dass der Ausbau der BAB A 8 im Bedarfsplan des Bundes im vordringlichen Bedarf vorgesehen ist und damit auf der Gesetz gewordenen verkehrspolitischen Entscheidung des Deutschen Bundestags beruht. Das vorliegende Planfeststellungsverfahren ist ein gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung einer konkreten Straßenbaumaßnahme. Eine Grundsatzdiskussion über Verkehrspolitik kann in Planfeststellungsverfahren nicht geführt werden. Es trifft zwar zu, dass mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 zwischen Zusmarshausen und Adelsried ein hoher Flächenverbrauch und Eingriffe in die Natur verbunden sind. Diese Eingriffe sind jedoch - wie oben ausgeführt - auf das notwendige Maß beschränkt, durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert und bei Abwägung der für und gegen die Maßnahme sprechenden öffentlichen und privaten Belange gerechtfertigt.

10. Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald hat mit E-Mail vom 19.07.2006 erstmalig einen zu geringen Waldausgleich bemängelt. Bisher sei nur ein Faktor von 0,5 erreicht worden. Auch die immer wieder zu gering in ihrer Wertigkeit eingestuften Fichtenwälder hätten eine erhebliche ökologische Ausgleichsfunktion. Es wird daher gefordert, den Faktor auf 1,0 zu erhöhen. Hierzu ist festzustellen, dass im Ausgleichskonzept der Autobahndirektion Südbayern für Verlust von Bannwald ein Ausgleichsfaktor von 1,0, für die Versiegelung von Wald ebenfalls ein Ausgleichsfaktor von 1,0 und für die Überbauung von Wald ein Ausgleichsfaktor von 0,33 festgelegt wurde. Dieses Ausgleichskonzept wurde mit den zuständigen Forstbehörden abgestimmt. Das nunmehr zuständige Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstentfeldbruck hat mit Schreiben vom 19.07.2005 und 16.08.2006 ausdrück-

lich sein Einverständnis erklärt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.III.8.2 verwiesen.

11. Bayerischer Bauernverband, Landwirtschaftsamt Augsburg/Friedberg

Weder das Landwirtschaftsamt Augsburg/Friedberg, noch der Bayer. Bauernverband haben grundsätzliche Einwendungen gegen den Ausbau der BAB A 8 vorgetragen. Ein wesentlicher Teil ihrer Forderungen bezieht sich auf entschädigungsrechtliche Fragen, wie z.B. die Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen, Ersatzland statt Geldentschädigung, Entschädigungen bei Durchschneidung und Flächenverlusten, Entschädigungen bei vorzeitiger Auflösung von Pachtverträgen etc. Für derartige, unmittelbar durch Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Ebenso wird im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden, ob ein Flurbereinigungsverfahren angeordnet wird.

Der geforderten ordnungsgemäßen Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke während der Bauzeit und danach wird Rechnung getragen, da die landwirtschaftlichen Wegeverbindungen weitgehend erhalten oder wieder hergestellt werden. Im Übrigen wurde die Sicherstellung der ordnungsgemäßen Erschließung auch als Auflage unter A.VI.3 explizit angeordnet.

Der Bayer. Bauernverband hat ferner gefordert, Ausgleichsflächen überwiegend bzw. ausschließlich auf kommuneneigenen Flächen bzw. nur im Einvernehmen mit den Grundstückseigentümern zu verwirklichen. Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass sich die Situierung der jeweiligen Ausgleichsflächen aus den fachlichen Erfordernissen aufgrund der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes, des Landschaftsbildes und Erholungseignung sowie dem planerischen Leitbild ergibt. Die Ausgleichsflächen sind Bestandteil eines landschaftspflegerischen Planungskonzeptes und nicht beliebig situierbar. Insbesondere kann auch nicht auf die Ausweisung der Ausgleichsfläche A 1.2 auf FlNr.118, Gemarkung Streitheim, verzichtet werden. Die in Anspruch genommene Fläche ist als Ausgleichsfläche geeignet, da ein funktionaler Zusammenhang zwischen ihr und dem Eingriffsort (vgl.

BVerwG, 27.09.1990, 4 C 44.87, BVerwG, 23.08.1996, 4 A 29/95) besteht. Sie dient dem Ziel den Lärmschutzwall südlich der BAB A 8 nordwestlich Streitheim durch die Bepflanzung von Gehölzen und Einzelbäumen sowie der Anlage von Magerasen in die Landschaft einzubinden. Die Grundinanspruchnahme ist auch erforderlich, denn zur Erreichung des angestrebten Zwecks steht kein anderes gleich wirksames, die Rechte der betroffenen Grundstückseigentümer nicht oder weniger fühlbar beeinträchtigendes Mittel zur Verfügung. Naturgemäß kann die Einbindung des Walles nur dort erfolgen. Des Weiteren ist nicht ersichtlich, dass die die Anordnung der Ausgleichsmaßnahme A 1.2 die Eigentümer des Grundstückes Flnr.118 unzumutbar belastet. Im Übrigen wurde die Flächen bereits von der Bundesrepublik Deutschland erworben. Hinsichtlich den Einwendungen zur Ausgleichsfläche A 3, Gemarkung Haldenwang, wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen der privaten Grundstücksbetroffenen unter C.VIII.1 und 2 verwiesen.

Ferner wurde grundsätzlich gefordert, bei den geplanten Grünstreifen entlang der Fahrbahnen Art und Anzahl der Bäume und Sträucher so zu wählen, dass möglichst keine Nachteile für die Landwirtschaft entstehen. Auch sollte der Grünstreifen jährlich zweimal gemulcht werden um Unkraut und Samenflug auf die landwirtschaftlichen Nutzflächen auszuschließen. Der Straßenbauträger müsste verpflichtet werden, sämtliche Maßnahmen zu unternehmen die geeignet seien, Einschränkungen und Nachteile auf die Fläche des Angrenzers auszuschließen. Hierzu bleibt auszuführen, dass die Bepflanzung entsprechend dem landschaftspflegerischen Begleitplan nach einem ausgewogenen Gesamtkonzept erfolgt. Sie ist für die Einbindung des Straßenkörpers in das Landschaftsbild erforderlich. Eine grundsätzliche Beschränkung der für die Einbindung in das Landschaftsbild erforderlichen Gehölzbepflanzungen in Bezug auf Größe und Lage ist daher nicht möglich. Die Autobahndirektion hat aber bereits im Erörterungstermin darauf hingewiesen, dass entlang der Autobahn ohnedies eine Kabeltrasse von 4 m Breite verlaufe in der keine hochwüchsigen Bäume vorgesehen seien. Im Übrigen erfolgt die Bepflanzung der autobahneigenen Grundstücke standortspezifisch und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Weitergehende Forderungen werden daher zurückgewiesen. Zur Forderung bei Baumbepflanzungen, einen ausreichenden Grenzabstand bzw. Waldsaum einzuhalten bzw. anzulegen, hat die Autobahndirektion Südbayern

zugesagt, mit Gehölzbepflanzungen einen Mindestabstand von 4 m einzuhalten. Im Übrigen hat die Autobahndirektion Südbayern zugesagt, für Aufforstungen die unter 2.5 der Erstaufforstungsrichtlinien vom 15.10.2003 (jetzt Neufassung vom 24.08.2006, AllMBI S. 337 ff.) als Orientierungshilfe empfohlenen Grenzabstände zu Acker- und Grünland einzuhalten.

Dem Vorbringen, das von der künftigen Autobahn abgeleitete Oberflächenwasser für landwirtschaftliche Flächen schadlos abzuführen, trägt die Planung dagegen Rechnung. Eine Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Grundstücke durch Vernässung ist durch das Straßenbauvorhaben damit nicht zu befürchten. Ebenso ist eine Änderung der Grundwasserströmungen auszuschließen, da die bestehende BAB A 8 nur verbreitert wird und alle queren Bäche beibehalten werden. Ein wie vom Bauernverband vorgeschlagenes diesbezügliches Beweissicherungsverfahren wird daher nicht für notwendig erachtet. Im Übrigen hat die Autobahndirektion im Erörterungstermin ausgeführt, dass während der Baudurchführung im Bereich der Kreuzung der St 2032 und der BAB A 8 bauseits ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt werde.

Soweit gefordert wurde, die Benutzung der Feldwege mit schweren Baufahrzeugen möglichst zu vermeiden, konnte dies die Autobahndirektion Südbayern nicht grundsätzlich zusagen. Sofern die Benutzung von Feldwegen jedoch unumgänglich ist, wird der ursprüngliche Zustand im Anschluss an die Baumaßnahme wieder hergestellt.

Ferner konnte von der Autobahndirektion nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass bei vorübergehender Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Grundstücken Aushubmaterial und dgl. gelagert wird. Sich daraus eventuell ergebende Entschädigungsfragen sind aber nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Insgesamt wurde in der Planung versucht, den Interessen der Landwirtschaft im Rahmen des fachlich und rechtlich Möglichen so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Verbleibende Beeinträchtigungen sind im übergeordneten Verkehrsinteresse jedoch hinzunehmen.

Soweit sich das Vorbringen des Bayer. Bauernverbandes mit den Einwendungen privater Grundstücksbetroffener deckt, wird ergänzend auf die späteren Ausführungen zu den jeweiligen Privateinwendungen verwiesen.

12. Bischöfliche Finanzkammer

Die mit Schreiben vom 18.12.2003 erhobenen Einwendungen der Bischöflichen Finanzkammer Augsburg sind einvernehmlich erledigt worden. Bei einer gemeinsamen Besprechung von Vertretern der Erzdiözese Augsburg und Vertretern der Autobahndirektion Südbayern vom 06.04.2004 wurden Vereinbarungen über die Neugestaltung des Parkplatzes, der dazu gehörenden Nebenbauten, den Unterhalt der Bepflanzungen, die Frage des passiven Lärmschutzes und den Betrieb der Kapelle während der Bauphase getroffen. Diese Vereinbarungen sind in die Tekturplanung eingeflossen, so dass die ursprünglich erhobenen Einwendungen nunmehr gegenstandslos sind.

VI. Einwendungen von Privatpersonen für bzw. aus dem Raum Adelsried

1. Lärmschutzeinwendungen

Gegen die mit der BAB A 8 verbundene Verkehrslärmbelastung sind aus dem Bereich Adelsried vergleichsweise wenig Einwendungen gekommen.

Die Bewohner des Anwesens Streitheimer Straße 18 befürchten, dass es nach Fertigstellung der A 8 vor allem durch die Platzierung der PWC-Anlage auf Flnr. 294 der Gemarkung Streitheim zu Lärmbelästigungen in ihren Wohnbereichen kommen wird. Eine Abhandlung einer befürchteten Zusatzbelastung mit Lärm durch die PWC-Anlage Streitheim ist in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht mehr veranlasst, da die Feststellung der PWC-Anlage nicht mehr Gegenstand dieses Beschlusses ist.

Der Bewohner des Anwesens Dillinger Straße 23 hat den allgemeinen Wunsch geäußert, zwischen Bau-km 46+116 und Bau-km 45+758 eine Lärmschutzeinrichtung zu schaffen, da die Gemeinde Adelsried vor allem im

östlichen Gemeindebereich von dort den Lärm zu ertragen habe. Der Einwendungsführer hat selbst nicht vorgetragen, dass es wegen dieser Immissionen an seinem Grundstück zu unzumutbaren Beeinträchtigungen kommt. Dafür ist auch nichts ersichtlich, weil es selbst an den in Richtung Osten vorgelagerten Gebäuden an der Streitheimer Straße (z.B. Hausnummer 16 = Immissionsort A_IP03 und Hausnummer 18 = Immissionsort A_IP02) sowie im Wölfler (z.B. Wölflerweg 17 = Immissionsort A_IP06 und Wölflerweg 18 = Immissionsort A_IP05) nach den Berechnungen der Fa. Accon GmbH zu keinen Grenzwertüberschreitungen kommt. Vielmehr lassen diese Berechnungen den Schluss zu, dass wegen der von Osten kommenden Verkehrslärmgeräusche auch an anderen Stellen in Adelsried keine Verkehrslärmbelastungen auftreten, die zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen zwingend erforderlich machen würden. Mit Datum vom 23.05.2005 wurde im übrigen von Bau-km 45+840 bis Bau-km 46+145 zur Abschirmung der geplanten A 8 in Richtung Adelsried und zur Einpassung ins Landschaftsbild im Zuge der Baumaßnahme eine Wallschüttung eingeplant (BWV lfd. Nr. 2.5.1).

2. Grundstücksbezogene Einwendungen

Der Eigentümer der Flnrn. 546, 575, 577, 582, 757 und 834 der Gemarkung Adelsried hat ausgeführt, dass durch den Entzug von sechs Grundstücken die Weiterführung seines landwirtschaftlichen Betriebes in Frage gestellt sei und dass er insbesondere die Abtretung der Flnr. 546 der Gemarkung Adelsried für die Ersatzaufforstungsmaßnahme W 1 und die Abgabe der Flnr. 834 der Gemarkung Adelsried für die Schaffung von Retentionsflächen (Ausgleichsmaßnahme A 2) ablehne. Für derartige Maßnahmen solle auf unwirtschaftliche Restflächen ausgewichen werden, deren Abgabe einen landwirtschaftlichen Betrieb nicht in Frage stelle. Die Autobahndirektion Südbayern hat deswegen mit Tektur vom 31.08.2004 auf die Inanspruchnahme des Grundstücks Flnr. 546 der Gemarkung Adelsried für die geplante Aufforstung verzichtet und die Retentionsräume auf zwei andere Grundstücke verlegt. Vom Grundstück Flnr. 834 der Gemarkung Adelsried werden nur noch etwa 0,13 ha Fläche für einen Anwandweg (1.092 m²) und für die Autobahn (195 m²) benötigt. Mit Telefax vom 08.08.2005 hat sich der Einwendungsführer mit der von der Autobahndirektion getätigten Zusage, das Grundstück Flnr. 575 komplett zu erwerben, einverstanden erklärt. Den Einwendungen ist damit weitgehend Rechnung getragen worden. Soweit

die Einwendungen nach der Tektur überhaupt noch aufrecht erhalten werden, sind sie zurückzuweisen. Die übrigen Flächen des Einwendungsführers werden unmittelbar für Verkehrszwecke benötigt und können nicht aus der Planung genommen werden. Das öffentliche Interesse an der Durchführung des Verkehrsprojekts überwiegt auch die gegenläufigen privaten Interessen des Einwendungsführers. Die behauptete Existenzgefährdung des Einwendungsführers ist im Übrigen nicht erwiesen. Der Einwendungsführer hat trotz schriftlicher und mündlicher Aufforderung die behauptete Gefährdungslage nicht durch Ausfüllen des entsprechenden Fragebogens glaubhaft gemacht, so dass hiervon nicht ausgegangen werden kann.

Die Eigentümer der Flnrn. 564 und 580 der Gemarkung Adelsried machen geltend, dass sie durch den mit dem Ausbau der A 8 verbundenen Flächenverlust in ihrer landwirtschaftlichen Existenz bedroht sind und hierzu detaillierte Angaben gemacht. Dies gelte insbesondere, da auch für den 8. Ausbauabschnitt Grund abgetreten werden müsste. Die Regierung von Schwaben hat diese Angaben durch ihre Landwirtschaftsabteilung überprüft mit dem Ergebnis, dass mit dem Flächenentzug insgesamt eine Existenzgefährdung des Betriebs verbunden ist. Sie hat aus diesem Grunde auch untersucht, ob durch eine Umplanung der Anschlussstelle die Existenzbeeinträchtigung vermieden werden kann. Dies ist jedoch nicht der Fall, weil das Grundstück Flnr. 564 der Gemarkung Adelsried für die verkehrsgerechte Ausgestaltung der Anschlussstelle und für die Entwässerung der Autobahn benötigt wird. Außerdem ist die Inanspruchnahme des Grundstücks Flnr. 580 der Gemarkung Adelsried bei einem nördlichen Ausbau der A 8 unvermeidbar und dieser Nordausbau ist wegen des Zwangspunkts Autobahnkapelle letztlich unabwendbar. Die Planfeststellungsbehörde hat deswegen die Autobahndirektion Südbayern gebeten, dem Einwendungsführer gemäß Art. 14 Abs.1 BayEG geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Der Antragsteller ist dieser Forderung nachgekommen und hat am 01.03.2005 in einem Ringtauschvertrag von den Einwendungsführern 29.820 m² Grund für Straßenbauzwecke erworben. Im Gegenzug gehen lt. Vertrag durch einen Tauschpartner 48.378 m² Fläche auf die Einwendungsführer über. Sie dienen konkret der Abwendung der geltend gemachten Existenzgefährdung. Die Einwendungen haben sich damit erledigt.

Der Eigentümer der Flnr. 557 der Gemarkung Adelsried hat darauf hingewiesen, dass sein im Ein- und Ausfahrtsbereich der Autobahnkapelle liegendes Grundstück durch die Teilinanspruchnahme von 1,4 ha erheblich an landwirtschaftlichem Nutzwert verliere. Das übrig bleibende Grundstück bestehe nur noch aus Böschungen und Senken, weise keine geraden Grenzverläufe auf und sei wegen Wegfalls des bestehenden Feldwegs schlechter zu bewirtschaften. Die Autobahndirektion hat im Erörterungstermin vom 17.03.2004 zugesagt, eine Verwendung der Restfläche für Ausgleichsmaßnahmen zu prüfen. Die Überprüfung hat allerdings ergeben, dass sich das Restgrundstück von ca. 2 ha hierfür nicht eignet. Aus diesem Grund ist in der Tekturplanung keine zusätzliche Inanspruchnahme des Grundstücks vorgesehen. Ob wegen des ungünstigen Zuschnitts und der topographischen Verhältnisse eine unwirtschaftliche Restfläche vorliegt, die nach Art. 6 Abs. 3 BayEG von der Straßenbauverwaltung übernommen werden muss, ist nicht im vorliegenden Planfeststellungsverfahren zu klären. Dies ist vielmehr im Rahmen der nachfolgenden Grunderwerbsgespräche und ggf. in einem Enteignungsverfahren zu entscheiden. Da der Einwand einer unwirtschaftlichen Restfläche nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sein kann, ist er zurückzuweisen. Im Übrigen hat sich die Einwendung zwischenzeitlich erledigt, da das Grundstück nach Angaben der Autobahndirektion inzwischen erworben werden konnte.

Die Eigentümerin der Flnr. 836 der Gemarkung Adelsried hat ausgeführt, dass sie an einem Verkauf der im Ausbauplan vorgesehenen Teilfläche von 0,553 ha nicht interessiert ist und statt dessen einen Tausch mit der unmittelbar angrenzenden Flnr. 1526 der Gemarkung Adelsried, die dem Freistaat Bayern - Forstverwaltung - gehört, anstrebt. Ferner solle entlang der neuen Autobahn ebenso wie bisher ein Grasweg eingeplant werden. Der Wunsch nach Anlegung eines öffentlichen Feld- und Waldweges ist im Erörterungstermin vom 17.03.2004 mit den betroffenen Landwirten und mit der Gemeinde Adelsried besprochen worden. Nachdem alle Beteiligten einen solchen Ersatzweg für den Weg Flnr. 833 der Gemarkung Adelsried befürwortet haben, ist dieser Ersatzweg in die Tekturpläne vom 31.08.2004 aufgenommen worden. Der Einwendung ist damit insoweit entsprochen worden. Ein Rechtsanspruch auf Stellung von Ersatzland aus dem nahe gelegenen Forstwald des Freistaats Bayern besteht hingegen nicht, weil das Bayer. Enteignungsgesetz grundsätzlich nur die Entschädigung in Geld vor-

sieht und nur in eng umgrenzten Ausnahmefällen eine Entschädigung in Land vorschreibt. Allerdings hat die Autobahndirektion Südbayern im Erörterungstermin vom 17.03.2004 zugesagt, den Wunsch nach Ersatzland im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zu prüfen und deswegen auch Rücksprache mit der Staatsforstverwaltung zu nehmen. Da die Art der Entschädigung aber jedenfalls im vorliegenden Fall nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt werden kann, ist die Einwendung insoweit auf das nachfolgende Grunderwerbs- bzw. Enteignungsverfahren zu verweisen.

Der Eigentümer der Flnrn. 712 und 886 der Gemarkung Adelsried hat Einwendungen gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke erhoben, die er für die Bewirtschaftung seiner Landwirtschaft benötige. Die Inanspruchnahme einer Teilfläche von 83 m² aus der Flnr. 712 der Gemarkung Adelsried ist nach den Plänen der Autobahndirektion Südbayern für die Verschiebung eines Weges vorgesehen, die wegen der Ausgleichsmaßnahme A 2 erforderlich ist. Der Erwerb von 1.130 m² aus der Flnr. 886 der Gemarkung Adelsried dient der Gestaltungsmaßnahme G 2. Im Erörterungstermin vom 24.11.2004 hat der Einwendungsführer aber zu Protokoll erklärt, dass sich seine Einwendungen durch Grundstückstausch erledigt hätten.

VII. Forderungen von Privatpersonen für bzw. aus dem Raum Zusmarshausen, Gemarkung Streitheim

Die Forderungen der Einwendungsführer, die mittlerweile auch überwiegend anwaltschaftlich vertreten werden, richten sich ganz überwiegend nicht gegen die Inanspruchnahme des privaten Eigentums für die Autobahntrasse, sondern gegen die mittelbaren Beeinträchtigungen durch den Umbau und Betrieb der Autobahn und gegen die Errichtung der Nebenanlagen (insbesondere PWC-Anlagen Lüftenberg und Streitheim). Sie tragen vor allem vor, dass sie bei Realisierung der jetzigen Planung eine erhebliche Minderung ihres Wohnwertes, gesundheitliche Schäden durch Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie eine Zerstörung des Orts- und Landschaftsbildes und damit eine Verletzung der Rechtsgüter Gesundheit, Leben und Eigentum befürchten. Diese Einwendungen werden im Folgenden - soweit sie nicht bereits Gegenstand aller bisherigen Abhandlungen waren - themenorientiert abgehandelt.

1. Tieferlegung der Autobahn

Zahlreiche Einwendungsführer bemängelten, dass sich durch die geplante Höherlegung der Trasse ein Aufbau von teilweise bis zu 10 m über der derzeitigen Fahrbahnoberkante ergeben werde. Die hochragenden Lärmschutzanlagen würden den Ort Streitheim wie durch einen Riegel von der natürlichen Umgebung abtrennen, das Landschaftsbild beeinträchtigen und wie eine überdimensionierte Wand wirken. Hinzu käme, dass trotz ihrer Dimensionen die Lärmschutzmaßnahmen nicht einmal ausreichen, die gesetzlich geforderten Nachtwerte einzuhalten. Eine landschaftsverträglichere Trassenführung und eine Verbesserung des Lärmschutzes könne erreicht werden, wenn die Autobahntrasse tiefer gelegt werde und wenn die Lärmschutzwälle nach Westen und Osten verlängert würden.

Die Autobahndirektion Südbayern hat der Forderung nach Tieferlegung der Autobahn teilweise entsprochen. Im Erörterungstermin vom 18.03.2004 hat sie zugesagt, die Gradienten um 2 bis 3 m abzusenken. Damit haben sich die Sprecher der Bürgerinitiative und der Markt Zusmarshausen zunächst einverstanden erklärt. Demzufolge ist im Rahmen der Tektur vom 31.08.2004 die Höhenlage der Autobahn in Streitheim entsprechend reduziert worden, was sich aus den Höhenplänen (Unterlage 8.1.2T, 8.1.3T und 8.1.4T) ergibt. Soweit im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Tektur vom 31.08.2004 die Forderung nach einer weitergehenden Tieferlegung der Autobahn erhoben wurde, wird sie zurückgewiesen. Eine Tieferlegung bis zum Niveau der Kreisstraße A 33 hätte zwar unbestreitbare Vorteile für das Landschaftsbild. Die Autobahn würde sich wesentlich besser in die bestehende Kulturlandschaft einfügen. Die Tieferlegung würde aber - wie unter C.IV.5.1 ausgeführt - ohne zusätzliche Maßnahmen keine Vorteile in schallschutztechnischer Hinsicht aufweisen. Vielmehr müssten die Wälle und Wände erhöht werden, um ein vergleichbares Schallschutzniveau wie bei der geplanten Lösung zu erreichen. Ferner hätte die Tieferlegung den gravierenden Nachteil, dass sie mit ganz erheblichen baulichen Mehrkosten verbunden wäre. Die Autobahndirektion Südbayern hat mit Schreiben vom 18.06.2004 eine Vergleichsberechnung für eine Tieferlegung der BAB A 8 unter das Niveau der A 33 vorgelegt. Sie hat dieser Berechnung eine leichte nördliche Verschiebung der BAB A 8 und eine Tieferlegung mit Böschungswinkeln im Verhältnis 1:2 zugrunde gelegt. Sie kommt dabei zu dem Ergebnis, dass die geforderte Tieferlegung der Autobahn um bis zu 15 m gegen-

über dem Planfeststellungskonzept zu Pegelerhöhungen um 2 dB(A) in der Nähe der Kreisstraße A 33 und um 5 dB(A) an der westlichen und östlichen Randbebauung führt. Es wären zusätzliche Wälle und Wände mit Höhen bis zu 10 m und Abschirmhöhen bis zu 17 m erforderlich, um die gleiche Schallschutzsituation wie bei der geplanten Dammführung der A 8 zu erreichen. Darüber hinaus würden durch die Tieferlegung nach Einschätzung der Autobahndirektion Südbayern Mehrkosten von mindestens 7,5 Mio. € entstehen, weil die Tieferlegung einen höheren Landverbrauch aufweise und weil während der Bauphase der Höhenunterschied zwischen der bestehenden und der neuen Trasse der A 8 durch besondere Bauweisen (z.B. rückverankerte Trägerbohlenwände) ausgeglichen werden müsse. Die Schlüssigkeit dieser Modellberechnung wurde von der Regierung von Schwaben fachtechnisch überprüft und im Wesentlichen bestätigt. Allerdings wird in der Stellungnahme des straßenbautechnischen Sachgebiets vom 05.07.2004 davon ausgegangen, dass bei Erd- und Bauarbeiten dieses Umfangs unter Umständen teilweise günstigere Konditionen ausgehandelt werden können als von der Autobahndirektion angenommen. Daher dürften die Mehrkosten wohl eher bei 7 Mio. € liegen.

Zwar ist zu dieser Vergleichsberechnung kritisch angemerkt worden, dass die von der Autobahndirektion Südbayern untersuchte Alternative flache Böschungen vorsehe und dass bei Steilwänden eine bessere Lärmabschirmung erreicht werden könne. Allerdings hat die Autobahndirektion hierauf zutreffend erwidert, dass eine solche Tieferlegung mit Steilwänden zu noch größeren technischen Komplikationen in der Bauphase führen würde und dass die Baukosten bei einer Tieferlegung mit Steilwänden darum noch wesentlich höher wären als bei der Tieferlegung mit Böschungen. Insgesamt betrachtet geht aus der vorgelegten Vergleichsberechnung anschaulich hervor, dass die geforderte Tieferlegung der Autobahn im vorliegenden Fall eine sehr teure Maßnahme darstellt, die ohne zusätzliche Schallschutzanlagen von beträchtlichem Umfang keine Vorteile in immissionsschutzfachlicher Hinsicht bringt. Wägt man den erheblichen Vorteil der Tieferlegung in Bezug auf das Landschaftsbild mit dem gravierenden Nachteil in Bezug auf die Baukosten ab, dann erscheint es sachgerecht, die von der Autobahndirektion vorgeschlagene kostengünstigere Variante zu wählen und zu versuchen, die Nachteile für das Landschaftsbild durch eine Eingrünung der Wälle zu verringern.

Zum Einwand, mit der Tieferlegung könnten unnötige Steigungen und Gefälle vermieden werden, bleibt ergänzend auszuführen, dass die Planung auch in der jetzigen Fassung vorsieht, die vorhandenen Steigungen von bis zu 6 % Gefälle zu reduzieren.

Soweit schließlich eine Tieferlegung der BAB A 8 durch Auflassung der A 33 gefordert wurde, ist diese Auflassung aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung und der vorhandenen Erschließungsbereiche von Gemeindebereichen nicht möglich.

Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C.IV.5.1 verwiesen.

Soweit die Interessengemeinschaft Streitheim mit Schreiben 28.7.06 nun erneut Einwendungen hinsichtlich der Tieferlegung der Autobahn vorbringt, sind diese ausgeschlossen, da insoweit die Planunterlagen vom 23.05.06 / 07.04.2006 keine Änderungen enthalten.

2. Verschiebung der Trasse nach Norden

Auch eine Verschiebung der Trasse nach Norden, um sie naturnaher in die Landschaft einzubinden, wurde gefordert. Hierzu ist auszuführen, dass sich eine Verschiebung der Trasse nach Norden über eine größere Länge (ca. 3 km) erstrecken würde. Dadurch wird die Rodung von ca. 4.000 m² Waldfläche und zudem erheblich mehr Grunderwerb von ca. 50.000 m² erforderlich. Des weiteren müsste die Kreisstraße A 33 überführt werden, was neben dem hierfür nötigen aufwändigen Bauwerk zudem zu einem hohen Damm mit starken Eingriffen in den Bereich nördlich der A 8 führt. Auch die Regenrückhaltebecken 2 und 3 müssten verschoben werden. Die Mehrkosten für diese Forderung belaufen sich - ohne Grunderwerb und Ausgleichsmaßnahmen - auf mind. 2,6 Mio. €. Es wird ferner darauf hingewiesen, dass auch bei einer Nordverlegung der A 8 Schallschutzmaßnahmen von 5 - 10 m Höhe erforderlich werden. Die Forderung ist daher zurückzuweisen.

3. Verlängerung der Lärmschutzwälle

Zur Verbesserung der Schallschutzeinrichtungen haben der Markt Zusmarshausen und zahlreiche Bürger aus Streitheim eine Verlängerung des Lärmschutzwalles nach Osten und nach Westen gefordert.

Durch die gewünschte Verlängerung des Lärmschutzwalles nach Westen tritt allerdings keine Verbesserung der Lärmschutzsituation ein. Dies hat seinen Grund darin, dass der in den Planunterlagen eingezeichnete Lärmschutzwall im Westen schon nach der planerischen Konzeption in einen Geländeeinschnitt von 5 m Tiefe übergeht. Die Schüttung eines 5 m hohen Walles über dem Einschnitt hätte keine stärker abschirmende Wirkung für die Wohnbebauung. Die Autobahndirektion Südbayern hat im Erörterungstermin vom 18.03.2004 ausdrücklich zugesagt, dass der Übergang vom Wall zum Einschnitt so ausgeführt wird, dass keine Lärmschutzlücke entsteht. Dementsprechend erfolgte mit der Tektur vom 31.08.2005 eine geringfügige Verlängerung des Lärmschutzwalles um 40 m nach Westen, damit der Wall an die bestehende Einschnittslage ohne Schallschutzlücke anschließt. Im Übrigen würde eine Verlängerung den auf der Böschung stockenden Buchenwaldbestand komplett zerstören. Eine weitergehende Auflage im Sinne einer Verlängerung des Lärmschutzes nach Westen ist daher nicht veranlasst.

Hingegen war eine Verlängerung des Lärmschutzwalles nach Osten durchaus sinnvoll. Sie ist auch vom Bayer. Landesamt für Umweltschutz ausdrücklich empfohlen worden, um eine Schallschutzlücke zu schließen und Lästigkeitswirkungen entlang des Ortsbereichs von Streitheim zu beseitigen. Die Autobahndirektion Südbayern hat aus diesem Grunde den Wall bis zur Gemeindeverbindungsstraße Streitheim-Adelsried bei Bau-km 45+690 verlängert und auf 5 m erhöht. Dieser Lückenschluss bringt an den nächstgelegenen Anwesen zwar nur Verbesserungen um ca. 1 dB(A) im Mittelwert, mindert aber im gesamten Ort und insbesondere im Baugebiet Lüftenberg den bei Schalllücken als besonders lästig empfundenen Effekt von Pegelsprüngen. Um die schallabschirmende Wirkung der Wall-Wand-Kombinationen sicherzustellen, ist zudem entsprechend einer Anregung des Bayer. Landesamts für Umweltschutz dem Vorhabensträger in Auflage A.III.2

ausdrücklich aufgegeben worden, die Verbindung zwischen Wall und Wand dauerhaft schalldicht herzustellen.

4. Erhöhung der Schallschutzanlagen

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur 1. Tektur vom 31.08.2005 wurde vom anwaltschaftlichen Vertreter der Mitglieder der Bürgerinitiative Streitheim ein zu niedriger Schallschutzwall bzw. eine zu niedrige Schallschutzwand bemängelt. Soweit diese Forderung im Zusammenhang mit einer Tieferlegung der BAB A 8 zu bewerten sein sollte, wird auf die vorhergehenden Ausführungen unter C.VII.1 verwiesen. Ansonsten steht diese Forderung nun offensichtlich in Widerspruch zum ursprünglichen Vorbringen der Bürgerinitiative, wonach bemängelt wurde, dass die hochragenden Lärmschutzanlagen den Ort Streitheim wie durch einen Riegel von der natürlichen Umgebung abtrennen und das Landschaftsbild beeinträchtigen würden und daher eine Tieferlegung der BAB A 8 gefordert wurde. In der Sache ist klarzustellen, dass mit Datum vom 23.05.2005 vor allem aufgrund der Empfehlung des Bayer. Landesamts für Umweltschutz die Lärmschutzanlage am westlichen Ende bei Streitheim (Bau-km 44+240 bis Bau-km 44+380) erhöht wurde. Mit diesem Maßnahmenkonzept gelingt es, die Tagesgrenzwerte durchgehend einzuhalten. Allerdings verbleiben an 23 Wohngebäuden bei Nacht Grenzwertüberschreitungen um bis zu 3,2 dB(A).

Eine Verbesserung des aktiven Lärmschutzes kann mit verhältnismäßigen Mitteln nicht durch eine Erhöhung der Lärmschutzeinrichtungen erreicht werden. Zur Einhaltung des Nachtgrenzwertes bei allen Anwesen müssten die bislang 8,5 m hohen Wall-Wand-Kombinationen auf 15 m über FOK erhöht werden. Dies würde aufgrund der für diese Lösung notwendig werden- den Stützkonstruktionen einen Kostenmehraufwand von etwa 2,7 Mio. € bedeuten, der erkennbar außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG stünde. Außerdem wäre eine solche Lärmschutzeinrichtung auch ein schwerwiegender Fremdkörper im Orts- und Landschaftsbild von Streitheim und käme bei Beachtung städtebaulicher, bautechnischer und architektonischer Gesichtspunkte realistisch kaum in Betracht. Daher haben der Markt Zusmarshausen und zahlreiche Bürger Streitheims zunächst wohl auch keine Erhöhung der Lärmschutzanlagen sondern im Gegenteil eine Tieferlegung der Autobahn gefordert.

5. Einbau von offenporigem Asphalt

Zahlreiche Einwendungsführer haben vor allem im Rahmen der Anhörung zur 1.Tektur vom 31.08.2004 den Einbau eines leiseren Fahrbahnbelages gefordert. Wie bereits dargestellt beruhen die Schallschutzberechnungen auf der Annahme, dass ein schallmindernder Fahrbahnbelag verwendet wird, der zu einer Emissionspegelsenkung von mind. - 2 dB(A) führt. Daher ist der Einbau eines solchen schallmindernden Belages dem Vorhabensträger in Auflage A.III.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses ausdrücklich aufgegeben worden. Es gibt auf dem Markt zwar noch geräuschärmere Fahrbahnbeläge, insbesondere offenporige Asphalte, die nach Einschätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen zusätzliche Schallpegelreduzierungen um weitere 3 dB(A) erreichen (vgl. ARS Nr.5/2002). Diese Fahrbahnbeläge sind jedoch derzeit keine standardisierten Bauweisen und befinden sich zumindest teilweise noch in Erprobung (vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/ 2002 und 8/2004 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, BayVGH vom 18.02.2004, Az. 8 A 02.40082, Umdruck S. 6 ff). In bautechnischer Hinsicht sind sie nach wie vor nicht in den einschlägigen Regelwerken verankert (vgl. IMS vom 17.01.2005). Darüber hinaus sind diese Fahrbahnbeläge im Einbau beinahe doppelt so teuer als herkömmliche Splitt-Mastix-Beläge. Außerdem erreichen sie nur deutlich geringere Liegezeiten, in denen ihre schallmindernde Wirkung gesichert ist. Die abnehmende akustische Wirksamkeit und die geringere mechanische Haltbarkeit dieser Beläge führen auch dazu, dass in kürzeren Abständen Erneuerungsarbeiten erforderlich werden, die zusätzliche Kosten und vermehrte Behinderungen des Verkehrsflusses verursachen. Zusätzliche Kosten ergeben sich wegen des erhöhten Winterdienstes aufgrund der größeren Hohlräume. Insgesamt belaufen sich somit die Mehrkosten für den Einbau offenporiger Asphaltdeckschichten auf rund 1,0 Mio. € pro Autobahnkilometer (vgl. auch BayVGH vom 18.02.2004, Az. 8 A 02.40082, Umdruck S. 7). Um die Immissionsgrenzwerte mit Ausnahme eines Gebäudes einhalten zu können wäre der Einbau auf einer Länge von 1,8 km (zwischen Bau-km 43+800 bis Bau-km 45+600) erforderlich. Hierdurch würden sich also Mehrkosten in etwa von 1,8 Mio. € ergeben. Eine Reduzierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist dagegen nicht möglich, da selbst beim Einbau eines solchen Belages zumindest an einem Gebäude der Nachtgrenzwert nicht eingehalten wird.

Diese Mehrkosten erscheinen jedenfalls im Verhältnis zum angestrebten Zweck auch unter Abzug etwaiger Einsparungen beim passiven Schallschutz unverhältnismäßig hoch. Im übrigen können die Tagesgrenzwerte auch ohne weitere Maßnahmen eingehalten werden. Auch darf nicht übersehen werden, dass der Träger der Straßenbaulast bei der Errichtung von Bauten in Konkretisierung des § 4 FStrG letztlich eigenverantwortlich zu bestimmen hat, welcher Sicherheitsstandard angemessen ist, um Risiken im Einzelfall auszuschließen, und auch in diesem Zusammenhang dem öffentlichen Interesse, den finanziellen Aufwand gering zu halten, Rechnung tragen darf und muss. Auch das Vorbringen, dass mit dem Einbau eines offenporigen Asphalts das Landschaftsbild besser geschont werden könnte, führt daher bei der Gesamtabwägung zu keinem anderen Ergebnis. Denn hierbei ist vor allem zu bedenken, dass auch beim Einbau eines offenporigen Asphalts die Lärmschutzanlagen nicht reduziert werden könnten. Im Ergebnis stellt daher im gegenständlichen Planungsabschnitt der Einbau eines geräuschärmeren Fahrbahnbelags keine hinreichend geeignete und vom Kostenaufwand vertretbare aktive Schallschutzmaßnahme dar. Lediglich zur Ergänzung ist darauf hinzuweisen, dass maßgeblicher Beurteilungszeitraum nach ständiger Rechtsprechung grundsätzlich der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ist (vgl. z.B. BayVGH vom 18.02.2004, Az. 8 A 02 40082 mit Verweis auf BVerwG vom 26.06.1992, Buchholz 407.4 3 17 FStrG Nr.89).

6. Verkehrsprognose inklusive Prognosezeitraum

Mit Schriftsatz vom 22.10.2004 hat der anwaltschaftliche Vertreter der Mitglieder der Bürgerinitiative Streitheim geltend gemacht, bei der Planung sei die Verkehrsbedeutung der Autobahn A 8 verkannt worden und die der Planung zugrunde liegende Verkehrsprognose sei fehlerhaft. Aus den aktuellen Verkehrsgutachten der Europäischen Gemeinschaft gehe hervor, dass die Verkehrsbelastung im Ost-West-Bereich im Hinblick auf die Osterweiterung der Europäischen Union um bis zu 280 % steigen soll. Damit sei die von den Gutachtern zugrunde gelegte lineare Entwicklung des Verkehrs unzutreffend. Die Ermittlungen der Verkehrsentwicklung würde darüber hinaus auf einer fehlerhaften Annahme beruhen, da durch die ständige Baustellen-tätigkeit der Autobahn A 8 ein Teil des üblicherweise dort fließenden Verkehrs bereits Ausweichrouten (z.B. A 96) in Anspruch nähme. Es sei damit

zu rechnen, dass bereits durch die Beseitigung der Baustellen auf der A 8 der Verkehr drastisch ansteige und daher die Gutachten dem Grunde nach unzutreffend seien. Er hat hierzu ein Verkehrsgutachten der Europäischen Gemeinschaft vorgelegt.

Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Das der Planung zugrunde liegende Verkehrsgutachten von Herrn Prof. Dr. Kurzak wurde auf Grundlage fachwissenschaftlicher Maßstäbe methodisch fachgerecht erstellt und erscheint schlüssig und nachvollziehbar. Die erhobenen Einwände wurden von Herrn Prof. Dr. Kurzak gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 16.11.2004 nachvollziehbar entkräftet. Weitere erläuternde Ausführungen sind im Schreiben vom 18.02.2005 für den Nachbarausbauabschnitt zwischen Adelsried und Augsburg West enthalten. Demnach ist klar, dass im Verkehrsgutachten die durch die EU-Osterweiterung zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf der Ost-West-Achse berücksichtigt wurden. Bezüglich des Lkw-Verkehrs ist hierbei darauf hinzuweisen, dass die in den Einwendungen angeführte Zunahme um 280 % infolge der EU-Erweiterung aus dem EU-Bericht ("European energy and transport trends to 2030") vom Januar 2003 nicht zu entnehmen ist. In diesem Bericht wird nur die Entwicklung der Lkw-Transportleistung (in t-km) in der gesamten EU dargestellt. Die Transportleistung (in t-km) ist aber nicht gleichzusetzen mit der Lkw-Fahrleistung (in Kfz-km), da bessere Auslastungen angestrebt werden und Leerfahrten verringert werden sollen. Bezogen auf das Jahr 2000 wird die Lkw-Transportleistung lt. diesem EU-Bericht bis 2020 um rd. 55 % zunehmen. Bei der Verkehrsbefragung aller Lkw am Grenzübergang Walserberg bei Salzburg stellte man fest, dass der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr aus allen Ländern Südosteuropas nur 20 % des Lkw-Verkehrs auf der A 8 westlich Augsburg ausmacht. Bei der Auswertung der Dauerzählstellen stellte man des weiteren fest, dass durch die EU-Osterweiterung im Jahr 2004 eine Zunahme des Lkw-Verkehrs um rd. 6 % eingetreten ist. Aus diesen Feststellungen kann man folgern, dass eine weitere Zunahme des grenzüberschreitenden Lkw-Verkehrs sich nur begrenzt auf die Gesamtbelastung der A 8 westlich Augsburg auswirkt. Diese weitere Zunahme des Lkw-Verkehrs ist bei dem prognostizierten Zuwachs von 64 % mit enthalten. Die Tatsache, dass heute wegen Überlastung der Pkw-Verkehr die Autobahn zum Teil meidet, ist bekannt. Im Verkehrsgutachten wurde daher auch berücksichtigt, dass verdrängter Verkehr auf die sechsstreifige A 8 zurück-

kehrt. Zur Verlagerung von Lkw-Verkehr speziell von der Autobahn A 96 auf die künftig sechsstreifig ausgebaut leistungsfähige A 8 ist festzustellen, dass heute aufgrund der doch unterschiedlichen Einzugsbereiche der beiden Autobahnen speziell beim Lkw-Verkehr wenig Ausweichverkehr vorhanden ist, der künftig (wieder) die A 8 benutzt. Richtig ist zwar der Hinweis im Erörterungstermin, dass auch nach einer Veröffentlichung des ADAC das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung im neuen "Verkehr in Zahlen 2004/2005" die Statistik der Jahresfahrleistung des Kfz-Verkehrs für die Jahre 1994 bis 2003 nach oben korrigiert hat. Diese Korrektur der Jahreswerte hat jedoch keinen Einfluss auf die durchgeführte Prognose der Verkehrsbelastung auf der A 8 West. Die Grundlage für die Verkehrsprognose ist eine umfassende Verkehrszählung an allen Anschlussstellen der A 8 West in den Jahren 1999 bis 2000 in Kombination mit der Auswertung der Dauerzählstellen auf der A 8 West.

Auch der Einwand gegen den Prognosezeitraum 2020 wird zurückgewiesen. Für eine starre Festlegung auf einen bestimmten Zeitraum gibt es keine normative Fixierung. Insbesondere lässt die 16. BImSchV diese Frage ungeregelt. Lediglich in deren Begründung findet sich ein Hinweis, der gewisse Rückschlüsse auf den Prognosezeitraum zulässt, von dem der Ordnungsgeber ausgegangen ist. Dort heißt es nämlich: "Die Prognosewerte werden im allgemeinen erst nach 10 bis 20 Jahren erreicht". Daher kommt auch das Bundesverwaltungsgericht zum Ergebnis, dass ein Prognosezeitraum in einer Größenordnung von etwa 15 Jahren liegen sollte, der jedoch im Einzelfall darunter oder darüber angenommen werden könne. Die Entscheidung für einen gewissen Prognosehorizont sei jedoch nur dann zu beanstanden, wenn sie sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe (vgl. BVerwG vom 21.03.1996 Az: 4 A 10/95 NVwZ 1996, 1006 ff.). Maßgeblich ist jedenfalls die Sicht der Prognose zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. BVerwG vom 18.04.1996 NVwZ 1996, 902; vom 12.12.1996 NVwZ 1997, 908; BayVGH vom 15.02.2005 Az: 8 A 03.40044). Unter Beachtung dieser Rechtsprechung erscheint der Prognosehorizont von 2020 nicht zu kurz gegriffen. Die vom anwaltschaftlichen Vertreter vorgelegte Rechtsprechung bezieht sich im Übrigen auf die Frage der Planrechtfertigung und nicht die des Prognosezeitraums. Diese Rechtsprechung entspricht dem vom Bundesverwaltungsgericht zum Fernstraßenrecht entwickelten Grundsatz, dass eine Planung, die zur Verwirkli-

chung nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, rechtswidrig ist (vgl. BVerwG 84, 123, NVwZ 90, 860). Es darf daher im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das planfestgestellte Vorhaben auch verwirklicht wird. Insoweit ist die Planung eines Vorhabens, dessen Finanzierung ausgeschlossen ist, unzulässig. Dies ist bei der vorliegenden Planung offensichtlich nicht der Fall.

Schließlich ist auch der Einwand, dass die im Ostverkehr verwandten lärmintensivieren Fahrzeuge bei der Prognose außer Acht gelassen worden seien, nicht zielführend. Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 der genannten Verordnung zu berechnen. Bei dieser Berechnung werden für Lkws ein Geräuschpegel angesetzt, der einen Mittelwert aller eingesetzten Fahrzeuge darstellt. Die Daten beruhen auf Messungen und werden bei Bedarf überarbeitet; die aktuelle Ausgabe der Berechnungsrichtlinie wurde 1990 veröffentlicht. Zwischenzeitlich sind aufgrund von EU-Vorschriften die Lkw-Geräuschemissionen weiter herabgesetzt worden, so dass die Richtlinie eher von zu hohen Emissionen ausgeht. Daran kann auch ein unbestimmter Anteil aus östlichen Ländern stammender Lkw nichts Wesentliches ändern, zumal für östliche EU-Beitrittsländer die EU-Vorschriften ebenfalls gelten. Der Einwand ist daher nicht substantiiert genug, um zu belegen, dass die der 16. BImSchV zugrunde liegende Datenbasis sich in der Zwischenzeit zu Ungunsten der Anwohner so deutlich verschlechtert hätte, dass eine Korrektur geboten wäre.

7. Tempolimit

Zum Schutz vor dem von der BAB A 8 ausgehenden Verkehrslärm wurde die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung bei Nacht gefordert, da die Nachtruhe vor allem in der warmen Jahreszeit stark beeinträchtigt werde. In dieser Zeit werde üblicher Weise bei geöffnetem Fenster geschlafen, so dass die Verkehrsgerausche stark wahrgenommen werden. Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr (ähnlich wie in Odelzhausen) könnten die Emissionswerte reduziert werden.

Soweit dieses Tempolimit als Sofortmaßnahme noch vor dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 gedacht ist, hat diese Frage die dafür allgemein

zuständige Verkehrsbehörde zu prüfen. Sie kann nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein. Soweit das Tempolimit als zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahme beim sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 gefordert wird, ist dieser Antrag abzulehnen. Wie das Bayer. Landesamt für Umweltschutz im Erörterungstermin vom 18.03.2004 ausgeführt hat, ist eine spürbare Verbesserung der Lärmschutzsituation bei Nacht durch ein Tempolimit nicht zu erwarten. Denn die Hauptursache des Verkehrslärms bei Nacht stellt der auf der BAB A 8 vergleichsweise hohe Lkw-Verkehr dar, der ohnedies im Durchschnitt nur Geschwindigkeiten zwischen 75 und 95 km/h erreicht. Daher sind durch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h - selbst wenn sie effektiv überwacht und durchgehend eingehalten wird - nach Einschätzung des Bayer. Landesamts für Umweltschutz nur Pegelsenkungen von ungefähr 0,5 dB(A) zu erwarten. Die Geschwindigkeitsbegrenzung stellt damit im vorliegenden Fall keine effektive aktive Schallschutzmaßnahme dar, da durch das Tempolimit die zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster etc.) nicht entbehrlich werden. Im Übrigen ist zwischen der Funktion der Straße im Rahmen der Freizügigkeit des Verkehrs einerseits und dem Schutz der Wohnbevölkerung andererseits abzuwägen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bundesautobahnen vorwiegend dem schnellen Verkehr dienen sollen. Den Interessen der Wohnbevölkerung wurde aber soweit es im Rahmen der Verhältnismäßigkeit möglich ist, bereits - wie oben geschildert - durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen Rechnung getragen. Bei Verwirklichung auch der passiven Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden ist die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h im Bereich von Streitheim zur Einhaltung der Nachtgrenzwerte nicht mehr erforderlich. Insofern ist darauf hinzuweisen, dass zu den passiven Schallschutzmaßnahmen nicht nur Schallschutzfenster, sondern auch sog. Lüfter zählen, die gerade im Sommer bei Nacht für den nötigen Luftaustausch in Schlaf- und Wohnräumen sorgen.

8. Berücksichtigung weiterer Lärmbelastungen

Zahlreiche Einwendungsführer haben geltend gemacht, dass die Kreisstraße A 33, die Einflugschneise des Flughafens Augsburg, die Umgehungsstraße für Adelsried und vor allem die geplanten PWC-Anlagen Streitheim und Lüftenberg bei dem Lärmschutzkonzept nicht ausreichend berücksichtigt worden seien.

Hierzu ist festzustellen, dass die Kreisstraße A 33 in die Berechnungen Eingang gefunden hat. Die Schallimmissionen aus der zu verlegenden A 33 wurden vom Vorhabensträger beispielhaft für den Immissionspunkt S IP 18 in Streitheim berechnet, da dieser am ehesten durch den baulichen Eingriff infolge des Näherrückens der A 33 betroffen ist. Die Berechnung kommt zum Ergebnis, dass die max. Beurteilungspegel 56 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts betragen. Die Grenzwerte für Wohngebiete werden damit Tag und Nacht eingehalten.

Die Einwendungen hinsichtlich einer befürchteten Zusatzbelastung mit Lärm durch die PWC-Anlagen sind erledigt, da sie nicht mehr Gegenstand der Planung sind.

Bei der geplanten Ortsumfahrung Adelsried handelt es sich hingegen um eine zeitlich erst nachfolgende Planung. Zwar gilt im Planungsrecht der Grundsatz der Konflikt- und Problembewältigung. Danach müssen in der Planfeststellung für eine Straße nicht nur die mit der eigentlichen Projektplanung verbundenen Gesichtspunkte sondern auch alle von einem Vorhaben ausgehenden Folgewirkungen und von ihm verursachten Konflikte untersucht und planerisch gelöst werden (vgl. BVerwG 61, 307 ff.; Kopp/Ramsauer § 74 Rn. 23). Der Grundsatz der Problembewältigung verlangt allerdings nur, dass die von dem Projekt verursachten Beeinträchtigungen untersucht und ggf. durch Schutzmaßnahmen nach Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG verringert oder abgewendet werden. Er verlangt nicht, dass Probleme die durch ein anderes, zeitlich nachfolgendes Vorhaben verursacht werden, gelöst werden. Es ist daher nicht Aufgabe der Planfeststellungen für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 etwaige Emissionsprobleme für eine zeitlich nachfolgende Planung einer Ortsumfahrung Adelsried zu lösen.

Auch sonstige bereits vorhandene Vorbelastungen sind nach der Rechtsprechung in der Regel nicht zu berücksichtigen. Grundsätzlich beziehen sich die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nur auf die Immissionen, die durch den neu gebauten oder geänderten Verkehrsweg verursacht werden. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. z.B. Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95 NVwZ 1996, 1003) ist eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigungen nach Maßgabe eines Summenpegels nur

dann ausnahmsweise geboten, wenn der neue oder der zu verändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. In Streitheim werden aber künftig an keinem Anwesen auch nur annähernd Werte erreicht, die im Bereich einer Gesundheitsgefährdung liegen.

9. Sonstige Lärmschutzeinwendungen

Hierzu wird grundsätzlich auf die Ausführungen unter C.IV.5.1 verwiesen.

Soweit bemängelt wurde, dass die von Einwendungsführern selbst gemessenen Lärmwerte bereits jetzt über den von der Autobahndirektion genannten Beurteilungspegeln liegen ist auszuführen, dass gemäß § 3 der 16. BImSchV der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 der genannten Verordnung zu berechnen ist. Messungen durchzuführen, sieht der Gesetzgeber weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vor, weil die Verkehrsbelastung zeitweise stark schwanken kann, erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort, insbesondere durch Wind und Temperatur auftreten können und außerdem der für die Dimensionierung der Lärmschutzeinrichtungen maßgebliche Prognoseverkehr noch gar nicht gemessen werden kann.

Zum Einwand, dass es künftig nicht mehr möglich sei bei offenem Fenster zu schlafen, ist zunächst festzuhalten, dass bei Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen, also vor allem Schallschutzfenster, angeordnet wurde. Richtig ist, dass diese nur wirksam sind, wenn sie geschlossen sind. Das Bundesverwaltungsgericht sieht dies aber in seiner Rechtsprechung ausdrücklich als zumutbar an (vgl. BVerwG 18.04.1996, NVwZ, 1996,901ff.). Hiernach ist es in Kauf zu nehmen, dass passiver Schallschutz in Form von Schallschutzfenstern die Anwohner nicht davor schützt bei gelegentlichem Öffnen der Fenster Verkehrslärm ausgesetzt zu sein. Die Schallschutzfenster der Schlafzimmer sind außerdem bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu versehen.

Ferner wird befürchtet, dass durch die zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen ein erholsamer Aufenthalt im Freien (Balkon) nicht mehr möglich sei. Hierzu ist anzumerken, dass bei der Bemessung des Lärmschutzes grundsätzlich auch der Außenwohnbereich zu berücksichtigen ist. Dem wurde die Planung im Rahmen des Verhältnismäßigkeitsprinzipes auch gerecht. Im konkreten Planungsabschnitt werden lediglich die Nachtgrenzwerte überschritten. Tagsüber werden die Grenzwerte auch für den Außenwohnbereich eingehalten. Dadurch scheiden unzumutbare Beeinträchtigungen für den Außenwohnbereich aus. Der Schutz des Außenwohnbereiches bemisst sich nach den in § 2 der 16. BImSchV festgesetzten Immissionsgrenzwerten. Verkehrslärm, der diese Werte nicht überschreitet, ist grundsätzlich zumutbar. Nach der Rechtssprechung dienen von 22:00 bis 6:00 Uhr Gärten, Terrassen, Balkone usw. regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen (vgl. BVerwG, 29.01.1991). Auf die Nachtwerte ist beim Außenwohnbereich insofern nicht abzustellen (vgl. auch Ziff. XVIII. Nr. 51.1 Abs. 2 VLärmSchR 97).

Teilweise wird bemängelt, dass die vorherrschende Windsituation nicht berücksichtigt worden sei. Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 der genannten Verordnung zu berechnen. Dort ist vorgeschrieben, leichte Winde von der Straße zum Immissionsort und Temperaturinversionen zugrunde zu legen, die beide die Schallausbreitung fördern. Es wird also hierbei das ganze Jahr von einer Mitwindwetterlage ausgegangen, d.h. man unterstellt zugunsten der Anlieger, dass der Wind das ganze Jahr über vom Emissionsort in Richtung auf das Wohngebiet zuweht. Insoweit liegen die Berechnungen also auf der sicheren Seite.

Zum Einwand, dass bei der Lärmberechnung nicht berücksichtigt sei, dass der Verkehr nach dem Ausbau flüssiger werde und sich daher die gefahrenen Geschwindigkeiten erhöhen würden, bleibt auszuführen, dass auch die der Lärmberechnung zugrunde liegenden Höchstgeschwindigkeiten entsprechend der 16. BImSchV berücksichtigt wurden. In der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS 90), ist als höchste zugrunde zu legende Geschwindigkeit für Pkw 130 km/h und 80 km/h für Lkw genannt. Das Bundesverwaltungsgericht hat hierzu bereits mit Urteil vom 11.01.2001 - Az: 4 A 13.99 - entschieden, dass diese Regelungen über die

höchste zugrunde zu legende Geschwindigkeit mit höherrangigem Recht vereinbar sind.

Die Bewohner des Anwesens Lüftenberg 7 haben gefordert, dass die Autobahn aus Lärmschutzgründen nicht nur tiefer gelegt sondern auch übertunnelt wird, mit offenem Blick Richtung Norden, wie dies bei unseren anliegenden Alpennachbarn zu beobachten sei. Diese Forderung nach Übertunneltung kann allerdings keinen Erfolg haben. Es liegt auf der Hand, dass die Einhausung einer sechsstreifigen Autobahn auf einer Länge von etwa 1.200 m zwar möglicherweise die wirkungsvollste, aber auch mit Abstand die kostenträchtigste Schallschutzmaßnahme darstellt. So hat beispielsweise der Bau des 670 m langen Lärmschutztunnels Prüfening an der A 93 bei Regensburg rd. 22 Mio. € gekostet (vgl. A. Grün, Bau-Intern 2002, S. 212 ff.). Die Kosten einer solchen Baumaßnahme stehen im vorliegenden Fall außer Verhältnis zum erstrebten Zweck, so dass die Forderung nach § 42 Abs. 2 BImSchG abzuweisen ist. Im Übrigen ist nach den Berechnungen der Autobahndirektion Südbayern im Bereich des Anwesens Lüftenberg 7 auch keine Überschreitung der Nachtgrenzwerte zu erwarten.

Soweit vereinzelt die Verwirklichung des Lärmschutzes auch unabhängig von einer gewünschten Tieferlegung durch Gabionen gefordert und damit eine an der Schallquelle näher liegende Schallschutzmaßnahme ermöglicht wird, wird diese Forderung zurückgewiesen. Eine steilere Ausführung der Lärmschutzmaßnahmen würde höhere Kosten verursachen, was im Verhältnis zum Schutzzweck als unverhältnismäßig angesehen wird.

Der Eigentümer des Wohnhauses Vitusberg 2 hat darum gebeten, die dem Schallgutachten zugrunde liegende Trennung des Ortes in Wohn- und Mischgebiete zu überprüfen. Da bei Mischgebieten die einzuhaltenden Grenzwerte um 5 dB(A) höher sind als bei Wohngebieten, kann die Bestimmung des Gebietscharakters in vielen Fällen für die Lärmschutzansprüche entscheidend sein. Im vorliegenden Fall entspricht jedoch die zugrunde gelegte Gebietseinteilung den Festsetzungen des Marktes Zusmarshausen im Flächennutzungsplan vom 19.05.1987 und im Bebauungsplan Lüftenberg vom 17.05.1989. Danach sind die Bereiche westliche Kornbergstraße und Lüftenberg als allgemeine Wohngebiete anzusehen, während die weiter talwärts um die Kirche gelegenen Bereiche (Untere Weldener Straße, Eise-

lestraße, Vitusberg etc.) als Dorfgebiet einzustufen sind. Diese der kommunalen Planung des Marktes Zusmarshausen entstammende Einschätzung entspricht auch noch den örtlichen Gegebenheiten, wenngleich die Zahl der für ein Dorfgebiet typischen aktiven landwirtschaftlichen Betriebe stark zurückgegangen ist. Insbesondere im unmittelbaren Umfeld der Kirche, in dem der Einwendungsführer wohnt, sind trotz tatsächlichen Strukturwandels die für ein dörfliches Wohngebiet prägenden baulichen Nutzungen noch dominant. Unabhängig davon werden aber nach den Berechnungen der Fa. Accon im vorliegenden Fall auch im Mischgebietsbereich von Streitheim die von der Verkehrslärmschutzverordnung für Wohngebiete vorgeschriebenen Tag- und Nachtgrenzwerte eingehalten.

Letztlich ist auch der Einwand unter Hinweis auf die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie unbegründet. Diese Richtlinie wurde zwar durch Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005 in nationales Recht umgesetzt, das Gesetz hat jedoch keine unmittelbaren Auswirkungen auf das plangegenständliche Verfahren. Es verpflichtet vielmehr die zuständigen Behörden zur Erstellung von Lärmkarten sowie von Lärmaktionsplänen und setzt Fristen bis 30.06.2007 bzw. 18.07.2008.

10. Luftschadstoffe

Zahlreiche Einwendungsführer bemängeln, dass die Planung mit den Belangen der Luftreinhaltung nicht vereinbar sei. Hierzu wird zunächst auf die grundsätzlichen Ausführungen unter C.IV.5.2 verwiesen. Wie dort ausgeführt, sind Prüfungsmaßstab für diese Frage die §§ 40, 58a BImSchG i.V.m. der 22. BImSchV. Danach darf der Schadstoffgehalt der Luft bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten. Wie dort bereits ebenfalls beschrieben, hat die für die Luftreinhaltung zuständige Fachbehörde - das Bayer. Landesamt für Umweltschutz - mehrfach bestätigt, dass unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen und der angegebenen Höhen der Lärmschutz Wall-Wand-Kombination die lufthygienischen Grenzwerte der 22. BImSchV an den zur Autobahn nächstgelegenen Anwesen nicht überschritten werden. Das Bayer. Landesamt für Umweltschutz hat hierbei für Partikel PM₁₀ 40 µg/m³ seiner Berechnung zugrunde gelegt. Dies entspricht dem nach § 4 Nr. 4 der 22. BImSchV ab dem 01.01.2005 einzuhaltenden Grenzwert. Zwar sind in

der EU-Tochterraichtlinie 1999/30/EG vom 22.04.1999 im Anhang III in der sog. Stufe 2 u.a. strengere Jahresgrenzwerte für PM₁₀-Konzentrationen vorgesehen. Wie aus der dazugehörigen Fußnote 1 zu entnehmen ist, sind dies jedoch Richtgrenzwerte, die im Lichte weiterer Informationen über die Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt über die technische Durchführbarkeit und über die bei der Anwendung der Grenzwerte der Stufe 1 in den Mitgliedstaaten gemachten Erfahrungen zu überprüfen sind. Ob die Grenzwerte der Stufe 2 in nationales Recht umgesetzt werden müssen, ist daher ungewiss. Rechtlich maßgeblich sind daher zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses die in der 22. BImSchV festgelegten Grenzwerte. Soweit schließlich bemängelt wird, dass bei den Berechnungen unterschiedliche Entfernungen angenommen worden seien ist klarzustellen, dass die Autobahn durch den geplanten Nordausbau weiter von Streitheim abrückt.

Die Forderung nach Erstellung und Vorlage eines Luftreinhalteplans wird in diesem Planfeststellungsverfahren zurückgewiesen. Wie unter C.IV.5.2 ausgeführt, werden nach der Abschätzung des Bayer. Landesamts für Umwelt die Grenzwerte der 22. BImSchV vorhabensbezogen aufgrund von Kfz-Abgasen im Planfeststellungsbereich nicht überschritten. Die Frage der Notwendigkeit der Erstellung eines Luftreineplanes ist daher auch bei Beachtung des Konfliktbewältigungsgebotes nicht in diesem Verfahren zu klären (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 23.2.2005, 4 A 4/04).

Hinsichtlich der befürchteten Belastung des Wasserschutzgebietes wird auf die Ausführungen unter C.IV.7.3 verwiesen

11. Verzicht auf die Errichtung oder Verlegung der PWC-Anlagen Lüftenberg und Streitheim

Zahlreiche Einwendungsführer wendeten sich gegen die zunächst geplanten PWC-Anlagen Lüftenberg und Streitheim. Sie forderten deren Verlegung - primär auf die Standorte M-U 10 und U-M 1 Ost oder M-U 8 und U-M 2 - bzw. den kompletten Verzicht auf deren Errichtung. Sie begründeten dies zusammengefasst zunächst im Wesentlichen vor allem damit, dass bessere, die Bewohner von Streitheim weniger belastende Standorte zu finden seien bzw. andere PWC- oder Tank- und Rastanlagen (z.B. PWC-Mindeltal

oder Tank- und Rastanlagen Edenbergen) statt dessen ausgebaut werden könnten. Dies gelte vor allem da Streitheim durch seine topographische Lage und die enge Umarmung durch die BAB A 8 bereits jetzt schon erheblichen Belastungen ausgesetzt sei. Die Parkplätze würden zusätzliche Belastungen mit sich bringen und insbesondere auch eine bis jetzt noch nicht vorhandene zusätzliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Natur auch im ortsnahe Erholungsbereich darstellen, ohne irgendeinen Nutzen für Streitheim zu bringen. Aufgrund der zu erwartenden zusätzlichen Luft- und Lärmbelastungen wird auch eine Gefährdung der Gesundheit der Bevölkerung befürchtet. Die unmittelbare Nähe zum Ort Streitheim sei ferner auch deswegen nicht akzeptabel, da Parkplätze als Umschlagsort für kriminelle Handlungen bekannt seien. Der Ort Streitheim werde insgesamt erheblich abgewertet, der Wohnwert sowie der Wert der dort befindlichen Immobilien - und damit auch wesentliche Bestandteile der Vorsorgeleistungen der Bürger von Streitheim - werde geschmälert.

Diese Einwendungen sind einvernehmlich erledigt worden. Die im Osten Streitheims nördlich und südlich der BAB A 8 geplanten zwei PWC-Anlagen Lüftenberg und Streitheim sind nicht mehr Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern ist stattdessen vorgesehen in einem eigenständigem Verfahren die Errichtung von PWC-Anlagen im Bereich des Standortes M-U 8 und des Standortes U-M 2 gemäß der PWC-Standortuntersuchung vom 07.06.2006 zu beantragen.

12. Bushaltestellen

Vielfach wurde von Bewohnern aus Streitheim haben darauf hingewiesen, dass durch die geplante Schließung der kleinen Parkplätze am Ortsrand von Streitheim eine sehr gute Busverbindung nach Augsburg verloren geht. An diesen Autobahnparkplätzen befinden sich derzeit zwei Bushaltestellen, an denen Busse des öffentlichen Personennahverkehrs vor allem Schüler und Berufstätige auf ihrem Weg von und nach Augsburg mitnehmen. Die Einwendungsführer fordern den Erhalt der Bushaltestellen oder einen gleichwertigen Ersatz.

Diese Forderung ist aus der Sicht der Betroffenen zwar nachvollziehbar. Sie haben allerdings nur ein ernst zu nehmendes privates und wirtschaftliches Interesse am Erhalt der bestehenden Bushaltestellen. Rechtliche Ansprüche bestehen nicht. Die Nutzung einer Straße oder eines Parkplatzes für Zwecke des öffentlichen Nahverkehrs stellt für den Fahrgast wie für den Linienbetreiber die Ausübung des sog. Gemeingebrauchs der Straße dar (vgl. Grote, in Kodal/Krämer, Straßenrecht, 5. Aufl. 1995, S. 582 f.). Das Recht auf Ausübung des Gemeingebrauchs aus § 7 Abs. 1 FStrG erstreckt sich jedoch nur auf die Nutzung der konkret bestehenden und gewidmeten Fernstraßenflächen für Verkehrszwecke. Die Vorschrift gewährt keinen Schutz vor Änderungen der Verkehrsflächen und der straßenrechtlichen Widmung. Einen Rechtsanspruch auf unveränderte Beibehaltung eines einmal bestehenden Gemeingebrauchs gibt es damit nicht (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, 5. Aufl. 1998, § 7 Rn. 29).

Es ist daher abzuwägen zwischen den von der Autobahndirektion vorgetragenen öffentlichen Interessen an einer Verschiebung der Parkplätze und den privaten Interessen am Erhalt der Bushaltestelle. Insoweit ist zu berücksichtigen, dass die bestehenden Parkplätze bei Streitheim für das erwartete Verkehrsaufkommen zu klein sind und dass die Autobahndirektion im gesamten Ausbaubereich der A 8 aus Unterhaltungs- und Kostengründen anstelle vieler kleiner Parkbuchten wenige große Park- und Rastanlagen mit WC plant, die insbesondere für Lastkraftwagen eine ausreichende Zahl von Stellplätzen aufweisen. An der Verwirklichung dieses Verkehrskonzeptes besteht ein hohes öffentliches Interesse. Eine große PWC-Anlage lässt sich allerdings im Süden Streitheims am bestehenden Standort aus Platzgründen und aus Gründen des Lärmschutzes nicht sinnvoll verwirklichen. Demgegenüber erscheinen die Interessen der betroffenen Bürger am Erhalt des Parkplatzes weniger gewichtig, weil ein zufriedenstellender Anschluss an das Liniennetz des Öffentlichen Personennahverkehrs auch durch Bushaltestellen im Ortsbereich von Streitheim erreicht werden kann. Es ist nichts dafür ersichtlich, dass der Augsburger Verkehrsverbund bei Wegfall der Parkplätze nicht zu der erforderlichen Verlegung der Bushaltestellen und ggf. zu einer Änderung der Buslinienführung bereit ist. Da die Nahverkehrspläne nach § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG die vorhandenen Verkehrsstrukturen zu beachten haben, hat die erforderliche Anpassung der

Buslinienführung nicht im Rahmen des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens, sondern im Rahmen der ÖPNV-Planung zu erfolgen.

13. Kiosk

Darüber hinaus wurde gefordert, den am südlichen Parkplatz bestehenden Kiosk - der Gewerbesteuerereinnahmen und Arbeitsmöglichkeiten bringe - zu erhalten. Die Einwendungsführer haben selbst nicht vorgetragen, dass sie ein ins Gewicht fallendes persönliches Interesse am Erhalt des Kiosks hätten. Die von ihnen vorgetragenen Nachteile für die öffentliche Hand bei einer Schließung des kleinen Betriebs sind allerdings nicht von solchem Gewicht, dass sie das öffentliche Interesse an der Verwirklichung der oben beschriebenen neuen Rastplatzkonzeption überwiegen. Die Planung der Nebenanlagen und Nebenbetriebe einer dem überregionalen Verkehr dienenden Autobahn muss sich in erster Linie an den überregionalen Planungsbedürfnissen ausrichten und kann rechtlich nicht verfestigte lokale Interessen - wenn deren Berücksichtigung nicht möglich ist - hintan stellen.

14. Kreisverkehr an der A 33

Vor allem gegenüber dem Markt Zusmarshausen wurde darauf hingewiesen, dass die nördliche Ortseinfahrt der A 33 aufgrund ihrer geraden Linienführung zu Geschwindigkeitsüberschreitungen im Ortsbereich führe. Die geplante Zuführung der A 33 als Schleife bringe zwar bereits eine Verbesserung. Die verkehrlich bestmögliche Lösung sei jedoch - falls die Platzverhältnisse dies zulassen - der Einbau eines Kreisverkehrs an der Kreuzung A 33/Kornbergstraße. Die Einwendungsführer haben sich primär an den Markt Zusmarshausen gewandt und damit selbst erkannt, dass der geforderte Einbau des Kreisverkehrs an dieser, nahe der Autobahn liegenden Kreuzung, nicht in unmittelbaren Zusammenhang mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 steht. Der geforderte Kreisverkehr ist keine notwendige Folgemaßnahme des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8 im Sinne des Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG. Im übrigen wird auf die Ausführungen unter C.IV.4.3 (städtebauliche Belange) verwiesen.

15. Grundstücksbezogene Einwendungen

Mehrere Einwendungsführer, die vielfach auch die unter C.VII.1-14 abgehandelten Gesichtspunkte vorgebracht haben, wenden sich zusätzlich gegen die unmittelbare Grundinanspruchnahme ihrer Eigentums- und/oder Pachtflächen .

So haben die Eigentümer der Flnrn. 121 und 271 der Gemarkung Streitheim mit Schreiben vom 14.11.2003 Auskunft darüber verlangt, wozu Ihre Flächen benötigt werden und zu verstehen gegeben, dass sie mit der Grundinanspruchnahme nicht einverstanden sind. Daraufhin hat die Planfeststellungsbehörde Ihnen mit Schreiben vom 20.11.2003 erläutert, dass die Flächen nach den Planungen der Autobahndirektion Südbayern für das nachgeordnete Wegenetz benötigt werden. Gemäß dem ursprünglichen Planungsstand war vom Grundstück Flnr.121 eine dauerhafte Grundinanspruchnahme von 1.371 m² und eine vorübergehende Grundinanspruchnahme von 1.936 m² geplant. Diese Grundinanspruchnahme ist notwendig, da die Kreisstraße A 33, die um einen Geh- und Radweg verbreitert wird, von der bestehenden Trasse nach Westen abrückt und die Einmündung zur Kornbergstraße nach Norden verschoben wird. Die Neuerrichtung des Unterführungsbauwerkes an geringfügig andere Stelle als bisher ist aus verkehrlichen und technischen Gründen unverzichtbar. Durch die Planänderungen vom 31.08.2004 hat sich die Grundinanspruchnahme geringfügig geändert, so dass nun eine dauerhafte Grundinanspruchnahme von 1.982 m² und eine vorübergehende Grundinanspruchnahme von 1.487 m² geplant ist. Diese zusätzliche Grundinanspruchnahme ergibt sich dadurch, dass im Zuge der 1. Tektur zusätzlich ein öffentlicher Feld- und Waldweg am östlichen Rand der Flnrn. 119 und 121 eingeplant wurde, der den durch die Verschiebung und die Einschnittslage der Kreisstraße A 33 überplanten und jetzt auf der Flnr. 120 in Nord-Süd-Richtung verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg ersetzt. Aus Grundstück Flnr. 271 war ursprünglich eine Grundinanspruchnahme von 12 m² geplant. In der Tekturplanung vom 31.08.2004 ist nun eine dauerhafte Grundinanspruchnahme von 59 m² vorgesehen. Auch diese Grundinanspruchnahme ist unverzichtbar, da eine geringfügige Verschiebung der Gemeindeverbindungsstraße aus verkehrlichen und technischen Gründen geboten ist. Im Übrigen haben sich die

grundstücksbezogenen Einwendungen mittlerweile erledigt, da die Grundstücke von der Bundesrepublik Deutschland erworben worden sind.

Ferner hat der Eigentümer der Flnr. 290 der Gemarkung Streitheim gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks Einwendungen erhoben. Dieses Grundstück soll nach den Plänen der Autobahndirektion Südbayern teilweise für den Straßenkörper der Autobahn (7.810 m²), teilweise für die nach Osten verschobene Gemeindeverbindungsstraße (385 m²) und teilweise für Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen (4.931 m²) in Anspruch genommen werden. Dabei dient die Ausgleichsmaßnahme A 1.4 dem Ausgleich für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes "durch flache Ausformung des Walles westlich der Gemeindeverbindungsstraße Streitheim-Adelsried zwischen Bau-km 45+770 und 46+140". Die Gestaltungsmaßnahme G 2 bezweckt eine landschaftsgerechte Gestaltung der Böschungen. Der Einwendungsführer trägt vor, dass die Fahrbahn auf der Höhe seines Grundstücks deutlich tiefer (4 - 6 m) gelegt und dass bei einer entsprechenden Ausgestaltung der Böschung mit Gabionen und Krailerwänden der gleiche Lärmschutz erreicht werden könnte, ohne sinnlos wertvolles Ackerland zu vernichten. Nach Mitteilung der Autobahndirektion vom 01.04.2005 wurde aber mit dem Einwendungsführer eine gütliche Lösung erzielt und für das Grundstück bereits am 17.11.2004 eine Auflassungsvormerkung zugunsten der Bundesrepublik Deutschland ins Grundbuch eingetragen, sodass die grundstücksbezogene Einwendung insoweit erledigt ist.

Die Eigentümer der Flnrn. 280 und 294 der Gemarkung Streitheim haben Einwendungen gegen die Inanspruchnahme dieser Flächen erhoben. Die grundstücksbezogenen Einwendungen sind erledigt. Auf die Ausweisung der Ausgleichsmaßnahme A 1.5 wurde hier verzichtet und die Grundstücke im Übrigen von der Autobahndirektion bereits erworben.

Der Eigentümer des Grundstücks Flnr. 2077 der Gemarkung Zusmarshausen hat sich erstmals mit Schreiben vom 19.02.2004 dagegen gewandt, dass sein Grundstück in die Trassenplanung einbezogen wurde, ohne dass vorher mit ihm darüber gesprochen worden sei. In dieser Vorgehensweise liegt allerdings kein Verfahrensfehler, weil der Vorhabensträger eines großen Straßenbauvorhabens nicht dazu verpflichtet ist, vor Durchführung des Planfeststellungsverfahrens mit allen Grundstücksbetroffenen Einzelge-

sprache zu führen. Vielmehr ersetzt das in § 17 FStrG a.F. i.V.m Art. 73 BayVwVfG vorgeschriebene öffentliche Anhörungs- und Erörterungsverfahren gerade die ansonsten nötigen und äußerst zeitaufwändigen Einzelanhörungen. Aus Gründen der Vorhabensbeschleunigung ist in § 17 Abs.4 FStrG a.F. i.V.m. Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG auch geregelt, dass die Einwendungen gegen ein Vorhaben spätestens zwei Wochen nach Auslegung der Planunterlagen vorzubringen sind. Da die Auslegung der Pläne in Zusmarshausen von 06.11. - 05.12.2003 erfolgte, lief diese Frist am 19.12.2003 ab. Die erst zwei Monate später erhobene Einwendung in Bezug auf die Inanspruchnahme des Grundstücks Flnr. 2077 der Gemarkung Zusmarshausen ist somit verspätet erfolgt und kann auch aus diesem Grund keinen Erfolg haben.

Die grundstücksbezogenen Einwendungen des Grundstückseigentümers der Flnrn. 265, 281, 286 und 288 Gemarkung Streitheim haben sich erledigt, da die Flnrn. 265, 281 und 286 bereits von der Bundesrepublik Deutschland erworben werden konnten und eine Grundinanspruchnahme der Flnr. 288 in den Planunterlagen nicht mehr vorgesehen ist.

Der Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 267, 266 und 285 Gemarkung Streitheim hat mit Schreiben vom 21.10.2004 erstmalig Einwendungen erhoben. In diesem Schreiben teilte er ferner mit, dass auch die von ihm gepachteten Grundstücke Flnrn. 295, 274, 275, 276, 277, 282, 283, 216, 118, 119 und 125, jeweils Gemarkung Streitheim, von dem Planfeststellungsverfahren betroffen seien. Zusätzlich bewirtschaftete er das Grundstück Flnr. 253, Gemarkung Streitheim. Die Flnrn. 263, 259, 258, 264, 250, 241 und 238 seien als Anliegergrundstücke nach Verbreiterung der Autobahn und Bau der Parkplätze als eigene und gepachtete Grundstücke betroffen. Er erleide dadurch finanzielle Einbußen. Diese würden seinen Betrieb sehr stark belasten. Der Bau der Parkplätze und Rückhaltebecken sei für ihn in keiner Weise akzeptabel. Der Verlust durch die Verbreiterung der Autobahn sei finanziell auszugleichen bzw. vorzugsweise durch Ausgleichsflächen zu ersetzen. Ferner wird bemängelt, dass gepachtete Grundstücke von der Autobahndirektion Südbayern ohne Rücksprache aufgekauft worden seien. Zu den Einwendungen hinsichtlich der drei genannten Eigentumsgrundstücke Flnrn. 267, 266 und 285 ist festzustellen, dass eine Grundinanspruchnahme der Flnrn. 266 und 267 aufgrund der Planänderung vom 16.02.2007 nicht mehr vorgesehen ist. Auf die Errichtung der PWC-Anlage Lüftenberg

wurde dort verzichtet und das RRB 3 wurde auf das Grundstück Flnr. 265 verlegt. Die Einwendungen zum Grundstück Flnr. 285 sind gemäß § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG a.F. ausgeschlossen, da sie nicht innerhalb der für diese Einwendungen maßgeblichen Einwendungsfrist erhoben wurden. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 06.11. bis einschl. 05.12.2003 u.a. im Markt Zusmarshausen zur allgemeinen Einsicht aus. In der Amtlichen Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Der Einwendungsführer hat nicht fristgerecht bis zum 19.12.2003 Einwendungen erhoben. Durch die Plantekturen bzw. Planänderungen haben sich hinsichtlich der Grundinanspruchnahme der Flnr. 285 keine Änderungen ergeben. Dessen ungeachtet wären die Einwendungen auch dann nicht zielführend gewesen, wenn sie rechtzeitig erhoben worden wären. Die Grundinanspruchnahme der Flnrn. 285 ist für den geplanten Ausbau der BAB A 8 unverzichtbar. Die Planung ist hinsichtlich ihrer genauen Straßenführung optimiert und das Ergebnis eines sachgerechten Abwägungsprozesses. Auf die bereits getätigten Ausführungen insbesondere unter C.IV.3.3 und 4 wird verwiesen.

Ebenso sind die Einwendungen hinsichtlich der gepachteten Grundstücke Flnrn. 274, 275, 276, 277, 283 und 216 gemäß § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG a.F. ausgeschlossen, da sich auch bei diesen Grundstücken hinsichtlich der Grundinanspruchnahme durch die späteren Plantekturen bzw. Planänderungen keine Änderungen ergeben haben. Das Grundstück Flnr. 125, Gemarkung Streitheim, wird dagegen aufgrund der Plantektur vom 31.08.2004 nicht mehr in Anspruch genommen.

Die Einwendungen hinsichtlich der gepachteten Grundstücke Flnrn. 295, 118 und 119 werden dagegen zurückgewiesen. Der Planfeststellungsbehörde ist bei dieser Entscheidung dabei auch durchaus bewusst, dass schuldrechtliche Ansprüche aus Pacht zu den Vermögenswerten gehören, die den verfassungsrechtlichen Schutz genießen. Die Grundinanspruchnahme der Flnr. 295, Gemarkung Streitheim, mit 862 m² ist jedoch unverzichtbar. In den ursprünglichen Planunterlagen vom 30.10.2003 war auf diesem Grundstück ein Grunderwerb für den Straßenbau von 237 m² vorgesehen. Der Einwendungsführer ist daher lediglich hinsichtlich der vermehrten Grundinanspruchnahme von 625 m² nicht präkludiert. Diese zusätzliche Grundinanspruchnahme ist dadurch bedingt, dass im Zuge der 1. Tektur der 5 m über Fahrbahnoberkante hohe Lärmschutzwall für Streitheim

nach Osten verlängert wurde. Diese Verlängerung ist das Ergebnis eines sachgerechten Abwägungsprozesses. Auf die bereits getätigten Ausführungen unter C.VII.3 und C.IV.5.1 wird verwiesen. Durch die Verlängerung des Lärmschutzwalls wird ein Teil der Gemeindeverbindungsstraße Lüftenberg - Adelsried überplant, so dass diese Gemeindeverbindungsstraße auf einer Länge von rd. 400 m in Richtung Süden verschoben werden muss. Durch diese Verschiebung ergibt sich der erhöhte Flächenbedarf auf der Flnr. 295. Er ist damit das Ergebnis eines sachgerechten Abwägungsprozesses. Hinsichtlich der Grundstücke Flnrn. 118 und 119 sind die Einwendungen ebenfalls nur insoweit nicht präkludiert, als durch die Plantektur vom 31.08.2004 eine vermehrte Grundinanspruchnahme erfolgte. Beim Grundstück Flnr. 119 ist in der Plantektur vom 31.08.2004 ein vermehrter Grunderwerb von 119 m² eingeplant. Bei der Flnr. 118 hat sich der Grunderwerb zwar für den Straßenkörper um 101 m² verringert aber für die Ausgleichsfläche A 1.2 um 150 m² vergrößert. Diese Grundinanspruchnahmen sind ebenfalls unverzichtbar und ebenso das Ergebnis einer sachgerechten Abwägung. Die Inanspruchnahme der Flnrn. 119 und 118 ergibt sich daher, dass im Zuge des Autobahnausbaus die Kreisstraße A 33 im Kreuzungsbereich mit der A 8 um rd. 25 m nach Westen verschoben wurde. Durch diese Verschiebung und die Einschnittslage der Kreisstraße A 33 wird der auf der Flnr. 120 in Nord-Süd-Richtung verlaufende öffentliche Feld- und Waldweg überplant. Im Zuge der 1. Tektur vom 31.08.2004 wurde daher ein öffentlicher Feld- und Waldweg am östlichen Rand der Flnrn. 119 und 121 eingeplant. Gleichzeitig wurde auf dem Unterhaltungsweg Flnr. 118 eine Verschwengung in Richtung Süden eingeplant, um den Unterhaltungsweg mit dem öffentlichen Feld- und Waldweg zu verbinden. Auf der Flnr. 118 wurde die Ausgleichsfläche A 1.2 an diese neue Planung angepasst und um rd. 5 % vergrößert. Die in Anspruch genommene Fläche ist als Ausgleichsfläche geeignet, da ein funktionaler Zusammenhang zwischen ihr und dem Eingriffsort (vgl. BVerwG, 27.09.1990, 4 C 44.87, BVerwG, 23.08.1996, 4 A 29/95) besteht. Sie dient dem Ziel die Lärmschutzanlage, die mit Plantektur vom 31.08.2004 von ursprünglich 8 auf 8,5 m erhöht wurde durch die Bepflanzung von Gehölzen und Einzelbäumen sowie der Anlage von Magerasen in die Landschaft einzubinden. Die Grundinanspruchnahme ist auch erforderlich, denn zur Erreichung des angestrebten Zwecks steht kein anderes gleich wirksames, die Rechte der Betroffenen nicht oder weniger fühlbar beeinträchtigendes Mittel zur Verfügung. Naturgemäß kann die Einbindung

des Walles am besten dort erfolgen. Des weiteren ist nicht ersichtlich, dass die Anordnung der Ausgleichsmaßnahme A 1.2 den Pächter des bereits von der Bundesrepublik Deutschland erworbenen Grundstückes Flnr.118 unzumutbar belastet. Die Einwendungen gegen die Grundinanspruchnahme des nach eigenen Angaben gepachteten Grundstückes Flnr. 282 sowie des bewirtschafteten Grundstückes Flnr. 253 der Gemarkung Streitheim sind nur insoweit nicht gemäß § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG a.F. ausgeschlossen, als sie sich auf die Planänderung vom 31.08.2004 beziehen. Diese war hier durch die vergrößerte Planung der PWC-Anlage Lüftenberg bedingt, auf deren Feststellung nun aber insgesamt verzichtet wurde. Die Ausweisung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen A 1.7T auf den Flnrn. 282 und 253 wurde durch die Planfeststellungsbehörde in der landschaftspflegerischen Begleitplanung gestrichen. Auf die Änderung des Grunderwerbsplanes konnte aber verzichtet werden, da die Flächen im dort angegebenen Umfang bereits von der Autobahndirektion erworben wurden. Im Übrigen bestehen nach Auskunft der Verkäufer lediglich mündliche Pachtverträge, sodass das Pachtverhältnis grundsätzlich nur kurzfristig rechtlich gesichert ist.

Im Übrigen hatte die Planfeststellungsbehörde den Einwendungsführer sowie dessen anwaltschaftlichen Vertreter noch vor dem mit der Planänderung vom 16.02.2007 vorgenommenen Verzicht auf die Grundinanspruchnahme der Flnrn. 266 und 267 mehrmals gebeten, für den Fall, dass die Besorgnis der Existenzgefährdung geltend gemacht wird, entsprechende Angaben anhand eines Fragebogens zu machen. Mit Schreiben vom 06.05.2005 hat der anwaltschaftliche Vertreter des Einwendungsführers jedoch erklärt, dass sein Mandant zur Frage der Existenzgefährdung keine weiteren Angaben machen wird. Der Einwendungsführer hat damit auch seine gesetzliche Mitwirkungsobliegenheit verletzt. Eine eventuell geltend gemachte Existenzgefährdung war damit auch damals nicht glaubhaft gemacht worden, so dass hiervon nicht ausgegangen werden musste.

Soweit der Einwendungsführer ferner für Angrenzergrundstücke nach Verbreiterung der Autobahn bzw. Bau der Parkplätze Schadensersatz insbesondere für den Fall fordert, dass bedingt durch die Autobahn Schadstoffe (Hemmstoffe) in der Milch auftauchen, wird auf die Ausführungen zum Bodenschutz unter C.IV.7.5 verwiesen. Soweit die Forderung mit dem Bau der PWC-Anlage Lüftenberg begründet wurde, ist sie erledigt. Im Übrigen über-

nehmen fahrbahnnah und nicht versiegelte Flächen innerhalb des Straßenkörpers inkl. Lärmschutzwälle außerdem schutzgutrelevante Funktionen wie z.B. Puffer- und Filtervermögen gegenüber Schadstoffen.

16. Forderung nach Ausgleich der Wertminderung für Grundstücke

Teilweise werden zumindest sinngemäß Wertminderungsansprüche für Immobilien geltend gemacht. Diese werden vor allem mit den zunächst geplanten PWC-Anlagen, die wiederum zu einer Abwertung des Ortes führen würden und mit der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die geplanten Lärmschutzanlagen begründet. Wie mehrfach ausgeführt sind die PWC-Anlagen Lüftenberg und Streitheim nicht mehr Gegenstand der Planung. Aber auch im übrigen sind diese Ansprüche unbegründet. Soweit es überhaupt zu Wertminderungen kommt, liegen sie jedenfalls nicht im entschädigungspflichtigen Bereich. Geringe Beeinträchtigungen der Wohnqualität oder Wertminderungen wären im öffentlichen Interesse des Ausbaus der BAB A 8 hinzunehmen. Auch die Gewährleistung des Eigentums durch Art. 14 GG enthält keine Wertgarantie, sondern lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Veränderungen der Grundstückslage sind Ausdruck der Situationsgebundenheit und -bedingtheit der konkreten Eigentumsposition. Weitergehende Entschädigungsansprüche wegen einer Verschlechterung des wirtschaftlichen Wertes der Grundstücke stehen dem Eigentümer nicht zu (sh. auch BVerwG, 21.03.1996, 4 C 9.95). Ein enteignender Eingriff liegt nicht vor.

Auch ein Anspruch auf Entschädigungszahlungen für verbleibende Beeinträchtigungen wegen Überschreitung der Immissionsnachtgrenzwerte bzw. einer damit verbundenen Nutzung des Außenwohnbereiches besteht nicht. Die Überschreitung der Nachtgrenzwerte nach § 42 BImSchG ist abschließend durch Zuerkennung eines Anspruchs auf passive Schutzmaßnahmen ausgeglichen. Der Entschädigungsanspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG ist als Surrogat für nicht realisierbare technisch-reale Schutzmaßnahmen ausgeformt. Dies erfordert es, die Grenze der Zumutbarkeit für Lärmschutzmaßnahmen und Entschädigungsleistungen jeweils in gleicher Weise zu bestimmen (vgl. BVerwG, 29.01.1991, 4 C 51.89). Der Schutz des Außenwohnbereiches bemisst sich somit im Grundsatz nach den in § 2 der 16. BImSchV festgesetzten Immissionsgrenzwerten. Verkehrslärm, der die-

se Werte nicht überschreitet, ist zumutbar und löst keinen Entschädigungsanspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG aus. Wenn - wie im vorliegenden Fall - diese Immissionsgrenzwerte am Tage eingehalten werden, kann sich aus diesem Grunde nur die Frage stellen, ob wegen der nächtlichen Grenzwertüberschreitungen unzumutbare Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches verbleiben, die durch eine Entschädigung in Geld ausgeglichen werden müssen. Dies ist zu verneinen (BVerwG, 15.03.2000, 11 A 33/97), denn auf die Nachtwerte ist insofern nicht abzustellen (vgl. auch Ziff. XVIII. Nr. 51.1 Abs. 2 VLärmSchR 97). Von 22:00 bis 6:00 Uhr dienen Gärten, Terrassen, Balkone usw. regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen. Von einer nächtlichen Nutzung zu Wohnzwecken - und "damit als zeitliches Schwergewicht der häuslichen Lebensgestaltung" (vgl. BVerwG, 29.01.1991) - kann somit beim Außenwohnbereich nicht ausgegangen werden (vgl. § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV). Die Überschreitung der Nachtgrenzwerte nach § 42 BImSchG ist wie ausgeführt abschließend durch Zuerkennung eines Anspruchs auf passive Schutzmaßnahmen ausgeglichen. Soweit weitergehende Entschädigungsansprüche sinngemäß geltend gemacht wurden, werden sie daher zurückgewiesen.

VIII. Forderungen von Privatpersonen für bzw. aus dem Raum Haldenwang

1. Grundstücke Flnrn. 1094 - 1099, Gemarkung Haldenwang

Den Einwendungen hinsichtlich der Grundstücke Flnrn. 1094 - 1099, Gemarkung Haldenwang, wurde mit den Planänderungen vom 23.05.2005 Rechnung getragen.

2. Grundstücke Flnrn. 1081, 1081/1 und 1082, Gemarkung Haldenwang

Der Eigentümer der o.g. Grundstücke wendet sich gegen die auf seinem Nachbargrundstück vorgesehenen Aufforstungsmaßnahmen (Ausgleichsfläche A 3). Beim Heraufwachsen des Waldes sei mit unzumutbaren Beeinträchtigungen zu rechnen, da die Beschattung ab der Mittagszeit zu einer schlechteren Befahrbarkeit sowie zu Mindererträgen führen würde. Auch das Einhalten von Abständen bei Pflanzenschutzmaßnahmen bringe weite-

re Einschränkungen und Verluste. Im übrigen sei dort schon sehr viel Wald und Schwarzwild vorhanden, sodass die Neuaufforstung einen weiteren Anziehungspunkt bilde.

Die Einwendung ist bereits aus formalen Gründen zurückzuweisen, denn sie ist gemäß § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG a.F. ausgeschlossen, da sie nicht innerhalb der für diese Einwendung maßgeblichen Einwendungsfrist erhoben wurde. Die Einwendung wurde erstmals im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur 1. Tektur vom 31.08.2004 erhoben. Die Betroffenheit des Einwendungsführers hat sich durch diese Tekturplanung jedoch nicht geändert. Dessen ungeachtet wäre die Einwendung auch dann nicht zielführend gewesen, wenn sie rechtzeitig erhoben worden wäre. Die geplanten Erstaufforstungen sind sowohl für den rechtlich notwendigen wald- als auch naturschutzrechtlichen Ausgleichsbedarf erforderlich. Sie sind mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt. Die Grundstückseigentümer der unmittelbar betroffenen Flächen haben sich auch nicht gegen die Maßnahme gewandt.

Die Autobahndirektion Südbayern hat ferner grundsätzlich bei Pflanzungen von Waldbäumen zum Schutz der umliegenden Grundstücke zugesagt, die in den Erstaufforstungsrichtlinien vom 15.10.2003 (jetzt Neufassung vom 24.08.2006, AllMBI S. 337 ff.) für Aufforstungen unter 2.5 als Orientierungswerte genannten Grenzabstände einzuhalten. Diese Richtlinien dienen als Orientierungshilfe, wie groß der Grenzabstand im konkreten Fall zwischen geplanter Erstaufforstung und umliegendem Grundstück sein muss, um unzumutbare Nachteile für die umliegenden Grundstücke zu vermeiden. Für östlich angrenzende Grundstücke beträgt dieser Abstand grundsätzlich 5 - 7 m. Im konkreten Einzelfall liegt zwischen den Bewirtschaftungsflächen des Einwendungsführers und der geplanten Aufforstungsfläche noch ein Hohlweg, der den Abstand vergrößert. Unter Berücksichtigung dieses Weges und der angrenzenden Böschungen beträgt der Abstand von Waldbäumen zu den Bewirtschaftungsflächen somit mind. 10 m. Bei Gesamtwürdigung dieser Sachlage ergeben sich für den Einwendungsführer im Einzelfall keine erheblichen, nicht mehr zumutbaren Nachteile. Den Interessen des Einwendungsführers wird die Planung in ausreichendem Maß gerecht, dennoch verbleibende Nachteile sind im Rahmen der Gesamtabwägung hinzunehmen. Die Festlegung der geplanten Ausgleichsfläche A 3 entspricht dem Gebot einer sachgemäßen Abwägung.

Soweit der Einwendungsführer ergänzend darum bat, die in der Innenseite der Ausgleichsmaßnahme geplante Freifläche nach außen zu verlegen, ist dem entgegenzuhalten, dass diese geplanten Sukzessionsflächen im Innern der Aufforstung dem Aufbau unterschiedlicher Altersstrukturen dienen und langfristig ebenfalls zu Wald werden. Die Verlegung dieser Flächen nach außen bringt damit im Ergebnis keine Vergrößerung der Abstandsflächen zur Ostseite.

IX. Forderungen von Privatpersonen von bzw. aus dem Raum Vallried

Sowohl der Eigentümer des Grundstückes Flnr. 568, Gemarkung Vallried, als auch der Eigentümer des Grundstückes Flnr. 562, Gemarkung Vallried wendet sich gegen die geplante Aufforstung auf der Flnr. 564, Gemarkung Vallried (W 3 T). Beide Eigentümer befürchten vor allem eine massive Beschattung ihres Grundstückes und daraus resultierende Ernteaufschläge sowie einen direkten Wildaustritt auf ihre Grundstücksflächen.

Hierzu ist auszuführen, dass die geplanten Erstaufforstungen für den rechtlich notwendigen Waldausgleichsbedarf erforderlich sind. Sie sind mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt. Ferner befindet sich das Grundstück Flnr. 564 bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, womit dem Grundsatz Rechnung getragen wird, bei Ausgleichsmaßnahmen auf privates Grundeigentum nur zuzugreifen, wenn die Möglichkeiten ausgeschöpft sind, diese auf Flächen der öffentlichen Hand zu verwirklichen. Zur Beurteilung, ob sich durch die Maßnahme unzumutbare Nachteile für umliegende Grundstücksflächen ergeben, können als Orientierungswerte die unter 2.5 der Erstaufforstungsrichtlinien vom 15.10.2003 (jetzt Neufassung vom 24.08.2006, AllMBI S. 337 ff.) genannten Grenzabstände herangezogen werden. Diese Richtlinien dienen als Orientierung, wie groß der Grenzabstand im konkreten Fall zwischen geplanter Erstaufforstung und umliegendem Grundstück sein muss, um unzumutbare Nachteile für die umliegenden Grundstücke zu vermeiden. Für östlich angrenzende Grundstücke beträgt dieser Abstand grundsätzlich 5 - 7 m und für nördlich angrenzende Grundstücke 10 m.

Infolgedessen werden die Einwendungen des Grundstückseigentümers Flnr. 562 daher zurückgewiesen. Bei der geplanten Waldneugründungsmaßnahme W 3 T werden mit der Bepflanzung von Waldbäumen zum nördlich angrenzen-

den Flurstück Nr. 562 Abstände von mind. 30 m eingehalten. Dies überschreitet die nach den Erstaufforstungsrichtlinien einzuhaltenden Grenzabstände um ein Mehrfaches. Von einer unzumutbaren Beeinträchtigung durch Beschattung ist daher nicht auszugehen. Im Übrigen kann der befürchtete Wildaustritt bereits jetzt über die bestehenden Wälder aber auch über die bereits im Planungsabschnitt Burgau bis Zusmarshausen (A 5.3 und W 1 T) bestandskräftig festgestellten Ausgleichsflächen erfolgen. Somit dürften sich keine wesentlichen Änderungen der bestehenden Situation ergeben. Dennoch verbleibende Beeinträchtigungen sind im Rahmen einer Interessenabwägung hinzunehmen.

Zum östlich angrenzenden Grundstück Flnr. 568 werden bei der Waldneugründungsmaßnahme Abstände von rd. 15 m eingehalten. Auch dieser Wert überschreitet die in den Erstaufforstungsrichtlinien genannten Mindestabstände von 5 - 7 m wesentlich, da der Aufforstung ein Waldmantel aus Sträuchern mit einem Saumstreifen vorgelagert ist. Im Rahmen einer Ortsbesichtigung hat die Autobahndirektion Südbayern jedoch zugesagt, auf die im Südosten der Aufforstungsfläche Flnr. 564 ursprünglich geplanten drei Einzelbäume zu verzichten. Die Planunterlagen wurden daher entsprechend geändert. Im Übrigen werden auch die Einwendungen des Grundstückseigentümers Flnr. 568 zurückgewiesen. Insbesondere ist ein größerer Abstand der Aufforstung zum Grundstück nicht möglich, ohne den anrechenbaren und erforderlichen Waldanteil zu verringern. Die Ertragssituation wird nicht unzumutbar beeinträchtigt. Die Beeinträchtigungen anliegender Grundstücke durch abgebrochene Äste etc. werden im Rahmen der Unterhaltung durch regelmäßige Durchforstung und Begehungen der Grundstücke auf ein zumutbares Maß reduziert. Dennoch verbleibende Beeinträchtigungen sind im Rahmen der Interessenabwägung hinzunehmen.

X. Sonstige Einwendungen

Schließlich hat auch der Ärztekreis Umwelt und Gesundheit aus Augsburg Einwendungen gegen den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 erhoben und die Erstellung eines medizinischen Lärmgutachtens, eines umweltmedizinischen Gutachtens bezüglich der Auswirkungen der (Fein-)Stäube und weiterer Luftschadstoffe sowie eines psychologischen Gutachtens bezüglich der Auswirkungen des Lärms und der Gesamtbelastung auf die Betroffenen gefordert. Die Erstellung solcher Gutachten ist allerdings in den einschlägigen immissions-

schutzrechtlichen Vorschriften nicht vorgesehen. Die nach der 16. und 22. BImSchV erforderlichen Lärmschutzberechnungen und Luftschadstoffuntersuchungen sind durchgeführt worden. Die Einholung weiterer Gutachten ist weder für die Prüfung der immissionsschutzrechtlichen Belange noch für die planerische Abwägungsentscheidung erforderlich. Die von dem Augsburger Ärztekreis erhobene Einwendung ist daher unbegründet. Sie ist im Übrigen auch in verfahrensrechtlicher Hinsicht unzulässig, weil der Ärztekreis nicht geltend machen kann, dass ihn der Autobahnausbau in eigenen Interessen oder Belangen berührt (vgl. Art. 73 Abs. 4 VwVfG).

XI. Straßenrechtliche Verfügungen

Die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz basieren auf § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG. Rechtsgrundlagen für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz sind Art. 6, 7 und 8 BayStrWG.

XII. Gesamtergebnis der Abwägung

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 zwischen Zusmarshausen und Adelsried gerechtfertigt ist. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen und privaten Belange handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um eine Lösung, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen Belange entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt (Grundsatz der Konfliktbewältigung). Gesetzliche Zielvorgaben und Optimierungsgebote wurden beachtet.

XIII. Kostenentscheidung

Da es sich beim Ausbau der BAB A 8 um eine Baumaßnahme des Bundes handelt, hat grundsätzlich die Bundesrepublik Deutschland als Straßenbauverwaltung sämtliche Bau- und Grunderwerbskosten zu tragen, soweit nicht in gesetzlichen Vorschriften, im Bauwerksverzeichnis oder in Vereinbarungen mit ihr eine andere Regelung getroffen ist.

Die Kosten des Planfeststellungsverfahrens trägt der Freistaat Bayern. Diese Entscheidung stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Abs. 1 KG befreit.

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise

I. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung (Bekanntgabe) Klage beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstr. 23, 80539 München, erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

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 sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf der Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Beschluss soll in Urschrift oder in Abschrift (Kopie) beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften (Kopien) für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Abweichend davon können sich juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Hinweis: Durch E-Mail kann Klage derzeit nicht rechtswirksam erhoben werden

II. Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 17e Abs. 2 FStrG keine aufschiebende Wirkung, weil die planfestgestellte Maßnahme nach dem Fernstraßenausbaugesetz im vordringlicher Bedarf eingestuft ist. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem o.g. Gericht gestellt und begründet werden.

III. Hinweis zur Zustellung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Schwaben sowie in der örtlichen Tageszeitung öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes wird im Markt Zusmarshausen, der Gemeinde Adelsried, der Gemeinde Horgau und der Gemeinde Haldenwang zwei Wochen zur Einsicht ausliegen; Ort und Zeit der Auslegung werden im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Soweit die Zustellung an die Betroffenen gesondert erfolgt, hat die Auslegung dieses Beschlusses und der festgestellten Pläne keinen Einfluss auf den Lauf ihrer Rechtsmittelfrist. Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Schwaben, Fronhof 10, 86152 Augsburg (Postanschrift: Regierung von Schwaben, 86145 Augsburg), angefordert werden.

Augsburg, den 21. März 2007
Regierung von Schwaben



Birgit Linke
Oberregierungsrätin

Erläuterungsbericht

Tekturen mit Randmarkierung I
Änderungen mit zwei Randmarkierungen II
geänderte bzw. neue Teile grau hinterlegt

Planfeststellung



Bundesautobahn A8/West
Ulm – München

6-streifiger Ausbau
AS Zusmarshausen – AS Adelsried
Bau-km 39 + 400 bis Bau-km 48 + 400
(Str.-km 72,987 bis Str.-km 63,987)

Aufgestellt:
München, 30.10.2003
Autobahndirektion Südbayern

Bock
Ltd. Baudirektor

1. Tektur vom 31.08.2004 mit Änderungen:
München, 23.05.2005/07.04.2006
Autobahndirektion Südbayern

Lichtenwald
Präsident

INHALTSVERZEICHNIS

0.	VORBEMERKUNGEN.....	1
0.1.	Allgemeine Hinweise.....	1
0.2.	Zweck des Planfeststellungsverfahrens	1
1.	DARSTELLUNG DER BAUMABNAHME.....	3
1.1.	Planerische Beschreibung.....	3
1.2.	Straßenbauliche Beschreibung	4
2.	NOTWENDIGKEIT DER BAUMABNAHME.....	7
2.1.	Vorgeschichte der Planung	7
2.2.	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen.....	7
2.3.	Raumordnerische Entwicklungsziele.....	8
2.4.	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur.....	9
2.5.	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.....	11
3.	ZWECKMÄSSIGKEIT DER BAUMASSNAHME – VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE	13
3.1.	Ausbauarten der Trasse	13
3.1.1.	Allgemeines	13
3.1.2.	Beidseitiger Ausbau.....	13
3.1.3.	Einseitiger Ausbau.....	14
3.1.4.	Zwangspunkte	14
3.1.5.	Gemeinsamkeiten der untersuchten Varianten.....	15
3.1.6.	Variante ‚Nord‘	16
3.1.7.	Variante ‚Süd‘	16
3.2.	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum.....	17
3.3.	Beurteilung der Ausbauarten.....	18
3.3.1.	Umweltverträglichkeit	18
3.3.2.	Raumordnung	18
3.3.3.	Verkehrsverhältnisse.....	19
3.3.4.	Straßenbauliche Verhältnisse.....	19
3.3.5.	Land- und Fortwirtschaft	20

3.3.6.	Bebaute Gebiete.....	20
3.3.7.	Flächenbedarf.....	21
3.4.	Aussagen Dritter zu den Varianten.....	21
3.5.	Wirtschaftlichkeit.....	21
3.6.	Zusammenfassende Bewertung und Wahl der Ausbauart.....	22
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	23
4.1.	Trassierung.....	23
4.2.	Querschnitt.....	24
4.3.	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz.....	25
4.4.	Baugrund, Erdarbeiten.....	26
4.5.	Entwässerung.....	27
4.6.	Ingenieurbauwerke.....	29
4.7.	Straßenausstattung.....	30
4.8.	Besondere Anlagen.....	30
4.8.1	Standortwahl und Standortbewertung.....	31
4.9.	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	32
4.10.	Leitungen.....	33
5.	SCHUTZ-, AUSGLEICHS- UND ERSATZMASSNAHMEN NACH DEN UMWELTGESETZTEN	33
5.1.	Immissionsrecht.....	33
5.2.	Wasserrecht.....	37
5.3.	Naturschutzrecht.....	38
5.4.	Waldrecht.....	42
5.5.	Ergebnis der Luftschadstoff-Untersuchung.....	43
6.	DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME	47

Roteintrag vom 16.02.2007

0. VORBEMERKUNGEN

0.1. Allgemeine Hinweise

Für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A8/West Ulm – München zwischen den Anschlussstellen Zusmarshausen und Adelsried ist nach § 17 Fernstraßengesetz (FStrG) ein Planfeststellungsverfahren –Planfeststellung– durchzuführen. Dabei sind die von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Planfeststellung erstreckt sich insbesondere auf die Maßnahmen zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A8, auf alle damit in Zusammenhang stehenden Folgemaßnahmen sowie die im Sinne der Naturschutzgesetze erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

0.2. Zweck des Planfeststellungsverfahrens

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme betroffenen öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind keine anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen erforderlich.

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

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden
- wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben gestaltet werden
- welche Folgemaßnahmen an anderen öffentlichen Verkehrswegen erforderlich werden
- wie Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen und die Unterhaltungskosten abzugrenzen sind und
- welche Vorkehrungen im Interesse des öffentlichen Wohles oder im Interesse der benachbarten Grundstücke dem Träger der Straßenbaulast aufzuerlegen sind.

Das Bauvorhaben unterliegt dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 05.09.2001, zuletzt geändert am 18.06.2002.

Das Vorhaben stellt gem. § 2 Abs. 1 Ziffer 1 UVPG eine Änderung und Erweiterung eines UVP-pflichtigen Vorhabens (Anlage 1 zum UVPG, Nr.14.3) dar. Gemäß §3e UVPG ist in einer Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3c UVPG die UVP-Pflicht zu klären. Eine überschlägige Prüfung zeigt, daß das Vorhaben unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, insbesondere durch umfangreiche zusätzliche Versiegelungen, Verstärkung der Trennwirkung der BAB und Veränderungen des Landschaftsbildes.

Der Vorhabensträger geht daher davon aus, dass eine UVP-Pflicht besteht. Die zur Prüfung der Umweltverträglichkeit im Sinne des § 6 UVPG erforderlichen Angaben sind in Unterlage 16 T aufgeführt.

1. DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME

1.1. Planerische Beschreibung

Art und Umfang der Baumaßnahme

Die vorliegende Planfeststellung umfasst den 6-streifigen Ausbau der 4-streifigen Bundesautobahn (BAB) A8 Ulm – München im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Zusmarshausen und Adelsried. Die Baustrecke beginnt bei Bau-km 39+400 (Str.-km 72,987) und endet bei Bau-km 48+400 (Str.-km 63,987). Die Baulänge beträgt 9,000 km.

Bei der bestehenden A 8, die im betroffenen Abschnitt in den 30er Jahren errichtet worden ist, handelt es sich um eine 4-streifige Bundesautobahn ohne Standstreifen, die nach den Trassierungsgrundsätzen der damaligen Zeit geplant worden ist. Die A 8 ist seither im Wesentlichen unverändert in Betrieb.

Für den 6-streifigen Ausbau zwischen der AS Zusmarshausen (Bau-km 39+400) und der AS Adelsried (Bau-km 48+400) ist ein einseitiger nördlicher Ausbau (asymmetrisch) vorgesehen.

Die Planfeststellung beinhaltet den Umbau der Anschlussstelle Adelsried. Die Anschlussstellenrampen erhalten die verkehrstechnisch erforderlichen Radien. Der Anschluss der nördlichen Rampe an die Staatsstraße St 2032 wird um ca. 150 m Richtung Süden verschoben und rückt damit vom Ortsrand Adelsried ab.

Südlich der A 8 befindet sich im Bereich der Anschlussstelle die Autobahnkapelle Adelsried mit Besucherparkplätzen. Der Parkplatz der Autobahnkapelle mündet heute unmittelbar in die Autobahnrampe ein (Falschfahrergefahr). Der Kreuzungsbereich mit der Staatsstraße St 2032 wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgebaut. Statt der bisherigen Einmündung wird ein 4-armiger Kreisverkehr gebaut. An diesen Kreisverkehr werden die Autobahnrampe, die Staatsstraße St 2032 sowie die Zufahrtsstraße zur Autobahnkapelle angebunden.

~~Ebenfalls Bestandteil der Planfeststellung ist die Errichtung von zwei Parkplätzen mit WC (PWC) auf Höhe der Ortschaft Streitheim.~~

Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz

Die BAB A8 Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Rosenheim – Salzburg ist von weiträumiger Verkehrsbedeutung. Sie ist die wichtigste internationale Verkehrsader in Ost-West-Richtung im süddeutschen Raum.

Für die Verkehrsbeziehung zwischen Bayern und Baden Württemberg – insbesondere der Ballungsräume München und Stuttgart – ist sie von großer Bedeutung. Daneben erfüllt die BAB A8 mit Anbindung der Wirtschaftsräume Augsburg und Ulm an den Großraum München eine wichtige Funktion für den regionalen Verkehr. Zusammen mit dem Münchener Autobahnring (A99) dient die BAB A8 auch der Anbindung dieser Wirtschaftsräume an den Flughafen München II im Nordosten Münchens.

Durch die Anbindung der BAB A8 über die Eschenrieder Spange an den Autobahnring München ist mittelfristig eine großräumige Verkehrsumlagerung von der Achse A 3 – A 9 (Würzburg – Nürnberg – München) auf die Achse A 7 – A 8 (Würzburg – Ulm – München) zu erwarten bzw. teilweise bereits eingetreten.

Als Europastraße E 52 ist die BAB A8 Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes auf der Magistrale Paris – München – Wien. Zudem ist sie Teil der Verbindung des nordwestdeutschen Raumes, der Beneluxländer und Frankreich mit Österreich und Südosteuropa.

1.2. Straßenbauliche Beschreibung

Länge des Planfeststellungsabschnittes

Die Länge des Planfeststellungsabschnittes beträgt 9,0 km.

Die Planfeststellung umfasst den 6-streifigen Ausbau der A8, die Errichtung von Lärmschutzanlagen in den Bereichen Streitheim und Adelsried, die vollständige Sanierung der Straßenentwässerung mit dem Neubau von sechs Regenrückhaltebecken, den Umbau der Anschlussstelle Adelsried, die Errichtung der PWC-Anlagen Lüftenberg und Streitheim und die Schaffung von zwei Retentionsräumen für den Hochwasserschutz der Gemeinde Adelsried.

Zusätzlich sind Veränderungen am kreuzenden Straßen- und Wegenetz, der Neubau eines Kreisverkehrs und die Anpassung des Parkplatzes an der Autobahnkapelle erforderlich. Weitere kreuzende Straßen und Wege, die durch die Maßnahme betroffen sind, sind unter Abschnitt 4.3 im einzelnen aufgeführt.

Der Planung liegt ein Regelquerschnitt mit zwei 3-streifigen, je 14,50 m breiten Richtungsfahrbahnen zugrunde.

Kostenträger der Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung. Sie trägt die Kosten, soweit im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) keine andere Regelung getroffen ist oder nicht Dritte aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Regelungen zur Kostentragung verpflichtet sind.

Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die vorhandene Bundesautobahn A 8 wurde in den 30er Jahren gebaut und weist im Bereich der Maßnahme einen 4-streifigen Querschnitt ohne Standstreifen auf.

Die Linienführung ist durch das Fehlen von Übergangsbögen zwischen Gerade und Kreisbogen gekennzeichnet. Der minimale Radius beträgt $R = 1.600$ m. Die vorhandenen kleinen Radien führen in Verbindung mit Bewuchs im Mittelstreifen zu einer Unterschreitung der erforderlichen Haltesichtweite.

Der Gradientenverlauf weist kurze Wannen und Kuppen in z.T. enger Abfolge auf. Die Mindesthalbmesser für Wannen- und Kuppenausrundungen sind unterschritten.

Insgesamt ist damit die Linienführung unstetig, ohne ausreichende Sichtweiten und nicht ausreichend verkehrssicher.

Das anfallende Oberflächenwasser der Straße läuft in Dammstrecken breitflächig über die Bankette und Böschungen ab. Gesammeltes Straßenwasser aus Mittelstreifenentwässerungen und Einschnittslagen wird ungereinigt und ungedrosselt in die Vorfluter eingeleitet.

Die Ein- und Ausfahrten zu den vorhandenen Parkplätzen sind unzureichend (keine Aus- und Einfädelspuren bzw. zu geringe Längen der Aus- und Einfädelspuren).

Die vorhandenen Parkplätze bei

- Bau-km 39+450 (Str.-km 72,95) • bei Zusmarshausen (Südseite),
- Bau-km 41+450 (Str.-km 70,95) • freie Strecke (Südseite) und
- Bau-km 44+900 (Str.-km 67,5) • bei Streitheim (Nordseite)
- Bau-km 44+900 (Str.-km 67,5) • Park- und Rastanlage Streitheim (Südseite)

werden aufgelassen.

Active Lärmschutzanlagen entlang der Autobahn sind trotz teilweise sehr naher Bebauung und ständig steigendem Verkehrsaufkommen nicht vorhanden.

Der Verkehr ist charakterisiert durch starken Wirtschafts- und Durchgangsverkehr sowie Ferien-, Urlaubs- und Wochenendreiseverkehr.

Künftige Strecken- und Verkehrscharakteristik

Der 6-streifige Ausbau gewährleistet die erforderliche Sicherheit und Leichtigkeit des stark zunehmenden Verkehrs.

Die Längsneigung wird auf max. 4 % reduziert. Durch Vergrößerung der Kuppen- und Wannenhalmesser werden die Sichtweiten verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Die bestehenden Kurvenradien konnten geringfügig vergrößert werden (z.B. von $R = 1900\text{m}$ auf $R = 2000\text{m}$). Infolge der Einschaltung von Übergangsbögen zwischen Gerade und Kreisbogen wird die Lage- und Trassierung der A8 verbessert.

Diese Änderungen erlauben es, die nach den Trassierungsrichtlinien (RAS-L) vorgesehene Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 120\text{ km/h}$ einzuhalten. Die bei der Verbesserung von Lage und Gradienten der Autobahn anfallenden Erdmassen können kostengünstig für aktive Lärmvorsorgemaßnahmen und als Dammschüttmaterial eingesetzt werden.

Die vorliegende Planung trägt mit den bereits 6-streifig ausgebauten Abschnitten zu einer einheitlicheren Streckencharakteristik der A8/West bei.

2. NOTWENDIGKEIT DER BAUMAßNAHME

2.1. Vorgeschichte der Planung

Der 6-streifige Ausbau der BAB A8 von Ulm über Augsburg bis zur Anschlussstelle Dachau – Fürstenfeldbruck ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1993 (§ 1 Abs. 1 Fernstraßen-ausbaugesetz (FStrAG) vom 15.11.1993) im vordringlichen Bedarf enthalten.

Zum Vorentwurf vom 14.03.2003 für den 6-streifigen Ausbau zwischen der Anschlussstelle Zusmarshausen und der Anschlussstelle Adelsried liegt seitens der Obersten Baubehörde (OBB) Einverständnis vor (Vermerk vom 29.04.2003). Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat den Vorentwurf mit Gesehenvermerk vom 14.07.2003 genehmigt. Die Prüfbemerkungen von BMVBW und OBB wurden bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt.

Die in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesene Grünbrücke wurde vom BMVBW mit Schreiben vom 01.07.2004 genehmigt.

2.2. Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Die Bundesautobahn A8 ist charakterisiert durch starken Wirtschafts- und grenzüberschreitenden Durchgangsverkehr. Auch für den Ferien-, Urlaubs- und Wochenendreiseverkehr ist die Route von hoher Bedeutung. Infolge der allgemeinen Erhöhung des Verkehrsaufkommens hat der Verkehr auf der A8 in den letzten Jahren erheblich zugenommen.

Seit Fertigstellung der Eschenrieder Spange mit Anbindung an den Autobahnring München wird die A8 ab dem Autobahnkreuz Ulm – Elchingen über die A7 Würzburg – Ulm zusätzlich belastet.

Die Straßenverkehrszählung im Jahr 2000 (SVZ 2000) hat für den vorliegenden Planungsabschnitt einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 56.424 Kfz/24 h zwischen Zusmarshausen und Adelsried sowie 57.578 Kfz/24 h zwischen Adelsried und Neusäß ergeben.

Die Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, München (Verkehrsuntersuchung A8 - 6streifiger Ausbau A8 im Abschnitt Augsburg – Ulm vom 10. März 2003) rechnet für das Jahr 2020 mit einem Zuwachs des täglichen Verkehrs um rund 25 % zwischen Zusmarshausen und Adelsried bzw. zwischen Adelsried und Neusäß gegenüber dem Jahr 2000.

Die Grenze der Leistungsfähigkeit des 4-streifigen Querschnittes ohne Standstreifen mit rund 30.000 Kfz/24 h ist bereits weit überschritten. Die A8 hatte zwischen Ulm und München mit 878 Staumeldungen im Jahr 2001 die häufigsten Stauereignisse (Staulänge > 2 km) der Autobahnen im südbayerischen Raum.

Dies resultiert überwiegend aus dem Charakter der A8/West als Vorkriegsautobahn.

Insbesondere die fehlenden Standstreifen, die geringe Haltesichtweite sowie die Steigungen > 4 % führen bei geringsten Störungen zu erheblichen Behinderungen des Verkehrsflusses. Staus und Unfälle nehmen mit steigender Verkehrsbelastung immer weiter zu.

Die Grenze der Leistungsfähigkeit des vorhandenen Querschnittes dieser wichtigen Ost-West-Verbindung ist bereits überschritten, d. h. die Qualität des Verkehrsablaufes ist ungenügend. Die Streckencharakteristik und die Querschnittsausbildung genügen nicht den Anforderungen an Sicherheit und Straßenzustand, die an eine Straßenverbindung mit großräumiger Verkehrsbedeutung zu stellen sind. Die für die Verkehrssicherheit notwendige Leichtigkeit des Verkehrs ist damit nicht mehr gegeben.

Die wegen der Überschreitung der Leistungsfähigkeit erforderlichen verkehrsregelnden Maßnahmen

- Tempolimit auf 120 km/h von 6 bis 20 Uhr
- Lkw-Überholverbot von 6 bis 20 Uhr

reichen für einen verkehrssicheren Betrieb nicht aus, wie die häufigen Stauereignisse zeigen. Der 6-streifige Ausbau schafft die Leistungsfähigkeit für einen verkehrssicheren Betrieb.

2.3. Raumordnerische Entwicklungsziele

Der Ausbau steht im Einklang mit dem Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 03.05.1984. Hiernach ist das Netz der überregionalen Verkehrswege zur Verbesserung der großräumigen Verkehrsanbindung Bayerns weiter auszubauen.

Die Bundesautobahnen sollen

- den Freistaat an das übrige Bundesgebiet und das europäische Fernstraßennetz anbinden
- dem weiträumigen Verkehr innerhalb des Landes dienen
- Oberzentren und mögliche Oberzentren miteinander verbinden und
- die überregionale Anbindung des ländlichen Raumes – insbesondere der Gebiete, deren Struktur zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen nachhaltig gestärkt werden soll – an die anderen Landesteile, an die Länder der europäischen Gemeinschaft und an die im Süden Bayerns angrenzenden Länder Österreich und die Schweiz sicherstellen.

Die Bundesautobahn A8 Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Rosenheim – Salzburg erfüllt diese Zielsetzungen:

- Sie verbindet Bayern mit Baden Württemberg, Österreich, Frankreich und über die A5 bzw. A81 mit der Schweiz.
- Als einzige Autobahn, die ganz Südbayern in Ost-West-Richtung durchquert, ist sie für den weiträumigen Verkehr in diesen Richtungen von hoher Bedeutung.
- Sie verbindet die bayerischen Oberzentren München und Augsburg mit dem Ballungsraum Stuttgart.
- Sie dient auch als wichtige Verteilungs- und Verbindungsachse der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bundesautobahnen A9, A7, A81 und A5, und somit auch der überregionalen Anbindung des südbayerischen Raumes.

Durch den 6-streifigen Ausbau wird sichergestellt, dass die BAB A8/West auch künftig diese raumordnerische Funktion erfüllen kann.

2.4. Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt ist ein Teilabschnitt des geplanten 6-streifigen Ausbaues der Bundesautobahn A8 zwischen dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen (A7/A8) und Augsburg.

Die Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, München für das Jahr 2020 für diesen Planfeststellungsabschnitt lautet:

	AS Zusmarshausen bis AS Adelsried	AS Adelsried bis AS Neusäß
Gesamtverkehr		
DTV ₂₀₂₀ [Kfz/24 h]	69.000	71.000
Lkw-Anteil (über 24 Stunden)	20,0 %	19,6 %
Lkw-Anteil Tag / Nacht	18 / 45 %	17 / 43 %

Die Leistungsfähigkeit des 4-streifigen Querschnittes ohne Standstreifen wäre damit deutlich überschritten. Aus Gründen der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit wird ein 2-bahniger, 6-streifiger Straßenquerschnitt gewählt. Die prognostizierte Verkehrsbelastung von bis zu 71.000 Kfz/24 h erfordert diesen Querschnitt.

Angesichts der Bedeutung der BAB A8 im europäischen Hauptverkehrsnetz ist ein hoher Ausbaustandard, der durch den 6-streifigen Ausbau gewährleistet wird, notwendig und gerechtfertigt. Mit dem 6-streifigen Ausbau steigt die Attraktivität der Strecke (Fahrzeitverkürzung); das nachgeordnete Straßennetz wird entlastet.

Neben der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Querschnittes müssen insbesondere die mindertragfähigen Bauwerke erneuert und die zu geringen Querneigungen erhöht werden.

Der bestehende 4-streifige Querschnitt der A 8 ohne Standstreifen entspricht weder in Leistungsfähigkeit noch im Sicherheitsstandard den heutigen Anforderungen an eine hochbelastete Autobahn. Die fehlenden Standstreifen führen bei geringsten Störungen zu erheblichen Behinderungen des Verkehrsflusses. Liegegebliebene Fahrzeuge sind aufgrund der beengten Platzverhältnisse erheblichen Gefahren ausgesetzt.

Mit dem 6-streifigen Ausbau unter Verbesserung der Trassierung wird der Straßenzustand an die Erfordernisse des jetzt und künftig auf der Bundesautobahn A8 auftretenden Verkehrsaufkommens angepasst.

2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Verbesserung der Lärm- und Abgassituation

Durch den 6-streifigen Ausbau und der daraus folgenden Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses ist mit einer Verbesserung der Lärm- und Abgassituation gegenüber dem 4-streifigen Bestandsquerschnitt zu rechnen. Der Ausbau bewirkt einen homogenen Geschwindigkeitsverlauf, einen vergleichbar günstigeren Energiebedarf und insgesamt gesehen einen geringeren Abgasausstoß.

Trotz der relativ nahe an der Autobahn gelegenen Bebauung fehlt bisher nahezu jeglicher aktiver Lärmschutz innerhalb des Entwurfsabschnittes. Erst durch den 6-streifigen Ausbau als wesentliche Änderung im Sinne der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) wird die Rechtsgrundlage für Lärmvorsorgemaßnahmen geschaffen. Damit wird die Lärmbelastung für Siedlungsflächen im Umfeld der Autobahn erheblich reduziert.

Der Lärmschutz wird mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen –Wälle, Wände– und passiven Lärmschutzmaßnahmen –Fenster– durchgeführt. Die anfallenden überschüssigen Erdmassen werden für den Bau von Lärmschutzwällen verwendet. Dadurch werden auch andere Emissionen, wie Staub und Abgase, zurückgehalten oder abgemindert sowie Sichtschutz hergestellt.

Sanierung der Straßenentwässerung

Die bestehenden Straßenentwässerungseinrichtungen entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen durch Straßenabwasser nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in Verbindung mit dem Bayer. Wassergesetz (BayWG). Insbesondere bei Unfällen mit auslaufenden umweltbelastenden Flüssigkeiten sind derzeit die erforderlichen Schutzmaßnahmen i. d. R. nicht möglich.

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaues wird die gesamte Straßenentwässerung neu erstellt. Soweit möglich, wird anfallendes Oberflächenwasser der Fahrbahn breitflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer belebten Oberbodenzone versickert. In Entwässerungsleitungen oder Mulden gesammeltes Oberflächenwasser von Fahrbahnen wird in naturnah gestaltete Regenrückhaltebecken (Erdbecken) eingeleitet und dort nach dem Stand der Technik mechanisch gereinigt (Absetzbecken) und gedrosselt einem Vorfluter zugeführt. Öl und wasserunlösliche Stoffe werden dabei von Leichtstoffabscheidern zurückgehalten.

Unverschmutztes Oberflächenwasser aus Außengebieten wird – soweit möglich – über Durchlässe (wie bisher) unter der Autobahn hindurchgeführt. Eine Vermischung mit verschmutztem Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahnen soll weitestgehend vermieden werden.

Sanierung bestehender Belastungen des Naturhaushaltes

Mit der beschriebenen Sanierung der Straßenentwässerung ist eine Verminderung der Grundwasser- und Fließgewässerbelastung verbunden, durch die die Lebensraumqualität für Tiere und Pflanzen in Fließgewässern gesichert und verbessert wird.

Mit der Erneuerung mindertragfähiger Brücken und Durchlässe werden im Bereich von Fließgewässern und ökologisch wichtigen Strukturen Querschnittsaufweitungen vorgenommen, die dazu geeignet sind, bestehende bzw. durch den 6-streifigen Ausbau zusätzlich verursachte Trennwirkungen aufzuwiegen.

3. ZWECKMÄSSIGKEIT DER BAUMASSNAHME – VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE

3.1. Ausbauarten der Trasse

3.1.1. Allgemeines

Der 6-streifige Ausbau erfolgt auf der vorhandenen Trasse der BAB A8. Andere Trassen kommen aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht in Frage.

Der 6-streifige Ausbau der BAB A8 wird unter Verkehr durchgeführt. Insbesondere während der Tageszeit zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr müssen stets vier Spuren für den Verkehr zur Verfügung stehen. Diese Vorgabe hat erheblichen Einfluss auf den Baubetrieb und den Bauablauf.

Grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten, den 6-streifigen Ausbau vorzunehmen:

- den beidseitigen (symmetrischen) Ausbau und
- den einseitigen (asymmetrischen) Ausbau.

Auf den beidseitigen Ausbau wird unter Ziffer 3.1.2 näher eingegangen. Der einseitige Ausbau wird unter Ziffer 3.1.3 erläutert.

Ein häufiger Wechsel zwischen den beiden Ausbaualternativen sollte dabei aus Gründen der Verkehrssicherheit (für den Kraftfahrer schwierig zu überblickende Verkehrsführungen, häufige Verkehrsumlegungen u. a.) und der Wirtschaftlichkeit soweit wie möglich vermieden werden.

3.1.2. Beidseitiger Ausbau

Beim beidseitigen (symmetrischen) Ausbau wird die Bestandsachse beibehalten. Die zusätzlich benötigten Fahr- und Standspuren werden außen an die bestehenden Fahrbahnen angebaut. Die Fahrbahn­ränder verschieben sich nach außen.

Ein beidseitiger Ausbau ist nur vorteilhaft, wenn die Trasse sowohl in Lage als auch Höhe weitestgehend beibehalten wird. Bauwerke und Anschlussstellen, die entsprechend ausgelegt sind, können erhalten werden.

3.1.3. Einseitiger Ausbau

Beim einseitigen (asymmetrischen) Ausbau wird neben der bestehenden Autobahn eine neue Fahrbahn erstellt. Anschließend wird der gesamte Verkehr auf die neu gebaute Fahrbahn umgelegt und der alte Autobahnquerschnitt zur zweiten Fahrbahn umgebaut.

3.1.4. Zwangspunkte

Bei der Wahl der Ausbauart sind im vorliegenden Planungsabschnitt folgende Zwangspunkte von Bedeutung:

Anschlussstelle Zusmarshausen

Die AS Zusmarshausen befindet sich am Ende des Planungsabschnittes AS Burgau – AS Zusmarshausen. Dort ist der Ausbau der A 8 nördlich der Bestandsautobahn wegen der südlich anliegenden Bebauung geplant.

Obwohl die AS Zusmarshausen im westlich angrenzenden Nachbarabschnitt liegt, stellt sie im Übergangsbereich zwischen den Planungsabschnitten einen Zwangspunkt dar.

Waldflächen (Bau-km 39+000 – 44+400 und Bau-km 45+500 – Bau-km 47+300)

Der Großteil des Abschnittes AS Zusmarshausen – AS Adelsried verläuft durch Waldbereiche. Bei der symmetrischen Ausbauweise müsste auf beiden Seiten der A8 Wald die gewachsenen Waldränder aufgerissen und gerodet werden.

Es bietet sich hier aus diesem Grund der einseitige (asymmetrische) Ausbau an, bei dem nur auf einer Seite gerodet werden muß.

Streitheim (Bau-km 44+200 – Bau-km 45+000)

Zwischen Bau-km 44+200 – 45+000 liegt die Ortschaft Streitheim unmittelbar südlich der bestehenden A8.

Aus diesem Grund ist für den Bereich der Ortschaft Streitheim der Ausbau der A8 aus Lärmschutzgründen in Richtung Norden vorzuziehen.

Autobahnkapelle Adelsried (Bau-km 48+070)

Südöstlich der Anschlussstelle Adelsried liegt die Autobahnkapelle Adelsried. Sie befindet sich unmittelbar neben der Richtungsfahrbahn nach München.

Ein Ausbau auf der Südseite der bestehenden Autobahn in diesem Bereich hätte Überbauungen im Kapellenbereich zur Folge. Die Autobahnkapelle wäre nur wenige Meter vom neuen Fahrbahnrand entfernt.

Bei einem assymetrischen nördlichen Ausbau werden lediglich Anpassungen an den Freiflächen der Kapelle erforderlich. Der für den Erhalt des Autobahnkapellenbereiches erforderliche nordseitige Ausbau der A 8 in diesem Bereich bedingt ein Heranrücken der Autobahn an die Bebauung von Adelsried um rund 20 m. Dies ist jedoch schallschutztechnisch unkritisch zu sehen, da die A 8 auf Höhe der Autobahnkapelle in einer abgeschirmten Einschnittslage verläuft.

3.1.5. Gemeinsamkeiten der untersuchten Varianten

Im Rahmen der Voruntersuchung wurden mehrere Varianten für den Ausbau der A8 in diesem Planungsabschnitt untersucht.

Bei allen untersuchten Varianten handelt es sich um einen asymmetrischen (einseitigen) Ausbau der A8.

Eine symmetrische (beidseitige) Ausbauweise scheidet in diesem Planungsabschnitt aus folgenden Gründen aus:

- bewegtes Gelände im Bereich des Naturparks „Augsburg westliche Wälder“ erfordert starke Abweichungen der neuen Autobahn in Lage und Höhe, die nur mit aufwändigen Bauweisen und schwierigen Verkehrsführungen durchführbar sind
- ein symmetrischer Ausbau bedingt eine Rodung des Waldsaums auf beiden Seiten der bestehenden A8

Der östliche Teil des Planungsabschnittes (Bau-km 43+800 – 48+400) ist bei allen untersuchten Varianten aufgrund der Zwangspunkte (Ortschaft Streitheim, Waldflächen, Autobahnkapelle Adelsried) einheitlich in asymmetrischer Bauweise in Nordlage vorgesehen.

Variationsmöglichkeiten für den 6-streifigen Ausbau bieten sich daher nur im westlichen Teil des Planungsabschnittes (Bau-km 39+400 – 43+800) an.

3.1.6. Variante ‚Nord‘

Bei der Variante Nord ist im gesamten Planungsabschnitt eine durchgehende einseitige Verbreiterung der Autobahn in Richtung Norden vorgesehen.

3.1.7. Variante ‚Süd‘

Bei dieser Variante wird der Ausbau der A8 ebenfalls in der asymmetrischen Bauweise durchgeführt.

Eine durchgehende asymmetrische Verbreiterung in Richtung Süden scheidet wegen des erforderlichen Anschlusses an die Nachbarabschnitte (sowohl am westlichen als auch am östlichen Ausbauende asymmetrische Verbreiterung nach Norden) sowie wegen der Zwangspunkte Streitheim und Autobahnkapelle Adelsried aus. Die im folgenden beschriebene „Variante Süd“ verläuft daher ebenfalls auf großer Länge in Nordlage:

Aufgrund des vorgegebenen Anschlusses an den westlichen Nachbarabschnitt AS Burgau – AS Zusmarshausen verläuft die Trasse auch bei der Variante ‚Süd‘ von Bau-km 39+400 bis 40+200 in der Nordlage. Im Folgenden wird die Trasse von Bau-km 40+200 bis 41+300 von der Nordlage in die Südlage verschwenkt. In Südlage bleibt die neue Trasse bis ca. Bau-km 42+800, wo sie wegen des Zwangspunktes Streitheim zwischen Bau-km 42+800 – 43+800 wieder von der Süd- in die Nordlage verschwenkt werden muss. Im weiteren Verlauf ist wegen den unter Ziffer 3.1.4. genannten Zwangspunkten bis zum Ende des Planungsabschnittes ein asymmetrischer nordseitiger Ausbau vorgesehen.

Wegen des Zwangspunktes Streitheim verläuft die Trasse lediglich auf einer Länge von rund 1,5 km in einer reinen Südlage. Nur auf diesen 1,5 km kann der nördliche Waldrand gehalten werden. Das für das zweimalige Kreuzen der Autobahn während der Bauzeit erforderliche Provisorium hat eine Gesamtlänge von rund 1,8 km. In diesen Überfahrbereichen müssen nördlich und südlich der bestehenden Autobahn Waldflächen gerodet werden.

3.2. Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Geomorphologie	flachwellige Kuppenlagen im Bereich der Wälder, stärker reliefierte Hügellandschaft mit Tälchenbildung in den Offenlandbereichen
Geologie / Böden	vorherrschender Bodentyp (vor allem unter den Waldflächen): Braunerde aus Lößlehm und sandigem bis sandig-lehmigem Molassematerial; im Bereich von wasserstauenden lehmigen Deckschichten: teilweise staunasse Pseudogley-Braunerden; örtlich podsolige Braunerden aus mittel- bis tiefgründigem Schotterverwitterungsboden; Talbereiche der Fließgewässer: grundwasserbeeinflusste Gleye aus lehmigen Talsedimenten
Wasserhaushalt	Oberflächengewässer: Laugna, Salenbach, mehrere Gräben in den Waldbereichen Grundwasser: Im Bereich der Oberen Süßwassermolasse keine größeren zusammenhängenden Grundwasserleiter; im Talbereich der Laugna zusammenhängende oberflächennahe Grundwasserkörper
Kleinklima	Landwirtschaftliche Fluren und Wälder als Kaltluftentstehungsgebiete, Wälder als Reinluftentstehungsgebiete; Vorbelastung durch bestehende A 8
Potentielle natürliche Vegetation	östlich des Zusamtals und westlich des Laugnatales: Hainsimsen-Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald; westlicher und östlicher Randbereich des Streitheimer Forstes: Waldmeister-Tannen-Buchen-Wald; zentrale Bereiche des Streitheimer Forstes und des Rauhen Forstes: Hainsimsen-Buchenwald; Talbereich der Laugna: Erlen-Eschen-Auwald
Schutzgebiete/ Schutzobjekte nach BayNatSchG	<ul style="list-style-type: none"> - Naturpark "Augsburg-Westliche Wälder": gesamtes Plangebiet - LSG "Augsburg-westliche Wälder": Sämtliche Waldflächen und ein Teil der landwirtschaftlichen Flächen des Plangebiets - Naturdenkmal: Einzelbaum (Buche) an einem Waldweg im Streitheimer Forst - Landschaftsbestandteil: Gehölz- und Obstwiesenbestand nördlich von Streitheim

streng geschützte Arten nach § 10 (2) 11. BNatSchG	- Mehrere Fledermausarten sind im Plangebiet nachgewiesen bzw. haben einen Teil ihres Gesamtlebensraumes innerhalb des Plangebietes
sonstige Schutzgebiete	- Wasserschutzgebiet östlich Streitheim - Bannwald südöstlich Adelsried

3.3. Beurteilung der Ausbauarten

3.3.1. Umweltverträglichkeit

Im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit wurden vorab die drei grundsätzlichen Ausbauarten - symmetrischer Ausbau, einseitiger Ausbau nach Norden, einseitiger Ausbau nach Süden - hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter gem. UVPG untersucht.

Die schutzgutbezogene Beurteilung findet sich unter Ziffer 4.1 der Unterlage 16 T.

Aufgrund betrieblicher und bautechnischer Erwägungen und unter Berücksichtigung baulicher Zwangspunkte (AS Zusmarshausen, Ortslage Streitheim, Autobahnkapelle Adelsried) wurden in den weiteren planerischen Überlegungen nurmehr 2 Ausbaulösungen – einseitiger Ausbau nach Norden (Variante Nord) und einseitiger Ausbau nach Norden mit Verschwenkung nach Süden (Variante Süd) – weiterverfolgt.

Die gewählte Ausbaulösung – einseitiger Ausbau nach Norden – stellt auch aus der Sicht der Umweltvorsorge die günstigste Ausbauart dar.

Die unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen ermittelten Auswirkungen der gewählten Ausbauvariante auf die Schutzgüter nach UVPG sind unter Ziffer 6 der Unterlage 16 ausführlich dargestellt.

3.3.2. Raumordnung

Die Vorgaben der Raumordnung werden von beiden Varianten gleichermaßen erfüllt.

3.3.3. Verkehrsverhältnisse

Verkehrsverhältnisse nach Verkehrsübergabe

Nach Fertigstellung des 6-streifigen Ausbaues werden sich die Verkehrsverhältnisse bei beiden untersuchten Varianten gleichwertig spürbar verbessern.

Verkehrsverhältnisse während der Bauzeit

Zwischen Streitheim und der AS Adelsried (Bau-km 43+800 – 48+400) unterscheiden sich die Varianten nicht. Dadurch ergeben sich weder für den Bauablauf noch für die Verkehrsverhältnisse während der Bauzeit Unterschiede.

Zwischen Bau-km 39+400 und Bau-km 43+800 weisen die beiden Varianten erhebliche Unterschiede beim Verkehrsablauf während der Bauzeit auf.

Bei der Variante ‚Nord‘ wird im gesamten Ausbaubereich die Autobahn einseitig (asymmetrisch) auf der Nordseite verbreitert. Dadurch kann die nördliche Fahrbahn ohne Behinderung des durchgehenden Verkehrs auf der A8 gebaut werden. Nach Fertigstellung der Richtungsfahrbahn München – Ulm kann der gesamte Verkehr mit einer 4 + 0-Verkehrsführung auf diese neue Fahrbahn gelegt werden, um die südliche Richtungsfahrbahn Ulm – München zu erstellen. Im Hinblick auf die Verkehrsbelastung bedeutet dies einen verkehrssicheren Bauablauf.

Die Variante ‚Süd‘ weist ein zweimaliges Kreuzen der Bestandstrasse wegen der Wechsel zwischen nördlichen und südlichen einseitigen Ausbau auf. Diese Überfahrtsbereiche, die nur mit Hilfe von z. T. äußerst umfangreichen Provisorien gebaut werden können, stellen aus betrieblicher Sicht erhebliche Erschwernisse für den Verkehrsablauf während der Bauzeit dar.

Die Provisorien –Überfahrten– bringen eine erhebliche Verkehrsgefährdung während der mehrjährigen Bauzeit mit sich.

Im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen während der Bauzeit ist die Variante ‚Nord‘ eindeutig zu bevorzugen.

3.3.4. Straßenbauliche Verhältnisse

Die Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur werden nach Fertigstellung des 6-streifigen Ausbaues von beiden Varianten gleichwertig erfüllt.

3.3.5. Land- und Fortwirtschaft

Im vorliegenden Planungsabschnitt AS Zusmarshausen – AS Adelsried verläuft die Autobahn auf ca. 2/3 der Länge durch geschlossene Wälder. Es handelt sich im wesentlichen um Staatsforst. Östlich von Zusmarshausen grenzen Körperschaftswälder an die BAB. Die Waldrandbereiche sind überwiegend mit Laubgehölzen ausgebildet, die für den angrenzenden Bestand Schutzwaldfunktionen übernehmen. Die Bereiche außerhalb der Wälder (Ortslagen von Streitheim und Adelsried) werden als Acker- und Grünland genutzt.

Bei allen Varianten muss land- und forstwirtschaftliche Fläche beansprucht werden. Für die landwirtschaftlichen Flächen ergibt sich kein entscheidungserheblicher Unterschied zwischen den Varianten, da sie in ähnlicher Größenordnung überbaut werden. Nachteil eines symmetrischen Ausbaus wäre, daß hierbei beide Waldränder angerissen werden müssten und mit einer massiven Erhöhung der Windwurfgefahr für die dahinterliegenden Waldflächen auf beiden Seiten der Autobahn zu rechnen wäre. Aufgrund der vorherrschenden Windrichtungen besteht jedoch beim nördlichen Waldrand, welcher bei der Nordvariante gerodet wird, eine erhöhte Gefahr von späterem Windwurf.

Die Südvariante schont den nördlichen Waldrand lediglich auf einer Länge von rund 1,5 km. Erforderlich dafür sind jedoch beidseitige Eingriffe in den Waldbereich wegen der Provisorien für die Verkehrsführung während der Bauzeit.

3.3.6. Bebaute Gebiete

Im Bereich der bebauten Gebiete Adelsried und Streitheim unterscheiden sich die Varianten nicht voneinander. In diesen Bereichen ist die Trasse durch die beschriebenen Zwangspunkte vorgegeben.

Die Varianten unterscheiden sich nur in den Waldbereichen des Naturparks „Augsburg westliche Wälder“.

3.3.7. Flächenbedarf

Der endgültige Flächenbedarf ist bei der Variante Süd aufgrund der erforderlichen Verschwenkungen geringfügig höher.

Große Unterschiede weisen die Varianten beim vorübergehenden Grunderwerb auf. Die umfangreichen Provisorien (Baustraßen, Flächen für Verkehrsumlegungen) innerhalb der Verschwenkungsbereiche der Variante ‚Süd‘ erfordern vorübergehend zusätzlichen Flächenverbrauch. Hierfür werden überwiegend Waldflächen benötigt.

Sowohl der vorübergehende als auch der endgültige Flächenverbrauch sind somit bei der Variante ‚Nord‘ geringer.

3.4. Aussagen Dritter zu den Varianten

Die Grundkonzeption der Planung wurde der unteren Naturschutzbehörde, dem Markt Zusmarshausen, der Gemeinde Adelsried, der Forstdirektion Oberbayern-Schwaben, dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, dem Landratsamt Augsburg, der Diözese Augsburg, dem Forstamt Zusmarshausen und dem Straßenbauamt Augsburg vorgestellt. Die Gebietskörperschaften, Behörden und Träger öffentlicher Belange haben zum 6-streifigen Ausbau der A8 ihr grundsätzliches Einverständnis gegeben.

Im Zuge der Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Augsburg und der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Schwaben wurden die untersuchten Planungsvarianten mit den damit verbundenen Umweltauswirkungen erläutert. Die Naturschutzbehörden unterstützen danach auch die gewählte Planungslösung, da im Wald ein symmetrischer oder Südausbau mit höheren Eingriffen in Waldbiotope verbunden wäre.

Die Staatlichen Forstämter Biburg und Zusmarshausen sprechen sich für die Variante ‚Süd‘ aus, um den Wald auf der Nordseite der bestehenden Autobahn auf einer größeren Länge zu schonen.

3.5. Wirtschaftlichkeit

Die schwierigen Bauabläufe in den Verschwenkungsbereichen der Variante ‚Süd‘ wirken sich erheblich auf die Baukosten aus. Insbesondere die z.T. sehr lang gestreckten Provisorien erhöhen die Baukosten. Die Variante ‚Süd‘ ist daher die teurere Variante.

Die Variante ‚Nord‘ weist die geringeren Baukosten auf.

3.6. Zusammenfassende Bewertung und Wahl der Ausbauart

Die Anschlüsse an die benachbarten Planfeststellungsabschnitte „AS Burgau – AS Zusmarshausen“ bzw. „AS Adelsried – AS Augsburg-West“ sehen einen einseitigen (asymmetrischen) Ausbau nördlich der bestehenden Autobahn vor.

Zwischen Streitheim und der AS Adelsried ist aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte ein Abrücken der künftigen Autobahnachse nach Norden erforderlich. Ein symmetrischer oder gar südlicher Ausbau scheidet in diesem Bereich aus.

Aus bautechnischer, verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht ist es zweckmäßig, den im Bereich zwischen der AS Adelsried und Streitheim vorgesehenen nördlichen einseitigen Ausbau auch zwischen Streitheim und der AS Zusmarshausen fortzuführen.

Wegen der vergleichsweise kurzen Lage der Trasse im Süden verbleibt lediglich ein Waldbereich von rund 1,5 km im Norden unberührt.

Aus forstwirtschaftlicher Sicht ist wegen der geringeren Windwurfgefahr der Variante ‚Süd‘ der Vorzug zu geben.

Aus Sicht des Naturschutzes stellt die Nordvariante die günstigste Ausbaulösung dar.

Die Wechsel vom nördlichen einseitigen Ausbau im Bereich der AS Zusmarshausen zum südlichen einseitigen Ausbau im Waldbereich und wieder zurück zur Nordlage bei Streitheim ist aus bautechnischer Sicht prinzipiell möglich. Die Erschwernisse bei der Baudurchführung, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsführung in den kurzen Überleitungsbereichen und den Verkehrsfluss, sind jedoch bei der Variante ‚Süd‘ derart erheblich, dass der Variante ‚Nord‘ uneingeschränkt der Vorrang einzuräumen ist.

Nach Abwägung aller Kriterien wurde die **Variante ‚Nord‘** (kein Kreuzen der Bestandstrasse) gewählt.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Der Planung liegen folgende Richtlinien und technische Vorgaben zugrunde:

- RAS-N	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes	Ausgabe 1988
- RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Linienführung	Ausgabe 1995
- RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Querschnitte	Ausgabe 1996
- RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Entwässerung	Ausgabe 1987
- RAL-K-2	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – Teil III: Knotenpunkte, Abschnitt 2: Planfreie Knotenpunkte	Ausgabe 1976
- RStO 01	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen	Ausgabe 2001
- RLW 99	Richtlinien für den ländlichen Wegebau	Ausgabe 1999

4.1. Trassierung

Der Trassierung des gesamten Streckenabschnittes wurde nach RAS-L eine Entwurfsgeschwindigkeit $v_e = 120$ km/h zugrunde gelegt, die den raumordnerischen Zielsetzungen, den örtlichen Gegebenheiten und den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht wird. Nach dieser Entwurfsgeschwindigkeit, die nicht der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gleichzusetzen ist, richten sich die wesentlichen Parameter der Straßenplanung. Die Trassierung erfolgt sowohl in Lage als auch in Höhe aus wirtschaftlichen und bautechnischen Gründen bestandsorientiert.

Der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A8 erfolgt aufgrund der unter Ziffer 3.1.4. genannten Zwangspunkte als einseitiger (asymmetrischer) Ausbau nördlich der bestehenden Fahrbahn.

Zur Einhaltung der Entwurfsgeschwindigkeit $v_e = 120$ km/h wird eine Reduzierung der bestehenden Höchstlängsneigungen von bisher ca. 5,5 % auf max. 4 % erforderlich.

Die verwendeten Trassierungselemente werden so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb des Planfeststellungsabschnittes keine Unstetigkeiten auftreten und eine ausgewogene Linienführung erreicht wird.

Die Anforderungen an die räumliche Linienführung werden soweit möglich erfüllt.

Die erforderliche Haltesichtweite nach RAS-L wird im gesamten Planfeststellungsabschnitt eingehalten.

Maßgebende Randbedingungen und Zwangspunkte bei der Trassierung waren:

- Anschluss an den westlich angrenzenden Planungsabschnitt (nördlich einseitiger Ausbau)
- Einseitiger Ausbau im Bereich des Naturparks „Augsburg westliche Wälder“ zur Schonung eines Waldrandes
- Die räumliche Nähe zur Ortschaft Streitheim
- Kreuzungsbauwerk mit der Staatsstraße ST 2032 (Befahrbarkeit der Staatsstraße für Schwertransporte)
- Die Autobahnkapelle Adelsried
- Anschluss an den östlich angrenzenden Planungsabschnitt (nördlich einseitiger Ausbau)

4.2. Querschnitt

Die Wahl des Querschnittes hängt von der Verkehrsbedeutung und der Verkehrsbelastung ab. Bei Autobahnen mit einem Verkehrsaufkommen über 70.000 Kfz/24h ist gem. RAS-Q ein Regelquerschnitt RQ = 35,5 vorgesehen (Kategoriengruppe A I, großräumige Straßenverbindung). Für diesen Planfeststellungsabschnitt sind gem. Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak für das Jahr 2020 bis zu 71.000 Kfz/24 h bei einem Schwerlastverkehrsanteil von rund 20 % prognostiziert.

Daher wird ein Querschnitt RQ = 35,5 gewählt.

Die Mittelstreifenbreite wird gem. der RAS-Q mit 3,5 m gewählt.

Die jeweilige Breite der beiden 3-streifigen Richtungsfahrbahnen beträgt 14,5 m.

Die Aufteilung des Querschnittes ist aus Unterlage 6 ersichtlich.

Mittelstreifenüberfahrten werden in erforderlicher Zahl vorgesehen.

Die Gestaltung der Böschungen erfolgt nach RAS-Q entsprechend den geotechnischen Voraussetzungen mit einer Maximalneigung von 1 : 1,5 bzw. einer Regelneigung von 1 : 2. Die Mindestböschungsbreite beträgt 3,0 m. Am Dammfuß wird die Ausrundung im Bedarfsfall durch eine Dammfußmulde ersetzt.

In Teilbereichen (Dammböschungen westlich von Streitheim) werden zur besseren Einbindung in das Landschaftsbild flachere Böschungen vorgesehen.

Die Oberbodenandeckung erfolgt in Anlehnung an die örtlichen Gegebenheiten.

Bei der Konzeption der Lärmschutzanlagen werden die Belange des Landschafts- und Naturschutzes hinsichtlich Erhalt wertvollen Bewuchses und eines minimalen Flächenbedarfs weitgehend berücksichtigt. Eine harmonische Einbindung in das Landschaftsbild wird angestrebt.

4.3. Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Kreuzende Straßen und Wege

Die vorhandenen Kreuzungen von Straßen und Wegen werden aufrecht erhalten. Durch die Anpassung an den 6-streifigen Autobahnquerschnitt werden nur geringfügige Änderungen in Lage und Höhe notwendig. Die von der Baumaßnahme betroffenen kreuzenden Straßen und Wege werden entsprechend der jeweiligen Verkehrsbedeutung ausgebaut. Neue Kreuzungen oder größere Verlegungen vorhandener Kreuzungen sind bis folgende Ausnahmen nicht erforderlich:

- **Bau-km 39+896, Bauwerk 102: Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges (Geisweg)**

Die Kreuzung wird um 150 m nach Osten verlegt. Dies ist erforderlich, da die A 8 im Bereich der bestehenden Kreuzung um rund 4,50 m abgesenkt wird

- **Bau-km 44+701, Bauwerk 98: Unterführung der Kreisstraße A 33**

Die Kreuzung wird um 25 m nach Westen verlegt. Im bisherigen Kreuzungsbereich wird die A 8 um rund 1 m abgesenkt, was eine Absenkung der Kreisstraße erforderlich macht. Da der Verkehr auf der Kreisstraße während des Ausbaus der Autobahn aufrecht erhalten werden soll, wird das neue Kreuzungsbauwerk weiter westlich errichtet. Neben der Kreisstraße ist der Bau eines Radweges vorgesehen.

Änderungen im Wegenetz

Durch den 6-streifigen Ausbau sind nur geringfügige Verlegungen von Straßen oder Wegen erforderlich.

Die parallel zur Autobahn vorhandenen Wege werden – soweit sie von der Baumaßnahme berührt werden – den neuen Verhältnissen angepasst.

4.4. Baugrund, Erdarbeiten

Für das Bauvorhaben wurde vom Zentrum für Geotechnik der Technischen Universität München eine Baugrunduntersuchung erstellt. Die wesentlichen Ergebnisse sind nachfolgend beschrieben:

Schichtenfolge und Lagerungsverhältnisse

Der Autobahnabschnitt verläuft durch das Tertiärlügelland, das durch eine Wechselfolge aus in der Regel stark quarzhaltigen, feinkornreichen, tertiären Sanden und feinkörnigen meist sandführenden Tertiärschichten gekennzeichnet ist. Tertiäre Kiese treten im Untersuchungsgebiet nur in geringfügigen Umfang auf.

Nach den Bohrergebnissen und entsprechend ihrer bautechnischen Bedeutung werden folgende Bodenschichten unterschieden:

- Deckschichten: Humus , Lößlehm , Verwitterungslehm und Torf
- tertiäre Kiese
- tertiäre Sande
- tertiäre feinkörnige Schichten

Grundwasser

Die Wasservorkommen sind sehr uneinheitlich, wobei es sich in den erkundeten Tiefen nicht um große zusammenhängende Grundwasservorkommen, sondern um einzelne Schichtwasser und in Niederungen gestauten Wasser handelt. Größere Grundwasservorkommen werden nur im Bereich der Laugna erwartet.

Einschnittsbereiche

In den Einschnittsböschungen wurden z.T. Anzeichen für mögliche Gleitlinien festgestellt. Nach Maßgabe von erdstatischen Berechnungen wird die Standsicherheit der Einschnittsböschungen durch folgende Maßnahmen erhöht:

- Abflachen der Böschungen
- Baugrundverbesserungen
- Entwässerungsmaßnahmen zur Reduzierung der Wasser- und Strömungsdrücke
- Ingenieurblogische Bauweisen

Dammbereiche

Bei Dämmen ist vorgesehen, das Material aus den Einschnitten wieder einzubauen. Ohne gesonderte Maßnahmen beim Einbau bzw. zusätzliche Aufbereitungsmaßnahmen ist mit diesem Material oft keine ausreichende Standsicherheit der Dämme zu erreichen.

Böschungsneigung

Die Baugrunduntersuchung sieht eine Böschungsneigung von 1 : 2 für die anstehenden schwierigen, rutschungsgefährdeten Böden als geboten an.

4.5. Entwässerung

Entwässerung des Autobahnkörpers

Die Entwässerung der bestehenden A8 erfolgt derzeit ohne Rückhaltemaßnahmen, d.h. das anfallende Wasser wird ungedrosselt in die Vorfluter eingeleitet. Die Entwässerung des ausgebauten Autobahnkörpers erfolgt entsprechend den heutigen Anforderungen hinsichtlich einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen.

Grundsätzlich wird unverschmutztes Oberflächenwasser aus Außengebieten und Oberflächenwasser aus Fahrbahnbereichen soweit wie möglich getrennt. Hierzu werden Durchlässe im Autobahnkörper vorgesehen.

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaues wird die gesamte Straßenentwässerung neu erstellt. Soweit möglich wird anfallendes Oberflächenwasser der Fahrbahn in Dammbereichen breitflächig über

die Bankette und Böschungen abgeleitet und unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer belebten Oberbodenzone versickert.

In Einschnitten und entlang von Lärmschutzwällen wird im Anschluß an das Bankett eine Mulde hergestellt. Über Muldeneinläufe gelangt das Wasser in eine unter der Mulde liegende Mehrzweck- bzw. Huckepackleitung.

Das in Entwässerungsleitungen oder Mulden gesammelte Oberflächenwasser von Fahrbahnen wird grundsätzlich in ein Rückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken eingeleitet und danach gedrosselt an den Vorfluter abgegeben.

Im abgedichteten Absetzbecken ist ein Dauerstau vorgesehen. Das Absetzbecken dient zur Abtrennung der sedimentierbaren Stoffe und erfüllt die Funktion des Leichtstoffabscheiders. Das daran anschließende Regenrückhaltebecken wird als naturnah ausgebildetes Erdbecken mit Dauerstau angelegt. Aus dem Regenrückhaltebecken wird das Wasser gedrosselt an den Vorfluter abgegeben.

Die Einleitungsmengen sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth abgestimmt.

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt ist der Bau von sechs Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken vorgesehen. Im Bereich des Regenrückhaltebeckens Nr. 4 wird zusätzlich ein Schönungsteich mit Dauerstau vorgesehen. Weitere Einzelheiten können der ‚Wasser-technischen Untersuchung‘ (Unterlage 13) entnommen werden.

Veränderungen an kreuzenden Gewässern

Die Entwässerung der bestehenden A8 erfolgt ohne Rückhaltemaßnahmen. Anfallendes Oberflächenwasser wird bisher ungedrosselt in die angrenzenden Vorfluter eingeleitet.

Die im Zuge des Ausbaues geplanten Rückhaltebecken nehmen das in Einschnittsbereichen gesammelte Oberflächenwasser der Fahrbahnen und der angrenzenden Böschungen auf und geben es gedrosselt in die Vorfluter ab. Die Drosselabflüsse wurden in Abstimmung mit dem WWA Donauwörth festgelegt und so gewählt, dass sich die Wassermengen in den Vorflutern bei einem 100-jährigen Regenereignis (HQ 100) gegenüber dem Istzustand nicht erhöhen.

Die Verrohrungen unter der bestehenden A8 bei Bau-Kilometer 39+659, 45+198 und 47+454 werden zurückgebaut. Alle übrigen, die A8 kreuzenden Durchlässe werden durch Neubauten ersetzt. Die Neubauten werden zur Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Biotopvernetzung als Rechteckquerschnitte mit 3,0 m lichter Weite und 2,0 m lichter Höhe ausgebildet. Die bestehenden und geplanten Durchlässe sind im Detail dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) zu entnehmen.

In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth wurde untersucht, ob sich die die Autobahn kreuzenden Gewässer im Hochwasserfall (HQ 100) am heutigen Autobahnkörper aufstauen. Würde sich Wasser anstauen, würde die bestehende A8 – wenn auch nur in geringem Umfang – dem Hochwasserschutz der Gemeinden im Unterliegerbereich dienen.

Im Hochwasserfall (HQ 100) kommt es an der bestehenden A8 nur beim Durchlass Bau-km 47+454 (südwestlich von Adelsried) zu einem Aufstau. Alle übrigen vorhandenen Durchlässe können ohne nachteilige Auswirkungen durch die o.g. Rechteckprofile ersetzt werden, da das Oberflächenwasser auch im jetzigen Zustand frei abfließen kann.

Der bestehende Durchlass DN 800 bei Bau-km 47+545 wird durch einen neuen Graben auf der Südseite des Straßendamms der A8 ersetzt, dadurch entfällt die drosselnde Wirkung des Durchlasses. Der neue Graben leitet das Oberflächenwasser wie der ursprüngliche Durchlass in die Laugna ein.

Um die aufstauende Wirkung des Durchlasses im Hochwasserfall trotz des frei abfließenden Grabens zu erhalten, werden südlich und nördlich der Autobahn Retentionsräume (Bau-km 47+184 bis 47+710 und Bau-km 47+540 bis 47+620) angelegt. Aufgrund von Einwendungen der Gemeinde Adelsried und betroffenen Grundstückseigentümern wurde die Lage der Retentionsräume in Abstimmung mit der Gemeinde Adelsried geändert.

Die Räume wurden in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth so dimensioniert, daß sie die am bisherigen Durchlass aufgestaute Wassermenge zukünftig aufnehmen können. Das Volumen der Retentionsbecken wurde mit einem Sicherheitszuschlag von 30 % bemessen, um künftige Hochwasserereignisse weitgehend abzudecken.

Die Retentionsräume werden als naturnah gestaltete Erdbecken ausgebildet. Durch die Schaffung der Retentionsräume wird der Hochwasserschutz für Adelsried verbessert.

Größere bzw. umfangreiche Eingriffe in bestehende Gewässer sind nicht vorgesehen.

Im Bereich von BW 95 (Bau-km 47+723) wird die bestehende Verrohrung der Laugna (Bau-km 47+708) entfernt und durch ein offenes Gerinne ersetzt.

4.6. Ingenieurbauwerke

(Siehe auch Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2)

Brückenbauwerke

Innerhalb des Planfeststellungsabschnittes der Bundesautobahn A 8 müssen 3 Überführungen und 5 Unterführungen neu errichtet werden.

Die bestehenden Bauwerke der A8 müssen wegen unzureichender Abmessungen und Mindertragfähigkeit, aber auch aufgrund der geringen Restnutzungsdauer (Bauwerke über 60 Jahre alt) vollständig abgebrochen und nach den heutigen Vorschriften und Brückenklassen neu errichtet werden.

Lichte Höhe und lichte Weite von Unterführungsbauwerken werden gemäß heutigen Richtlinien und Gesichtspunkten ausgeführt.

Zusätzliche Kreuzungsbauwerke sind nicht erforderlich.

Durchlassbauwerke

Innerhalb des Planungsabschnittes werden die vorhandenen Durchlassbauwerke beseitigt und durch neue Bauwerke oder Durchlässe ersetzt.

4.7. Straßenausstattung

Die Bundesautobahn A8 erhält im Ausbaubereich einschl. der Anschlussstellen und kreuzenden Straßen und Wege eine Grundausrüstung mit Markierung, Leiteinrichtungen und Beschilderungen. Von den einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

Notrufsäulen werden in erforderlicher Zahl errichtet.

~~Roteintrag vom 16.02.2007~~

In Abstimmung mit den Staatl. Forstämtern Biburg und Zusmarshausen ist die Anlage von Wildschutzzäunen beiderseits der A8 im Bereich des Waldbestandes des Naturparks „Augsburg westliche Wälder“ geplant. Wildschutzzäune sind auf beiden Seiten der A8 von Bau-km 39+400 bis 44+250 und von Bau-km 46+000 bis 47+150 geplant. Die Wilddichte gemäß den Wildschutzrichtlinien und ARS Nr. 13/1992 ist dafür gegeben.

4.8. Besondere Anlagen

(Siehe auch Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2)

Gemäß den vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen (VHRR) sollen an Bundesautobahnen Rastanlagen im Abstand von 15 bis 20 km angeordnet werden.

Edeintrag vom 16.02.2007

Im vorliegenden Streckenabschnitt liegt in Fahrtrichtung München bei Bau-km 44+900 die bestehende Park- und Rastanlage Streitheim. Diese kann im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A8 nicht bestehen bleiben, da im Bereich dieser Anlage im Zuge des Ausbaus der A8 eine Wall-/Wandkombination als Lärmschutzmaßnahme für Streitheim vorgesehen ist. ~~Ein Ersatz dieser bestehenden Park- und Rastanlage ist bei Bau-km 45+900 in Form eines Parkplatzes mit WC-Anlage (PWC) vorgesehen (PWC Streitheim).~~

Es werden 25 Lkw-Stellplätze, 4 Stellplätze für Busse bzw. Pkw mit Anhänger und etwa 25 Pkw-Stellplätze angeordnet.

In Fahrtrichtung Ulm wird zwischen den Tank- und Rastanlagen Augsburg und Burgau ein PWC erforderlich. Deshalb wird bei Bau-km 45+275 in Höhe von Streitheim ein Parkplatz mit WC (PWC Lützenberg) neu erstellt.

Es werden 30 LKW-Stellplätze, 3 Stellplätze für Busse bzw. PKW mit Anhänger und etwa 44 PKW-Stellplätze angeordnet.

Die PWC-Anlagen werden nach dem Grundsatz gestaltet, Pkw- und Lkw- Parkbereiche zu trennen. Über eine entsprechende Beschilderung werden diese Bereiche über unterschiedliche Fahrgassen erschlossen. Es wird jeweils ein WC-Gebäude hergestellt.

~~Roteintrag vom 16.02.2007~~

4.8.1 Standortwahl und Standortbewertung

Die Standortwahl der PWC-Anlagen ist abhängig von

- der Verkehrsstärke,
- der Lage im Fernverkehrsnetz,
- dem Abstand der Ortslagen,
- der Größe der Rastanlage,
- dem Unterhaltungsaufwand.

Nach den „Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen“ (VHRR, 1999) beträgt der Regelabstand zwischen zwei Rastanlagen an Bundesautobahnen 15 - 20 km.

Bei der Wahl des Standortes sind landschaftliche, verkehrstechnische, bautechnische sowie ver- und entsorgungstechnische Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

- In Bereichen mit starker Längsneigung sollen Rastanlagen nicht angelegt werden.
- Tiefe Einschnitte und hohe Dämme führen zu umfangreichen Erdarbeiten und erschweren somit den Bau von Rastanlagen.
- Nach Möglichkeit soll bei der Standortwahl der Anschluss an vorhandene bzw. geplante öffentliche Ver- und Entsorgungsnetze angestrebt werden.

4.8.1.1 Standortwahl PWC-Anlage in Fahrtrichtung München – Ulm

Da bewirtschaftete Tank- und Rastanlagen (T+R) im Abstand von ca. 50 km angelegt werden, werden unbewirtschaftete Parkplatzanlagen mit WC (PWC) zwischen zwei T+R-Anlagen nötig, um den Anforderungen der Richtlinien zu genügen.

Die im Abschnitt München – Ulm vorhandenen T+R-Anlagen sind

- westlich des vorliegenden Planungsabschnittes die T+R Burgau und
- östlich die T+R Augsburg.

Zwischen Str.-km 48+400 und 39+400 wurden alle grundsätzlich in Frage kommenden Standorte geprüft. Die meisten Standorte scheiden aus wegen:

- bewegter Topographie,
- Eingriffe in Natur und Landschaft,
- zu geringer Abstand zu Knotenpunkten,
- zu großer Abstand zu Versorgungsleitungen.

Als geeignet in diesem Abschnitt verbleibt der Bereich zwischen 45+380 und 44+ 750.

4.8.1.2 Standortwahl PWC-Anlage in Fahrtrichtung Ulm – München

In dieser Fahrtrichtung befinden sich westlich des vorliegenden Planungsabschnittes das PWC Mindeltal und die T+R Leipheim, östlich davon die T+R Edenbergen.

Roteintrag vom 16.02.2007

Auf dieser Fahrbahnseite der A8 wurden sämtliche in Frage kommende Standorte untersucht. Auch hier scheiden die meisten davon aus den o.g. Gründen aus.

Es verbleibt lediglich der Standort zwischen Bau-km 45+750 und 46+000.

4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Bereich des bestehenden Parkplatzes bei Streitheim (nördlich der A 8) und der Park- und Rastanlage Streitheim (südlich der A 8) befinden sich in beiden Fahrtrichtungen Bushaltestellen des Regionalverkehrs. Im Zuge des Ausbaues der A8 entfällt die Rastanlage auf der Südseite.

~~Die neuen PWC Anlagen sind aufgrund der vergleichsweise großen Entfernung zu Streithelm für einen Bushalt ungeeignet.~~

Eine Verlegung der Buslinie auf das untergeordnete Straßennetz ist erforderlich.

4.10. Leitungen

(Siehe auch Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2)

Im Planungsabschnitt kreuzen Gas-, Strom- und Fernmeldeleitungen die bestehende Autobahn. Notwendige Änderungen bzw. Anpassungen richten sich nach den jeweiligen Nutzungsverträgen bzw. den gesetzlichen Regelungen.

Die Kostenregelung hierzu erfolgt außerhalb der Planfeststellung im Rahmen von privatrechtlichen Vereinbarungen.

5. SCHUTZ-, AUSGLEICHS- UND ERSATZMASSNAHMEN NACH DEN UMWELTGESETZEN

5.1 Immissionsrecht

Rechtsgrundlage

Die §§ 41 bis §§ 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) beinhalten den Lärmschutz beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen, die sog. Lärmvorsorge. Konkretisiert werden diese Vorschriften durch die „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)“.

Danach sind beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen schädliche Verkehrsgerausche soweit als möglich zu vermeiden. Kann dieser Maßgabe nicht ausreichend durch

planerische Mittel (z.B. Abrücken des Verkehrsweges von der schutzbedürftigen Bebauung) Rechnung getragen werden, so sind vorrangig Maßnahmen an dem Verkehrsweg, sog. aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Errichtung von Lärmschutzwällen und -wänden), zu ergreifen. Ist dies nicht möglich bzw. stehen die Kosten der aktiven Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, sind Lärmschutzmaßnahmen an betroffenen Gebäuden, sog. passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern), durchzuführen.

Allgemein

Die hohen Verkehrsmengen auf der A8 würden für aktiven Vollschutz nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) unverhältnismäßig hohe Lärmschutzanlagen bedingen. Um Lärmschutzanlagen verträglich in das Landschaftsbild einfügen zu können sowie aus gestalterischen und wirtschaftlichen Gründen, ist deren Höhe jedoch auf ein vertretbares Maß zu begrenzen. Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen erfolgte im Rahmen einer ganzheitlichen Abwägung nach folgenden Grundsätzen:

- Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (tags und nachts) soll an allen schutzbedürftigen Gebäuden durch aktive Maßnahmen sichergestellt werden, soweit dies aus wirtschaftlichen und gestalterischen Erwägungen noch vertretbar ist.
- Soweit die Einhaltung der Nachtgrenzwerte mit verhältnismäßigen Maßnahmen nicht möglich ist, sollen zumindest die Tagesgrenzwerte in den Außenwohnbereichen durch aktive Maßnahmen eingehalten werden.
- An Gebäuden, an denen die Nachtgrenzwerte durch aktive Schallschutzmaßnahmen nicht mehr eingehalten werden, sind zusätzliche passive Schutzmaßnahmen vorgesehen.
- Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sollen eine hörbare Verringerung der Lärmbelastung bewirken.
- Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sollen verhältnismäßig zu den sonst erforderlichen passiven Maßnahmen sein.
- Die Lärmschutzanlagen sollen sich verträglich ins Landschaftsbild einfügen.
- Abschirmhöhen über 8 m sind in der Regel mit den vorgenannten Kriterien nicht in Einklang zu bringen. Auch die Höhe von Lärmschutzwänden wird aus wirtschaftlichen und gestalterischen Gründen auf 6 m begrenzt.

Die Berechnung der Schallimmissionen erfolgte nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Diese Richtlinie wurde mit der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) als verbindliche Vorschrift zur Berechnung von Schallimmissionen aus Straßenverkehr eingeführt. Nach der 16. BImSchV besteht bei Neubau oder wesentlicher Änderung von Straßen bei Überschreitungen folgender Vorsorgegrenzwerte Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen:

Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV:

	Tag 6 bis 22 Uhr	Nacht 22 bis 6 Uhr
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altersheimen etc.	57 dB(A)	47 dB(A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten, Außenbereichen und Sondergebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4. in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Bei der schalltechnischen Berechnung wurde von folgenden Belastungen ausgegangen:

Straßenabschnitt	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV ₂₀₂₀ in Kfz / 24h)	Lkw-Anteil [%]	
		Tag	Nacht
AS Zusmarshausen – AS Adelsried	70.000	23	45
AS Adelsried – AS Neusäß	75.000	22	45

In den Lärmberechnungen ist auf Grund der Planung eines lärmarmen Fahrbahnbelags nach dem Stand der Technik (z. B. Splittmastixstraßenbelag) eine Pegelminderung von –2 dB(A) auf die errechneten Emissionspegel angesetzt.

Dimensionierung

Entlang der A8 befinden sich in Kilometrierungsrichtung (Str.-km) folgende Wohnbebauungen:

Adelsried

Ohne Lärmschutzmaßnahmen wird der Taggrenzwert bei den der A 8 zugewandten Gebäudeseiten des allgemeinen Wohngebietes (WA) um bis zu 2 dB(A) überschritten. Der Nachtgrenzwert wird um bis zu 7 dB(A) überschritten.

Zum Schutz der Wohnbebauung wird eine 685 m lange Lärmschutzanlage mit einer Höhe von 6 m errichtet sowie im Bereich der Anschlussstelle eine Wallschüttung entlang der östlichen Ausfahrtsrampe vorgenommen. Nachts verbleiben Grenzwertüberschreitungen von maximal 1,3 dB(A). Die Taggrenzwerte werden eingehalten. Die verbleibenden betroffenen Gebäude (ca. 13) werden passiv geschützt. Gegenüber freier Schallausbreitung werden Pegelminderungen von bis zu 6 dB(A) erreicht, womit eine deutliche Entlastungswirkung gegeben ist.

Aus akustischer Sicht ist eine Maßnahmenausweitung insbesondere dann als sinnvoll zu werten, wenn hierdurch eine hörbare Entlastung der Betroffenen, d. h. eine zusätzliche Pegelminderung um mindestens 2 bis 3 dB(A), gegeben ist. Im Bereich von Adelsried kommt dies einer Einhaltung des Nachtgrenzwerts für Wohngebiet gleich, da die verbleibenden Überschreitungen mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen im Wohngebiet lediglich bis zu 1,3 dB(A) an einem Wohngebäude betragen. An den übrigen betroffenen Gebäuden liegen die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen unter 1 dB(A).

Zur Einhaltung des Nachtgrenzwerts im Wohngebiet wäre eine Lärmschutzeinrichtung mit einer Höhe von 8 bis 9 m über FOK notwendig. Dies würde bei erheblichem Mehraufwand an aktiven Maßnahmen lediglich zu einer zusätzlichen Pegelminderung führen, die mit 1 bis 2 dB(A) weitgehend unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt. Neben erheblichen Mehrkosten und konstruktiv aufwändigen Lösungen birgt dies auch städtebauliche Problemstellungen. Im Hinblick auf die mit dem vorgesehenen Maßnahmenkonzept vergleichsweise geringen verbleibenden Grenzwertüberschreitungen nachts von maximal 1,3 dB(A) wird ein erweiterter Maßnahmenumfang als nicht verhältnismäßig erachtet.

Streitheim

Ohne Lärmschutzmaßnahmen wird der Taggrenzwert um bis zu 8 dB(A) und der Nachtgrenzwert um bis zu 13 dB(A) überschritten.

Es ist eine 1,53 km lange Lärmschutzanlage mit einer Höhe von 5,0 bis zu 8,5 m vorgesehen. Mit den Lärmschutzanlagen werden Pegelminderungen von bis zu 10 dB(A) (S_IP18 und 20) gegenüber einer freien Schallausbreitung erreicht. Die Taggrenzwerte werden damit in allen Außenwohnbereichen eingehalten. Nachts verbleiben damit Grenzwertüberschreitungen von bis zu 3,2 dB(A). Die betroffenen Gebäude (ca. 23) werden passiv geschützt.

Zur Erreichung einer hörbaren zusätzlichen Pegelminderung von mindestens 2 dB(A) - dies entspräche zugleich einer weitestgehenden Einhaltung der Nachtgrenzwerte an allen Gebäuden - wäre eine Maßnahmenerhöhung um ca. 7m auf 15 m über FOK erforderlich. Gleichzeitig müssten beiderseits die Überstandslängen der Wälle verlängert werden. Je Dezibel zusätzlicher Pegelminderung wäre durchschnittlich eine Erhöhung der Lärmschutzeinrichtungen um ca. 2,5 m notwendig.

Für eine effektive zusätzliche Entlastung der betroffenen Wohngebäude in Streitheim wäre somit eine erhebliche Maßnahmenausweitung nötig, die umfangreiche bautechnische und städtebauliche Problemstellungen erwarten lässt. Dieser Maßnahmenumfang ist als außer Verhältnis zum Schutzzweck stehend zu beurteilen.

Analog zur Beurteilung für Adelsried wird auch beim Maßnahmenkonzept für Streitheim von einem ausgewogenen Verhältnis zwischen dem vorgesehenen Umfang an aktiven Schallschutzmaßnahmen und dem erreichten Schutzzweck ausgegangen.

Geplante Lärmschutzanlagen

Stationierung		Maßnahme	Höhe (m ü. FOK)	Bereich
Beginn (Bau-km)	Ende (Bau-km)			
47+220	47+515	Wall / Wand	3,0 / 3,0	Adelsried
47+515	47+905	Wand	6,0	Adelsried
44+160	44+200	Anbindung Wall an Einschnitt	5,0 bis 6,0	Streitheim
44+200	44+240	Wall	5,0	Streitheim
44+240	44+330	Wall / Wand	5,0 / 1,5	Streitheim
44+330	44+380	Wall / Wand	5,0 / 3,5	Streitheim
44+380	44+675	Wall / Wand	5,0 / 3,5	Streitheim
44+675	44+725	Wand	6,0	Streitheim
44+725	45+155	Wall / Wand	5,0 / 3,5	Streitheim
45+155	45+690	Wall	5,0	Streitheim

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung sind in der Unterlage Nr. 11 aufgeführt.

5.2 Wasserrecht

Durch die Verbreiterung der Autobahn auf sechs Fahrstreifen nimmt die Menge des beschleunigt abfließenden Oberflächenwassers zu. Die Maßnahmen zur Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen durch Straßenwasser sind unter Ziffer 4.4 beschrieben.

Ein Wassergewinnungsgebiet südlich-östlich der Ortslage Streitheim wird durch den Ausbau der A 8 berührt. Die südliche Böschung der Fahrbahn liegt auf einer Länge von ca. 30 m in der weiteren Schutzzone (Zone III) des Wassergewinnungsgebietes. In diesem Bereich ist ein Ausbau nach RiStWag vorgesehen.

Die Einleitung von Oberflächenwasser der Straße in oberirdische Gewässer und in den Untergrund bedarf der Erlaubnis nach §§ 2, 3 und 7 und 14 Abs. 1, Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und

Art. 16, Bayer. Wassergesetz (BayWG). Diese Erlaubnis soll im Einvernehmen mit der Wasserwirtschaft mit dem Planfeststellungsbeschluss ausgesprochen werden.

(Siehe Unterlage 13 T, Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen').

5.3 Naturschutzrecht

Vermeidung von Beeinträchtigungen

Um die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Umwelt zu minimieren, werden die im Folgenden genannten Maßnahmen berücksichtigt. Sie sind der im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes durchzuführenden Eingriffsbeurteilung und dem darauf aufbauenden Ausgleichskonzept zugrundegelegt.

Die Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan, Textteil (Unterlage 12.0 T) detailliert beschrieben und im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.2 T) dargestellt.

Minimierungsmaßnahmen

Um auch nach Ausbau der A8 die Funktionsfähigkeit von ökologischen Verbindungsstrukturen und Migrationslinien aufrecht zu erhalten und die durch die Verbreiterung der Fahrbahnen bewirkte verstärkte Zerschneidungs- und Trennwirkung zu minimieren, wurden die lichten Weiten der Unterführungsbauwerke für die Laugna und querende Gräben soweit vergrößert, dass neben den Fließgewässern ein ausreichend breiter, naturnah gestalteter Uferstreifen mit überbrückt wird. Dieser wird nach tierökologischen Erfordernissen gestaltet (Schutzmaßnahme S5). Die für eine Aufrechterhaltung der Biotopvernetzung wichtigsten Durchlässe werden als Kastenprofile 3,0 m x 2,0 m ausgeführt und zur Erhöhung der faunistischen Akzeptanz im Bereich der Mittelgleitwand – soweit technisch sinnvoll durchführbar – jeweils mit einem Lichtschacht versehen.

Die erforderlichen Entwässerungsanlagen werden als naturnah gestaltete mehrteilige Erdbecken ausgeführt.

Durch Rückbau der Verrohrung und Aufweitung des Querungsbauwerkes bei Bau-km 47+454 ist die zusätzliche Schaffung von Retentionsraum erforderlich. Die erforderlichen Becken werden naturnah gestaltet, das nördlich der BAB gelegene Becken dient zugleich als naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche (Ausgleichsmaßnahme A2).

Um eine möglichst störungsfreie Nutzung der geplanten Grünbrücke durch Wildtiere zu gewährleisten, werden im Zuführungsbereich Vereinbarungen zur Regelung des Jagdrechtes mit den Jagdberechtigten getroffen, z.B. Verbot des Aufstellens von Hochsitzen sowie der Jagd durch Kirmung, Verbot der Anlage von Salzlecken oder von Fütterungen (Schutzmaßnahme S 7T).

Die Rodung von Wäldern, Gehölzen und Röhrichten erfolgt zum Schutz der Tierwelt im Zeitraum vom 01. September bis 28. Februar.

Schutzmaßnahmen

Zum Schutz vorhandener wertvoller Lebensräume und Landschaftselemente werden nachfolgende Schutzmaßnahmen durchgeführt:

- In Waldbereichen wird das Baufeld generell beschränkt. Angerissene Wald- und Gehölzflächen werden in Absprache mit den Grundeigentümern durch Unterpflanzung und Umbau der angrenzenden Waldflächen wieder geschlossen und zu naturnahen Waldrändern entwickelt (Schutzmaßnahme S1).
- Das Baufeld wird im Bereich angrenzender schützenswerter Gehölzbestände oder Biotopflächen durch Bauzäune begrenzt. Die räumliche Festlegung und Durchführung von Schutzmaßnahmen für zu erhaltende Gehölzbestände gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 erfolgt in Abstimmung mit der ökologischen Baubetreuung (Schutzmaßnahme S2).
- Die durch die Baumaßnahme betroffenen Gewässer werden in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung während der gesamten Bauzeit von Beeinträchtigungen durch geeignete Schutzvorkehrungen gegen den Eintrag von Bau- und Bodenmaterial geschützt (Schutzmaßnahme S3).
- Die Erhaltung der Durchflugsmöglichkeit für Fledermäuse in den Unterführungsbauwerken BW Nr. 96 und 99 wird für die gesamte Bauzeit im Zeitraum vom 01. März bis 31. Oktober ohne zeitliche Unterbrechung oder sonstige funktionale Beeinträchtigungen (Behinderungen durch Baufahrzeuge, erhebliche Verringerung der lichten Weite, o.ä.) gewährleistet. Im Bereich der Brückenbauwerke ist in dieser Zeit ab Beginn der Dämmerung kein nächtlicher Baubetrieb erlaubt (Schutzmaßnahme S4).
- Die Gestaltung der Querprofile für Durchlässe und Brückenbauwerke erfolgt nach tierökologischen Erfordernissen (Wechselmöglichkeiten für landbewohnende Arten). Zur Erhöhung der faunistischen Akzeptanz werden die Sohl- und Uferbereiche mit naturnahen Materialien gestaltet (Schutzmaßnahme S5).

Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes

Ziel der Gestaltungsmaßnahmen ist generell die Einbindung der Autobahn und ihrer zugehörigen Nebeneinrichtungen in die Landschaft unter Berücksichtigung der herrschenden landschaftlichen Grundordnung.

Im Bereich der Wälder erfolgt auf der Ausbauseite, neben dem Aufbau eines neuen Waldmantels zur Stabilisierung der aufgerissenen Waldränder (Schutzmaßnahme S1), auf größeren Bö-

schungsflächen die flächige Neuanlage bzw. Wiederherstellung von Gehölzstrukturen in Verbindung mit der Ansaat von Waldsaumgesellschaften. Zur Pflege und Unterhaltung der Böschungsflächen sowie für die zukünftige Nutzung durch infrastrukturelle Maßnahmen wird entlang der Grundstücksgrenze ein ausreichender Streifen von Gehölzaufwuchs freigehalten. Begleitend zu Rad- und Wanderwegen sowie forstlichen Erschließungsstraßen werden Baumreihen oder Einzelbäume gepflanzt.

Auf der ausbauabgewandten Seite werden die nicht mehr benötigten Verkehrsflächen entsiegelt. Die neu entstehenden Straßenböschungen werden unter Berücksichtigung des vorhandenen Gehölzbestandes auf eine einheitliche Böschungsneigung verzogen und je nach Breite der Abrückung und Struktur der angrenzenden Wälder durch Vorpflanzung von Waldmantelgehölzen und Ansaat von Waldsaumgesellschaften oder entsprechende Pflegemaßnahmen zu gestuften Waldrändern entwickelt (Gestaltungsmaßnahme G1).

Außerhalb der Wälder variiert die Gestaltung der Straßenböschungen und straßenbegleitenden Grünflächen je nach naturräumlicher Vorgabe von dichten, flächigen Gehölzpflanzungen (Feldgehölze, Hecken) bis zur Pflanzung von Baumreihen und Einzelbäumen. Die gehölzfreien Flächen werden mit Samenmischungen für krautreiche Wiesengesellschaften oder Saumgesellschaften angesät (Gestaltungsmaßnahme G2).

Die Gestaltung der Lärmschutzanlagen erfolgt entsprechend den landschaftlichen Gegebenheiten durch Anlage von Rohbodenflächen auf südexponierten Böschungen und strukturierte Gehölzpflanzungen oder Ansaat mit standortgerechter Wiesenvegetation und Gehölzpflanzungen, Lärmschutzwände werden mit geeigneten Rankhilfen versehen und mit Klettergehölzen begrünt (Gestaltungsmaßnahme G3).

Die in naturnaher Bauweise errichteten Erdbecken werden durch möglichst flache, wechselnde Böschungsneigungen landschaftlich gestaltet. Die Randbereiche werden zu Röhrichsäumen entwickelt bzw. bepflanzt. In Offenlandbereichen (Ortslagen von Streitheim und Adelsried) erfolgt die Einbindung der Entwässerungsanlagen in die Landschaft durch Ansaat von feuchtigkeitsliebenden Wiesenmischungen und punktuelle Pflanzung von Gehölzen. In den Waldbereichen erfolgt die Anlage bzw. Entwicklung von feuchte- bzw. nässegeprägten Gehölzbeständen (Gestaltungsmaßnahme G4).

Eingriff und Ausgleichsflächenbedarf

Mit der geplanten Ausbaumaßnahme sind durch Bau und Betrieb erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden. Die Baumaßnahme stellt somit - trotz Berücksichtigung der oben genannten Maßnahmen zur Minimierung von Beeinträchtigungen - einen Eingriff im Sinne des Art. 6 BayNatSchG dar. Dieser Eingriff wird nach Art. 6a BayNatSchG ausgeglichen.

Der Ausgleichsflächenbedarf wurde auf der Basis der zwischen dem Bayerischen Staatsministerium des Innern und dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993 ermittelt.

Für die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes durch Versiegelung von landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Flächen, sowie die Überbauung von Biotopen ergibt sich ein Ausgleichsflächenbedarf von ~~17,47~~ ^{16,75} ha. Für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes im Bereich von Streitheim ergibt sich ein zusätzliches Ausgleichserfordernis von 1,19 ha.

xx,xx

X,xx

Goj
Ltd. Baudirektor

Aus den nicht vermeidbaren Eingriffen, den naturschutzfachlichen Planungsvorgaben und dem landschaftlichen Leitbild lassen sich folgende Vorgaben für den Ausgleich ableiten:

- Entsprechend den Flächenverlusten Neuschaffung der einzelnen überbauten und randlich beeinträchtigten Biotoptypen durch Vergrößerung und qualitative Aufwertung der betroffenen Lebensräume (Flächenausgleich, hier nach den Grundsätzen 1-5).
- Lage und Gestaltung der Flächen innerhalb eines Gesamtkonzeptes, in dem durch die Schaffung ökologisch wirksamer Ausgleichsflächen die Neuorganisation des landschaftlichen Gefüges angestrebt wird. Dabei wird versucht, einen funktionierenden Lebensraumverbund wiederherzustellen bzw. aufzubauen. Auf diese Weise soll nicht nur einzelnen Tier- oder Pflanzenindividuen, sondern zusammenhängenden Lebensgemeinschaften und auf Komplexlebensräume angewiesenen Tierpopulationen das Überleben ermöglicht werden.
- Einbindung des Baukörpers in den Landschaftsraum – im Bereich nördlich Streitheim durch zusätzliche Maßnahmen - zur landschaftsgerechten Wiederherstellung oder zur Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie zur Sicherung der Erholungseignung (Ausgleich nach Grundsatz 8).

Goj
Ltd. Baudirektor

Dieses Planungskonzept wird auf der Ausgleichsfläche A1 (~~2,12~~ ^{1,81} ha für das Landschaftsbild, ~~1,63~~ ^{1,32} ha anrechenbar für den Naturhaushalt) bei Streitheim und auf der Ausgleichsfläche A2 (1,87 ha anrechenbar für den Naturhaushalt) an der Laugna sowie zusammen mit dem waldrechtlichen Ausgleich nördlich der AS Burgau am westlichen Rand des Naturparks auf der Ausgleichsfläche A 3 (6,45 ha anrechenbar für den Naturhaushalt) umgesetzt.

Durch den Wegfall von Ausgleichsflächen im Bereich des Freyberger Hofes (A 3) entsteht ein Defizit an Ausgleichsmaßnahmen. Deshalb ist als naturschutzrechtliche Ersatzmaßnahme E 1T für Eingriffe im Bereich von Wäldern der Neubau einer 50 m breiten Grünbrücke im Bereich des sog. „Rauhen Forstes“ östlich von Adelsried vorgesehen. Die Gesamtfläche der Ausgleichsmaßnah-

men zur Kompensation der naturschutzrechtlichen Erfordernisse beläuft sich ohne Grünbrücke auf 9,95 ha. Der Umgriff der Ersatzmaßnahme umfasst eine Fläche von ca. 2 ha.

Das Planungskonzept für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die Einzelmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan, Textteil (Unterlage 12.0 T) detailliert beschrieben und im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.2 T) dargestellt.

Beurteilung der Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht

Mit der Realisierung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der Minimierungsmaßnahmen ist der mit dem Bauvorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des Art. 6a(1) BayNatSchG kompensiert.

In Hinblick auf Art. 6a (2), Satz 2 BayNatSchG wird festgestellt: Als Folge des Eingriffs werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen keine Biotope zerstört, die als Lebensraum für die unter o.g. Bestimmungen fallenden Arten gelten.

Verträglichkeit des Projekts mit Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (Art. 49a BayNatSchG)

Das Vorhaben tangiert keinen gemeldeten FFH-Gebietsvorschlag und berührt auch keine Gebiete, die den Kriterien der FFH-Richtlinie entsprechen. Eine Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 49a Abs. 1 BayNatSchG ist daher nicht erforderlich.

5.4 Waldrecht

Im Rahmen der Erstellung der Planunterlagen wurden die betroffenen Forstbehörden des Freistaat Bayerns und des Bundes von der Planung informiert (Abstimmungsgespräche am 10.09.2002 und 25.07.2003).

Durch die geplante Baumaßnahme gehen Waldflächen im Sinne des BayWaldG in einem Umfang von insgesamt 24,02 ha verloren. Dabei ist auf einer Fläche von 0,32 ha (entlang der St 2032) mit Verordnung vom 25. August 1982 als Bannwald „Wälder westlich von Augsburg“ nach Art. 11 BayWaldG ausgewiesener Wald betroffen.

Die durch die geplante Baumaßnahme verloren gehenden Bannwaldflächen (0,32 ha) werden im Verhältnis 1 : 1 neu gegründet. Die hierfür geplante Aufforstungsfläche W 1 T (südwestlich von Augsburg) schließt direkt an den vorhandenen Bannwald an.

Im Rahmen von weiteren Waldneuschaffungsmaßnahmen werden zusätzlich ca. 6,29 ha Wald auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen neu begründet. Die auf der Ausgleichsfläche A 3 (Freyberger Hof, nördlich der AS Burgau) vorgesehenen Maßnahmen zur Neuschaffung von naturnahen Laubwaldbeständen sind gleichzeitig als Ausgleichsmaßnahmen für Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes nach Art. 6a BayNatSchG konzipiert. Sie können aber aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen und Bestandsziele als Neugründung von Wald i.S. von Art. 16 BayWaldG gewertet werden.

Weitere Waldneugründungen zum Ausgleich der Waldverluste nach dem Waldrecht erfolgen im Bereich des Naturparks „Westliche Wälder“ nördlich von Haldenwang (W 4T) sowie nördlich von Vallried (W 3T) im Umfang von 3,85 ha.

Zusätzlich erfolgen zur Wiederherstellung der Waldfunktionen im Bereich des Rauhen Forstes Waldunterpflanzungen in einer Größe von ca. 8,5 ha (Maßnahme W 2T). Die zu unterpflanzenden Flächen sind im LBP (Unterlage 12.2 Blatt 7T) dargestellt.

Der Neubau einer Grünbrücke wirkt einer weiteren Zerschneidung der westlichen Wälder insbesondere für Großsäuger entgegen und ermöglicht damit den zur Entwicklung von überlebensfähigen Populationen erforderlichen genetischen Austausch.

Bei der Planung dieser Maßnahme wurde darauf geachtet, dass die aufzuforstenden Flächen räumlich direkt an vorhandenen Wald angrenzen und hinsichtlich der Funktionen dem zu rodenden Wald gleichwertig sind (siehe Art. 9 (6) Satz 2 BayWaldG).

Durch die oben genannten Maßnahmen können die beeinträchtigten Funktionen der beanspruchten Waldflächen aus Sicht des Vorhabensträgers wiederhergestellt werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen Forstbehörden und den Naturschutzbehörden.

5.5 Ergebnis der Luftschadstoff-Untersuchung

Beurteilungsgrundlage und Grenzwerte

Grundlage zur Beurteilung der Luftschadstoffbelastung aus der A8 im Planungsgebiet ist die Zweundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (22. BImSchV) vom 11.09.2002.

Als maßgeblich zur Beurteilung der Immissionssituation aus dem Straßenverkehr werden die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Benzol sowie Schwebstaub und Partikel (PM₁₀) erachtet.

Nach der 22. BImSchV gelten für diese Schadstoffe zum Schutz der menschlichen Gesundheit folgende Grenzwerte bezüglich des Jahresmittelwerts:

Schadstoff	Grenzwert (Jahresmittelwert)
NO ₂	40 µg/m ³
Benzol	5 µg/m ³
PM ₁₀	40 µg/m ³

Als weiterer relevanter Parameter gemäß 22. BImSchV wird die Anzahl der jährlichen Überschreitungen des 24h-Mittelwerts von 50 µg/m³ für PM₁₀ herangezogen. Zulässig sind 35 Überschreitungen.

Rechenverfahren

Zu betrachten ist die Gesamtbelastung, d. h. die aus anderen Quellen (z. B. Hausbrand) gegebene Vorbelastung sowie die sich aus dem Verkehr der A8 ergebende Zusatzbelastung.

Die Berechnung der Luftschadstoff-Immissionen erfolgt mit MLuS 02, Version 5.0, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Dies ist ein überschlägiges Rechenverfahren, das eine grobe Abschätzung der zu erwartenden Schadstoffbelastung erlaubt.

Die Berechnung wird exemplarisch am Querschnitt bei ca. Bau-km 47+800 (Adelsried) sowie bei Bau-km 44+700 (Streitheim) durchgeführt. Hier sind aufgrund der Nähe der Bebauung die höchsten Luftschadstoff-Konzentrationen zu erwarten.

Der Prognosehorizont wurde mit 2020 angesetzt. Die Vorbelastung wurde mit „Freiland-Mittel“ gewählt. Das Berechnungsprotokoll ist in der Anlage beigegeben. Softwarebedingt können Lärmschutzmaßnahmen mit einer Höhe von bis zu 6 m eingegeben werden.

Nach Auskunft des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz wurde das Rechenverfahren anhand von Vergleichsmessungen überprüft. Nach diesen Vergleichsmessungen ist davon auszugehen, dass eine Berechnung mit MLuS 02 bei Autobahnen in der Prognose zu einer Überschätzung der PM₁₀-Konzentration um minimal das 1,6 fache bis zum 2,5-fachen der gemessenen Werte führt.

Berechnungsergebnisse

Die Berechnung kommt zu folgendem Ergebnis:

Berechnungsergebnisse (Jahresmittelwerte ($\mu\text{g}/\text{m}^3$))				
Schadstoff	Vorbelastung	Zusatzbelastung	Gesamtbelastung	Grenzwert
Adelsried				
NO ₂	10,3	6,24	16,6	40
Benzol	1,1	0,039	1,14	5
PM ₁₀	17,4	8,302	25,7	40
Streitheim				
NO ₂	10,3	8,86	19,2	40
Benzol	1,1	0,098	1,2	5
PM ₁₀	17,4	21,345	38,7	40

Anzahl Überschreitungen des 24h-Mittels von 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM ₁₀ / Jahr		
Ort	zulässig	errechnet
Adelsried	35	30
Streitheim	35	99

Die Grenzwerte für NO₂, Benzol und PM₁₀ bezüglich des Jahresmittelwerts werden an beiden Aufpunkten eingehalten.

In Adelsried wird das Häufigkeitskriterium von maximal 35 Überschreitungen pro Jahr des PM₁₀-24h-Mittels mit 30 Überschreitungen jährlich eingehalten.

In Streitheim ergibt sich mit rechnerisch 99 Überschreitungen des PM₁₀-24h-Mittels eine Nichteinhaltung des Häufigkeitskriteriums von 35 Ereignissen / Jahr. Unter Berücksichtigung der genannten Berechnungsunsicherheiten (Überschätzung des PM₁₀-Wertes durch das Programm MLuS

02) erlauben die Berechnungsergebnisse jedoch bei der errechneten Überschreitung des PM_{10} -24h-Mittels in Streitheim keine gesicherte Aussage.

In Streitheim übersteigt die Höhe der vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen mit 8 m bereits das nach MLuS mögliche zu berücksichtigende Maß vom maximal 6 m. Die Anzahl der Überschreitungen wird hierdurch von rechnerisch 150 Überschreitungen bei freier Ausbreitung auf 99 Überschreitungen mit 6 m hohem Lärmschutz reduziert. Weitergehende Maßnahmen sind mit dem Programm MLuS 02 nicht nachprüfbar. Durch die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen ist in jedem Fall ein Entlastungseffekt zu erwarten. Weitergehende Maßnahmen zur Luftreinhaltung werden als nicht verhältnismäßig erachtet.

Die Nachprüfung der Ergebnisse durch das bayerische Landesamt für Umweltschutz (LfU) hat ergeben, dass im vorliegenden Planungsabschnitt keine Überschreitung eines Grenz- oder Konzentrationswertes der 22. BImSchV auftritt. Aufgrund der Überschätzung des PM_{10} -Wertes durch das Programm MLuS 02 kommt das LfU zu dem Schluss, dass in Streitheim nicht mit einer Überschreitung des 24h-Mittels an mehr als 35 Tagen im Jahr zu rechnen ist. Einzelheiten der Nachprüfung können der Unterlage 11.5T entnommen werden.

6. DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME

Bauabschnitte

Der 6-streifige Ausbau wird in Bauabschnitte unterteilt, zwischen denen jeweils Beruhigungsstrecken ohne Verkehrsbeeinträchtigung liegen.

Zeitliche Abwicklung

Die Baumaßnahme ist Bestandteil des sog. Betreibermodells. Sie soll im Rahmen der Konzessionsvergabe des Abschnittes Augsburg – Ulm abgewickelt werden. Als Ziel wird eine Fertigstellung bis 2009 angestrebt. Die Einteilung des Abschnittes in einzelne Lose obliegt dem Betreiber. Die Baumaßnahme kann nach Erlangung des Baurechtes sowie nach Abschluss der Grunderwerbsverhandlungen durchgeführt werden.

Grunderwerb

Der notwendige Grunderwerb wird hinsichtlich der Flächengröße und der Auswirkungen auf die betroffenen Eigentümer in der Planfeststellung geregelt. Die Höhe der Entschädigung bzw. des Kaufpreises wird außerhalb der Planfeststellung geregelt.

Da es sich um die Verbreiterung einer bestehenden Autobahn handelt, treten keine neuen Durchschneidungen auf. Ein Flurbereinigungsverfahren ist somit nicht erforderlich.

Verkehrsregelung während der Bauzeit

Die gesamte Baumaßnahme erfolgt unter Aufrechterhaltung eines 4-streifigen Verkehrs auf der A8. Lediglich zur Nachtzeit kann es zu einer Verringerung um einen oder zwei Fahrstreifen kommen. Für Brückenabbrucharbeiten muss die A8 kurzfristig gesperrt werden. Diese Sperrungen erfolgen jedoch nur nachts.

Aufgrund dieser möglichen Sperrung ist eine i. d. R. stundenweise Umleitung des Verkehrs der A8 nach § 14 Abs. 1 FStrG nicht auszuschließen. Dies gilt auch für Sperrungen der Anschlussstelle Adelsried. Die verkehrsrechtliche Regelung eventueller Sperrungen erfolgt außerhalb dieser Planfeststellung.

Auch längerfristige Sperrungen der kreuzenden Straße und Wege sind baubedingt nicht zu vermeiden. Soweit der Bauablauf es zulässt, werden insbesondere die Bauwerke 98 und 97 nicht gleichzeitig gesperrt.