



FREISTAAT BAYERN

Autobahndirektion Südbayern

BAB A8 West

ULM - MÜNCHEN

**6 – streifiger Ausbau
AS Burgau – AS Zusmarshausen**

Str.-km 83,687 bis Str.-km 72,987
Bau-km 28+700 bis Bau-km 39+400

Planfeststellung

vom
28. November 2003

**1. Tektur vom 17.09.2004
Mit Änderungen vom 02.05.2005**



FREISTAAT BAYERN

Autobahndirektion Südbayern

BAB A8 West

ULM - MÜNCHEN

**6 – streifiger Ausbau
AS Burgau – AS Zusmarshausen**

Str.-km 83,687 bis Str.-km 72,987
Bau-km 28+700 bis Bau-km 39+400

Planfeststellung

vom
28. November 2003

**1. Tektur vom 17.09.2004
Mit Änderungen vom 02.05.2005**



FREISTAAT BAYERN

Autobahndirektion Südbayern

BAB A8 West
ULM - MÜNCHEN

6 – streifiger Ausbau
AS Burgau – AS Zusmarshausen

Str.-km 83,687 bis Str.-km 72,987
Bau-km 28+700 bis Bau-km 39+400

Planfeststellung

vom
28. November 2003

1. Tektur vom 17.09.2004
Mit Änderungen vom 02.05.2005

Digitale Fertigung
Ordner 3



**FREISTAAT
BAYERN**

**Autobahndirektion
Südbayern**

**BAB A8 West
Ulm - München**

6 - streifiger Ausbau
AS Burgau –
AS Zusmarshausen

Str.-km 83,687 - Str.-km 72,987
Bau-km 28+700 – Bau-km 39+400

Planfeststellung
vom 28. November 2003
1. Tektur vom 17.09.2004
Mit Änderungen vom
02.05.2005

Digitale Fertigung
Ordner 1



**FREISTAAT
BAYERN**

**Autobahndirektion
Südbayern**

**BAB A8 West
Ulm - München**

6 - streifiger Ausbau
AS Burgau –
AS Zusmarshausen

Str.-km 83,687 - Str.-km 72,987
Bau-km 28+700 – Bau-km 39+400

Planfeststellung
vom 28. November 2003
1. Tektur vom 17.09.2004
Mit Änderungen vom
02.05.2005

Digitale Fertigung
Ordner 2



**FREISTAAT
BAYERN**

**Autobahndirektion
Südbayern**

**BAB A8 West
Ulm - München**

6 - streifiger Ausbau
AS Burgau –
AS Zusmarshausen

Str.-km 83,687 - Str.-km 72,987
Bau-km 28+700 – Bau-km 39+400

Planfeststellung
vom 28. November 2003
1. Tektur vom 17.09.2004
Mit Änderungen vom
02.05.2005

Digitale Fertigung
Ordner 3

6-streifiger Ausbau zwischen AS Burgau – AS Zusmarshausen

Str.-km 83,687 bis Str.-km 72,987

Bau-km 28 + 700 bis Bau-km 39 + 400

| INHALTSVERZEICHNIS | | |
|--------------------|---|-----------------|
| - 1. Tektur - | | |
| Unterlage Nr. | Bezeichnung | |
| 1 T | Erläuterungsbericht | |
| 2 | Übersichtskarte | M 1 : 100 000 |
| 3 T | Übersichtslagepläne | |
| 3.1 | 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 - Sägezahnprofil mit Lärmschutzanlage | M 1 : 100 |
| 6.3 | Straßenquerschnitt - Bundesstraße 10 | M 1 : 100 |
| 6.4 | Straßenquerschnitt - Staatsstraße 2027 | M 1 : 100 |
| 6.5 T | Kennzeichnender Querschnitt - Bau-km 36 + 750 und Bau-km 37 + 750 | M 1 : 200 |
| 7.1 T | Lagepläne | |
| 7.1.1 | Lageplan - Teil 1, Bau-km 28 + 700 bis Bau-km 30 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.2 T | Lageplan - Teil 2, Bau-km 30 + 000 bis Bau-km 32 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.3 T | Lageplan - Teil 3, Bau-km 32 + 000 bis Bau-km 34 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.4 T | Lageplan - Teil 4, Bau-km 34 + 000 bis Bau-km 36 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.5 T | Lageplan - Teil 3, Bau-km 36 + 000 bis Bau-km 38 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.6 T | Lageplan - Teil 5, Bau-km 38 + 000 bis Bau-km 39 + 400 | M 1 : 2 000 |
| 7.2 T | Bauwerksverzeichnis | |
| 8 T | Höhenpläne | |
| 8.1 | Höhenplan - Teil 1, Bau-km 28 + 700 bis Bau-km 30 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.2 | Höhenplan - Teil 2, Bau-km 30 + 000 bis Bau-km 32 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.3 T | Höhenplan - Teil 3, Bau-km 32 + 000 bis Bau-km 34 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.4 | Höhenplan - Teil 4, Bau-km 34 + 000 bis Bau-km 36 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.5 T | Höhenplan - Teil 3, Bau-km 36 + 000 bis Bau-km 38 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.6 T | Höhenplan - Teil 5, Bau-km 38 + 000 bis Bau-km 39 + 400 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.7 T | Höhenplan - Bundesstraße 10 | M 1 : 1 000/100 |
| 8.8 T | Höhenplan - Staatsstraße 2027 | 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 37 + 500 bis Bau-km 39 + 600 | M 1 : 2 000 |
| 11.2.2 T | Lageplan zum Schallschutz - Teil 2, Bau-km 36 + 100 bis Bau-km 38 + 360 | M 1 : 2 000 |
| 11.3 T | Ergebnistabelle zu den schalltechnischen Untersuchungen | |
| 11.4 T | Liste der Gebäude mit grundsätzlichem Anspruch auf passiven Lärmschutz | |
| 11.5 T | Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen | |
| 12.1 T | Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil - | |
| 12.2 T | Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne | M 1 : 2 000 |
| 12.3 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 : 250 |
| 14.1 T | Grunderwerbspläne | |
| 14.1.1 | Grunderwerbsplan - Teil 1, Bau-km 28 + 700 bis Bau-km 30 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.2 T | Grunderwerbsplan - Teil 2, Bau-km 30 + 000 bis Bau-km 32 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.3 T | Grunderwerbsplan - Teil 3, Bau-km 32 + 000 bis Bau-km 34 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.4 T | Grunderwerbsplan - Teil 4, Bau-km 34 + 000 bis Bau-km 36 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.5 T | Grunderwerbsplan - Teil 5, Bau-km 36 + 000 bis Bau-km 38 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.6 T | Grunderwerbsplan - Teil 6, Bau-km 38 + 000 bis Bau-km 39 + 400 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.7 T | Grunderwerbsplan - Teil 7, Ausgleichsfläche | M 1 : 2 000 |
| 14.1.8 T | Grunderwerbsplan - Teil 8, Ausgleichsfläche | M 1 : 2 000 |
| 14.1.9 T | Grunderwerbsplan - Teil 9, Ausgleichsfläche | M 1 : 2 000 |
| 14.2 T | Grunderwerbsverzeichnis | |
| 16 T | Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung | |

6-streifiger Ausbau zwischen AS Burgau – AS Zusmarshausen

Str.-km 83,687 bis Str.-km 72,987

Bau-km 28 + 700 bis Bau-km 39 + 400

| INHALTSVERZEICHNIS | | |
|--------------------|---|-----------------|
| - 1. Tektur - | | |
| Unterlage Nr. | Bezeichnung | |
| 1 T | Erläuterungsbericht | |
| 2 | Übersichtskarte | M 1 : 100 000 |
| 3 T | Übersichtslagepläne | |
| 3.1 | 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 - Sägezahnprofil mit Lärmschutzanlage | M 1 : 100 |
| 6.3 | Straßenquerschnitt - Bundesstraße 10 | M 1 : 100 |
| 6.4 | Straßenquerschnitt - Staatsstraße 2027 | M 1 : 100 |
| 6.5 T | Kennzeichnender Querschnitt - Bau-km 36 + 750 und Bau-km 37 + 750 | M 1 : 200 |
| 7.1 T | Lagepläne | |
| 7.1.1 | Lageplan - Teil 1, Bau-km 28 + 700 bis Bau-km 30 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.2 T | Lageplan - Teil 2, Bau-km 30 + 000 bis Bau-km 32 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.3 T | Lageplan - Teil 3, Bau-km 32 + 000 bis Bau-km 34 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.4 T | Lageplan - Teil 4, Bau-km 34 + 000 bis Bau-km 36 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.5 T | Lageplan - Teil 3, Bau-km 36 + 000 bis Bau-km 38 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.6 T | Lageplan - Teil 5, Bau-km 38 + 000 bis Bau-km 39 + 400 | M 1 : 2 000 |
| 7.2 T | Bauwerksverzeichnis | |
| 8 T | Höhenpläne | |
| 8.1 | Höhenplan - Teil 1, Bau-km 28 + 700 bis Bau-km 30 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.2 | Höhenplan - Teil 2, Bau-km 30 + 000 bis Bau-km 32 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.3 T | Höhenplan - Teil 3, Bau-km 32 + 000 bis Bau-km 34 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.4 | Höhenplan - Teil 4, Bau-km 34 + 000 bis Bau-km 36 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.5 T | Höhenplan - Teil 3, Bau-km 36 + 000 bis Bau-km 38 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.6 T | Höhenplan - Teil 5, Bau-km 38 + 000 bis Bau-km 39 + 400 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.7 T | Höhenplan - Bundesstraße 10 | M 1 : 1 000/100 |
| 8.8 T | Höhenplan - Staatsstraße 2027 | 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 37 + 500 bis Bau-km 39 + 600 | M 1 : 2 000 |
| 11.2.2 T | Lageplan zum Schallschutz - Teil 2, Bau-km 36 + 100 bis Bau-km 38 + 360 | M 1 : 2 000 |
| 11.3 T | Ergebnistabelle zu den schalltechnischen Untersuchungen | |
| 11.4 T | Liste der Gebäude mit grundsätzlichem Anspruch auf passiven Lärmschutz | |
| 11.5 T | Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen | |
| 12.1 T | Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil - | |
| 12.2 T | Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne | M 1 : 2 000 |
| 12.3 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 : 250 |
| 14.1 T | Grunderwerbspläne | |
| 14.1.1 | Grunderwerbsplan - Teil 1, Bau-km 28 + 700 bis Bau-km 30 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.2 T | Grunderwerbsplan - Teil 2, Bau-km 30 + 000 bis Bau-km 32 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.3 T | Grunderwerbsplan - Teil 3, Bau-km 32 + 000 bis Bau-km 34 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.4 T | Grunderwerbsplan - Teil 4, Bau-km 34 + 000 bis Bau-km 36 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.5 T | Grunderwerbsplan - Teil 5, Bau-km 36 + 000 bis Bau-km 38 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.6 T | Grunderwerbsplan - Teil 6, Bau-km 38 + 000 bis Bau-km 39 + 400 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.7 T | Grunderwerbsplan - Teil 7, Ausgleichsfläche | M 1 : 2 000 |
| 14.1.8 T | Grunderwerbsplan - Teil 8, Ausgleichsfläche | M 1 : 2 000 |
| 14.1.9 T | Grunderwerbsplan - Teil 9, Ausgleichsfläche | M 1 : 2 000 |
| 14.2 T | Grunderwerbsverzeichnis | |
| 16 T | Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung | |

6-streifiger Ausbau zwischen AS Burgau – AS Zusmarshausen

Str.-km 83,687 bis Str.-km 72,987

Bau-km 28 + 700 bis Bau-km 39 + 400

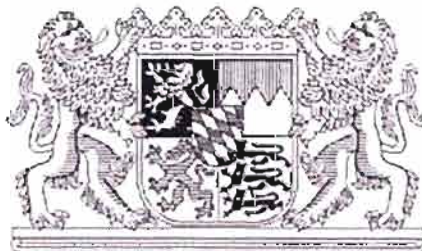
INHALTSVERZEICHNIS

- 1. Tektur -

| Unterlage Nr. | Bezeichnung | |
|---------------|---|-----------------|
| 1 T | Erläuterungsbericht | |
| 2 | Übersichtskarte | M 1 : 100 000 |
| 3 T | Übersichtslagepläne | |
| 3.1 | 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 - Sägezahnprofil mit Lärmschutzanlage | M 1 : 100 |
| 6.3 | Straßenquerschnitt - Bundesstraße 10 | M 1 : 100 |
| 6.4 | Straßenquerschnitt - Staatsstraße 2027 | M 1 : 100 |
| 6.5 T | Kennzeichnender Querschnitt - Bau-km 36 + 750 und Bau-km 37 + 750 | M 1 : 200 |
| 7.1 T | Lagepläne | |
| 7.1.1 | Lageplan - Teil 1, Bau-km 28 + 700 bis Bau-km 30 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.2 T | Lageplan - Teil 2, Bau-km 30 + 000 bis Bau-km 32 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.3 T | Lageplan - Teil 3, Bau-km 32 + 000 bis Bau-km 34 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.4 T | Lageplan - Teil 4, Bau-km 34 + 000 bis Bau-km 36 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.5 T | Lageplan - Teil 3, Bau-km 36 + 000 bis Bau-km 38 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 7.1.6 T | Lageplan - Teil 5, Bau-km 38 + 000 bis Bau-km 39 + 400 | M 1 : 2 000 |
| 7.2 T | Bauwerksverzeichnis | |
| 8 T | Höhenpläne | |
| 8.1 | Höhenplan - Teil 1, Bau-km 28 + 700 bis Bau-km 30 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.2 | Höhenplan - Teil 2, Bau-km 30 + 000 bis Bau-km 32 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.3 T | Höhenplan - Teil 3, Bau-km 32 + 000 bis Bau-km 34 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.4 | Höhenplan - Teil 4, Bau-km 34 + 000 bis Bau-km 36 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.5 T | Höhenplan - Teil 3, Bau-km 36 + 000 bis Bau-km 38 + 000 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.6 T | Höhenplan - Teil 5, Bau-km 38 + 000 bis Bau-km 39 + 400 | M 1 : 2 000/200 |
| 8.7 T | Höhenplan - Bundesstraße 10 | M 1 : 1 000/100 |
| 8.8 T | Höhenplan - Staatsstraße 2027 | 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 37 + 500 bis Bau-km 39 + 600 | M 1 : 2 000 |
| 11.2.2 T | Lageplan zum Schallschutz - Teil 2, Bau-km 36 + 100 bis Bau-km 38 + 360 | M 1 : 2 000 |
| 11.3 T | Ergebnistabelle zu den schalltechnischen Untersuchungen | |
| 11.4 T | Liste der Gebäude mit grundsätzlichem Anspruch auf passiven Lärmschutz | |
| 11.5 T | Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen | |
| 12.1 T | Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil - | |
| 12.2 T | Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne | M 1 : 2 000 |
| 12.3 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 : 250 |
| 14.1 T | Grunderwerbspläne | |
| 14.1.1 | Grunderwerbsplan - Teil 1, Bau-km 28 + 700 bis Bau-km 30 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.2 T | Grunderwerbsplan - Teil 2, Bau-km 30 + 000 bis Bau-km 32 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.3 T | Grunderwerbsplan - Teil 3, Bau-km 32 + 000 bis Bau-km 34 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.4 T | Grunderwerbsplan - Teil 4, Bau-km 34 + 000 bis Bau-km 36 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.5 T | Grunderwerbsplan - Teil 5, Bau-km 36 + 000 bis Bau-km 38 + 000 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.6 T | Grunderwerbsplan - Teil 6, Bau-km 38 + 000 bis Bau-km 39 + 400 | M 1 : 2 000 |
| 14.1.7 T | Grunderwerbsplan - Teil 7, Ausgleichsfläche | M 1 : 2 000 |
| 14.1.8 T | Grunderwerbsplan - Teil 8, Ausgleichsfläche | M 1 : 2 000 |
| 14.1.9 T | Grunderwerbsplan - Teil 9, Ausgleichsfläche | M 1 : 2 000 |
| 14.2 T | Grunderwerbsverzeichnis | |
| 16 T | Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung | |

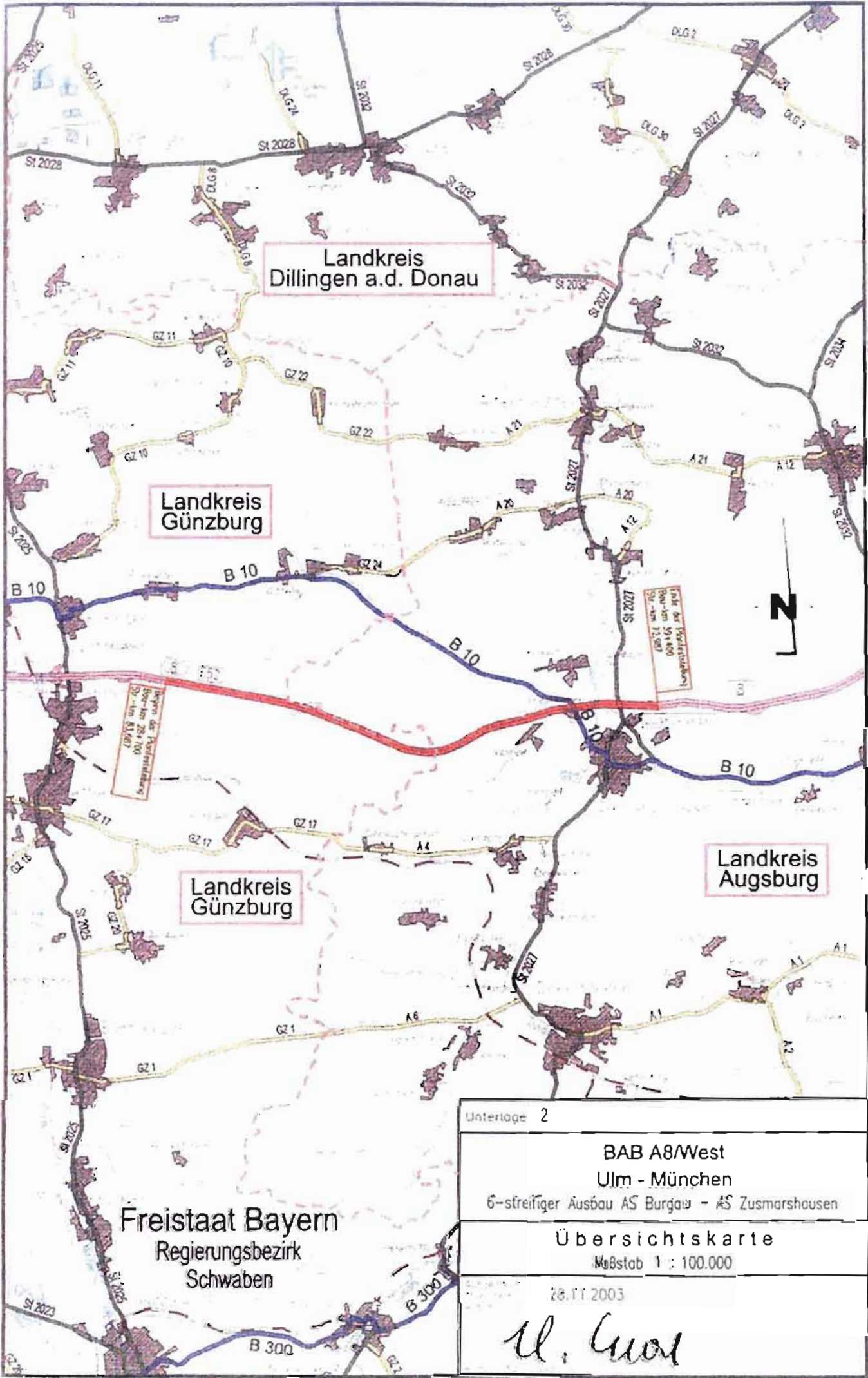
Sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen AS Burgau und AS Zusmarshausen

Bundesautobahn A 8/West
München - Ulm
(Str.-km 83,687 - Str.-km 72,987)
(Bau-km 28+700 - Bau-km 39+400)



Planfeststellungsbeschluss vom 20. Juni 2005

Geschäftszeichen
225-4354.1/48



Beginn des Fundamentbau
 über km 284,000
 St.-km 81,607

Ende der Fundamentbau
 über km 294,400
 St.-km 12,907

| |
|---|
| Unterlage 2 |
| BAB A8/West Ulm - München 6-streifiger Ausbau AS Burgau - AS Zusmarshausen |
| Übersichtskarte Maßstab 1 : 100.000 |
| 28.11.2003 <i>U. Guor</i> |

Freistaat Bayern
 Regierungsbezirk
 Schwaben

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|--|----------|
| Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen | VI - VII |
| A. T e n o r | |
| I. Feststellung des Plans | 1 |
| II. Planunterlagen | 2 |
| III. Straßenrechtliche Verfügungen | 6 |
| IV. Immissionsschutz | 7 |
| V. Wasserwirtschaft | 7 |
| 1. Wasserrechtliche Erlaubnis | 7 |
| 2. Wasserrechtliche Auflagen | 8 |
| 2.1 Altlasten | 8 |
| 2.2 Niederschlagswasserbeseitigung | 8 |
| 2.3 Oberirdische Gewässer | 10 |
| 2.4 Retentionsraumausgleich | 12 |
| 2.5 Auflagenvorbehalt | 12 |
| 3. Hinweise | 12 |
| 4. Der Fischereiberechtigte | 12 |
| VI. Naturschutz | 13 |
| VII. Waldrecht | 14 |
| VIII. Denkmalschutz | 14 |
| IX. Sonstige Auflagen | 15 |
| X. Vorrang der Auflagen | 16 |
| XI. Entscheidungen über Einwendungen | 16 |
| XII. Kostenentscheidung | 17 |
| B. Sachverhalt | |
| I. Beschreibung des Vorhabens | 18 |

| | | |
|-------------|--|-----------|
| II. | Ablauf des Planfeststellungsverfahrens | 19 |
| C. | Entscheidungsgründe | |
| I. | Allgemeines | 21 |
| 1. | Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung | 21 |
| 2. | Voraussetzungen der Planfeststellung | 21 |
| 3. | Feststellung des Gesamtprojekts in mehreren Abschnitten | 22 |
| II. | Verfahrensrechtliche Bewertung | 23 |
| 1. | Zuständigkeit und Verfahren | 23 |
| 2. | Notwendigkeit einer UVP-Prüfung | 23 |
| 2.1 | Gesetzliche Grundlagen | 23 |
| 2.2 | Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung | 23 |
| 2.3 | Ablauf des UVP-Verfahrens | 24 |
| 2.4 | Grundlagen des UVP-Berichts | 25 |
| 3. | Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen | 25 |
| 3.1 | Beschreibung des Vorhabens | 25 |
| 3.2 | Beschreibung der Umwelt | 26 |
| 3.3 | Umweltauswirkungen des Vorhabens | 29 |
| 3.4 | Alternativen | 35 |
| 4. | Bewertung der Umweltauswirkungen | 36 |
| 4.1 | Allgemeine Bewertung des Vorhabens | 36 |
| 4.2 | Bewertung der Alternativen | 37 |
| III. | Materiell-rechtliche Prüfung des Gesamtprojekts | 37 |
| 1. | Allgemeines | 37 |
| 2. | Rechtfertigung der Gesamtplanung | 38 |
| 3. | Ausgewogenheit der Gesamtplanung | 40 |
| IV. | Materiell-rechtliche Bewertung des 10. Abschnitts | 41 |
| 1. | Allgemeines | 41 |
| 2. | Planrechtfertigung | 41 |

| | | |
|-----|--|----|
| 3. | Ermessensentscheidung | 43 |
| 3.1 | Allgemeine Zusammenfassung | 43 |
| 3.2 | Nullalternative | 43 |
| 3.3 | Ausbaustandard | 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 | 48 |
| 5. | Immissionsschutz | 50 |
| 5.1 | Lärmschutz | 50 |
| 5.2 | Luftreinhaltung | 60 |
| 6. | Natur- und Landschaftspflege | 61 |
| 7. | Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz | 65 |
| 7.1 | Oberirdische Gewässer | 65 |
| 7.2 | Straßenentwässerung | 67 |
| 7.3 | Bauwasserhaltung | 69 |
| 7.4 | Bodenschutz | 69 |
| 8. | Land- und Forstwirtschaft, Jagd und Fischereiwesen | 70 |
| 8.1 | Landwirtschaft | 70 |
| 8.2 | Forstwirtschaft | 71 |
| 8.3 | Jagd | 72 |
| 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 | Versorgungseinrichtungen | 76 |
| 9.5 | Denkmalschutz | 78 |

| | | |
|--------------|--|------------|
| 9.6 | Eigentum | 80 |
| V. | Sonstige Forderungen von Trägern öffentlicher Belange | 81 |
| 1. | Markt Zusmarshausen | 81 |
| 2. | Markt Jettingen-Scheppach | 84 |
| 3. | Landratsamt Augsburg | 85 |
| 4. | Landratsamt Günzburg | 88 |
| 5. | Stadt Augsburg - Forstverwaltung | 89 |
| 6. | Bund Naturschutz | 89 |
| 7. | Bayer. Bauernverband, Landwirtschaftsamt Krumbach/Weißenhorn, Landwirtschaftsamt Augsburg/Friedberg | 90 |
| 8. | Direktion für Ländliche Entwicklung | 92 |
| VI. | Einwendungen und Forderungen Privater für bzw. aus dem Raum Gemarkung Wollbach | 93 |
| 1. | Lärmeinwendungen aus Wollbach | 93 |
| 2. | Eigentümer des Grundstücks Flnr. 688, Gemarkung Wollbach | 96 |
| 3. | Eigentümer des Grundstücks Erich-Haugg-Straße 12 | 97 |
| 4. | Sonstige Einwendungen | 97 |
| VII. | Einwendungen und Forderungen Privater für bzw. aus dem Raum Gemarkung Vallried | 98 |
| 1. | Lärmeinwendungen aus Vallried | 98 |
| 2. | Regenrückhaltebecken 4 | 98 |
| 3. | Regenrückhaltebecken 3 | 100 |
| 4. | Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 81, 82 und 83 der Gemarkung Vallried | 102 |
| 5. | Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 60, 69, 57, 73 und 74 der Gemarkung Vallried | 102 |
| 6. | Eigentümer des Grundstückes Flnr. 564, Gemarkung Vallried | 103 |
| VIII. | Einwendungen und Forderungen Privater für bzw. aus dem Raum Gemarkung Friedensdorf | 104 |
| IX. | Einwendungen und Forderungen Privater für bzw. aus dem Raum Gemarkung Zusmarshausen | 105 |
| 1. | Einwendungen wegen Immissionsbelastungen aus Zusmarshausen | 105 |

| | | |
|-----------|--|------------|
| 2. | Rückbau des öffentlichen Feld- und Waldweges Flnr. 2149/6 bzw. 2935, Gemarkung Zusmarshausen | 107 |
| 3. | Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 2873, 2883 und 2871, Gemarkung Zusmarshausen | 108 |
| 4. | Eigentümer der Flnr. 2890, Gemarkung Zusmarshausen | 108 |
| 5. | Eigentümer des Grundstückes Flnr. 2165, Gemarkung Zusmarshausen | 109 |
| 6. | Eigentümer des Grundstückes Flnr. 222/16, Gemarkung Zusmarshausen | 109 |
| 7. | Einwendungen des Grundstückseigentümers Flnr. 366, Gemarkung Zusmarshausen | 109 |
| 8. | Eigentümer des Grundstückes Flnr. 2168, Gemarkung Zusmarshausen | 111 |
| 9. | Einwendungen einer GmbH & Co. KG, Gemarkung Zusmarshausen | 111 |
| X. | Gesamtergebnis der Abwägung | 114 |
| XI. | Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen | 115 |
| XII. | Kostenentscheidung | 115 |
| D. | Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise | |
| I. | Rechtsbehelfsbelehrung | 116 |
| II. | Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit | 116 |
| III. | Hinweis zur Zustellung | 117 |

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 |
| 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 |
| DVBl | Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift |
| D _{SrO} | Korrektur für die Geräusentwicklung der Straßenoberfläche |
| DVBl | Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift |
| EKrg | Eisenbahnkreuzungsgesetz |
| FFH-RL | Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie |

| | |
|-------------------|---|
| Flnr. | Flurstücksnummer |
| FlurbG | Flurbereinigungsgesetz |
| 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 |
| Rn. | Randnummer |
| ROG | Raumordnungsgesetz |
| RQ 35,5 | Regelquerschnitt von 35,5 m |
| St | Staatsstraße |
| StrWG | Bayerisches Straßen- und Wegegesetz |
| StVO | Straßenverkehrsordnung |
| TKG | Telekommunikationsgesetz |
| Unt. | Unterlage |
| 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 |

225 - 4354.1/48

Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen der Anschlussstelle Burgau und der Anschlussstelle Zusmarshausen von Bau-km 28+700 bis Bau-km 39+400

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 Bau-km 28+700 bis Bau-km 39+400 wird mit den Tekturen (Roteintragungen, Tekturblättern, Tekturplänen) und den Änderungen sowie den Auflagen dieses Beschlusses

f e s t g e s t e l l t .

2. Die Planfeststellung schließt die für das Vorhaben erforderlichen anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Planfeststellungen ein. Ausgenommen hiervon sind wasserrechtliche Gestattungen für Gewässerbenutzungen. Über diese wird unter V. dieses Beschlusstextes gesondert entschieden.

II. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Ausbauquerschnitt BAB A 8 Dachprofil M 1 : 100 vom 28.11.2003
- Unterlage 6 Blatt Nr. 1 -

Ausbauquerschnitt BAB A 8 Sägezahnprofil mit Lärmschutzanlage M 1 : 100 vom
28.11.2003 - Unterlage 6 Blatt Nr. 2 -

Straßenquerschnitt Bundesstraße 10 (RQ 9,5) M 1 : 100 vom 28.11.2003
- Unterlage 6 Blatt Nr. 3 -

Straßenquerschnitt Staatsstraße 2027 (RQ 10,5) M 1 : 100 vom 28.11.2003
- Unterlage 6 Blatt Nr. 4 -

Kennzeichnende Querschnitte BAB A 8 Bau-km 36+750, 37+500 und 37+750
M 1 : 200 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom
02.05.2005 - Unterlage 6 Blatt Nr. 5/T -

Lageplan Bau-km 28+700 bis Bau-km 30+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003
- Unterlage 7.1 Blatt Nr. 1 -

Lageplan Bau-km 30+000 bis Bau-km 32+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit
1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 7.1 Blatt Nr. 2/T -

Lageplan Bau-km 32+000 bis Bau-km 34+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit
1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 7.1 Blatt Nr. 3/T -

Lageplan Bau-km 34+000 bis Bau-km 36+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit
1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 7.1 Blatt Nr. 4/T -

Lageplan Bau-km 36+000 bis Bau-km 38+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit
1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005
- Unterlage 7.1 Blatt Nr. 5/T -

Lageplan Bau-km 38+000 bis Bau-km 39+400 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit
1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005
- Unterlage 7.1 Blatt Nr. 6/T -

Bauwerksverzeichnis (inkl. Beiblatt 1+2) vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom
17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 7.2 T -

Höhenplan Bau-km 28+700 bis Bau-km 30+000 M 1 : 2.000/200 vom 28.11.2003
- Unterlage 8 Blatt Nr. 1 -

Höhenplan Bau-km 30+000 bis Bau-km 32+000 M 1 : 2.000/200 vom 28.11.2003
- Unterlage 8 Blatt Nr. 2 -

Höhenplan Bau-km 32+000 bis Bau-km 34+000 M 1 : 2.000/200 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 8 Blatt Nr. 3/T -

Höhenplan Bau-km 34+000 bis Bau-km 36+000 M 1 : 2.000/200 vom 28.11.2003 - Unterlage 8 Blatt Nr. 4 -

Höhenplan Bau-km 36+000 bis Bau-km 38+000 M 1 : 2.000/200 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 8 Blatt Nr. 5/T -

Höhenplan Bau-km 38+000 bis Bau-km 39+400 M 1 : 2.000/200 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 8 Blatt Nr. 6/T -

Höhenplan Bundesstraße 10 M 1 : 1.000/100 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 8 Blatt Nr. 7/T -

Höhenplan Staatsstraße 2027 M 1 : 1.000/100 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 8 Blatt Nr. 8/T -

Lageplan zum Schallschutz Bau-km 37+500 bis Bau-km 39+600 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 11.2 Blatt Nr. 1 T -

Lageplan zum Schallschutz Bau-km 36+100 bis Bau-km 38+360 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 11.2 Blatt Nr. 2 T -

Ergebnistabelle zu den schalltechnischen Untersuchungen (Schallimmissionen an Gebäudefassaden mit Grenzwertüberschreitung) vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 11.3AT -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen - Legende - M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 12.3 Blatt Nr. T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 28+700 bis Bau-km 30+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 - Unterlage 12.3 Blatt Nr. 1 -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 30+000 bis Bau-km 32+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 - Unterlage 12.3 Blatt Nr. 2 -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 32+000 bis Bau-km 34+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 12.3 Blatt Nr. 3 T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 34+000 bis Bau-km 36+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 12.3 Blatt Nr. 4 T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 36+000 bis Bau-km 38+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 12.3 Blatt Nr. 5 T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 38+000 bis Bau-km 39+400 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 12.3 Blatt Nr. 6 T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Bau-km 30+400 bis Bau-km 33+300 Waldunterpflanzung M 1 : 5.000, 1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 12.3 Blatt Nr. 7 T -

Grunderwerbsplan Bau-km 28+700 bis Bau-km 30+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 1 -

Grunderwerbsplan Bau-km 30+000 bis Bau-km 32+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 2/T -

Grunderwerbsplan Bau-km 32+000 bis Bau-km 34+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 3/T -

Grunderwerbsplan Bau-km 34+000 bis Bau-km 36+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 4/T -

Grunderwerbsplan Bau-km 36+000 bis Bau-km 38+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 5/T -

Grunderwerbsplan Bau-km 38+000 bis Bau-km 39+400 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 6/T -

Grunderwerbsplan Ausgleichsfläche M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 7/T -

Grunderwerbsplan Ausgleichsfläche M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 8/T -

Grunderwerbsplan Ausgleichsfläche M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 9/T -

Grunderwerbsverzeichnis vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 14.2 T -

Den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt sind:

Erläuterungsbericht vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 1 T -

Übersichtskarte M 1 : 100.000 vom 28.11.2003 - Unterlage 2 -

Übersichtslageplan M 1 : 25.000 vom 28.11.2003 - Unterlage 3.1 -

Luftbildübersichtslageplan Bau-km 28+700 bis Bau-km 34+200 M 1 : 5.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 3.2 Blatt Nr. 1/T -

Luftbildübersichtslageplan Bau-km 34+200 bis Bau-km 39+400 M 1 : 5.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 3.2 Blatt Nr. 2/T -

Luftbildübersichtslageplan (transparent) Bau-km 28+700 bis Bau-km 34+200 M 1 : 5.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 3.3 Blatt Nr. 1/T -

Luftbildübersichtslageplan (transparent) Bau-km 34+200 bis Bau-km 39+400 M 1 : 5.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 3.3 Blatt Nr. 2/T -

Schalltechnische Untersuchung vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 11.1 T -

Ergebnistabelle zu den schalltechnischen Untersuchungen (Schallimmissionen an allen Berechnungspunkten) vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 11.3 T

Verzeichnis der Berechnungspunkte vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 11.4 T -

Liste der Gebäude mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 11.4AT -

Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen (Luftschadstoff-Belastung aus der A 8) - Unterlage 11.5 T -

Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil - vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 12.1 T

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - Legende - M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 12.2 Blatt T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 28+700 bis Bau-km 30+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 1 -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 30+000 bis Bau-km 32+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 2 -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 32+000 bis Bau-km 34+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 3 T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 34+000 bis Bau-km 36+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 4 T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 36+000 bis Bau-km 38+000 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 5 T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 38+000 bis Bau-km 39+400 M 1 : 2.000 vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 6 T -

Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen - Textteil - vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005
- Unterlage 13.1 T -

Schemaplan - Regenrückhaltebecken M 1 : 250 vom 28.11.2003
- Unterlage 13.2 -

Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 28.11.2003 mit 1. Tektur vom 17.09.2004 und Änderungen vom 02.05.2005 - Unterlage 16 T -

Niederschriften über die Erörterungstermine vom 20.04., 21.04., 22.04., 08.12. und 09.12.2004 - Unterlage 17 -

III. Straßenrechtliche Verfügungen

1. Die neuen Bestandteile der Bundesautobahn A 8 und der B 10 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 Bestandteile der Bundesautobahn A 8 und der B 10, bei denen sich die Verkehrsbedeutung geändert hat, umgestuft oder eingezogen. Der Umfang der Widmung, Umstufung und Einziehung ergibt sich im Einzelnen aus dem Bauwerksverzeichnis.
2. Bei Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen werden, soweit nicht Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten
 - die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
 - die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
 - die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvor-

aussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen. Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis.

IV. Immissionsschutz

1. Bei den durchgehenden Fahrbahnen der BAB A 8 ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{St10} von -2 dB(A) gemäß RLS-90 entspricht.
2. Den Eigentümern der in der Unterlage 11.3AT aufgelisteten Anwesen steht für die in den Unterlagen 11.2 Bl.Nr. 1 T und 11.2 Bl.Nr. 2 T markierten Gebäudefassaden dem Grunde nach ein Anspruch auf Erstattung für passive Schallschutzmaßnahmen zu. Für Art und Umfang aller notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen ist die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung, 24. BImSchV (BGBl I, S. 172) heranzuziehen.
3. Für die unter IV.2 genannten Immissionsorte, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz wegen Überschreitung der maßgebenden Tagesgrenzwerte gegeben ist, besteht dem Grunde nach auch ein Anspruch auf Entschädigung des sog. Außenwohnbereichs.

V. Wasserwirtschaft

1. Wasserrechtliche Erlaubnis

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

2. Wasserrechtliche Auflagen

2.1 Altlasten

Bei allen Erdarbeiten im Planungsgebiet ist generell darauf zu achten, ob künstliche Auffüllungen, Altablagerungen oder ähnliches angetroffen werden. In diesem Fall ist das jeweils zuständige Landratsamt Günzburg bzw. Augsburg zu benachrichtigen.

2.2 Niederschlagswasserbeseitigung

Das Abwasser darf keine für das Gewässer schädlichen Konzentrationen an Stoffen 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 das Becken gelangen, ist durch sofortigen Verschluss der Schieber zu verhindern, dass diese in die Oberflächengewässer gelangen.

Die erlaubte Gewässerbenutzung für das Einleiten von Niederschlagswasser aus den Regenrückhaltebecken in die Vorfluter oder in das Grundwasser wird wie folgt beschränkt:

| BW | Vorfluter | Maximalabfluss in l/s |
|------------------------|------------------------|-----------------------|
| VB 1 | Grundwasser | 2,9 |
| Regenrückhaltebecken 2 | Graben | 77 |
| Regenrückhaltebecken 3 | Hornbach | 38 |
| Regenrückhaltebecken 4 | Hornbach | 158 |
| Regenrückhaltebecken 5 | Zusam | 535 |
| Regenrückhaltebecken 6 | Zusam | 120 |
| Regenrückhaltebecken 7 | Zusam-Flutgraben | 265 |
| Regenrückhaltebecken 8 | Zusam-Flutgraben | 245 |
| Regenrückhaltebecken 9 | Regenrückhaltebecken 8 | -- |

Die Becken sind für ein 100-jährliches Regenereignis bei Verzicht auf ein Freibord zu dimensionieren. Die Einleitungsbauwerke sind gemäß Arbeitsblatt ATV-DVWK-157 und so naturnah wie möglich auszuführen sowie gegen Erosionen zu sichern. Alle Bauwerke sind mind. einmal jährlich durch einfache

Sichtprüfung auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu überprüfen.

Die Kronenbreiten, Böschungsneigungen und die Gründung der Dämme der Regenrückhalte- und Leichtstoffabscheidebecken und der Versickerungs- und Absetzbecken sind nach erdstatischen Verhältnissen zu bemessen. Die Erd-dämme müssen für alle Belastungsfälle bei dem im Einzelfall gegebenen Untergrund standsicher sein.

Die gesamten wasserbaulichen Maßnahmen sind nach Grundsätzen eines naturnahen Wasserbaus auszuführen. Bei der Gestaltung der Ausbauquerschnitte und bei der Wahl der Baustoffe sowie bei der Begrünung und Bepflanzung ist darauf zu achten, dass die Sohlen und Böschungen, insbesondere die der Beckenzu- und -abläufe und die der Hochwasserentlastungsanlagen - Notüberläufe -, ausreichend gegen die beim Hochwasserabfluss (max. möglicher Abfluss) auftretende Schlepkräfte gesichert sind. Ferner ist darauf zu achten, dass die Hochwasserentlastungsanlagen in Form einer Dammscharte oder Flutmulde erosionssicher mit einem frostsicheren Steinwurf (Granit) in Beton oder auf einem Geotextil ($> 600 \text{ g/m}^2$) verlegt und hergestellt werden. Zur schadlosen Abführung des Abflusses aus den Entlastungsanlagen und zur Vermeidung einer rückschreitenden Erosion auf eine kontrollierte Fortleitung am Fuße der Entlastungsanlagen und Drosselleitungen ist zu achten. Sofern sich bei Durchführung der Baumaßnahme zeigt, dass in bestimmten Bereichen zur Böschungsstützung bzw. -sicherung eine Böschungsfußsicherung erforderlich wird, ist diese mit einem Steinwurf aus frostsicheren Wasserbausteinen (Granit) vorzunehmen.

Bei der Eingrünung der Becken ist darauf zu achten, dass die wasserseitigen Dammböschungen, die Dammkronen und das untere Drittel der landseitigen Dammböschung von jeglicher Gehölzbepflanzung freigehalten wird.

Das jeweilige Einleitungsbauwerk der Drosselleitungen und Notüberläufe in die Vorfluter ist naturnah zu gestalten. Es ist vom Böschungsfuß des Grabens oder Gewässers zurückversetzt, böschungsgleich zu erstellen. Hierbei ist von einem unterhaltenen Gewässerprofil auszugehen. Das Einleitungsbauwerk und die Ablauffläche (Ablaufrinne) auf der Böschung ist mit Granitsteinen, ggf. in Beton verlegt, gegen Auskolkung zu sichern.

Während der Bauarbeiten ist der Abfluss der Gewässer zu gewährleisten.

2.3 Oberirdische Gewässer

Während der Bauarbeiten ist der Abfluss der Gewässer zu gewährleisten und der Ablauf von Hochwasser muss stets ohne nennenswerte Beeinflussung möglich sein. Beim Ablauf großer Hochwässer während der Bauzeit hat der Vorhabensträger die Anlage ständig zu beobachten (auch an arbeitsfreien Tagen und außerhalb der üblichen Arbeitszeiten).

Aushub darf im Überschwemmungsgebiet der Gewässer nicht zwischengelagert werden.

In der Zeit, in der Seile über das Gewässer gespannt oder Einbauten vorhanden sind, hat der Vorhabensträger durch geeignete Tafeln an gut sichtbaren Stellen die Gewässerbenutzer auf die Gefahrenstelle hinzuweisen.

Die neben dem Ufer stehenden Flusseinteilungszeichen und Höhenfestpunkte dürfen weder entfernt (auch nicht vorübergehend), noch beschädigt werden. Evtl. Beschädigungen hat der Antragsteller sofort dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth anzuzeigen. Der Antragsteller hat alle Kosten im Zusammenhang mit der Einmessung der Höhe (m ü.NN) und der Lage nach (Gauß-Krüger-Koordinaten) zu übernehmen. Entsprechende Anträge hat er selbst zu stellen.

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 Durchführung der Baumaßnahme sind jegliche Maßnahmen zu unterlassen, die eine Verunreinigung oder sonstige nachteilige Veränderungen von Eigenschaften der Zusage und des Grundwassers besorgen lassen. Soweit die Lagerung wassergefährdender Flüssigkeiten nicht durch sonstige Vorschriften geregelt ist, gilt, dass Kraftstoffbehälter sowie Öl- und Schmierstoffe auf der Baustelle nur in einem abgeschlossenen Raum oder einem abschließbaren umzäunten Bereich der Baustelle außerhalb des Überschwemmungsgebietes gelagert werden dürfen. Der Lagerplatz ist so zu wählen, dass bei einem un-

vorhergesehenen Auslaufen von Behältern kein Kraft- oder Schmierstoff in den Untergrund oder ins Gewässer gelangen kann. Wenn hydraulisch arbeitende Geräte (z.B. Bagger, Radlager usw.) im oder am Gewässer 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 Bachbett aufgestellt werden oder es müssen besondere Vorkehrungen getroffen werden, um Schäden zu vermeiden.

Die Ufer des Gewässers sind im Baubereich (einschließlich der Anschlussbereiche) während der Baumaßnahme, aber besonders nach Abschluss der Maßnahme, in einer sicheren, dauerhaften fach- und sachgerechten Art mit frostbeständigen Wasserbausteinen (Kantenlänge mind. 60 cm) nach Anweisung des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth durch den Vorhabensträger auf seine Kosten zu sichern.

Die Bauarbeiten sind unter größter Schonung des Bewuchses auf den Ufern und Schutzstreifen auszuführen.

Alle Einbauten der alten Brücken, auch ehemalige hölzerne Stützen, Pfähle und Spundwände sind abzureißen und vollständig zu beseitigen.

Bei der Gestaltung der Ausbauquerschnitte und bei der Wahl der Baustoffe sowie bei der Begrünung und Bepflanzung ist darauf zu achten, dass Sohle und Böschungen ausreichend gegen die beim Hochwasserabfluss - max. möglicher Abfluss - auftretenden Schlepkräfte gesichert sind. Sofern sich bei der Durchführung der Baumaßnahme zeigt, dass in bestimmten Bereichen zur Böschungsstützung bzw. -sicherung eine Böschungsfußsicherung erforderlich wird, ist diese mit einem Steinwurf aus frostsicheren Wasserbausteinen (z.B. Granit) vorzunehmen. Die Gewässersohle ist ggf. vor und nach den Durchlässen zur Vermeidung einer Tiefenerosion mit einer Schuppenlage erosionsicher zu befestigen.

Die Sohle der Durchlässe ist bei der Neuverlegung mind. 10 cm tiefer als die jeweilige Bachsohle zu verlegen, damit sich ein durchgehendes Sohlsubstrat zur Gewährleistung der Organismendurchgängigkeit ausbildet.

2.4 Retentionsraumausgleich

Der verminderte natürliche Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet der Zusam ist auf der Ausgleichsfläche A 3 zu schaffen und in seinem Bestand dauerhaft zu sichern.

2.5 Auflagenvorbehalt

Die Festsetzung weiterer Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleibt für den Fall vorbehalten, dass sich bei Erlass dieses Bescheides bestehende Verhältnisse ändern.

3. Hinweise

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 gemäß §§ 3,7 WHG bei der jeweils zuständigen Kreisverwaltungsbehörde zu beantragen. Hierbei sind Art und Umfang der beabsichtigten Bauwasserhaltung anhand der entsprechenden Unterlagen aufzuzeigen und der Genehmigungsbehörde vor Baubeginn vorzulegen. Es ist zu beachten, dass grundsätzlich eine Versickerung des geförderten Grundwassers vorzusehen ist. Eine Grundwasserabsenkung über den Bauzustand hinaus ist nicht zulässig.

Für ein evtl. erforderliches Leergerüst beim Bau der Zusambrücke wäre ein eigenes wasserrechtliches Verfahren zu beantragen.

4. Der Fischereiberechtigte

Der Fischereiberechtigte ist mind. 28 Tage vor Beginn der Bauarbeiten an dem Gewässer zu verständigen.

VI. Naturschutz

1. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Maßnahmeplan) ist im Benehmen mit der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Augsburg oder Landratsamt Günzburg) zu vollziehen.
2. Der Weg BWV lfd. Nr. 1.1.19 T ist innerhalb der Kronentraufe des Naturdenkmals drei Linden (südlich der BAB A 8 / östlich der St 2027 bei Bau-km 38+620 bis Bau-km 38+710) in einer Sonderbauweise zu erstellen. Im Bereich dieser Sonderbauweise ist während der Bauzeit des Weges ein Bauzaun in max. 1,5 m Entfernung zum Weg und folgender Fahrbahnaufbau vorzusehen:
 - ca. 10 cm wasser- und luftdurchlässiger Belag (z.B. Kleinpflasterbelag ohne Fugenverguss)
 - ca. 30 cm Tragschicht in Form eines Bodensubstrat mit Stützkorn (z.B. tragfähige Vegetationsschicht, Substrat B gem. ZTV-Vertrag-Mü).Die Tragschicht ist im Wurzelraum des Naturdenkmals lagenweise einzubauen und abzuwalzen. Zur Vermeidung des Haarwurzelabrisses im Wurzelraum des Naturdenkmals dürfen Vibrationsgeräte nicht eingesetzt werden.
3. Auf dem Grundstück Flnr. 556, Gemarkung Vallried, ist aus wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Gründen der verrohrte Gewässerlauf des Wollbaches mit Quellzone zu öffnen, die Verrohrung herauszunehmen und das Gewässerprofil unter gewässerökologischen Gesichtspunkten zu gestalten. Am neu geschaffenen Gewässerlauf einschl. Quellzone soll begleitend eine Sukzessionszone ausgebildet werden.
4. Entgegen den im BWV (Unterlage 7.2T) unter lfd. Nr. 7.3.1 und in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.1T und 12.3T) genannten Zeiten dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder Feldgebüsche nur in der Zeit vom 1. Oktober (statt 1. September) bis 28. Februar zurückgeschnitten oder beseitigt werden, sofern nicht die untere Naturschutzbehörde nach Prüfung des Einzelfalles einer Beseitigung zu einem anderen Zeitpunkt zustimmt.
5. Zur Gewährleistung einer möglichst umweltschonenden Durchführung der Baumaßnahmen ist eine Umweltbaubegleitung einzusetzen.

VII. Waldrecht

Die in den Planunterlagen vorgesehen Rodungs- und Aufforstungsmaßnahmen sind mit der Forstdirektion Schwaben-Oberbayern bzw. dem künftig zuständigen Amt für Landwirtschaft und Forsten abzustimmen.

VIII. Denkmalschutz

1. Soweit die Baumaßnahme die bekannten Bodendenkmäler Römerstraße Augsburg-Günzburg (Fundstelle 7529/0011), Siedlungsfunde des Neolithikums und der römischen Kaiserzeit (Fundstelle 7529/0012), Siedlungsfunde der römischen Kaiserzeit (Fundstelle 7529/0013) sowie den Ringwall unbekannter Zeitstellung (Fundstelle 7529/0015) unmittelbar betrifft, sind diese - insofern es die planfestgestellten Unterlagen zulassen - nach Möglichkeit zu überdecken (z.B. mit einer Kiesmatte) oder ersatzweise fachmännisch auszugraben und zu dokumentieren. Dies gilt auch für naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen soweit hier Oberbodenabtrag oder weitergehende Gestaltungsmaßnahmen erfolgen. 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.
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 Fahrer bereitzustellen.
3. In allen anderen Bereichen kann der Oberbodenabtrag in herkömmlicher Bauweise erfolgen. Einem Grabungstechniker oder einem Archäologen des Bayer. Landesamts für Denkmalpflege ist die Möglichkeit einzuräumen den Abschub zu beobachten.
4. Treten bei Maßnahmen nach Ziff. 2 oder 3 Bodendenkmäler zutage, richtet sich das weitere Vorgehen nach Ziff. 1.
5. Unabhängig davon sind die bauausführenden Unternehmen darauf hinzuweisen, dass vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B. Tonscherben, Kno-

chen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind.

6. Hinweis:

Die Übernahme bzw. Aufteilung der bei Vollzug der Auflagen Ziff. 1 - 4 anfallenden Arbeiten und Kosten bleibt Gegenstand einer Vereinbarung zwischen den zuständigen Behörden.

IX. Sonstige Auflagen

1. Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Versorgungseinrichtungen zur Abstimmung der erforderlichen technischen Baumaßnahmen möglichst frühzeitig mitzuteilen:
 - Lechwerke AG, Kundencenter Donauwörth, Stuttgarter Str. 4, 86154 Augsburg (Bereich Landkreis Augsburg) bzw. Kundencenter Günzburg, Am Stadtbach 4, 89312 Günzburg (Bereich Landkreis Günzburg)
 - GLH-Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH, Möwenweg 2a, 86938 Schondorf a. Ammersee
 - Deutsche Telekom AG, T-COM Technikerniederlassung, Gablinger Str. 2, 86368 Gersthofen-Hirblingen
 - Bayerngas GmbH, Poccistr. 9, 80336 München
 - Erdgas Schwaben GmbH, Bayerstr. 43, 86199 Augsburg
 - Markt Zusmarshausen, Schulstr. 2, 86441 Zusmarshausen

2. Der Bestand der im Planungsbereich betroffenen 20-kV-Kabel und der 1-kV-Niederspannungskabel der Lechwerke AG muss gewahrt bleiben. Bei Bauarbeiten in der Nähe der Kabel sind die aktuellen Kabelpläne für den Bereich des Landkreises Augsburg im Kundencenter Donauwörth, Außenstelle Süd und für den Bereich des Landkreis Günzburg im Kundenbezirk Burgau, rechtzeitig einzuholen. In der Nähe der Kabel darf weder mit spitzen Werkzeugen noch mit Baggern u. dgl. gearbeitet werden. Sollte ein Kabel freigelegt werden, so ist unverzüglich der Kundenbezirk Horgau (Landkreis Augsburg) bzw. der Kundenbezirk Burgau (Landkreis Günzburg) zu verständigen.

Nach Ausbau der Autobahn müssen die nach DIN VDE geforderten Mindestabstände auch weiterhin eingehalten werden.

3. Soweit die Telekommunikationslinie der GLH-Auflanggesellschaft für Telekommunikation mbH (BWV lfd. Nr. 4.1.2) betroffen ist, ist die Detailplanung mit dieser GmbH abzustimmen. Für Arbeitsvorbereitungen ist ihr eine Vorlaufzeit von mind. 6 Wochen zu gewähren.
4. Soweit die Erdgas-Hochdruckleitung DN 150 PN 4 betroffen ist, ist die Detailplanung mit der Erdgas Schwaben GmbH abzustimmen. Eine Umlegung der Gasleitung ist mind. 6 Monate vorher anzukündigen
5. Soweit die Kabelschutzrohranlage mit Lichtwellenleiterkabeln der Interroute 21 Germany GmbH (BWV lfd. Nr. 4.1.1) betroffen ist, ist die Detailplanung mit der Bayerngas GmbH abzustimmen. Eine Umlegung muss mehrere Monate vor der Maßnahme angekündigt werden.
6. 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.

X. Vorrang der Auflagen

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

XI. Entscheidungen über Einwendungen

1. Der Straßenbaulasträger 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, Tekturen, Ände-

rungen oder Roteintragungen Rechnung getragen worden ist und soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

XII. Kostenentscheidung

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 den Anschlussstellen Burgau und Zusmarshausen. Die Maßnahme ist Teil des Gesamtprojekts "sechsstreifiger Ausbau der BAB A 8 zwischen Ulm/Elchingen und München". Die BAB A 8 ist derzeit an vielen Stellen stark überlastet. Aus diesem Grund plant der Bund den sechsstreifigen Ausbau der A 8 vom Autobahnkreuz Ulm/Elchingen bis Anschlussstelle Dachau-Fürstenfeldbruck. Dieser Ausbau ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf enthalten. Das Gesamtprojekt ist in 14 Abschnitte unterteilt.

Der vorliegende 10. Abschnitt umfasst den sechsstreifigen Ausbau zwischen den Anschlussstellen Burgau und Zusmarshausen. Die 10,7 km lange Teilstrecke beginnt etwa 1,00 km östlich der bestehenden Anschlussstelle Burgau. Sie durchquert die Gemarkungen Scheppach, Wollbach, Gabelbach, Vallried sowie Zusmarshausen und endet schließlich etwa 1,00 km östlich der Anschlussstelle Zusmarshausen.

Der sechsstreifige Ausbau wird dadurch verwirklicht, dass von Baubeginn bis zum östlichen Rand des Scheppacher Forstes ein einseitiger südlicher Ausbau der Autobahn geplant ist. Im Anschluss daran verschwenkt die Trasse in die Nordlage und wird dann bis zum Abschnittsende einseitig im Norden ausgebaut. Gleichzeitig mit der Verbreiterung der BAB A 8 soll auch der Verkehrsstandard verbessert werden. Deshalb werden im Planungsabschnitt die teilweise über 5 %igen Steigungen auf max. 4 % reduziert.

Darüber hinaus beinhaltet das Planvorhaben den Umbau der Anschlussstelle Zusmarshausen. Die Anschlussstellenrampen erhalten die verkehrstechnisch erforderlichen Radien.

Innerhalb des Planungsabschnittes müssen auch drei Überführungs- und acht Unterführungsbauwerke der A 8 neu erstellt werden, da diese unzureichende Abmessungen aufweisen. Auch sind sie bereits über 60 Jahre alt und mindertragfähig. Im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8 werden ferner die vorhan-

denen Parkplätze ohne WC-Anlagen bei Bau-km 31+350 bis 31+600, 36+100 und 39+380 bis 39+400 südlich der BAB A 8 und bei Bau-km 31+800 bis 31+900, 35+000, 36+700 sowie 39+150 bis 39+310 nördlich der BAB A 8 aufgelassen. Darüber hinaus wird im Ausbauabschnitt die gesamte Straßenentwässerung neu erstellt.

Bedingt durch die relative Nähe der Autobahn zu den Ortsteilen Vallried, Friedensdorf, Wollbach und Zusmarshausen sind eine Reihe von Schallschutzmaßnahmen in der Planung vorgesehen. Durch den Bau zusätzlicher Lärmschutzwälle und Wände soll eine deutliche Verbesserung der dortigen Lärmsituation erreicht werden.

Die Autobahndirektion Südbayern rechnet mit Gesamtkosten von ca. 72 Mio. €.

II. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Autobahndirektion Südbayern beantragte mit Schreiben vom 28.11.2003 die Planfeststellung für den hier gegenständlichen Abschnitt des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8. Aufgrund dieses Antrages lagen die Planunterlagen in der Zeit vom 07.01.2004 bis 06.02.2004 im Markt Zusmarshausen, im Markt Jettingen-Scheppach und in der Gemeinde Haldenwang nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht aus.

Die Regierung von Schwaben gab neben den betroffenen Bürgern insgesamt 42 Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zum Vorhaben Stellung zu nehmen. Im Anhörungsverfahren wurden von 30 Behörden und Verbänden Stellungnahmen unterschiedlich starken Umfangs abgegeben. Mehr als 200 Privatpersonen haben Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben, die überwiegend eine Verbesserung des Lärmschutzkonzeptes forderten. Die Einwendungen wurden daraufhin am 20.04., 21.04. und 22.04.2004 im Seniorenzentrum St. Albert in Zusmarshausen erörtert. Über diesen Erörterungstermin wurden Niederschriften angefertigt, die nachrichtlich in die Planunterlagen aufgenommen worden sind (Unterlage17).

Aufgrund der erhobenen Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat die Autobahndirektion Südbayern Planänderungen (Tekturen) in das Vorhaben eingebracht. Die Tekturen vom 17.09.2004 nahmen eine Reihe von Detailanregungen auf. Sie beinhalten vor allem Verbesserungen des Schallschutzkonzeptes für

Wollbach. Ferner wurde die landschaftspflegerische Begleitplanung geändert. Die jetzige Planung sieht vor allem keine Ausgleichs- und Waldneu Gründungsmaßnahmen am Freyberger Hof mehr vor. Statt dessen ist nun eine 50 m breite Grünbrücke im Scheppacher Forst geplant. In Folge dessen musste die Betriebsumfahrt innerhalb des Scheppacher Forstes verlegt werden. Eine zusätzliche Ausgleichsmaßnahme ist im Zusamtal vorgesehen. Diese tektierten Pläne lagen in der Zeit vom 23. September 2004 bis einschließlich 22. Oktober 2004 wiederum öffentlich aus. Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 8. und 9. Dezember 2004 im Seniorenzentrum St. Albert in Zusmarshausen erörtert. Mit Änderung vom 2. Mai 2005 wurde dann vor allem das Lärmschutzkonzept noch einmal verbessert. Daneben wurde mit gleichem Datum u.a. eine Waldneu Gründungsmaßnahme neu eingeplant und eine Ausgleichsmaßnahme verlegt und erweitert. Soweit hierdurch wiederum der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker berührt wurden, wurde Ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Inhaltlich wurden keine wesentlich neuen Einwendungen erhoben, sondern teilweise das bisherige Vorbringen bekräftigt.

C. Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 17 Abs. 1 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 im Einvernehmen mit der für die Erlaubnis zuständigen Behörde 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 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 im hier gegenständlichen Bereich 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. Die Bildung von Teilabschnitten muss sich allerdings aus sachlichen Gründen rechtfertigen lassen und das Ergebnis planerischer Abwägung sein. Dabei soll jeder Teilabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion haben (vgl. BVerwG vom 19.05.1998, BVerwGE 107, 1 ff., BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993 S. 572). Für nachfolgende, noch nicht verwirklichte Planungsabschnitte ist die Prognose ausreichend, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vorneherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (BVerwG vom 10.04.1997, DVBl 1997, 1115).

Das Gesamtprojekt des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8 zwischen Ulm/Elchingen und München ist in insgesamt vierzehn Planungsabschnitte geteilt. Die Aufteilung des insgesamt rund 101 km langen Gesamtprojekts in mehrere Teilabschnitte ist sachlich gerechtfertigt, weil eine verfahrensmäßige Bewältigung 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. Die Grenzen des Planfeststellungsabschnitts sind so gewählt, dass eine umfassende Abwägung der von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange möglich ist. Unüberwindliche Hindernisse sind in den nachfolgenden Planungsabschnitten der BAB A 8 nicht erkennbar. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 von Ulm bis Dachau ist im Bedarfplan für die Bundesfernstraßen als "vordringlicher Bedarf" enthalten. Unlösbare Konflikte sind

beim Ausbau der bestehenden vierspurigen Trasse auf sechs Fahrbahnstreifen an keiner Stelle zu erwarten. Auf die Ausführungen unter III. wird verwiesen.

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 Bestimmungen des Bundesfernstraßengesetzes und ergänzend nach den Vorschriften des Bayerischen Verwaltungsverfahrenrechts.

2. Notwendigkeit einer UVP-Prüfung

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 Abs. 1 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 Umweltverträglichkeitsprüfung

Wird ein Straßenbauvorhaben in mehreren Planungsabschnitten verwirklicht, dann ist die förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung grundsätzlich nur bezo-

gen auf den jeweiligen Planungsabschnitt durchzuführen. Dies bedeutet, dass sich die vorliegende Umweltverträglichkeitsprüfung grundsätzlich nur auf die Auswirkungen des zehnten 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. Es ist zwar keine Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich des Gesamtvorhabens des sechsstreifigen Ausbaus von Ulm bis München erforderlich. Die Umweltverträglichkeitsprüfung für einen Teilabschnitt muss sich aber mit allen umweltbezogenen Einwänden gegen das Gesamtvorhaben auseinandersetzen, die letztlich die Verwirklichung des Teilvorhabens in Frage stellen.

Soweit gegen das Gesamtprojekt grundlegende umweltbezogene Einwände erhoben werden, genügt aber die Prognose, dass der Verwirklichung des Straßenbauprojekts in den Folgeabschnitten keine von vorneherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG vom 28.02.1996, NVwZ 1996, S. 1011). Eine solche positive Prognose kann beim sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 bei der notwendigen "Vorausschau" auf die nachfolgenden Planabschnitte abgegeben werden. 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 u.a. den "Naturpark Augsburg - Westliche Wälder". Die mit der geplanten Trassenverbreiterung verbundenen Flächenverluste und Beeinträchtigungen des Erholungsgebiets können jedoch aller Voraussicht nach ausgeglichen werden. Somit kann ein vorläufiges positives Gesamturteil abgegeben werden (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 (Unterlage 16T) vorlegt. Im vorliegenden Fall wurden diese Unterlagen vom Büro Dr. Schober für die Autobahndirektion zusammengestellt. 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, Art. 73 Abs. 3 - 7 BayVwVfG. Da die von der Autobahndirektion Südbayern in das Verfahren eingebrachten Tekturen vom 17.09.2004 auch zu Änderungen in der Umweltverträglichkeitsstudie führten, erhielt die Öffentlichkeit nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme. Der Inhalt der Umweltverträglichkeitsstudie ist somit ausreichend bekannt gemacht. Soweit durch die Änderungen vom 2. Mai 2005 der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker berührt wurden, wurde Ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

2.4 Grundlagen des UVP-Berichts

Die nachfolgende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens beruht auf den vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen, 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 1T), in den Unterlagen zur Umweltverträglichkeit (Unterlage 16T), im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 12.1T), dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2T), dem Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.3T) sowie in den schall- und schadstofftechnischen Berechnungen (Unterlage 11.1T - 11.5T).

3. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

3.1 Beschreibung des Vorhabens

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 stellt im Wesentlichen einen bestandsorientierten Ausbau dar. Die 10,7 km lange Autobahnstrecke wird um zwei Fahrbahnen und zwei Standstreifen verbreitert. Dadurch wird der Straßenquerschnitt auf RQ 35,5 erweitert. Der Ausbau erfolgt von Baubeginn bis zum östlichen Rand des Scheppacher Forstes südseitig und schwenkt dann bis zum Abschnittsende auf die Nordseite. Die Verbreiterung der Autobahn macht es erforderlich, dass die vorhandenen drei Überführungs- und acht Unterführungsbauwerke erneuert werden.

Gleichzeitig mit der Verbreiterung wird aus Gründen der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs der Höhenverlauf der Autobahn verflacht. Die vorhandenen Steigungen von über 5 % werden auf max. 4 % reduziert.

Im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus wird auch die Anschlussstelle Zusmarshausen umgebaut, so dass die Anschlussstellenrampen die verkehrstechnisch erforderlichen Radien erhalten. Der Anschluss der nördlichen Rampe an die St 2027 wird um ca. 80 m Richtung Norden verschoben. Der südliche Anschluss an die Staatsstraße wird um ca. 40 m nach Süden verschoben. Die heute vorhandene Einmündung der südlichen Rampe in die St 2027 wird durch einen Kreisverkehrsplatz ersetzt. Ferner wird die B 10 im Kreuzungsbereich mit der BAB A 8 östlich von Friedensdorf um 40 m nach Osten verschoben und in diesem Abschnitt baulich angepasst.

Zum Schutz der bisher ungeschützten Wohnbebauung von Vallried, Friedensdorf, Wollbach und Zusmarshausen sind umfangreiche Schallschutzmaßnahmen mit einer Höhe bis zu 9 m vorgesehen. Die umfangreichen Lärmvorsorgemaßnahmen sind deshalb veranlasst, da im gegenständlichen Ausbaubereich nach der Verkehrsprognose von Prof. Dr. Kurzak für das Jahr 2020 mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 70.000 Kfz/24h und einem Lkw-Anteil von 23 % tags und 45 % nachts gerechnet wird.

Daneben ist auch die vollständige Sanierung der Straßenentwässerung geplant.

Das geplante Bauvorhaben nimmt ca. 69,2 ha an Grund und Boden in Anspruch. Neuversiegelungen erfolgen in einem Umfang von ca. 30,4 ha. Zu Entsiegelungen kommt es auf ca. 14,1 ha Fläche, so dass sich per saldo eine zusätzliche Versiegelung von 16,3 ha ergibt. Für die Eingriffe in Natur und Landschaft sind etwa 14,1 ha an naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen und eine Grünbrücke als naturschutzrechtliche Ersatzmaßnahme vorgesehen.

3.2 Beschreibung der Umwelt

Der Planungsraum liegt zwischen den bereits bestehenden Anschlussstellen der BAB A 8 bei Burgau und Zusmarshausen. Er durchquert die Gemarkungen Scheppach, Wollbach, Gabelbach, Vallried sowie Zusmarshausen. Das Pla-

nungsgebiet liegt im Naturraum "Iller-Lech-Schotterplatten" und darin in der Untereinheit "046-A Riedellandschaft der Iller-Lech-Schotterplatten".

Im Untersuchungsraum befinden sich alle Siedlungen im Zusamtal. Am Westrand des Zusamtals liegen die Wohnsiedlungen von Vallried und Friedensdorf. Am Ostrand des Zusamtals ragt das Gewerbegebiet von Zusmarshausen in den Planungsraum. Nördlich der BAB A 8 befindet sich die Wohnbebauung und das Gewerbegebiet von Wollbach in der Zusamaue.

Das Erscheinungsbild der Landschaft lässt sich im Plangebiet in mehrere Einheiten gliedern. Die flachen Hänge im Anstieg vom Mindeltaal zu den Riedelhöhen des Scheppacher Forstes werden intensiv landwirtschaftlich genutzt. Die flachwellige Riedellandschaft zwischen Zusamtal und Mindeltaal wird vom großen Waldgebiet des Scheppacher Forstes eingenommen. Das Waldgebiet besteht aus einem Mosaik aus Fichtenforsten und Mischwald. Die Landschaft westlich des Zusamtals bestimmen die einmündenden Seitentälchen des Hornbaches südlich der A 8 und des Wollbaches nördlich der A 8. Die Autobahn verläuft hier weitgehend entlang des bewaldeten Spoms zwischen den Tälchen. Die flachen Hangbereiche des Hornbachtals um Vallried werden landwirtschaftlich genutzt. Der im Bereich der Autobahnquerung recht enge Auenbereich des Zusamtals wird durch den mäandrierenden Verlauf der Zusam mit begleitenden Gehölzen und flachen Wiesenbereichen bestimmt. Im Bereich der landwirtschaftlichen Flächen östlich von Zusmarshausen betont dann das kleinwellige Relief mit überwiegender Grünlandnutzung die landschaftliche Eigenart. Das gesamte Plangebiet liegt im Naturpark "Augsburg-Westliche Wälder". Dieser Bereich ist gemäß Art. 11 BayNatSchG Teil eines großräumigen Gebietes, das sich "wegen seiner landschaftlichen Voraussetzungen für umweltverträgliche Erholungsformen besonders eignet". Insbesondere Erholungssuchende aus dem Ballungsraum Augsburg sind auf den vielen gut ausgeschilderten Wander- und Radwegen anzutreffen. Sämtliche Waldflächen, die Zusamaue und ein Teil der landwirtschaftlich genutzten Talhänge im Plangebiet sind auch als Landschaftsschutzgebiet "Augsburg-Westliche Wälder" innerhalb des Naturparks ausgewiesen.

Den Waldflächen des Scheppacher Forstes, dem Flusslauf und den Feuchtflächen im Zusamtal kommt auch besondere faunistische Bedeutung zu. So sind innerhalb des großflächigen Waldlebensraumes größere Populationen von

Großsäugern (Schwarzwild, Rehwild) bekannt. Auch ist mit Vorkommen von Dachs, Fuchs u.a. zu rechnen. Darüber hinaus ist der Scheppacher Forst vor allem als Jagdgebiet von streng geschützten Fledermausarten von Bedeutung, denn in den umliegenden Gemeinden wurden unter anderem Wochenstuben des großen Mausohres nachgewiesen. Das Zusamtal zählt zu den zentralen Biotopachsen und Verbundkorridoren der Iller-Lech-Schotterplatten. Bedeutsam sind die Vorkommen mehrerer seltener streng geschützter Fischarten in der Zusam (wie z.B. Barbe, Hasel, Schmerle) sowie der gefährdeten Fließgewässerlibellen Gebänderte Prachtlibelle und Blauvögel-Prachtlibelle, die entlang der Zusam durchgehend nachgewiesen sind. Entlang der Zusam wurden ferner mehrere Fraßspuren des Bibers beobachtet, der ebenfalls streng geschützt ist. Auch ist die Zusam mit ihren naturnahen Uferstreifen Leitstruktur und Jagdrevier für streng geschützte Fledermäuse, von denen mehrere Sommerquartiere in umliegenden Gemeinden bekannt sind. Mit hoher Wahrscheinlichkeit ist ferner davon auszugehen, dass die Wasser- und kleine Bartfledermaus die Zusamaue, insbesondere entlang der Fließgewässer, als Nahrungshabitat nutzen. Schließlich bildet die Zusamaue Lebensraum für den Graureiher.

Im Planungsgebiet liegen mehrere kartierte Biotope, die im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2T) jeweils dargestellt sind. Ferner sind vor allem im Zusamtal und den Bachtälern und feuchten Senken des Scheppacher Forstes zahlreiche Vegetationsbestände kartiert, die nach Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG geschützt sind. Es handelt sich hierbei überwiegend um feuchte Hochstaudenfluren, Klein- und Großröhrichte entlang von Bächen, Gräben und feuchten Senken sowie um eine Feuchtwiese in der Zusamaue. Auch diese betreffenden Flächen sind im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2T) dargestellt. Drei Einzelbäume an der St 2027 südlich der A 8 sind ferner als Naturdenkmale nach Art. 9 BayNatSchG ausgewiesen.

Böden mit hohem bzw. sehr hohem abiotischen Standortpotential 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 Auenböden entlang der Fließgewässer. Altlastenverdachtsflächen sind nicht bekannt.

An Fließgewässern sind im Untersuchungsgebiet die Zusam, die Roth und der Hornbach als Zuflüsse zur Zusam sowie der Zusamflutgraben zu nennen. Daneben sind eine Vielzahl von kleinen Gräben und Bächen im Scheppacher Forst, die in der Regel nach Norden in Richtung des Wollbaches, des Weiherbaches und der Glött abfließen, zu nennen. Stillgewässer sind im Plangebiet in Form zweier kleiner Weiher westlich des Scheppacher Forstes und als Biotopneuschaffung östlich der Industriegebiete von Wollbach vorhanden. Wasserschutzgebiete oder amtlich festgesetzte Überschwemmungsräume von Flüssen gibt es im Plangebiet nicht.

Als Bodendenkmäler sind Siedlungsfunde aus dem Neolithikum und der römischen Kaiserzeit in der Flur "Granrohr-Mähder" in der Gemarkung Zusmarshausen Flnrn. 340, 341 und 342 (Fundstelle Nr. 7529/0012), die Römerstraße Augsburg-Günzburg in der Flur "Granrohr-Mähder" in der Gemarkung Zusmarshausen Flnrn. 339 und 340 (Fundstelle Nr. 7529/0011), Siedlungsfunde aus der römischen Kaiserzeit in der Flur "Rauhe" in der Gemarkung Zusmarshausen Flnrn. 364, 365, 366, 2872 und 2874 (Fundstelle Nr. 7529/0013) und ein Ringwald unbekannter Zeitstellung in der Flur "Antoniberg" der Gemarkung Zusmarshausen Flnrn. 2925 und 2926 (Fundstelle Nr. 7529/0015) ausgewiesen. Nördlich der bestehenden Anschlussstelle Zusmarshausen befindet sich auf der Flnr. 2885 ein Denkmal der Heimatvertriebenen aus Friedensdorf.

Das Lokalklima wird entscheidend durch die großflächigen Waldgebiete geprägt, denen eine wichtige Funktion als Frischluftentstehungsgebiet zukommt.

Festzustellen bleibt jedoch, dass das Plangebiet bereits jetzt vor allem durch die Stör- und Barrierewirkung der A 8 und das Industriegebiet bei Wollbach in der Zusamaue 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 von Zusmarshausen, Wollbach, Friedensdorf und Vallried. Bei diesen Gebieten handelt es sich überwiegend um Wohn- und Mischgebiete, die in Bezug auf den 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, mit Ausnahme von Friedensdorf, die Tagesgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) eingehalten werden. In Friedensdorf selbst werden die Taggrenzwerte im ebenerdigen Außenwohnbereich eingehalten. Die Nachtgrenzwerte werden aber, bezogen auf den gesamten Abschnitt, bei insgesamt 23 Gebäuden 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 Berechnungen 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 stark beeinträchtigt. Ein gewisser Ausgleich für die zu erwartende Zunahme des Verkehrslärms tritt dadurch ein, dass ein lärmindernder Belag von - 2 dB(A) eingebaut wird. Da im näheren Umfeld der Autobahn bereits derzeit 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 Flächenversiegelungen zu einem erheblichen Verlust an Lebensräumen für Tiere und Pflanzen führt. Biotope werden im Umfang von 6,75 ha dauerhaft und 0,06 ha vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen. Zusätzliche mittelbare Beein-

trüchtigungen treten auf 1,42 ha Biotopfläche auf. Waldflächen gehen im Umfang von 19,2 ha als Differenz zwischen Rodung und Neugründung verloren. Besonders schwer wiegen die Eingriffe im Bereich der Zusamaue und im Scheppacher Forst. Durch den Ausbau der A 8 tritt in den betroffenen Lebensräumen und hinsichtlich des Funktionsgefüges von Tieren und Pflanzen eine Verstärkung der bereits bestehenden Zerschneidungs- und Trenneffekte auf. Durch die Verbreiterung der A 8 und den Bau der Lärmschutzanlagen wird insbesondere die bereits bestehende Zerschneidungswirkung von Funktionsbeziehungen flugfähiger Tierarten, für welche die Zusam Leitlinie und Jagdrevier darstellt, verstärkt. Auch die bestehende Zerschneidungswirkung der Autobahn für ökologische Funktionsbeziehungen innerhalb der großflächigen Waldlebensräume im Scheppacher Forst sowie für überregional bedeutsame Wanderungsbeziehungen von Großsäugern wird verstärkt. Gleiches gilt für die ökologische Funktionsbeziehung innerhalb des Laub-Mischwaldes nördlich von Friedensdorf. Bei den faunistischen Untersuchungen zu streng geschützten Artengruppen der Fledermäuse wurden insbesondere die teilweise intensiven bestehenden Funktionsbeziehungen unter der A 8 hindurch an bestehenden Unterführungsbauwerken nachgewiesen. Auch für den streng geschützten Biber bildet die bereits existierende Querung der A 8 durch das Zusamtal bisher keine unüberwindliche Barriere. Die Eingriffe in die Lebensräume für Pflanzen und Tiere werden allerdings durch Schutz- und Minimierungsmaßnahmen verringert. Durch die geplante Ausbildung der neuen Brückenbauwerke, insbesondere im Bereich der Wälder, ergeben sich insgesamt keine wesentlichen Veränderungen für die Lebensräume der streng geschützten Fledermäuse. Hinsichtlich der Durchfliegbarkeit werden die neuen Unterführungen in gleicher Lage und mit ausreichenden lichten Weiten wieder hergestellt. Während des Baubetriebs wird auf die Aufrechterhaltung der Durchfliegbarkeit geachtet (sh. Schutzmaßnahme S 4). Durch die geplante Vergrößerung und der lichten Weite und Höhe der Zusambrücke und der Zusamflutgrabenbrücke wird die Passierbarkeit auch für den Biber verbessert. Der Lebensraum des Bibers wird damit durch die geplante Baumaßnahme nicht zusätzlich beeinträchtigt. Die Lebensräume des Mäusebussards sind durch den geplanten Ausbau der BAB A 8 dagegen nur randlich betroffen. Eine Gefährdung durch die Ausbaumaßnahme kann aufgrund der bekannten Lebensraumansprüche und der hohen ökologischen Flexibilität der Art nicht angenommen werden. Die unvermeidlichen Eingriffe in die Natur werden teilweise durch die geplanten Ausgleichsflächen kompensiert. Zur vollständigen Kompensation der Beeinträchtigungen in

den Waldbereichen ist als Ersatzmaßnahme zur Wahrung einer ausreichenden Migrationsmöglichkeit für heimische Wildtiere ferner der Neubau einer Grünbrücke im Scheppacher Forst geplant. Die Lage dieser Grünbrücke ist dabei auf die Ergebnisse der Pilotstudie zur "Zerschneidung von Lebensräumen durch Verkehrswege in Bayern" abgestimmt. Die verloren gegangenen Wald- und Offenlandflächen werden durch die geplanten Wiederaufforstungen und Unterpflanzungen sowie durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

Hinsichtlich des Schutzgutes Boden kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen in quantitativer Hinsicht durch die Neuversiegelung von ca. 30,4 ha Fläche. Dem steht eine Entsiegelung von ca. 14,1 ha Fläche gegenüber, so dass per Saldo 16,3 ha Fläche zusätzlich versiegelt werden. Diese Neuversiegelungen betreffen mit 7,2 ha landwirtschaftlich genutzte Böden, mit 9,2 ha - einschließlich naturnaher Waldbestände - forstwirtschaftlich genutzte Böden, mit 13,0 ha bestehende Straßennebenflächen und ohne Waldbestände gerechnet mit 0,91 ha naturnahe Lebensräume. 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 unbelasteten Waldböden außerhalb des Vorbelastungskorridors der A 8 und den Auenböden entlang der Fließgewässer (Zusam mit Nebenbächen und Bachiäufe im Scheppacher Forst) abgesehen - eher gering. Die Ertragsfunktion der betroffenen landwirtschaftlichen Böden ist unterschiedlich hoch. Während die vorhandenen Braunerdeböden teilweise eine gute Ertragsfähigkeit aufweisen, sind in den o.g. Talbereichen der Fließgewässer durch den relativ hohen Wasserstand teilweise Böden mit geringerer Ertragsfähigkeit vorzufinden.

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft kommt es zu einer Verstärkung der bereits vorhandenen technischen Überformung des Landschaftsbildes. Beidseits des Zusamtals sind nördlich der A 8 jeweils sehr hohe Einschnittböschungen erforderlich, die aus dem Talbereich weithin sichtbar sein werden und im Vergleich zur jetzigen Situation einer waldbestockten Böschung eine erhebliche Veränderung des Landschaftsbildes hervorrufen. Zu einer Verstärkung der technischen Überprägung des Landschaftsbildes kommt es auch durch den Umbau der Anschlussstelle Zusmarshausen mit Vergrößerung der Auffahrts-

radien und höheren Einschnittsböschungen nördlich der A 8. Ferner sind im Nahbereich von Vallried, Friedensdorf, Wollbach und Zusmarshausen umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen mit einer Höhe von bis zu 9 m über Fahrbahn notwendig. Zudem verläuft die A 8 zukünftig in höherer Lage, so dass die Landschaftsgestaltung und die Blickbeziehung über die A 8 hinweg nachhaltig beeinträchtigt werden. Die Beeinträchtigungen werden jedoch durch geeignete Minimierungsmaßnahmen, die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthalten sind, auf das unvermeidbare Maß reduziert. Ferner ist zu berücksichtigen, dass der Landschaftsraum durch die bestehende A 8 bereits deutlich vorbelastet ist. Durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen können die auftretenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft im erforderlichen Umfang kompensiert und durch die festgelegten landschaftspflegerischen Maßnahmen das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet werden.

Da es sich bei dem Vorhaben um einen Ausbau handelt, ist das Schutzgut Wasser bereits vorbelastet. Vergleicht man den geplanten Ausbauzustand hinsichtlich dieses Schutzgutes mit dem Ist-Zustand, sind mehr vorteilhafte als nachteilige Auswirkungen zu erkennen. In Bezug auf die Fließgewässer Zusam und Zusamflutgraben erhöht sich zwar die Überbauungsbreite. Die neuen Brücken sind jedoch so ausgestaltet, dass mehr Licht einfällt und sich so die Situation in tier- und gewässerökologischer Hinsicht verbessert. Ferner erfolgt die zukünftige Uferbefestigung und Gestaltung der Zusam und des Zusamflutgrabens in naturnaher Bauweise nach ökologischen Gesichtspunkten (siehe Schutzmaßnahme S 6). Eine Verschlechterung im Hochwasserfall tritt im Ergebnis nicht ein, weil Veränderungen des Abflussgeschehens von Niederschlagswässern aufgrund ausbaubedingter Retentionsraumverluste durch die Neuanlage von Retentionsflächen vollständig ausgeglichen werden. Die Neuregelung der Autobahntwässerung 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 eine Zunahme der Schadstofffrachten und damit nachteilige Effekte auf das Schutzgut Luft und Klima erwarten. Das Klima im Planungsgebiet ist mäßig feucht und mäßig kühl mit einer mittleren Niederschlagsmenge von 800 mm. Die großflächigen Waldgebiete prägen das

Lokalklima zwischen Zusmarshausen und Burgau und haben außerdem überörtliche Bedeutung als Frischluftentstehungsgebiete. Allerdings ist der Bereich bereits durch die Immissionen des derzeit vorhandenen Verkehrs von mehr als 52.000 Kfz/24h vorbelastet. Es ist aber anzunehmen, dass der für das Jahr 2020 prognostizierte Zuwachs des täglichen Verkehrs von rd. 25 % zu einem Anwachsen der Schadstoffausstoßmenge und vor allem im unmittelbaren Umfeld der Trasse zu einer Verschlechterung der Lufthygiene führt. Wie die Berechnungen des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz ergeben haben, können jedoch die Schadstoffgrenzwerte der 22. BImSchV eingehalten werden. Durch das Vorhaben kommt es auch zunächst zum Verlust von 30 ha Vegetationsbeständen mit erhöhter Bedeutung für die Lufthygiene (Waldflächen). Durch die geplante Neuanlage von Waldbeständen wird dieser Verlust teilweise kompensiert. Nachdem die Waldflächenverluste im Bereich der großflächigen westlichen Wälder liegen, werden sich die Auswirkungen trotz der o.g. Größenordnungen in sehr engen Grenzen halten, weil die Funktion für die Lufthygiene durch die angrenzenden großflächigen Bestände aufrecht erhalten werden können. Eine erhebliche Beeinträchtigung klimahygienischer Wirkungsprozesse oder eine erhebliche Veränderung der klimahygienischen Rahmenbedingungen ist für das Vorhaben daher nicht zu erwarten.

Bezüglich des Schutzgutes Kultur und sonstige Sachgüter ist festzustellen, dass das Straßenbauvorhaben das Bodendenkmal Römerstraße Augsburg - Günzburg (Fundstelle 7529/0011) durchschneidet. Darüber hinaus sind Siedlungsfunde des Neolithikums (Fundstelle 7529-0012) und der römischen Kaiserzeit (Fundstelle 7529-0013) auf beiden Seiten der Trasse entdeckt worden. Ferner befindet sich im Auffahrtsbereich der künftigen Anschlussstelle Zusmarshausen ein Ringwall unbekannter Zeitstellung (Fundstelle 7529/0015). Soweit die Baumaßnahme Bodenfunde dieser und auch anderer wider Erwarten von dem Vorhaben nachteilig berührt werdender anderer Bodendenkmäler berührt, können diese allerdings durch geeignete Maßnahmen (Sondagen, Grabungen etc.) gesichert und dokumentiert werden. Für das sich nördlich der bestehenden Anschlussstelle Zusmarshausen auf der Flnr. 2885 befindliche Denkmal der Heimatvertriebenen aus Friedensdorf wird gemäß lfd. Nr. 8.1.5 des BWV in Abstimmung mit den "Betroffenen" und der Gemeinde ein gleichwertiger Ersatz auf einem neuen Standort hergestellt.

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

3.4 Alternativen

Zu dem bestandsorientierten Ausbau der BAB A 8 zwischen Zusmarshausen und Burgau wurden vom Vorhabensträger keine grundlegenden Alternativtrassen näher untersucht. Eine nähere 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 Zusam mit Zusamflutgraben 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 Siedlungsbereiche von Wollbach erheblich in Mitleidenschaft gezogen würden und bei einer südlichen Variante zwangsläufig Konflikte mit den Ansiedlungen in der Gemarkung Zusmarshausen auftreten würden. Aus diesem Grund bedurfte die Alternative einer Neubautrasse von vorneherein keiner näheren Untersuchung.

Dennoch verbleiben im Rahmen der bestandsorientierten Linienführung drei Ausbauarten, nämlich der beidseitige (symmetrische) Ausbau, der einseitige Ausbau Nord und der einseitige Ausbau Süd. Der beidseitige Ausbau hat hinsichtlich der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Luft und Landschaft keine relevanten Vor- oder Nachteile. Er wirkt sich im Bereich Zusmarshausen, Friedensdorf und Vallried auf das Schutzgut Mensch aber 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. So führt er 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. Dadurch werden auch die Belange der Forstwirtschaft als Schutzgut sonstige Sachgüter stärker beeinträchtigt.

Bei der Bewertung der Ausbauarten einseitiger Südausbau und einseitiger Nordausbau sind zwei Planungsabschnitte zu unterscheiden: Von Baubeginn (Bau-km 28+700) durch den Scheppacher Forst hindurch bis kurz vor Vallried (Bau-km 35+200) ist der vorgesehene südliche Ausbau als aus Umweltsicht günstigste Variante aus dem Vergleich zu werten. Denn die Schutzgüter Tiere und Pflanzen und sonstige Sachgüter werden mit dieser Ausbauart weniger betroffen. 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. Insgesamt werden damit auch die Belange der Forstwirtschaft als sonstige Sachgüter geschont. Hinsichtlich der übrigen Schutzgüter ist die Wahl der Ausbauart Süd oder Nord in diesem Bereich kaum ausschlaggebend. Zwischen Bau-km 36+200 bis Bauende bei Bau-km 39+400 ist dann die gewählte nordseitige Ausbauart als aus Umweltgründen günstigste Lösung zu werten. Der einseitige Nordausbau hat hier Vorteile für das Schutzgut Mensch im Bereich der Wohngebiete von Vallried, Friedensdorf und Zusmarshausen, jedoch aber Nachteile für Wollbach. Für das Schutzgut Landschaft ist der nordseitige Ausbau günstiger, da dann die Eingrünung zwischen der BAB A 8 und den Siedlungsflächen erhalten werden kann. Schließlich werden auch Kulturgüter mit dem nordseitigen Ausbau eher geschont, da die bekannten Bodendenkmäler nördlich Zusmarshausen (Fundstelle Nr. 7529/0012 und 7529/0013) dadurch eher geschont werden können. Hinsichtlich der übrigen Schutzgüter bestehen zwischen dem Süd- oder Nordausbau keine Unterschiede.

4. Bewertung der Umweltauswirkungen

4.1 Allgemeine Bewertung des Vorhabens

Bewertet man die oben beschriebenen Umweltauswirkungen des geplanten Ausbaus der BAB A 8, wird man feststellen können, dass für kein Schutzgut unvermeidbare Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Der Ausbau führt zwar zu nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch zusätzlichen An-

stieg 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. 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 und für die nicht unerhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Allerdings sind diese Nachteile zumindest teilweise minimier- und kompensierbar. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser, Luft, Klima, Kultur und sonstige Sachgüter sind insgesamt gesehen von untergeordneter Bedeutung.

4.2 Bewertung der Alternativen

Aufgrund der Alternativprüfung lässt sich feststellen, dass mit der gewählten Ausbauart, nämlich von Baubeginn durch den Scheppacher Forst in Südlage und dann vor dem Bereich des Aufstiegs aus dem Zusamtal anschließender Verschwenkung in die Nordlage die aus Sicht der Umwelt günstigste Variante verwirklicht wird.

III. Materiell-rechtliche Prüfung 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 ei-

nes 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 regelmäßigen 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 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

gen 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 ursprünglichen 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 Hauptreisezeiten bei Ferienbeginn und am Ferienende kommt es daher zu erheblichen 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 60.000 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.) zunimmt und dass demzufolge auch der Verkehr auf den Ost-West-Verbindungsachsen ansteigt. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 zwischen dem Autobahnkreuz Ulm/Etchingen 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 leistungsfähiges Hauptverkehrsnetz in Ost-West-Richtung kann der geplante Waren- und Güteraus-tausch 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 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 allenfalls bei einzelnen landwirtschaftlichen Betrieben zu existentiellen Beeinträchtigungen. Die 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. 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 zehnten Abschnitt sind keine so gewichtigen gegenläufige Gesichtspunkte zu Tage getreten, dass die Verwirklichung des Vorhabens im Rahmen der Abwägung hätte abgelehnt werden müssen. Unlösbar Konflikte sind in den bereits planfestgestellten Abschnitten nicht aufgetreten und auch bei den voraussichtlich in Bälde abzuschließenden Abschnitten bei grobmaschiger Betrachtungsweise nicht zu erwarten. Der Verwirklichung des Gesamtvorhabens stehen daher keine unüberwindlichen rechtlichen Hindernisse entgegen.

IV. Materiell-rechtliche Bewertung des 10. Abschnitts

1. Allgemeines

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 ist, wie oben dargestellt, in 14 Planungsabschnitte unterteilt. Die in diesem Beschluss gegenständliche Planung beinhaltet den 10. Abschnitt, der im Wesentlichen den Bereich zwischen Burgau und Zusmarshausen umfasst. Diese Teilplanung widerspricht keinen zwingenden Planungsleitsätzen, hat eine eigene Planrechtfertigung und ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen.

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. Planungstorsos 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 Burgau und Zusmarshausen reicht über 10,7 km. Die Verbreiterung in diesem Bereich hat eine ausreichende Länge, um selbst bei isolierter Verwirklichung eine spürbare Erleichterung des Verkehrsflusses herbeizuführen. Darüber hinaus besteht für den westlich anschließenden 11. Ausbauabschnitt bereits vollziehbares Baurecht.

Durch den sechsstreifigen Ausbau zwischen Burgau und Zusmarshausen wird auch die Verkehrssicherheit verbessert. Dieser Abschnitt ist derzeit vierstreifig ohne Standstreifen ausgebaut. Die Leistungsgrenze einer solchen vierstreifig 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 für den gegenständlichen Bereich zwischen Burgau und Zusmarshausen ein durchschnittlicher Tagesverkehr von 52.409 Kfz/24h und im Bereich zwischen Adelsried und Zusmarshausen ein durchschnittlicher Tagesverkehr von 56.424 Kfz/24h ermittelt. Damit ist das vierstreifig 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 Zusmarshausen und Burgau ist auch deswegen sinnvollerweise geboten, weil für das Prognosejahr 2020 eine weitere starke Zunahme des Verkehrs um rund 25 % erwartet wird. Nach den Berechnungen von Prof. Dr. Kurzak ist im Jahr 2020 zwischen Burgau und Zusmarshausen ein durchschnittlicher Tagesverkehr von 66.000 Kfz/24h (Schwerlastanteil von 20,9 %) zu erwarten. Im Bereich zwischen Zusmarshausen und Adelsried liegt der Wert mit 69.000 Kfz/24h (Schwerlastanteil von 20,0 %) noch etwas höher. Da bei den prognostizierten Verkehrswerten auch die Leistungsgrenze einer vierstreifigen Autobahn mit Standstreifen von 60.000 Kfz/24h

deutlich überschritten ist, ist der sechsstreifige Ausbau im Bereich Burgau und Zusmarshausen 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 und anderen 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 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 Ausbaustandard

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 vierstreifige Autobahn mit Standstreifen oder als sechsstreifige Autobahn ohne Standstreifen - würde entweder eine zu geringe Leistungsfähigkeit oder eine zu geringe Verkehrssicherheit für den prognostizierten Verkehr aufweisen. Der Ausbaustandard als sechsstreifige 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 5,5 % Gefälle sorgen derzeit dafür, dass Schwerlasttransporter, Pkw mit Campinganhänger und schwächer motorisierte Fahrzeuge erheblich an Geschwindigkeit verlieren und dadurch den Verkehrsfluss hemmen. Infolge der zu kleinen Kuppenhalbmesser ist außerdem auf der BAB A 8 die erforderliche Haltesichtweite nicht immer

gewährleistet. Aus diesen Gründen wird der Höhenverlauf durch Geländeeinschnitte und Dammlagen derart abgeflacht, dass die Steigungen maximal 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 lärmindernder Belag vorgeschrieben, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{St10} von -2 dB(A) entspricht. Nach allem kann von einer technischen Über- oder Unterdimensionierung der Autobahn nicht gesprochen werden.

3.4 Varianten

Die Möglichkeit, anstelle des bestandsorientierten Ausbaus eine südliche oder nördliche Neubaustrasse auf der gesamten Länge des Abschnitts zu verwirklichen, bedarf keiner näheren Untersuchung. Jede Neubaustrasse 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 der Gemarkung Wollbach und im Süden mit den Bereichen Vallried, Friedensdorf und 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. Erfordert wie hier vor allem das bewegte Gelände im Bereich des Naturparks westliche Wälder starke Abweichungen der neuen Autobahn in Lage und Höhe und sind die vorhandenen Brückenbauwerke wie im Abschnitt Burgau-Zusmarshausen ohnedies zu klein, bringt der symmetrische Ausbau keine wirtschaftlichen Vorteile.

le. 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 hier sehr walddreichen Abschnitt 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 vor allem wegen der Zwangspunkte Zusmarshausen, Friedensdorf und Vallried nicht ernsthaft in Betracht. Der geringste Abstand der Autobahn zu der Ortschaft Vallried beträgt nur 150 m und zu Friedensdorf sogar nur 70 m. Zwar rückt die Autobahn dafür etwas näher an Wollbach heran, jedoch damit auch gleichzeitig von der Wohnbebauung von Zusmarshausen ab. Auch östlich der Anschlussstelle von Zusmarshausen bietet sich der nördliche Ausbau der BAB A 8 an, da dort nördlich keinerlei Bebauung vorhanden ist. Im Ergebnis ist damit im östlichen Teil des Planungsabschnittes (Bau-km 36+150 bis Bauende) der asymmetrische Ausbau nach Süden keine ernsthaft in Betracht zu ziehende Alternative.

Im westlichen Planungsabschnitt wäre dagegen sowohl der einseitige Ausbau nach Norden als auch nach Süden denkbar. Hierbei ist zunächst zu bedenken, dass aufgrund des bereits bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses für den westlich gelegenen Planungsabschnitt östlich Leinheim - AS Burgau die Anbindung in Südlage erfolgen muss. Dies bedeutet, dass eine Verschwenkung der neuen Fahrbahn von der Süd- in die Nordlage über die bestehende BAB A 8, was grundsätzlich aus betrieblicher Sicht eine Erschwernis für den Verkehrsablauf während der Bauzeit darstellt, immer erforderlich ist. Aus diesem Grunde wird sowohl beim Süd- als auch beim Nordausbau ein Provisorium erforderlich, so dass die Baukosten bei beiden Varianten in etwa gleich sind.

Zu prüfen verbleibt damit nur, ob diese Verschwenkung westlich oder östlich des Scheppacher Forstes günstiger ist. Hinsichtlich des Flächenbedarfs ist da-

bei kein relevanter Unterschied auszumachen. Auch müssen in beiden Fällen land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen beansprucht werden. Ein nordseitiger Ausbau würde jedoch aufgrund der vorherrschenden Windrichtung eine erhöhte Gefahr von späterem Windwurf entstehen lassen. Bei einem südseitigen Ausbau kann hingegen der für den Sturmschutz wichtige südexponierte Waldrand erhalten werden. Aus forstfachlicher Sicht ist der südliche Ausbau hier daher vorzuziehen.

Aus oben genannten Gründen ist daher dem einseitigen Ausbau Süd von Beginn der Planfeststellungsgrenze bis Bau-km 35+500 und dem daran anschließenden einseitigen Ausbau Nord bis zum Ende des hier gegenständlichen Planfeststellungsbereiches der Vorrang zu gewähren.

4. Raum- und Fachplanung

4.1 Raumordnung und Landesplanung

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 zwischen Zusmarshausen und Burgau entspricht auch den Zielen der Landes- und Regionalplanung. Gemäß dem Ziel B V 1.4.1 des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2003 soll im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrszunahme, die durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, durch die zunehmende Arbeitsteilung der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union bedingt ist, eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur geschaffen werden. Zu diesem Zweck soll nach B V 1.4.3 Abs. 3 3.Spiegelstrich des Landesentwicklungsprogramms die A 8 (West) München-Augsburg-Ulm vorrangig sechsstreifig ausgebaut werden. Auch der Regionalplan der Region Donau-Iller (Region 15) enthält unter B IX 2.2.2 das Ziel, die Verbindung der Region zu den Verdichtungsräumen Augsburg und München zu verbessern. Der sechsstreifige Ausbau der A 8 zwischen Burgau und Zusmarshausen trägt zur Realisierung dieser Ziele bei. Wie der Regionale Planungsverband Augsburg mit Schreiben vom 03.02.2004 und der Regionalverband Donau-Iller mit Schreiben vom 24.03.2004 mitgeteilt haben, bestehen daher auch dagegen keine grundsätzlichen regionalplanerischen Vorbehalte.

Zwar wirkt sich das Projekt nachteilig vor allem auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sowie des Lärmschutzes aus. Dies hält sich jedoch in ei-

nem landesplanerisch vertretbaren Rahmen. Zudem lassen sich diese negativen Auswirkungen - wie an anderer Stelle ausgeführt - überwiegend ausgleichen. Dies gilt umso mehr, als - wie auch vom Regionalen Planungsverband Augsburg gefordert - nun eine Grünbrücke im Bereich des Scheppacher Forstes vorgesehen ist. Damit wird im Rahmen der Abwägung mit konkurrierenden Belangen dem naturschutzfachlichen Belang "Sicherung der Lebensräume der wildlebenden Arten und Aufrechterhaltung der Vernetzung der Populationen" besonders Rechnung getragen. Die betroffenen raumordnerischen Ziele LEP B I 1.3.1 und LEP B V 6 "Lärm- und Erschütterungsschutz" stehen dem Autobahnausbau daher nicht grundsätzlich entgegen. Dies gilt bei Abwägung der konkurrierenden Nutzungsansprüche auch für die Eingriffe in Natur und Landschaft im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet Nr. 21 "Waldgebiete westlich von Augsburg" (vgl. RP 9 B I 2.1 i.V.m. Karte 3 "Landschaft und Erholung"), trotz der dort höheren Gewichtung dieser Belange.

4.2 Staats- und Kreisstraßenplanung

Die Pläne zum Ausbau der BAB A 8 zwischen Burgau und Zusmarshausen sind auch mit der Staatsstraßenplanung des Freistaates Bayern und der Kreisstraßenplanung der Landkreise Augsburg und Günzburg vereinbar. Beide Landkreise haben insoweit keine Einwendungen erhoben. Die Autobahndirektion Südbayern hat auch die Interessen des Freistaates Bayern bei der geplanten Änderung der Staatsstraßenkreuzungen ausreichend berücksichtigt. Aus diesem Grund hat sowohl das Straßenbauamt Augsburg mit Schreiben vom 23.02.2004 als auch das Straßenbauamt Neu-Ulm mit Schreiben vom 12.01.2004 sein Einverständnis zur Planung erteilt.

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 Belange der Gemeinden berücksichtigt. Der Markt Jettingen-Scheppach hat daher auch keine städtebaulichen Einwendungen erhoben. Der Markt Zusmarshausen hat aus städtebaulicher und landschaftsverträglicher Sicht jedoch die Verlegung des Regenrückhaltebeckens 4 parallel zur Autobahn in gleichem Abstand zu den Orten Friedensdorf und Vallried gefordert und auch die Erforderlichkeit des ur-

sprünglich geplanten Schönungsteiches angezweifelt. Hierzu ist festzustellen, dass gemäß der 1. Tekturplanung vom 17.09.2004 anstelle des ursprünglich geplanten Schönungsteiches ein Pflanzbeet nachgeschaltet wird, das die erforderliche weitere Reinigung und Rückhaltung des Wassers sicherstellt. Ferner werden beide Becken etwas näher an die Autobahn platziert und sind etwas kleiner ausgeführt. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur 1. Tektur hat der Markt Zusmarshausen jedoch dennoch darum gebeten, das Regenrückhaltebecken 4 auf die Flnrn. 79, 80 und 81 so raumsparend wie möglich direkt an der Autobahntrasse zu platzieren. Hierzu konnte im Erörterungstermin vom 09.12.2004 geklärt werden, dass die Autobahndirektion Südbayern bisher lediglich die Grundstücke Flnrn. 79 und 80 der Gemarkung Vallried, nicht jedoch das Grundstück Flnr. 81 erwerben konnte. Die Autobahndirektion Südbayern erklärte jedoch für den Fall, dass sie das Grundstück nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens doch noch erwerben könnte ihre Bereitschaft, dann einen entsprechenden Antrag auf Planänderung zu stellen. Den Interessen des Marktes Zusmarshausen ist damit in ausreichendem Umfang Rechnung getragen. Der Markt hat ferner geltend gemacht, dass die Regenrückhaltebecken 5 und 6 in dem im neuen Ortsentwicklungsplan ausgewiesenen künftigen Gewerbegebietes liegen würden. Die Platzierung sei für den Markt Zusmarshausen daher ungünstig. Er verliere ungern Flächen in diesem Gebiet, weil aufgrund der Lage des Marktes inmitten des Landschaftsschutzgebietes Flächenausweisungen für Wohnbau- und Gewerbegebiete ohnehin problematisch seien. Die Autobahndirektion Südbayern hat ihre Planungen insoweit tektiert, als die Becken nun auf der der Autobahndirektion gehörenden bundeseigenen Fläche zu liegen kommen. Der Markt Zusmarshausen hat sich mit dieser Vorgehensweise im Erörterungstermin vom 20.04.2004 einverstanden erklärt.

Ferner hat der Markt Zusmarshausen darauf hingewiesen, dass im Bereich östlich der St 2027 ein klarer Bedarf für einen Pendlerparkplatz bestünde. Hierzu ist auszuführen, dass die Planungen für den sechsstreifigen Ausbau einer späteren Errichtung eines Pendlerparkplatzes nicht im Wege stehen. Die Errichtung eines Pendlerparkplatzes ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Autobahndirektion Südbayern hat im Erörterungstermin vom 20.04.2004 jedoch ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, die Flächen im Bereich der ehemaligen St 2027 zwischen künftigem Lärmschutzwall und Kreisverkehrsplatz dem Markt Zusmarshausen zu übertragen und deren Zufahrt zu sichern, falls der Markt Zusmarshausen bereit ist, den Pendlerpark-

platz künftig zu unterhalten. Im Übrigen ist gemäß BWV lfd. Nr. 1.1.31T ein Anschluss für eine mögliche Nutzung der alten Staatsstraße für einen Pendlerparkplatz vorgesehen.

Ergänzend hat der Markt Zusmarshausen ausgeführt, dass die Gemeinde eine "nördliche Entlastungsstraße" südlich der Autobahntrasse zwischen dem geplanten Kreisverkehr auf der St 2027 und der Überführung der B 10 auf Höhe von Friedensdorf plane. Er hat daher gebeten, im Bereich des Überführungsbauwerks der B 10 auf Höhe von Friedensdorf den Anschluss der geplanten Entlastungsstraße der Ausführungsplanung zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 zugrunde zu legen. Ferner müsse der geplante Kreisverkehr an der St 2027 so ausgelegt werden, dass im Westen ausreichend Platz für den Anschluss der nördlichen Entlastungsstraße gegeben sei. Die Autobahndirektion Südbayern hat hierzu erklärt, dass bei diesem Kreisverkehrsplatz nachträglich ein weiterer Ast für eine nördliche Entlastungsstraße angebunden werden kann. Auch der Anschluss der Entlastungsstraße an die geringfügig in ihrer Lage veränderte B 10 sei mit der vorliegenden Planung nach wie vor möglich. Ein weitergehender Rechtsanspruch besteht nicht. Zu den weiteren Forderungen des Marktes Zusmarshausen wird auf die Ausführungen unter C.V.1 verwiesen.

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. Daher wurde z.B. die Autobahn im Bereich Vallried, Friedensdorf und Zusmarshausen nördlich erweitert und damit von der dortigen Wohnbebauung jeweils abgerückt. Zwar rückt die Trasse damit näher an Wollbach heran. Hier kann durch aktive Schallschutzanlagen aber zumindest erreicht werden, dass künftig an allen Immissionsorten sowohl die Tag- als auch die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können. Vor allem im Hinblick auf die jetzige unmittelbare Nähe von Friedensdorf

zur Autobahn ist im Rahmen der Planabwägung der nordseitige Ausbau vorzugswürdig.

Gleichwohl ist mit dem Ausbau der Bundesautobahn A 8 bzw. durch eine prognostizierte Verkehrszunahme unbestreitbar eine Erhöhung der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm verbunden. Die Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage des § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV zu beurteilen. Danach sind Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich nur beim 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.

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

Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 der genannten Verordnung zu berechnen. Messungen durchzuführen, sieht der Gesetzgeber weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vor, weil die Verkehrsbelastung 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. Bei diesen Berechnungen wird regelmäßig nur der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm errechnet (vgl. BVerwG vom 21.03.1996, 4 C 9.95, NVwZ 1996, 1003).

Von der Autobahndirektion Südbayern wurde eine schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11T) vorgelegt. Die Berechnung der Schallimmissionen erfolgte, basierend auf einer Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Kurzak, für den Prognosehorizont im Jahr 2020. Sie ist entsprechend den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung und der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990 (RLS 90) durchgeführt worden. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind in der tektierten Unterlage 11T der Planmappe enthalten. Das Bayer. Landesamt für Umweltschutz hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens diese schalltechnischen Untersuchungen und Berechnungen auf Plausibilität überprüft und sein grundsätzliches Einverständnis mit den schalltechnischen Untersuchungen mitgeteilt. Vernünftige Zweifel an der rechnerischen Richtigkeit dieser Ergebnisse bestehen nicht.

Hiernach stellt sich im Einzelnen die zukünftige Schallsituation im Planfeststellungsbereich - bezogen auf das Prognosejahr 2020 - wie folgt dar:

Gemarkung Wollbach

Für die betroffenen Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete in Wollbach waren in der ursprünglichen Planung vom 28.11.2003 keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Die maßgeblichen Nachtgrenzwerte wurden jedoch an 25 Gebäuden überschritten. Diese Planung trug dem Kriterium der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen im Sinne des § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht in ausreichendem Umfang Rechnung. Denn gemäß § 42 Abs. 2 BImSchG darf auf

Schutzmaßnahmen nur verzichtet werden, soweit deren Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Mit Datum vom 17.09.2004 wurden die Pläne daher insoweit geändert als nun zum Schutz dieser Gebäude in Wollbach nördlich der A 8 eine ca. 1.000 m lange Lärmschutzeinrichtung mit einer Höhe von 2 bis 9 m über FOK vorgesehen war. Im Bereich der Zusammenführung bis zur Anschlussstelle waren dabei Maßnahmen mit einer Höhe von 2 bis 2,5 m über FOK geplant. Nach diesem Planungsstand konnte die Einhaltung des Nachtgrenzwertes an 21 von 25 der ohne Lärmschutzanlagen betroffenen Gebäude sichergestellt werden. Es verblieben jedoch Grenzwertüberschreitungen nachts zwischen 0,2 und 0,8 dB(A) an den Südfassaden der vier nächstgelegenen Gebäude. Im Erörterungstermin vom 08.12.2004 hat die Autobahndirektion Südbayern ergänzend hierzu im Bereich der Zusam und des Zusammenflutgrabens die Errichtung einer 5 m hohen Lärmschutzwand und daran anschließend eines mind. 5 m hohen Lärmschutzwalles zugesagt. Diese Zusage wurde mit Änderung vom 02.05.2005 in die Pläne eingearbeitet, wobei der Lärmschutzwall dabei sogar in einer Höhe von 6 m eingeplant ist. Mit den nun vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden in Wollbach künftig die Grenzwerte der 16. BImSchV sowohl tags als auch nachts eingehalten. Dies hat das Bayer. Landesamt für Umweltschutz mit Schreiben vom 02.06.2005 bestätigt und sich - wie bereits im Erörterungstermin vom 08.12.2004 - mit dieser Planung einverstanden erklärt.

Bereich Friedensdorf

Im Bereich Friedensdorf ist entlang der A 8 eine 9 m über FOK hohe Lärmschutzwand-Wall-Kombination westlich der B 10 und ein ursprünglich 5 m über FOK hoher Lärmschutzwand östlich der B 10 entlang der A 8 vorgesehen. Östlich der B 10 wurde die Lärmschutzanlage mit Änderung vom 02.05.2005 auf eine 6 m über FOK hohe Lärmschutzwand-Gabionenwandkombination erhöht. Ferner ist geplant die B 10 um bis zu ca. 40 m Richtung Osten zu verlegen und westlich entlang der B 10 einen Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 bis 4 m über FOK der B 10 zu schütten. Das Bayer. Landesamt für Umweltschutz hat mit Schreiben vom 01.12.2003 ergänzend vorgeschlagen, den geplanten Lärmschutzwand an der Westseite der B 10 nach Süden bis zur Einmündung der Friedensstraße in die B 10 zu verlängern. Dem wurde in der Tekturplanung vom 17.09.2004 entsprochen. Dennoch verbleiben an allen 22 Gebäuden - bzw. bei Einzelzählung der Doppelhäuser bei 36 Gebäuden - Überschreitungen

gen der Nachtgrenzwerte. Durch die Änderung vom 02.05.2005 gelang es aber, zumindest an fünf Gebäudefassaden zusätzlich die Nachtgrenzwerte einzuhalten. Die Tagesgrenzwerte werden an vier Gebäuden im I. OG überschritten. Allerdings können mit den vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen die Beurteilungspegel an den Immissionsorten gegenüber freier Schallausbreitung um bis zu etwa 10 dB(A) gesenkt werden.

Weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen für Friedensdorf sind nicht veranlasst. Bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände trägt das vorliegende Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung. Zwar nominiert § 41 Abs. 2 BImSchG grundsätzlich den Vorrang des aktiven Lärmschutzes. Auf der Grundlage des § 41 Abs. 2 BImSchG ist jedoch immer zugleich die Kostenfrage aufzuwerfen mit der möglichen Folge, dass Abschläge gegenüber einer optimalen Lösung, d.h. der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung, im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheinen können. Um zusätzliche deutliche Pegelminderungen von ca. 2-3 dB(A) zu erreichen wären nach Angaben der Autobahndirektion westlich der B 10 eine Lärmschutzanlage in Höhe von ca. 12 m und östlich der B 10 etwa in Höhe von 9 m erforderlich. Eine auf dem Planungsstand vom 02.05.2005 basierende nochmalige Überprüfung hat jedoch ergeben, dass auch damit die Einhaltung der Nachtgrenzwerte an keinem Gebäude erreicht werden könnte. Andererseits wären mit einer solchen Erhöhung unverhältnismäßige Mehrkosten in Höhe von etwa 900.000 € verbunden. Zusätzlich stehen einer Lärmschutzanlage in dieser Höhe vor allem Gründe des Städtebaus und - insbesondere im Hinblick auf die besondere Empfindlichkeit des Zusamtals - auch des Landschaftsschutzes entgegen. Zur kompletten Einhaltung der Nachtgrenzwerte an allen Gebäuden wäre nach Angaben der Autobahndirektion sogar eine Lärmschutzeinrichtung mit einer Höhe von 20 m über FOK der A 8 notwendig. Solche Höhen von Lärmschutzanlagen wären im Hinblick auf die einmaligen und laufenden Kosten offensichtlich untragbar und stehen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck i.S. von § 41 Abs. 2 BImSchG. Die Einbeziehung weiterer nachteiliger Wirkungen, wie etwa auf die Belange des Landschaftsschutzes oder auf die Standsicherheit (Windwurf), verdeutlicht die Unverhältnismäßigkeit nur noch.

Als Alternative hat die Planfeststellungsbehörde auch die Einhausung der Trasse angedacht. Eine solche Lösung ist jedoch offensichtlich unverhältnis-

mäßig i.S. von § 41 Abs. 2 BImSchG. 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.).

Eine Verbesserung der Situation in Friedensdorf kann - bei Beibehaltung der Höhe der Lärmschutzanlagen bezogen auf Oberkante Fahrbahn - auch nicht durch eine Tieferlegung der Autobahn erreicht werden.

Die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen 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.

Bereich Vallried

Gemäß der Tekturplanung vom 17.09.2004 sind für das Gebiet Vallried 2 bis 4 m über FOK hohe Lärmschutzanlagen zwischen Bau-km 36+150 und Bau-km 37+020 vorgesehen. Gegenüber freier Schallausbreitung wird durch die Lärmschutzeinrichtungen eine Pegelminderung von bis zu etwa 9 dB(A) erreicht. Damit können in Vallried sowohl der maßgebliche Nacht- als auch der maßgebliche Tagesgrenzwert an allen Gebäuden eingehalten werden.

Bereich Gemarkung Zusmarshausen

Zum Schutz der dortigen Wohnbebauungen sind entlang der A 8 östlich von Friedensdorf Lärmschutzeinrichtungen mit einer Höhe von 5 m über FOK über die Anschlussstelle Zusmarshausen hinaus nach Osten vorgesehen. Mit Änderung vom 02.05.2005 wurden die Pläne insoweit verbessert, als der Lärmschutzwall südlich der BAB A 8 zwischen Bau-km 37+685 und Bau-km 38+040 durch das Aufsetzen einer Gabione von 5 auf 6 m erhöht wurde. Der Tag-grenzwert wird damit künftig an allen Wohngebäuden eingehalten. Lediglich der Nachtgrenzwert wird nun noch an einem Gebäude (Wohnblock) überschritten. Zur Einhaltung aller Nachtgrenzwerte wäre nach Angaben der Autobahndirektion eine 7 m über FOK hohe und über 800 m lange Lärmschutzwand erforderlich. Zum einen stünden bereits die Kosten für eine derartige Lärmschutzeinrichtung i.S. von § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestreb-

ten Schutzzweck. Ergänzend stehen dem auch Belange des Landschaftsschutzes entgegen, da die Lärmschutzanlage im besonders empfindlichen Zusamtal zu liegen kommt. Die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen entspricht daher auch hier 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 Planfeststellungsbehörde hat ferner überprüft, ob im gegenständlichen Planungsabschnitt der Einbau eines geräuschärmeren offenporigen Fahrbahnbelags eine hinreichend geeignete und vom Kostenaufwand vertretbare aktive Schallschutzmaßnahme darstellt. Der unbedingte Einbau eines solchen Belages bzw. "dessen Einbau falls er zum Zeitpunkt des Ausbaus zur Geräuschminderung Stand der Technik ist" bzw. "der Einbau eines modernen Belages der nach dem Stand der Technik zum Zeitpunkt des Ausbaus der BAB A 8 so modern wie möglich ist", wurde von zahlreichen privaten Einwendungsführern und vom Markt Zusmarshausen gefordert. Hierzu ist zunächst klarzustellen, dass die Schallschutzberechnungen bereits auf der Annahme beruhen, dass ein schallmindernder Fahrbahnbelag verwendet wird, der zu einer Immissionspegelsenkung von mind. - 2 dB(A) führt. Daher ist der Einbau eines solchen schallmindernden Belages dem Vorhabensträger in Auflage A.VI.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses ausdrücklich aufgegeben worden. Es gibt auf dem Markt zwar noch geräuschärmere Fahrbahnbeläge, insbesondere offenporige Asphalte, die Schallpegelreduzierungen um mind. - 5 dB(A) erreichen. Diese Fahrbahnbeläge sind jedoch derzeit keine standardisierte 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 Split-Mastix-Beläge. Außerdem erreichen sie nur halb so lange Liegezeiten, in denen ihre schalldämmende 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

ses 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). Im konkreten Ausbauabschnitt müsste ein etwa 4,5 km langes Trassenstück mit offenporigem Asphalt ausgestattet werden. Der Einbau eines offenporigen Asphalts für nur eine Ortschaft im Zusamtal scheidet aus, da dann der Übergang vom Split-Mastix-Asphalt in unmittelbarer Nähe zur Bebauung einer anderen Ortschaft stattfindet und damit ein wahrnehmbarer Pegelsprung innerhalb der jeweiligen Ortschaften entstehen würde. Die Autobahndirektion Südbayern geht weiter davon aus, dass zur Sicherung einer gleichmäßigen Pegelreduktion von 3 dB(A) in den autobahnnahen Orten Vallried, Friedensdorf, Wollbach und Zusmarshausen eine durchgehende Aufbringung von Bau-km 35+500 bis 40+000 erforderlich wäre. Konkret ergeben sich damit Mehrkosten von rund 4,5 Mio. €. Zwar könnten beim Einbau eines schallmindernden Belages, der eine Pegelreduzierung von - 5 dB(A) erreicht, die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen für Vallried, Wollbach und Zusmarshausen reduziert werden. Eine Reduzierung der Lärmschutzmaßnahmen für Friedensdorf ist dagegen nicht möglich, da selbst beim Einbau eines solchen Belages noch an 15 Gebäuden die Nachtgrenzwerte überschritten wären. Insgesamt wären bei den Lärmschutzanlagen damit Einsparungen in Höhe von etwa 1,7 Mio. € zu erzielen. Die verbleibenden Mehrkosten in Höhe von ca. 2,8 Mio. € sind im Verhältnis zum angestrebten Zweck unverhältnismäßig hoch. Dies gilt auch deshalb, weil die Tagesgrenzwerte zumindest ebenerdig auch ohne weitere Maßnahmen eingehalten werden und die Nachtgrenzwerte auch mit einem leiseren Belag noch an 15 Gebäuden in Friedensdorf weiter überschritten sind. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat im Erörterungstermin vielmehr ausgeführt, dass selbst in Kombination mit einer 12 m hohen Lärmschutzanlage trotz offenporigem Asphalt die Immissionsgrenzwerte in Friedensdorf nicht vollständig eingehalten werden könnten. In Wollbach und Vallried werden die maßgeblichen Grenzwerte dagegen mit dem nun vorliegenden Schallschutzkonzept ohnedies eingehalten und auch in Zusmarshausen werden lediglich an einem Gebäude die Nachtgrenzwerte überschritten.

Zwar wurde von einigen Einwendungsführern die von der Autobahndirektion Südbayern angegebene notwendige Einbaulänge von offenporigem Asphalt

ausdrücklich bestritten, da es auch andere Möglichkeiten gebe die Sprungstellen zu vermeiden. Für die Planfeststellungsbehörde ist es jedoch nachvollziehbar, dass die von der Autobahndirektion angegebene Einbaulänge erforderlich ist, um die gegenüber einem herkömmlichen Split-Mastix-Asphalt weitere Pegelminderung von 3 dB(A) zu erreichen. Eine deutlich kürzere Einbaulänge würde auch zu einer entsprechend geringeren Pegelreduzierung führen. Soweit die Einbaustrecke des offenporigen Asphalts nur auf den Schutz der Bebauung von Wollbach und Friedensdorf verkürzt werden würde, würde dies im Bereich Vallried zur Entstehung einer akustischen Sprungstelle mit sehr lästigen Auswirkungen führen. Davon unabhängig wäre unter Berücksichtigung der Gesamtumstände im konkretem Ausbauabschnitt der Verzicht auf Einbau von offenporigem Asphalt auch dann nicht zu beanstanden, wenn die Einbaustrecke von Westen kommend auf den Bereich kurz vor der Bebauung Vallried bis etwas über das Ende der Bebauung in Zusmarshausen verkürzt werden könnte. Auch dann wären die verbleibenden Mehrkosten, jedenfalls im Verhältnis zum angestrebten Zweck, noch unverhältnismäßig hoch. Auch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat daher den Einbau eines offenporigem Asphalt im konkreten Ausbauabschnitt ausdrücklich als unverhältnismäßig angesehen.

Im Übrigen 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. Hierbei ist auch zu bedenken, dass in Friedensdorf auch beim Einbau eines offenporigen Asphalts die Lärmschutzanlagen nicht reduziert werden könnten. Im Übrigen wird in der landschaftspflegerischen Begleitplanung einer naturnahen Gestaltung der Lärmschutzanlagen u.a. durch die Maßnahme G 3 Rechnung getragen. Ferner sind im Bereich nördlich Vallried und Friedensdorf auch Ausgleichsflächen (A 1, A 2 und A 7T) für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes vorgesehen. Den Belangen des Landschaftsschutzes wird damit in ausreichendem Umfang Rechnung getragen.

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 FStrGnr.89).

Art und Umfang aller notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen ergeben sich aus der Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens wird dieser Anspruch jedoch nur dem Grunde nach festgestellt (vgl. A.IV.2). Die Abwicklung des Anspruchs ergibt sich dann aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97, VkB1 1997, 434). Die Erstattung der entsprechenden Aufwendungen setzt einen Antrag des Eigentümers bei der Autobahndirektion Südbayern voraus. Über die Erstattung ist dann eine Vereinbarung zu schließen. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, steht der Rechtsweg offen.

Soweit an Anwesen auch die Tagesgrenzwerte überschritten sind, wurde für die betroffenen Eigentümer dieser Anwesen unter A.IV.3 dem Grunde nach auch ein Anspruch auf Entschädigung der Beeinträchtigung des sog. Außenwohnbereiches angeordnet. Auch diese Entschädigung wird in diesem Beschluss jedoch nur dem Grunde nach festgelegt. Der Bemessung ist die VLärmSchR 97, Ziff. XVI ff. mit der Maßgabe zugrunde zu legen, dass die Entschädigung sich nach der durch die Lärmbeeinträchtigung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat (BVerwG vom 16.09.1993, DVBl 94,338). Da im Außenwohnbereich eine Nutzung regelmäßig nur am Tag stattfindet, ist der Berechnung der Entschädigung der Taggrenzwert zugrunde zu legen. Im Hinblick auf die jahreszeitlich eingeschränkte Wohnnutzung ist es sachgerecht, bei der Ermittlung des Entschädigungsbetrages davon auszugehen, dass lediglich während eines halben Jahres eine Nutzungsmöglichkeit des Außenwohnbereiches gegeben ist. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt jedoch ggf. außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Auf § 19a FStrG wird verwiesen.

5.2 Luftreinhaltung

Die Planung ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Prüfungsmaßstab hierfür sind die §§ 40, 58 a 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) exemplarisch in den Belastungsbereichen Vallried und Friedensdorf, da aufgrund der Nähe der Bebauung hier mit der größten Luftschadstoffbelastung zu rechnen ist. 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 Vallried und Friedensdorf eingehalten werden. Hingegen wird nach den Berechnungen in Vallried und Friedensdorf der vorgeschriebene Tagesmittelwert für Schwebstoffe und Partikel (PM₁₀) von 50 µg/m³ voraussichtlich 47 bzw. 81 mal überschritten, während nach § 4 Abs. 2 Satz 2 der 22. BImSchV max. an 35 Tagen Überschreitungen zulässig sind. Allerdings bestehen erhebliche 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 geprüft werden. Aus diesem Grund hat die Regierung von Schwaben das Bayer. Landesamt für Umweltschutz gebeten, die zu erwartende Schadstoffbelastung mit PM₁₀ im Bereich Vallried und Friedensdorf nochmals detailliert unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzanlagen der besonderen topographischen Verhältnisse und des zu berücksichtigenden Überschätzungsfaktors zu untersuchen. Als Ergebnis dieser Untersuchungen

hat das Bayer. Landesamt für Umweltschutz mit Schreiben vom 04. bzw. 11.05.2004 mitgeteilt, dass im hier gegenständlichen Ausbauabschnitt an keiner Stelle Überschreitungen von Grenz- oder Konzentrationswerten der 22. BImSchV zu erwarten sind und damit seine bereits im Schreiben vom 23.02.2004 getätigte Aussage bestätigt.

6. Natur- und Landschaftspflege

Dem Vorhaben stehen keine unüberwindlichen naturschutzrechtlichen Hindernisse entgegen. Von dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 im hier gegenständlichen Bereich 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 ausgeführt - zu erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft. Diese sind im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1T) beschrieben und in den Bestands- und Konfliktplänen (Unterlage 12.2T) dargestellt. Neuversiegelungen erfolgen in einem Umfang von ca. 30,4 ha. Zu Entsiegelungen kommt es auf ca. 14,1 ha Fläche, so dass sich per saldo eine zusätzliche Versiegelung von 16,3 ha ergibt. Die Baumaßnahme bedingt die Inanspruchnahme von Biotopen im Umfang von 6,75 ha dauerhaft und 0,06 ha vorübergehend. Ferner wird - wie bereits oben unter C.II.3.3 näher dargestellt - das Landschaftsbild vor allem durch die entstehenden Einschnittsböschungen und die Lärmschutzanlagen stärker 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. 6 a Abs. 1 BayNatSchG hat der Verursacher eines Eingriffs vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist, auszugleichen. Gemäß Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder im erforderlichen Maße auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Ergibt die naturschutzrechtliche Abwä-

gung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so können nach Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG Ersatzmaßnahmen verlangt werden.

Im vorliegenden Fall dient der Eingriff dem oben 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.

Das Gebot der größtmöglichen Eingriffsminimierung wurde bei der Planung beachtet. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 12.1T) und in den landschaftspflegerischen Maßnahmenplänen (Unterlage 12.3T) beschrieben. Zum Schutz von Waldflächen wird beispielsweise der Arbeitsstreifen im Bereich der Waldquerungen auf einer Breite von in der Regel 4 m begrenzt und angerissene Wald- und Gehölzpflanzen 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). Die Fließgewässer werden gegen den Eintrag von Bau- und Bodenmaterial geschützt (Schutzmaßnahme S 3). In den Unterführungsbauwerken BW Nr. 103, 105, 106, 108, 110, 112 und 114 wird die Durchflugsmöglichkeit für Fledermäuse in den Monaten März bis Oktober sichergestellt. Hier ist der nächtliche Baubetrieb nicht gestattet (Schutzmaßnahme S 4). Durchlässe und Brückenbauwerke werden nach tierökologischen Gesichtspunkten gestaltet mit dem Ziel, die Wandermöglichkeit für landbewohnende Arten zu erhalten und zu verbessern (Schutzmaßnahme S 5). Ferner erfolgt die Gestaltung der Flächen unter den rückzubauenden und neu zu errichtenden Brückenbauwerken über die Zusam (BW 106) und dem Zusamflutgraben (BW 105) vorrangig nach tierökologischen Gesichtspunkten (Schutzmaßnahme S 6). Zusätzlich wird durch eine Reihe von Gestaltungsmaßnahmen das Ziel verfolgt, die Eingriffe in das Landschaftsbild zu verringern.

Die verbleibenden unvermeidbaren Eingriffe werden so weit wie möglich ausgeglichen. Der Ausgleichsbedarf 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 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993 ermittelt. Nach den Berechnungen im landschaftspflegerischen Begleitplan ergibt sich für die Eingriffe in Natur und Landschaft ein Ausgleichsflächenbedarf von 18,146 ha.

Die Planung sieht als Kompensation insgesamt sieben Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor. Geplant sind zum einen sechs Ausgleichsmaßnahmen im Umfang von ca. 14,10 ha. Die vorgesehenen Maßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt dienen dabei der Kompensation der Lebensraumverluste in den Waldbereichen des Scheppacher Forstes, in den Offenlandbereichen westlich des Scheppacher Forstes und in den Randabdachungen beidseits des Zusamtales sowie in den Auenbereichen der Zusam. Hierfür ist die Neuanlage von Magerrasenflächen am Scheppacher Forst (A 4T), die Anlage von Waldlebensräumen mit lichter Bestandstruktur und vorgelagerter Saumstruktur am Scheppacher Forst (A 5T) und die Renaturierung und Wiederherstellung von Auenlebensräumen an der Zusam (A 3) geplant. Für noch erforderliche Aufwertungsmaßnahmen wurde ergänzend unter A.VI.3 angeordnet, dass auf der Ausgleichsfläche A 5.3T der verrohrte Wollbach einschließlich Quellzone auf dem Grundstück Flnr.556 Gemarkung Vallried geöffnet, die Verrohrung herausgenommen und der neue Gewässerlauf mit Quellzone unter gewässerbiologischen Gesichtspunkten gestaltet werden soll. Als Ausgleich auch für durch die Lärmschutzmaßnahmen bedingten Eingriffe in das Landschaftsbild sind Maßnahmen zur landschaftlichen Einbindung und Neugestaltung des Landschaftsbildes zum einen im direkten Umfeld der Lärmschutzanlagen und zum anderen im Auenbereich der Zusam vorgesehen. Daher sollen Gehölzpflanzungen und Wiesenflächen nördlich von Friedensdorf (A 1) und nördlich Zusmarshausen (A 2) angelegt werden. Ferner werden Auenlebensräume am Zusamflutgraben renaturiert und wiederhergestellt. Die untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Augsburg hat jedoch für Eingriffe in das Landschaftsbild die Bereitstellung weiterer Gestaltungsflächen gefordert. Mit Änderung vom 02.05.2005 wurde daher die ehemalige Ausgleichsfläche A 6 T verlegt und vor allem vergrößert (jetzt A 7T). Damit ist der vom Ausgleichsgebot des Art. 6a BayNatSchG geforderte volle Ausgleich bei erheblichen Beeinflussungen des Landschaftsbildes möglich. Die Eingriffe in den Naturhaushalt werden durch die geplanten Maßnahmen dagegen nicht vollständig ausgeglichen. Für diese nicht vollständig ausgeglichenen Eingriffe in Fauna und Flora der Waldbereiche ist der Bau einer Grünbrücke als Ersatz (Maßnahme E 1T) vorgesehen.

Solche Ersatzmaßnahmen sind gemäß Art. 6 a 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 in dem erforderlichen Umfang mit vertretbarem Aufwand nicht möglich, weil beidseitig der Autobahn im Abschnitt Zusmarshausen-Burgau bereits sehr ausgedehnte Waldbereiche vorhanden sind. Daher erscheint es sinnvoll, den unumgänglichen Eingriff in walddreiche Naturräume durch eine waldökosystematische Funktionsverbesserung im selben Naturraum zu kompensieren. Zu diesem Zweck erscheint der geplante Bau der 50 m breiten Grünbrücke (Maßnahme E 1.T) auch grundsätzlich geeignet.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen den naturschutzgesetzlichen Anforderungen genügen und somit keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes verbleiben und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet wird.

Zur Absicherung der ordnungsgemäßen Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Maßnahmeplan) wurde angeordnet, dass dieser im Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde zu vollziehen ist.

Der beabsichtigte Eingriff in Natur und Landschaft konnte 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 Landschaftsschutzgebiet "Augsburg - Westliche Wälder" vom 22.04.1988 (RABl Schw. 1988 S. 65). Die Verordnung des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen über den Naturpark Westliche Wälder vom 22.08.1988 (GVBl 1988, Nr. 18 S. 299) enthält zwar keine ausdrücklichen Baubeschrän-

kungen. 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.

Darüber hinaus sind die drei Linden an der St 2027 südlich der BAB A 8 in Zusmarshausen als Naturdenkmal nach Art. 9 BayNatSchG i.V.m. § 3 der Anordnung zur Sicherung von Naturdenkmälern im Landkreis Augsburg vom 02.02.1953 ausgewiesen. Die untere Naturschutzbehörde hat daher zunächst eine Verlegung des hier geplanten Weges auf die Westseite der St 2027 gefordert. Dies scheidet aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen aus, da dann Fußgänger und Radfahrer im Bereich des südlichen Astes des neuen Kreisverkehrs kreuzen müssten, über den der gesamte Verkehr von und zur Autobahn aus Richtung Süden abgewickelt wird. Die unter A.VI.2 angeordneten Auflagen und die hierzu im BWV enthaltenen Ausführungsanordnungen stellen die Erhaltung dieses Naturdenkmals sicher.

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 Straßenplanung werden der Hügel- und Berglandbach (Gewässer III. Ordnung), die Zusam (Gewässer II. Ordnung), die Flutmulde der Zusam (Gewässer III. Ordnung) sowie kleinere Einzugsgebiete von wild abfließendem Wasser berührt. Denn durch die Verbreiterung des Trassenkörpers und durch die erforderlichen Lärmschutzanlagen erhöht sich die Überbauungsbreite der Fließgewässer und einige Gräben müssen in Abschnitten verlegt werden. Die Verlegung erfolgt jedoch in naturmahgestaltete Gewässerbetten, so dass anhaltende Beeinträchtigungen nicht zu erwarten sind. Die gewässerökologischen Funktionen (z.B. Lichtdurchflutung bei langen Durchlässen, biologische Durchlässigkeit usw.) können jedoch dadurch aufrecht erhalten werden, dass die geplanten Durchlässe und Überbrückung der Flutmulde, des Hügel- und Berglandbaches und sonstiger Gräben weit größer als der hydraulisch notwendige Bestand gewählt wird. Ferner er-

halten vor allem die neue Zusambrücke und die Zusamflutgrabenbrücke sowie mehrere Durchlässe eine Lichtöffnung im Mittelstreifen.

Soweit im Zusammenhang mit den o.g. Maßnahmen Gewässerausbauten erfolgen (sh. Nr. 5 des BWV) 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). Dies gilt auch für die unter A.VI.3 in diesem Beschluss angeordnete Öffnung der Verrohrung des Wollbaches auf dem Grundstück Flnr. 556 der Gemarkung Vallried. Das hierzu angehörte Wasserwirtschaftsamt Donauwörth hat die Maßnahme aus gewässerökologischen Gründen grundsätzlich begrüßt. Ferner hat es bestätigt, dass durch die Beseitigung der Verrohrung, die bisher eine Beschleunigung des Abflusses bewirkt habe und durch die Herstellung eines naturnahen Gewässerverlaufs eine Verschlechterung der Hochwassersituation des Wollbaches und der unterliegenden Ortsbereiche bis zur Mündung in die Zusam nicht zu besorgen ist. Für den Abbruch und Neubau der Zusambrücke bei Bau-km 38+074 (BWV lfd. Nr. 2.1.13T) ist eine Anlagengenehmigung nach Art. 59 Abs. 1 und 2 BayWG erforderlich, die ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst wird. Die Genehmigung war gemäß Art. 59 Abs. 1 und 4 BayWG zu erteilen, weil das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird. Schließlich erstreckt sich die Konzentrationswirkung auch auf die nach Art. 61 Abs. 2 BayWG i.V.m. § 32 WHG in Verbindung mit der einschlägigen Überschwemmungsgebietsverordnung notwendige Ausnahmegenehmigung für zusätzliche Überbauungen im Überschwemmungsbereich, den Neubau der Zusambrücke und der Zusamflutgrabenbrücke sowie der Errichtung der Ausgleichsfläche A 3. Im vorliegenden Fall sprechen überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dafür, die Überbauung des Retentionsraumes nach § 31 Abs. 2 Satz 1 2. HS WHG i.V.m. Art. 61 Abs. 2 BayWG zu gestatten.

Zwar geht im vorliegenden Fall durch die beidseitige Verbreiterung der BAB A 8 Retentionsraum von ca. 800 m³ verloren. Auch sinkt durch die Vergrößerung des Brückenquerschnitts an der Zusam und an der Flutmulde der Wasserspiegel bei einem HQ₁₀₀ oberhalb der Brücke geringfügig ab. Dadurch geht zusätzlich ein Retentionsvolumen von ca. 200 m³ verloren, so dass insgesamt 1.000 m³ Retentionsraum neu geschaffen werden müssen. Hierfür ist ein ent-

sprechender Retentionsraumausgleich auf der o.g. Ausgleichsfläche A 3 (BWV lfd. Nr. 5.2.1 und lfd. Nr. 6.3.3) vorgesehen. Auf die Auflage in A.V.2.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Im Übrigen hat das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth mit Schreiben vom 31.03.2004 nochmals bestätigt, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht auf der Fläche A 3 ein wirkungsgleicher Ausgleich des verminderten natürlichen Retentionsraumes gegeben ist, dessen Bestand dauerhaft zu sichern ist.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Donauwörth und vom Wasserwirtschaftsamt Krumbach vorgeschlagenen Auflagen und Bedingungen wurden unter A.V.2 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 (Stra-WaKR) 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 Anlagenteile und eine teilweise Unterhaltungspflicht für die Gewässer (vgl. Dahme, in: Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp/Göbl/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 besonderen Verfahren möglich, aber nicht durch den Autobahnausbau veranlasst.

7.2 Straßenentwässerung

Auch die geplante Entwässerung der BAB A 8 hat im plangegenständlichen Abschnitt keine negativen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft, da im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus die gesamte Straßenentwässerung neu erstellt wird. Soweit möglich wird anfallendes Oberflächenwasser der Fahrbahn im

Dammbereich bei einer Fahrbahneigung nach außen breitflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer belebten Bodenzone versickert. Wo dies nicht möglich ist, wird das anfallende Wasser (einschl. Brückenbauwerke) über Straßenabläufe bzw. über Muldeneinläufe gesammelt und mit einer Entwässerungsleitung über abgedichtete Absetzbecken mit Leichtstoffabscheidern in naturnah gestaltete Versicker- bzw. Regenrückhaltebecken eingeleitet. Hierfür ist im Planungsabschnitt die Anlage eines Versickerbeckens und die Anlage von 8 Regenrückhaltebecken vorgesehen. Dem Regenrückhaltebecken 4 nachgeschaltet ist ein Pflanzenbeet, das die hierfür erforderliche weitere Reinigung und Rückhaltung des Wassers sicherstellt. Als Vorfluter für die Regenrückhaltebecken dienen der kleine Hügel- und Berglandbach, der Hornbach, die Zusam und der Zusamflutgraben.

Für das breitflächige Versickern über die Bankettflächen und das Versickern in Böschungflächen oder Böschungsfußmulden bedarf es keiner wasserrechtlichen Erlaubnis. Erlaubnispflichtig ist hingegen die gemäß BWV lfd. Nr. 3.3.1T bis 3.4.8T geplante zielgerichtete Einleitung des Oberflächenwassers in das Grundwasser bzw. in die Vorfluter. Die Einleitungsmengen und die Größe des Versicker- und der Regenrückhaltebecken wurden mit den zuständigen Wasserwirtschaftsämtern abgestimmt. Der Umfang der erlaubten Benutzung für das Einleiten wurde als Auflage unter A.V.2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses explizit festgelegt. Sowohl das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth als auch das Wasserwirtschaftsamt Krumbach haben daher mit Schreiben vom 05.01.2004, 16.02.2004 bzw. 31.03.2004 ihr grundsätzliches Einverständnis mit dem vorgesehenen Entwässerungskonzept mitgeteilt. Das Landratsamt Augsburg hat mit Schreiben vom 14.01.2004 bzw. 25.10.2004 und das Landratsamt Günzburg mit Schreiben vom 31.03.2004 das Einverständnis gemäß § 14 Abs. 3 WHG zur Erteilung der gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnis erklärt. Diese Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst (§ 14 Abs. 1 WHG) sondern ist unter A.V.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die gehobene Erlaubnis nach § 7 WHG, Art. 16 BayWG kann erteilt werden, weil bei Beachtung der auf § 4 WHG und Art. 15 BayWG beruhenden Auflagen eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten ist (§ 6 WHG, Art. 16 BayWG).

7.3 Bauwasserhaltung

Den Planunterlagen ist 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 ggf. eine zusätzliche 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. Für die Entscheidung über den Antrag ist ggf. die jeweilige Kreisverwaltungsbehörde 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 hier gegenständlichen Bereich des Autobahnabschnittes Altlasten oder Altablagerungen befinden, die eine Gefahr für das Grundwasser darstellen. Das Landratsamt Günzburg hat zwar darauf hingewiesen, dass das Grundstück FlNr. 833 der Gemarkung Scheppach als Altlastenverdachtsfläche erfasst ist. Dies ist jedoch nicht für den hier gegenständlichen Autobahnabschnitt bedeutend, sondern war im westlich angrenzenden Planungsabschnitt (11. Abschnitt) zu berücksichtigen. Für den Fall, dass Altlasten im Zuge der Bauarbeiten zu Tage treten sollten, wurde angeordnet, dass die örtlich zuständige Kreisverwaltungsbehörde 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 ausge-

geschlossen 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.

8. Land- und Forstwirtschaft, Jagd und Fischereiwesen

8.1 Landwirtschaft

Das Bauvorhaben ist auch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar. Es führt zwar vor allem deshalb zu einer Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Belange, weil in den Offenlandbereichen westlich des Scheppacher Forstes sowie im Zusamtal ca. 23,3 ha Acker- und Grünlandflächen versiegelt und überbaut werden. Im Einzelnen wird auf die Grunderwerbspläne und das Grunderwerbsverzeichnis verwiesen (Unterlage 14.1T und Unterlage 14.2T). Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Die nachteiligen Auswirkungen auf die Landwirtschaft werden durch die bestandsorientierte Planung und das von der Autobahndirektion Südbayern vorgelegte Verkehrskonzept erheblich reduziert. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden. Zur Notwendigkeit der Ausgleichsmaßnahmen wird insoweit auf die Ausführungen unter C.IV.6 verwiesen. Die Existenzgefährdung von landwirtschaftlichen Betrieben ist nicht zu befürchten. Eine solche Befürchtung wurde auch von niemanden geltend gemacht bzw. nicht mehr aufrechterhalten.

Im Übrigen sieht die Planung 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 der BAB A 8 die Belange der Landwirtschaft überwiegt. Der Ausbau ist im Hinblick auf die Verkehrsprognose und die unter C.IV.2 genannten Gründe zwingend erforderlich.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass die Baumaßnahme auch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist.

8.2 Forstwirtschaft

Der sechsstreifige Ausbau zwischen Burgau und Zusmarshausen greift auch in die Belange der Forstwirtschaft ein. So gehen an Waldflächen i.S. des Waldrechtes 30,00 ha durch Verkehrsflächen und Böschungen oder die Verschiebung der Grundstücksgrenze der Autobahn verloren.

Die mit dem Ausbau der BAB A 8 verbundenen Eingriffe in bestehende Wälder sind jedoch gerechtfertigt. 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. Die Eingriffe sind jedoch so weit wie möglich minimiert. Dies gilt insbesondere, da im Bereich des Scheppacher Forstes ein asymmetrischer Südausbau geplant ist. Damit kann der nördliche Waldrand erhalten bleiben. Da die Hauptwindrichtung von Südwesten nach Nordosten verläuft, ist hiermit die Gefahr eines Windwurfes geringer als bei der Entfernung des südlichen Waldsaumes. Außerdem sind die Begleiterscheinungen hinsichtlich stärkerer Sonneneinstrahlung bei dieser Ausbauvariante geringer.

Hinsichtlich des Ausgleichs für die Waldverluste wurde die Planung mit Tektur vom 17.09.2004 dahingehend geändert, dass die Neuanlage von 8,61 ha Waldfläche und zusätzlich zur Stärkung der Waldfunktion Unterpflanzungen im Rauhen Forst im Umfang von ca. 12,5 ha vorgesehen waren. Die Bayer. Staatsforstverwaltung hat jedoch mit Schreiben vom 05.11.2004 zu Recht darauf hingewiesen, dass der dargestellte Ausgleich nicht ausreichend sei. In den Planänderungen vom 02.05.2005 wurde daher südwestlich von Wollbach eine weitere Aufforstungsfläche mit eingeplant, so dass in der Gesamtsumme nun 10,81 ha Wald neu gegründet werden. Zusammen mit den geplanten Waldunterpflanzungen werden die beeinträchtigten Funktionen der beanspruchten

Waldflächen damit kompensiert. Dies wurde von der Bayer. Staatsforstverwaltung auch mit Schreiben vom 03.06.2005 bestätigt.

Die Bayer. Staatsforstverwaltung hat im Übrigen hinsichtlich der Qualität der Bepflanzungen darauf hingewiesen, dass die geplanten "lichten Bestandsstrukturen" nicht den waldrechtlichen Vorgaben entsprechen, da im Sinne eines waldrechtlichen Ausgleichs alle Waldfunktionen - also auch Leistungsfähigkeits- und Holzproduktion - berücksichtigt werden müssten (Maßnahme A 5T). Die Autobahndirektion Südbayern hat hierzu darauf hingewiesen, dass sich diese Bezeichnung im Wesentlichen auf die geplanten Offenlandstreifen, die an die Aufforstungen anschließen sollen sowie geplante Sukzessionsflächen, die nur einen geringen Umfang der zur Aufforstung vorgesehenen Flächen umfassen, beziehe. Dem weiteren Vorbringen der Bayer. Staatsforstverwaltung, dass Sukzessionsflächen (Maßnahme W 1T) für einen waldrechtlichen Ausgleich nicht geeignet seien, ist entgegenzuhalten, dass Waldmäntel, Waldsäume und Sukzessionsflächen der Strukturbereicherung des Waldes dienen und daher im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Bayer. Waldgesetze dem Wald gleichzusetzen sind.

Die Rodung von Wald wird daher zugelassen. Die Erlaubnispflicht zur Erstaufforstung gemäß Art. 16 BayWG wird von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung mit erfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Hinsichtlich der Bitte der Forstverwaltung, darauf zu achten, dass während des Baubetriebes möglichst nur eine Querungsmöglichkeit geschlossen wird, um die für die Waldbewirtschaftung nötigen Umwege in einem akzeptablen Rahmen zu halten, hat die Autobahndirektion Südbayern hier ihr grundsätzliches Bemühen kundgetan, die für die Waldbewirtschaftung nötigen Umwege in einem akzeptablen Rahmen zu halten.

8.3 Jagd

Der Ausbau der Autobahn hat nachteilige Auswirkungen auf die Jagdausübung, da durch den Autobahnausbau auch jagdbare Flächen verloren gehen. 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 ungeschmäleren Erhalt der Jagdreviere überwiegt. Die Jagdgenossenschaften haben sich auch nicht grundsätzlich gegen die Straßenbaumaßnahme gewandt. Soweit

die Jagdgenossenschaft Zusmarshausen Entschädigungsansprüche geltend macht, ist darauf hinzuweisen, dass diese in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu klären sind. 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 (VkBl 2002 S. 53 ff). Sowohl die Jagdgenossenschaft Scheppach und die Jagdgenossenschaft Zusmarshausen als auch die zuständigen unteren Jagdbehörden haben ferner die Errichtung von Wildschutzzäunen gefordert. Hierzu ist zunächst festzustellen, dass die Autobahndirektion Südbayern zum Schutz des Wildes vor Unfällen die Errichtung von Wildschutzzäunen auf beiden Seiten der BAB A 8 in den Waldbereichen von Bau-km 32+300 bis Bau-km 36+500 zuzüglich Überstandslängen grundsätzlich eingeplant hat. Soweit diese von den Jagdgenossenschaften auch auf Freiflächen außerhalb des Waldes gefordert wurden, hat die Autobahndirektion Südbayern gegenüber der Planfeststellungsbehörde verbindlich zugesagt, 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 Wilddichten bzw. sonstigen Kriterien nachgewiesen werden.

Soweit im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan eine Einschränkung des Jagdrechtes 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 gemäß dem Planungsstand vom 17.09.2004 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 BayVwVfG), nicht auf jagdrechtliche Regelungen im Umfeld des Straßenbauvorhabens. Aus diesem Grund konnten vor allem die in Schutzmaßnahme 7T vorgeschlagenen Jagdeinschränkungen in einem Bereich von 20 ha beidseits der Autobahn nicht im Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgelegt werden. Insbesondere ergibt sich das Jagdverbot auch nicht aus § 6 Bundesjagdgesetz, Art. 6

Abs. 3 Bayer. Jagdgesetz. 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 allerdings 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 Regelungen wiederholenden Verfügung im Planfeststellungsbeschluss bedarf es nicht. Soweit eine räumliche Präzisierung des Jagdverbotes sich in der Praxis als notwendig erweisen sollte, bleibt es der zuständigen unteren Jagdbehörde unbenommen, eine entsprechende Allgemeinverfügung auf Antrag der Autobahndirektion Südbayern zu erlassen. Die Planung wurde daher mit Datum vom 02.05.2005 dieser Rechtslage angepasst.

8.4 Fischereiwesen

Durch die Straßenbaumaßnahme werden die Belange der Fischerei durch die Ableitung von Straßenoberflächenwasser in verschiedene Vorfluter sowie durch den Neubau von Querungsbauwerken für verschiedene Gewässer berührt. Größtes Gewässer im Planungsgebiet ist die Zusam. Wie von der Fischereifachberatung beim Bezirk Schwaben bestätigt wurde, wird durch das neue Bauwerk die freie Durchwanderbarkeit der Zusam für Fische nicht nachteilig verändert. Im Übrigen wird durch Rückhaltemaßnahmen für das Oberflächenwasser aus dem Autobahnabschnitt sich die derzeitige Situation der Fließgewässer eher verbessern. Deshalb haben das beim Landratsamt Augsburg zuständige Sachgebiet Naturschutz und die Fachstelle der Fischereiberatung beim Bezirk Schwaben ihr grundsätzliches Einverständnis mit dem Vorhaben erklärt. Zum Vorschlag der Fachstelle für Fischereifachberatung, bestehende Altwasserarme zu erweitern und an die Zusam anzubinden, ist auszuführen, dass durch die geplante Verlegung der Zusam nördlich der A 8 ein Altwasserarm entsteht, der den genannten Anforderungen entspricht.

Der Forderung des Landesfischereiverbandes, die Fischereiberechtigten rechtzeitig von den Baumaßnahmen zu informieren, wurde mit der Auflage unter A.V.4 entsprochen. Nicht angeordnet wurde jedoch, evtl. Baumaßnahmen

nur außerhalb der Laichzeit durchzuführen. Die Baumaßnahme muss grundsätzlich so geplant sein und durchgeführt werden, dass keine Beeinträchtigungen der Gewässer während der Bauzeit zu befürchten sind, da bereits die Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes es verbieten, gewässer- oder fischschädliche Substanzen während des Baus einzuleiten.

9. Sonstige öffentliche und private Belange

9.1 Verkehrssicherheit

Der geplante Autobahnausbau genügt den Anforderungen der Verkehrssicherheit. Das Polizeipräsidium Schwaben hat mit Schreiben vom 11.02.2004 den sechsstreifigen Ausbau der Strecke grundsätzlich begrüßt. Allerdings hat es darauf hingewiesen, dass seit mehreren Jahren ein spürbarer Mangel an geeigneten Lkw-Stellplätzen bestünde und daher gefordert, das Lkw-Stellplatzangebot nennenswert zu verbessern. Diese Forderung muss für den hier gegenständlichen Autobahnabschnitt zurückgewiesen werden. Denn gemäß den vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen (VHRR) sollen an Bundesautobahnen Rastanlagen im Abstand von 15 bis 20 km angeordnet werden. Dem wird im gegenständlichen Planungsabschnitt - wie im Übrigen auch vom Polizeipräsidium Schwaben selbst bestätigt - Rechnung getragen. Um eine sichere Ausfahrt in die Betriebsumfahrt (BWV lfd. Nr.1.2.28T) zu ermöglichen, wurde mit Tektur vom 17.09.2004 dort an der nördlichen Richtungsfahrbahn ein verbreiteter Standstreifen eingeplant (vgl. BWV lfd. Nr. 1.1.29.T)

9.2 Wehrverwaltung

Der geplante Autobahnausbau berücksichtigt auch die Belange des Militärstraßenausbaus. Die Wehrbereichsverwaltung Süd hat mit Schreiben vom 23.01.2004 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 Schwerfahrzeuge (ARS Nr. 22/1996)" entsprechen muss. Diese technischen Anforderungen werden bei der Planung eingehalten.

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 09.02.2004 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 beeinträchtigte immer stärker auch die Standortbedingungen der schwäbischen Betriebe. Die Planung der Autobahndirektion Südbayern im hier gegenständlichen Planungsabschnitt aus Gründen einer zügigen Verkehrsabwicklung während der Bauphase einen einseitigen asymmetrischen Ausbau zu wählen, wird von der Industrie- und Handelskammer ausdrücklich begrüßt. Sie hofft, dass das Ziel des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 zwischen Augsburg und Ulm bis zum Jahr 2009 verwirklicht werden kann und bittet nachdrücklich darum, 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 nach Fertigstellung der sechsstreifigen Autobahntrasse die Aufhebung der durch den schlechten Zustand der alten Fahrbahnen bedingten Verkehrsbeschränkungen geplant sei. Im Übrigen trägt die Planung den vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen (VHRR), wonach in einem Abstand von 15 - 20 km Rastanlagen angeordnet werden sollen, Rechnung.

9.4 Versorgungseinrichtungen

Die verbreiterte Autobahntrasse kreuzt an verschiedenen Stellen Strom-, Gas-, Wasser- und Fernmeldeleitungen. Sie berührt damit die Belange der Versorgungswirtschaft. Aus diesen Gründen wurde im Interesse aller Versorgungsunternehmen angeordnet, dass den betroffenen Versorgungsunternehmen möglichst frühzeitig der Beginn der Baumaßnahme anzuzeigen ist.

Die Lechwerke AG (LEW) hat mit Schreiben vom 05.02.2004 und 28.10.2004 darauf hingewiesen, dass die Baumaßnahme ihre Kabel tangiert. Eine Über-

prüfung hat ergeben, dass alle von der LEW genannten Kabel in den Planunterlagen eingetragen sind. Ein 1-KV-Kabel wurde mit Datum vom 02.05.2005 nachträglich in das BWV unter lfd. Nr. 4.2.6 T aufgenommen. Die LEW hat gegen die Baumaßnahme auch keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben, sondern nur Auflagenvorschläge unterbreitet, denen unter A.IX.1 und 2 in ausreichendem Umfang Rechnung getragen wurde.

Die GLH-Auffanggesellschaft mbH hat mit Schreiben vom 17.02.2004 auf ihre Lichtwellenleitertrasse im Baubereich hingewiesen und um rechtzeitige Information über Bauarbeiten sowie um Einbindung in den Bauablauf gebeten. Dem wurde durch die Auflage unter A.IX.1 und 3 Rechnung getragen. Ferner hat die GLH-Auffanggesellschaft mbH darum gebeten, ihr entsprechende Ansprechpartner zu nennen, falls ein anderer Leitungsbetreiber neben ihr von Umverlegungsarbeiten betroffen sei, da es günstiger wäre, wenn die Arbeiten in einer gemeinsamen Trasse ausgeführt werden könnten. Die Autobahndirektion Südbayern hat hierzu gegenüber der Planfeststellungsbehörde erklärt, dies zu berücksichtigen. Ausweislich der landschaftspflegerischen Begleitplanung sind ferner die parallel zur BAB A 8 verlaufenden Kabeltrassen - wie von der GLH-Auffanggesellschaft mbH gefordert - frei von Gehölzpflanzungen. Dem Wunsch nach einer sechswöchigen Vorlaufzeit für Arbeitsvorbereitungen wird durch die Auflage A.IX.3 ebenfalls Rechnung getragen.

Die Erdgas Schwaben GmbH hat gegen den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 im gegenständlichen Bereich keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben. Sie hat auf die Erdgashochdruckleitung DN 150 PN 4 (BWV lfd. Nr. 4.3.1) hingewiesen, die im Bereich des Ausbaus der BAB und der Neuerrichtung des Brückenbauwerks 107 unter Berücksichtigung bzw. Umgehung des Regenrückhaltebeckens Nr. 5 (BWV lfd. Nr. 3.4.4) nach Osten verlegt werden muss. Die hierzu geforderte Abstimmung der Detailplanung und die geforderte Vorlaufzeit von 6 Monaten wurde unter A.IX.4 angeordnet. Die Frage der Kostenübernahme sowie die Beschaffung der entsprechenden Wegerechte sind jedoch außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

Mit der Anpassung des Lichtwellenleiterkabels der Interroute 21 Germany GmbH hat sich die hierfür nun zuständige Bayerngas GmbH grundsätzlich einverstanden erklärt. Sie hat aber diesbezüglich eine rechtzeitige Abstimmung

und eine mehrmonatige Vorlaufzeit für die Vorbereitung einer Umlegung gefordert. Dem wurde durch die Auflage A. IX.1 und 5 Rechnung getragen.

Durch die Baumaßnahme wird ferner eine Wasserleitung, Regenwasserkanäle sowie eine Abwasserdruckleitung des Marktes Zusmarshausen berührt. Der Markt Zusmarshausen hat hierzu keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben, jedoch darauf hingewiesen, dass die Lage des Abwasserkanals (BWV lfd. Nr. 4.5.3) in den Plänen nicht richtig eingezeichnet sei. Der Lageplan wurde daraufhin mit Datum vom 17.09.2004 entsprechend tektiert. Im Rahmen der Anhörung zu dieser Tektur hat der Markt Zusmarshausen jedoch darauf hingewiesen, dass der nördliche Teil des Regenwasserkanals nur Oberflächenwasser der BAB A 8, nicht des Marktes Zusmarshausen, sammle. Die Bezeichnung sei daher entsprechend zu ändern. Die Autobahndirektion Südbayern hat daraufhin die Entwässerung der Autobahnplanung nochmals überprüft und kam dabei zum Ergebnis, dass das von der Autobahn und dem öffentlichen Feld- und Waldweg nördlich des BW 108 und der Unterführung unter der Autobahn anfallende Oberflächenwasser in das geplante Regenrückhaltebecken 4 eingeleitet wird. Somit wird im zukünftigen Zustand kein Oberflächenwasser der Autobahn über eine mögliche Verrohrung in den Regenwasserkanal nördlich der Hornbachstraße eingeleitet. Eine Überprüfung der Grundbucheintragungen hat ferner ergeben, dass sich der Regenwasserkanal DN 600 nördlich der Hornbachstraße - wie er in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt ist - nicht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, sondern des Marktes Zusmarshausen befindet. Die bisherige Darstellung des Regenwasserkanals DN 600 in den Planunterlagen - insbesondere die Darstellung im Lageplan sowie im BWV lfd. Nr. 4.5.3 war daher beizubehalten.

Hinsichtlich der zu überbauenden Wasserleitung (BWV lfd. Nr. 4.4.1) hat die Autobahndirektion im Erörterungstermin zugesichert, die technischen Details vor Baubeginn mit dem Markt Zusmarshausen einvernehmlich zu regeln.

Im Übrigen wurde angeordnet, dass auch dem Markt Zusmarshausen der Baubeginn rechtzeitig mitzuteilen ist, damit alle erforderlichen Maßnahmen zeitgerecht eingeleitet werden können.

9.5 Denkmalschutz

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar. Das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege hat zwar mit Schreiben vom 12.02.2004

darauf hingewiesen, dass das Straßenbauvorhaben das Bodendenkmal Römerstraße Augsburg-Günzburg (Fundstelle 7529/0011) durchschneidet. Darüber hinaus seien Siedlungsfunde des Neolithikums (Fundstelle 7529/0012) und der römischen Kaiserzeit (Fundstelle 7529/0013) auf beiden Seiten der Zusan entdeckt worden. Ferner befindet sich im Auffahrtsbereich der künftigen Anschlussstelle Zusmarshausen ein Ringwall unbekannter Zeitstellung (Fundstelle 7529/0015). Diese Bodendenkmäler würden durch die Baumaßnahme akut bedroht werden. Auch gäbe es im Planungsraum eine Reihe von Verdachtsflächen, in denen nach aller Erfahrung archäologische Denkmäler zu erwarten seien. Eine Betroffenheit der von Süden nach Norden verlaufenden römischen Altstraßen und etwaiger Verdachtsflächen lässt sich jedoch nicht vermeiden, denn, wie oben ausgeführt, kommen als Alternativen zum hier planfestgestellten Ausbau der BAB A 8 nur bestandsorientierte Varianten in Frage. Eine weitere Trassenverschiebung aus denkmalschutzrechtlichen Gründen ist nicht möglich, denn ein Südausbau scheidet u.a. bereits wegen der Ortschaft Friedensdorf und eine weitere Trassenverschiebung nach Norden wegen der Ortschaft Wollbach und der mittlerweile entstandenen Gewerbegebiete (Firma Ringel, Firma HAMA) aus. Die Regenrückhaltebecken 5 und 6 wurden dagegen bereits nach Norden in den Bereich der bestehenden Autobahntrasse verschoben und werden weitgehend über dem bestehenden Gelände ausgeführt. Dadurch wird auch eine Beeinträchtigung des Bodendenkmals unwahrscheinlicher. Auch auf den geplanten Oberbodenabtrag auf der Ausgleichsfläche A 7T kann zur Erreichung des Entwicklungszieles nicht verzichtet werden. Die vom Bayer. Landesamt für Denkmalpflege angesprochene Umplanung zum Schutz möglicher Denkmäler war daher nicht geboten. Daher war mit diesem Planfeststellungsbeschluss die Erlaubnis zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 im plangegegenständlichen Abschnitt auszusprechen. Aufgrund der in Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG festgelegten Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses schließt dieser 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 Bauarbeiten festzulegen sind. Das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege hat hierzu u.a. Grabungen im Areal der Fundstellen 7529/0012 und 7529/0013 und 7529/0015 gefordert. Die Autobahndirektion Südbayern hat hierzu gegenüber der Planfeststel-

lungsbehörde erklärt, in Anlehnung an vergleichbare Vorhaben Voruntersuchungen im üblichen Umfang und mit vertretbarem Aufwand in Abstimmung mit dem Landesamt durchzuführen. Diese Zusage wurde durch die Anordnung der Auflagen unter A.VIII.1-4 konkretisiert. Sollten aufgrund der Sondierungen oder später im Rahmen der Bauarbeiten Bodenfunde gemacht werden, dann gilt zunächst die in Art. 8 DSchG enthaltene Meldeverpflichtung. Darauf sind die bauausführenden Unternehmen nach Auflage A.VIII.5 hinzuweisen. Die Frage der Übernahme bzw. Aufteilung der bei Vollzug der Auflagen A.VIII.1-4 anfallenden Arbeiten und Kosten war - wie unter A.VIII.6 ausdrücklich ausgeführt - in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht zu regeln. Eine Kostenvereinbarung ist zwischen den zuständigen Behörden derzeit in Arbeit. Die Autobahndirektion Südbayern hat sich aber bereit erklärt, mit der Denkmalschutzverwaltung - wie bereits bei vergleichbaren Vorhaben auch - eine Vereinbarung des Inhalts zu treffen, dass die anfallenden Kosten von ihr ohne Anerkennung einer Rechtspflicht zunächst vorfinanziert werden, um das Fortschreiten der Baumaßnahme sicherzustellen.

Ferner wird das nördlich der bestehenden Anschlussstelle Zusmarshausen auf der Flnr. 2885, Gemarkung Zusmarshausen, befindliche Denkmal der Heimatvertriebenen aus Friedensdorf von der Baumaßnahme berührt. Der Markt Zusmarshausen hat daher gefordert, für das Denkmal in Absprache mit dem Markt Zusmarshausen und der Sudetendeutschen Landsmannschaft einen neuen Standort zu suchen. Dem wird mit der Regelung im BWV unter Lfd. Nr. 8.1.5 Rechnung getragen.

Die Belange des Denkmalschutzes werden damit in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

9.6 Eigentum

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 greift in erheblichem Umfang in privates Eigentum ein. Im Einzelnen wird auf das Grunderwerbsverzeichnis und die Grunderwerbspläne Bezug genommen (Unterlage 14.1T und Unterlage 14.2T der Planmappe).

Bei der Überprüfung dieser Eingriffe ist zu berücksichtigen, dass dem verfassungsrechtlich geschützten Privateigentum ein besonderer Stellenwert zu-

kommt (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 und die Ausführungen zum naturschutzrechtlichen Ausgleichsbedarf ergeben haben - erforderlich. Durch den bestandsorientierten Ausbau der BAB A 8 wird auf die Interessen der privaten Grundstückseigentümer bereits dadurch Rücksicht genommen, dass fast die Hälfte der erforderlichen Neubautrasse auf den vorhandenen Flächen der bestehenden BAB A 8 errichtet und dass in Waldbereichen sehr weitgehend auf Flächen des Staatsforstes zurückgegriffen wird. Eine Reduzierung des Flächenbedarfs ist ohne Beeinträchtigung der Verkehrswirksamkeit der Straße und der übrigen o.ä. Planungsziele nicht erreichbar. Die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum sind sämtlichen Betroffenen auch zumutbar. Insbesondere bewirkt der sechsstreifige Ausbau in keinem Fall eine landwirtschaftliche Existenzgefährdung.

V. Sonstige Forderungen von Trägern öffentlicher Belange

Im Folgenden werden die Forderungen von Trägern öffentlicher Belange behandelt, die nicht bereits Gegenstand vorstehender Ausführungen waren. Soweit diesen Forderungen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss sowie durch Tekturen und Änderungen Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise (z.B. durch Vereinbarung mit dem Baulastträger) erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

1. Markt Zusmarshausen

Der Markt Zusmarshausen hat eine Reihe von Lärmschutzeinwendungen erhoben. Diese Forderungen hat die Autobahndirektion Südbayern - wie unter C.IV.5.1 dargestellt - teilweise durch Umplanung berücksichtigt. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen. Hierzu wird zunächst auf die Ausfüh-

rungen unter C.IV.5.1 verwiesen. Soweit sich diese Forderungen mit den Forderungen privater Einwendungsführer decken wird ergänzend materiell inhaltlich auf die folgenden Ausführungen C.VI.1, C.VII.1, C.VIII. und C.IX.1 verwiesen.

Der Markt Zusmarshausen hat sich für den Bereich Wollbach ergänzend für möglichst transparente Lärmschutzwände ausgesprochen. Diese Forderung wurde im Bereich der BW 106 und 107 jeweils auf einer Länge von 20 m berücksichtigt (vgl. BWV lfd. Nr. 2.3.5T). Damit wird den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes in ausreichendem Umfang Rechnung getragen. Für den Bereich Friedensdorf hat er neben dem Einbau von offenporigem Asphalt auch konkret die Erhöhung der Lärmschutzanlage auf 10 m gefordert. Dies würde jedoch lediglich zu einer nicht wahrnehmbaren Pegelminderung von 0,5 dB(A) und nur zu einer unwesentlichen Verringerung der Anzahl von Gebäudefassaden mit Grenzwertüberschreitungen führen. Andererseits würde im verstärkten Maß in das Landschaftsbild eingegriffen. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit ist auch eine solche Erhöhung daher abzulehnen. Statt dessen wurde jedoch - wie unter C.IV.5.1 dargestellt - die Lärmschutzanlage östlich der B 10 mit Änderung vom 02.05.2005 auf eine 6 m über FOK hohe Lärmschutzwand-Gabionenwandkombination erhöht. Die Forderung, den geplanten Wall von Vallried Richtung Westen von 2 m auf 4 m zu erhöhen, ist unbegründet, da in Vallried die maßgeblichen Grenzwerte sowohl tags als auch nachts eingehalten werden. Auch die Erhöhung der Lärmschutzwand beim BW 108 war nicht veranlasst, da eventuell auf der gegenüberliegenden Nordseite zu liegen kommende Lärmschutzwälle vor allem aufgrund ihrer Oberflächenbeschaffenheit nicht reflektieren. Zurückzuweisen ist die Forderung, östlich von Zusmarshausen eine transparente Lärmschutzwand nahe der Fahrbahn auszuführen. In der Planung ist von der St 2027 bis Bau-km 38+800 ein Lärmschutzwand und von dort bis Bau-km 38+894 eine Lärmschutzwand vorgesehen. Diese Planung trägt dem Grundsatz Rechnung, aus Kostengründen und Gründen des Landschaftsschutzes Lärmschutzwälle vorzuziehen. Im Bereich von Bau-km 38+800 bis Bau-km 38+894 reichen die Platzverhältnisse jedoch aufgrund des Geländeanstiegs Richtung Osten dagegen für einen Wall nicht aus. Ein Rechtsanspruch auf transparente Ausführung einer Lärmschutzwand besteht jedoch nicht.

Hinsichtlich der Einwendungen zur Luftschadstoffuntersuchung wird auf die obigen Ausführungen unter C.IV.5.2 verwiesen.

Die Bedenken des Marktes Zusmarshausen, dass sich durch den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn der Hochwasserschutz verschlechtern würde, konnten im Erörterungstermin ausgeräumt werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat hierzu klargestellt, dass eine umfassende Hochwasseruntersuchung des Büros Steinbacher Consult durchgeführt worden sei, wonach sich die Hochwassersituation künftig aufgrund von Rückhaltemaßnahmen oder größeren Böschungsflächen tendenziell eher verbessern würde. Dies wurde vom zuständigen Wasserwirtschaftsamt auch grundsätzlich bestätigt.

Die vom Markt Zusmarshausen geforderte größere Dimensionierung des Auslaufs des Regenrückhaltebeckens 2 hat sich als nicht notwendig erwiesen, da im Erörterungstermin geklärt werden konnte, dass das Regenrückhaltebecken 2 mit DN 200 künftig so gedrosselt wird, dass eine Vergrößerung der Rohrleitung auf DN 300 im nachgeschalteten Vorfluter nicht notwendig wird. Zu den Forderungen hinsichtlich des Regenrückhaltebeckens 3 wird auf die späteren Ausführungen unter C.VII.3 verwiesen. Die Einwendungen hinsichtlich der Regenrückhaltebeckens 4, 5 und 6 wurden dagegen bereits oben unter C.IV.4.3 abgehandelt; ergänzend wird auf C.VII.2 verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen, die Versorgungseinrichtungen des Marktes Zusmarshausen betreffend, wird auf die obigen Ausführungen unter C.IV.9.4 verwiesen.

Bezüglich der städtebaulichen Einwendungen des Marktes Zusmarshausen, insbesondere hinsichtlich der Notwendigkeit eines Pendlerparkplatzes und den Planungen zu einer geplanten nördlichen Entlastungsstraße, wird auf die Ausführungen unter C.IV.4.3 verwiesen.

Wegen der künftigen Beleuchtung für die Unterführung der B 10 durch den Weg beim BW 107 konnte im Erörterungstermin vom 09.12.2004 eine Einigung dergestalt erzielt werden, dass die Autobahndirektion Südbayern zugesichert hat, die Beleuchtung entsprechend dem heutigen Zustand wieder herzustellen und zusätzlich im Zuge der Bauarbeiten ein vom Markt Zusmarshausen zu stellendes Kabel in der Gemeindeverbindungsstraße nach Wollbach zu verlegen (vgl. BWV lfd. Nr. 1.1.8T)

Der Forderung des Marktes Zusmarshausen, das Denkmal der Heimatvertriebenen in Absprache mit dem Markt Zusmarshausen und der Sudetendeutschen Landsmannschaft wird im Ergebnis mit der Regelung im BWV unter lfd. Nr. 8.1.5 Rechnung getragen.

Vor allem im Hinblick auf den Natur- und Landschaftsschutz hat der Markt Zusmarshausen ferner gebeten, möglichst frühzeitig bei der Gestaltung der Lärmschutzeinrichtungen eingebunden zu werden und diese mit ihm abzustimmen. Dem Wunsch nach einer naturnahen Gestaltung der Lärmschutzanlagen trägt die landschaftspflegerische Begleitplanung u.a. durch die Maßnahmen G 3 Rechnung. Damit wird in ausreichendem Maße sichergestellt, 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 zwingend erforderliche Maßnahme. Die Autobahndirektion Südbayern 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. Unbeschadet dessen hat die Autobahndirektion Südbayern jedoch zugesichert, im Rahmen der Ausführungsplanung auf den Markt Zusmarshausen zuzukommen.

Hinsichtlich der Planung eines Weges an der Südseite der Grundstücke Flnrn. 60 bis 69, Gemarkung Valfried, konnte bereits im Erörterungstermin vom 09.12.2004 insoweit eine gütliche Lösung gefunden werden, als die Autobahndirektion Südbayern zugesichert hat, den 4 m breiten Unterhaltungsweg entlang der Grundstücke Flnrn. 60 und 69 auf einer Breite von 3,50 m mit Schotter zu befestigen und den Grundstückseigentümern sowie dem Markt Zusmarshausen die Benutzung zu gestatten (vgl. BWV lfd. Nr. 1.1.32T)

2. Markt Jettingen-Scheppach

Der Markt Jettingen Scheppach hat seine mit Schreiben vom 16.02.2004 erhobenen Einwendungen im Erörterungstermin am 08.12.2004 zurückgenommen.

3. Landratsamt Augsburg

Untere Naturschutzbehörde

Das Landratsamt Augsburg hat mit Schreiben vom 10.02.2004 bzw. 03.11.2004 den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 grundsätzlich begrüßt, aber vor allem aus naturschutzfachlicher Sicht eine Reihe von Einwendungen vorgetragen, die teilweise beim Erörterungstermin am 20.04.2004 besprochen worden sind. Hierbei ist bei einer Reihe von Punkten eine einvernehmliche Lösung erzielt worden. So wurden beispielsweise die Ausgleichsflächen A 4T, A 5T und A 6T aufgrund des Vorbringens der unteren Naturschutzbehörde tektiert.

Aber auch der Forderung nach einer mind. 50 m breiten Grünbrücke im Bereich des Scheppacher Forstes wurde in der Tekturplanung vom 17.09.2004 Rechnung getragen. Soweit die untere Naturschutzbehörde hinsichtlich der Gestaltung der Grünbrücke u.a. vorgeschlagen hat, die Irritationszäune in Holz auszuführen und beidseitig mit dichten dornenreichen Hecken zu bepflanzen hat die Autobahndirektion Südbayern bereits im Erörterungstermin vom 09.12.2004 hierzu ihre grundsätzliche Bereitschaft kundgetan, soweit die nutzbare Breite der Brücke für das Wild dadurch nicht verringert wird. Im Übrigen ist im Bauwerksverzeichnis unter lfd. Nr. 6.4.1T die Holzbauweise vorgesehen. Die weiteren Details sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu klären.

Die untere Naturschutzbehörde hat jedoch zur Minimierung der entstehenden Eingriffe in das Landschaftsbild die Bereitstellung weiterer Flächen für Gestaltungsmaßnahmen im Bereich der Lärmschutzeinrichtungen gefordert. Hierzu ist auszuführen, dass in der landschaftspflegerischen Begleitplanung einer naturnahen Gestaltung der Lärmschutzanlagen u.a. durch die Maßnahme G 3 Rechnung getragen wird. Ferner sind für die Eingriffe in das Landschaftsbild Maßnahmen zur landschaftlichen Einbindung und Neugestaltung des Landschaftsbildes zum einen im direkten Umfeld der Lärmschutzanlagen und zum anderen im Auenbereich der Zusam vorgesehen. Daher sollen Gehölzpflanzungen und Wiesenflächen nördlich von Friedensdorf (A 1) und nördlich Zusmarshausen (A 2) angelegt werden. Mit Änderung vom 02.05.2005 wurde darüber hinaus die ehemalige Ausgleichsfläche A 6 T verlegt und vor allem vergrößert (jetzt A 7T). Den Belangen des Landschaftsschutzes wird damit in aus-

reichendem Umfang Rechnung getragen. Die Ausweisung einer weiteren Ausgleichsfläche bei den Regenrückhaltebecken 5 und 6 wurde von der Autobahndirektion Südbayern daher zu Recht abgelehnt. Sie hat jedoch im Erörterungstermin vom 09.12.2004 zugesichert, im Wege der Ausführungsplanung auf dem Areal der vorgesehenen Regenrückhaltebecken eine gruppenartige Bepflanzung zur Einbindung der Becken vorzusehen soweit dies technisch möglich ist und die Anfahbarkeit der Becken gesichert bleibt.

Zum Vorbringen hinsichtlich des Naturdenkmals "Drei Linden" in Zusmarshausen wird auf die obigen Ausführungen unter C.IV.6 verwiesen.

Die untere Naturschutzbehörde hat ferner gefordert, im Bereich von Zusam und des etwas östlich gelegenen Flutgrabens jeweils zwei eigenständige Brücken für jede Fahrbahn zu errichten, so dass im Mittelstreifen Lichteinfall auf das überbaute Gewässer möglich ist. Die Lichtöffnung im Mittelstreifen ist in der Tekturplanung vom 17.09.2004 (BWV 2.1.13T und BWV 2.1.14T) nunmehr eingeplant. Ferner ist auch bei der Unterführung des Privatweges Freihalden - Wollbach (BW 112 neu, BWV lfd. Nr. 2.1.4T) nun eine Lichtöffnung im Mittelstreifenbereich vorgesehen. Die Forderung nach Einbau einer Lichtöffnung beim Durchlassbauwerk 111 wird jedoch zurückgewiesen, da hier aufgrund der hohen Überschüttung von etwa 6 m kein ökologisch wirkungsvoller Beleuchtungseffekt erzielt werden könnte. Die Lichtöffnung nach oben zur A 8 würde vielmehr nur eine punktuelle Erhellung im Durchlass bewirken.

Die untere Naturschutzbehörde gab ferner zu bedenken, dass von Westen kommend die neue BAB A 8 deutlich über die bestehende Fahrbahn nach Süden verschoben werden soll, so dass die bestehende Richtungsfahrbahn teilweise vollständig frei wird. Sie bat daher zu überprüfen, ob auf diese Verschiebung nach Süden verzichtet werden kann. Hierzu ist festzustellen, dass die Autobahn in diesem Bereich durchgehend in Dammlage verläuft. Die Verbesserung der ursprünglich sehr un stetigen Gradienten erfordert außerdem meist eine z.T. erhebliche Erhöhung der Dammlage. Zudem verläuft die Autobahn im hier gegenständlichen Bereich größtenteils im Dachprofil. Dies hat den Vorteil, dass die Autobahn ohne Entwässerungseinrichtungen frei über die Böschungen entwässern kann. Die südliche neue Richtungsfahrbahn muss so hergestellt werden, dass der Verkehr auch auf der bestehenden Autobahn unbeeinträchtigt weiterlaufen kann. Aus dieser Bedingung und der Tatsache, dass die

zunächst zu bauende neue südliche Richtungsfahrbahn durchgehend höher als die bestehende Autobahn liegt und zu dieser hin abgeböcht werden muss, ergibt sich zwingend die Lage der neuen Fahrbahn. Nach Umlegung des Verkehrs auf die neue südliche Richtungsfahrbahn kann dann die neue nördliche Richtungsfahrbahn unmittelbar neben dieser auf der bestehenden Autobahn erstellt werden. Die Tatsache, dass dabei nicht der komplette ursprüngliche Autobahnquerschnitt überbaut wird, ist aus den aufgezeigten Gründen unvermeidbar.

Die untere Naturschutzbehörde hat ferner darauf hingewiesen, dass das Regenrückhaltebecken 9 auf einer bestehenden Hecke zu liegen komme und bittet daher zu überprüfen, ob aufgrund der gebotenen Vermeidung dieses nach Süden verschoben werden kann. Die Autobahndirektion Südbayern hat die geplante Form des Regenrückhaltebeckens 9 nun so geändert, dass die Eingriffe in vorhandene Gehölzbestände auf ein Minimum beschränkt werden können.

Zum Wunsch, die auf den fahrbahnbegleitenden Böschungen dargestellten Gehölzbepflanzungen mit gestuftem Aufbau herzustellen, ist klarzustellen, dass in der landschaftspflegerischen Begleitplanung zum Schutz der Innenflächen älterer Wald- und Gehölzbestände und zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes Waldrandunterpflanzungen als Schutzmaßnahmen (S 1) vorgesehen sind. Diese Maßnahmen werden zwar in Abstimmung und mit Erlaubnis des Grundeigentümers sowie der Forstbehörden durchgeführt. Da es sich bei den angrenzenden Waldflächen aber überwiegend um Flächen des Staatsforstes handelt, kann in der Regel von einer Umsetzung der Waldunterpflanzung ausgegangen werden. Für die Bereiche, in denen eine Unterpflanzung jedoch nicht möglich ist, haben die Vertreter der Autobahndirektion Südbayern im Erörterungstermin am 20.04.2004 zugesichert, entsprechende Gehölzbepflanzungen auf den fahrbahnbegleitenden Böschungen durchzuführen.

Der Forderung der unteren Naturschutzbehörde, die Rodungsarbeiten auf die Monate Oktober bis Februar zu beschränken, wurde durch die Auflage unter A.VI.4 Rechnung getragen. Die Auflage der zeitlichen Rodungsbeschränkung ist zum Schutz der Tierwelt während der Nist-, Brut- und Laichzeit - wie die nach ihrem Wortlaut nicht unmittelbar einschlägige Regelung des Art. 13e

Abs. 1 Nr. 2 BayNatSchG zeigt - erforderlich. Eine Ausnahme gilt nur dann, wenn der Bauablauf Rodungsarbeiten zu einem anderen Zeitpunkt erforderlich macht und die untere Naturschutzbehörde - nach Prüfung der Lage vor Ort - der Durchführung von Rodungsarbeiten auch in naturschutzfachlicher Hinsicht zustimmen kann.

Der Forderung, bestehende Querungsmöglichkeiten für Fledermäuse so lange zu erhalten bis die neuen Durchlässe zur Verfügung stehen, trägt die landschaftspflegerische Begleitplanung mit der Schutzmaßnahme S 4 bereits Rechnung. Auch die Forderung nach einer Umweltbaubegleitung (ökologischen Bauleitung) ist von der Autobahndirektion Südbayern bereits als Schutzmaßnahme im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen und wird nochmals ausdrücklich als Auflage in diesen Beschluss aufgenommen. Ferner wurde unter A.VI.1 angeordnet, dass der landschaftspflegerische Begleitplan im Benehmen mit der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde zu vollziehen ist. Im Rahmen dieser Ausführungsplanung ist dann auch die von der unteren Naturschutzbehörde problematisierte genaue Anpflanzung der Ausgleichsfläche A 3 und der Bepflanzung des Mittelstreifens zu regeln.

Untere Jagdbehörde

Zum Vorbringen der unteren Jagdbehörde wird auf die Ausführungen unter C.IV.8.3 verwiesen.

4. Landratsamt Günzburg

Untere Naturschutzbehörde

Die untere Naturschutzbehörde hat Aufslagenvorschläge zur konkreten Durchführung der Ausgleichs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen vorgebracht. Diese sind im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu bewerten. Unter A.VI.1 wurde daher festgelegt, dass die landschaftspflegerischen Begleitplanung im Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde zu vollziehen ist. Die Forderung nach einer Umweltbaubegleitung (ökologischen Bauleitung) ist von der Autobahndirektion Südbayern als Schutzmaßnahme im landschaftspflegerischen Begleitplan bereits vorgesehen und wird nochmals ausdrücklich als Auflage unter A.VI.5 in diesen Beschluss aufgenommen.

Ferner hat die untere Naturschutzbehörde darauf hingewiesen, dass gerade die Funktionsfähigkeit und Akzeptanz der Grünbrücke entscheidend davon abhängt, dass die Umbaumaßnahmen mit der Zielsetzung "naturnaher Laubmischwaldbestand" durch entsprechende Pflegemaßnahmen langfristig gewährleistet sind. Diesem Vortrag trägt die Planung bereits Rechnung, da für die Grünbrücke in der landschaftspflegerischen Begleitplanung zur dauerhaften Sicherung deren ökologischen Funktion die landschaftspflegerische Schutzmaßnahme S 7T enthalten ist, die u.a. verbindlich die Aufstellung und Fortschreibung eines Pflege- und Entwicklungsplanes vorsieht.

5. Stadt Augsburg - Forstverwaltung

Die Stadtforstverwaltung Augsburg hat gegen die vorliegende Planung keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben. Sie hat jedoch, da es sich bei den betroffenen Flächen um ehemaligen Stiftungswald handelt, der in seiner Vermögenssubstanz erhalten bleiben müsste, naturalen Ersatz gefordert. Diese Entschädigung der beanspruchten Flächen ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sondern ist im Entschädigungsverfahren zu klären.

6. 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 seiner allgemeinen verkehrspolitischen Einstellung, dem sehr hohen Flächenverbrauch und immensen Eingriff 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 Bundestages beruht. Das vorliegende Planfeststellungsverfahren ist ein gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung einer konkreten Straßenbaumaßnahme. Eine Grundsatzdiskussion über Verkehrspolitik kann im Planfeststellungsverfahren nicht geführt werden. Es trifft zwar zu, dass mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 zwischen Burgau und Zusmarshausen ein hoher Flächenverbrauch und Eingriffe in die Natur verbunden sind. Diese Eingriffe sind jedoch - wie oben ausgeführt - auf das notwendige Maß beschränkt, durch Aus-

gleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert und bei Abwägung der für und gegen die Maßnahme sprechenden öffentlichen und privaten Belange gerechtfertigt.

7. Bayer. Bauernverband, Landwirtschaftsamt Krumbach/Weißenhorn, Landwirtschaftsamt Augsburg/Friedberg

Weder das Landwirtschaftsamt Augsburg/Friedberg, das Landwirtschaftsamt Krumbach/Weißenhorn 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 ordnungsgemäße 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.IX.6 explizit angeordnet.

Der im Erörterungstermin am 20.04.2004 erhobenen Forderung, die Grundstücke FlNm. 81, 82 und 83 der Gemarkung Vallried von Norden her zu erschließen, wird durch die Tektur vom 17.09.2004 Rechnung getragen.

Ferner konnte im Erörterungstermin klargestellt werden, dass der öffentliche Feld- und Waldweg FlNm. 2149/6 und 2935 der Gemarkung Zusmarshausen im Rahmen des hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens nicht aufgelassen wird. Forderungen im Hinblick auf den Unterhaltungsweg entlang der FlNrn. 73, 74 und 75 der Gemarkung Vallried haben sich erledigt, da die Grundstücke bereits von der Autobahndirektion Südbayern erworben wurden.

Soweit im Übrigen Anwandwege an der bestehenden Bundesautobahn vorhanden sind, werden diese - entsprechend dem Bestand - wieder hergestellt.

Sowohl der Bayer. Bauernverband als auch das Landwirtschaftsamt Krumbach/Weißenhorn haben ferner gefordert, Ausgleichsflächen bzw. Ersatzaufforstungen nicht wie in der Planung vorgesehen auf besten Ackerlagen 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. Die notwendigen Aufforstungen sollen gemäß den Anforderungen der Forst- und Naturschutzbehörden und der fachlichen Zielsetzung im Hinblick auf die Entwicklung von Waldlebensräumen als möglichst großflächige zusammenhängende Bestände entwickelt werden. Zur Forderung bei Aufforstungsflächen einen ausreichenden Grenzabstand bzw. Waldsaum einzuhalten bzw. anzulegen, hat die Autobahndirektion Südbayern jedoch zugesagt, mit Gehölzbepflanzungen einen Mindestabstand von 4 m einzuhalten. In der Regel erfolge jedoch zur Entwicklung naturnaher Waldränder die Anlage breiterer Säume, die gehölzfrei bleiben. Im Übrigen hat die Autobahndirektion Südbayern zugesagt, für Aufforstungen die unter 2.5 der Erstaufforstungsrichtlinien vom 15.10.2003 (AllMBl S. 831) als Orientierungshilfe empfohlenen Grenzabstände zu Acker- und Grünland einzuhalten.

Ferner wurde grundsätzlich gefordert, bei den geplanten Grünstreifen entlang der Fahrbahnen wegen der nachteiligen Auswirkungen wie Schattenwirkung, Laubfall, Wurzelwerk und Maschinenbeschädigungen auf benachbarte landwirtschaftliche Grundstücke auf großwüchsige Bäume zu verzichten und die Art der Sträucher so zu wählen, dass keine Nachteile für die Landwirtschaft entstehen. Auch sollte der Grünstreifen jährlich gemäht 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. Im Übrigen erfolgt die Bepflanzung der autobahneigenen Grundstücke standortspezifisch

und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Weitergehende Forderungen werden daher zurückgewiesen.

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 querenden Bäche beibehalten werden. Ein wie vom Bauernverband vorgeschlagenes diesbezügliches Beweissicherungsverfahren wird daher nicht für notwendig erachtet.

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 u. 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.

8. Direktion für Ländliche Entwicklung

Die Direktion für Ländliche Entwicklung hat keine grundsätzlichen Bedenken erhoben. Sie hat jedoch darauf hingewiesen, dass der südliche Teil des öffentlichen Feld- und Waldweges FlNr. 2094, Gemarkung Zusmarshausen, zum Teil durch die Baumaßnahme überbaut und eingezogen wird. Dadurch habe dieser Weg keine Anbindung mehr an das öffentliche Straßen- und Wegenetz. Um eine Abfahrt für die östlich anliegenden Grundstücke weiterhin zu gewährleis-

ten, sollte im Bereich der Westgrenze von Flnr. 2098, Gemarkung Zusmarshausen, wie bisher eine Zufahrt zur St 2027 ermöglicht werden.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen.

Eine Zufahrt des öffentlichen Feld- und Waldweges Flnr. 2094 zur St 2027 ist aus sicherheitstechnischen Gründen an der ursprünglichen Stelle nicht möglich. Allerdings besteht - zwar mit einer Umwegigkeit - weiter nördlich eine Zufahrt zur St 2027. Ein weitergehender Rechtsanspruch besteht jedoch nicht.

VI. Einwendungen und Forderungen Privater für bzw. aus dem Raum Gemarkung Wollbach

1. Lärmeinwendungen aus Wollbach

Eine große Anzahl von Bewohnern bzw. Immobilieneigentümern aus Wollbach haben sich zu einem "Aktionsbündnis A 8, Aktiver Lärmschutz für Wollbach" zusammengeschlossen und haben zunächst eine Verbesserung des Lärmschutzkonzeptes, wie es in der ursprünglichen Planung vom 28.11.2003 vorgesehen war, gefordert. Die Begründung der Einwendungen erfolgte überwiegend in Gestalt von Formblättern, die in den Erörterungsterminen teilweise noch präzisiert wurden. Diesen formblattmäßig erhobenen Einwendungen wurden teilweise noch schriftliche Zusätze hinzugefügt. Teilweise wurden auch mit individuellen Schreiben Lärmeinwendungen erhoben.

In diesen Einwendungen wurde schwerpunktmäßig aktiver Lärmschutz für Wollbach gefordert. Dabei wurde auch eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes mit der Begründung geltend gemacht, dass für den nördlich der Autobahn gelegenen Ortsteil Wollbach nicht in gleicher Weise wie für die südlich der BAB A 8 gelegenen Ortsteile Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen seien. Für den Ortsteil Wollbach bestehe ein Anspruch darauf, dass durch die Planung keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts müssten eingehalten werden. Die Autobahndirektion hat dann bereits im Erörterungstermin vom 21.04.2004 eine Verbesserung des Lärmschutzkonzeptes in Aussicht gestellt, die mit Tekturplanung vom 17.09.2004 umgesetzt wurde. Die Autobahndirektion Südbayern hat in diesem Erörterungstermin außerdem erklärt, dass bei der Berechnung der Lärmimmissionen für Wollbach sowohl der Verkehrslärm der BAB A 8, der Verkehrslärm der Anschlussstellenäste und

auch der Lärm der B 10 jeweils im geänderten Bereich als Summenpegel berücksichtigt worden seien. In der Tekturplanung vom 17.09.2004 wurden dann auch die Geräuschanteile der zu ändernden Zusmarshäuser Straße berücksichtigt, wobei sich gezeigt hat, dass der Immissionspegelanteil aufgrund der geringen Verkehrsstärke an keinem Immissionsort einen pegelerhöhenden Beitrag zum Gesamt-Beurteilungspegel leistet. Im Übrigen kann ständiger Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. z.B. Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95 NVwZ 1996, 1003) eine Berechnung der Lärmbelastungen nach Maßgabe eines Summenpegels nur dann geboten sein, wenn der neue oder zu verändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. In Wollbach werden aber künftig an keinem Anwesen auch nur annähernd Werte erreicht, die im Bereich einer Gesundheitsgefährdung liegen. Auch unter Berücksichtigung der Geräuschanteile von Gewerbebetriebe kann eine Gesundheitsgefährdung schon deshalb ausgeschlossen werden, da die für diese Anlagen- und Betriebsgeräusche geltenden Immissionswerte der TA Lärm deutlich niedriger sind als die Grenzwerte der 16.BImSchV, so dass auch bei einer Summation in keinsten Weise ein Schwellenwert erreicht werden kann, bei dem sich eine Gesundheitsgefährdung andeutet.

Auch mit der tektierten Planung vom 17.09.2004 verblieben jedoch Grenzwertüberschreitungen nachts zwischen 0,2 und 0,8 dB(A) an den Südfassaden der vier nächstgelegenen Gebäude. Auch gegen diese Planänderung vom 17.09.2004 wurden Einwendungen von den Mitgliedern des Aktionsbündnisses erhoben.

Im Erörterungstermin vom 08.12.2004 hat die Autobahndirektion Südbayern daraufhin ergänzend zur bisherigen Planung im Bereich der Zusam und des Zusamflutgrabens die Errichtung einer 5 m hohen Lärmschutzwand und daran anschließend eines mind. 5 m hohen Lärmschutzwalles zugesagt. Diese Zusage wurde mit Änderung vom 02.05.2005 in die Pläne eingearbeitet, wobei der Lärmschutzwall nun sogar in einer Höhe von 6 m eingeplant ist. Mit den nun vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden in Wollbach künftig die Grenzwerte der 16. BImSchV sowohl tags als auch nachts eingehalten. Dies hat das Bayer. Landesamt für Umweltschutz mit Schreiben vom 02.06.2005 bestätigt und sich - wie bereits im Erörterungstermin vom 08.12.2004 - mit der nunmehrigen Planung einverstanden erklärt.

Den Einwendungen wurde daher in bestmöglichem Umfang Rechnung getragen.

Verbleibende Einwendungen werden daher, soweit sie überhaupt noch aufrecht erhalten wurden, zurückgewiesen.

Auf den geforderten Einbau eines offenporigen Asphalttes mit einer Lärmmin-
derung von -5 dB(A) besteht, wie oben unter C.IV.5.1 ausgeführt wurde, kein
Rechtsanspruch. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Auch die gegen die Grundlagen der Lärmschutzuntersuchung geltend gemach-
ten Einwendungen sind unbegründet. Der Einwand, dass bei der Berechnung
der Geräuschmissionen ein zu niedriges Verkehrsaufkommen und insbe-
sondere auch ein zu geringer Lkw-Anteil zugrunde gelegt worden sei, da an-
gesichts der EU-Osterweiterung auf dieser Ost-West-Magistrale mit einem
deutlich stärkeren Anwachsen des Güterverkehrs zu rechnen sei, ist nicht rich-
tig. In der Verkehrsprognose von Prof. Dr. Kurzak ist vielmehr diesen Faktoren
- wie sich auch in benachbarten Ausbauabschnitten der BAB A 8 zeigte - in
ausreichendem Umfang Rechnung getragen.

Auch das Vorbringen, dass den Lärmberechnungen Geschwindigkeiten von
130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw zugrunde gelegt worden seien, die tat-
sächlich gefahrene Höchstgeschwindigkeit dagegen höher sei ist nicht zielfüh-
rend. Die der Lärmberechnung zugrunde liegenden Höchstgeschwindigkeiten
entsprechen der 16. BImSchV. Diese verweist für Straßen auf ihre Anlage 1.
Dort wird wiederum auf die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausga-
be 1990 (RLS 90) Bezug genommen. Hier ist als höchste zugrunde zulegende
Geschwindigkeit für Pkw 130 km/h und 80 km/h für Lkw genannt. Das Bundes-
verwaltungsgericht hat hierzu bereits mit Urteil vom 11. Januar 2001 - Az. 4 A
13.99 - entschieden, dass diese Regelungen über die höchste zugrunde zule-
gende Geschwindigkeit mit höherrangigem Recht vereinbar sind.

Soweit ferner vereinzelt noch darauf hingewiesen wurde, dass die Lärm-
messungen für Wollbach nicht objektiv seien, da sie z.B. keine Windrichtungen,
keine lauten Winterreifengeräusche etc. berücksichtigen würden, ist darauf hin-
zuweisen, dass der Beurteilungspegel für Straßen gemäß § 3 der 16. BImSchV
nach der oben genannten Anlage 1 zu berechnen ist. Messungen durchzuführen
sieht der Gesetzgeber dagegen weder für den Ist-Zustand noch für den

Ausbauzustand vor, weil die Verkehrsbelastung stark schwanken kann und erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort, insbesondere durch Wind und Temperatur, auftreten können. Bei der Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 wird dagegen eine Windrichtung von der Straße zum Immissionsort und Temperaturinversionen zugunsten der Anlieger zugrunde gelegt, die beide die Schallausbreitung fördern. In diesem Berechnungsverfahren werden im übrigen grundsätzlich maßgebliche Faktoren, wie z.B. Verkehrsbelastung, Steigungsverhältnisse, Reflektionen und Höhenlage der Straße berücksichtigt.

Auch auf die noch in den Planunterlagen gemäß Planungsstand vom 17.09.2004 im Bereich des BW 108 nördlich der BAB A 8 vorgesehenen Lärmschutzanlagen besteht grundsätzlich kein Rechtsanspruch, da diese bei der Lärmberechnung nicht mit eingegangen sind. Die Autobahndirektion hat in diesem Bereich jedoch als freiwillige Leistung die Schüttung von Wällen zugesagt, dies aber von der Bedingung abhängig gemacht, dass der hierfür benötigte Grund freihändig erworben werden kann. Bisher konnten lediglich die Grundstücke Flnrn. 73, 74 und 75 Gemarkung Vallried, noch rechtzeitig erworben werden. Auf diesen Grundstücken verblieb es daher beim Planungsstand vom 17.09.2004. Eine zusätzliche Wallschüttung ist auf dem bundeseigenen Grundstück Flnr. 52 Gemarkung Vallried vorgesehen. Im Erörterungstermin vom 09.12.2004 hat die Autobahndirektion jedoch für den Fall, dass ein freiwilliger Grunderwerb in diesem Bereich doch noch möglich ist, zugesagt die ursprünglich in der Tektur vom 17.09.2004 aufgezeigten freiwilligen Lärmschutzwälle zu schütten.

2. Eigentümer des Grundstücks Flnr. 688, Gemarkung Wollbach

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die geplante Inanspruchnahme seines Grundstücks Flnr. 688, Gemarkung Wollbach. Nach den Plänen der Autobahndirektion Südbayern soll das Grundstück mit 2.770 m² endgültig und mit 2.300 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Diese Grundinanspruchnahme ist unverzichtbar. Die Grundinanspruchnahme ist wegen der Verlegung der B 10 in Richtung Osten und wegen des Neubaus des Brückenbauwerks über die BAB A 8 unvermeidbar. Durch diese Baumaßnahmen ist zum einen der Verkehr auch während der Bauphase auf der B 10 sichergestellt und zum anderen verbessert sich durch das östliche Abrücken die Immissi-

onsbelastung für Friedensdorf. Die Planung ist daher hinsichtlich ihrer genauen Straßenführung optimiert und das Ergebnis eines umfangreichen Abwägungsprozesses. Die Grundinanspruchnahme ist daher unverzichtbar. Entschädigungsfragen, die als Folge unmittelbarer durch die Grundabtretung entstehender Nachteile entstehen bleiben jedoch dem späteren Enteignungsverfahren vorbehalten (vgl. z.B. BVerwG vom 07.07.2004 Az. 9 A 21.03). Im Übrigen hat der Einwendungsführer im Erörterungstermin vom 21.04.2004 bereits in Aussicht gestellt, dass er zum Verkauf des Grundstückes für die Baumaßnahme bereit wäre, falls im Gegenzug eine einvernehmliche Lösung für den Lärmschutz in Wollbach gefunden werde.

Soweit der Einwendungsführer ferner darauf hingewiesen hat, dass das Grundstück über Drainagen in östliche Richtung entwässert wird, hat die Autobahndirektion Südbayern hierzu zugesichert, die Funktionsfähigkeit der vorhandenen Drainagen während der Bauzeit und auch darüber hinaus zu erhalten.

3. Eigentümer des Grundstückes Erich-Haugg-Straße 12

Der Einwendungsführer hat mit Schreiben vom 18.02.2004 formblattmäßig Einwendungen zur Verbesserung des Lärmschutzkonzeptes für Wollbach erhoben. Zusätzlich hat er sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstückes gewandt. Eine Grundinanspruchnahme dieses Grundstückes ist in der Planung jedoch nicht vorgesehen.

4. Sonstige Einwendungen

Von Bewohnern aus Wollbach wurden vereinzelt weitere grundstücksbezogene Einwendungen erhoben, die jedoch nicht in der Gemarkung Wollbach liegende Grundstücke betreffen. Diese werden im Späteren gebietsbezogen abgehandelt.

VII. Einwendungen und Forderungen Privater für bzw. aus dem Raum Gemarkung Vallried

1. Lärmeinwendungen aus Vallried

Zahlreiche Anwohner aus Vallried haben im Rahmen des ersten Anhörungsverfahrens gegen die Planung gemäß dem Stand vom 28.11.2003 überwiegend in Form einer Unterschriftenliste Einwendungen hinsichtlich des ihrer Ansicht nach unzureichenden Lärmschutzes für Vallried erhoben. Sie forderten insbesondere die Lärmschutzanlagen südlich der Autobahn bis zum BW 110 fortzuführen. Die Autobahndirektion Südbayern hat hierzu im Erörterungstermin zugesagt, zwischen Bau-km 36+150 bis Bau-km 36+500 einen 2 m hohen Wall aus Überschussmassen zu schütten. Dieser ist in der Tekturplanung vom 17.09.2004 auch enthalten. Mit dieser Verlängerung des Lärmschutzwalles nach Westen im Bereich Vallried wurde auch der Anregung des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz entsprochen. Mit den nun vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden in Vallried künftig die Grenzwerte der 16. BImSchV sowohl tags als auch nachts eingehalten. Ein weitergehender Rechtsanspruch besteht nicht.

2. Regenrückhaltebecken 4

Gegen die Lage und Dimensionierung des Regenrückhaltebeckens 4, wie es in der ursprünglichen Planung vom 28.11.2003 vorgesehen war, wurden aus Vallried zahlreiche, hauptsächlich in Form einer Unterschriftenliste, Einwendungen erhoben. Es wurde vorgebracht, dass die Becken nicht in das Landschaftsbild passen würden und im Vergleich zu anderen Becken in ihrem Ausmaß zu groß seien. Da die Entfernung bis zur Wohnbebauung nur ca. 100 m betrüge wären Geruchsbelästigungen durch das faulende Restwasser zu befürchten. Auch würde es in den Sommermonaten zu Lärmbelästigungen kommen, da zu erwarten sei, dass sich Frösche und Kröten ansiedeln werden. Es wurde daher vorgeschlagen, die Becken nach Norden über die Autobahn zu verlegen oder das Wasser bis zum Becken 5 weiterzuleiten.

Wie die Autobahndirektion Südbayern bereits im Erörterungstermin am 22.04.2004 nachvollziehbar dargelegt hat, ist eine Weiterleitung des Niederschlagswassers in das Regenrückhaltebecken 5 in der geplanten Form nicht

möglich, da die Kapazität des Beckens dafür nicht ausreichend ist. Um das Wasservolumen des Regenrückhaltebeckens 4 aufnehmen zu können, müsste das Volumen des Regenrückhaltebeckens 5 erheblich vergrößert werden. Hierfür müsste dann aber eine größere Oberfläche beansprucht werden, da das Regenrückhaltebecken 5 wegen des hohen Grundwasserstandes im Zusamtal nicht beliebig vertieft werden kann. Dies wiederum würde zum einen zu einer zusätzlicher Flächeninanspruchnahme führen und zum anderen stünde einer Vergrößerung des Regenrückhaltebeckens 5 auch die Lage im Landschaftsschutzgebiet im Bereich der Zusam entgegen. Zusätzlich würden sich auch Mehrkosten ergeben. Im Rahmen der Gesamtabwägung ist diese Lösung daher abzulehnen.

Auch die Forderung der Verlegung des Beckens auf die Nordseite der Autobahn wird zurückgewiesen. Nördlich der Autobahn liegt das Geländeniveau rund 10 m über dem der ausgebauten Autobahn. Die Verlegung des Regenrückhaltebeckens 4 auf die Nordseite der Autobahn hätte somit einen Aushub von über 10 m Tiefe mit entsprechend tiefen Einschnitten zur Folge. Außerdem wären aufwändige Entwässerungsleitungen nach Süden notwendig. Nach Erklärungen der Autobahndirektion Südbayern würde dies zu Mehrkosten von rd. 1,2 bis 1,3 Mio. € führen. Aufgrund des hohen wirtschaftlichen Aufwandes, dem höheren Flächenverbrauch und des größeren Eingriffs in das Landschaftsbild war eine Verlegung des Regenrückhaltebeckens 4 auf die Nordseite der A 8 daher ebenfalls abzulehnen.

Die Autobahndirektion Südbayern hat jedoch die ursprünglichen Pläne mit Tektur vom 17.09.2004 zumindest insoweit tektiert, als die Becken nun etwas näher an die Autobahntrasse platziert und etwas kleiner ausgeführt werden. Auch konnte das zu beanspruchende Grundstück Flnr. 79 der Gemarkung Vallried von der Autobahndirektion bereits erworben werden und auch hinsichtlich des ebenso benötigten Grundstückes Flnr. 80 wurden die Einwendungen zurückgenommen.

Zum Einwand der Geruchs- und Lärmbelästigung bleibt auszuführen, dass das Regenrückhaltebecken 4 mit einem Dauerstau angelegt wird, d.h. es verbleibt stets Wasser in dem Becken. Faulungsprozesse sind aufgrund der ausreichenden Sauerstoffzufuhr und der Wassererneuerung durch Zu- und Ablauf daher nicht zu erwarten. In Anbetracht einer Entfernung von ca. 180 bzw. ca.

320 m zu den Immissionsorten der Einwendungsführer kann auch eine zusätzliche und hörbare Beeinträchtigung aufgrund der vorhandenen anderen Lärmquellen ausgeschlossen werden. Im Übrigen kann durch zusätzliche Bepflanzungsmaßnahmen im Umfeld der Becken (sh. landschaftspflegerische Begleitplanung) eine wirksame optische Abschirmung nach außen und Einbindung in die Landschaft erreicht werden.

Der Eigentümer des Grundstückes Flnr. 101, Gemarkung Vallried, hat eine Vernässung seines Grundstückes durch das Becken befürchtet. Hierzu ist zunächst festzustellen, dass das im abgedichteten Regenrückhaltebecken 4 gesammelte und im Absetzbecken vorgereinigte Wasser in dosierten Mengen gedrosselt dem Vorfluter (Hornbach) zugeführt wird. Dieses Regenrückhaltebecken ist auf ein 100-jährliches Regenereignis ausgelegt. Da auch der Grundwasserstand unverändert bleibt, ist eine ursächlich im Zusammenhang mit dem Regenrückhaltebecken 4 stehende Vernässung angrenzender Flächen sehr unwahrscheinlich. Etwaige Haftungsansprüche sind im Übrigen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die geforderte vollständige Einzäunung des Regenrückhaltebecken 4 ist im BWV unter lfd. Nr. 3.4.3T vorgesehen.

3. Regenrückhaltebecken 3

Auch gegen die Lage und Dimensionierung des Regenrückhaltebecken 3, wie es in der ursprünglichen Planung vom 28.11.2003 vorgesehen war, haben der Markt Zusmarshausen, die Nutzrechtler Wald Vallried und auch die Forstbehörden Einwendungen erhoben. Sie haben vor allem vorgebracht, dass das Becken 3 aus Gründen der Bewirtschaftung der umliegenden Flächen näher an die Autobahn herangerückt werden solle. Mit der jetzigen Lage wäre das forstliche Feinerschließungsnetz unterbrochen. Hier sollten Alternativstandorte geprüft werden. Die Nutzrechtler Wald Vallried haben hierzu den Standort auf der Flnr. 546/1 (südwestlich) sowie den Standort neben dem Schuttplatz (nordöstlich von BW 110) vorgeschlagen. In der schriftlichen Stellungnahme vom 20.02.2004 hat sich die Forstdirektion Oberbayern-Schwaben für einen Standort mehr südlich in Autobahnnähe, bevorzugt westlich des Weges Flnr. 551, ggf. auch östlich davon, ausgesprochen. Die Autobahndirektion Südbayern hat zum Standort neben dem Schuttplatz nachvollziehbar ausgeführt, dass

bei der Wahl dieses Standortes die Entwässerungsleitung der A 8 über das BW 110 geführt werden müsste, was höhere Baukosten zur Folge hätte. Aufgrund der ungünstigen Topografie müsste das Regenrückhaltebecken hier ebenfalls eingetieft werden. Im Vergleich zum vorgesehenen Standort käme es zu größeren Einschnittsböschungen und zu einem höheren Flächenverbrauch. Zudem sei eine Grundwasserverunreinigung wegen der benachbarten Altlasten im Bereich des Schuttplatzes nicht auszuschließen. Zum Standort auf FlNr. 546/1 (südwestlich) hat die Autobahndirektion Südbayern darauf hingewiesen, dass hier ein Hochwald stünde, der für das Regenrückhaltebecken gerodet werden müsste. Außerdem sei der Schutz vor Windwurf für die angrenzenden Waldbereiche nicht mehr gegeben. Darüber hinaus müsste auch hier wegen der ungünstigen Topografie das Regenrückhaltebecken eingetieft werden, so dass es im Vergleich zum vorgesehenen Standort auch zu größeren Einschnittsböschungen und höherem Flächenverbrauch käme. Im Erörterungstermin vom 20.04.2004 hat der zuständige Leiter des Forstamtes Zusmarshausen jedoch erklärt, dass er notfalls auch mit der von den Nutzungsrechtlern vorgeschlagenen Lage des Regenrückhaltebeckens westlich des BW 110 einverstanden wäre, sofern das Becken südlich anschließend an den Rückweg platziert wird. Auch der im Erörterungstermin anwesende Vertreter der Nutzungsrechtler Wald Vallried hat sich mit dem Standort einverstanden erklärt. Die Pläne wurden daraufhin mit Tektur vom 17.09.2004 entsprechend geändert. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu dieser geänderten Planung wurden auch fristgerecht keine Einwendungen erhoben. Erst im Erörterungstermin vom 09.12.2004 wurde wiederum gefordert, das Becken um 90° zu drehen, an die Autobahn anzuschließen und das Becken zu verkleinern. Diese Einwendungen sind gemäß § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG, ausgeschlossen, da sie nicht innerhalb der für diese Einwendung maßgeblichen Einwendungsfrist erhoben wurden. Unabhängig davon entspricht die jetzige Lage des Regenrückhaltebeckens auch dem Ergebnis einer umfassenden Abwägung aller betroffenen Belange.

Soweit ferner gefordert wurde, die Wasserableitung des Beckens in Richtung des Wollbachs zu verlegen, wird diese Forderung zurückgewiesen. Die bestehende A 8 entwässert in diesem Bereich bereits heute in das Einzugsgebiet des Hornbaches. Das Oberflächenwasser soll auch künftig gedrosselt über das neue Regenrückhaltebecken in den Hornbach eingeleitet werden. Würde dagegen in den Wollbach eingeleitet werden, könnte sich dessen Hochwassersi-

tuation nachteilig ändern. Da der Wollbach bereits heute bei Starkregenereignissen ausgelastet ist, ist von einer neuen, zusätzlichen Einleitung von Niederschlagswasser abzusehen.

4. Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 81, 82 und 83 der Gemarkung Vallried

Die Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 81, 82 und 83 der Gemarkung Vallried haben eine wegemäßige Erschließung ihrer Grundstücke wie bisher gefordert. Dieser Forderung wurde mit der Tektur vom 17.09.2004 Rechnung getragen.

5. Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 60, 69, 57, 73 und 74 der Gemarkung Vallried

Grundstücke Flnrn. 73 und 74, Gemarkung Vallried

Die Einwendungen hinsichtlich der Grundstücke Flnrn. 73 und 74 der Gemarkung Vallried haben sich erledigt, da die Grundstücke von der Autobahndirektion für den Bund zwischenzeitlich erworben werden konnten.

Grundstücke Flnrn. 60, 69 und 57, Gemarkung Vallried

Gemäß dem Planungsstand vom 28.11.2003 war hinsichtlich des Grundstückes Flnr. 60 eine endgültige Grundinanspruchnahme von 1.830 m² und eine vorübergehende Grundinanspruchnahme von 1.430 m², hinsichtlich des Grundstückes Flnr. 69 eine endgültige Grundinanspruchnahme von 1.820 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 1.610 m² und hinsichtlich des Grundstückes Flnr. 57 eine endgültige Grundinanspruchnahme von 410 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 500 m² vorgesehen. Die Einwendungsführer aus Wollbach haben jedoch aufgrund der vorherrschenden Südwestwindlage zur Verbesserung der Immissionsbelastung etwa ab Höhe des BW 108 effektiven Lärmschutz gefordert. Bereits im Erörterungstermin vom 21.04.2004 hat die Autobahndirektion Südbayern daraufhin erklärt, auf freiwilliger Basis auf den o.g. Grundstücken einen Lärmschutzwall aus Überschussmassen zu schütten, sofern die betroffenen Grundstückseigentümer einverstanden sind. Dieser freiwillige Lärmschutzwall wurde in der Tekturplanung vom 17.09.2004 eingeplant.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu dieser Tektur haben die Grundstückseigentümer der Flnrn. 57, 60 und 69 gegen die beabsichtigte Grundinanspruchnahme für den freiwilligen Lärmschutzwall Einwendungen erhoben. Die Autobahndirektion Südbayern hat die Pläne daher insoweit wiederum tektiert als der freiwillige Lärmschutzwall auf den betroffenen Grundstücken nun nicht mehr vorgesehen ist.

Die nun noch verbleibende Grundinanspruchnahme ist für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 unverzichtbar. Die Planung ist hinsichtlich ihrer genauen Straßenführung optimiert und das Ergebnis eines umfangreichen Abwägungsprozesses.

Hinsichtlich der Planung eines Weges an der Südseite der Grundstücke Flnrn. 60 bis 69, Gemarkung Vallried, konnte bereits im Erörterungstermin vom 09.12.2004 insoweit eine gütliche Lösung gefunden werden, als die Autobahndirektion Südbayern zugesichert hat, den 4 m breiten Unterhaltungsweg entlang der Grundstücke Flnrn. 60 und 69 auf einer Breite von 3,50 m mit Schotter zu befestigen und den Grundstückseigentümern sowie dem Markt Zusmarshausen die Benutzung zu gestatten (vgl. BWV lfd. Nr. 1.1.32T). Den Interessen der Grundstückseigentümer ist damit in ausreichendem Umfang Rechnung getragen.

6. Eigentümer des Grundstückes Flnr. 564, Gemarkung Vallried

Der Einwendungsführer hat die Vergrößerung eines Abflusskanals des Regenrückhaltebeckens 2 im Bereich seines Grundstückes Flnr. 564 der Gemarkung Vallried gefordert. Dies sei erforderlich, da der Kanal bei starken Regenfällen schon jetzt vom Querschnitt her zu klein sei. Sollte dies nicht geschehen, wären vor allem bei schweren Unwettern Vernässungsschäden zu befürchten. Hierzu ist auszuführen, dass derzeit das im Mittelstreifen und in den Einschnittsbereichen anfallende Wasser ohne Drosselung direkt in den Graben eingeleitet wird, so dass der Zufluss in den Graben/Kanal bei einem starken Regenereignis entsprechend hoch ist. Zukünftig wird das in den Einschnittsbereichen und im Mittelstreifen gefasste Oberflächenwasser dagegen im Absetzbecken gereinigt, im Regenrückhaltebecken zwischengespeichert und gedrosselt in den Vorfluter (Graben) eingeleitet. Die Drosselung ist mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt. Mit dieser Maßnahme wird eine Überlastung des

Grabens/Kanals durch Oberflächenwasser der BAB A 8 vermieden. Eine Vergrößerung ist daher nicht erforderlich. Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

VIII. Einwendungen und Forderungen Privater für bzw. aus dem Raum Gemarkung Friedensdorf

Zahlreiche Einwendungsführer aus Friedensdorf haben mit gleichlautenden Schreiben Einwendungen gegen die Tekturplanung vom 17.09.2004 erhoben und insbesondere den Einbau eines modernen Asphaltbelages, der nach dem Stand der Technik zum Zeitpunkt des Ausbaus der A 8 so geräuscharm wie möglich sein sollte, gefordert. Diese Einwendungen sind gemäß § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG ausgeschlossen, da sie nicht innerhalb der für diese Einwendungen maßgeblichen Einwendungsfrist erhoben wurden. Die Einwendungen waren nicht durch die Plan- tektur vom 17.09.2004 veranlasst. Diese Plan- tektur beinhaltete für Friedensdorf keine negative Veränderung des Immissionsschutzkonzeptes. Die ursprünglichen Pläne in der Fassung vom 28.11.2003 lagen dagegen beim Markt Zusmarshausen in der Zeit vom 7. Januar bis 6. Februar 2004 zur allgemeinen Einsicht aus. Bis zum Ablauf der Einwendungsfrist (20.02.2004) wurden von keinen Privatpersonen aus der Gemarkung Friedensdorf Einwendungen erhoben. Die Auslegung der Pläne wurde ordnungsgemäß ortsüblich bekannt gemacht. Ferner enthielt die Be- kanntmachung den Hinweis, dass Einwendungen nach Ablauf der Einwendungs- frist ausgeschlossen sind. Die Einwendungen sind damit materiell präkludiert, den Einwendungsführern steht insoweit keine klagefähige Rechtsposition mehr zu.

Lediglich hilfsweise ist klarzustellen, dass die Einwendungen auch dann nicht ziel- führend gewesen wären, wenn sie rechtzeitig erhoben worden wären. Die Plan- feststellungsbehörde hat das für Friedensdorf vorgesehene Lärmschutzkonzept umfassend überprüft und insbesondere auch den Einbau eines lärmindernden Asphaltes abgewogen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.IV.5.1 verwie- sen.

IX. Einwendungen und Forderungen Privater für bzw. aus dem Raum Gemarkung Zusmarshausen

1. Einwendungen wegen Immissionsbelastungen aus Zusmarshausen

Einwendungen im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Planung in der Fassung vom 28.11.2003

Der Bewohner des Anwesens Hohenstaulenstr. 2 und die Bewohner des Anwesens Alemannenstr. 20 haben gegen die Pläne in der Fassung vom 28.11.2003 fristgerecht Einwendungen erhoben und eine Erweiterung der Schallschutzanlagen für Zusmarshausen auf der Südseite der A 8 sowie teilweise den Einbau von "Flüsterasphalt" gefordert. Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Bei beiden Anwesen werden die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts eingehalten. Ein weitergehender Rechtsanspruch besteht nicht. Im Übrigen würde eine Verlängerung der Lärmschutzanlage in Richtung Osten in beliebiger Länge bei einer Höhe von 5 m über FOK zu einer max. zusätzlichen Pegelminderung von 0,5 dB(A) im Bereich der schutzbedürftigen Bebauung in Zusmarshausen führen. Diese Pegelminderung bewegt sich weit unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle und ist in Anbetracht der Mehrkosten als unverhältnismäßig abzulehnen.

Die Einhaltung der Grenzwerte wird auch nicht dadurch in Frage gestellt, da diese berechnet und nicht gemessen wurden. Die Berechnung der Beurteilungspegel für Straßen ist gemäß § 3 der 16. BImSchV nach deren Anlage 1 vorgeschrieben. Messungen durchzuführen sieht der Gesetzgeber dagegen weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vor, weil die Verkehrsbelastung stark schwanken kann, erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort, insbesondere durch Wind und Temperatur, auftreten können. Auch kann der für die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen maßgebliche Prognoseverkehr noch gar nicht gemessen werden. Bei der Immissionsberechnung auf der Grundlage dieser RLS 90 wird dagegen eine Windrichtung von der Straße zum Immissionsort und Temperaturinversionen zu Gunsten der Anlieger zugrunde gelegt, die die Schallausbreitung fördern. In diesem Berechnungsverfahren werden im Übrigen grundsätzlich maßgebliche Faktoren, wie z.B. Verkehrsbelastung, Steigungsverhältnisse, Reflektionen und Höhenlage der Straße berücksichtigt.

Auch die prognostizierte Verkehrszunahme für das Jahr 2020 ist bei der Schallberechnung berücksichtigt.

Die Vorbelastung der Region durch militärische Tiefflugübungen ist dagegen nach ständiger Rechtsprechung nicht zu berücksichtigen. Zum einen werden Fluglärm und Verkehrslärm aufgrund völlig unterschiedlicher Berechnungsmethoden ermittelt. Insofern sind sie nicht vergleichbar und können zueinander nicht in Beziehung gesetzt werden. Im Übrigen ist nach ständiger Rechtsprechung der maßgebliche Beurteilungspegel grundsätzlich nicht als sog. Summenpegel zu verstehen, der Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege mit berücksichtigt (vgl. z.B. BVerwG vom 21.03.1996 Az. 4 C 9.95 NVwZ 1996, 1003).

Der Bewohner des Anwesens Am Wasserberg 7 hat ferner darauf hingewiesen, dass im Bereich "Am Wasserberg" die Bezeichnung "Industriegebiet" nicht richtig sei sondern dieses Gebiet als Gewerbegebiet ausgewiesen sei. Hierzu ist festzustellen, dass die Bezeichnung "Industriegebiet" nur in den Übersichtslageplänen (Luftbilder, Unterlage 3) verwendet wurde. Maßgeblich für den Immissionsschutz ist jedoch die schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11T). Hier ist das betroffene Gebiet zutreffend als "Gewerbegebiet" eingetragen und beurteilt.

Hinsichtlich der Einwendungen zu den lufthygienischen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens wird auf die obigen Ausführungen unter C.IV.5.2 verwiesen.

Einwendungen im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur geänderten Planung in der Fassung der 1. Tektur vom 17.09.2004

Zahlreiche Einwendungsführer haben sich hauptsächlich in Form einer Unterschriftenliste gegen die Tekturplanung vom 17.09.2004 gewandt. Sie forderten eine durchgehende Angleichung und Erhöhung des Lärmschutzwalles auf der südlichen Seite von 5 auf 6 m bzw. auf die max. Höhe des auf der nördlichen Seite zu errichtenden Walles zwischen Friedensdorf und der Anschlussstelle Zusmarshausen. Es müsste ausgeschlossen werden, dass die Erhöhung der Lärmschutzwand auf der Nordseite zu negativen Auswirkungen wie z.B. Schallreflektionen in Zusmarshausen führt. Diese Einwendungen sind nur insoweit nicht nach § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG ausgeschlossen, als sie durch die

nachträgliche Planänderung veranlasst sind. Die Einwendungsführer verweisen hierzu auf die Erhöhung der Lärmschutzanlagen auf der Nordseite sowie damit ggf. zusammenhängende Schallreflektionen. Die Autobahndirektion Südbayern hat hierzu klargestellt, dass mögliche Schallreflektionen in Richtung Zusmarshausen, die sich eventuell aus der in der 1. Tektur vom 17.09.2004 erstmals eingeplanten Lärmschutzanlage für Wollbach ergeben könnten, im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zu dieser Tekturplanung berücksichtigt worden seien. Die Zahl der Gebäude in Zusmarshausen mit Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes habe sich durch den erstmaligen Lärmschutz für Wollbach nicht erhöht. Auch der Vertreter des Bayer. Landesamts für Umweltschutz hat am Erörterungstermin vom 08.12.2004 klargestellt, dass aufgrund der hoch absorbierenden Eigenschaft des Walles von der Wall-Wand-Kombination zwischen BW 106 und BW 107 nördlich der Autobahn keine Reflektionen für die Südseite auftreten können. Die Autobahndirektion Südbayern hat jedoch im Erörterungstermin zugesagt, die geforderte Erhöhung der Lärmschutzanlage auf 6 m wohlwollend zu überprüfen. Mit Änderung vom 02.05.2005 wurde nun die Erhöhung des Lärmschutzwalles zwischen Bau-km 37+685 bis Bau-km 38+040 auf der Südseite der BAB A 8 auf 6 m durch Aufsetzen einer Gabione eingeplant. Somit verbleiben nur noch an einem Gebäude (Wohnblock) (Z IP 01) Überschreitungen der Nachtgrenzwerte. Weiter östlich werden Reflektionen für Zusmarshausen im Übrigen dadurch ausgeschlossen, dass die im Bereich der Zusam bzw. des Zusamflutgrabens vorgesehene Lärmschutzwand beidseitig - soweit sie nicht transparent gestaltet wird - hoch absorbierend ausgeführt wird (vgl. BWV lfd. Nr. 2.3.18T). Ansonsten werden durch den geplanten Einsatz von Lärmschutzwällen aufgrund deren Neigung und Oberflächenbeschaffenheit Reflektionen vermieden.

Ergänzend wird - auch soweit der Einbau eines offenporigen Asphalttes gefordert wird - auf die Ausführungen unter C.IV.5.1 verwiesen.

2. Rückbau des öffentlichen Feld- und Waldweges Flnr. 2149/6 bzw. 2935, Gemarkung Zusmarshausen

Mehrere Einwendungsführer haben sich gegen den Rückbau des öffentlichen Feld- und Waldweges Flnr. 2149/6 bzw. 2935, Gemarkung Zusmarshausen, gewandt. Hierzu ist klarzustellen, dass der Rückbau dieses Weges in der hier gegenständlichen Planung nicht vorgesehen ist. Im Erläuterungsbericht in der Fassung vom 28.11.2003 war lediglich der Hinweis enthalten, dass der Rück-

bau dieses Weges durch das geplante Gewerbegebiet nicht Bestandteil der Planfeststellung ist. Der Weg solle im Zuge der Gewerbe- und Industriegebietserweiterung von der Marktgemeinde Zusmarshausen rückgebaut werden. Zur Vermeidung von Unklarheiten wurde auch dieser Hinweis im Erläuterungsbericht in der Fassung vom 17.09.2004 gestrichen.

3. Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 2873, 2883 und 2871, Gemarkung Zusmarshausen

Die Einwendungen des Eigentümers der o.g. Grundstücke haben sich erledigt, da die Grundstücke von der Autobahndirektion Südbayern für die Bundesrepublik Deutschland bereits erworben worden sind.

4. Eigentümer der Flnr. 2890, Gemarkung Zusmarshausen

Soweit der Einwendungsführer sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstückes Flnr. 2890, Gemarkung Zusmarshausen, gewandt hat, sind diese Einwendungen erledigt, da auch dieses Grundstück von der Autobahndirektion Südbayern bereits erworben werden konnte.

Die Einwendungen hinsichtlich der veränderten Führung des Weges Flnr. 2879 (BWV 1.1.16T), Gemarkung Zusmarshausen, werden zurückgewiesen.

Die Forderung, den künftigen öffentlichen Feld- und Waldweg (BWV 1.1.16T) direkt an die St 2027 bei der Anschlussstelle anzubinden, ist aus Verkehrssicherheitsgründen abzulehnen. In der Tekturplanung vom 17.09.2004 ist jedoch nun vorgesehen, den Weg in kompletter Länge mit Asphalt zu befestigen, so dass die Befahrbarkeit auch für schwere landwirtschaftliche Fahrzeuge gesichert ist. Den Interessen des Einwendungsführers wird damit in ausreichendem Umfang Rechnung getragen. Auch ein Anspruch auf Verschiebung der nördlichen Anschlussstellenrampe um ca. 50 m nach Osten um so den Weg Flnr. 2879 im wesentlichen zu erhalten besteht nicht. In der Planung ist vorgesehen das neue Brückenbauwerk westlich des bisherigen Bauwerkes zu errichten. Diese Überlegung beruht darauf, dass die Autobahn ab der Zusambrücke in Richtung Osten ansteigt und die Straßenüberführung möglichst niedrig liegen soll um so das Gefälle der Staatstraße zu reduzieren. Eine Verschiebung nach Osten würde auch zu einer sehr aufwendigen Verlegung der St 2027 mit zusätzlichen Betroffenheiten und hohen Kosten führen. Dies ergibt sich vor allem deshalb, da - wie unter IX.7 noch näher ausgeführt wird - auch

der Kreisverkehrsplatz südlich der BAB A 8 nicht beliebig verschoben werden kann. Auch der dann ungünstige Kreuzungswinkel BAB A 8/Staatstraße würde die Kosten zusätzlich erhöhen. Im Übrigen stellt der unveränderte Fortbestand einer bestimmten auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung keine Rechtsposition dar.

5. Eigentümer des Grundstückes Flnr. 2165, Gemarkung Zusmarshausen

Die Einwendungen hinsichtlich des Grundstückes Flnr. 2165, Gemarkung Zusmarshausen, haben sich erledigt, da in der Tekturplanung vom 17.09.2004 eine endgültige Grundinanspruchnahme dieser Flurnummer nicht mehr vorgesehen ist.

6. Eigentümer des Grundstückes Flnr. 222/16, Gemarkung Zusmarshausen

Der Einwendungsführer wendet sich ohne nähere Begründung gegen die Inanspruchnahme seines Grundstückes Flnr. 222/16 der Gemarkung Zusmarshausen. Das Grundstück hat eine Größe von 1.572 m² und ist in der Planung komplett zum Erwerb vorgesehen. Die Grundinanspruchnahme ist wegen der Verlegung der B 10 in Richtung Osten und wegen des Neubaus des Brückenbauwerks über die BAB A 8 unvermeidbar. Die Planung ist hinsichtlich ihrer genauen *Straßenführung optimiert und das Ergebnis eines umfangreichen Abwägungsprozesses*. Durch den Neubau des Brückenbauwerks östlich des jetzigen Brückenbauwerkes ist zum einen der Verkehr auch während der Bauphase auf der B 10 sichergestellt. Zum anderen verbessert sich durch das östliche Abrücken die Immissionsbelastung für Friedensdorf. Die Grundinanspruchnahme war daher unvermeidbar. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

7. Einwendungen des Grundstückseigentümers Flnr. 366, Gemarkung Zusmarshausen

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstückes Flnr. 366 und begründet dies im Wesentlichen mit dem zu hohen Wertverlust seines Grundstückes. Er fordert daher, den Kreisverkehr so weit nach Norden zu verlegen und die St 2027 so weit auf der alten Trasse zu belassen, dass das Grundstück nicht mehr benötigt wird. *Insgesamt sei der südliche Anschlussstellenbereich incl. Kreisverkehr überdimensioniert*. Die Au-

tobahndirektion Südbayern hat ihre Planung daraufhin nochmals überprüft. In der Tekturplanung vom 17.09.2004 ist nun eine um 340 m² verringerte Grundinanspruchnahme vorgesehen, so dass das insgesamt 41.218 m² große Grundstück nunmehr noch mit 2.030 m² endgültig und 1.590 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden muss. Diese Grundinanspruchnahme ist unverzichtbar. Die Planung ist hinsichtlich ihrer genauen Straßenführung optimiert und das Ergebnis eines umfangreichen Abwägungsprozesses. Der Umbau der Anschlussstelle Zusmarshausen ist notwendig um die verkehrstechnisch notwendigen Radien zu erhalten. Der nunmehr geplante Kreisverkehrsplatz anstelle der heutigen vorhandenen Einmündung der südlichen Rampe ist aus verkehrlichen und verkehrssicherheitlichen Gründen objektiv notwendig. Durch ihn werden die beiden Staatsstraßenäste, die Rampe der Anschlussstelle Zusmarshausen und die dortige Ortsstraße sicher und leistungsfähig miteinander verknüpft. Denn durch den Kreisverkehrsplatz wird der nach Süden in Richtung Zusmarshausen abfallende Straßenzug der St 2027 in seiner Linearität betrieblich und optisch deutlich unterbrochen. Dadurch werden die Verkehrsteilnehmer, die eigentlich bestrebt sind auf der Gefällestrecke der St 2027, zu beschleunigen, gehalten, die Geschwindigkeit zu verlangsamen und auf die einmündenden Fahrzeuge zu achten. Ferner kann auf die Errichtung, einer Lichtzeichenanlage an dieser Kreuzung verzichtet werden, wodurch sich die Wartezeiten für den Verkehr von der A 8 her reduzieren und ein Rückstau zur Autobahn aller Voraussicht nach vermieden wird. Im Übrigen hat der Kreisverkehrsplatz gegenüber einer vorfahrtgeregelten Einmündung, bei der der von der Autobahn kommende Verkehr wartepflichtig wäre, den Vorteil, dass der Anschlussstellenverkehr flüssiger fließen kann. Die Knotenpunktausbildung in Form eines Kreisverkehrs, der - im Gegensatz zur nördlichen Rampenanbindung der A8-Anschlussstelle - zusätzlich eine Ortsstraße aufnehmen und diesen Verkehr sicher abwickeln muss, ist daher aus verkehrlichen und verkehrssicherheitlichen Gründen objektiv notwendig. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind daher geeignet, um entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden. Die Autobahndirektion hat jedoch zusätzlich auch nochmals die Möglichkeit einer Verschiebung des Kreisverkehrsplatzes in Richtung Nordosten untersucht, sodass eine Inanspruchnahme des Grundstück FlNr. 366 nicht mehr erforderlich wäre. Diese Verschiebung hätte jedoch den gravierenden Nachteil, dass die vorhandene Schrägneigung im Kreisverkehr mit 8,86% dann größer als die maximal zulässige Schrägneigung von 6% wäre. Dies ist nicht hinnehmbar. Daher hat die Autobahndirektion weiter unter-

sucht den Eingriff in die Flnr. 366 zwar soweit wie möglich zu reduzieren, dabei aber die zulässige Schrägneigung von Kreisverkehrsplätzen von 6 % einzuhalten. Hierzu müsste der Kreisverkehrsplatz weiter nach Norden verschoben werden. Dies würde jedoch dazu führen, dass das Brückenbauwerk über die BAB A 8 in einem Radius zu liegen käme, was zu geschätzten Mehrkosten in Höhe von 30.000 € bis 50.000 € führen würde. Außerdem wäre die für einen eventuellen Rückstau vorgesehene Abstandslänge für die Fahrzeuge von Fahrtrichtung Ulm verkürzt, so dass keine ausreichende Abstandslänge mehr für die von der Autobahn kommenden Fahrzeuge zur Verfügung stehen würde. Eine Verlegung in Richtung Osten scheidet bereits wegen des bestehenden Gewerbegebietes aus. Ferner hat die Autobahndirektion überprüft, ob es möglich ist den Durchmesser des Kreisverkehrsplatzes zu verkleinern. Die Größe des Kreisverkehrs entspricht jedoch den einschlägigen Richtlinien und ergibt sich vor allem auch daraus, dass er auch für den Schwerlastverkehr befahrbar sein muss und von diesem zügig und ohne Staufahr umrundet werden kann. Eine Detailuntersuchung hat hierzu ergeben, dass bei einem Durchmesser des Kreisverkehrsplatzes von lediglich 45 m anstelle der geplanten 55 m die Befahrbarkeit für die einschlägigen Bemessungsfahrzeuge nicht gegeben wäre. Wegen der vorhandenen Zwangspunkte, der einzuhaltenden Radien, der Abstandslängen und der Steigungsverhältnisse ist eine Ausbauplanung, bei der die Flnr. 366 nicht berührt wird, aus planerischen und wirtschaftlichen Gründen im Rahmen der Abwägung abzulehnen. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

8. Eigentümer des Grundstücks Flnr. 2168, Gemarkung Zusmarshausen

Der Einwendungsführer hat im Erörterungstermin vom 21.04.2004 zutreffend darauf hingewiesen, dass im Grunderwerbsplan für das oben genannte Grundstück wohl irrtümlich eine dauerhafte Inanspruchnahme von 460 m² vorgesehen sei. Die Autobahndirektion Südbayern hat daraufhin den Grunderwerbsplan mit Tektur vom 17.09.2004 geändert, so dass von diesem Grundstück nun keine dauerhafte Grundinanspruchnahme mehr vorgesehen ist.

9. Einwendungen einer GmbH & Co. KG, Gemarkung Zusmarshausen

Die Einwendungen der GmbH & Co. KG sind gemäß § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG ausgeschlossen, da sie nicht innerhalb der für diese Einwendungen maßgebli-

che Einwendungsfrist erhoben wurden. Dieser Einwendungsausschluss ergibt sich unter mehreren Gesichtspunkten. Zwar konnten gegen die ursprünglichen Pläne in der Fassung vom 28.11.2003 in der Zeit vom 7. Januar bis 20. Februar 2004 fristgerecht Einwendungen, u.a. auch beim Markt Zusmarshausen, erhoben werden und innerhalb dieser Frist ging dort auch von der GmbH & Co. KG am 28.01.2004 ein an den Bürgermeister und die Gemeinderäte adressiertes Schreiben ein. Inhaltlich wendet sich die Einwendungsführerin aber vor allem gegen das Vorgehen der Gemeinde, schon jetzt vor Auslegungsende der Anhörung zur Planfeststellung eine Entscheidung für den Bau eines Lärmschutzwalles zu treffen und damit zum Nachteil der genannten GmbH & Co. KG zu handeln. Der Markt Zusmarshausen hat dieses Schreiben zwar zusammen mit den anderen bei ihm eingegangenen Einwendungen der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Im Ergebnis erscheint es dennoch zumindest fraglich, ob mit diesem Schreiben Einwendungen auch im Rahmen des hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens erhoben werden sollten. Dessen ungeachtet ist jedoch ausschlaggebend, dass in den zum damaligen Zeitpunkt ausliegenden Plänen in der Fassung vom 28.11.2003 der in Streit stehende Lärmschutzwall gerade noch nicht enthalten war. Vielmehr wurde die in Streit stehende Lärmschutz-Wall-Wand-Anlage erst in der Tekturplanung vom 17.09.2004 dargestellt. Diese geänderten Pläne lagen wiederum u.a. im Markt Zusmarshausen vom 23.09.2004 bis einschl. 22.10.2004 zur allgemeinen Einsicht aus. In der Bekanntmachung wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass Gegenstand der Anhörung nur die Tekturen vom 17.09.2004 sind und Einwendungen gegen die unverändert gebliebenen Teile der Planung nicht erneut vorgetragen werden müssten. Für die GmbH & Co. KG war zwar im Erörterungstermin vom 21.04.2004 ein Vertreter erschienen und hat die beim Markt Zusmarshausen am 28.01.2004 gerichtete Stellungnahme erläutert. Im Rahmen der maßgeblichen Anhörung zur Tekturplanung vom 17.09.2004 wurden jedoch keine Einwendungen erhoben. Einwendungen, die jedoch vor Beginn der Auslegung der maßgeblichen Pläne geltend gemacht werden, wahren die Einwendungsfrist i.S. des § 17 Abs. 4 FStrG nicht (vgl. Kopp VwVfG § 73 Rn. 76 und BayVGH, Urteil vom 09.04.1979, Az. 167 VI 77). Die GmbH & Co. KG ist daher materiell präkludiert. Ihr steht daher keine klagefähige Rechtsposition mehr zu.

Dessen ungeachtet wären die Einwendungen gegen den Lärmschutzwall auch dann nicht zielführend gewesen, wenn sie rechtzeitig erhoben worden wären. Die GmbH & Co. KG hat geltend gemacht, dass der Bau eines Lärmschutzwalles das Grundstück nachhaltig entwerte und dadurch auch die grundgesetzlich verankerte Eigentumsgewährleistungsgarantie verletzt würde. Sie habe darauf vertraut, dass sie von den jährlich anfallenden 150.000 € an Inseratkosten im Laufe der Jahre durch das Einsehen von der Autobahn jeweils um 30 % einsparen könnte. Deshalb sei die Lage an der Autobahn mit freier Sicht bevorzugt worden. Diese Planung wäre mit dem Bau eines Lärmschutzwalles und die wirtschaftliche Existenz der Firma erheblich gefährdet. Der Wert des Grundstückes erleide eine erhebliche Wertminderung von mind. 300.000 €.

Hierzu ist klarzustellen, dass Art. 14 Abs. 1 GG grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der sonst bestehenden Erwerbschancen schützt (BVerwG 37, 132 <142>). Vielmehr handelt es sich bei dem wirtschaftlichen Interesse des Betriebes am Sichtkontakt um einen rechtlich nicht geschützten faktischen Lagevorteil (vgl. BVerwG vom 17.05.2002, Az. 4 B 2502, Umdruck S. 5). Auch Art. 12 Abs. 1 GG vermittelt kein Recht auf Erhaltung eines bestimmten Geschäftsumfanges und auf Sicherung bestehender oder weiterer Erwerbsmöglichkeiten (vgl. BVerwG 24, 236 ff.). Somit ergibt sich weder aus Art. 12 Abs. 1 GG noch aus Art. 14 Abs. 1 GG eine Verpflichtung des Staates, im Rahmen der Änderung von öffentlichen Straßen angrenzende Gewerbebetriebe vor geschäftlichen Verlusten zu bewahren. Die privaten Belange der GmbH & Co. KG sind jedoch im Rahmen der Planabwägung zu berücksichtigen und haben wegen ihrer existenziellen Bedeutung für die GmbH auch ein besonderes Gewicht. Die Angaben zum Werbeeffect des Betriebes und auch die negativen Auswirkungen des Lärmschutzwalles im Hinblick auf die angegebenen Mehraufwendungen bzw. Wertminderung des Grundstückes werden hierzu im Folgenden als wahr unterstellt. Da das Unternehmen Arbeitsplätze geschaffen hat und Gewerbesteuern zahlt, ist der Fortbestand auch sicherlich von einem gewissen öffentlichen Interesse. Umgekehrt ist bei der Abwägung aber auch zu berücksichtigen, dass die Kundenwerbung grundsätzlich Aufgabe des Privatunternehmers ist. Die in der Tekturplanung vom 17.09.2004 eingeplante Lärmschutz-Wall-Wand-Kombination mit einer Höhe von 6 m über FOK war - auch im Bereich der Grundstücke der Einwendungsführerin - erforderlich, um den gesetzlichen Bestimmungen für den Immissionsschutz von Wollbach gerecht zu werden. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.IV.5.1 verwiesen. Die In-

teressen der Einwendungsführerin müssen insoweit zurücktreten. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung zwischen den privaten Werbeinteressen der Einwendungsführerin und den öffentlichen Interessen im Zusammenhang mit der Errichtung der Lärmschutzanlage aber auch überprüft, ob die GmbH & Co. KG einen Anspruch auf eine andere Ausgestaltung der Lärmschutzanlagen hat, die möglicherweise die Werbeinteressen weniger beeinträchtigen würde. Zu denken wäre hier an eine transparente Lärmschutzwand. Die von der Einwendungsführerin erwarteten Einbußen haben jedoch nicht das selbe Gewicht wie die auf die öffentliche Hand dann ggf. zukommenden Mehrkosten. Nach Angaben der Autobahndirektion würde eine transparente Wand an Stelle der vorgesehenen Wall-/Wandkombination auf 375 m Länge zu Mehrkosten für die öffentliche Hand in Höhe von rund 750.000 € führen. Dagegen beruhen - wie oben bereits ausgeführt - die durch den Werbeeffekt an der Autobahn begründeten Erwerbschancen der Einwendungsführerin lediglich auf Lagevorteilen, die ihr jederzeit entschädigungslos genommen werden können (vgl. z.B. BayVGH vom 12.12.2001, Az. A 8 00.40054). Wägt man daher das Interesse der öffentlichen Hand an einer sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltsführung mit den gegenläufigen Interessen des Unternehmens ab, überwiegt das öffentliche Interesse an einer allgemein üblichen Ausgestaltung der Lärmschutzanlagen. Im Übrigen wäre das Gewicht der Belange der Einwendungsführerin nach ständiger Rechtsprechung gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an einer sparsamen Haushaltsführung selbst dann als wesentlich geringer einzustufen, wenn die genannten Betriebseinbußen den Mehraufwand der öffentlichen Hand deutlich übersteigen sollten (vgl. BayVGH vom 12.12.2001, Az. A 8 00.40054).

Die Einwendungen wären damit auch bei rechtzeitiger Erhebung zurückzuweisen gewesen. Soweit sich die Einwendungen jedoch gegen das Handeln des Marktes Zusmarshausen richten, sind sie nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

X. Gesamtergebnis der Abwägung

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 zwischen Zusmarshausen und Burgau 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.

XI. Begründung der straßenrechtlichen 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. 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 (Art. 74 Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG).

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 § 17 Abs. 6 a 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.

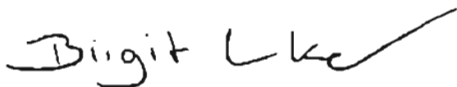
III. Hinweis zur Zustellung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen wären - nicht einzeln zugestellt, sondern im Amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Schwaben sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Plans wird im Markt Zusmarshausen und im Markt Jettingen-Scheppach 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 20. Juni 2005
Regierung von Schwaben



Birgit Linke
Oberregierungsrätin

Nachrichtlich

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 Burgau – AS Zusmarshausen

Str.-km 83,687 bis Str.-km 72,987

Bau-km 28 + 700 bis Bau-km 39 + 400

| | |
|--|--|
| <p>Aufgestellt: München, den 28.11.2003 Autobahndirektion Südbayern</p>  <p>Bock Ltd. Baudirektor</p> | <p>1. Tektur vom 17.09.2004 mit Änderungen München, 02.05.2005 Autobahndirektion Südbayern</p>  <p>Lichtenwald Präsident</p> |
|--|--|

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 0. | VORBEMERKUNGEN | 3 |
| 0.1. | Allgemeine Hinweise..... | 3 |
| 0.2. | Zweck des Planfeststellungsverfahrens..... | 3 |
| 1. | DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME | 5 |
| 1.1. | Planerische Beschreibung..... | 5 |
| 1.2. | Straßenbauliche Beschreibung..... | 6 |
| 2. | NOTWENDIGKEIT DER BAUMASSNAHME | 9 |
| 2.1. | Vorgeschichte der Planung..... | 9 |
| 2.2. | Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen..... | 9 |
| 2.3. | Raumordnerische Entwicklungsziele..... | 10 |
| 2.4. | Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur..... | 11 |
| 2.5. | Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen..... | 12 |
| 3. | ZWECKMÄSSIGKEIT DER BAUMASSNAHME – VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE | 14 |
| 3.1. | Ausbauarten der Trasse..... | 14 |
| 3.1.1. | Allgemeines..... | 14 |
| 3.1.2. | Beidseitiger Ausbau..... | 14 |
| 3.1.3. | Einseitiger Ausbau..... | 14 |
| 3.1.4. | Zwangspunkte..... | 15 |
| 3.1.5. | Gemeinsamkeiten der untersuchten Varianten..... | 16 |
| 3.1.6. | Variante ‚Süd‘..... | 16 |
| 3.1.7. | Variante ‚Nord‘..... | 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..... | 18 |
| 3.3.4. | Straßenbauliche Verhältnisse..... | 19 |
| 3.3.5. | Land- und Forstwirtschaft..... | 19 |
| 3.3.6. | Bebaute Gebiete..... | 20 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 3.3.7. | Flächenbedarf | 20 |
| 3.4. | Aussagen Dritter zu den Varianten..... | 20 |
| 3.5. | Wirtschaftlichkeit | 20 |
| 3.6. | Zusammenfassende Bewertung und Wahl der Ausbauart..... | 21 |
| 4. | TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME | 22 |
| 4.1. | Trassierung..... | 22 |
| 4.2. | Querschnitt | 23 |
| 4.3. | Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz | 24 |
| 4.4. | Baugrund, Erdarbeiten | 25 |
| 4.5. | Entwässerung | 25 |
| 4.6. | Ingenieurbauwerke..... | 26 |
| 4.7. | Straßenausstattung..... | 27 |
| 4.8. | Besondere Anlagen..... | 27 |
| 4.9. | Öffentliche Verkehrsanlagen | 27 |
| 4.10. | Leitungen | 28 |
| 5. | SCHUTZ-, AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN NACH DEN UMWELTFACHGESETZEN | 29 |
| 5.1. | Lärmschutzmaßnahmen | 29 |
| 5.2. | Wasserrecht..... | 34 |
| 5.3. | Naturschutzrecht..... | 34 |
| 5.3.1. | Vermeidung von Beeinträchtigungen | 34 |
| 5.3.2. | Eingriff und Ausgleichsflächenbedarf | 37 |
| 5.3.3. | Beurteilung der Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht..... | 39 |
| 5.3.4. | Verträglichkeit des Projekts mit Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (Art. 49a BayNatSchG)..... | 39 |
| 5.4. | Waldrecht (Erhaltung des Waldes nach Art. 9 BayWaldG)..... | 39 |
| 5.5. | Ergebnis der Luftschadstoff-Untersuchung | 40 |
| 5.6. | Denkmalschutz | 43 |
| 6. | DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME | 45 |

0. VORBEMERKUNGEN

0.1. Allgemeine Hinweise

Für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A8/West Ulm – München zwischen AS Burgau und AS Zusmarshausen ist nach § 17 Fernstraßengesetz (FStrG) ein Planfeststellungsverfahren –Planfeststellung– durchzuführen. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschl. 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 einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten 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 aufgeführt.

1. DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME

1.1. Planerische Beschreibung

Art und Umfang der Baumaßnahme

Der vorliegende Entwurf umfasst den 6-streifigen Ausbau der 4-streifigen Bundesautobahn (BAB) A8/West Ulm – München im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Burgau und Zusmarshausen. Die Baustrecke beginnt bei Bau-km 28+700 (Str.-km 83,687) und endet bei Bau-km 39+400 (Str.-km 72,987). Die Baulänge beträgt 10,700 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 ist ab Baubeginn bei Bau-km 28+700 bis zum östlichen Rand des Scheppacher Forst bei Bau-km 35+200 ein einseitiger südlicher Ausbau der Autobahn geplant. Im Anschluß daran verschwenkt die Trasse in die Nordlage und wird ab Bau-km 36+150 einseitig bis zum Abschnittsende bei Bau-km 39+400 in der Nordlage ausgebaut.

Die Planfeststellung beinhaltet den Umbau der Anschlussstelle Zusmarshausen. Die Anschlussstellenrampen erhalten die verkehrstechnisch erforderlichen Radien. Der Anschluss der nördlichen Rampe an die Staatsstraße St 2027 wird um ca. 80 m Richtung Norden verschoben. Der südliche Anschluss der Rampen an die Staatsstraße wird um ca. 40 m nach Süden verschoben. Die heute vorhandene Einmündung der südlichen Rampe in die St 2027 wird durch einen Kreisverkehrsplatz ersetzt.

Die Bundesstraße B 10 wird östlich von Friedensdorf im Kreuzungsbereich mit der BAB A8 um 40 m nach Osten verschoben und in diesem Abschnitt baulich angepasst.

Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz

Die BAB A 8 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 A 8 mit Anbindung der Wirtschaftsräume Augsburg und Ulm an den Großraum München eine wichtige Funktion für den regionalen Verkehr.

Durch die Anbindung der BAB A 8 über die Eschenrleder 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 A 8 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, Querschnitt, Kostenträger

Die Länge des Ausbaubereiches beträgt 10,7 km.

Die Planfeststellung umfasst den 6-streifigen Ausbau der BAB A8, die Errichtung von Lärmschutzanlagen in den Bereichen Vallried, Friedensdorf, Wollbach und Zusmarshausen, den Umbau der Anschlussstelle Zusmarshausen und bauliche Anpassungen der kreuzenden Straßen. Zusätzlich sind Veränderungen an der kreuzenden Bundesstraße B 10 (Bau-km 37+650) sowie der Staatsstraße 2027 (Bau-km 38+600) notwendig. Die Anbindung des südlichen Quadranten der AS Zusmarshausen an die St 2027 erfolgt über einen neu zu errichtenden Kreisverkehrsplatz.

Der Planung der BAB A 8 liegt ein Regelquerschnitt mit zwei 3-streifigen, je 14,50 m breiten Richtungsfahrbahnen zugrunde. Der gewählte Querschnitt entspricht dem RQ 35,5 der RAS-Q 96.

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 $R = 1.300$ m.

Der Gradientenverlauf weist einige kurze Wannen und Kuppen auf. Die maximale Längsneigung beträgt 5,5 %.

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 Unterführungsbauwerke kreuzender Straßen, Wege und Gewässer sind nicht ausreichend tragfähig und weisen teilweise Minderabmessungen in Bezug auf lichte Weite und lichte Höhe auf.

Die vorhandenen Parkplätze:

- bei Bau-km 31+400, Bau-km 36+700, auf der Südseite
- bei Bau-km 31+900, Bau-km 35+000, auf der Südseite
- bei Bau-km 39+300, beidseitig

sind Parkplätze ohne WC-Anlagen, die künftig aufgelassen werden.

Aktive 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

Die 6-streifig ausgebaute BAB A 8 gewährleistet die erforderliche Sicherheit und Leichtigkeit des stark zunehmenden Verkehrs.

Die bestehenden Kurvenradien werden auf mindestens $R = 1.500$ m vergrößert. Die Längsneigung wird auf max. 4 % reduziert. Durch Vergrößerung der Kuppen- und Wannenhalbmesser werden die Sichtweiten verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Diese Änderungen erlauben es, die nach den Trassierungsrichtlinien (RAS-L) vorgesehene Entwurfsgeschwindigkeit $v_e = 120$ km/h einzuhalten. Daneben können kostengünstig Erdmassen für aktive Lärmvorsorgemaßnahmen und Dammschüttmaterial gewonnen 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 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAG) vom 15.11.1993) im vordringlichen Bedarf enthalten.

Zum Vorentwurf vom 31.03.2003 für den 6-streifigen Ausbau zwischen der Anschlussstelle Burgau und der Anschlussstelle Zusmarshausen liegt seitens der Obersten Baubehörde (OBB) Einverständnis vor (Vermerk vom 02.06.2003). Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat den Vorentwurf mit Gesehenvermerk vom 29.07.2003 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 A 8 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 A 8 in den letzten Jahren erheblich zugenommen.

Seit Fertigstellung der Eschenrieder Spange mit Anbindung an den Autobahnring München wird die A 8 ab dem Autobahnkreuz Ulm – Elchingen über die A7 Würzburg – Ulm zusätzlich belastet.

Die Straßenverkehrszählung 2000 (SVZ 2000) hat für den vorliegenden Planungsabschnitt zwischen den Anschlussstellen Burgau und Zusmarshausen einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 52.409 Kfz/24h und zwischen den Anschlussstellen Zusmarshausen und Adelsried von 56.424 Kfz/24h 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 Burgau und Zusmarshausen bzw. zwischen Zusmarshausen und Adelsried 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 A 8 hatte zwischen Ulm und München mit 878 Stauereignissen 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 > 5 % 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 Ausbaus der Bundesautobahn A 8 zwischen dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen (A 7/A 8) und Augsburg.

Zur prognostischen Einschätzung der Verkehrsentwicklung auf der A 8 erfolgte ein Verkehrsgutachten durch Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak, München. Die Verkehrsuntersuchung vom 10. März 2003 kommt unter Berücksichtigung des 6-streifigen Ausbaus für den Prognosehorizont 2020 im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt zu folgendem Ergebnis:

| | AS Burgau bis AS Zusmarshausen | AS Zusmarshausen bis AS Adelsried |
|---|--------------------------------------|---|
| Gesamtverkehr DTV ₂₀₂₀ [Kfz/24 h] | 66.000 | 69.000 |
| Lkw-Anteil (über 24 Stunden) | 20,9 % | 20,0 % |
| Lkw-Anteil: Tag / Nacht | 18 / 45 % | 18 / 45 % |

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 69.000 Kfz/24 h erfordert diesen Querschnitt.

Angesichts der Bedeutung der BAB A 8 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. Durch die fehlenden Standstreifen kommt es bei geringsten Störungen zu erheblichen Behinderungen des Verkehrsflusses. Liegende 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 homogeneren 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 und Wände – und passiven Lärmschutzmaßnahmen – Fenster – durchgeführt. Anfallende überschüssige 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 bei weitem 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 bzw. versickert (Becken 1). 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, wodurch die Lebensraumqualität für Tiere und Pflanzen in Fließgewässern 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. Hierbei sind nur die Verkehrsführungen 2 + 2 bzw. 4 + 0 möglich.

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

- den beidseitigen (symmetrischen) Ausbau, siehe Ziff. 3.1.2.,
- den einseitigen (asymmetrischen) Ausbau nach Norden bzw. nach Süden, siehe Ziff. 3.1.3.

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 Standstreifen werden außen an die bestehenden Fahrbahnen angebaut. Die Fahrbahnränder verschieben sich nach außen.

Ein beidseitiger Ausbau ist nur dann 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:

Waldflächen zwischen Bau-km 30+300 und 36+800

Zwischen Bau-km 30+300 und 36+800 verläuft die bestehende A 8 durch beidseitigen Waldbestand des Scheppacher Forstes. Die Luftbildlagepläne (Unterlage 3.2 und 3.3) zeigen, dass der Waldbestand entlang der Autobahn stark durch Windwurf geschädigt wurde.

Abstimmungsgespräche mit dem Forstamt Zusmarshausen haben ergeben, dass ein Ausbau auf der Südseite der A 8 aus forstwirtschaftlicher Sicht zu bevorzugen wäre, um den nördlichen Waldrand, der als Schutz vor Windwurf im gefährdeten nördlichen Waldbereich dient, zu halten.

Ortschaften Vallried und Friedensdorf (Bau-km 36+300 bis 37+700)

Von Bau-km 36+300 bis 37+700 liegen südlich der A 8 die zwei Ortschaften Vallried und Friedensdorf. Der geringste Abstand der Autobahn zu Vallried beträgt 150 m und zu Friedensdorf 70 m.

Aus Lärmschutzgründen ist dort ein Ausbau der A 8 in nördlicher Richtung zu bevorzugen.

Ortschaften Zusmarshausen (südlich) und Wollbach (nördlich)

Zwischen Bau-km 37+700 und 39+400 (Bauende) verläuft die Bestandsautobahn zwischen den Ortschaften Zusmarshausen im Süden und Wollbach im Norden.

Aus lärmtechnischer Sicht ist die Wohnbebauung am Ortsrand von Zusmarshausen höherwertiger anzusehen als die Gewerbegebiete am Ortsrand von Wollbach. Zwischen dem Gewerbegebiet nördlich der A 8 und der bestehenden Autobahn wurde bisher schon ein Streifen für einen möglichen asymmetrischen Ausbau der Autobahn freigehalten. Auch östlich der Anschlussstelle Zusmarshausen bietet sich der nördliche Ausbau der A 8 an, da nördlich keinerlei Bebauung vorhanden ist.

Anschlussstelle Zusmarshausen (Bau-km 38+600)

Die AS Zusmarshausen befindet sich bei Bau-km 38+600 und verbindet die St 2027 mit der Bundesautobahn. Die vorhandenen Radien der Rampen sind zu klein und somit nicht ausreichend verkehrssicher.

Um die St 2027 nicht großräumig verlegen zu müssen, erfolgt die Wiederherstellung der Anschlussstelle an gleicher Stelle. Wegen der beengten Platzverhältnisse werden die südlichen Rampen wieder im Süd-West-Quadranten erstellt werden. Die Lage der nördlichen Rampen wurde in einer Variantenuntersuchung untersucht. Aus Gründen der Verkehrssicherheit (starke Fahrbeziehung von der Autobahn in Richtung Zusmarshausen) werden die nördliche Rampen in den Nord-West-Quadranten gelegt.

3.1.5. Gemeinsamkeiten der untersuchten Varianten

Im Rahmen der Voruntersuchung wurden mehrere Varianten für den Ausbau der A 8 in diesem Planungsabschnitt untersucht.

Der östliche Teil des Planungsabschnittes (Bau-km 36+150 bis Bauende) ist wegen der Zwangspunkte Zusmarshausen, Friedensdorf und Vallried bei allen untersuchten Varianten einheitlich in asymmetrischer Bauweise nach Norden vorgesehen.

Die untersuchten Varianten (Variante ‚Nord‘, Ziff. 3.1.6 bzw. Variante ‚Süd‘ Ziff. 3.1.7) unterscheiden sich nur im westlichen Teil des Planungsabschnittes.

Varianten mit einer symmetrischen Ausbauweise wurden für diesen Planungsabschnitt nicht näher untersucht, da dieser aus folgenden Gründen ausscheidet:

- bewegtes Gelände im Bereich des Naturparks „Augsburg westliche Wälder“ erfordert starke Abweichungen der neuen Autobahn in Lage und Höhe
- symmetrischer Ausbau bedingt Rodung des Waldsaums auf beiden Seiten der bestehenden A8

3.1.6. Variante ‚Süd‘

Die Anbindung an den westlichen gelegenen Planungsabschnitt „östl. Leinheim – AS Burgau“ erfolgt in Südlage. Vom Baubeginn bei Burgau verläuft der Ausbau der A 8 durch den Scheppacher Forst hindurch bis kurz vor Vallried in südlicher Lage. Anschließend erfolgt auf Grund der o.g. Zwangspunkte eine Verschwenkung nach Norden. Der nördliche Ausbau wird bis zum östlichen Ende des Planungsabschnittes fortgeführt.

3.1.7. Variante ‚Nord‘

Die Variante Nord unterscheidet sich von der Variante Süd dadurch, dass der Ausbau im Bereich des Scheppacher Forstes in nördlicher Lage erfolgt. Die Anbindung an den westlichen gelegenen Planungsabschnitt „östl. Leinheim – AS Burgau“ erfolgt in Südlage. Daher ist auch bei

dieser Variante eine Verschwenkung der neuen Fahrbahn von der Süd- in die Nordlage über die bestehende BAB erforderlich. Diese erfolgt bei dieser Variante aber westlich des Scheppacher Forstes.

3.2. Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Die wichtigsten Merkmale sind im Hinblick auf ihre Funktion und ihr Zusammenwirken nachfolgend dargestellt.

| | |
|---|---|
| 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: Zusam, Zusam-Flutgraben, Hornbach, Roth, mehrere Gräben in den Waldbereichen, Grundwasser: Im Bereich der Oberen Süßwassermolasse keine größeren zusammenhängenden Grundwasserleiter; im Talbereich der Zusam zusammenhängende oberflächennahe Grundwasserkörper |
| Kleinklima | Landwirtschaftliche Fluren und Wälder als Kaltluftentstehungsgebiete, Wälder als Reinluftentstehungsgebiete; Vorbelastung durch bestehende A 8 |
| Potentielle natürliche Vegetation | beidseits des Zusamtals und östlich des Mindeltales: Hainsimsen-Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald; Scheppacher Forst: Hainsimsen-Buchenwald; Zusamtal: Erlen-Eschen-Auwald mit Fichten-Erlen-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: Drei Einzelbäume an der St 2027 nördlich Zusmarshausen („Drei Linden“) |
| 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 | - nicht vorhanden |

3.3. Beurteilung der Ausbauarten

3.3.1. Umweltverträglichkeit

Im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit wurden vorab 3 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.

Aufgrund betrieblicher und bautechnischer Erwägungen wurde ein symmetrischer Ausbau ausgeschlossen. Im Folgenden wurden in den weiteren planerischen Überlegungen unter Berücksichtigung baulicher Zwangspunkte nurmehr 2 Ausbaulösungen – einseitiger Ausbau nach Norden (Variante Nord) und einseitiger Ausbau nach Süden mit Verschwenkung nach Norden (Variante Süd) - weiterverfolgt. Zwangspunkte für einen nordseitigen Ausbau waren die Ortslagen von Vallried und Friedensdorf und der Anschluß an den östlich anschließenden Ausbauabschnitt AS Zusmarshausen bis AS Adelsried.

Die Variante Süd – einseitiger Ausbau nach Süden mit Verschwenkung nach Norden – stellt auch aus der Sicht der Umweltvorsorge im betrachteten Ausbauabschnitt die günstigste Ausbauart dar.

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

3.3.2. Raumordnung

Die Vorgaben der Raumordnung werden von allen Varianten gleichermaßen erfüllt.

3.3.3. Verkehrsverhältnisse

Verkehrsverhältnisse nach Verkehrsübergabe

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

Verkehrsverhältnisse während der Bauzeit

Zwischen Vallried und dem östl. Bauende verlaufen die beiden Varianten „Süd“ und „Nord“ von Bau-km 35+400 bis 39+400 auf der gleichen Trasse (einseitige Verbreiterung nach Norden wegen den unter Ziff. 3.1.4. genannten Zwangspunkten). Dadurch ergeben sich in diesem Bereich weder für den Bauablauf, noch für die Verkehrsverhältnisse während der Bauzeit Unterschiede.

Die Varianten „Nord“ und „Süd“ weisen beide jeweils einen Verschwenkungsbereich von der Süd- in die Nordlage auf.

Dieser Verschwenkungsbereich, der nur mit Hilfe eines Provisoriums gebaut werden kann, stellt aus betrieblicher Sicht eine Erschwernis für den Verkehrsablauf während der Bauzeit dar, ist aber in jedem Fall erforderlich, da der Planungsabschnitt mit einer südseitigen Verbreiterung der Autobahn beginnt und mit einer nordseitigen endet.

Die Varianten „Nord“ und „Süd“ sind aus baubetrieblicher und verkehrstechnischer Sicht (während der Bauzeit) als gleichwertig anzusehen.

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 Forstwirtschaft

Im Planungsabschnitt AS Burgau – AS Zusmarshausen verläuft die Autobahn auf ca. 2/3 der Länge durch geschlossene Wälder. Es handelt sich im wesentlichen um Staatsforst, westlich und 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 um Zusmarshausen, Talraum und Hanglagen der Zusam) werden vorwiegend als Grünland, aber teils auch ackerbaulich genutzt.

Bei allen Varianten muss land- und forstwirtschaftliche Fläche beansprucht werden. Bei landwirtschaftlichen Flächen ergibt sich kein entscheidungserheblicher Unterschied zwischen den Varianten, da diese in ähnlicher Größenordnung überbaut werden. Der Nachteil des symmetrischen Ausbaus wäre, dass hierbei beide Waldränder angerissen werden müssten und mit einer Erhöhung der Windwurfgefahr für die dahinterliegenden Waldflächen insbesondere entlang der Nordseite der Autobahn zu rechnen wäre.

Aufgrund der vorherrschenden Windrichtungen besteht beim nördlich der BAB angrenzenden Waldrand, der bei der Nordvariante gerodet würde, eine erhöhte Gefahr von späterem Windwurf. Bei einer Variante Süd kann der für den Sturmschutz wichtige südexponierte Waldrand erhalten werden. Aus Sicht der Forstbehörden ist der südliche Ausbau allgemein vorzuziehen.

3.3.6. Bebaute Gebiete

Im Bereich der bebauten Gebiete (Valtried, Friedensdorf und Zusmarshausen) unterscheiden sich die Varianten nicht.

3.3.7. Flächenbedarf

Bei den dauerhaft zu überbauenden Grundflächen unterscheiden sich die beiden Varianten kaum.

Auch hinsichtlich des vorübergehenden Grunderwerbs sind beide Varianten vergleichbar. Die umfangreichen Provisorien innerhalb der Verschwenkungsbereiche erfordern bei beiden Varianten zusätzlichen Flächenverbrauch.

3.4. Aussagen Dritter zu den Varianten

Die Grundkonzeption der Planung wurde der unteren Naturschutzbehörde, dem Markt Zusmarshausen, der Forstdirektion Oberbayern-Schwaben, dem Forstamt Zusmarshausen, den Wasserwirtschaftsämtern Donauwörth und Krumbach, dem Landratsamt Augsburg und dem Straßenbauamt Augsburg vorgestellt. Die Gebietskörperschaften, Behörden und Träger öffentlicher Belange sind mit dem 6-streifigen Ausbau der A 8 grundsätzlich einverstanden.

Im Zuge der Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde am LRA Augsburg und der höheren Naturschutzbehörde wurden die untersuchten Planungsvarianten mit den damit verbundenen Umweltauswirkungen erläutert. Ein symmetrischer Ausbau wäre mit höheren Eingriffen in Waldbiotope verbunden, da Eingriffe auf beiden Seiten der bestehenden Autobahn stattfinden müssten. Die Naturschutzbehörden unterstützen die Variante Süd.

Die Varianten Nord und Süd weisen hinsichtlich der Betroffenheit von Biotopen keine entscheidungserheblichen Unterschiede auf.

Die Forstbehörden haben sich für die Variante Süd ausgesprochen.

3.5. Wirtschaftlichkeit

Sowohl für die Variante „Nord“ als auch für die Variante „Süd“ ist ein Provisorium erforderlich, das zu einer Erhöhung der Baukosten führt. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit sind beide Varianten als gleichwertig anzusehen, da sich deren Gesamtkosten nur unwesentlich unterscheiden.

3.6. Zusammenfassende Bewertung und Wahl der Ausbautart

Aus forstwirtschaftlicher Sicht ist im Scheppacher Forst der südliche Ausbau, wegen der geringeren Windwurfgefahr als bei einem nördlichen Ausbau, zu bevorzugen.

Östlich des Scheppacher Forstes erfordern die Zwangspunkte der Ortschaften Vallried, Friedensdorf und Zusmarshausen einen nördlichen Ausbau der Autobahn.

Aus den o.g. Gründen ist es am zweckmäßigsten, den vorliegenden Planungsabschnitt in Südlage zu beginnen, ebenso in Südlage den Scheppacher Forst zu durchfahren und erst vor Erreichen der Ortschaft Vallried auf die Nordseite zu verschwenken. Mit dem Bau von nur einem Verschwenkungsbereich ist es möglich, sowohl die Belange der Forstwirtschaft als auch die Belange der Ortschaften Vallried, Friedensdorf und Zusmarshausen zu vereinbaren.

Nach Abwägung aller Kriterien wurde die Variante „Süd“ (ein Verschwenkungsbereich) 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
- AH-RAL-K-2 Aktuelle Hinweise zur Gestaltung planfreier Knotenpunkte außerhalb bebauteter
 Gebiete Ausgabe 1993
- RSIO 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 A 8 erfolgt als einseitiger (asymmetrischer) Ausbau je nach Zwangspunkten nördlich oder südlich der bestehenden Fahrbahn. Zwischen dem Beginn der Baustrecke bei Bau-km 28+700 bis zum Ende des Scheppacher Forstes bei Bau-km 35+200 wird ein einseitiger Ausbau nach Süden gewählt. Im Anschluss daran erstreckt sich der Verschwenkungsbereich bis Bau-km 36+150. Ab hier erfolgt bis zum Bauende bei Bau-km 39+400 ein einseitiger Ausbau nach Norden.

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 wurden so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb des Planfeststellungsabschnittes eine ausgewogene Linienführung erreicht wird.

Die Anforderungen an die räumliche Linienführung werden 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 (südlicher einseitiger Ausbau)
- Einseitiger Ausbau im Bereich des Naturparks „Augsburg westliche Wälder“ zur Schonung eines Waldrandes
- Die Ortslagen von Vallried, Friedensdorf und Zusmarshausen
- Anschluss an den östlich angrenzenden Planungsabschnitt (nördlicher einseitiger Ausbau)

4.2. Querschnitt

Die Wahl des Querschnittes hängt von der Verkehrsbedeutung und der Verkehrsbelastung ab. Bei Autobahnen mit einem Verkehrsaufkommen über 60.000 Kfz/24h ist gem. RAS-Q ein Regelquerschnitt $RQ = 35,5$ vorgesehen (Kategoriengruppe A I, großräumige Straßenverbindung). Für diesen Planfeststellungsabschnitt sind für das Jahr 2020 bis zu 69.000 Kfz/24 h bei einem Schwerlastverkehrsanteil von 20 % prognostiziert.

Daher wird ein Querschnitt $RQ = 35,5$ gewählt. Die jeweilige Regelbreite der beiden 3-streifigen Richtungsfahrbahnen beträgt 14,5 m. Die Aufteilung des Querschnittes ist aus Unterlage 6 ersichtlich.

Für die Rampen der Anschlussstelle sind gem. AH-RAL-K-2 Fahrbahnbreiten von 5,50 m (Q1) bzw. 7,50 m (Q4) vorgesehen.

Die Gestaltung der Böschungen erfolgt nach RAS-Q mit einer Regelböschungsneigung von 1 : 2 in Damm- und Einschnittslage wegen des schlechten Baugrunds. Die Mindestböschungsbreite beträgt 3,00 m. Am Dammfuß wird die Ausrundung im Bedarfsfalle durch eine Mulde ersetzt.

Die Oberbodenandeckung erfolgt in Anlehnung an die örtlichen Gegebenheiten.

Bei der Konzeption der Lärmschutzanlagen werden die Belange des Landschafts- und Naturschutzes durch entsprechende gestalterische Maßnahmen zur Einbindung in die Landschaft weitgehend berücksichtigt.

4.3. Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Durch die Verbreiterung der A 8 und die Anlage von Lärmschutzwällen werden in der Regel keine wesentlichen Veränderungen im Straßen- und Wegenetz verursacht. Die kreuzenden Straßen und Wege werden in der Regel entsprechend der bestehenden Ausbauzustände den neuen Verhältnissen angepasst und das vorhandene Wegenetz wieder voll hergestellt.

Entlang den Lärmschutzwällen werden zur Pflege und Unterhaltung in der Regel an den Autobahn abgewandten Böschungsenden unbefestigte Wiesenwege mit einer Breite von 3 m angelegt.

Die wesentlichen Änderungen im Straßen- und Wegenetz sind:

Bau-km 37+668 • Überführung der Bundesstraße 10 Augsburg – Ulm (BW 107 neu)

Die bestehende Bundesstraße 10 wird im Kreuzungsbereich mit der 6-streifigen Autobahn nach Osten verlegt und in gleicher Fahrbahnbreite (6,50 m, RQ 9,5) einschließlich eines Radweges wieder hergestellt. Der Radweg wird außerhalb des Bauwerkes mit einem 2,50 m breiten Seitentrennstreifen (Mulde) von der Fahrbahn getrennt (vgl. Unterlage 6.3). Zur Herstellung des neuen Brückenbauwerks ist ein Bauprovisorium (Behelfsbrücke) erforderlich.

Bau-km 38+572 • Überführung der Staatsstraße 2027 Zusmarshausen - Wertingen (BW 104 neu)

Die bestehende Staatsstraße 2027 wird im Kreuzungsbereich mit der 6-streifigen Autobahn nach Westen verlegt und in gleicher Fahrbahnbreite wieder hergestellt. Östlich der Staatsstraße 2027 wird im Bereich der Baustrecke ein Radweg neu angelegt.

An die Staatsstraße 2027 wird, wie bisher, die Anschlussstelle Zusmarshausen angeschlossen. Die Rampen der Anschlussstelle befinden sich in den verkehrstechnisch günstigen Nordwest- und Südwestquadranten. Der Knoten nördlich der A 8 wird als Einmündung ausgeführt. Der Knoten südlich der A 8 wird als Kreisverkehrsplatz ausgeführt.

Zur Herstellung des neuen Brückenbauwerks ist ein Bauprovisorium (Behelfsbrücke) erforderlich.

Bau-km 38+924 • Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges Kohlstatt - Hüttenweg (BW 103 neu)

Das Unterführungsbauwerk wird in unveränderter Lage neu errichtet (siehe Unterlage 7.2, Nr. 2.1.16). Aufgrund einer Forderung der Marktgemeinde Zusmarshausen, wird der Weg südlich der Brücke nicht durch die geplante Erweiterungsfläche des Gewerbe- und Industriegebiets des Marktes Zusmarshausen geführt, sondern auf einer Länge von 350 m nach Osten verlegt. Der neue Weg liegt teilweise auf einem bestehenden Wiesenweg. Er dient zudem auch der Erschließung des Beckens 9 für Wartungsarbeiten, für welches damit keine eigene Zuwegung erstellt werden muß.

4.4. Baugrund, Erdarbeiten

Vom Institut für Materialprüfung Dr.-Ing. Schellenberg, Leipheim wurden von Bau-km 28+700 bis 38+500 und vom Zentrum für Geotechnik der Technischen Universität München für den Abschnitt von Bau-km 38+500 bis 39+400 Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Die Baugrunduntersuchungen sehen eine Böschungsneigung von 1 : 2 für die anstehenden schwierigen, rutschungsgefährdeten Böden als geboten an.

4.5. Entwässerung

Die Entwässerung des Autobahnkörpers erfolgt entsprechend den heutigen Anforderungen hinsichtlich einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen.

Grundsätzlich wird unverschmutztes Oberflächenwasser aus den Außengebieten und Oberflächenwasser aus Fahrbahnbereichen soweit 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 im Dammbereich bei einer Fahrbahnneigung nach außen breitflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer belebten Bodenzone versickert. Wo dies nicht möglich ist, wird das anfallende Wasser (einschließlich Brückenbauwerke) über Straßenabläufe bzw. über Muldeneinläufe gesammelt und mit einer Entwässerungsleitung über abgedichtete Absetzbecken mit Leichtstoffabscheider in naturnah gestaltete Versicker- bzw. Regenrückhaltebecken eingeleitet.

Im Planungsabschnitt ist die Anlage eines Versickerbeckens und die Anlage von 8 Regenrückhaltebecken vorgesehen. Einem Regenrückhaltebecken – RRB 4 – nachgeschaltet ist ein Pflan-

zenbeet, das die hier erforderliche weitere Reinigung und Rückhaltung des Wassers sicherstellt. Die Einleitmengen sind mit dem Wasserwirtschaftsämtern Donauwörth und Krumbach im Einzelnen abgestimmt.

Durch den vorgesehenen Ausbau der A 8 wird nördlich der Autobahn ein Teil einer Flussschleife der Zusam (Gewässer II. Ordnung) überbaut, siehe Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6. Die Schleife wird, wie dargestellt, verkürzt und die entstehenden Altarme in die Gestaltung der Flussaue mit eingebunden, (siehe Unterlage 12.3, Blatt Nr. 6).

Der durch den Ausbau der Autobahn verloren gehende Retentionsraum der Zusam wird nördlich der Autobahn ausgeglichen. (vgl. Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6)

4.6. Ingenieurbauwerke

(siehe auch Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2)

Brückenbauwerke

Innerhalb des Planungsabschnittes müssen drei Überführungs- und acht Unterführungsbauwerke der A 8 neu erstellt werden. Die Fußwegunterführung bei Bau-km 36+711 entfällt ersatzlos, da diese zu einem Parkplatz führt, der künftig aufgelassen wird und in rund 250 m Entfernung eine Querungsmöglichkeit der Autobahn vorgesehen ist.

Die bestehenden Bauwerke der A 8 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.

Die Überführung des Privatweges Gabelbachergreut – Glöttweg erfolgt aus landschaftspflegerischen Gesichtspunkten als Grünbrücke, siehe Kap. 5.3 und Unterlage 12.

Die Abmessungen für die Unterführungen der Gewässer wurden mit den Wasserwirtschaftsämtern Krumbach und Donauwörth abgestimmt.

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

Zusätzliche Kreuzungsbauwerke sind nicht erforderlich.

Durchlassbauwerke

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

4.7. Straßenausstattung

Die Bundesautobahn A 8 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.

In Abstimmung mit dem Staatl. Forstamt Zusmarshausen ist die Anlage von Wildschutzzäunen beiderseits der A 8 im Bereich des Waldbestandes des Naturparks ‚Augsburg westliche Wälder‘ (Bau-km 32+300 bis Bau-km 36+500 zzgl. Überstandslängen) geplant.

4.8. Besondere Anlagen

Die bestehenden Parkplätze bei Bau-km 31+400 und 36+700 in Fahrtrichtung München und bei Bau-km 31+900 und 35+000 in Fahrtrichtung Ulm, sowie der beidseitige Parkplatz bei Bau-km 39+300 besitzen keine WC-Anlagen und werden aufgelassen.

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.

In Fahrtrichtung Ulm befindet sich bei Bau-km 25+500 die T+R-Anlage Burgauer See, in Planung ist bei Bau-km 45+275 eine PWC-Anlage Lüftenberg bei Streitheim.

In Fahrtrichtung München befindet sich bei Bau-km 54+500 die Tank- und Rastanlage Edenbergen. In Planung sind bei Bau-km 45+900 die PWC-Anlage Streitheim und bei Bau-km 28+300 die PWC-Anlage Mindeltal.

Hieraus ergibt sich für den vorliegenden Planungsabschnitt keine Notwendigkeit einer PWC-Anlage.

4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrsanlagen sind in dem Bauabschnitt nicht vorhanden.

4.10. Leitungen

(Siehe auch Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2)

Im Planungsabschnitt kreuzen Gas-, Strom-, Wasser, Abwasser- 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 UMWELTFACHGESETZEN

5.1. Lärmschutzmaßnahmen

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 Verkehrsgeräusche 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 |
|--|---------------------|-----------------------|
| an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altersheimen etc. | 57 dB(A) | 47 dB(A) |
| in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten | 59 dB(A) | 49 dB(A) |
| in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten, Außenbereichen und Sondergebieten | 64 dB(A) | 54 dB(A) |
| in Gewerbegebieten | 69 dB(A) | 59 dB(A) |

Bei der schalltechnischen Berechnung wurde von folgenden – aufgerundeten – Belastungen ausgegangen:

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

In den Lärmberechnungen ist auf Grund der Planung eines lärmindernden Belages ein Abminderungsfaktor von -2 dB(A) angesetzt.

Dimensionierung

Entlang der A 8 befinden sich folgende Wohnbebauungen:

Friedensdorf

Bei der Wohnbebauung in Friedensdorf werden die Tages- und Nachtgrenzwerte ohne Lärm-schutzmaßnahmen im gesamten Ortsgebiet überschritten. Die Überschreitungen der Immissi- onsgrenzwerte betragen am Tag bis zu 9 dB(A), in der Nacht sogar bis zu 15 dB(A). Deshalb werden für Friedensdorf aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Entlang der A 8 ist eine 9 m über **Fahrbahnoberkante (ü. FOK)** hohe und 520 m lange Wall- Wand-Kombination sowie ein 5 m hoher und 355 m langer Lärmschutzwand vorgesehen. Zum Schutz vor den Immissionen der Autobahn wird entlang der B 10 ein 4,0 m ü. FOK hoher und 100 m langer Erdwall sowie ein 2,0 m ü. FOK höher und 60 m langer Erd-/Stellwand geschüttet.

Durch die durch die aktiven Maßnahmen hervorgerufenen Pegelminderungen werden künftig an allen Gebäuden zumindest in Erdgeschoßhöhe bzw. in den ebenerdigen Außenwohnbereichen die Tagesgrenzwerte eingehalten. In der Nacht verbleiben Überschreitungen von bis zu 7 dB(A). Gegenüber freier Schallausbreitung werden Pegelminderungen von bis zu 8 dB(A) erreicht.

Aus akustischer Sicht ist eine Maßnahmenausweitung insbesondere dann als sinnvoll zu wer- ten, wenn hierdurch eine hörbare Entlastung der Betroffenen, d. h. eine zusätzliche Pegelminde- rung von wenigstens 2 bis 3 dB(A), gegeben ist.

Eine zusätzliche Pegelminderung von durchschnittlich 2 bis 3 dB(A) würde eine Erhöhung der geplanten Lärmschutzwände und Wälle beiderseits der Überführung der B10 um 3 m (auf 12 m über FOK westlich bzw. 9 m über FOK östlich der B10) durch aufgesetzte bzw. höher ausge- führte Lärmschutzwände erfordern. Die Anzahl der passiv zu schützenden Wohngebäude würde sich hierdurch jedoch nicht verringern, da die geringsten Grenzwertüberschreitungen mit dem geplanten Lärmschutz nachts bei 4 bis 5 dB(A) liegen und somit die Einhaltung des Nachtgrenzwerts von 49 dB(A) an keinem Gebäude erreicht würde.

Jede weitere Pegelminderung um zusätzlich 1 dB(A) erfordert eine zusätzliche Wandhöhe von ca. 1,5 m. Zur Einhaltung des Nachtgrenzwerts an allen Gebäuden wäre eine zusätzliche Pe- gelminderung von bis zu 8 dB(A) erforderlich. Für diese zusätzliche Pegelminderung wäre eine Lärmschutzeinrichtung mit einer Höhe von 20 m über FOK der A8 notwendig. Lärmschutzein- richtungen dieser Höhenentwicklung werden in jedem Fall als unverhältnismäßig erachtet.

Es zeigt sich, dass eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bzw. eine merkliche zusätzliche Verbesserung der Immissionssituation nur mit sehr hohem zusätzlichem Aufwand an aktiven

Schallschutzmaßnahmen erreicht werden kann. Neben erheblichen Mehrkosten und konstruktiv aufwändigen Lösungen birgt dies auch städtebauliche Problemstellungen. Unter diesen Aspekten wird ein erweiterter Maßnahmenumfang an aktivem Schallschutz als nicht verhältnismäßig erachtet.

Vallried

Ohne Lärmschutzmaßnahmen wird der Tagesgrenzwert eingehalten. Die Überschreitungen nachts betragen bis zu 6 dB(A).

Es ist vorgesehen, die zum Schutz der Bebauung in Friedensdorf erforderliche Lärmschutzanlage in verringerter Höhe zu verlängern. Mit dem geplanten 350 m langen und 2 m ü. FOK hohen Lärmschutzwall sowie der 630 m langen und 4 m hohen Wall-Wand-Kombination wird neben dem Tagesgrenzwert auch der Nachtgrenzwert eingehalten. Die Wall-Wand-Kombination wurde gewählt, um das Landschaftsbild entlang der A 8 zu halten. Durch die Wallverlängerung Richtung Westen wird eine zusätzliche Pegelminderung von 1 bis 2 dB(A) am westlichen Ortsrand von Vallried erreicht.

Gegenüber freier Schallausbreitung wird durch die Lärmschutzeinrichtungen eine Pegelminderung von im Mittel ca. 5 dB(A) erreicht. Weitere Schallschutzmaßnahmen bedürfen daher keiner Prüfung.

Wollbach

Der Ortsteil Wollbach liegt oberhalb der A 8 in einem Bereich, der sich aufgrund der topographischen Gegebenheiten nur schwierig mit aktiven Maßnahmen schützen läßt. In Wollbach werden die Tagesgrenzwerte mit Ausnahme des nahe an der BAB gelegenen Gewerbegebietes (hier ist jedoch keine schutzbedürftige Bebauung vorhanden) eingehalten. Nachts treten Grenzwertüberschreitungen in den über 400 m von der BAB entfernten Wohngebieten um bis zu 5 dB(A) auf.

Zum Schutz der 25 von einer Überschreitung des Nachtgrenzwerts betroffenen Gebäude in Wollbach ist nördlich der A8 eine 1050 m lange Lärmschutzeinrichtung mit einer Höhe von 5 bis 9 m über FOK vorgesehen. Diese beginnt im Westen, unter Ausnutzung der vorhandenen Einschnittslage, mit einem 9 m über FOK hohen Lärmschutzwall bis zur Überführung der B10. Östlich der B10 wird die Lärmschutzeinrichtung bis zur Zusam als Wall-Wand-Kombination mit einer Höhe von 6 m über FOK fortgeführt. Die Maßnahmen werden bis zur Anschlußstelle Zusmarshausen als Wand bzw. Wall fortgeführt. Im Bereich der Zusammenführung bis zur Anschlußstelle beträgt die Maßnahmenhöhe 5 bzw. 6 m über FOK.

Durch diesen Maßnahmenumfang wird die Einhaltung des Nachtgrenzwerts an allen 25 betroffenen Gebäuden gewährleistet. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen werden damit nicht mehr erforderlich.

Zusmarshausen

In Zusmarshausen werden die Tagesgrenzwerte auch ohne Lärmschutzmaßnahmen eingehalten. Der Nachtgrenzwert für Wohngebiete wird am Nordrand von Zusmarshausen um bis zu 4 dB(A) überschritten. Die betroffenen Gebäude liegen in großer Entfernung (> 450 m) zur Autobahn. Zum Schutz der Wohnbebauung werden die Lärmschutzeinrichtungen entlang der A 8 östlich von Friedensdorf mit einer Höhe von 6 bzw. 5 m über FOK über die AS Zusmarshausen hinaus nach Osten bis Bau-km 38+894 fortgeführt. Die Maßnahmen im Bereich der AS Zusmarshausen werden überlappend ausgeführt. Die Art der Maßnahme (Wand, Stellwall etc.) in der Anschlußstelle wird, abgesehen von Lage und Höhe, der späteren Bauausführungsplanung vorbehalten.

Lediglich an einem, dem der A8 nächstgelegenen Gebäude, verbleibt eine Überschreitung des Nachtgrenzwerts für Wohngebiete (49 dB(A)) von 0,8 dB(A). Es wird somit durch die vorgesehenen Maßnahmen eine weitgehende Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in Zusmarshausen sichergestellt.

Zur Einhaltung des Immissionsgrenzwerts nachts auch an dem verbleibenden betroffenen Gebäuden wären die Lärmschutzeinrichtungen auf 7 m über FOK zwischen Bau-km 38+040 und Bau-km 38+894 zu erhöhen. Dieser Mehraufwand wird angesichts der verbleibenden Betroffenheiten als nicht verhältnismäßig erachtet.

Zusammenstellung der Lärmschutzanlagen:

| Bereich | Stationierung (Bau-km) | Maßnahme | Höhe (m ü. FOK) |
|---------------|---------------------------|--|--------------------|
| Vallried | 36+150 – 36+500 | Wall | 2,0 m ü. FOK |
| | 36+500 – 36+920 | Wall-Wand-Kombination | 4,0 m ü. FOK |
| | 36+920 – 36+960 | Wand | 4,0 m ü FOK |
| | 36+960 – 37+020 | Wall-Wand-Kombination | 4,0 m ü FOK |
| | 37+020 – 37+130 | Wall-Wand-Kombination | 4,0 – 9,0 m ü FOK |
| Friedensdorf | 37+130 – 37+650 | Wall/Wand-Kombination | 9,0 m ü. FOK |
| | 37+635 | Wall entlang B10 (100 m lang) | 4,0 m ü. FOK |
| | 37+635 | Wall/Stellwall entlang B10 (60 m lang) | 2,0 m ü. FOK |
| | 37+685 – 38+040 | LS-Wall/Gabionenwand | 6,0 m ü. FOK |
| Wollbach | 37+310 – 37+600 | Wall | 9,0 m ü. FOK |
| | 37+600 – 38+040 | Wall/Wand-Kombination | 6,0 m ü. FOK |
| | 38+040 – 38+205 | Wand | 5,0 m ü. FOK |
| | 38+205 – 38+360 | Wall | 6,0 m ü. FOK |
| Zusmarshausen | 38+040 – 38+190 | Wand | 5,0 m ü FOK |
| | 38+190 – 38+350 | Wall | 5,0 m ü FOK |
| | 38+350 – 38+570 | Wall | 5,0 m ü FOK |
| | 38+350 – 38+470 | Einrichtung (in AS) | 5,0 m ü FOK |
| | 38+470 – 38+570 | Wall | 5,0 m ü FOK |
| | 38+580 – 38+800 | Wall | 5,0 m ü FOK |
| | 38+800 – 38+894 | Wand | 5,0 – 2,0 m ü FOK |

5.2. Wasserrecht

Durch den geplanten Ausbau der A 8 von derzeit 4 auf 6 Fahrstreifen nimmt die Menge des auf der Autobahn anfallenden Oberflächenwassers zu. Die Maßnahmen zur Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen durch Straßenwasser sind unter Ziff. 4.5 beschrieben.

Die Einleitung von Oberflächenwasser der Straße in oberirdische Gewässer und in den Untergrund bedarf der Erlaubnis nach §§ 2, 3, 7 und 14 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und Art. 16 Bayerisches Wegegesetz (BayWG). Diese Erlaubnis soll im Einvernehmen mit der Wasserwirtschaft mit dem Planfeststellungsbeschluss ausgesprochen werden.

Es wird auf Unterlage 13.1T, Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen, verwiesen.

5.3. Naturschutzrecht**5.3.1. Vermeldung 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 zugrunde gelegt.

Die Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan, Textteil (Unterlage 12.1T) detailliert beschrieben und im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.3) 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 Zusam, Zusam-Flutgraben und andere 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 des Mittelstreifens (soweit technisch mit vertretbarem Aufwand durchführbar) jeweils mit einem Lichtschacht versehen. Die Durchlassbauwerke die einen Lichtschacht erhalten, sind im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2T) im Einzelnen beschrieben.

Die Lärmschutzwände auf den Brückenbauwerken über Zusam und Zusam-Flutgraben werden zur Minimierung der optischen Barriereeffekte im Zusamtal beidseitig als transparente Wände ausgestaltet.

Die erforderlichen Entwässerungsanlagen werden als naturnah gestaltete mehrteilige Erdbecken ausgeführt.

Durch Rückbau der Verrohrung und Aufweitung des Querungsbauwerkes an der Zusam und dem Zusam-Flutgraben ist die zusätzliche Schaffung von Retentionsraum erforderlich. Die erforderlichen Mulden werden naturnah auf der geplanten Ausgleichsfläche A3 angelegt.

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).

Im Bereich des Naturdenkmales 3-Linden (Bau-km 38 + 620 – 38 + 710 östlich St 2027) erfolgt der Bau des dort geplanten Geh- und Radweges in Sonderbauweise (siehe Beiblätter 1 und 2 zu Unterlage 7.2. und lfd. Nr. 1.19.T). Für die Bauausführung zu berücksichtigende Auflagen sind im Anhang der Unterlage 12.1. T unter Schutzmaßnahme S.2 ausgeführt.

- Die durch die Baumaßnahme betroffenen Gewässer werden in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung durch geeignete Schutzvorkehrungen während der gesamten Bauzeit vor Beeinträchtigungen gegenüber Eintrag von Bau- und Bodenmaterial geschützt (Schutzmaßnahme S3).
- Die Erhaltung der Durchflugmöglichkeit für Fledermäuse in den Unterführungsbauwerken BW Nr. 103, 108, 110, 112 und 114 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).
- Die Verlegung der Zusam und die Neugestaltung der Uferbereiche von Zusam und Zusam-Flutgraben sowie der durch die Baumaßnahme betroffenen Auenbereiche erfolgt naturnah und nach tierökologischen Erfordernissen (Schutzmaßnahme S6)
- Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist die Jagd auf der Grünbrücke und den Rampen nicht erlaubt
- Zur Sicherung der Funktionen der Grünbrücke im Scheppacher Forst (Bauwerk 113 neu) werden in den angrenzenden Bereichen mit den Jagdberechtigten ergänzende Regelungen zur jagdlichen Nutzung getroffen, zur Kontrolle und Steuerung der Bestandsentwicklung im Umfeld wird ein Pflege- und Entwicklungsplan erstellt und fortgeschrieben (Schutzmaßnahme S7T)

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 Böschungflächen die flächige Neuanlage bzw. Wiederherstellung von Gehölzstrukturen in Verbindung mit der Ansaat von Waldsaumgesellschaften. Zur Pflege und Unterhaltung der Böschungflächen 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 Röhrichtsäumen entwickelt bzw. bepflanzt. In Offenlandbereichen (Ortslagen von Zusmarshausen, Friedensdorf und Vallried) 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).

5.3.2. 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 15,79 ha. Für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes im Bereich des Zusamtales nördlich von Zusmarshausen, Vallried und Friedensdorf ergibt sich ein zusätzliches Ausgleichserfordernis von 2,36 ha.

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

- Neuschaffung der einzelnen überbauten und randlich beeinträchtigten Biotoptypen durch Vergrößerung und qualitative Aufwertung der betroffenen Lebensräume entsprechend den Flächenverlusten (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 durch den Anschluß an bestehende Strukturen oder die Zusammenlegung von Ausgleichsflächen, 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 durch zusätzliche Maßnahmen zur landschaftsgerechten Wiederherstellung oder zur Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie zur Sicherung der Erholungseignung (Ausgleich nach Grundsatz 8).

Dieses Planungskonzept wird für den Eingriff ins Landschaftsbild auf den Ausgleichsflächen A1, A2 und A7T (2,36 ha) zwischen Vallried und Friedensdorf und nördlich von Zusmarshausen und für den Eingriff in den Naturhaushalt auf den Ausgleichsflächen A3 (2,47 ha) in der Zusamaue sowie den Ausgleichsflächen A4T und A5T westlich von Zusmarshausen (11,74 ha) umgesetzt. Die anrechenbare Gesamtgröße der Ausgleichsflächen beträgt 14,10 ha.

Durch den Wegfall der Ausgleichsflächen am Freyberger Hof (ehemalige Ausgleichsfläche A 5) kann die zum Ausgleich der Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes erforderliche Ausgleichsfläche nicht mehr erbracht werden. In einem überarbeiteten Konzept wurde daher als naturschutzrechtliche Ersatzmaßnahme für die verbleibenden Beeinträchtigungen insbesondere von Waldlebensräumen die Errichtung einer 50 m breiten Grünbrücke im Scheppacher Forst vorgesehen.

Das Planungskonzept für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die landschaftspflegerischen Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen ist im landschaftspflegerischen Begleitplan, Textteil (Unterlage 12.1 T) detailliert beschrieben und im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.3) dargestellt.

5.3.3. Beurteilung der Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht

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

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 für wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der "streng geschützten Arten" nicht ersetzbar sind.

5.3.4. 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 (Erhaltung des Waldes nach Art. 9 BayWaldG)

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, 25.07.2003 und 11.03.2004).

Durch die geplante Baumaßnahme gehen im Ausbauabschnitt Waldflächen im Sinne des BayWaldG in einem Umfang von insgesamt 30,00 ha verloren.

Dabei sind westlich von Zusmarshausen auf einer Fläche von 6,00 ha Körperschaftswälder betroffen.

Im Rahmen von Waldneuschaffungsmaßnahmen für Ausgleichsmaßnahmen nach dem Naturschutzrecht werden westlich von Zusmarshausen (Ausgleichsfläche A5 T) Wälder auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen neu begründet. Die hier vorgesehenen Maßnahmen zur Neuschaffung von naturnahen Laubwaldbeständen können aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen und Bestandsziele mit einer Fläche von 7,22 ha als Neugründung von Wald i.S. von Art. 16 BayWaldG gewertet werden. Bei Situierung dieser Maßnahme wurde darauf geachtet, dass die aufzuforstenden Flächen nach Möglichkeit räumlich direkt oder benachbart zu vorhandenen Waldflächen zu liegen kommen und hinsichtlich der Funktionen dem zu rodenden Wald gleichwertig sind (siehe Art. 9 (6) Satz 2 BayWaldG). Zusätzlich sind auf der Fläche W 1 T in einer Größe von 1,39 ha Neugründungen von Wald ausschließlich nach Waldrecht vorgesehen.

Zusätzliche Aufforstungen sind südwestlich von Wollbach im Rahmen der Waldneugründungsmaßnahme W3T in einer Größe von 2,20 ha geplant.

Insgesamt sind damit Waldneugründungen in einer Größe von 10,81 ha vorgesehen.

Zur Sicherung des genetischen Austausches von Wildpopulationen nördlich und südlich der BAB insbesondere von Großsäugern erfolgt der Neubau einer 50 m breiten Grünbrücke im Scheppacher Forst.

Als Ersatz für Waldneugründungen wird die Entwicklung von naturnahen Laubmischwaldbeständen insbesondere im Umfeld der Grünbrücke durch die Unterpflanzung von monostrukturierten Fichtenwäldern in einer Größe von 12,5 ha gefördert.

Durch die aufgeführten Maßnahmen können aus Sicht des Vorhabensträgers die beeinträchtigten Funktionen der beanspruchten Waldflächen für den Planungsabschnitt AS Burgau bis AS Zusmarshausen wiederhergestellt werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen Forstbehörden.

5.5. Ergebnis der Luftschadstoff-Untersuchung

Beurteilungsgrundlage und Grenzwerte

Grundlage zur Beurteilung der Luftschadstoffbelastung aus der A8 im Planungsgebiet ist die Zweiundzwanzigste 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 $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} 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 37+650 (Friedensdorf) sowie bei Bau-km 36+900 (Vallried) 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 PM_{10} -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 |
| Friedensdorf | | | | |
| NO ₂ | 10,3 | 8,19 | 18,5 | 40 |
| Benzol | 1,1 | 0,082 | 1,18 | 5 |
| PM ₁₀ | 17,4 | 17,92 | 35,32 | 40 |
| Vallried | | | | |
| NO ₂ | 10,3 | 7,76 | 18,1 | 40 |
| Benzol | 1,1 | 0,054 | 1,15 | 5 |
| PM ₁₀ | 17,4 | 11,734 | 29,13 | 40 |

| Anzahl Überschreitungen des 24h-Mittels von 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM ₁₀ / Jahr | | |
|---|----------|-----------|
| Ort | zulässig | errechnet |
| Friedensdorf | 35 | 81 |
| Vallried | 35 | 47 |

Die Grenzwerte für NO₂, Benzol und PM₁₀ bezüglich des Jahresmittelwerts werden an beiden Aufpunkten eingehalten.

Rechnerisch ergeben sich Überschreitungen des Häufigkeitskriteriums von 35 Ereignissen / Jahr des PM₁₀-24h-Mittels in Vallried und Friedensdorf. Unter Berücksichtigung der genannten Berechnungsunsicherheiten erlauben die Berechnungsergebnisse jedoch diesbezüglich keine gesicherte Aussage. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Ansätze über Vorbelastung und örtlicher Meteorologie Durchschnittswerte darstellen und im konkreten Fall somit lediglich eine grobe Abschätzung der PM₁₀-Belastung erlauben.

In Friedensdorf übersteigt die Höhe der vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen mit 9 m bereits das nach MLuS mögliche zu berücksichtigende Maß vom maximal 6 m. Die Anzahl der Überschreitungen wird hierdurch von rechnerisch 126 Überschreitungen bei freier Ausbreitung auf 81 Überschreitungen mit 6 m hohem Lärmschutz reduziert. Die Wirksamkeit umfangreicherer Maßnahmen ist mit MLuS nicht mehr nachprüfbar und wird unter diesen Gesichtspunkten als unverhältnismäßig erachtet.

In Vallried ergeben sich in einem Abstand von 170 m zum südlichen Rand der A8 rechnerisch 47 Überschreitungen des PM10-Häufigkeitskriteriums mit den 4 m über FOK hohen vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen, gegenüber 61 Überschreitungen ohne Lärmschutz. Bei einer Erhöhung der Lärmschutzeinrichtung von 4 m auf 6 m würden die Überschreitungen geringfügig von 47 auf 41 abnehmen. Es zeigt sich somit, dass sich durch eine Erhöhung der Lärmschutzeinrichtung die Situation nur geringfügig verbessern lässt, noch eine Einhaltung des PM10-Häufigkeitskriteriums erreichen lässt. Zudem ist zu beachten, dass bereits in einem Abstand von ca. 200 m das PM10-Häufigkeitskriterium von maximal 35 Überschreitungen / Jahr eingehalten wird.

In den Bereichen, in denen aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, ist ein deutlicher Entlastungseffekt gegenüber einer freien Ausbreitung der Luftschadstoffe zu erwarten. Weitergehende Maßnahmen zur Luftreinhaltung werden daher als nicht verhältnismäßig und erforderlich erachtet.

Die Nachprüfung der Ergebnisse durch das bayerische Landesamt für Umweltschutz (LfU) hat ergeben, dass im vorliegenden Planungsabschnitt keine Überschreitung eines Grenz- oder Konzentrationwertes der 22. BImSchV auftritt.

Einzelheiten der Nachprüfung können der Unterlage 11.5T entnommen werden.

5.6. Denkmalschutz

Derzeit sind im Planungsabschnitt folgende Bodendenkmäler bekannt:

1. Zusmarshausen: Siedlungsfunde der römischen Kaiserzeit (siehe Unterlage 7.1, Blatt Nr. 6 sowie Unterlage 7.2)
2. Zusmarshausen - Friedensdorf: Siedlungsfunde des Neolithikums und der römischen Kaiserzeit (siehe Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 5 und 6 sowie Unterlage 7.2)
3. Zusmarshausen - Friedensdorf: Römerstraße Augsburg – Günzburg (siehe Unterlage 7.1, Blatt Nrn. 5 und 6 sowie Unterlage 7.2)

Die aufgeführten Bodendenkmäler genießen den Schutz des Denkmalschutzgesetzes (DSchG). Für geplante Bodeneingriffe im Bereich der aufgeführten Denkmäler ist eine denkmalrechtliche Genehmigung erforderlich (Art. 7 und 15 DSchG).

Im Bereich des Scheppacher Forstes sind aufgrund des Bewuchses derzeit keine Bodendenkmäler bekannt. Da hier Bodendenkmäler nicht auszuschließen sind, soll eine systematische Prospektion durchgeführt werden.

In ausreichendem Abstand vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahmen wird den Beauftragten des Landesamtes für Denkmalpflege die Möglichkeit für eine Absuche der Baufläche auf archäologische Spuren gewährt.

Das Denkmal der Heimatvertriebenen aus Friedensdorf, das durch den Umbau der Anschlussstelle Zusmarshausen überbaut werden würde, wird in Absprache mit den Betroffenen und der Gemeinde Zusmarshausen an anderer Stelle wiederaufgebaut.

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 sogenannten Betreibermodells. Sie soll im Rahmen der Konzessionsvergabe des Abschnittes Augsburg – Ulm abgewickelt werden. Als Ziel wird eine Fertigstellung bis 2010 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 der Flächengröße nach und im Hinblick auf die 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 Durchführung der Baumaßnahme erfolgt unter Aufrechterhaltung eines 4-streifigen Verkehrs auf der BAB A 8. Lediglich zur Nachtzeit kann es zu einer Reduzierung um einen oder zwei Fahrstreifen kommen. Für Brückenabbrucharbeiten muss die A 8 nachts kurzfristig gesperrt werden.

Aufgrund dieser möglichen Sperrungen der A 8 ist eine in der Regel stundenweise Umleitung des Verkehrs der A 8 nach § 14 Abs. 1 FStrG nicht auszuschließen. Dies gilt auch für Sperrungen der Anschlussstelle Zusmarshausen. Die verkehrliche Regelung eventueller Sperrungen erfolgt außerhalb der Planfeststellung.

Auch längerfristige Sperrungen der kreuzenden Straßen und Wege sind baubedingt nicht zu vermeiden. Soweit es der Bauablauf zulässt, werden insbesondere die Bauwerke 107 und 104 nicht gleichzeitig gesperrt.