

# FREISTAAT BAYERN

Autobahndirektion Südbayern  
Dienststelle Kempten

A 8

Ulm – Augsburg – München

**6streifiger Ausbau bei Günzburg**

Bau-km 11+000 bis Bau-km 17+540

und

B 16

Kaufbeuren – Donauwörth

**4streifiger Ausbau in Günzburg**

Bau-km 1+450 bis Bau-km 3+340

Planfeststellung

vom 12.02.1999

Ordner 1

Ausfertigung Nr. 101

Wagner + Partner



Beratende Ingenieure

# Inhaltsverzeichnis

A 8

Ulm – Augsburg - München  
6streifiger Ausbau bei Günzburg

## Planfeststellung

Ordner	Unterlage	Blatt	Bezeichnung der Entwurfsunterlage	Maßstab
1	1		Erläuterungsbericht	
	1.1		Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung	
	2	1	Übersichtskarte	M 1 : 100.000
	3	1	Übersichtslageplan	M 1 : 25.000
	4	1	Ausbauquerschnitt der A 8	M 1 : 50
		2 - 6	Ausbauquerschnitte der AS-Rampen und kreuzenden Straßen / Wege	M 1 : 50
		7 und 8	Charakteristische Querprofile der A 8	M 1 : 100
	5	1a, 1 - 8	Lagepläne	M 1 : 1.000
	6	1 - 8	Höhenpläne der A 8	M 1 : 1.000/100
		9 - 11	Höhenpläne der kreuzenden Straßen	M 1 : 1.000/100
2	7		Bauwerksverzeichnis	
	8		Ingenieurbauwerke	
		1 - 13	Bauwerksskizzen	M 1 : 200 u. 1 : 500
	9.1		Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen	
	9.2	1 und 2	Lagepläne mit den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung	M 1 : 5.000
	9.3		Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen	
3	10		Landschaftspflegerische Begleitplanung	
	10.1		Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil	
	10.2	1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	M 1 : 5.000
	10.3.1	1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	M 1 : 5.000
	10.3.2	1a, 1 - 8	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	M 1 : 1.000
4	11		Grunderwerbsverzeichnis	
	11.1	1a, 1 - 8	Grunderwerbspläne	M 1 : 1.000
	12		Niederschriften A bis D über die Erörterungstermine	



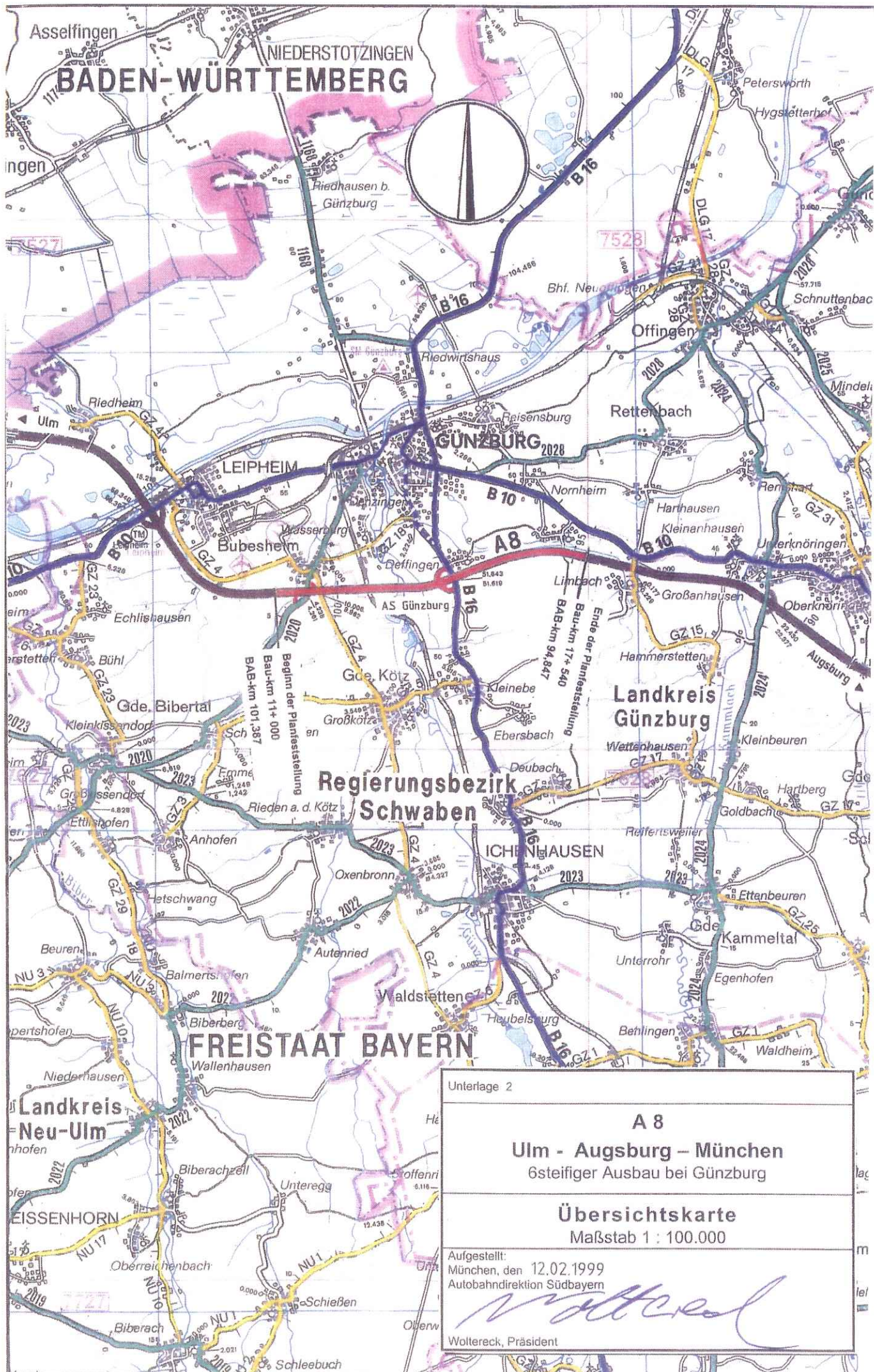
**Bundesautobahn A 8  
Ulm - Augsburg - München**

**Planfeststellungsbeschluß  
vom 24. Oktober 2000**

für den sechsstreifigen Ausbau bei Günzburg  
von Bau-km 11+000 bis Bau-km 17+540  
mit Änderung der Anschlußstelle Günzburg  
und vierstreifigem Ausbau der Bundesstraße 16  
von Bau-km 1+450 bis Bau-km 3+340

**Geschäftszeichen**  
225-4354.1/32





Unterlage 2
<b>A 8</b> <b>Ulm - Augsburg – München</b> 6steifiger Ausbau bei Günzburg
<b>Übersichtskarte</b> Maßstab 1 : 100.000
Aufgestellt: München, den 12.02.1999 Autobahndirektion Südbayern
 Wolterreck, Präsident



## Gliederung:

	<b>Seite</b>
<b>A. <u>Tenor</u></b>	<b>1</b>
I. Feststellung des Plans	1
II. Planunterlagen	1
III. Umstufungen, Widmungen und Einziehungen	5
IV. Kosten der Baumaßnahmen und Unterhaltsregelungen	5
V. Rodungserlaubnis	6
VI. Wasserrechtliche Entscheidungen	6
VII. Lärmschutz	13
VIII. Naturschutzrechtliche Entscheidung	14
IX. Auflagen	14
X. Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise	18
XI. Entscheidungen über die Anträge und Einwendungen	18
XII. Kosten des Planfeststellungsverfahrens	18
<b>B. <u>Gründe</u></b>	<b>18</b>
I. <b>Sachverhalt</b>	<b>18</b>
1. Bedarfsplan	18
2. Verfahren	18
II. <b>Rechtliche Beurteilung</b>	<b>21</b>
1. Zuständigkeit und rechtliche Verfahrensgrundlagen	21
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	21
2.1 Beschreibung des Vorhabens	22
2.1.1 Planfeststellungstrasse	22
2.1.2 Beschreibung des Planungsraumes	22
2.2 Bestandssituation im Plangebiet bezogen auf die berührten Naturgüter	22
2.2.1 Schutzgut Mensch	22
2.2.2 Schutzgut Pflanzen und deren Wuchsräume	22
2.2.3 Schutzgut Tiere und deren Lebensräume	25
2.2.4 Schutzgut Landschaftsbild, Erholung, Naturgenuß	25
2.2.5 Schutzgut Boden	26
2.2.6 Schutzgut Wasser	26
2.2.7 Schutzgut Klima/Luft	26
2.2.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	27

2.3	Voraussichtliche Veränderung der Umwelt unter Berücksichtigung des geplanten Vorhabens	27
2.4	Voraussichtliche Veränderung der Umwelt unter Berücksichtigung von Vorhabensalternativen	30
2.5	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG Vorentwurfstrasse	31
2.6	Wechselwirkungen auf verschiedene Schutzgüter durch Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme	36
3.	FFH-Richtlinie/Vogelschutzrichtlinie	37
4.	Materiell-rechtliche Beurteilung des Vorhabens	38
4.1	Linienbestimmung, Landes- und Regionalplanung	38
4.2	Rechtfertigung des Vorhabens	39
4.3	Abschnittsbildung	42
4.4	Planungsleitsätze	43
4.5	Abwägung	43
4.5.1	Raumordnerische Entwicklungsziele	43
4.5.2	Varianten	44
4.5.3	Anschlußstelle Günzburg und Kreuzungen an der B 16	46
4.5.4	Wasserhaushalt, Entwässerung	50
4.5.5	Bodenschutz	53
4.5.6	Immissionsschutz	54
4.5.7	Forstwirtschaft	61
4.5.8	Naturschutz und Landschaftspflege	62
4.5.9	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	66
4.5.10	Eingriffe in das Eigentum	69
4.5.11	Städtebauliche Belange, Landschaftsbild	69
4.5.12	Jagdwesen	71
4.5.13	Einwendungen	72
4.5.14	Gesamtergebnis der Abwägung	105
4.6	Sofortige Vollziehung	105
4.7	Kostenentscheidung	105
	Rechtsbehelfsbelehrung	105

225-4354.1/32

Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 bei Günzburg von Bau-km 11 + 000 bis Bau-km 17 + 540 mit Änderung der Anschlußstelle Günzburg und vierstreifigem Ausbau der Bundesstraße 16 von Bau-km 1 + 450 bis Bau-km 3 + 340

Die Regierung von Schwaben erläßt folgenden

**Planfeststellungsbeschluß:**

A.

I. **Feststellung des Planes**

1. Der Plan für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 bei Günzburg von Bau-km 11 + 000 bis Bau-km 17 + 540 mit Änderung der Anschlußstelle Günzburg und 4-streifigem Ausbau der Bundesstraße 16 von Bau-km 1 + 450 bis Bau-km 3 + 340 wird mit den sich aus den nachfolgenden Tekturen (Roteintragungen, Tekturblättern, Tekturplänen) ergebenden Änderungen, sowie den Auflagen dieses Beschlusses

**festgestellt.**

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 in Nr. VI dieses Beschlußtenors gesondert entschieden.

II. **Der festgestellte Plan umfaßt folgende Unterlagen:**

- 1 Übersichtslageplan M 1 : 25 000 vom 12.02.1999  
(Unterlage 3 der Planmappe)
- 1 Ausbauquerschnitt A 8 M 1 : 50 vom 12.02.1999  
(Unterlage 4 Bl. Nr. 1 der Planmappe)
- 1 Ausbauquerschnitt Anschlußstellen - Rampen M 1 : 50 vom 12.02.1999  
(Unterlage 4 Bl. Nr. 2 der Planmappe)
- 1 Ausbauquerschnitt Staatsstraße 2020 M 1 : 50 vom 12.02.1999  
(Unterlage 4 Bl. Nr. 3 der Planmappe)
- 1 Ausbauquerschnitt Kreisstraße GZ 4 mit Geh- und Radweg M 1 : 50  
(Unterlage 4 Bl. Nr. 4 der Planmappe)
- 1 Ausbauquerschnitt B 16 (RQ 20) M 1 : 50 vom 12.02.1999  
(Unterlage 4 Bl. Nr. 5 der Planmappe)
- 1 Ausbauquerschnitt öffentlicher Feld- und Waldweg Hauptwirtschaftsweg südöstlich Deffingen M 1 : 50 vom 12.02.1999  
(Unterlage 4 Bl. Nr. 6 der Planmappe)
- 1 Plan charakteristische Querprofile A 8 km 11 + 560 und 12 + 880, M 1 : 100 vom 12.02.1999  
(Unterlage 4 Bl. Nr. 7 der Planmappe)
- 1 Plan charakteristische Querprofile A 8 km 15 + 200 und 16 + 880, M 1 : 100 vom 12.02.1999  
(Unterlage 4 Bl. Nr. 8 der Planmappe)



- 1 Lageplan Bau-km 11 + 000 bis Bau-km 12 + 000, M 1 : 1000 vom 12.02.1999 mit Tekturklappe vom 10.12.1999  
(Unterlage 5 Bl. Nr. 1 der Planmappe)
- 1 Lageplan Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen M 1 : 1000 vom 12.02.1999  
(Unterlage 5 Bl. Nr. 1a der Planmappe)
- 1 Lageplan Bau-km 12 + 000 bis Bau-km 12 + 800, M 1 : 1000 vom 12.02.1999 mit Tekturklappe und Roteintragung vom 10.12.1999  
(Unterlage 5 Bl. Nr. 2 der Planmappe)
- 1 Lageplan Bau-km 12 + 800 bis Bau-km 13 + 600, M 1 : 1000 vom 12.02.1999 mit Tekturklappe vom 10.12.1999  
(Unterlage 5 Bl. Nr. 3 der Planmappe)
- 1 Lageplan Bau-km 13 + 600 bis Bau-km 14 + 400, M 1 : 1000 vom 12.02.1999 mit Tekturklappe vom 10.12.1999  
(Unterlage 5 Bl. Nr. 4 der Planmappe)
- 1 Lageplan Bau-km 14 + 400 bis Bau-km 14 + 900, M 1 : 1000 vom 12.02.1999 mit 2 Tekturklappen und Roteintragung vom 10.12.1999  
(Unterlage 5 Bl. Nr. 5 der Planmappe)
- 1 Lageplan Bau-km 14 + 900 bis Bau-km 15 + 700, M 1 : 1000 vom 12.02.1999 mit Roteintragung vom 10.12.1999  
(Unterlage 5 Bl. Nr. 6 der Planmappe)
- 1 Lageplan Bau-km 15 + 700 bis Bau-km 16 + 700, M 1 : 1000 vom 12.02.1999 mit Roteintragung vom 10.12.1999  
(Unterlage 5 Bl. Nr. 7 der Planmappe)
- 1 Lageplan Bau-km 16 + 700 bis Bau-km 17 + 540, M 1 : 1000 vom 12.02.1999 mit Tekturklappe vom 10.12.1999  
(Unterlage 5 Bl. Nr. 8 der Planmappe)
- 1 Höhenplan Bau-km 11 + 000 bis Bau-km 12 + 000, M 1 : 1000/100 vom 12.02.1999 mit Tekturklappe vom 10.12.1999  
(Unterlage 6 Bl. Nr. 1 der Planmappe)
- 1 Höhenplan Bau-km 12 + 000 bis Bau-km 12 + 800, M 1 : 1000/100 vom 12.02.1999 mit Tekturklappe vom 10.12.1999  
(Unterlage 6 Bl. Nr. 2 der Planmappe)
- 1 Höhenplan Bau-km 12 + 800 bis Bau-km 13 + 600, M 1 : 1000/100 vom 12.02.1999  
(Unterlage 6 Bl. Nr. 3 der Planmappe)
- 1 Höhenplan Bau-km 13 + 600 bis Bau-km 14 + 400, M 1 : 1000/100 vom 12.02.1999 mit Roteintragungen vom 10.12.1999  
(Unterlage 6 Bl. Nr. 4 der Planmappe)
- 1 Höhenplan Bau-km 14 + 400 bis Bau-km 14 + 900, M 1 : 1000/100 vom 12.02.1999  
(Unterlage 6 Bl. Nr. 5 der Planmappe)
- 1 Höhenplan Bau-km 14 + 900 bis Bau-km 15 + 700, M 1 : 1000/100 vom 12.02.1999 mit Roteintragung vom 10.12.1999  
(Unterlage 6 Bl. Nr. 6 der Planmappe)
- 1 Höhenplan Bau-km 15 + 700 bis Bau-km 16 + 700, M 1 : 1000/100 vom 12.02.1999 mit Roteintragung vom 10.12.1999  
(Unterlage 6 Bl. Nr. 7 der Planmappe)
- 1 Höhenplan Bau-km 16 + 700 bis Bau-km 17 + 540, M 1 : 1000/100 vom 12.02.1999 mit Roteintragungen vom 10.12.1999  
(Unterlage 6 Bl. Nr. 8 der Planmappe)
- 1 Höhenplan St 2020 bei Bau-km 11 + 635.12, M 1 : 1000/100 vom 12.2.1999  
(Unterlage 6 Bl. Nr. 9 der Planmappe)
- 1 Höhenplan KrGZ 4 bei Bau-km 11 + 887.16, M 1 : 1000/100 vom 12.02.1999 mit Tekturklappe und Roteintragung vom 10.12.1999  
(Unterlage 6 Bl. Nr. 10 der Planmappe)
- 1 Höhenplan B 16 M 1 : 1000/100 vom 12.02.1999 mit Roteintragungen vom 10.12.1999  
(Unterlage 6 Bl. Nr. 11 der Planmappe)

- 1 Bauwerksverzeichnis vom 12.02.1999 mit Roteintragungen und Tekturblättern vom 10.12.1999  
(Unterlage 7 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze M 1 : 200, 1 : 500 vom 12.02.1999  
(Unterlage 8 Bl. Nr. 1 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze M 1 : 200, 1 : 500 vom 12.02.1999  
(Unterlage 8 Bl. Nr. 2 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze M 1 : 200, 1 : 500 vom 12.02.1999 mit Tektur vom 10.12.1999  
(Unterlage 8 Bl. Nr. 3 I der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze M 1 : 200, 1 : 500 vom 12.02.1999  
(Unterlage 8 Bl. Nr. 4 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze M 1 : 200, 1 : 500 vom 12.02.1999 mit Tektur vom 10.12.1999  
(Unterlage 8 Bl. Nr. 6 I der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze M 1 : 200, 1 : 500 vom 12.02.1999  
(Unterlage 8 Bl. Nr. 5 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze M 1 : 200, 1 : 500 vom 12.02.1999  
(Unterlage 8 Bl. Nr. 7 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze M 1 : 200, 1 : 500 vom 12.02.1999  
(Unterlage 8 Bl. Nr. 8 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze M 1 : 200, 1 : 500 vom 12.02.1999  
(Unterlage 8 Bl. Nr. 9 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze M 1 : 200, 1 : 500 vom 12.02.1999  
(Unterlage 8 Bl. Nr. 10 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze M 1 : 200, 1 : 500 vom 12.02.1999  
(Unterlage 8 Bl. Nr. 11 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze M 1 : 200, 1 : 500 vom 12.02.1999  
mit Roteintragung vom 10.12.1999  
(Unterlage 8 Bl. Nr. 12 der Planmappe)
- 1 Bauwerksskizze M 1 : 200, 1 : 500 vom 12.02.1999  
(Unterlage 8 Bl. Nr. 13 der Planmappe)
- Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen vom 12.02.1999 mit Tektur vom 10.12.1999 mit Lärmneuberechnung Bubesheim, Lärmneuberechnung Wasserburg, Lärmneuberechnung Deffingen und Lärmneuberechnung Leinheim  
(Unterlage 9.1 der Planmappe)
- 1 Lageplan mit Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung M 1 : 5000 vom 12.02.1999 mit 3 Tekturklappen vom 10.12.1999  
(Unterlage 9.2 Bl. Nr. 1 der Planmappe)
- 1 Lageplan mit Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung M 1 : 5000 vom 12.02.1999 mit Tekturklappe vom 10.12.1999  
(Unterlage 9.2 Bl. Nr. 2 der Planmappe)
- 1 Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen vom 12.02.1999  
(Unterlage 9.3 der Planmappe)
- 1 Landschaftspflegerische Begleitplanung - Textteil - vom 12.02.1999 mit Roteintragungen und Tekturblättern vom 10.12.1999  
(Unterlage 10.1 der Planmappe)
- 1 Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen M 1 : 5000 vom 12.02.1999 mit zwei Tekturklappen vom 10.12.1999  
(Unterlage 10.3.1 Bl. Nr. 1 der Planmappe)
- 1 Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen M 1 : 1000 vom 12.02.1999  
(Unterlage 10.3.2 Bl. Nr. 1 a der Planmappe)
- 1 Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen M 1 : 1000 vom 12.02.1999 Bau-km 11 + 000 bis Bau-km 12 + 000 mit Tekturklappe vom 10.12.1999  
(Unterlage 10.3.2 Bl. Nr. 1 der Planmappe)

- 1 Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen M 1 : 1000 vom 12.02.1999 Bau-km 12 + 000 bis Bau-km 12 + 800 mit Tekturklappe und Roteintragung vom 10.12.1999  
(Unterlage 10.3.2 Bl. Nr. 2 der Planmappe)
- 1 Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen M 1 : 1000 vom 12.02.1999 Bau-km 12 + 800 bis Bau-km 13 + 600 mit Tekturklappe vom 10.12.1999  
(Unterlage 10.3.2 Bl. Nr. 3 der Planmappe)
- 1 Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen M 1 : 1000 vom 12.02.1999 Bau-km 13 + 600 bis Bau-km 14 + 400 mit Tekturklappe vom 10.12.1999 (Unterlage 10.3.2 Bl. Nr. 4 der Planmappe)
- 1 Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen M 1 : 1000 vom 12.02.1999 Bau-km 14 + 400 bis Bau-km 14 + 900 mit 2 Tekturklappen vom 10.12.1999  
(Unterlage 10.3.2 Bl. Nr. 5 der Planmappe)
- 1 Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen M 1 : 1000 vom 12.02.1999 Bau-km 14 + 900 bis Bau-km 15 + 700  
(Unterlage 10.3.2 Bl. Nr. 6 der Planmappe)
- 1 Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen M 1 : 1000 vom 12.02.1999 Bau-km 15 + 700 bis Bau-km 16 + 700  
(Unterlage 10.3.2 Bl. Nr. 7 der Planmappe)
- 1 Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen M 1 : 1000 vom 12.02.1999 Bau-km 16 + 700 bis Bau-km 17 + 540 mit Tekturklappe vom 10.12.1999  
(Unterlage 10.3.2 Bl. Nr. 8 der Planmappe)
- 1 Grunderwerbsverzeichnis vom 12.02.1999 mit Roteintragungen und Tekturblättern vom 10.12.1999  
(Unterlage 11.1 bis 11.6 der Planmappe)
- 1 Grunderwerbsplan Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen M 1 : 1000 vom 12.02.1999  
(Unterlage 11.1 Bl. Nr. 1 a der Planmappe)
- 1 Grunderwerbsplan Bau-km 11 + 000 bis Bau-km 12 + 000, M 1 : 1000 vom 12.02.1999 mit Tekturklappe vom 10.12.1999  
(Unterlage 11.1 Bl. Nr. 1 der Planmappe)
- 1 Grunderwerbsplan Bau-km 12 + 000 bis Bau-km 12 + 800, M 1 : 1000 vom 12.02.1999 mit Tekturklappe vom 10.12.1999 (Unterlage 11.1 Bl. Nr. 2 der Planmappe)
- 1 Grunderwerbsplan Bau-km 12 + 800 bis Bau-km 13 + 600 M 1 : 1000 vom 12.02.1999 mit Tekturklappe vom 10.12.1999  
(Unterlage 11.1 Bl. Nr. 3 der Planmappe)
- 1 Grunderwerbsplan Bau-km 13 + 600 bis Bau-km 14 + 400 M 1 : 1000 vom 12.02.1999 mit Tekturklappe vom 10.12.1999  
(Unterlage 11.1 Bl. Nr. 4 der Planmappe)
- 1 Grunderwerbsplan Bau-km 14 + 400 bis Bau-km 14 + 900 M 1 : 1000 vom 12.02.1999 mit 2 Tekturklappen vom 10.12.1999  
(Unterlage 11.1 Bl. Nr. 5 der Planmappe)
- 1 Grunderwerbsplan Bau-km 14 + 900 bis Bau-km 15 + 700 M 1 : 1000 vom 12.02.1999  
(Unterlage 11.1 Bl. Nr. 6 der Planmappe)
- 1 Grunderwerbsplan Bau-km 15 + 700 bis Bau-km 16 + 700 M 1 : 1000 vom 12.02.1999  
(Unterlage 11.1 Bl. Nr. 7 der Planmappe)
- 1 Grunderwerbsplan Bau-km 16 + 700 bis Bau-km 17 + 540 M 1 : 1000 vom 12.02.1999 (Unterlage 11.1 Bl. Nr. 8 der Planmappe)

Den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt sind:

- 1 Erläuterungsbericht vom 12.02.1999 mit Tekturblättern vom 10.12.1999  
(Unterlage 1 der Planmappe)



- 1 Übersichtskarte M 1 : 100 000 vom 12.02.1999  
(Unterlage 2 der Planmappe)
- 1 Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan M 1 : 5000 vom 12.02.1999  
(Unterlage 10.2 Bl. Nr. 1 der Planmappe)  
Niederschriften A bis D über die Erörterungstermine am 26.07., 27.07., 28.07. und  
29.07.1999  
(Unterlage 12 der Planmappe)
- Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12.02.1999 mit Tektur vom  
10.12.1999, verfaßt vom Planungsbüro Zettler-Aalto & Partner mit
- 1 Übersicht über die Umweltauswirkungen M 1 : 1000 vom 12.02.1999  
(Unterlage 1.1 der Planmappe)

### III. Umstufungen, Widmungen und Einziehungen

Die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile öffentlicher Straßen und Wege werden mit der Sperrung eingezogen (Art. 8 Abs. 5, Art. 6 Abs. 6 Bayer. Straßen- und Wegegesetz - BayStrWG). Die zur Umstufung vorgesehenen öffentlichen Straßen und Wege oder Wegeteile werden mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck umgestuft (Art. 7 Abs. 5, Art. 6 Abs. 1 BayStrWG).

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

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

Soweit Straßen und Wege i.S. des BayStrWG nur verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt werden, gelten die neuen Straßen- und Wegeteile durch die Verkehrsübergabe als gewidmet (Art. 6 Abs. 7 BayStrWG), sofern die Voraussetzungen des Art. 6 Abs. 3 BayStrWG vorliegen. Gleiches gilt für die Bundesfernstraße (§ 2 Abs. 6a Satz 1 i.V.m. Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz FStrG - (BGBl 1994, I, S. 854)).

### IV. Kosten der Baumaßnahmen und Unterhaltsregelungen

1. Die Bundesrepublik Deutschland - Straßenbauverwaltung - trägt die Kosten für das Bauvorhaben sowie für die planfestgestellten Folgemaßnahmen, soweit nicht im Bauwerksverzeichnis, in den nachfolgenden Bestimmungen oder in Vereinbarungen mit ihr eine andere Regelung getroffen ist.
2.
  - 2.1 Die Kosten für den Bau von Kreuzungen und Einmündungen regeln sich nach § 12 Abs. 1 FStrG; für die Kosten von Kreuzungsänderungen gilt § 12 Abs. 3 und Abs. 3a FStrG
  - 2.2 Die Kosten für die Herstellung oder Änderung von Kreuzungen mit Gewässern regeln sich nach § 12 a Abs. 1 FStrG.
3.
  - 3.1 Die Unterhaltung der Kreuzungen und Einmündungen richtet sich nach §§ 13, 13 b FStrG i.V.m. der Verordnung über Kreuzungsanlagen im Zuge von

Bundesfernstraßen (BGBl. III-911-2).

- 3.2 Die Unterhaltung der Kreuzungen mit Gewässern wird durch § 13a FStrG geregelt.
4. Die Kosten für die Änderung von Fernmeldeanlagen der Deutschen Telekom AG richten sich nach den §§ 50 ff. des Telekommunikationsgesetzes vom 25.07.1996 (BGBl I S. 1120).
5. Durchlässe, Gräben und sonstige Entwässerungsanlagen i.S. des § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG bzw. des Art. 2 Nr. 1 Buchst. a BayStrWG hat der jeweilige Träger der Straßenbaulast zu unterhalten, soweit sich aus den Planunterlagen und aus diesem Beschluß nichts anderes ergibt.

## V. Rodungserlaubnis

Die Planfeststellung umfaßt auch die Rodung von Waldflächen gem. Bauwerksverzeichnis Lfd.Nr. 6.32 bis 6.36 (Unterlagen 7 der Planmappe).

## VI. Wasserrechtliche Entscheidungen

1. Die Planfeststellung umfaßt auch die nach § 31 Abs.2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erforderliche Planfeststellung.
2. Die Planfeststellung umfaßt auch die Genehmigung gem. Art. 59. Abs. 1 Bayer. Wassergesetz (BayWG) zur Errichtung der Günzbrücke (Bauwerk 144 neu, Bw.Verz. lfd.Nr. 2.08), der Westlichen Günzflutmuldebrücke (BW 145 neu, Bw.Verz. lfd. Nr. 2.07) und die Wellstahlrohrdurchlässe BW 143 neu und 142 neu (Bw. Verz. lfd.Nrn. 2.09 und 2.10) nach Maßgabe der planfestgestellten Planunterlagen und nachstehenden Auflagen.
3. 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 Straßenabwasser und sonstiges Niederschlagswasser in den Untergrund bzw. in die Vorfluter oder das Grundwasser einzuleiten. Die Einleitung darf ausschließlich an den in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Standorten (Bw.Verz. lfd. Nrn. 3.01 bis 3.22) stattfinden. Nachträgliche Auflagen zum Schutz des Grundwassers bleiben vorbehalten.

## 4. Auflagen

### 4.1 Auflagen für die Günzbrücke BW 144 neu

- Für die Bauausführung sind die einschlägigen Vorschriften, insbesondere des WHG und des BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen sowie die Unfallverhütungsvorschriften maßgebend. Für die Baumaßnahme ist § 4 FStrG zu beachten. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den nachfolgenden Bedingungen und Auflagen nicht enthalten.
- Für die Ausführung gilt unter Beachtung der Maßgaben des Wasserwirtschaftsamtes Krumbach im Einzelnen:

- Die Konstruktionsunterkante des Überbaus der Günzbrücke muß am tiefsten Punkt die Höhe von mind. 454,50 m ü. NN aufweisen.
- Die durch die Planung und bei der Bauausführung berührten Vorländer, Ufer, Böschungen und Uferbefestigungen der Gewässer sind an die Widerlager zügig und in hydraulisch günstiger Form so anzupassen und zu sichern, daß der ursprüngliche Durchflußquerschnitt nicht verkleinert wird.
- Zur dauerhaften Sicherung der Böschungen und Sohle des Gewässers sind in dem vom Brückenbauwerk überdeckten Bereich und anschließend auf jeweils mind. 3,00 m folgende Maßnahmen vorzusehen:
  1. Der rechte (östliche) Böschungsfuß ist mit einer unter Mittelwasserspiegelhöhe zu rammenden Leichtstahlpundwand entsprechend der Maßgabe des Wasserwirtschaftsamtes Krumbach zu sichern.
  2. Vor die Stahlpundwand und dem Pfeiler sind wasserseitig größere Wasserbausteine als Fischereisteine zu legen.
  3. Die Gewässersohle zwischen Pfeiler und rechtem (östlichen) Widerlager ist bis auf die Höhe von 450,30 m ü. NN zu räumen.
  4. Die Gewässersohle zwischen dem Pfeiler und linken Widerlager ist bis auf die Höhe von 451,60 m ü. NN zu räumen und als Hochwasserflutgerinne auszubilden.
  5. Der Böschungsbereich (begehbare Berme) zwischen Stahlpundwand und rechten und linken Widerlager ist mit einem in Beton verlegten Granitpflaster zu sichern. Das Pflaster ist mit einer freibleibenden Fugentiefe von 7 cm herzustellen. Die Fugen sind über dem Wasserspiegel mit Oberboden zu verfüllen.
- Die über den gesicherten Böschungsbereich hinaus durch die Baumaßnahme berührten Böschungsteile sind mit einer humusierten Steinschüttung aus Granit (Kantenlänge mind. 60 cm) wiederherzustellen. Dabei ist darauf zu achten, daß die frostsicheren Wasserbausteine im Böschungsfußbereich grob verlegt werden, größere Steine vorgelagert und die Zwischenräume nicht mit kleinen Steinen verzwickt werden.
- Bei der Gestaltung der Ausbauquerschnitte und bei der Bemessung der Baustoffe ist darauf zu achten, daß die Böschungen und Sohle ausreichend gegen die beim Hochwasserabfluß auftretenden Schleppkräfte gesichert sind.
- Im Durchlaß und im Anschluß an den Hochwasserdurchlaß BW 143 neu ist zum Schutz des nicht erosionsfesten Bodens ein Sohlendeckwerk aus einem humusierten Schotterbett mit darunterliegendem Geotextil vorzusehen.
- Der im Zuge der Baumaßnahme anfallende Abraum und Abbruch darf nicht in das Gewässer und das Überschwemmungsgebiet der Günz eingebracht werden und ist ordnungsgemäß zu entsorgen.
- Bei der Bauausführung ist dafür Sorge zu tragen, daß die Wasserabführung in der Günz und der Hochwasserschutz stets gewährleistet ist.
- Auf die Standsicherheit bestehender und geplanter Anlagen in und am Gewässer ist besonderes Augenmerk zu richten.



- Während und nach der Bauausführung ist darauf zu achten, daß die Günz nicht schädlich verunreinigt wird oder eine sonstige nachteilige Veränderung ihrer Eigenschaften bewirkt wird. Bei der Ausführung der Arbeiten am Gewässer ist größtmögliche Rücksicht auf die Belange der Fischerei zu nehmen. Während der Bauarbeiten ist so umsichtig vorzugehen, daß keine gewässer- oder fischschädlichen Substanzen in das Gewässer einfließen können.
- Der Termin des Beginns der Bauarbeiten am Gewässer ist den Fischereiberechtigten und –pächtern wenigstens 28 Tage vorab schriftlich bekanntzugeben.
- Dem Wasserwirtschaftsamt Krumbach ist rechtzeitig vor Bauausführung ein Bauplan der Brücke vorzulegen.
- Am Gesims des westlichen (linksseitigen) Widerlagers oder Teil des Überbaues (oberstromig) der Brücke ist eine Höhenmarke oder –bolzen so anzubringen, daß eine Nivellierlatte aufgesetzt werden kann. Die Höhen sind auf Normalnull einzumessen und dem Wasserwirtschaftsamt Krumbach schriftlich mitzuteilen.
- Dem Vorhabensträger und dessen Rechtsnachfolger obliegt die Unterhaltung und die Sicherung der Brücke. Zur Brücke gehören auch Maßnahmen zur Gründung und Sicherung wie Böschungspflaster oder Spundwände. Das Gewässer wird vom Baulastträger des Gewässers unterhalten. Die Mehrkosten der Unterhaltung, die durch die Brücke entstehen, hat der Straßenbaulastträger auf Verlangen abzulösen.
- Der durch den Brücken- und Straßenbau betroffene Uferbewuchs ist zu ersetzen.
- Weitere Auflagen im öffentlichen Interesse bleiben vorbehalten.

#### Hinweise:

##### 1. Es wird darauf hingewiesen,

- daß unabhängig von der Gründung (z.B. Flachgründung, Bohrpfähle) der Widerlager und des Pfeilers der Günzbrücke, die dauerhafte Sicherung der Gewässerböschungen in dem vom Bauwerk überdeckten Bereich und anschließend auf mindestens 3,00 m mit einer auf Mittelwasserhöhe zu rammenden Stahlspundwand herzustellen ist. Bei einer Flachgründung des Pfeilers ist dieser mittels eines Stahlspundwandkastens gegen Unterspülung zu schützen. Sollte der Pfeiler auf Bohrpfählen erstellt werden, muß der Pfahlkopfbereich mindestens 1,50 m unter geräumter Gewässersohle mit einer Spundwand gesichert werden.
- daß eine Grundwasserabsenkung bzw. Einleitung in den Vorfluter für die Gründungsarbeiten einer eigenen wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf.
- daß für ein eventuell erforderliches Lehrgerüst eine eigene wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich ist.

2. Die Baumaßnahmen befinden sich in einem hochwassergefährdeten Gebiet. Aushub- und Baumaterial dürfen nur so zwischengelagert werden, daß Abschwemmungen nicht zu besorgen sind.  
Bei drohendem Hochwasser dürfen wassergefährdende Stoffe, Geräte und lose Bauhilfsstoffe nicht im Überschwemmungsgebiet gelagert werden; dies gilt vor allem für längere Arbeitsunterbrechungen (z.B. an Wochenenden).
3. Die Haftung für Schäden und Folgeschäden durch Hochwasser während der Bauzeit sollte zwischen dem Vorhabensträger und der bauausführenden Firma vertraglich geregelt werden.
4. Der Träger der Gewässerunterhaltung der Günz haftet nicht, außer bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Verhalten seiner Beauftragten für Schäden, die den Brücken durch Naturereignisse (z.B. Hochwasser, Eisgang o.ä.); durch Unterlassung der Gewässerunterhaltung und des Gewässerausbaus sowie durch sonstige bauliche Maßnahmen zur Unterhaltung des Gewässers zugeführt werden sollten.
5. Die Sicherung der Brücke gegen Hochwasserschäden ist Sache des Vorhabensträgers bzw. eines Rechtsnachfolgers.
6. Während und nach der Bauzeit ist darauf zu achten, daß das Gewässer nicht schädlich verunreinigt wird oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften erfährt.
7. Das Wasserwirtschaftsamt Krumbach ist berechtigt, die plan- und beschlußgemäße Bauausführung zu überwachen, ihm sind Baubeginn und -ende anzuzeigen. Das Schnurgerüst der Brücke ist vom Wasserwirtschaftsamt Krumbach, derzeit vertreten durch den zuständigen Flußmeister, Tel. 08221/4922 abzunehmen.

#### 4.2 Auflagen und Bedingungen für die Gewässerbenutzung

1. Für die Bauausführung sind die einschlägigen Vorschriften, insbesondere des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Bayer. Wassergesetzes (BayWG) mit den dazu ergangenen Verordnungen sowie die Unfallverhütungsvorschriften maßgebend. Für die Baumaßnahme ist § 4 FStrG zu beachten. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den nachfolgenden Bedingungen und Auflagen nicht enthalten.
2. Die Krönenbreiten, Böschungsneigungen und die Gründung der Dämme der Regenrückhalte- und Leichtstoffabscheidebecken, Versickerungsflächen und der Versickerungs- und Absetzbecken sind nach erdstatischen Verhältnissen zu bemessen. Die Erddämme müssen für alle Belastungsfälle bei dem im Einzelfall gegebenen Untergrund standsicher sein.
3. Die zur Abgrenzung der Becken und Versickerungsflächen dienenden Dämme und Geländeaufschüttungen sind in geschwungener, landschaftsästhetischer Linienführung herzustellen. Ebenso sollen die Querschnitte bei Einhaltung der Mindestabmessungen mit unterschiedlicher Böschungsneigung gestaltet werden.
4. Die gesamten wasserbaulichen Maßnahmen sind nach den Grundsätzen eines naturnahen Wasserbaus auszuführen.
5. 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 – maximal möglicher Abfluß – auftretende Schleppkräfte gesichert sind.
  - Die Hochwasserentlastungsanlagen in Form einer Dammscharte oder Flutmulde erosionssicher mit einem frostsicheren Steinsatz (Granit) in Beton oder auf einem Geotextil (größer gleich 600g/m<sup>2</sup>) verlegt, hergestellt werden und
  - zur schadlosen Abführung des Abflusses aus den Entlastungsanlagen und zur Vermeidung einer rückschreitenden Erosion auf eine kontrollierte Fortleitung am Fuße der Entlastungsanlagen und Drosselleitungen geachtet wird. Sofern sich bei der Durchführung der Baumaßnahmen zeigt, daß in bestimmten Bereichen zur Böschungsstützung bzw. -sicherung eine Böschungsfußsicherung erforderlich wird, ist diese mit einem Steinwurf aus frostsicheren Wasserbausteinen (Granit) vorzunehmen.
6. Bei der Eingrünung der Becken ist darauf zu achten, daß die wasserseitigen Dammböschungen, die Dammkronen und das untere Drittel der landseitigen Dammböschung von jeglicher Gehölzpflanzung freigehalten wird.
  7. Das jeweilige Einleitungsbauwerk der Drosselleitungen und Notüberläufe in die Vorfluter ist naturmah 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 Ablaufläche (Ablaufrinne) auf der Böschung ist mit Granitsteinen, ggf. in Beton verlegt, gegen Auskolkung zu sichern.
  8. Während der Bauarbeiten ist der Abfluß der Gewässer zu gewährleisten.
  9. Dem Vorhabensträger obliegt die Unterhaltung der Entwässerungsanlagen mit allen zugehörigen Anlagenteilen und der Vorflutgräben im ausgebauten Bereich. Dem Vorhabensträger obliegt außerdem die Unterhaltung der Einlaufbauwerke und der Ufer einschließlich der Ufer- und Böschungsbefestigungen von 3,00 m oberhalb bis 3,00 m unterhalb der Einleitung. Die Anpassung der Einlaufbauwerke an veränderte Gewässerbettverhältnisse hat der Vorhabensträgers durchzuführen.
  10. Vorstehende Auflagen und Bedingungen gelten auch für alle Rechtsnachfolger des Vorhabensträgers.
  11. Weitere Auflagen und Bedingungen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

#### 4.3 Auflagen und Bedingungen für den Gewässerausbau

1. Für die Gewässerausbauten sind die einschlägigen Vorschriften, insbesondere des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Bayer. Wassergesetzes (BayWG) mit den dazu ergangenen Verordnungen sowie die Unfallverhütungsvorschriften maßgebend. Für die Baumaßnahme ist § 4 FStrG zu beachten. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den nachfolgenden Bedingungen und Auflagen nicht enthalten.
2. Die Ausführung der Arbeiten hat nach den Plänen unter Beachtung der Maßgaben des Wasserwirtschaftsamtes Krumbach zu erfolgen.

- Beginn und Vollendung der Bauarbeiten sind dem Landratsamt Günzburg und dem Wasserwirtschaftsamt Krumbach schriftlich anzuzeigen.
  - Das Wasserwirtschaftsamt Krumbach ist berechtigt, die beschlußgemäße Ausführung der Bauarbeiten zu überwachen.
3. Die gesamten wasserbaulichen Maßnahmen sind nach den Grundsätzen eines naturnahen Wasserbaus auszuführen. Es sind strukturreiche Gewässerabschnitte zu schaffen.
  4. Die Gräben sind mit unterschiedlichen Sohl-tiefen, Sohlbreiten von 0,50 – 1,00 m sowie größeren Aufweitungen und einer Böschungsneigung von mind. 1 : 2 auszubauen.
  5. Die Querschnitte des Bubesheimer Baches (lfd. Nr. 6.13 und 6.14) sind bei Einhaltung der hydraulisch notwendigen Mindestabmessungen mit unterschiedlicher Böschungsneigung und Sohlbreite zu gestalten.
  6. 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 Schleppekkräfte gesichert sind.
  7. Sofern sich bei der Durchführung der Baumaßnahmen zeigt, daß in bestimmten Bereichen zur Böschungsstützung bzw. –sicherung eine Böschungsfußsicherung erforderlich wird, ist diese mit einem Steinwurf aus frostsicheren Wasserbausteinen mit Mindestkantenlänge von 0,5 m vorzunehmen. Die Gewässersohle ist ggf. vor und nach den Durchlässen zur Vermeidung einer Tiefenerosion mit einer Schroppenlage erosionssicher zu befestigen.
  8. Die Böschungsflächen und die Sohle des Bubesheimer Baches, des Grabens Fl.Nr. 204 und 212, Gemarkung Wasserburg und des Winkelgrabens Fl.Nr. 515 und 451, Gem. Deffingen sind im vom Bauwerk überdeckten Bereich und im Anschluß an den Durchlaß oder das Überkreuzungsbauwerk (BW 148 neu, BW 142 neu) auf mindestens 2 m Länge jeweils erosionssicher mit einem auf Beton verlegten frostsicheren Rauhpfaster gegen Ausspülung zu sichern. Dabei ist auf die Anlegung von Bermen zu achten. Das Pflaster ist mit einer freibleibenden Fugentiefe von 7 cm herzustellen. Die freibleibenden Fugen sind über dem Normalwasserspiegel mit Oberboden auszufüllen.
  9. Die Sohle der Durchlässe ist bei der Neuverlegung mindestens 10 cm tiefer als die jeweilige Bachsohle zu verlegen.
  10. Die Entnahme- und Vorflutverhältnisse für die auf dem Grundstück Fl.Nr. 679/1 Gemarkung Leinheim bestehende Fischteichanlage dürfen durch die Neuverlegung des Durchlasses und die Anpassung der Gräben Fl.Nr. 674 und 680 Gem. Leinheim nicht negativ verändert werden.  
Bei einer Eintiefung des Grabens zur Durchlaßverlegung ist gegebenenfalls die Höhe der Grabensohle vor dem Durchlaß mittels einer Sohlrampe aus Wasserbausteinen zu fixieren.
  11. Während der Bauarbeiten ist der Abfluß der Gewässer zu gewährleisten.
  12. Dem Vorhabensträger obliegt die Unterhaltung und Sicherung der Überkreuzungsbauwerke und der Durchlässe und die Unterhaltung der Gewässer und Gräben in dem vom jeweiligen Bauwerk überdeckten Bereich und anschließend auf 5 m Ober- und Unterwasser. Darüber hinaus hat der Vorhabensträger die Unterhaltung der von ihm ausgebauten Gewässer und Gräben auf die Dauer von zwei Jahren nach Fertigstellung zu übernehmen. Diese Gewässerstrecken sind anschließend an den nach

den Wassergesetzen Unterhaltspflichtigen zu übergeben. Im übrigen richtet sich die Unterhaltung der Gewässer nach den Wassergesetzen.

13. Vorstehende Auflagen und Bedingungen gelten auch für alle Rechtsnachfolger des Vorhabensträgers.
14. Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erwiesen sollten, bleiben vorbehalten.

Hinweise:

Sofern für die Errichtung einzelner Bauwerke eine Bauwasserhaltung erforderlich wird, ist hierfür eine wasserrechtliche Erlaubnis für die Grundwasserabsenkung bzw. Einleitung in den Vorfluter bzw. Grundwasser erforderlich (Gewässerbenutzung nach § 3 WHG).

Folgende Auflagen und Bedingungen wären hierbei zu beachten:

- Für alle Schäden infolge der zeitweiligen Grundwasserabsenkung (z.B. Wärmepumpenausfall oder Senkungsschäden) haftet der Erlaubnisnehmer.
- Das Wasser darf keine für das Gewässer schädliche Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbare Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- Soweit erforderlich sind Absetzanlagen vorzuschalten, um eine Gewässertrübung durch Schwimmstoffe zu verhindern.
- Stoffe aller Art, die eine Verunreinigung des Grundwassers oder Oberflächenwassers bewirken können, sind den Baugruben fernzuhalten. Mineralöle und andere wassergefährdende Stoffe dürfen im Bereich der Baugrube nicht gelagert werden, damit bei einem unbeabsichtigten Auslaufen keine schädlichen Stoffe ins Gewässer gelangen können.
- Nach Verlegen der Rohrleitungen und Errichten der Bauwerke sind die Baugruben mit einwandfreiem Material wieder aufzufüllen. Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, daß weder ein Grundwasseraufstau eintritt noch dem Grundwasser eine bevorzugte Fließrichtung gegeben ist.

#### 4.4 Auflagen zum Gewässerschutz

1. Falls infolge des Autobahnbaus die Wasserqualität der Bubesheimer Brunnen beeinträchtigt wird, hat der Vorhabensträger die Kosten für eventuell notwendige Abhilfemaßnahmen zu tragen, notfalls für eine Verlegung der Brunnen oder einen Anschluß an eine andere Wasserversorgung aufzukommen. Eine Beweissicherung wird empfohlen.
2. Innerhalb des Bereiches von Bau-km 11 + 000 bis 11 + 650 darf beim Ausbau nur Material bis zu einer Belastung von Z – 0 nach den Werten der Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) verwendet werden. Das zu verfüllende Material ist von einem neutralen Sachverständigen-Büro zu bewerten. Nachweise hierüber sind von der Autobahndirektion Südbayern 5 Jahre lang aufzubewahren. Zementhaltige Bodenverbesserungsmittel dürfen in diesem Bereich nicht eingesetzt werden (z.B. Dorosol).

#### 4.5 Auflagen zum Schutz der Fischerei

1. Der Termin des Beginns der Bauarbeiten am Gewässer ist dem Fischereiberechtigten (bei Verpachtung auch dem Fischwasserpächter) wenigstens 28 Tage vorab schriftlich zur Kenntnis zu geben.
2. Bei der Ausführung der Arbeiten am Gewässer ist größtmögliche Rücksicht auf die Belange der Fischerei zu nehmen.
3. Während der Bauarbeiten ist so umsichtig vorzugehen, daß keine gewässer- oder fischschädlichen Substanzen in das Gewässer gelangen.
4. Es ist dafür Sorge zu tragen, daß bei einer (evtl. notwendigen) Wasserhaltung die Sichttiefe des eingepumpten Grundwassers 0,6 m nicht unterschreitet. Notfalls sind geeignete Vorrichtungen (Absetzbecken, Reisigfilter o.ä.) vorzuschalten.
5. Der Einbau der Böschungfußsicherung ist mit Wasserbausteinen einer Mindestkantenlänge von 0,5 m vorzunehmen. Die Steine sind möglichst grob und unregelmäßig entlang der Wasserlinie zu verlegen. Ein plattiger Einbau ist dabei zu vermeiden.
6. Eine Befestigung der Gewässersohle sollte unterbleiben. Kann auf eine Sohlbefestigung nicht verzichtet werden, so sind die Wasserbausteine möglichst unregelmäßig und mit freibleibenden Lücken zu verlegen.
7. Nach Abschluß der Bauarbeiten sind sämtliche Einbauten aus dem Günstbett zu entfernen. Die Ufer sind wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.
8. Der Ausfall von Fischertrag im Sinne eines Bauschadens ist dem Fischereirechtsinhaber (bei Verpachtung mit dem Fischwasserpächter) durch den Antragsteller zu begleichen.
9. Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse wie auch im Interesse der Fischerei als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

## VII. Lärmschutz

1. Außer den in den Planunterlagen dargestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird für die in Unterlage 9.1 der Planmappe aufgeführten Wohngebäude passiver Lärmschutz angeordnet. Die jeweilige Lage der Immissionsorte ist in den Lageplänen mit Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung, M 1 : 5000 vom 12.02.1999 mit Tektur vom 10.12.1999 (Unterlage 9.2 Blatt 1 und 2 der Planmappe) dargestellt.
2. Bei der Ausschreibung des zu verlegenden Fahrbahnbelages ist auf eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit der akustischen Eigenschaften zu achten. An einen sorgfältigen Einbau sind dabei hohe Anforderungen zu stellen.
3. Für die Immissionsorte, für die passiver Lärmschutz wegen Überschreitens des maßgebenden Tagesgrenzwertes festgesetzt ist, besteht grundsätzlich auch ein Anspruch auf Entschädigung wegen Beeinträchtigung des sog. Außenwohnbereichs.



## VIII. Naturschutzrechtliche Entscheidung

1. Die Planfeststellung umfaßt auch die nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und dem Bayer. Naturschutzgesetz (BayNatSchG) erforderlichen Erlaubnisse, Gestattungen und Befreiungen.
2. Der landschaftspflegerische Begleitplan ist im Benehmen mit dem Landratsamt Günzburg zu vollziehen.
3. Der Vorhabensträger hat die Fertigstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen.

## IX. Auflagen

### 1. Auflage bezüglich der Anschlußstelle Günzburg

Um eine mögliche Überlastung der Anschlußstelle Günzburg durch unerwartete Verkehrsbelastungen bis zum Prognosejahr 2012 rechtzeitig zu erkennen, hat die Autobahndirektion Südbayern hier jährlich im Sommer Verkehrszählungen durchzuführen und die Ergebnisse der Regierung von Schwaben umgehend mitzuteilen.

### 2. Auflage für die Errichtung der Lärmschutzwände im Bereich von Bau-km 11 + 760 bis Bau-km 12 + 130

Im Bereich von Bau-km 11 + 760 bis Bau-km 12 + 130 sind bei der vom Vorhabensträger vorgesehenen Lärmschutzwand-Wand-Kombination nördlich der BAB A 8 bei der Errichtung der Lärmschutzwände auf 50 % der Länge transparente Materialien zu verwenden. Die Belange der Anlieger sind dabei angemessen zu berücksichtigen. Die Autobahndirektion hat der Planfeststellungsbehörde vor der Ausschreibung einen Gestaltungsplan vorzulegen, der die Aufteilung und Anordnung der Materialien enthält. Bei der Bepflanzung des Lärmschutzwalles ist auch auf die Belange der anliegenden Grundstückseigentümer Rücksicht zu nehmen.

### 3. Auflagen für den Bodenschutz

Für baubedingte Bodenbelastungen und eventuell erforderliche Meliorationsmaßnahmen ist folgendes zu beachten:

Bei den erforderlichen Erdbewegungen ist der Mutterboden als belebter, humushaltiger Oberboden (A-Horizont) nach § 202 BauGB in nutzbarem Zustand zu halten und vor Vernichtung und Vergeudung zu schützen. Für den Vollzug dieser gesetzlichen Vorgabe ist ein Nachweis über die Menge des abgetragenen humushaltigen Oberbodens, über den Ort und die Form der Lagerung sowie die spätere Verwendung zu erbringen.

- Der Abtrag und die Verlagerung des humushaltigen Oberbodens soll nur bei trockener Witterung erfolgen.
- Bei Lagerung des Mutterbodens länger als ein Jahr sollte er nicht höher aufgeschüttet werden, als die Durchwurzelung der Begrünpflanze reicht (z.B. bei Luzernebegrüpfung maximal 2 m).
- Die Mieten sollten unmittelbar nach der Aufschüttung mit Leguminosen (Klee gras, Luzerne) oder Kreuzblütler (Raps, Senf) begrünt werden.
- Der Mutterboden ist grundsätzlich wieder als Oberboden (A-Horizont) zu

verwerten. Der Mutterbodenauftrag sollte nicht höher als 35 – 40 cm sein.

#### 4. Kraftstoffemleitung der Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH

1. Vor Aufnahme der Bauarbeiten ist zur genauen Lagebestimmung der Fernleitungstrasse und hinsichtlich der Bauausführung mit der Betriebsstelle Tanklager Aalen (Tel.: 07363/6055) Kontakt aufzunehmen.
2. Alle Arbeiten im Schutzbereich dürfen nur unter Beachtung der „Schutzanweisung für Arbeiten im Bereich der Kraftstoffemleitungen der NATO in der Bundesrepublik Deutschland“ der Fernleitungs-Betriebsgesellschaft m.b.H. sowie unter Aufsicht eines Beauftragten dieser Gesellschaft durchgeführt werden.
3. Auf die besondere Beachtung der Schutzanweisung, Ziffern 2.2 – 2.4, 2.10 – 2.15 wird hingewiesen. Durch die Betriebsstelle der Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH muß örtlich entschieden werden, ob im Kreuzungsbereich weitere Sicherungsmaßnahmen für die Kraftstoffemleitung erforderlich sind.
4. Nach Abschluß der Baumaßnahme ist eine kurzfristige Übersendung eines kostenfrei erstellten Bestandsplanes entsprechend den Musterzeichnungen auf Seite 7 oder 8 der Schutzanweisung an die Fernleitungs-Betriebsgesellschaft m.b.H. zu veranlassen.
5. Die Wehrbereichsverwaltung, Betriebsstelle Aalen, ist 14 Tage vor Beginn der Bauarbeiten zu informieren. Folgekosten und Folgepflichten werden außerhalb der Planfeststellung in einer Vereinbarung geregelt.

#### 5. Stromleitungen der Lech-Elektrizitätswerke

1. Innerhalb des Schutzbereiches der 110-kv-Leitung Q 5/1 (BW.Verz. 7.06) müssen die einschlägigen DIN/VDE-Vorschriften beachtet werden; insbesondere dürfen nach VDE 0210/12.85 bestimmte Mindestabstände von den Leiterseilen zur Fahrhahnoberkante nicht unterschritten werden. Da der lotrechte Abstand von den Leiterseilen zur Fahrhahnoberkante bei der Kreuzung der Leitung mit dem Ausbau der BAB A 8 bei Bau-km 13 + 764 nicht mehr ausreichend ist, wird in diesem Kreuzungsfeld ein Leitungsumbau erforderlich. Die Kostenregelung für diese Umbaumaßnahme ist in einer privatrechtlichen Vereinbarung zwischen dem Straßenbaulastträger und der LEW zu regeln.
2. Sofern die Baumaßnahmen an der B 16 zeitlich vor der Erschließung des Gebietes des Bebauungsplanes Nr. 80 der Stadt Günzburg erfolgen sollten, ist hinsichtlich der Kreuzung der Doppelleitung S 13/U 13 südlich der BAB A8 mit der B 16 im Bereich von Bau-km 1 + 845 über eine entsprechende bauliche Maßnahme Kontakt mit der LEW aufzunehmen.
3. Die bestehenden Kabelanlagen der LEW, die die BAB A 8 und die B 16 kreuzen, sind den planfestgestellten Straßenbaumaßnahmen anzupassen.
4. Innerhalb der Leitungsschutzzone von Freileitungen sind die Unterwuchshöhen beschränkt. Eine eventuelle Randbepflanzung der geplanten BAB im Kreuzungsbereich mit den Leitungen der LEW bedarf der Zustimmung der LEW.
5. Im Bereich der Leitungen der LEW sind Aufschüttungen, Lagerung von Baumaterial und -hilfsmitteln sowie das Aufstellen von Baubaracken u.ä. nur nach Abstimmung mit der LEW zulässig.

6. Bauarbeiten jeglicher Art in der Nähe der Versorgungseinrichtungen der LEW müssen unter Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften für elektrische Anlagen und Betriebsmittel (VBG 4) der Berufsgenossenschaft der Feinmechanik und Elektrotechnik sowie der einschlägigen DIN- bzw. VDE-Vorschriften erfolgen. Auf die Gefahr, die bei Arbeiten in der Nähe elektrischer Freileitungen gegeben ist, wird hingewiesen.
7. Vor Beginn von Erdarbeiten im Planfeststellungsbereich haben sich die betroffenen Bauunternehmen mit dem LEW – Betriebsbüro Günzburg, Am Stadtbach 2 – 4, 89312 Günzburg, Tel.: 08221/911-317 in Verbindung zu setzen, damit sie genaue Angaben über die Kabellage und die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Kabelanlagen erhalten. Die Schutzmaßnahmen sind zu beachten bzw. durchführen.
8. Der uneingeschränkte Betrieb der Versorgungsanlagen der LEW ist zu gewährleisten.
9. Mit dem Ausbau der BAB A 8 bzw. der B 16 entstehende Kosten hinsichtlich Änderungs- und Schutzmaßnahmen der Anlagen der LEW sind nach dem Rahmenvertrag, der von der Bundesrepublik Deutschland und der LEW abgeschlossen wurde, sowie nach den bestehenden Einzel-Kreuzungsverträgen abzuwickeln.
10. Die ungefähren Kabeltrassen der 20-kV-Kabelleitung V 13 bei Bau-km 13 + 132, der 20-kV-Kabelleitung X 13 bei Bau-km 14 + 182, der 20-kV-Kabelleitung X 13 B bei Bau-km 2 + 561 der B 16 und das Fernmeldekabel XEC 20609 bei Bau-km 12 + 469 sind in den Planunterlagen bereits eingetragen. Rückschlüsse auf die genaue Kabellage sind daraus jedoch nicht abzuleiten.

#### 6. Stromleitungen der RWE Energie AG

1. Der RWE Energie Aktiengesellschaft ist der Beginn der Bauarbeiten mindestens 14 Tage vorher schriftlich anzuzeigen und mit der RWE Energie AG, Hauptverwaltung HSL/Technische Betriebsführung, Betriebsabteilung Herbertingen, Bahnhofstraße 66, 88518 Herbertingen, Tel.: 07586/926-0 ein Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren. Die Einweisung erfolgt insbesondere aufgrund des Merkblattes der Bauberufsgenossenschaft „Bagger und Krané – Elektrische Freileitungen“, dessen Regelungen einzuhalten sind. Ohne vorherige Einweisung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.
2. Damit die Standsicherheit des Mastes 115 der 380-kV-Leitung weiterhin gewahrt bleibt, dürfen im allseitigen Abstand von 5,00 m – gemessen von den Mastfundamentaußenkanten – keine Geländeänderungen durchgeführt werden. Es ist außerdem darauf zu achten, daß zwischen den Fundamentaußenkanten des Mastes 115 und dem Böschungsfuß der Straße ein seitlicher Abstand von mindestens 5,00 m eingehalten wird, um im Bedarfsfall Sanierungsmaßnahmen an den Mastfundamenten durchführen zu können.
3. Sonstige Planungsabsichten im Leitungsschutzstreifen sind ebenfalls mit der RWE Energie AG abzustimmen.
4. Es ist sorgfältig darauf zu achten, daß immer ein genügender Abstand zu den Bauteilen der Freileitung eingehalten wird (siehe Merkblatt der Bauberufsgenossenschaft „Bagger und Krane – Elektrische Freileitungen“). Der Vorhabensträger hat die von ihm Beauftragten sowie sonstige auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen entsprechend zu unterrichten.
5. Der Vorhabensträger haftet gegenüber der RWE Energie AG im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für sämtliche Schäden, die durch ihn und seine

Erfüllungsgehilfen an der Hochspannungsfreileitung, den Masten und deren Zubehör verursacht werden.

6. Im Schutzstreifen der Leitung dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe vom maximal 4,00 m erreichen. Sollten dennoch Anpflanzungen oder sonstiger Aufwuchs eine die Leitung gefährdende Höhe erreichen, ist der Rückschnitt durch den Grundstückseigentümer/den Bauherrn auf dessen Kosten durchzuführen bzw. zu veranlassen. Wird der vorgenannten Verpflichtung trotz schriftlicher Aufforderung und Setzen einer angemessenen Frist nicht nachgekommen, so ist die RWE Energie AG berechtigt, den erforderlichen Rückschnitt zu Lasten des Eigentümers/des Bauherrn durchführen zu lassen.
7. Für Betriebs- und Unterhaltungsmaßnahmen ist jederzeit die Zugänglichkeit zur Leitung zu gewährleisten. Alle die Leitung gefährdenden Maßnahmen sind zu unterlassen.

#### 7. Eisenbahnbetriebsanlagen (Eisenbahn-Bundesamt)

1. Vor Bauausführung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 2 die Ausführungsunterlagen der Straßenüberführung BW 146 neu (Bw.Verz. lfd. Nr. 2.06) und für bauliche Maßnahmen, die Einfluß auf Eisenbahnbetriebsanlagen, wie z.B. Entwässerungsgräben, haben, zur eisenbahnrechtlichen Zustimmung vorzulegen.
2. Sofern eine Änderung vorhandener Sicherungsanlagen und evtl. vorhandener baulicher Anlagen erforderlich werden sollte oder die Baumaßnahmen die Sicherheit von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes beeinträchtigen, bedürfen diese Maßnahmen der bauaufsichtlichen Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt.

#### 8. Bauwerk 146 neu (DB – Netz)

Technische und betriebliche Einzelheiten der Planung und Ausführung des Bauwerks BW 146 neu (Bw.Verz. lfd. Nr. 2.06) sind mit der DB-Netz, Niederlassung Süd festzulegen.

#### 9. Leitungen der Bayerngas GmbH

1. Im Zuge des BAB A 8 – Ausbaus ist es erforderlich, bei der Erdgasleitung DN 300 (Bw.Verz. lfd.Nr. 7.07) das Mantelrohr DN 700 zu verlängern.
2. Der Vorhabensträger hat rechtzeitig vor der Bauausführung mit der Bayerngas GmbH Kontakt aufzunehmen.
3. Für die Umlegung (Anpassung der Leitung an die neuen Verhältnisse) der Erdgasleitung KG 25 im Kreuzungsbereich mit der B 16 bei Bau-km 2 + 860 wird seitens der Bayerngas GmbH ein Planungsvorlauf von ca. 9 Monaten benötigt.
4. Die Regeln und Auflagen zum Schutz von Gasleitungen und Kabeln der Bayerngas GmbH sind zu beachten.

#### 10. Denkmalschutz

Die bauausführenden Firmen sind auf die gesetzliche Meldepflicht von Bodenfunden nach Art. 8 Denkmalschutzgesetz (DSchG) hinzuweisen. Bodenfunde sind unverzüglich dem

Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Schwaben der Abteilung für Vor- und Frühgeschichte, Tel.: 08271/8157-0, sowie dem Landratsamt Günzburg zu melden.

## **X. Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise**

1. Regelungen und Maßnahmen, über die in den Erörterungsterminen oder im übrigen Planfeststellungsverfahren eine Einigung mit dem Straßenbaulastträger erzielt wurde oder über die von diesem eine Zusicherung schriftlich abgegeben worden ist, sind zu beachten bzw. durchzuführen.
2. Die Wehrbereichsverwaltung VI hat auf Folgendes hingewiesen:  
Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flugplatzes Leipheim nach § 12 Abs. 2, Abs. 3 Ziffer 1 a und 1 b Luftverkehrsgesetz (LuftVG).  
Die Errichtung von Bauwerken darf von der für die Erteilung der Baugenehmigung zuständigen Behörde im Bereich des § 12 Abs. 2 LuftVG in jedem Fall, im Bereich des § 12 Abs. 3 Ziffer 1 a und 1 b bei Überschreiten der dort genannten Begrenzungen nur mit Zustimmung der Wehrbereichsverwaltung VI – Militärische Luftfahrtbehörde – genehmigt werden (§ 12 Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Ziffer 1a und 1b LuftVG).

## **XI. Entscheidungen über die Anträge und Einwendungen**

Die Einwendungen und Anträge gegen die Planfeststellung des Vorhabens werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Tekturen, Roteintragungen oder Auflage Rechnung getragen wird oder soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

## **XII. Kosten des Planfeststellungsverfahrens**

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

## **B. Gründe:**

### **I. Sachverhalt**

#### **1. Bedarfsplan**

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 ist in der ersten Dringlichkeitsstufe des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen enthalten. Das Ausbauvorhaben ist darüber hinaus im Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 und im Investitionsprogramm als hochprioritäre Maßnahme enthalten.

#### **2. Verfahren**

Die Autobahndirektion Südbayern hat mit Schreiben vom 12.02.1999, eingegangen bei der Regierung von Schwaben am 19.02.1999, für das plangegegenständliche Vorhaben die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Ziel des plangegenständlichen Vorhabens ist es, durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 westlich von Bubesheim (ab der sogenannten Waldvogelkurve, d.h. im Anschluß an die bereits mit Beschluß der Regierung von Schwaben vom 13. September 1996 planfestgestellte Ausbaumaßnahme) bis östlich von Leinheim auf eine Länge von 6,540 km eine dem heutigen Verkehrsbedürfnis und der Verkehrsbedeutung entsprechende leistungsfähige Verkehrsverbindung in Ost-West-Richtung herzustellen. Gleichzeitig ist mit der gegenständlichen Maßnahme auch der Ausbau der Anschlußstelle Günzburg etwa 200 m westlich des bestehenden Anschlusses und der 1,890 km lange vierstreifige Ausbau der B 16 vorgesehen.

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

Die unter A. II des Beschlüßtenors aufgeführten Planunterlagen, ausgenommen die Tekturen und Roteintragungen wurden auf Veranlassung der Regierung von Schwaben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung von Zeit und Ort der Auslegung wie folgt ausgelegt:

1. Gemeinde Bubesheim in der Zeit vom 15. März 1999 bis 15. April 1999
2. Stadt Burgau in der Zeit vom 15. März 1999 bis 15. April 1999
3. Stadt Günzburg in der Zeit vom 25. März 1999 bis 26. April 1999
4. Verwaltungsgemeinschaft Kötz in der Zeit vom 15. März 1999 bis 15. April 1999
5. Stadt Leipheim in der Zeit vom 29. März 1999 bis 30. April 1999

Außerdem wurde folgenden Behörden und Stellen Gelegenheit zur Äußerung gegeben:

Stadt Günzburg  
 Gemeinde Kötz  
 Gemeinde Bubesheim  
 Stadt Burgau  
 Stadt Leipheim  
 Landratsamt Günzburg  
 Landkreis Günzburg  
 Bezirk Schwaben  
 Wasserwirtschaftsamt Krumbach  
 Regionalverband Donau-Iller  
 Straßenbauamt Neu-Ulm  
 Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft  
 Landesfischereiverband Bayern e.V.  
 Amt für Landwirtschaft und Ernährung Krumbach/Weißenhorn  
 Amt für Landwirtschaft und Ernährung, Abt. Bodenkultur, Dienststelle Schwabmünchen  
 Direktion für ländliche Entwicklung Krumbach (Schwaben)  
 Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Schwaben  
 Bayer. Bauernverband, Kreisgeschäftsstelle Günzburg  
 Bayer. Landesanstalt für Bodenkultur und Pflanzenbau  
 Forstdirektion Schwaben  
 Landesjagdverband Bayern e.V.  
 Jagdgenossenschaft Bubesheim  
 Jagdgenossenschaft Deffingen - Denzingen  
 Jagdgenossenschaft Leinheim - Nornheim  
 Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Bayern e.V.  
 Bayer. Landesamt für Umweltschutz  
 Bund Naturschutz in Bayern e.V., Fachabteilung München



Bund Naturschutz in Bayern e.V., Arbeitskreis Biotopverbund  
 Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.  
 Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., Bezirksgeschäftsstelle Memmingen  
 Lech-Elektrizitätswerke AG  
 Mittelschwäbische Überlandzentrale  
 RWE Energie AG, Hauptverwaltung  
 Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH, Betriebsverwaltung Süd  
 Deutsche Telekom AG, Niederl. Weilheim  
 Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz  
 Deutsche Bahn, Immobiliengesellschaft mbH, Niederl. Augsburg  
 Deutsche Bahn, Energie GmbH  
 Deutsche Post AG, NL Frachtpost Günzburg  
 Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München  
 Erdgas Schwaben GmbH  
 Bayerngas GmbH  
 Südpetrol AG  
 Mannesmann Arcor & Co., Region Süd  
 Polizeipräsidium Schwaben  
 Wehrbereichsverwaltung VI  
 Oberfinanzdirektion München, Bundesvermögensabteilung  
 Oberfinanzdirektion München, Landesvermögens- und Bauabteilung  
 Bezirksfinanzdirektion Augsburg  
 Bundesvermögensamt Augsburg  
 Staatliches Hochbauamt Krumbach  
 Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Schwaben der Abt. für Vor- und  
 Frühgeschichte  
 Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege  
 Vermessungsamt Günzburg  
 Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern –  
 Bayer. Geologisches Landesamt  
 Regierung von Oberbayern – Bergamt Südbayern –  
 Industrie- und Handelskammer für Augsburg und Schwaben  
 Industrie- und Handelsgremium Günzburg  
 Handwerkskammer für Schwaben

Im Anhörungsverfahren wurden Stellungnahmen abgegeben und Einwendungen erhoben.  
 Diese wurden daraufhin am 26.07., 27.07., 28.07 und 29.07.1999 im Forum am Hofgarten in  
 der Stadt Günzburg erörtert.

Über die Erörterungstermine wurden Niederschriften angefertigt, die nachrichtlich in die  
 Planunterlagen aufgenommen worden sind (Unterlage 12 der Planmappe).

Aufgrund der erhobenen Einwendungen und Anregungen wurden die Pläne durch Tekturen  
 und Roteintragungen vom 10.12.1999 teilweise geändert.

Die Änderungen beinhalten u.a. insbesondere eine reduzierte Grundinanspruchnahme in  
 Bubesheim, da dort zum Teil anstelle eines Lärmschutzwalles eine Wall/Wandkombination  
 vorgesehen wird, die Verlegung des Geh- und Radweges längs der Kreisstraße GZ 4 auf die  
 Westseite der GZ 4, zusätzlicher Fahrstreifen bei der B 16 Anschlußrampe West,  
 entfallender Pendlerparkplatz, Ausbau eines öffentlichen Feld- und Waldweges BwVerz.  
 Lfd.Nr. 1.43 neu, Entfallen der Gestaltungsmaßnahmen G 3 und G 8 sowie ein zweibahniger  
 Anschluß Legoland.

Aufgrund der Tekturen ergab sich nur in einem Fall eine vermehrte Grundstücksin-  
 anspruchnahme. Dem von den Änderungen betroffenen privaten Grundstückseigentümer  
 wurde nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

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

## **II. Rechtliche Beurteilung**

### **1. Zuständigkeit und rechtliche Verfahrensgrundlagen**

Die Zuständigkeit der Regierung von Schwaben zur Entscheidung über den Antrag der Autobahndirektion Südbayern folgt aus § 17 Abs. 5, § 22 Abs. 4 FStrG in der Neufassung vom 19.04.1994 (BGBl. I S. 854 ff), zuletzt geändert durch das 4. Gesetz zur Änderung des FStrG vom 18.06.1997 (BGBl. I Nr. 40), i.V.m. Art. 39 Abs. 2 des Bayer. Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 05.10.1981 (BayRS 91-1-I), geändert durch § 8 des Gesetzes vom 16.07.1986 (GVBl. S. 135).

Der Plan wird festgestellt nach § 1 Abs. 1 und Abs. 4, § 12 Abs. 4, § 12 a Abs. 4, § 17 FStrG, Art. 36 Abs. 5, Art. 39 Abs. 2 BayStrWG und Art. 72 bis 75 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) vom 23.12.1976 (BayRS 2010-1-I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.07.1997 (GVBl. S. 348).

Die Wehrbereichsverwaltung VI – Militärische Luftfahrtbehörde – hat ihr Einverständnis gem. § 12 Abs. 2 und 3 Ziffer 1a und b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) zu dem Bauvorhaben erteilt.

### **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, hier also des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens (vgl. § 2 UVPG), die Öffentlichkeit ist zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens zu hören (vgl. § 9 UVPG). Die Umweltverträglichkeit umfaßt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen sowie auf Kultur- und sonstige Sachgüter. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG ist durch das Anhörungsverfahren erfolgt.

Die umweltbezogenen Gesichtspunkte sind in den Planunterlagen aufgeführt, insbesondere im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 der Planmappe), in den Angaben zur Umweltverträglichkeit (Unterlage 1.1 der Planmappe), in den Lageplänen der landschaftspflegerischen Maßnahmen, dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan sowie in dem Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 10.1 bis 10.3.2 der Planmappe).

Die Umweltauswirkungen wurden von der Autobahndirektion Südbayern im wesentlichen ermittelt und beschrieben aufgrund einer Umweltverträglichkeitsstudie des Planungsbüros Zettler-Aalto & Partner in Memmingen. Dabei wurden die Umweltauswirkungen anhand einer Raumwiderstandsanalyse des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8 bei Günzburg von 1996, ergänzt 1998, einer landschaftspflegerischen Begleitplanung von 1998, einer Entwässerungsplanung von 1998, einer Verkehrsuntersuchung von 1998, Schalltechnischer Berechnungen von 1998 und einer Abschätzung der Luftschadstoffimmissionen nach dem MlUS-92 von 1998 ermittelt, beschrieben und hinsichtlich der Entscheidungserheblichkeit bewertet.

Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung wird gemäß § 11 UVPG wie folgt zusammengefaßt:

## **2.1 Beschreibung des Vorhabens**

### **2.1.1 Planfeststellungstrasse**

Die Bundesautobahn A 8 Ulm-Augsburg-München stellt die Hauptverbindung zwischen den Ballungsräumen Stuttgart und München dar und ist damit die wichtigste in Ost-West-Richtung verlaufende Verkehrsader in Süddeutschland. Die 1937 dem Verkehr übergebene Straße weist derzeit nur 4 Fahrstreifen (je zwei pro Richtung) und keinen Standstreifen auf. Mit einem derzeitigen Verkehrsaufkommen von über 50.000 Kfz/Tag und einem Prognosewert von über 65.000 – 70.000 Kfz/Tag für das Jahr 2012 ist die derzeitige BAB A 8 überlastet. Deshalb ist für die gesamte BAB A 8 zwischen Ulm und Augsburg der 6-streifige Ausbau (zuzüglich Standstreifen) geplant. Die Abschnitte Ulm/Eichingen-Riedheim und Leipheim wurden bereits planfestgestellt und sind zum Teil bereits ausgebaut. Als nächster Abschnitt ist nunmehr der 6-streifige Ausbau im Bereich Günzburg von Bau-km 11 + 000 bis 17 + 540 geplant.

Dieser Abschnitt beinhaltet auch die Anschlußstelle Günzburg, an der sich die Bundesstraße 16 und die Bundesautobahn A 8 kreuzen.

Durch den beabsichtigten Bau des großflächigen Legoland-Freizeitparks und die geplante Ausweisung von Gewerbegebieten südlich der Anschlußstelle ist künftig mit wesentlich höheren Verkehrsdichten zu rechnen. Dadurch wurde sowohl die Anschlußstelle selbst als auch die angrenzenden Bereiche der Bundesstraße 16 in die Aus-/Umbaumaßnahmen einbezogen.

### **2.1.2 Beschreibung des Planungsraumes**

Das Plangebiet liegt im Naturraum Iller-Lech-Schotterplatten, der durch süd-nord-gerichtete Flußtäler mit dazwischen liegenden Hochflächen geprägt ist. Der 6,54 km lange Abschnitt der A 8 von Bubesheim bis Leinheim erstreckt sich quer dazu in West-Ost-Richtung. Er verläuft zuerst auf einer – nur durch die Mulde des Bubesheimer Bachtals unterbrochenen – Hochfläche, durchquert dann das Günztal, steigt bei Deffingen wieder auf eine Hochfläche auf, um schließlich am Südhang des Deffinger Bachtals zu verlaufen. Die B16 quert die A 8 an der Anschlußstelle Günzburg auf der Hochfläche bei Deffingen. Während die Hochflächen hauptsächlich als Ackerland genutzt werden, findet in den Talbereichen verstärkt Grünlandnutzung statt. In den Tälern und insbesondere an deren Hängen finden sich außerdem auch die meisten naturnahen Lebensräume.

## **2.2 Bestandssituation im Plangebiet bezogen auf die berührten Naturgüter**

### **2.2.1 Schutzgut Mensch**

Im Untersuchungsgebiet liegen Wohnbereiche mit hoher Bedeutung. Es sind dies die geschlossenen Ortschaften von Bubesheim, Wasserburg, Deffingen und Leinheim. Daneben existieren auch zahlreiche Einzelgehöfte im Umfeld der Ortschaften. Entlang der bestehenden BAB A 8 und der B 16 wird die Wohnqualität durch die vorhandene Lärm- und Abgasbelastung zum Teil stark beeinträchtigt. Wegen der hohen Bedeutung der Wohngebiete für die Bewohner, werden diese bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit für das Schutzgut Mensch als „sehr hoch“ eingestuft.

### **2.2.2 Schutzgut Pflanzen und deren Wuchsräume**

#### **Reale Vegetation**

Das Plangebiet ist gekennzeichnet durch einen großen Reichtum an geomorphologischen Ausprägungen und Kleinstrukturen und daran gebundenem Biotoppotential. Zwischen den

Riedelhochflächen des Naturraumes der Iller-Lech-Schotterplatten und den Fluß- und Bachtalniederungen bzw. in den feingliedrigen Zertalungen haben sich in den vielfältig strukturierten Hanglagen, Terrassen, Einschnitte, Feldgehölze und Heckenbestände, Quellfluren, Gebüsche, Feuchtwaldbestände sowie in der Auenzone der Günz und Nebental des Deffinger Baches verstreute, teils bandartige Feuchtbiotopflächen gebildet. Den feuchten Fluß- und Bachauen kommt neben der faunistischen Bedeutung auch als geeigneter Wuchsort für heimische, teils gefährdete Pflanzenarten eine erhebliche floristische Bedeutung zu.

So befinden sich dort teils konzentriert und teils verstreut Feuchtfächenbiotope im Sinne des Art. 13d BayNatSchG mit Verlandungsbereichen von Gewässern mit Röhricht und Großseggen, seggen- und binsenreiche Feuchtwiesen, Hochstaudenfluren und Erlenbruchreste.

Aufgrund der Lage und Bodenbeschaffenheit weisen die Talauen anstelle des potentiellen Erlen-Eschen-Auwaldes heute ansonsten Grünland mit hohem Anteil an staunassen und wechselfeuchten Wiesen im Überschwemmungsbereich auf.

Es ist daher festzustellen, daß die, für die Flora wertvollsten Strukturen in den Tälern und an den Hangbereichen der Günz und des Deffinger Baches liegen.

Die wichtigste Ausnahme ist das „Muna-Gelände“ am südlichen Planungsrand, das seinen Wert der jahrzehntelangen Unzugänglichkeit und der militärischen Nutzung (Entwicklung wertvoller magerer und feuchter Vegetationsstrukturen auf den ehemaligen Schießplätzen und in Tümpeln und Teichen) verdankt.

### **Biotope**

Die Lebensräume mit besonderer Bedeutung für die Pflanzenwelt wurden im Rahmen der amtlichen Biotopkartierung im Jahr 1986 im Maßstab 1 : 5.000 erfaßt.

Diese amtlich kartierten Biotope konzentrieren sich auf die Talbereiche der Günz, des Deffinger Baches und des Bubesheimer Baches sowie auf die dazugehörigen Hangkanten. Insgesamt wurden **22 Biotope** kartiert, die größtenteils mehrere Teilflächen besitzen. Im folgenden werden alle Biotope im trassennahen Bereich in Kurzfassung aufgelistet.

#### **TK 7527 Günzburg:**

Biotop 92.02:	Gewässer-Begleitgehölz am Bubesheimer Bach mit Weiden und Birken
Biotop 106.02: (z.T. 13d1-Fläche)	Altwässer der Günz mit Weiden, nassen Grünlandbereichen und Gewässervegetation
Biotop 109.02-06:	Hecken und Feldgehölze auf ehemaligen Altwasserstandorten der Günz
Biotop 110.02-07: (z.T. 13d1-Fläche)	Gewässersaum mit Ufergehölzen und Hochstaudenbeständen an der Günz südlich Wasserburg
Biotop 111.01/06: (z.T. 13d1-Fläche)	Stillgewässer an älteren Naßbaggerungen mit Ufer- und Wasservegetation (u.a. Günzriedweiher)
Biotop 115.01-02: (z.T. 13d1-Fläche)	Feuchtgehölze auf der westlichen Hangkante des Günztals
Biotop 119.01: (13d1-Fläche)	Naßwiese südwestlich der Anschlußstelle Günzburg

Biotop 122:	Mesophiler Hangleitenwald westlich von Deffingen
Biotop 124:	Hecke südwestlich der Anschlußstelle Günzburg
Biotop 125:	Weidengebüsch und Altgras in einer ehemaligen Kiesgrube südwestlich der Anschlußstelle Günzburg
Biotop 127.01	Mesophiler Wald und Feuchtwald beim Industriegebiet Günztal südlich der A 8
Biotop 134 (13d1 -Fläche)	Teilabschnitt des Deffinger Bachs kurz vor Denzingen mit Hochstaudenfluren und Gehölzen
Biotop 135	Altgrasfluren und Gehölze auf einer Hangkante nördlich von Deffingen
Biotop 136.01/02: (13d1 -Fläche)	Naßwiesenbereich, Hochstaudenflur und Großseggenried am Deffinger Bach östlich von Deffingen
Biotop 137.01/02:	Hangwald zwischen Deffingen und Leinheim
Biotop 140.01-03:	Feuchtwälder und mesophile Wälder östlich und südlich von Leinheim
Biotop 141.01-05: (z.T. 13d1-Fläche)	Großseggenried, Naßwiese und Hochstaudenflur südöstlich von Leinheim
Biotop 142:	Schlehenhecke südöstlich von Leinheim
Biotop 143.01-03:	Feuchtwald und Mesophiler Wald im "Mittleren Stadtwald" südlich von Leinheim
<b>TK 7528 Burgau:</b>	
Biotop 81.02-11:	Rankenlandschaft zwischen Leinheim und Limbach
Biotop 82: (13d1-Fläche)	Naßwiese in der Aue des Deffinger Baches zwischen Leinheim und Limbach
Biotop 83:	Feuchtwald nordwestlich von Limbach (Ostteil des Biotops TK 7527 Nr. 140.01)

Die Biotope, die in der Biotopkartierung ganz oder teilweise als **Feuchtfächen** nach Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG angesprochen wurden und die somit dem gesetzlichen Schutz unterliegen, sind entsprechend gekennzeichnet. Trockenstandorte gemäß Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG kommen im Untersuchungsraum nicht vor.

### Schutzgebiete

Das bestehende Landschaftsschutzgebiet „Günzriedweiher“ reicht mit seinem nördlichen Geltungsbereich noch in den Untersuchungsraum des Straßenbauabschnittes hinein.

### 2.2.3 Schutzgut Tiere und deren Lebensräume

Das Planungsgebiet weist eine Vielzahl von tierökologisch relevanten Landschaftselementen auf. Die eingesenkten Talräume der Günz, des Deffinger- und Bubesheimer Baches sowie die Hanglagen der tertiären Riedel sind reich an z.T. seltenen heimischen Tierarten, die in direkter oder indirekter Bindung zu den jeweiligen Pflanzengemeinschaften stehen. Das Bachtal des Deffinger Baches weist wegen der Nähe zur Bundesautobahn A8 insbesondere eine Vorbelastung durch Lärmimmissionen auf.

Die Günz bietet mit ihren wechselnden Wasserständen und ihren unterschiedlich geformten Uferzonen und die wasserführenden Gräben der Talau eine Vielzahl von aquatisch spezialisierten Tierarten einen Lebensraum. Die Röhrichte und Hochstauden sind Brutplatz und Lebensraum für viele Wirbeltiere (Vögel, Reptilien, Säugetiere) sowie für eine vielfältige Limnofauna (Artennachweis im Erläuterungsbericht landschaftspflegerische Begleitplanung, Seite 14 – 18). Insbesondere an Gehölzen, Sukzessionsflächen sowie an Bächen, Gräben und Tümpeln des Planungsraumes konnten 34 heimische Vogelarten, eingeschlossen Graureiher als Nahrungsgast (Rote Liste Bayern 4R) sowie Eisvogel (RB2) im Zentrum des Muna-Geländes, festgestellt werden.

### 2.2.4 Schutzgut Landschaftsbild, Erholung, Naturgenuß

#### Landschaftsbild

Die Landschaft im Planungsraum ist durch den geomorphologischen Formenschatz sowie die bisherigen und heutigen Nutzungsformen und Intensitäten geprägt. Der Wechsel von steileren und flacheren Hangzonen des tertiären Hügellandes bietet dem Betrachter ein interessantes Landschaftsbild.

Der dortige Naturraum wird neben den vom Großrelief geprägten, teilbewaldeten Hügelkuppen wesentlich durch die landwirtschaftliche Grünland- und Ackerbaunutzung geprägt, wobei die Grünlandnutzung insbesondere in den Talzonen vorzufinden ist.

Die Talböden der Günz sowie des Deffinger- und Bubesheimer Baches mit den Gewässerläufen, den daran gebundenen Vegetationsbeständen und dem zum Talrand ansteigenden Gelände mit ausgeprägten Leitenwaldbestockungen, insbesondere an der östlichen Günzleite sind in Verbindung mit der genannten traditionellen Grünlandnutzung bestimmend für die Funktionswerte des dortigen Landschaftsbildes.

Durch die von Westen nach Osten im Planungsraum verlaufende, bestehende BAB A8 ist eine straßenbauliche Vorprägung gegeben.

#### Erholung und Naturgenuß

Durch die Blickbeziehungen in die verschiedenen, reich strukturierten Landschaftsteilräume bietet das Plangebiet grundsätzlich geeignete Voraussetzungen für eine landschaftsbezogene Erholungsnutzung.

Die im südlichen Bereich von Bubesheim, Wasserburg, Deffingen, Leinheim und Limbach gelegenen Kurzzeit- und Feierabenderholungsteilräume (Umgebung der Ortschaften bis 500 m Entfernung) werden durch das Lärmband (> 50 dB(A) tags) der bestehenden BAB A 8 und der B 16 allerdings überlagert. Es ist davon auszugehen, daß die Anwohner der vorgenannten Orte für ihre Feierabenderholung schon derzeit Gebiete aufsuchen, die von der Autobahn abgewandt sind und sich außerhalb des Untersuchungsgebietes befinden. Dies gilt auch für das landschaftlich sehr reizvolle Tal des Deffinger Baches. Im Untersuchungsgebiet bestehen eine Reihe von lokal bedeutsamen Rad- und



Fußwegverbindungen. Sie sind im Radwegekonzept der Stadt Günzburg und in den einzelnen Flächennutzungsplänen aufgeführt. Es handelt sich um Verbindungen zwischen den einzelnen Ortschaften und um Wege von Günzburg über die Autobahn nach Süden (z.B. im Günztal oder entlang der B16).

### 2.2.5 Schutzgut Boden

Im Untersuchungsgebiet befinden sich Bereiche mit sehr hoher und mit hoher Bedeutung für die Ertragsfunktion. Sehr hohe Bedeutung haben ein Großteil der Hochfläche um Bubesheim sowie autobahnferne Bereiche bei Leinheim und Limbach. Hohe Bedeutung für die Ertragsfunktion weisen das Bubesheimer Bachtal, große Teilbereiche des Günztales, die Hochfläche bei Deffingen und die Hangbereiche des Deffinger Bachtals auf.

Die Moorböden im Günztal und kleinere vorbelastete Teilflächen an der BAB A 8 und der B 16 besitzen eine nachrangige Speicher- und Reglerfähigkeit und haben damit eine sehr hohe Empfindlichkeit gegen Schadstoffeintrag. Eine mittlere Speicher- und Reglerfähigkeit weisen Teilbereiche des Günztales und des Deffinger Bachtals sowie der Hang südöstlich von Deffingen auf.

Als Bereich mit sehr hoher Bedeutung als potentiell wertvoller Lebensraum sind v.a. die bei der Reichsbodenschätzung als Moorböden erfaßte Teile im Günztal, teilweise auch im Deffinger Bachtal zu nennen. Allerdings sind die Moorböden durch Entwässerung und intensive landwirtschaftliche Nutzung stark degeneriert.

### 2.2.6 Schutzgut Wasser

Grundwasser:

Im Untersuchungsgebiet liegt das Wasserschutzgebiet Zone I und II für die Wasserversorgung der Gemeinde Bubesheim. Darüber hinaus findet sich offengelegtes Grundwasser in den Baggerseen im Günztal. Diese sind als Bereiche mit sehr hoher Bedeutung einzustufen.

Die Wasserschutzzone III für die Wasserversorgung von Bubesheim, die Quelfassung mit engerer Schutzzone für die Notwasserversorgung von Bubesheim sowie ergiebige und oberflächennahe Grundwasservorkommen im Günztal sind dagegen als Bereiche mit hoher Bedeutung zu werten.

Oberflächengewässer:

Im Untersuchungsgebiet befindet sich die Günz, der Bubesheimer Bach und der Deffinger Bach. Die Günz südlich der Baggerseen ist dabei als Gewässer mit sehr hoher Bedeutung einzustufen, die Bereiche bei Wasserburg östlich der Günz (sehr hohe Bedeutung), das Überschwemmungsgebiet der Günz im Bereich der Gewerbegebiete bei Wasserburg und die selten überfluteten Überschwemmungsbereiche im Günztal an der BAB A 8 und südlich davon (Bereiche mit hoher Bedeutung) dienen als Retentionsraum.

### 2.2.7 Schutzgut Klima/Luft

Der Bubesheimer Wald (größtenteils außerhalb des Plangebiets), der Mittlere Stadtwald, Gehölze um die Mülldeponie sowie die Wälder zwischen Deffingen und Leinheim sind Bereiche mit hoher lufthygienischer Bedeutung bzw. hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag und Zerschneidung. Hohe lokalklimatische Bedeutung hat der Kaltluftstrom im nordöstlichen Günztal.

Bereiche mit sehr hoher bioklimatischer Bedeutung kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

### 2.2.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Als Bodendenkmäler im Untersuchungsgebiet sind zu nennen:

- Siedlungsfunde der römischen Kaiserzeit südlich von Bubesheim
- Vorgeschichtliche Grabhügelgruppe am Bubesheimer Bach
- Römische Villa Rustica südlich von Wasserburg
- Straßentrasse unbekannter Zeitstellung südlich von Wasserburg
- Frühmittelalterliche Funde südlich von Wasserburg
- Frühmittelalterliches Reihengräberfeld und Siedlungsfunde des Mittelalters bei der Anschlußstelle Günzburg
- Mittelalterlicher Burgstall in Deffingen
- Frühmittelalterliches Reihengräberfeld in Leinheim
- Mittelalterlicher Burgstall in Leinheim
- Siedlungsfunde des Neolithikums in Leinheim

Nennenswerte Baudenkmäler sind eine Kirche in Deffingen, ein Bildstock aus dem 18. Jahrhundert am Parkplatz an der B 16 südlich von Deffingen sowie eine Kirche in Leinheim.

### 2.3. Voraussichtliche Veränderung der Umwelt unter Berücksichtigung des geplanten Vorhabens

#### Vorentwurfstrasse

Folgende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind bei Verwirklichung der Planung nicht zu vermeiden; sie werden wie folgt beschrieben:

Eingriffszone 1 – Bubesheimer Hochfläche – Bau-km 11 + 000 bis 13 + 020

Der Landschaftsraum läßt sich wie folgt charakterisieren:

Ebene bis leicht gewellte, ackerbaulich genutzte „Hochfläche“ mit Ausmuldung im Bereich des weitgehend als Grünland genutzten Tals des Bubesheimer Baches. In unmittelbarer Benachbarung zu Bubesheim liegend.

Baumaßnahme:

6-streifiger Ausbau der BAB A8 durch Anbau einer zweiten Fahrbahn südlich des Bestandes und Umbau der derzeitigen beiden Fahrbahnen zur nördlichen Richtungsfahrbahn.

Bau eines Absetz- und Regenrückhaltebeckens bei Bau-km 11 + 420 (am Bubesheimer Bach).

Bau eines durchgehenden nordseitigen Lärmschutzwalles bzw. einer Wall-/Wandkombination mit einer Höhe von 4,0 bis 6,5 m.

Bau eines südseitigen Lärmschutzwalles ab Bau-km 12 + 800 bis zu einer Höhe von 4,0 m. Herstellung von Begleitwegen entlang der Lärmschutzwälle.

Neubau von Unterführungsbauwerken für die kreuzende Staatsstraße 2020 bei Bau-km 11 + 635 mit einer lichten Weite von 10,0 m und einer lichten Höhe von 4,5 m sowie Kreisstraße GZ4 bei Bau-km 11 + 887 mit einer lichten Weite von 11,5 m und einer lichten Höhe von 4,5 m.

Auswirkungen auf Natur und Landschaft:

Überbauung des Bubesheimer Baches und seiner Begleitgehölze im Verbreitungsbereich

der Autobahn.

Einschränkung der tierökologischen Funktionsbeziehungen entlang des Baches aufgrund der längeren Fließstrecke unter der Autobahn.

Überbauung des feldgehölzartigen Bestandes am Parkplatz südlich von Wasserburg.

Überbauung und Versiegelung der bestehenden Straßenböschung mit Altgrasfluren und Gehölzbeständen.

Belastung des Orts- und Landschaftsbildes sowie der Blickbeziehungen von der Autobahn aus durch die bis zu 6,50 m hohen Lärmschutzwälle/-wände.

Eingriffszone 2 – Günztal – Bau-km 13 + 020 bis 14 + 200

Der Landschaftsraum läßt sich wie folgt charakterisieren:

Breitflächiger, grünland- und ackerbaulich genutzter Talbereich der Günz. Im Westen und Nordosten ausgeprägte bewaldete Hangkanten. Im Südwesten ehemaliges Kiesabbaugebiet mit einer Vielzahl an Baggerseen und naturnahen Gehölzbeständen. Im Südosten ein Industriegebiet und im Norden Wasserburg angrenzend.

Baumaßnahme:

6-streifiger Ausbau der BAB A 8 durch Anbau einer zweiten Fahrbahn südlich des Bestandes und Umbau der derzeitigen Autobahn zur nördlichen Richtungsfahrbahn.

Trassenverlauf zuerst zur Überbrückung der Bahnlinie Günzburg - Mindelheim in deutlicher, dann in geringerer Dammlage.

Bau von Absatz- und Regenrückhalte- bzw. Versickerungsbecken bei Bau-km 13 + 100 (südlich der BAB A8), Bau-km 13 + 200 (nördlich) und Bau-km 14 + 100 (südlich).

Bau eines nordseitigen Lärmschutzwalles mit einer Höhe von 4,0 – 4,5 m bis Bau-km 13 + 550.

Bau eines südseitigen Lärmschutzwalles mit einer Höhe von 4,0 m bis Bau-km 13 + 150.

Neubau der Brücke über die Eisenbahn bei Bau-km 13 + 139 mit einer lichten Weite von 2 x 14,0 m, lichten Höhe von 5,60 m sowie der Brücke über die Günz bei Bau-km 13 + 646 lichte Weite 34,0 m, lichte Höhe über Gelände 2,50 m, der westlichen Günzflutmuldenbrücke bei Bau-km 13 + 564 mit lichter Weite 3,0 m und lichter Höhe 2,0 m, der östlichen Günzflutmuldenbrücke I bei Bau-km 14 + 063 mit lichter Weite 6,23 m und lichter Höhe 2,25 m und der östlichen Günzflutmuldenbrücke II bei Bau-km 13 + 890 mit lichter Weite 5,67 m und lichter Höhe 2,25 m.

Neubau von Begleitwegen am Fuß der Lärmschutzwälle.

Auswirkungen auf Natur und Landschaft:

Überbauung des Wiesengrabens westlich der Günz incl. des Röhrichtsbaus.

Überbauung und Belastung der Biotope Nr. 110.04/05 (Günz incl. des südlich gelegenen Ufersaums und der Begleitgehölze).

Überbauung des Wiesengrabens östlich der Günz incl. der Begleitgehölze.

Überbauung und Versiegelung der bestehenden Straßenböschung mit Altgrasfluren und Gehölzbeständen.

Versiegelung von intensiv genutzten Acker- bzw. Grünlandflächen.

Belastung des Landschaftsbildes sowie der Blickbeziehungen von der Autobahn aus durch den 4,50 m hohen Lärmschutzwall im Günztal.

Eingriffszone 3 - „Hochfläche“ bei der Anschlußstelle Deffingen, Bau-km 14 + 200 bis 15 + 050.

Der Landschaftsraum läßt sich wie folgt charakterisieren:

Nach Osten ansteigende, weitgehend ackerbaulich genutzte „Hochfläche“ im Kreuzungsbereich der BAB A8 mit der Bundesstraße 16. In unmittelbarer Benachbarung zu Deffingen liegend. Im Süden Gewerbeflächen und Hochwaldbestände.

Baumaßnahme:

Sechsstreifiger Ausbau der BAB A 8 durch Anbau einer zweiten Fahrbahn südlich des

Bestandes und Umbau der derzeitigen Autobahn zur nördlichen Richtungsfahrbahn.  
 Bau der neuen Anschlussstelle Günzburg mit zwei Auffahrtsschleifen im Osten und einer Auffahrtsspur im Nordwesten einschließlich Neubau der Überführung der Bundesstraße 16 Kaufbeuren - Donauwörth und eines öffentlichen Feld- und Waldweges (AS Günzburg) bei Bau-km 14 + 559 (BW 141 neu mit einer lichten Weite von 2 x 26,50 m und lichter Höhe von 4,70 m).

Bau eines Lärmschutzwalles mit einer Höhe bis 8,0 m nördlich der BAB A8 ab Bau-km 14 + 550.

Verlegung der Bundesstraße 16 um 200 m nach Westen und vierstreifiger Ausbau der Straße von der Abzweigung nach Denzingen bis zum Anschluß des zukünftigen Legoland-Geländes.

Trassenverlauf der Bundesstraße 16 neu im Norden zwischen Einschnitt und Dammlage wechselnd, bei der Anschlußstelle deutliche Dammlage zur Überquerung der BAB A 8, südlich der Autobahn dann in leichter Dammlage.

Bau einer Abfahrtsrampe zur heutigen Trasse der Bundesstraße 16 neu und eines Pendlerparkplatzes nördlich von Deffingen bei Bau-km 3 + 150 (B 16).

Bau einer Abfahrt zum zukünftigen Legoland-Gelände mit einer Überführung (Bauwerk 16/1 mit einer lichten Weite von 2 x 17,5 m, lichten Höhe von 4,50 m) über die Bundesstraße 16 bei Bau-km 1 + 738 (B 16).

Bau eines Lärmschutzwalles bis zu einer Höhe von 3,0 m auf der Ostseite der Bundesstraße 16 bei Deffingen von Bau-km 2 + 400 bis 3 + 150 (B 16).

Rückbau der heutigen Bundesstraße 16 zwischen Deffingen und dem bestehenden Parkplatz südlich der Anschlußstelle.

Bau eines Kleinfanendurchlasses unter der Bundesstraße 16 bei Bau-km 2 + 100 (BW 16/2).

Bau eines Weges für landwirtschaftlichen Verkehr und für Radfahrer von Deffingen zu dem Bereich südwestlich der Anschlußstelle; dazu Überbrückung der Bundesstraße 16 neu bei Bau-km 2 + 567 (Bauwerk 16/3 mit einer lichten Weite von 26,0 m und lichten Höhe von 4,70 m), der nordwestlichen Auffahrtsrampe (Bauwerk 141a mit einer lichten Weite von 20,5 m und einer lichten Höhe von 4,70 m).

Bau eines Begleitweges entlang der BAB A 8 südöstlich der Anschlußstelle.

Bau von Absetz- und Versickerungsbecken bei Bau-km 14 + 600 (in der südöstlichen Auffahrtsschleife).

Auswirkungen auf Natur und Landschaft:

Kleinflächige Überbauung und Belastung des Biotops 125 (Weidengebüsch mit Altgrasbestand).

Überbauung und Versiegelung der bestehenden Straßenböschungen an der BAB A8 mit Altgrasfluren und Gehölzbeständen, v. a. im bisherigen Auffahrtsbereich.

Versiegelung von intensiv genutzten Acker- bzw. Grünlandflächen südlich der BAB A 8 und der Bundesstraße 16 neu.

Belastung des Orts- und Landschaftsbildes sowie der Blickbeziehungen von der Autobahn aus durch die bis zu 8,0 m hohen Lärmschutzwälle westlich und südlich von Deffingen.

Belastung des Landschaftsbildes durch den Bau der Überführung der Bundesstraße 16, einschließlich Begleitweg über die BAB A8, durch die neuen Auffahrtsbauwerke in Dammlage und durch die Abfahrtschleifen am zukünftigen Legoland-Gelände mit Überführung über die Bundesstraße 16.

Eingriffszone 4 - Deffinger Bachtal -

Bau-km 15 + 050 bis Bauende bei 17 + 540.

Der Landschaftsraum läßt sich wie folgt charakterisieren:

Tal des Deffinger Baches und des Steppbaches im Norden der BAB A 8 mit Grünlandnutzung, Feuchtbiotopen und einer ausgeprägten, teilweise bewaldeten Hangkante. Im Süden ein allmählich ansteigender Hang mit Acker- und Grünlandnutzung und einem großflächigen Waldbestand. Im Norden Leinheim angrenzend.

**Baumaßnahme:**

6-streifiger Ausbau der BAB A 8 durch Anbau einer zweiten Fahrbahn südlich des Bestandes und Umbau der derzeitigen Autobahn zur nördlichen Richtungsfahrbahn.

Neubau von Regenrückhaltebecken bei Bau-km 16 + 150, 16 + 300, 16 + 800 und 17 + 400.

Bau eines durchgehenden nordseitigen Lärmschutzwalles bis zu einer Höhe von 6,50 m.

Bau bzw. Verlegung von Begleitwegen.

Verlegung und Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges nach Deffingen bei Bau-km 15 + 609, lichte Weite 2 x 24,50 m, lichte Breite 4,70 m (BW 140 neu).

Umbau einer Unterführung eines Wirtschaftsweges (Holzabfuhr) nach Leinheim bei Bau-km 16 + 741 mit lichter Weite 5,50 m und lichter Höhe von 4,30 m (BW 139 neu).

Umbau einer Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges Leinheim-Ebersbach bei Bau-km 17 + 091 mit lichter Weite von 7,0 m und lichter Höhe von 4,50 m (BW 138 neu).

**Auswirkungen auf Natur und Landschaft:**

Kleinflächige Überbauung und Beeinträchtigung eines Wiesengrabens mit begleitendem Hochstaudenraum bei den Fischteichen.

Kleinflächige Überbauung und Belastung des Biotops 143,03 (Wald mesophil) südlich der BAB A 8.

Überbauung des Biotops 140,03 - Feuchtwald - nördlich der BAB A 8 durch den Lärmschutzwall und weitgehender Funktionsverlust des verbleibenden Gehölzes.

Verlust des Biotopes 141,02 - Feuchtwiese - bei Bau-km 17 + 400 durch Überbauung eines Regenrückhaltebeckens.

Überbauung des Waldrandes von Bau-km 16 + 220 bis 16 + 770.

Überbauung und Versiegelung der bestehenden Straßenböschung mit Altgrasfluren und Gehölzbeständen.

Versiegelung von intensiv genutzten Acker- bzw. Grünlandflächen.

Belastung des Landschaftsbildes und der Blickbeziehungen von der Autobahn auf das Deffinger Bachtal durch die bis zu 6,5 m hohen Lärmschutzwälle bei Deffingen und Leinheim.

**2.4 Voraussichtliche Veränderung der Umwelt unter Berücksichtigung von Vorhabensalternativen**

Für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 8 bei Günzburg bestehen drei Planungsvarianten:

- ein beidseitiger Ausbau,
- ein einseitiger Ausbau auf der Südseite (Planfeststellungstrasse),
- ab Deffingen bis zum Bauende: ein einseitiger Ausbau auf der Nordseite.

Bis Deffingen ist ein einseitiger Ausbau auf der Nordseite der bestehenden Autobahn aufgrund der unmittelbar angrenzenden Ortschaften Bubesheim und Deffingen nicht sinnvoll. In das Gebiet westlich des Günztales unmittelbar bei Bubesheim wird erheblich eingegriffen. Bei beiden hier möglichen Varianten sind durch den Ausbau erhebliche

Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Beim beidseitigen Ausbau wäre dies wegen der beengten Raumverhältnisse nur in Form einer sehr hohen Lärmschutzwand mit starkem technischen Gepräge möglich, was gegenüber dem, beim südseitigen Ausbau möglichen, Lärmschutzwall mit Bepflanzungsmaßnahmen eine stärkere Belastung des Landschaftsbildes zur Folge hätte.

Bei der Durchquerung des Günztales werden von beiden Trassenvarianten Flächen belastet, die bei den Schutzgütern Wasser, Boden, Landschaft sowie Tiere und Pflanzen einen hohen Raumwiderstand aufweisen. Die Eingriffe beider Varianten innerhalb des Günztales unterscheiden sich nur unwesentlich.

Im Bereich von Deffingen besteht Eingriffserheblichkeit wegen der unmittelbaren Nähe des südlichen Ortsrandes zur Autobahn. Auch hier wären, wie in Bubesheim, beim beidseitigen Ausbau Lärmschutzwände bis zu einer Höhe von 8 m mit starkem technischen Gepräge erforderlich, was gegenüber dem südseitigen Ausbau eine stärkere Belastung des

Landschaftsbildes darstellen würde.

Beim östlich anschließenden „Mittleren Stadtwald“ greift der südseitige Ausbau stärker in den Waldrand ein. Ein Aufreißen des Waldrandes ließe sich aber auch beim beidseitigen Ausbau nicht verhindern. Anschließend sind vor allem Fichtenbestände bzw. vorgelagerte Heckenstrukturen betroffen. Südlich von Leinheim grenzen sowohl im Süden als auch im Norden biotopkartierte Waldbereiche (Biotop Nr. 143.01 bzw. 140.03) unmittelbar an die Autobahn an, so daß hier kein Unterschied zwischen den Varianten besteht. Bei einem nordseitigen Ausbau könnte zwar der Waldrand des „Mittleren Stadtwaldes“ erhalten werden, dafür wäre der Eingriff in den Feuchtwald nördlich der BAB A 8 (Biotop 140.03) am stärksten. Im Deffinger Bachtal östlich von Leinheim sind vom südseitigen Ausbau die geringeren Belastungen zu erwarten. Ein nordseitiger oder ein beidseitiger Ausbau hätte, unter Berücksichtigung der erforderlichen Lärmschutzwälle, einen erheblichen und nachhaltigen Eingriff in den Talbereich zur Folge. Die Feuchtwälder und Feuchtbereiche (Biotop Nr. 141.01-03, 140.01 und 82) würden erheblich stärker belastet als beim südseitigen Ausbau.

Insgesamt läßt sich bei der Schutzgutbewertung feststellen, daß ein Südausbau der BAB A 8 bei Günzburg gegenüber den genannten Varianten geringer in die einzelnen Schutzgüter eingreift. So können die erforderlichen Lärmschutzanlagen bei Bubesheim und Deffingen für die Funktionswerte des Landschaftsbildes vorteilhafter in die Landschaft eingebunden werden. Letztendlich ist dies auch vorteilhafter für das Schutzgut Mensch/Wohnen. Zudem kann mit einem südseitigen Ausbau der BAB A 8 das Deffinger Bachtal am günstigsten in seiner ökologischen Wertigkeit erhalten werden.

**Verlegung der Bundesstraße 16:**

Nördlich der BAB A 8 ergibt sich für die Verlegung der Bundesstraße 16 ein konfliktarmer Korridor zwischen Deffingen im Osten und der Hangkante zum Günztales im Westen. Aus Gründen des Lärmschutzes sollte der Abstand zu Deffingen möglichst groß sein. Bei einem allzu nahen Heranrücken der Trasse an die Hangkante des Günztales würden sich jedoch Belastungen der dortigen wertvollen Gehölzbestände sowie der Funktionswerte des Landschaftsbildes ergeben.

Die Planfeststellungstrasse für die Verlegung der Bundesstraße 16 liegt innerhalb dieses konfliktarmen Korridors und hält sowohl zu Deffingen als auch zur östlichen Hangkante des Günztales einen ausreichenden Abstand.

Südlich der BAB A 8 liegen mittlere bis hohe Raumwiderstände vor allem im Bereich des „Muna-Geländes“ und an der Hangkante des Günztales vor. Hohe Raumwiderstände weisen die Bereiche um die ehemalige Kiesgrube bei der Anschlußstelle, empfindliche Böden an der bestehenden Bundesstraße 16 und in der Nähe des bestehenden Parkplatzes und Bereiche an dem von dort kommenden Graben auf.

Außerdem sind hier auch große Bereiche des Günztales einzuordnen.

Für die Verlegung der Bundesstraße 16 bedeutet dies, daß der Raumwiderstand zwar insgesamt in die mittlere Bewertungskategorie einzuordnen ist, es aber in diesem Bereich keine Trasse geben kann, die keinerlei Bereiche mit hohem bzw. mittlerem Raumwiderstand quert. Ein relativ konfliktarmer Korridor ergibt sich jedoch, wenn weder die ehemalige Kiesgrube noch das Umfeld des bestehenden Parkplatzes berührt wird. Die Planfeststellungstrasse nimmt genau den schmalen Korridor zwischen diesen Bereichen ein. Insgesamt benutzt die Planfeststellungstrasse der B 16 damit den konfliktärmsten Korridor, der sich nach den Kriterien der Raumwiderstandsanalyse ergibt. Die Planfeststellungstrasse zur Verlegung der Bundesstraße 16 weist daher die geringste Eingriffserheblichkeit in die zu beurteilenden Schutzgüter auf.

## **2.5 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG - Vorentwurfstrasse -**

### **Auswirkungen auf den Menschen**



Durch die beinahe durchgehende Errichtung nordseitiger Lärmschutzwälle bzw. -wände sowie Lärmschutzwällen an der B 16 auf der Deffinger Seite und die Errichtung eines Lärmschutzwalles an der Kleingartenanlage südlich von Wasserburg wird die Wohnqualität durch eine Verminderung der bestehenden Lärmimmissionsbelastung verbessert. Die Lärmschutzwälle und -wände werden landschaftlich eingebunden, ebenso ist eine differenzierte Bepflanzung, ein Aufgreifen angrenzender Strukturen vorgesehen. Eine gewisse Beeinträchtigung der Blickbeziehungen ist jedoch gegeben.

Das Wegenetz für Landwirtschaft und Erholung wird durch den Bau von Unterführungen, Verlegungen und die neue Anbindung von Wegen gewährleistet.

Insgesamt wird das Schutzgut Wohnen durch die Baumaßnahme nicht erheblich beeinträchtigt. Da bisher nur in Bubesheim und in Deffingen kürzere und niedrigere Lärmschutzwälle vorhanden sind, ergeben sich durch die Baumaßnahme deutliche Verbesserungen der Lärmsituation. Lediglich in Deffingen, das durch den Ausbau der BAB A 8 und der B 16 besonders betroffen ist, werden Teilbereiche zwar stärker belastet als bisher, die Entlastungen überwiegen jedoch insgesamt. Zu berücksichtigen ist hier außerdem, daß die BAB A 8 auch ohne Ausbau (im sog. Nullfall) zu einer gewissen Steigerung der Verkehrswerte kommen würde, so daß die Lärmbelastung auch ohne Baumaßnahme ansteigen würde.

Ebenso kann im Bereich der Auswirkungen von Luftschadstoffen auf Wohngebiete von einer leichten Verbesserung gegenüber der Bestandssituation ausgegangen werden. Bei Bubesheim und Deffingen ist durch die Errichtung der Lärmschutzwälle von einer Verminderung der Ausbreitung der Luftschadstoffe auszugehen. Im Günztal (hier quert die Trasse der BAB A 8 einen Luftstrom, der entlang des Talgefälles von der Autobahn nach Wasserburg/Günzburg fließt) wird die Schadstoffausbreitung im westlichen Talbereich durch einen Lärmschutzwall behindert. Aufgrund des geringen Gefälles des Günztals ist außerdem nur von einem eingeschränkten Weitertransport der Kaltluft in Richtung Günzburg auszugehen. Auch im Bereich der Anschlußstelle Günzburg sind an allen Immissionsorten die Grenz- und Leitwerte für Schadstoffe deutlich unterschritten.

### **Unmittelbare Veränderung von Biotopflächen**

Dabei handelt es sich um Feuchtwaldbestände, seggen- und binsenreiche Feuchtwiesenstrukturen, Feldgehölze, mesophile Waldbestände und gewässerbedingte Vegetation in der Günzau die durch Ausbaumaßnahmen der BAB A8 angeschnitten bzw. teils überbaut werden.

Betroffen davon sind die Biotope 110.04/05, 125, 140.03, 141.02 und 143.01/03.

Die berührten Vegetationsstrukturen sind wegen der langen Entwicklungszeit als bedingt wiederherstellbar einzustufen. Die unter Ziffer 4 genannten Belastungen können durch Neuschaffung bzw. Vergrößerung bestehender Biotopflächen insbesondere am Bubesheimer Bach (Größe nach Bilanzierung) mittels ökologischer Umgestaltung des Gewässerlaufes sowie Bereitstellung bachauetypischer Rohbodenstandorte in Verbindung mit Reliefumgestaltung und Einbringung autochthoner Initialstrukturen kompensiert werden. Im landschaftspflegerischen Begleitplan sind dazu biotopverbundorientierte Regenerationsmaßnahmen vorgesehen.

### **Beeinflussungen des Orts- und Landschaftsbildes**

Die Herstellung des Straßenkörpers, der Lärmschutzanlagen sowie der Brücken- und Anschlußbauwerke verursachen nachhaltige Wirkungen im Orts- und Landschaftsbild. Die Bauwerke können sowohl durch ingenieurbio-logische wie auch mittels angepaßter

naturraumspezifischer, landschaftsgestalterischer Maßnahmen wirkungsvoll in das Orts- und Landschaftsbild eingebunden werden, so daß dieses nach Abschluß der Baumaßnahme landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet ist.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Anpflanzungen standortgerechter Feldgehölze, Streuobststrukturen und Baumgruppen außerhalb der Straßenböschungen und abgesetzt von den Straßentrassen im Randbereich des Bubesheimer - und Deffinger Bachtals sowie im Günztal (Kompensationsfläche für das Landschaftsbild) tragen dabei als wirkungsvolle Gliederungs- und Strukturelemente in der Landschaft wesentlich zur Erhaltung der Funktionswerte des Orts- und Landschaftsbildes bei.

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

Die bei Überquerung des Bubesheimer Bachtals sowie des Günztals entstehenden Eingriffe durch Vergrößerung der überbauten Fläche können in tierökologischer Hinsicht dadurch minimiert werden, daß Durchlaßbauwerke ausreichend dimensioniert bzw. das Brückenbauwerk über die Günz seitlich erweitert und damit vergrößerte, auch terrestrische Uferbereiche umfassende Wanderungszonen hergestellt werden. Damit können am Bubesheimer Bach und an der Günz traditionelle Wanderungslinien heimischer Tiere entlang der genannten Gewässerläufe erhalten werden. Außerdem trägt das Durchlaßbauwerk an der B 16 neu bei Bau-km 2 + 100 zur Aufrechterhaltung von Wanderungslinien für heimische Kleinfauen wirkungsvoll bei.

Durch Neubegründung zoo-ökologisch relevanter Biotopstrukturen (Umfang nach Bilanzierung) kann der Lebensraum der berührten heimischen Fauna in seiner flächigen Ausdehnung und strukturellen Ausstattung nach Abschluß der Regenerationsmaßnahmen und nach entsprechender Entwicklungszeit weitestgehend gesichert werden.

### **Erhalt von wohnungsnahen Räumen für die Kurzzeiterholung sowie von Wanderwegen**

Durch den Bau von Über- bzw. Unterführungsbauwerken an der BAB A8 und B 16 neu für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung der Talraum- und Riedelflächen sowie durch Anpassung bestehender Ortsverbindungsstraßen wie auch von Geh- und Radwegen können bisher vorhandene Wegebeziehungen im ortsnahen Wohnumfeld weiterhin aufrechterhalten werden. Mit der Erhaltung bzw. Wiederherstellung von Wegebeziehungen können die wichtigen Verbindungsfunktionen in die geeigneten Erholungsräume für die Kurzzeiterholung gesichert werden.

Das bisher durch Lärm belastete Deffinger Bachtal erfährt durch die Herstellung wirkungsvoller Lärmschutzanlagen nördlich der BAB A8 eine erhebliche und nachhaltige Verbesserung. Nachdem dieser Bachtalraum von seiner Strukturenausstattung für die Kurzzeiterholung geeignet ist, kann von einer verbesserten ortsnahen Kurzzeiterholungsmöglichkeit für die Bewohner von Deffingen und Leinheim ausgegangen werden.

### **Auswirkungen auf den Boden**

Durch die Baumaßnahme wird ein erheblicher Anteil von Grund und Boden in Anspruch genommen. Die dadurch bedingten Flächenversiegelungen bewirken einen Verlust an aktiver Bodenoberfläche. Durch Versiegelung wird die große Bedeutung der Böden im Naturhaushalt erheblich beeinträchtigt, weil die Versiegelung einen Totalverlust von filter-

und pufferfähigen Flächen zur Folge hat. Ebenso sind Schadstoffanreicherungen in unmittelbarer Nachbarschaft zur Straße zu erwarten. Andererseits können auch fahrbahnahe und nicht versiegelte Flächen innerhalb des Straßenkörpers nach wie vor positive schutzgutrelevante Funktionen wie z.B. Grundwasserneubildung, Puffer- und Filtervermögen gegenüber Schadstoffen und Kaltluftentstehung haben.

Da es sich bei der vorliegenden Baumaßnahme um den Ausbau einer bestehenden Straße handelt, sind vorwiegend Böden betroffen, die durch die jetzige Trasse bereits vorbelastet sind (Ausnahme Verlegung der B 16 neu). Die Neuversiegelungen erfolgen überwiegend auf jetzigen Straßennebenflächen. Land- und forstwirtschaftliche Böden sind jedoch ebenfalls in einer Größenordnung von etwa 8,7 ha von Neuversiegelungen betroffen. Im westlichen Bereich bei Bubesheim sind dabei v.a. Böden mit einer sehr hohen Ertragsfunktion betroffen. Im Günztal werden Böden mit mittlerer bis hoher Ertragsfunktion überbaut, an der B 16 und zwischen Deffingen und Leinheim sind vorwiegend Böden mit hoher Ertragsfunktion betroffen. Außerdem wird durch die Baumaßnahme die Regelungsfunktion des Bodens beeinträchtigt. Die im westlichen Bereich betroffenen Böden weisen größtenteils eine sehr hohe Speicher- und Reglerfunktion auf, sind aber durch die bestehende BAB A 8 bereits vorbelastet. Die im Günztal betroffenen Böden sind sehr vielfältig und weisen daher eine unterschiedliche Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen auf. Bei Deffingen und im östlichen Plangebiet überwiegen Böden mit einer hohen bis sehr hohen Speicher- und Reglerfunktion. Es handelt sich hier jedoch auch um Böden, die von der Baumaßnahme bereits vorbelastet sind.

Gleichzeitig werden jedoch ca. 6, 1 ha entsiegelt. Der Großteil dieser Flächen wird für die Anlage von Lärmschutzwällen verwendet. Eine land- und forstwirtschaftliche Folgenutzung ist nur in Einzelfällen möglich.

Durch die fahrbahnfernen Ausgleichsflächen werden die naturschutzfachlich begründeten Eingriffe in Natur und Landschaft ausgeglichen.

### **Auswirkungen auf das Wasser**

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um einen reinen Ausbau der BAB A 8 bzw. um eine geringfügige Verlegung der B 16, so daß die betroffenen Grundwasserkörper und Oberflächengewässer bereits vorbelastet sind. Beeinträchtigungen bisher nicht betroffener Gewässer treten nicht auf.

Einfluß auf das Schutzgut Wasser hat jedoch die Umstrukturierung der Straßenentwässerung. Während bisher größtenteils eine flächige Entwässerung über die Böschungen sowie die Einleitung ungereinigter Straßenwässer in Bäche und Gräben erfolgt, wird durch die Baumaßnahme größtenteils eine Sammlung und Reinigung der Straßenwässer durchgeführt. Die Weiterleitung in Oberflächengewässer wird durch die Vorschaltung von Regenrückhaltebecken gedrosselt, um zu hohe Abflüsse zu vermeiden. Teilweise erfolgt auch eine Versickerung in zentralen Versickerungsbecken oder über Böschungen bzw. Versickermulden am Straßenrand. Sowohl bei einer zentralen Versickerung als auch im Bereich der Rückhaltebecken erfolgt eine Reinigung der Straßenwässer.

### Beeinträchtigung des Grundwassers

Das Wasserschutzgebiet und die Wasserversorgungsanlagen der Gemeinde Bubesheim werden durch die Baumaßnahme nicht betroffen. Durch die Lage eines Teils der Ausgleichsflächen im Einzugsgebiet der Quelfassung am Bubesheimer Bach kann es sogar zu einer Verbesserung der Grundwasserqualität kommen.

Als einziger Bereich mit einer hohen Bedeutung hinsichtlich des Grundwasservorkommens wird das Günztal durchquert. Die Entwässerung der Straßenflächen erfolgt hier entweder über eine flächige Versickerung über die Böschung oder durch Sammlung, Reinigung und

anschließende zentrale Versickerung. Die Grundwasserneubildung im Günztal ist damit nicht erheblich beeinträchtigt. Das Grundwasservorkommen im restlichen Plangebiet ist hinsichtlich Bedeutung und Empfindlichkeit als nachrangig zu bezeichnen.

Eine Beeinträchtigung der Grundwasserqualität durch Schadstoffeintrag ist durch Spritzwasser oder durch abfließendes Straßenabwasser möglich. Eine Beeinträchtigung durch Spritzwasser ist v. a. im Günztal möglich, da hier das Grundwasser oberflächennah ansteht. Gegenüber der Bestandssituation wird sich durch den Ausbau der BAB A 8 jedoch keine erhebliche Verschlechterung ergeben, im westlichen Günztal ist durch den nordseitigen Lärmschutzwall, der auch Spritzwasser abhält, eher mit einer Verbesserung zu rechnen. Da die Straßenabwässer im Großteil des Gebietes gesammelt, gereinigt und anschließend gedrosselt in Oberflächengewässer weitergeleitet werden, ist hier eine Grundwasserbeeinträchtigung weitgehend ausgeschlossen.

Im Günztal werden dagegen die Straßenabwässer versickert. Im westlichen Günztal wird durch die Sammlung und Reinigung des Straßenwassers vor der Versickerung gegenüber der Bestandssituation eine deutliche Verbesserung, vor allem im Katastrophenfall (Ölunfall) erreicht. Aber auch im Normalbetrieb erfolgt durch die Abhaltung der Schadstoffe eine Verminderung der Einträge ins Grundwasser. Im restlichen Günztal geschieht eine dezentrale Versickerung der Straßenwässer auf Flächen am Straßenrand bzw. Böschungsfuß.

Insgesamt ist durch die mit der Baumaßnahme verbundene Umstrukturierung und Neuordnung der Straßenentwässerung bezüglich der Gefahr des Schadstoffeintrags in das Grundwasser eine deutliche Verbesserung gegenüber der Bestandssituation gegeben.

#### Beeinträchtigung der Oberflächengewässer

Da es sich bei der Baumaßnahme um den Ausbau einer bestehenden Straße handelt, erfolgt keine Überbauung bisher unbeeinträchtigter Bäche, es erhöht sich jedoch durch die Verbreiterung die Länge der überbauten Strecke an den querenden Bächen. Durch die Baumaßnahme erhöht sich die Gefahr des Schadstoffeintrags in die querenden Gewässer nicht. Wie bisher besteht v. a. im Katastrophenfall, im begrenzten Maß auch bei Normalbetrieb die Gefahr des Schadstoffeintrags.

Durch die Umstrukturierung der Entwässerung ergibt sich jedoch eine deutliche Verbesserung gegenüber der Bestandssituation. Während bisher Straßenwasser in den Bubesheimer Bach, die Gräben westlich und östlich der Günz und den Deffinger Bach ohne jede Regenrückhalte-, Absetz- oder Abscheidebecken eingeleitet wird, ist nach der Baumaßnahme nur noch eine verstetigte Einleitung vorgereinigter Straßenwässer vorgesehen.

#### Beeinträchtigung der Retentionsfunktion

Durch die Baumaßnahme ist das Überschwemmungsgebiet der Günz betroffen. Hier handelt es sich bei dem überbauten Bereich nur um das potentielle Überschwemmungsgebiet bei Katastrophenhochwasser. Durch die Überbauung verkleinert sich die Fläche, in der Hochwasser gespeichert werden kann. Es handelt sich jedoch nur um eine geringe Verkleinerung des Retentionsraumes. Die Flutmulden westlich und östlich der Günz bleiben erhalten, die Durchlässe für beide östlichen Flutmulden werden im Zuge der Baumaßnahme deutlich verbreitert.

Insgesamt überwiegen daher beim Schutzgut Wasser die Verbesserungen, die sich aufgrund der neu geregelten Entwässerung ergeben.

#### **Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft**

Von den Wäldern mit hoher lufthygienischer Bedeutung werden nur der Mittlere Stadtwald (randlich) und das Feuchtgehölz bei Leinheim nördlich der Autobahn (etwa zur Hälfte) kleinflächig überbaut. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts Klima/Luft ist mit der Überbauung der genannten Wälder und Gehölzbestände nicht verbunden. Beeinträchtigungen des Wohnens infolge Verfrachtung von Luftschadstoffen durch Kaltluftabflußbahnen in Siedlungsbereiche ist beim Schutzgut Mensch behandelt. Beeinträchtigungen sonstiger Kaltluftabflußbahnen mit sehr hoher oder hoher bioklimatischer Ausgleichsfunktion treten im Plangebiet nicht auf.

### **Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter**

Baudenkmäler werden durch die Baumaßnahme nicht betroffen.

Jedoch werden durch die Baumaßnahme folgende Bodendenkmäler teilweise überbaut:

- Siedlungsfunde der römischen Kaiserzeit bei Bubesheim nördlich der Autobahn
- Römische Villa Rustica bei Wasserburg auf der Nordseite der Autobahn
- Straßentrasse unbekannter Zeitstellung im Günztal (quer zur Trasse der BAB A 8)
- Frühmittelalterliche Funde im Günztal nördlich der Autobahn
- Frühmittelalterliches Reihengräberfeld und Siedlungsfunde des Mittelalters an der Anschlußstelle Günzburg südlich der Autobahn.

## **2.6 Wechselwirkungen auf verschiedene Schutzgüter durch Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme**

### **Schutzgut Mensch/Schutzgut Landschaft/Schutzgut Boden/Schutzgut Wasser**

Zum Schutz der Anwohner im Bereich der Siedlungsgebiete vor Verkehrslärm ist die Errichtung von Lärmschutzwällen bzw. -wänden zwingend erforderlich. Andererseits wird durch die Unterbrechung von Sichtbeziehungen und die Einengung des optisch wirksamen Blickfeldes das Schutzgut Landschaft beeinträchtigt.

Ebenso wird durch die Anlage von Lärmschutzwällen auch das Schutzgut Boden (Überbauung, Verdichtung) und das Schutzgut Wasser (Auswaschung von Stoffen aus eventuell eingebrachtem Bauschuttmaterial) berührt.

Insgesamt sind die Beeinträchtigungen auf die anderen genannten Schutzgüter jedoch nicht so gravierend, wie sich ein Verzicht von Lärmschutzwällen auf das Schutzgut Mensch auswirken würde. Auftretende Erheblichkeiten im Bereich von Bubesheim können durch die Auflage unter A.IX.2 des Beschlusses in ausreichendem Maße abgemildert werden.

### **Schutzgut Mensch/Schutzgut Tiere**

#### **Lärmimmissionen**

Die Lärmimmissionen, die im Schutzgut Mensch, in ihrer Be- und Entlastungswirkung für die Wohnqualität untersucht wurden, haben ebenso Auswirkungen auf die Lebensbereiche der heimischen Tierwelt.

Da der Belastungskorridor hinsichtlich des Schutzgutes Tiere mituntersucht wurde, sind die möglichen Wechselwirkungen bezüglich ihrer Belastungsintensität mitabgedeckt worden.

## **Schutzgut Tiere und Pflanzen/Schutzgut Landschaft**

### **Verlust und Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen**

Der Verlust und die Belastung von Strukturen und Landschaftselementen durch die geplante Baumaßnahme hat Auswirkungen als Lebensraumverlust für die Tier- und Pflanzenwelt. Dieser Aspekt der Veränderung der vorhandenen Strukturen und Landschaftselemente spielt als Umweltauswirkung auf das jeweilige Schutzgut eine so bedeutende Rolle, daß diese Auswirkungen bereits im einzelnen im Kapitel „Voraussichtliche Veränderung der Umwelt unter Berücksichtigung des geplanten Vorhabens und von Vorhabensalternativen“ abgehandelt wurde.

#### **Ergebnis:**

Durch die Analyse der Wechselwirkungen ergeben sich keine neuen Erheblichkeiten, sondern die Ergebnisse der Untersuchung in den einzelnen Schutzgütern werden bestätigt.

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

Aus Vorstehendem ergibt sich, daß nach den naturschutzfachlichen Belangen die Planfeststellungstrasse in den einzelnen zu beurteilenden Schutzgütern insbesondere Schutzgut Mensch mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie Landschaft/Landschaftsbild die geringste Eingriffserheblichkeit aufweist.

### **3. FFH-Richtlinie/Vogelschutzrichtlinie**

#### **Gebiete nach der Flora-Fauna-Habitat- (92/43 EWG) und Vogelschutzrichtlinie (79/409 EWG)**

Der Rat der Europäischen Gemeinschaft hat die o.g. Richtlinien zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen erlassen. Ziel der FFH- (Flora/Fauna/Habitat - Richtlinie; Abl. EG Nr. L 206/7 vom 22.07.92) und der Vogelschutzrichtlinie ist u.a. der Aufbau eines europaweiten Schutzgebietssystems „Natura 2000“.

Nach Art. 6 Abs. 3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaft zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen vom 21.05.1992 sind alle Projekte, die ein Schutzgebiet nach der Richtlinie erheblich beeinträchtigen können, auf Verträglichkeit mit den für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen zu prüfen. Das gleiche gilt nach Art. 7 der genannten Richtlinie für Schutzgebiete i.S. der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG des Rates). Die FFH-Richtlinie wurde zwischenzeitlich in deutsches Recht übernommen und zwar in den §§ 19 a ff BNatSchG und Art. 13 b ff. BayNatSchG. Nach Art. 13 b Abs. 2 BayNatSchG sind Projekte unzulässig, die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder Europäische Vogelschutzgebiete in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können. Gemäß Art. 49 a Abs. 2

BayNatSchG darf eine Befreiung von diesem Gebot nur aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erteilt werden. Noch höher sind die Anforderungen, sofern das Gebiet einen prioritären Lebensraumtyp oder eine prioritäre Art einschließt.

Das Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat nach einer 1. Gebietsmeldung im Jahr 1996 im Rahmen einer 2. Tranche eine Liste mit Gebietsvorschlägen für die Aufnahme in das europäische Schutzgebietssystem erarbeitet. In dieser Liste, die im Jahr 2000 über die Bundesregierung der EU-Kommission in Brüssel vorgelegt wird, ist kein Gebiet aufgeführt, das im Untersuchungsgebiet oder dessen Nähe liegt.

Im Bereich der gegenständlichen Planung befindet sich also kein Schutzgebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung und auch kein Europäisches Vogelschutzgebiet, so daß der Zulässigkeit des Vorhabens in dieser Hinsicht nichts entgegensteht.

#### **4. Materiell-rechtliche Beurteilung des Vorhabens**

Der Planfeststellungsbehörde ist bei der Planung von Straßen ein Ermessensspielraum eingeräumt. Es sind jedoch folgende Planungsschranken zu beachten:

- Die Bindung an eine vorbereitende Planungsentscheidung des Bundesministeriums für Verkehr nach § 16 FStrG, soweit eine solche erforderlich ist,
- die Rechtfertigung des konkreten Vorhabens aus fernstraßenrechtlichen Zielsetzungen,
- die Geltung gesetzlicher Planungsleitsätze,
- die Anforderungen des Abwägungsgebotes (vgl. § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG).

Das plangegenständliche Vorhaben entspricht diesen Grundsätzen.

#### **4.1 Linienbestimmung, Landes- und Regionalplanung**

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

Im vorliegenden Fall handelt es sich zwar nicht um eine Ortsumgehung, aber auch nicht um einen Neubau einer Bundesfernstraße oder um eine Planung, nach der die bestehende Trasse der vorhandenen Bundesautobahn auf längerer Strecke verlassen wird. Da es sich um einen bestandsorientierten Ausbau der Bundesautobahn handelt, stehen Anfangs- und Endpunkt der Straße, der grundsätzliche Verlauf der Trasse, die Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßennetz, die Streckencharakteristik, die ungefähre Lage der Trasse zu berührten und benachbarten Ortschaften und schutzbedürftigen Bereichen usw. bereits fest. Bei einfachen Verbesserungen der Linienführung, der Gradienten oder Verbreiterungen, auch durch hinzutretende Fahrstreifen bedarf es dagegen keiner Linienbestimmung (vgl. Kodal/Krämer, Straßenrecht, 5. Auflage, RN 3.1 zu Kap. 33; Allgemeines Rundschreiben Straßenbau, Nr. 13/1996: Planung und Planfeststellung vom 15.04.1996 (VKBl S. 22 ff)).

Das Vorhaben steht im übrigen im Einklang mit dem in Kapitel B IX – Verkehr und Nachrichtenwesen – des rechtsverbindlichen Regionalplanes unter Ziffer 2.2.2 enthaltenen

Ziels, wonach die Verbindung der Region Donau-Iller zu den Verdichtungsräumen Stuttgart, Augsburg und München verbessert werden soll. Der Regionalverband Donau-Iller hat deshalb den dringend erforderlichen sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 ausdrücklich begrüßt.

#### 4.2 Rechtfertigung des Vorhabens

Das Vorhaben ist nach Maßgabe straßenrechtlicher Zielsetzungen erforderlich. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 mit Neubau der Anschlußstelle Günzburg ist ebenso wie der vierstreifige Ausbau der B 16 im plangegenständlichen Bereich im Interesse des Wohls der Allgemeinheit unter Beachtung der Rechte Dritter vernünftigerweise geboten, weil die vorhandene Situation nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht (§ 3 Abs. 1 FStrG).

Aufgrund der erheblichen Verkehrsbedeutung ist die Maßnahme für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 in der ersten Dringlichkeitsstufe des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Anlage nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.11.1993 (BGBl I S. 1878) enthalten.

Der Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 weist in der Tabelle 3 den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn A 8 Stuttgart – München, Teilstrecke Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis zur Anschlußstelle Günzburg aus.

Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung gem. § 16 und für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich (§ 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG).

Der Bedarfsplan setzt dabei das zusammenhängende Verkehrsnetz nicht nur linienmäßig fest, sondern gleichfalls auch in Bezug auf die Kapazität der Straßen.

Die BAB A 8 stellt die Hauptverbindung zwischen den Ballungsräumen München und Stuttgart und zwischen den Oberzentren Augsburg und Ulm dar. Sie ist damit die Hauptverkehrsader und wichtigste Bundesautobahn in Ost-West-Richtung im südlichen Bayern.

Neben der Verbindung von Bayern mit Baden-Württemberg stellt sie im Zusammenhang mit den BABen A 5, A 7 und A 96 auch einen Anschluß an das französische, schweizerische und österreichische Autobahnnetz dar. Sie ist darüber hinaus auch Bestandteil der Europastraße E 52 Salzburg – Paris. Die BAB A 8 hat aber nicht nur für den überregionalen Verkehr, sondern auch für den regionalen Verkehr große Bedeutung, insbesondere dient sie im plangegenständlichen Ausbauabschnitt durch ihre Verknüpfung mit der B 16, Ostumgehung Günzburg, der Entlastung der anliegenden Gemeinden.

Die BAB A 8 weist starken Wirtschafts- und grenzüberschreitenden Verkehr auf, ist aber auch charakterisiert durch erheblichen Ferien-, Urlaubs- und Freizeitverkehr.

Die BAB A 8 entspricht im plangegenständlichen Bereich im wesentlichen noch dem Ausbauzustand aus den Jahren 1937/38 und weist damit auch eine Trassierung auf, wie sie den Anforderungen in den 30er Jahren entsprach. Es handelt sich um eine vierstreifige Autobahn ohne Standstreifen.

In den letzten Jahren hat der Verkehr auf der BAB A 8 erheblich zugenommen. Verstärkt wurde diese allgemein zu verzeichnende Verkehrszunahme noch durch die seit 1987 in Betrieb stehende BAB A 7 Würzburg – Ulm, die mit der BAB A 8 am Autobahnkreuz Ulm/Elchingen verknüpft ist.

An der Dauerzählstelle Leipheim wurde im Jahre 1992 ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 47.700 Kfz/24 h gezählt mit Spitzenbelastungen von bis zu 70.000



Kfz/24 h. Der DTV 1993 zwischen der AS Leipheim und der AS Günzburg beträgt 49.100 Kfz/24 h und der DTV 1993 zwischen der AS Günzburg und der AS Burgau 50.700 Kfz/24 h. Aktuelle Verkehrszählungen auf der BAB A 8 an einem Sommer-Werktag im Jahr 2000 haben im Bereich zwischen Leipheim und Günzburg 51.400 Kfz/24 h (Summe beider Richtungen) ergeben.

Damit ist der bestehende vierstreifige (zweibahnige) Querschnitt sehr stark ausgelastet. Hinzu kommt, daß die veralteten Trassierungselemente – vor allem im Aufriß - und insbesondere auch der im gesamten Bauabschnitt fehlende Standstreifen, nicht mehr den heutigen verkehrlichen Anforderungen auf der BAB A 8 entspricht. Infolge der zu kleinen Kuppenhalbmesser ist die erforderliche Haltesichtweite oftmals nicht gewährleistet. Durch das zu erwartende noch höhere Verkehrsaufkommen ist der augenblicklich vorhandene Querschnitt überlastet und stößt an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Die vorhandene BAB A 8 entspricht daher im gegenständlichen Streckenabschnitt nicht den Anforderungen an Sicherheit und Straßenzustand, die an eine Bundesautobahn mit großräumiger und erheblicher Verkehrsbedeutung zu stellen sind. Auch die bestehende Anschlußstelle Günzburg mit ihren kurzen Auf- und Abfahrtsstreifen und der ungünstigen Lage der Verbindungsrampen in Bezug auf die hauptsächlichen Verknüpfungsbeziehungen entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine Autobahnanschlußstelle.

Auch der Vergleich der Unfallraten (Unfälle/1 Mio Kfz-km) auf Autobahnen zeigt, daß die Unfallrate im Planfeststellungsbereich der BAB A 8 um bis zu 97 % über dem Durchschnitt liegt. Die Unfallrate zwischen der AS Günzburg bis Landesgrenze Baden-Württemberg betrug in Fahrtrichtung München in den Jahren 1983 bis 1985 0,83 (180%) und in den Jahren 1986 bis 1989 0,74 (157 %), in Fahrtrichtung Stuttgart von 1983 bis 1985 0,67 (146 %) und in den Jahren 1986 bis 1989 0,90 (192%).

Als Ursache der über dem Durchschnitt liegenden Unfallraten ist neben der Querschnittsüberlastung die unetwaige Folge der Entwurfselemente in Lage und Höhe (Haltesichtweiten) und die Staubildung bei Unfällen und Pannen (fehlende Standstreifen) zu nennen.

Für die Einschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung auf der BAB A 8 und der B 16 sowie für die erforderliche Dimensionierung der Anschlußstelle Günzburg wurde ein Verkehrsgutachten vom 26.10.1998, ergänzt im Februar 1999, durch den Beratenden Ingenieur Prof. Dr. Kurzak, München, angefertigt. Dabei sind auch die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Legoland-Freizeitparks und des zwischenzeitlich durch Bebauungsplan ausgewiesenen Gewerbegebietes der Stadt Günzburg (Kimmerle-Gelände) sowie der geplanten Erweiterung des Gewerbegebietes West (westl. der B 16) berücksichtigt. Dieses Verkehrsgutachten ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar.

Unter Berücksichtigung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8 ist in dem Gutachten für den Prognosehorizont 2012 zwischen der AS Leipheim bis zur AS Günzburg ein DTV von rund 70.000 Kfz/24 h mit einem LKW-Anteil von 14 % (Tag 13 % / Nacht 24 %) prognostiziert. Zwischen der AS Günzburg bis zur AS Burgau ist ein DTV von rund 67.000 Kfz/24 h mit einem LKW-Anteil von 14 % (Tag 13 % / Nacht 24 %) zu erwarten. Der größte vierstreifige Querschnitt, der in der Fahrstreifenbreite dem Bestand entspricht (Bestand jedoch ohne Standstreifen), ist bei dieser Prognosebelastung für das Jahr 2012 bereits an der Grenze der Leistungsfähigkeit.

Aus den angeführten Gründen ist ein sechsstreifiger Ausbau der BAB A 8 zwingend erforderlich, vor allem auch vor dem Hintergrund, daß die BAB A 8 weiter steigende Bedeutung im europäischen Autoahnnetz erhalten wird. Durch den sechsstreifigen Ausbau mit Standstreifen wird gewährleistet, daß die hauptursächlichen Unfallursachen beseitigt werden und die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Die Länge des Ausbauabschnitts an der BAB A 8 beträgt 6,54 km. Vorgesehen für den sechsstreifigen Ausbau ist der Querschnitt RQ 35,5. Bei der Planung wurden außerdem die erforderlichen Mindestentwurfselemente gemäß der Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS-L) Ausgabe 1995 für eine Autobahn eingehalten. Es ist damit auch eine Annäherung an die einheitliche Streckencharakteristik der bereits sechsstreifig ausgebauten Abschnitte der BAB A 8 gewährleistet.

Auch nach Auffassung der Industrie- und Handelskammer für Augsburg und Schwaben duldet die Kapazitätserweiterung und Modernisierung der BAB A 8 keinen weiteren Aufschub. Gerade die Wirtschaft hat unter den sich verschärfenden Unzulänglichkeiten der BAB A 8 zu leiden. Folge davon sind deutlich erhöhte Betriebskosten durch Verlängerung der Reise- und Transportzeiten und der Notwendigkeit, zusätzliche zeitliche Risikozuschläge aufgrund der schwierigen Kalkulierbarkeit der Fahrzeit einzuplanen. Damit verschlechtern sich sowohl für das Transportgewerbe als auch für Industrie, Handel und Dienstleistungen die verkehrlichen Standortbedingungen in Schwaben sukzessive. Vor allem in Zeiten der zunehmenden Globalisierung erschwert sich dadurch die Erhaltung und der Ausbau von Marktanteilen.

Nach Mitteilung der IHK haben die Verflechtungen von Firmen aus dem Großraum Augsburg und Betrieben entlang der Achse Augsburg – Günzburg – Ulm mit anderen Regionen in Süddeutschland in den letzten Jahren zugenommen. Über die BAB A 8 wird darüber hinaus – neben dem regionalen Verkehr – auch ein Großteil des schwäbischen Außenhandels insbesondere mit Österreich, Italien und Frankreich abgewickelt. Dies gilt nicht nur für den Wirtschaftsverkehr im engeren Sinne, sondern auch für den Berufspendlerverkehr. Die bislang unzulängliche Leistungsfähigkeit der BAB A 8 im plangegenständlichen Streckenabschnitt wirkt sich letztendlich auch ungünstig auf die Erreichbarkeit der Städte als Geschäftszentren und touristisch interessante Ziele aus. Nicht zu unterschätzen ist die Funktion der BAB A 8 für die Abwicklung des Urlaubs- und Ausflugsverkehrs sowie des großräumigen Güterverkehrs.

Eine weitere Zunahme des touristischen Verkehrs wird sich darüber hinaus durch den südlich der BAB A 8 und östlich der B 16 geplanten Legoland-Freizeitpark ergeben. Die Firma Legoland erwartete ursprünglich für das Prognosejahr 2012 etwa 2,4 Millionen Besucher pro Jahr, das 1. Update der Fa. Legoland vom Januar 1999 geht von gegenüber den ursprünglichen Planungen noch höheren Verkehrsaufkommenszahlen aus. Gerade für dieses Projekt wird deshalb mit einem hohen Aufkommen an Ziel- und Quellverkehr gerechnet. Die Fa. Legoland erwartet, daß 90 % der Besucher mit dem PKW anreisen werden, 5 % mit dem Bus und weitere 5 % werden voraussichtlich mit der Bahn anreisen. Die Spitzenstunden des Legolandverkehrs liegen dabei am Vormittag in der Zeit von 10.00 – 11.00 Uhr (Zufahrt Legoland) und am Abend in der Zeit von etwa 17.00 – 18.00 Uhr (Ausfahrt Legoland).

Ähnliches gilt auch für das künftige großflächige Gewerbegebiet der Stadt Günzburg östlich der B 16 (Kimmerle-Gelände) und der beabsichtigten Erweiterung des Gewerbegebietes West westlich der B 16 jeweils südlich der BAB A 8. Hier ist ebenfalls mit einem hohen Ziel- und Quellverkehr zu rechnen.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Freizeitparks und der Gewerbegebiete kann bereits im Jahr 2002 nur durch die vorgesehene Neuordnung der Anschlußstelle Günzburg mit einer Anbindung mit Schleifenrampe im NO-Quadranten und zusätzlicher Direktrampe im NW-Quadranten sowie einer Anbindung mit Schleifenrampe im SO-Quadranten abgewickelt werden. Die B 16 neu wird dabei etwa 200 m westlich der bestehenden Straßenunterführung über die BAB A 8 geführt. Wie das Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 26. Oktober 1998 feststellt, ergibt sich aus den Verkehrsströmen, daß eine Anordnung der Rampen der Anschlußstelle Günzburg im nordöstlichen und südöstlichen Quadranten zweckmäßig ist. Durch die Verschiebung der B 16 nach Westen ist es möglich, die nördlichen Rampen im Bereich der vorhandenen Anschlußstelle zu bauen und somit einen Eingriff in die im Nordosten der bestehenden B 16 vorhandene Bebauung von Deffingen zu

vermeiden. Im einzelnen wird hinsichtlich der Anschlußstelle Günzburg auf die Ausführungen unter Ziffer 4.5.3 verwiesen.

Infolge der starken Spitzenbelastungen durch den Freizeitpark und die Gewerbegebietsausweisungen muß die B 16 im Planfeststellungsabschnitt vierstreifig ausgebaut werden. Bis zum Jahr 2012 ist auf der B 16 südlich der AS Günzburg mit einem DTV von etwa 29.200 Kfz/24 h (bis zum Anschluß Legoland und Gewerbegebiete, südlich davon sind nur noch 14.600 Kfz/24 h prognostiziert), nördlich der AS Günzburg ist mit einem DTV von 26.700 Kfz/24 h im Jahr 2012 zu rechnen. Insbesondere wegen der Gewerbegebiete südlich der BAB A 8 ist auch eine vierstreifige B 16 nördlich der BAB A 8 bis zum Anschluß an die Ortsumfahrung Günzburg der B 16 (Osttangente) erforderlich, um die starken Verkehrsbeziehungen zwischen den geplanten Gewerbegebieten und der Stadt Günzburg bewältigen zu können. Hinsichtlich der Kreuzung B 16/Gewerbegebiete/Anbindung Freizeitpark und der Kreuzung B 16 neu/B 16 alt/Anbindung Deffingen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.5.3 verwiesen.

Für die zügige Abwicklung des Verkehrs und ein reibungsloses Ein- und Ausfädeln der Kraftfahrzeuge auf die BAB A 8 ist deshalb der vierstreifige Ausbau der B 16 im Anschlußstellenbereich bis zum Zufahrtbereich des Legoland-Freizeitparks sowie ein entsprechender Ausbau der Anschlußstelle Günzburg zwingend notwendig.

Dem plangegegenständlichen Ausbau der BAB A 8 und der B 16 kommt also insgesamt erhebliche Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Region – insbesondere auch für den Wirtschaftsstandort Günzburg - zu. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 steigert somit die Attraktivität der Strecke auch als Ortsumgehung von Leipheim in Verbindung mit der B 16 neu bei Günzburg. Das nachgeordnete Straßennetz wird entlastet.

Nicht zuletzt dient die plangegegenständliche Baumaßnahme auch der Minderung von verkehrsbedingten Umweltbelastungen, die bislang durch häufige Stauungen und schleppenden Verkehr hervorgerufen werden. Außerdem werden durch die in der Planung vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die gegenwärtig auf die umliegenden, bisher nahezu ungeschützten Anwesen einwirkenden Lärmimmissionen deutlich verringert. Auf diese Weise verbessert sich auch die Wohnqualität in den der BAB A 8 nahegelegenen Gemeinden erheblich.

Nach Überzeugung der Regierung von Schwaben ist die Straßenbaumaßnahme erforderlich, um das bestehende und künftige Verkehrsaufkommen zu bewältigen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.

### **4.3 Abschnittsbildung**

Der gesamte Ausbau der BAB A 8 im plangegegenständlichen Abschnitt ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten. Der Ausbau der BAB A 8 ist – ebenso wie der der B 16 – aus Gründen der Überschaubarkeit planerisch in mehrere Streckenabschnitte unterteilt. Im Westen grenzt der plangegegenständliche Abschnitt der BAB A 8 an den bereits mit Beschluß vom 13. September 1996 planfestgestellten sechstreifigen Ausbau der BAB A 8 bei Leipheim an. Der plangegegenständliche Neubau der B 16 schließt im Norden an die bereits bestehende Ortsumfahrung Günzburg an.

Der vorliegende Streckenabschnitt der BAB A 8 umfaßt eine Baustrecke von 6,540 km, der plangegegenständliche Streckenabschnitt der B 16 eine Baustrecke von 1,890 km Länge. Eine Abschnittsbildung ist bei längeren Ausbauvorhaben sachgerecht und unerläßlich. Eine abschnittsweise Planfeststellung ist vom Bundesverwaltungsgericht als zulässig erachtet worden, wenn eine Abwägung der von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange noch möglich ist und der Teilabschnitt auch für sich eine sinnvolle Verkehrsfunktion

enthält, d.h. selbst verkehrswirksam ist (BverwG vom 05.06.1992, UPR 92, 348; BverwG vom 26.06.1992, NVwZ 93, 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). Solche unüberwindlichen Hindernisse sind im nachfolgenden Planungsabschnitt der BAB A 8 östlich des plangegenständlichen Streckenabschnitts nicht gegeben. Außerdem wäre ein sechsstreifiger Ausbau der BAB A 8 auch dann verkehrswirksam, wenn die BAB A 8 im nachfolgenden Abschnitt vierstreifig bleiben würde. Gleiches gilt für den Ausbau der B 16.

Die plangegenständlichen Teilabschnitte sind daher voll verkehrswirksam und auch geeignet, die Leistungsfähigkeit, die durch die hohe Verkehrsbelastung der BAB A 8 auf einem derzeit nicht den Anforderungen an eine Bundesautobahn genügenden Ausbaustandart stark beeinträchtigt ist, nachhaltig zu verbessern. Außerdem wird die Verkehrssicherheit durch die Ausbaumaßnahme deutlich verbessert.

#### 4.4 Planungsleitsätze

In der Planung sind die maßgeblichen fernstraßenrechtlichen Planungsleitsätze, insbesondere § 1 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 FStrG beachtet. Eine Verletzung zwingender Planungsleitsätze wurde nicht geltend gemacht und ist auch nicht ersichtlich.

#### 4.5 Abwägung

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

In der Abwägung sprechen für das Straßenbauvorhaben zunächst die Belange, die auch die Rechtfertigung des Vorhabens stützen (siehe oben unter Ziffer 4.2). Das ist zum einen die bindende Aussage des Gesetzgebers im Bedarfsplan, der eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zwischen Ulm und Augsburg für erforderlich hält. Gestützt wird diese Entscheidung durch die Zielsetzung des § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG, wonach der Straßenbaulastträger die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern hat und dabei die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes zu berücksichtigen hat. Soweit privates Eigentum durch die Maßnahme in Anspruch genommen wird, ist dies zur Durchführung des Bauvorhabens einschließlich der angeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich. Formverschlechterungen bei Grundstücken, die durch die Baumaßnahme eintreten werden, sowie etwaige Mehrwege für landwirtschaftliche Betriebe sind aus straßenplanerischen Gründen nicht zu vermeiden. Über den Ausgleich für verbleibende Nachteile bei der weiteren Bewirtschaftung dieser Grundstücke ist im Entschädigungsverfahren zu entscheiden. Auch bei Berücksichtigung der zusätzlich während der Bauzeit vorübergehend beanspruchten Flächen (Arbeitsstreifen, Humuslagerung) und der Berücksichtigung künftig wegfallender Pachtflächen für einzelne Betriebe überwiegen die öffentlichen Belange, die für die planfestgestellte Baumaßnahme sprechen, gegenüber den privaten Belangen.

##### 4.5.1 Raumordnerische Entwicklungsziele

Die Bundesautobahn A 8 Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Rosenheim – Freilassing erfüllt die Zielsetzungen des Landesentwicklungsprogramms Bayern vom 03.05.1984.

Sie ist die einzige Autobahn, die ganz Südbayern in Ost-West-Richtung durchquert und verbindet die bayerischen Oberzentren München und Augsburg mit dem Ballungsraum Stuttgart. Darüber hinaus verbindet sie Bayern mit Baden-Württemberg, Österreich, Frankreich und über die BAB A 5 bzw. BAB A 81 mit der Schweiz. Sie dient außerdem als Verteilungs- und Verbindungsachse der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bundesautobahnen A 9, A 7 und A 5 und damit auch der überregionalen Anbindung des südbayerischen Raumes.

#### 4.5.2 Varianten

Vernünftige Alternativen zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 auf bestehender Trasse sind im planfestgestellten Abschnitt nicht ersichtlich. Es kommt kein Trassenkorridor mit voneinander örtlich abweichenden Varianten ernsthaft in Betracht und wurde auch von keiner Seite gefordert. Außerdem würde ein Neubau der BAB A 8 mit anderem Trassenkorridor erhebliche Mehrkosten verursachen, die angesichts der angespannten Haushaltslage des Bundes gravierend ins Gewicht fallen würden. Auch die im Rahmen der Beurteilung der Umweltverträglichkeit der Ausbauarten der BAB A 8 durchgeführte Bestands- und Raumwiderstandsanalyse kommt zu dem Ergebnis, daß aufgrund der bereits vorhandenen Vorbelastungen einem bestandsorientierten Ausbau der BAB A 8 gegenüber einem trassenferneren Neubau der Vorzug zu geben ist.

Es ist deshalb vernünftigerweise geboten, den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 unter voller Einbeziehung der Trasse der bestehenden Autobahn zu realisieren.

Dennoch verbleiben drei verschiedene Ausbauvarianten.

1. Bei einem beidseitigen, symmetrischen Ausbau der BAB A 8 werden die vorhandenen Richtungsfahrbahnen um jeweils einen Fahr-, sowie einen Standstreifen ergänzt. Die Lage der Hauptachse bleibt hierbei im Grundriß unverändert.
2. Beim einseitigen Ausbau Süd wird die Autobahn etwa um eine Fahrbahnbreite der alten Autobahn nach Süden verschoben.
3. Beim einseitigen Ausbau Nord wird demgegenüber eine neue Fahrbahn nördlich der bestehenden BAB A 8 angebaut und damit die Achse um das gleiche Maß nach Norden verschoben.

Hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit oder der Infrastruktur weisen die einzelnen Ausbauarten keine Unterschiede auf.

Nachteil des beidseitigen symmetrischen Ausbaus ist die Tatsache, daß bei einseitig eingeschränkter Verkehrsführung während der ersten Bauphase eine Fahrbahn (A-Fahrbahn) sowie die dazugehörigen Kreuzungsbauwerke zunächst provisorisch nach außen verbreitert werden müssen. In einer zweiten Bauphase kann dann über Mittelstreifenüberfahrten zusätzlich der Verkehr der anderen Fahrbahn (B-Fahrbahn) auf die provisorisch verbreiterte Fahrbahn umgelegt werden, die Bauwerke abgebrochen und die (dann verkehrsfreie) B-Fahrbahn in voller Breite neu erstellt werden. Nach Fertigstellung der neuen B-Fahrbahn kann der gesamte Verkehr auf diese umgelegt und die A-Fahrbahn neu hergestellt werden.

Demgegenüber kann bei einem einseitigen Ausbau die komplette neue A-Fahrbahn südlich bzw. nördlich der bestehenden Fahrbahn –außerhalb des Verkehrsraumes- angebaut und nach Fertigstellung dieser Fahrbahn der gesamte Autobahnverkehr auf diese umgelegt werden. Anschließend kann dann die bestehende A- bzw. B-Fahrbahn zur neuen B-Fahrbahn umgebaut werden. Vorteil dabei ist, daß ohne größere Behinderungen und unter

Beibehaltung der regulären Verkehrsführung die neue A-Fahrbahn hergestellt werden kann und nach Umleitung des Verkehrs auf die neue A-Fahrbahn der Umbau der beiden alten Fahrbahnen zur neuen Richtungsfahrbahn erfolgen kann. Eine provisorische Verbreiterung einer durchgehenden Fahrbahn und der Bauwerke ist in diesem Fall nicht erforderlich.

Im Gegensatz zum beidseitigen symmetrischen Ausbau ist bei einem einseitigen Ausbau die Behinderung des Verkehrs während der Bauzeit deutlich geringer, weil beim beidseitigen Ausbau mehrfache Verkehrsumlegungen mit der damit zwangsläufig einhergehenden Einschränkung der Verkehrssicherheit notwendig sind. Wegen der erheblichen Verkehrsbelastung der BAB A 8 ist ein möglichst ungehinderter Verkehrsfluß während der Bauphase ein entscheidender Sicherheitsgewinn.

Hinzu kommt noch, daß bei einem einseitigen Ausbau Höhenunterschiede zwischen neuer und alter Fahrbahn relativ einfach durch geringfügiges Abrücken der neuen Fahrbahn bewältigt werden können. Bei einem beidseitigen Ausbau lassen sich (größere) Höhenunterschiede nur durch aufwendige Sicherungsmaßnahmen (z.B. Spundwände) im Mittelstreifen bewältigen. Dadurch und wegen der verkehrsbedingten Provisorien ist der beidseitige symmetrische Ausbau erheblich kostenaufwendiger als der einseitige Ausbau.

Aus den genannten Gründen scheidet nach Auffassung der Regierung von Schwaben ein beidseitiger symmetrischer Ausbau der BAB A 8 aus.

Bei der Abwägung der Ausbauart fällt die Entscheidung darüber hinaus zugunsten des einseitigen Ausbaus nach Süden aus.

In dem plangegenständlichen Streckenabschnitt reichen die Wohnbebauungen der Ortsteile der Stadt Günzburg (Wasserburg, Deffingen und Leinheim) sowie die Wohnbebauungen der Gemeinde Bubesheim von Norden her sehr nah an die bestehende BAB A 8 heran.

Demgegenüber grenzt von Süden her keine Wohnbebauung an die Autobahn. Darüber hinaus wurden für Bubesheim und Deffingen im Zuge der Lärmsanierung bereits 4 m hohe Lärmschutzwälle längs der bestehenden BAB A 8 errichtet. Bereits bei diesen Maßnahmen wurde ein Ausbau der BAB A 8 nach Süden, zur ortsabgewandten Seite hin berücksichtigt. Diese bestehenden Lärmschutzwälle können bei einem südlichen Ausbau der BAB A 8 in die neuen höher auszubildenden Lärmvorsorgemaßnahmen mit einbezogen werden. Die bestehenden Wälle können dann nach Süden hin verbreitert werden, wobei der nördliche Dammfuß beibehalten werden kann.

Großer Vorteil des einseitigen südlichen Ausbaus ist – neben dem Abrücken der BAB A 8 von der Wohnbebauung und der damit verbundenen besseren Lärmsituation – , daß nicht weiter in die nach Süden orientierten Grundstücke der nahen Bebauung eingegriffen werden muß.

Ein Abrücken der Autobahn von der Wohnbebauung ist schließlich auch aus städtebaulicher Sicht zu befürworten.

Ein einseitiger Ausbau nach Süden von der Bebauung weg hat demnach gegenüber einem Ausbau nach Norden für die Anwohner wegen der weiteren uneingeschränkten Nutzung ihrer Gärten und der etwas geringeren Lärm- und Schadstoffbelastung Vorteile. Aus diesem Grunde war für den plangegenständlichen Abschnitt der einseitige Ausbau der BAB A 8 nach Süden zu befürworten. Eine Entscheidung hinsichtlich möglicher anderer Ausbauvarianten für nachfolgende Planfeststellungsabschnitte ist damit nicht vorweggenommen.

Eine Verlegung der B 16 ist erforderlich, weil, wie sich aus dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 26.10.1998 ergibt, an der Anschlußstelle Günzburg ein Anschluß mit Schleifenrampe im Nordost-Quadranten, zusätzlich eine Direktrampe im Nordwest-Quadranten sowie ein Anschluß mit Schleifenrampe im Südost-Quadranten erforderlich ist. Mit der Verlegung der B 16 nach Westen kann der Bereich der bestehenden Anschlußstelle Günzburg für die Anlage der neuen Anschlußstellenrampen genutzt werden, ohne daß in die bestehende Bebauung von Deffingen eingegriffen werden muß. Wegen der östlich der zu

verlegenden B 16 liegenden Bebauung (Ortsteil Deffingen) kommt nur eine Verlegung nach Westen in Betracht.

#### 4.5.3 Anschlußstelle Günzburg und Kreuzungen an der B 16

##### Anschlußstelle Günzburg

Die Anschlußstelle Günzburg ist – wie das Gutachten des Prof. Dr. Kurzak aufzeigt - für die prognostizierten durchschnittlichen Verkehrsbelastungen auch unter Berücksichtigung der Verkehrszahlen durch den Legolandverkehr und den Verkehr aufgrund einer Bebauung der Gewerbegebiete ausreichend leistungsfähig. Sowohl für das Prognosejahr 2002 als auch für das Prognosejahr 2012 ist die Anschlußstelle für den erwarteten durchschnittlichen täglichen Verkehr ausreichend dimensioniert.

Das Gutachten des Prof. Dr. Kurzak stellt in seinen Leistungsuntersuchungen zunächst auf Spitzenzeiten ab. Zur Ermittlung der Jahresmittelwerte (DTV) ist – wie auch das Gutachten darlegt - einmal die Grundbelastung auf der B 16 und der AS Günzburg am Normalwerktag im Sommer zu reduzieren, weil erfahrungsgemäß der DTV-Wert etwa 10 % unterhalb der Belastung am Normalwerktag liegt. Ebenso liegt das Verkehrsaufkommen der Gewerbegebiete im Jahresmittel um etwa 20 % niedriger als am Normalwerktag, womit das geringe bzw. nicht vorhandene Verkehrsaufkommen an den Wochenenden berücksichtigt wird. Das Verkehrsaufkommen des Freizeitparks ist wegen der Regentage im Sommer (hier sind erfahrungsgemäß weniger Besucher zu erwarten) und der Schließung im Winter auf 50 % des Normalwerktag im Sommer zu reduzieren. Die DTV-Zahlen sind damit deutlich niedriger als die für die Leistungsberechnungen im Gutachten zugrunde gelegten Spitzenbelastungen. Obwohl in dem Gutachten des Prof. Dr. Kurzak vom 26.10.1998 das 1. Update der Fa. Lego hinsichtlich der Besucherzahlen noch nicht berücksichtigt war, sind die dort genannten DTV-Zahlen zu verwenden, da sich die erhöhten Besucherzahlen, wie im 1. Update der Fa. Lego genannt, auf den DTV nur ganz unwesentlich auswirken.

Für das Prognosejahr 2012 wird auf der Nordwestrampe (Einfahrt in Richtung Stuttgart) eine durchschnittliche Belastung von 3.600 Kfz/24 h erwartet, auf der Nordostrampe eine Belastung von 8.700 Kfz/ 24 h. Die Südostrampe weist dagegen einen DTV von 12.300 Kfz/24 h auf, der LKW-Anteil beträgt jeweils 11 %. Für diese Verkehrsbelastungen ist die Anschlußstelle Günzburg ebenso wie die vierstreifige B 16 hinreichend leistungsfähig.

Spitzenbelastungen hinsichtlich des Verkehrs werden jedoch an den Samstagen vor allem im Monat Juli auftreten, weil dann mit den höchsten Besucherzahlen im Freizeitpark verbunden mit starkem Verkehr zu den Gewerbegebieten zu rechnen ist. Eine Überlagerung der Verkehrsströme zum Freizeitpark und zu den Gewerbegebieten tritt auf bei dem Anreiseverkehr am Vormittag und beim Rückreiseverkehr am Nachmittag. Dieser Kombinationsverkehr an den Samstagen stellt demnach die stärkste Verkehrsbelastung an der Anschlußstelle dar. Die besonders hohen Wochenendbelastungen des Freizeitparks sind vor allem im Juli und August bei schönem Wetter zu erwarten, was in etwa 10 – 12 hochbelastete Tage im Jahr ergibt. Die Ausweisung der Gewerbegebiete wird jedoch ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen durch die werktägliche Belastung vor allem an den Werktagen bedingen, während am Sonntag und im August der Berufsverkehr wegen der Ferienzeit in Bezug auf die Gewerbegebiete eher gering sein wird. Zu berücksichtigen ist außerdem, daß eine starke Belastung der Anschlußstelle Günzburg durch den Freizeitverkehr Legoland und den Verkehr zu den Gewerbegebieten voraussichtlich nur in den Vormittagsstunden stattfinden wird. Zu diesem Zeitpunkt ist der Anreiseverkehr zum Legoland-Freizeitpark am größten. In den Nachmittags- bzw. Abendstunden ist eine Überlastung der Anschlußstelle durch den Abreiseverkehr dagegen nicht zu erwarten, weil über die einstreifige Ausfahrtsrampe Legoland/Gewerbegebiet lediglich 1.600 bis 1.700

Kfz/Stunde abfließen können. Die B 16 bleibt insofern staufrei, der an Spitzentagen auftretende Rückstau bleibt im Freizeitpark und in den Gewerbegebieten.

Die zu erwartenden Spitzenbelastungen, die voraussichtlich nur an einigen Tagen im Jahr (Werktag im Sommer bei gutem Wetter) auftreten werden, sind, wie bereits dargelegt, höher als die durchschnittlichen Verkehrsbelastungen. So steigt die prognostizierte Verkehrsbelastung an diesen Spitzentagen unter Berücksichtigung des 1. Updates der Fa. Legoland hinsichtlich der Besucherzahlen auf der B 16 südlich der Anschlußstelle Günzburg nach dem Ergänzungsgutachten des Prof. Dr. Kurzak vom 23. Februar 1999 auf rund 44.200 Kfz/Tag und nördlich der Anschlußstelle Günzburg auf rund 30.880 Kfz/Tag.

Bei Zugrundelegen dieser Spitzenbelastungen wäre die Anschlußstelle Günzburg vor allem in den Spitzenstunden am Vormittag bei Zufahrt zum Freizeitpark überlastet. Zu berücksichtigen ist hierbei aber, daß die erwarteten Besucherzahlen des Legoland-Freizeitparks von der Fa. Lego nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde optimistisch geschätzt sind. Ein Vergleich mit vergleichbaren Freizeiteinrichtungen nach Eröffnung derselben ergibt dagegen häufig geringere als die ursprünglich erwarteten Besucherzahlen. Für die ursprünglich – vor dem 1. Update – geschätzten Besucherzahlen, die auch dem Verkehrsgutachten vom 26.10.1998 zugrundelagen (hier wurde die Querschnittsbelastung der B 16 südlich der Anschlußstelle Günzburg an einem Sommerwerktag und schönem Wetter mit 37.300 Kfz/Tag, die Spitzenbelastung vormittags in Fahrtrichtung Süd mit 1.755 Kfz/Stunde und abends in Fahrtrichtung Nord mit 2.380 Kfz/Stunde bei Vollbebauung der Gewerbegebiete und Freizeitpark geschätzt), wurde festgestellt, daß der durchgehend vierstreifige Ausbau der B 16 mit signalgesteuerten Knotenpunkten, der planfreien Anbindung Freizeitpark und Gewerbegebiete sowie einer leistungsfähigen Anschlußstelle mit den Verbindungsrampen zur BAB A 8 östlich der verlegten B 16 sowie einer Direktrampe im Nordwesten geeignet ist, das durch den Freizeitpark und die Gewerbeflächen südlich der BAB A 8 erwartete Verkehrsaufkommen in der Regel mit ausreichender Leistungsfähigkeit zu bewältigen. Mit Überlastungen zu rechnen ist jedoch an den Spitzentagen unter Berücksichtigung der erhöhten Besucherzahlen des 1. Updates der Fa. Legoland. Die Autobahn selbst wird nach durchgehend sechsstreifigem Ausbau auch an Spitzentagen mit gut 100.000 Kfz/Tag – ausgenommen unfallbedingt – noch keinen Stau aufweisen, zur Zeit werden an Spitzentagen etwa 70.000 Kfz/Tag gezählt.

Grundsätzlich sind Straßenbauprojekte nur auf den durchschnittlich zu erwartenden täglichen Verkehr (DTV) ausgerichtet zu dimensionieren. Vereinzelt auftretende Spitzenbelastungen sind nicht maßgebend für den Ausbaustandard von Straßen, denn es wäre im allgemeinen unwirtschaftlich, Straßen auf eine Belastung hin auszubauen, die voraussichtlich nur vereinzelt auftreten wird.

Auch wenn Straßenbaumaßnahmen grundsätzlich im Hinblick auf den zu erwartenden durchschnittlichen täglichen Verkehr auszurichten sind und Staubildungen auf anderen Straßen als Autobahnen zu bestimmten punktuellen Spitzenzeiten auch ohne erhöhte Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit hingenommen werden können, stellt ein Rückstau des Verkehrs auf einer Autobahn wegen der höheren Verkehrsbelastung und der höheren Fahrgeschwindigkeiten ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar. Aus diesem Grunde hat die Autobahndirektion Südbayern im Anhörungsverfahren mehrmals zugesagt, die Verkehrsentwicklung an der Anschlußstelle in den nächsten Jahren genau zu beobachten. Sollte sich dabei herausstellen, daß Rückstauungen durch den zu erwartenden Kombinationsverkehr aus der Freizeiteinrichtung und dem Gewerbegebiet – und sei es auch nur zu vereinzelt auftretenden Spitzenzeiten – auftreten, so ist die Autobahndirektion Südbayern bereit, die Anschlußstelle mit geeigneten technischen Maßnahmen nachzurüsten. Um ein rechtzeitiges Erkennen einer Überlastung der Anschlußstelle Günzburg zu gewährleisten, ist in diesem Planfeststellungsbeschluß oben unter A. IX.1. des Beschlüßtenors die Auflage enthalten, die Verkehrsbelastungen an der Anschlußstelle in regelmäßigen Abständen zu überprüfen.



Eine Nachrüstung der Anschlußstelle wäre beispielsweise möglich durch den Bau einer Direktrampe im Südwest-Quadranten der Anschlußstelle, damit der aus Richtung Stuttgart kommende Verkehr direkt nach Süden auf die B 16 abfließen kann. Ebenfalls möglich wäre die Errichtung einer 3. Fahrspur auf der B 16 südlich des Brückenbauwerks über die BAB A 8 bis zum Anschluß Legoland/Gewerbegebiet in Fahrtrichtung Süd. Da bereits in der vorliegenden Planung die Aufweitung von zwei auf drei Fahrstreifen am Anschluß Legoland/Gewerbegebiet vorgesehen ist, würde sich diese 3. Spur organisch in die bestehende Planung einfügen. Auch auf diese Weise kann eine Erleichterung des Verkehrsflusses von der BAB A 8 in Richtung Süden auf die B 16 erreicht werden, weil dann bei der Abfahrt von der Rampe Süd der Anschlußstelle Günzburg auf die B 16 drei Fahrstreifen Richtung Süden zur Verfügung stehen würden.

In Betracht kommt außerdem die Errichtung einer dritten Spur auf der Ostseite der B 16 zwischen der Einmündung der Rampe Süd und der Einmündung der Rampe Nord. Durch diese zusätzliche Spur, die auch eine Verbreiterung des Brückenbauwerks BW 141 neu erforderlich machen würde, kann eine eventuelle Blockierung des Rechtsabbiegeverkehrs in Fahrtrichtung Stuttgart durch den Geradeausverkehr vermindert werden. Auch diese ergänzende Maßnahme läßt sich an der Anschlußstelle jederzeit nachrüsten.

Gegebenenfalls wäre bei wider Erwarten starken Belastungen der Anschlußstelle auch ein Ausbau der Anschlußstelle Günzburg zu einem Vollkreuz noch nachträglich möglich.

Der Bau einer Direktrampe im Südwest-Quadranten, wie unter anderem von den Städten Günzburg und Leipheim gefordert, würde zusätzlich an der BAB A 8 den Bau einer baulich abgesetzten Parallelfahrbahn erforderlich machen. Ansonsten wäre bei zu kurz aufeinander liegenden Ausfahrten an einer Autobahn wegen der hohen Fahrgeschwindigkeiten und des damit erforderlichen Beschilderungsabstandes keine eindeutige Wegweisung mehr möglich. Erfahrungen an teilweise noch existierenden alten Autobahnanschlußstellen mit solchen kurz aufeinander folgenden Abfahrten - ohne Parallelfahrbahn - zeigen, daß diese ausgesprochene Unfallschwerpunkte sind. Parallelfahrbahnen dagegen ermöglichen eine eindeutige Wegweisung für den gesamten aus- und einfahrenden Verkehr und werden vom Autofahrer mit deutlich verminderten Geschwindigkeiten gegenüber der Hauptfahrbahn befahren. Mit ausreichenden Verflechtungsstrecken für zu- und abfahrende Fahrzeuge ist eine Parallelfahrbahn etwa 1,5 km lang und bedingt mit der erforderlichen Verlängerung des Kreuzungsbauwerk Mehrkosten von ca. 10 bis 15 Mio DM. Außerdem erfordert sie einschließlich Grünstreifen, Standspur und Bankette etwa 15 m Breite. Neben den hohen Mehrkosten wäre damit auch ein deutlich höherer Bedarf an Grund und Böden erforderlich. Außerdem wäre damit auch eine höhere Versiegelung gegeben.

Ähnliches gilt auch für eine dritte Fahrspur an der B 16 Richtung Süden bzw. eine dritte Fahrspur auf der Ostseite der B 16 zwischen den Anschlußstellenrampen. Erst recht gilt dies für einen Ausbau der Anschlußstelle zum Vollkreuz.

Im Prognosejahr 2002 (Eröffnung Legoland) ist die Leistungsfähigkeit der beiden Einmündungen der Anschlußstellenrampen auch bei Spitzenbelastungen in jedem Falle ausreichend. Die Leistungsfähigkeit der Anschlußstelle Günzburg ist jedoch auch in den folgenden Jahren bis zum Prognosehorizont 2012 - jedenfalls für den maßgebenden durchschnittlich prognostizierten Verkehr - ausreichend. Sollte auf Grund von Spitzenbelastungen ein Rückstau auf die Autobahn auftreten, ist ein Nachrüsten der Anschlußstelle wie oben beschrieben jederzeit möglich und von der Autobahndirektion Südbayern auch zugesagt.

Die dargestellten Erweiterungsmaßnahmen verursachen jedoch alle erhöhte Kosten. Nach den Grundsätzen einer sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltsführung können bei einer Verkehrsplanung lediglich „mögliche“ Verkehrsentwicklungen in der Zukunft bei einer konkreten Planung nicht berücksichtigt werden, weil Grundlage für die Dimensionierung einer Straßenbaumaßnahme der durchschnittlich tägliche Verkehr und nicht etwaige punktuell vereinzelt auftretende Spitzenbelastungen sind. Der Straßenbaulastträger ist gehalten, seine Ausbauplanung an den prognostizierten und vorhandenen Gegebenheiten zu orientieren. Dies folgt aus dem Grundsatz der sparsamen und wirtschaftlichen

Verwendung der Haushaltsmittel und auch aus dem Grundsatz der Minimierung des Eingriffs in Grund und Boden. Abzuwarten bleibt außerdem, ob die von der Fa. Legoland im Update erwarteten Besucherzahlen des Freizeitparks tatsächlich eintreten werden.

Für den prognostizierten durchschnittlichen Verkehr ist die Anschlußstelle Günzburg auch im Prognosejahr 2012 in jedem Falle ausreichend leistungsfähig.

Die zwingende verkehrliche Notwendigkeit für die genannten und im Anhörungsverfahren teilweise geforderten Erweiterungsmaßnahmen an der Anschlußstelle Günzburg (gegenüber dem planfestgestellten Neubau der Anschlußstelle) ist derzeit noch nicht gegeben bzw. nicht absehbar.

Die angesprochenen weiteren Maßnahmen sind also gegenwärtig mit der zu erwartenden Verkehrsbelastung nicht zu begründen und können daher dem Vorhabensträger von Seiten der Planfeststellungsbehörde derzeit auch nicht auferlegt werden. Da sich die Autobahndirektion durch ihre Zusagen im Anhörungsverfahren dazu verpflichtet hat, die Anschlußstelle bei Bedarf umgehend nachzurüsten, ist auch dem Interesse der Verkehrssicherheit bezüglich der Gefahr von Rückstauungen auf der Autobahn andererseits ausreichend Rechnung getragen.

Im Erörterungstermin am 26.07.1999 hat die Autobahndirektion Südbayern auf die Anregung der Stadt Günzburg außerdem erklärt, daß der das Gelände des Freizeitparks oder das Gewerbegebiet besuchende Verkehr an den Abfahrts- und Auffahrtsstellen durch eine geeignete Beschilderung hingewiesen, geleitet und geordnet werden wird. Diese Beschilderung wird im übrigen mit der Verkehrsbehörde der Stadt Günzburg abgestimmt werden. Auf diese Weise kann die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wie von der Stadt Günzburg gefordert, zusätzlich gewährleistet werden.

Im übrigen ist ein Rückstau auf die Autobahn durch die Ampelanlage an der Rampe Südost aus Fahrtrichtung Stuttgart bei der Einmündung in die B 16 nach den derzeitigen Verkehrsprognosen nicht zu befürchten. Durch eine geeignete Schaltung der Ampelanlagen, deren Phaseneinteilung und -folge noch genau zu untersuchen ist, können Rückstauungen auf die Autobahn verhindert werden. Durch ausreichend bemessene Grünphasen bei der Signalisierung in Verbindung mit Staulängenmelder auf den Rampen können die notwendigen Verkehrsmengen in Richtung Süden –belastungsabhängig - zu dem Gewerbegebiet und dem Legoland-Freizeitpark abfließen. Durch eine geeignete Ampelschaltung wird auch der Verkehrsfluß nach Norden ausreichend gewährleistet, so daß auch die notwendige Umgehungsfunktion der BAB A 8 für die Stadt Leipheim und die Stadt Günzburg gegeben ist.

#### Kreuzung B16/Gewerbegebiete/Anbindung Freizeitpark

Angesichts der hohen Belastung der in diesem Abschnitt vierstreifigen B 16 ist nur eine gemeinsame leistungsfähige Anbindung der Gewerbegebiete und des Freizeitparks an die B 16 aus Gründen eines sicheren Verkehrsablaufes möglich.

Hinsichtlich der Kreuzung B16/Gewerbegebiete/Anbindung Freizeitpark wurden in dem Verkehrsgutachten des Herrn Prof. Dr. Kurzak vom 26.10.1998 mehrere Möglichkeiten begutachtet. Untersucht wurde eine höhengleiche signalisierte Kreuzung mit doppelten Linksabbiegespuren Richtung Freizeitpark/Gewerbegebiete, eine Kreuzungslösung mit getrennter Verkehrsführung Freizeitpark/Gewerbegebiete und eine höhenfreie Lösung in Form eines unsymmetrischen halben Kleeblattes mit untergeordneter Anbindung der Alois-Mengele-Straße. Eine Lösung mit einem großen zweispurigen Kreisplatz wurde wegen Überschreitung der Verflechtungsbelastung als nicht leistungsfähig abgelehnt.

Vorteil der höhenfreien Lösung, wie in der gegenständlichen Planung vorgesehen, ist, daß der starke Verkehrsstrom am Vormittag von der B 16 von Norden kommend vorfahrtsberechtig in die Zufahrtsstraße zum Freizeitpark und dem Gewerbegebiet Ost geführt wird. Eine signalisierte Kreuzung wäre zwar im Normalfall gerade noch ausreichend leistungsfähig. Wegen der Nähe der Kreuzung zur Anschlußstelle Günzburg besteht jedoch

bei besonders starkem Zufluß zum Freizeitpark die Gefahr eines Rückstaus bis auf die Autobahn. Damit eine Gefährdung des Durchgangsverkehrs auf der BAB A 8 weitgehend ausgeschlossen werden kann, war einer höhenfreie Lösung zum Anschluß des Freizeitparks und der Gewerbegebiete der Vorzug zu geben.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt im Prognosejahr 2012 an der genannten Kreuzung in Richtung Gewerbegebiet Ost und Freizeitpark 13.200 Kfz/24 h und in Richtung Gewerbegebiet West 7.200 Kfz/24 h. Die höhenfreie Lösung der Anbindung Freizeitpark/Gewerbegebiete an die B 16 in Form eines unsymmetrischen halben Kleeblattes mit untergeordneter Anbindung der Alois-Mengele-Straße ist durch den zusätzlichen Fahrstreifen bei der B 16 Anschlußrampe West und den zweibahnigen Anschluß Legoland/Gewerbegebiete (Tektur vom 10.12.1999) in ihrer Leistungsfähigkeit verbessert worden und ist daher jetzt auch für Belastungsspitzen ausreichend leistungsfähig. Auch wenn die Einmündung Alois-Mengele-Straße/Schleifenrampe West und die Rampe Ost/Zufahrt Freizeitpark voraussichtlich auch ohne Signalanlagen im Prognosejahr 2012 hinreichend leistungsfähig sind, so werden dort dennoch Leerrohre für eine mögliche, nachträglich vorzunehmende Signalisierung verlegt. Sofern der verkehrliche Bedarf dafür vorhanden ist, können Lichtsignalanlagen damit problemlos nachgerüstet werden.

#### Kreuzung B 16 neu/B 16 alt/Anbindung Deffingen

Die Kreuzung B 16 neu/B16 alt/Anbindung Deffingen ist als signalisierte höhengleiche Kreuzung vorgesehen. Um einen weiteren signalisierten Anschluß an die B 16 zwischen der Anschlußstelle Günzburg und der Einmündung B 16 alt/B16 neu zu vermeiden, war die Anbindung des Stadtteiles Deffingen auf Höhe der B 16 neu vorzunehmen.

Wegen der künftig hohen Verkehrsbelastung ist eine Signalisierung der Kreuzung erforderlich. Der für das Jahr 2012 prognostizierte DTV nördlich der Anschlußstelle Günzburg beträgt 26.700 Kfz/Tag. Die Prognosebelastung 2012 für einen Werktag im Sommer bei schönem Wetter (Spitzenbelastung) beträgt dagegen rund 30.880 Kfz/Tag. Auf der B 16 alt (Zufahrt Denzingen) verbleiben an einem solchen Tag voraussichtlich etwa 10.200 Kfz/Tag.

Die B 16 ist daher auch nördlich der Anschlußstelle Günzburg durchgehend vierstreifig auszubauen und die Kreuzung B 16 neu/B 16 alt/Anbindung Deffingen entsprechend der gegenständlichen Planung auszubauen. Rückstauungen werden damit auch bei hohen Belastungen vermieden.

#### **4.5.4 Wasserhaushalt, Entwässerung**

Über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis für die durch das Vorhaben nach §§ 2, 3 Abs. 1 WHG ausgelösten Benutzungstatbestände ist aufgrund des § 14 Abs.1 WHG durch die Regierung als Planfeststellungsbehörde mitzuentcheiden.

Die gehobene Erlaubnis nach § 7 WHG, Art. 16 BayWG für das Einleiten von Straßenwasser in das Grundwasser kann erteilt werden, weil die Beachtung der auf § 4 WHG und Art. 15 BayWG beruhenden Auflagen eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht erwarten läßt (§ 6 WHG, Art. 16 BayWG).

Die zuständige Kreisverwaltungsbehörde (Landratsamt Günzburg) hat mit Schreiben vom 25. September 2000 das Einvernehmen gem. § 14 Abs. 3 WHG erteilt.

Im Planfeststellungsabschnitt sind zwei verschiedene Arten der Entwässerung vorgesehen, nämlich die Versickerung in den Untergrund und die verstetigte Ableitung in verschiedene Vorfluter. Soweit wie möglich soll das Straßenoberflächenwasser über geeignete Einrichtungen vorzugsweise flächenhaft oder alternativ hierzu auch zentral versickert

werden. Hierdurch kann der grundsätzlichen Forderung der Wasserwirtschaft entsprochen werden, gefaßtes Niederschlagswasser bevorzugt in den Untergrund einzuleiten und somit das Grundwasser anzureichern.

Dort, wo die Versickerung des Oberflächenwassers aufgrund des ungeeigneten Untergrundes nicht möglich ist, wird das Niederschlagswasser über Regenrückhaltebecken verstetigt in Vorfluter eingeleitet. Vorrangig beachtet wurde, daß Straßenwasser überall dort zu versickern ist, wo dies aufgrund des anstehenden Bodens möglich ist. Die Versickerungsfähigkeit des Bodens wurde vom Vorhabensträger anhand zahlreicher Bohrerergebnisse genau erkundet. Für das breitflächige Versickern über Bankettflächen und das Versickern in Rasenmulden und Grünstreifen bedarf es keiner wasserrechtlichen Erlaubnis.

Die Situation des Wasserabflusses wird sich durch die zahlreichen geplanten Rückhalteeinrichtungen und die in der Planung vorgesehene Modernisierung der Entwässerungseinrichtungen an der BAB A 8 verbessern. Im Planfeststellungsabschnitt fließen die Bäche und Flüsse in Süd-Nordrichtung hin zur Donau, die BAB A 8 jedoch in Ost-West-Richtung. Sie stellt daher seit jeher einen Querriegel für den Hochwasserabfluß dar, der durch den plangegenständlichen Autobahnausbau nicht verschlimmert werden soll. Die neu geplanten Rückhaltebecken sind im Planfeststellungsabschnitt überdimensioniert und sehr großzügig geplant. Durch ein Gutachten der beratenden Ingenieure Dr. Blasy und Mader vom 12.05.2000 wurde nachgewiesen, daß auch bei einem 100-jährlichen Niederschlagsereignis keine Verschlechterung für die Vorfluter gegenüber dem Istzustand erfolgt.

Die vorgesehenen Einleitungen sind notwendig, weil die Errichtung und Unterhaltung der Straßenentwässerungsanlagen grundsätzlich Aufgabe des Straßenbaulasträgers (§ 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG, Art. 2 Nr. 1a BayStrWG) ist und Niederschlagswasser mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nur durch Einleitung in oberirdische Gewässer oder in das Grundwasser beseitigt werden kann.

### **Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung**

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen für den Ausbau von Gewässern und an Gewässern erfaßt. Wassergewinnungsgebiete werden von der Baumaßnahme nicht berührt. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Auch die Auswirkungen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgestellten Nebenbestimmungen mit den Belangen der Wasserwirtschaft im Einklang.

### **Ausbaumaßnahmen**

Im Rahmen des Bauvorhabens sind Ausbaumaßnahmen nach § 31 Abs. 2 WHG vorgesehen, für die der Plan mit diesem Beschluß nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG gleichfalls festgestellt wird. 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).

Gegenstand sind die Auflassung, Teilauflassung, Verlegung, Teilverlegung, Anpassung und die naturnahe Umgestaltung der unten genannten Gräben und Gewässer sowie der ökologische Ausbau (Renaturierung) des Bubesheimer Baches auf eine Länge von rund 1100 m. Die Gewässerausbauten dienen u.a. der Sicherstellung der Vorflut und der

freiflächengerechten Einbindung als Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen, die durch die Baumaßnahme bedingt sind. Durch die Anlage von Vernässungsflächen und die Renaturierung von Gräben und Gewässerabschnitten wird die ökologische und biologische Wirksamkeit erhöht.

Die unter Auflage A. VI. 4.3, 13. des Beschlusses angeordnete Übernahme der Unterhaltungslast durch den Vorhabensträger für die Dauer von zwei Jahren nach Fertigstellung der jeweiligen Ausbaumaßnahme ist erforderlich, da sich erst in dieser Zeit die neue Gewässerstrecke konsolidieren kann.

Diese Planfeststellung (Gewässerausbau) erstreckt sich auf folgende Maßnahmen:

- Wellstahlrohrdurchlaß Bubesheimerbachbrücke BW 149 neu (Bw.Verz. lfd.Nr. 4.01 i.V.m. 2.01)
- Durchlaß DN 1000, Gießhauptgraben, Bw.Verz. lfd.Nr. 4.02
- Teilauffassung des Grabens Fl.Nr. 232, Gem. Wasserburg, Bw.Verz. lfd.Nr. 4.03
- Teilverlegung des Wassergrabens Fl.Nr. 204 im Zuge des Brückenneubaus Westliche Günzflutmuldebrücke (BW 145 neu), Gem. Wasserburg, Bw.Verz. lfd.Nr. 4.04 i.V.m. 2.07
- Uferanpassung der Günz im Zuge des Brückenneubaus der Günzbrücke (BW 144 neu), Bw.Verz. lfd.Nr. 4.05 i.V.m. 2.08
- Uferanpassung des Winkelgrabens im Zuge des Brückenneubaus Östliche Günzflutmuldebrücke (BW 142 neu), Bw.Verz. lfd.Nr. 4.06 i.V.m. 2.10
- Anpassung des Wassergrabens Fl.Nr. 680, Gem. Deffingen, Durchlaß DN 1000, Bw.Verz. lfd.Nr. 4.07
- Auffassung des Wassergrabens Fl.Nr. 425, Gem. Leinheim, Teilauffassung des Wassergrabens Fl.Nr. 133, Gem. Leinheim, Grabenneubau auf Fl. Nr. 132, Gem. Leinheim zur Vorflutbeschaffung, Durchlaß DN 1000, Bw.Verz. lfd.Nr. 4.08
- Anpassung des Wassergrabens Fl.Nr. 150, Gem. Leinheim im Zuge der Unterführung BW 139 neu, Bw.Verz. lfd.Nr. 4.09
- Auffassung der Wassergräben Fl.Nr. 162, 164 und 167, Gem. Leinheim, Bw.Verz. lfd.Nr. 4.10
- Teilauffassung des Wassergrabens Fl.Nr. 521, Gem. Deffingen, Bw.Verz. lfd.Nr. 4.11
- Naturnahe Umgestaltung des Bubesheimer Baches auf den Grundstücken Fl.Nr. 1714 und 1715, Gem. Bubesheim (Ausgleichsfläche N1), Bw.Verz. lfd.Nr. 6.13
- Naturnahe Umgestaltung des Bubesheimer Baches auf den Grundstücken Fl.Nr. 1072, 1130/3 - 1136, Gem. Bubesheim (Ausgleichsfläche N2), Bw.Verz. lfd. Nr. 6.14
- Teilverlegung des Grabens Fl.Nr. 204, Gem. Wasserburg auf das Grundstück Fl.Nr. 206 (Ausgleichsfläche L 2). Der Altlauf wird zur Hochwasserabführung belassen und erhalten, das neue Teilstück wird naturnah ausgebaut, Bw.Verz. lfd.Nr. 6.16

## Genehmigung und Unterhaltung von Anlagen

Im Rahmen der plangegegenständlichen Baumaßnahme ist auch die Errichtung von Anlagen an Gewässern vorgesehen. Dafür bedarf es gem. Art. 59 Abs. 1 i.V.m. Abs. 4 BayWG einer Genehmigung, wenn es sich um Anlagen in oder an Gewässern erster oder zweiter Ordnung handelt, die nicht der Benutzung oder Unterhaltung dienen. Anlagen an Gewässern sind nach Art. 59 Abs. 1 Satz 2 BayWG solche, die weniger als 60 m von der Uferlinie entfernt sind und andere Anlagen, die die Unterhaltung oder den Ausbau beeinträchtigen können oder die in eingedeichten Gebieten errichtet werden.

Die Günz ist ein Gewässer 1. Ordnung, weshalb die Errichtung der Günzbrücke BW 144 neu (Bw.Verz. lfd. Nr. 2.08), die sich im 60 m-Bereich der Günz befindet, einer Genehmigung nach Art. 59 BayWG bedarf. Die Westl. Günzflutmuldebrücke BW 145 neu (Bw.Verz. lfd.Nr. 2.07), der Wellstahlrohrdurchlaß BW 142 neu (Bw.Verz. lfd.Nr. 2.10) und der Wellstahlrohrdurchlaß BW 143 neu (Bw.Verz. lfd.Nr. 2.09) liegen außerhalb des 60-m-Bereiches, aber im Überschwemmungsgebiet der Günz.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen nach Art. 59 BayWG keine Bedenken gegen das Bauvorhaben und deren Entwässerung, weil bei Beachtung der angeordneten Auflagen, Bedingungen und Hinweise das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird. Die Genehmigung gem. Art. 59 BayWG wird von der Planfeststellung mit umfaßt.

## **Fischerei**

Die Interessen der Fischerei werden hauptsächlich bei der Querung der Günz sowie einiger kleinerer Zuflüsse berührt. Diesen Interessen wird durch die Auflagen im Beschlußtenor unter A.VI. 4.5 Rechnung getragen. Darüber hinaus ist im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans auch der ökologische Ausbau einiger Kleingewässer vorgesehen. Die geplanten Einzelmaßnahmen wird der Vorhabensträger vor dem Bau mit der Fachberatung für das Fischereiwesen und der Fischereigenossenschaft Untere Günz abstimmen.

Gemäß der Forderung des Wasserwirtschaftsamtes Krumbach wird der ursprünglich vorgesehene Mittelpfeiler der Günzbrücke (BW 144 neu) aus dem Fluß genommen. Dies wirkt sich auch positiv auf fischereiliche Belange aus. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, beim Abbruch des alten Pfeilers schonend vorzugehen.

Die Fischereifachberatung beim Bezirk Schwaben hat sich mit dem plangegegenständlichen Bauvorhaben einverstanden erklärt. Grundsätzliche Bedenken wurden nicht erhoben.

### **4.5.5 Bodenschutz**

Nach § 1 des Gesetzes zum Schutz des Bodens vom 17. März 1998 (BBodSchG) sollen die Funktionen des Bodens gesichert oder 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. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 8 BBodSchG findet dieses Gesetz auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten Anwendung, soweit Vorschriften über Bau, Änderung, Unterhaltung und Betrieb von Verkehrswegen Einwirkungen auf den Boden nicht regeln.

Entlang hochbelasteter Straßen wie der plangegegenständlichen Bundesautobahn ist zwar davon auszugehen, daß die Prüfwerte der Bodenschutzverordnung in der Regel eingehalten

sind, andererseits ist nicht ausgeschlossen, daß auf Nachbargrundstücken die Vorsorgewerte – abhängig von meteorologischen und geologischen Bedingungen und der vorherrschenden Vegetation - nicht durchgängig eingehalten werden. Die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung in unmittelbarer Straßennähe ist daher nicht gänzlich auszuschließen, auch wenn vom Landratsamt Günzburg hinsichtlich schädlicher Bodenverunreinigungen durch die Verkehrsbelastung keine Stellungnahme erfolgen konnte. Nach § 7 Satz 2 BBodSchG wären deshalb Vorsorgemaßnahmen zu treffen, sofern diese Besorgnis auf verkehrsbedingte Schadstoffeinträge zurückzuführen ist.

Das bodenschutzrechtliche Vorsorgegebot ist deshalb in der straßenrechtlichen Planfeststellung im Rahmen der Abwägung als öffentlicher Belang zu berücksichtigen und ist den für das Vorhaben sprechenden Belangen gegenüberzustellen. Nach § 7 Satz 3 BBodSchG sind Bodeneinwirkungen zur Erfüllung der Vorsorgepflicht zu vermeiden oder zu vermindern, soweit dies auch im Hinblick auf den Zweck der Nutzung des Grundstücks verhältnismäßig ist.

Aus den oben unter Ziffer 4.2 (Rechtfertigung des Vorhabens) angeführten Gründen ist die Verwirklichung des plangegenständlichen Vorhabens dringend erforderlich und überwiegen daher die mit dem BBodSchG geschützten Belange. Eine Vermeidung nachteiliger Bodeneinwirkungen, die wohl nur durch verkehrsbeschränkende Anordnungen zu erzielen wären, kommt im vorliegenden Fall nicht in Betracht.

Andere Maßnahmen zur Verminderung von möglichen Bodeneinwirkungen scheiden ebenfalls aus. Technische Schutzmaßnahmen am Verkehrsweg selbst – vergleichbar den Schallschutzwänden – führen einerseits nur zu einer Verlagerung der Schadstoffemissionen und stünden wegen der hohen Kosten andererseits außerhalb der Verhältnismäßigkeit. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen sind unter dem Gesichtspunkt einer dadurch zu erzielenden Verminderung der bodenschutzrechtlich relevanten Schadstoffemissionen wohl kaum als geeignete Maßnahmen zu betrachten. Außerdem scheitern solche Maßnahmen ebenfalls im Rahmen der Verhältnismäßigkeit, weil gerade bei den Fernverkehrswegen wie einer Autobahn die damit verbundene Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswege in keiner Relation zu den erzielbaren Verminderungen der Stoffeinträge stehen. Aus diesem Grunde scheiden auch Maßnahmen zur Verminderung von Bodeneinwirkungen aus.

Ebensowenig bestehen Ausgleichsansprüche eines Eigentümers eines Nachbargrundstücks, weil unabhängig von der Frage, ob die bodenschutzrechtlichen Vorsorgeanforderungen Entschädigungsansprüche auslösenden Drittschutz vermitteln, die Vorsorgepflicht von vornherein unter der Beschränkung des Verhältnismäßigkeitsvorbehaltes steht.

#### 4.5.6 Immissionsschutz

##### Lärm

Nach § 41 Abs. 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, daß durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Grenze der für die Anlieger zumutbaren Verkehrsgeräusche bestimmt sich dabei nach § 41 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 BImSchG. Danach sind solche Nachteile und Belästigungen durch Verkehrslärm erheblich, die dem Betroffenen – auch unter Würdigung der besonderen Bedeutung eines leistungsfähigen Straßennetzes für die Allgemeinheit wie für den Einzelnen – billigerweise nicht mehr zugemutet werden sollen (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 22.03.1985 in

DVBl 1985, 896). Die nähere Bestimmung der Zumutbarkeit kann nicht undifferenziert auf alle Fälle einheitlich festgelegt werden. Deshalb wurde auf die konkrete Situation der Umgebung abgestellt, auf die der Verkehrslärm einwirkt. Dabei ist von der bebauungsrechtlich geprägten Situation der Umgebung auszugehen.

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

Diese Werte betragen :

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen:

57 dB (A) tags,  
47 dB (A) nachts;

2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten:

59 dB (A) tags,  
49 dB (A) nachts;

3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten:

64 dB (A) tags,  
54 dB (A) nachts;

4. in Gewerbegebieten:

69 dB (A) tags,  
59 dB (A) nachts.

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße besteht ein Anspruch auf Lärmschutz grundsätzlich nur dann, wenn der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm den maßgeblichen Immissionsgrenzwert überschreitet. Der maßgebende Beurteilungspegel ist dabei grundsätzlich nicht als sog. Summenpegel zu verstehen, der Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege mitberücksichtigt (BVerwG Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95 in NVwZ 1996, 1003). Eine Summation der verschiedenen Einzelbelastungen zu einer Gesamtbelastung wird nur dann berücksichtigt, wenn durch die Lärmeinwirkungen eigentumsrechtliche oder gesundheitsgefährdende Eingriffe angenommen werden müßten. Solche Eingriffe sind jedoch erst bei Beurteilungspegeln anzunehmen, die erheblich über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV liegen. Diese Voraussetzungen sind hier jedoch bei keinem Anwesen gegeben.



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

Die schalltechnischen Berechnungen wurden nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990“ (RLS 90) durchgeführt. 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 bei geplanten Verkehrswegen die Verkehrsbelastung noch gar nicht gemessen werden kann. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel. Gegenüber Messungen haben Berechnungen darüber hinaus den Vorteil, daß ein Mittelungspegel ermittelt werden kann, unabhängig von einer Lärmsituation im Augenblick.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind in Unterlage 9.1 der Planmappe aufgeführt. Die Lagepläne mit den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung sind in Unterlage 9.2 enthalten.

Die planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen wurden auf der Grundlage des BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV dimensioniert. Für die BAB A 8 wurde den Berechnungen dabei eine freie Geschwindigkeit, also 130 km/h für PKW und 80 km/h für LKW zugrundegelegt. Aufgrund der Ampelregelung wurde für die Berechnung der Lärmbelastungen durch die B 16 lediglich eine Geschwindigkeit von 80 km/h für PKW und 60 km/h für LKW zugrundegelegt. Für die Fahrbahn ist ein lärmindernder Belag gemäß Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1991 entsprechend einer Korrektur  $D_{StO}$  von  $-2$  dB (A) vorgesehen. Dieser Ansatz (die lärmindernde Wirkung ist erst bei Geschwindigkeiten von  $> 60$  km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit zu erwarten) des Korrekturwertes ist gerechtfertigt, weil auf der B 16 im Bereich der Signalanlagen aller Voraussicht nach eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h angeordnet wird. Die erhöhte Störwirkung von lichtsignalgeregelten Kreuzungen und Einmündungen wurde nach RLS 90 dabei mit einem entfernungsabhängigen Zuschlag berücksichtigt.

Der Einbau einer Fahrbahndecke mit einer Lärminderung von  $-4$  dB (A), wie vom Landesamt für Umweltschutz vorgeschlagen, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vorzusehen. Erfahrungen an Probestrecken mit solchen offenporigen Asphaltdeckschichten haben ergeben, daß diese Asphaltarten keine dauerhaft gleichbleibende Lärminderung gewährleisten können. Falls die lärmindernde Wirkung nachläßt, muß entweder der Belag erneuert oder aufwendig gereinigt werden. Die Erhaltung ist wesentlich aufwendiger, da die Strecke nur als Ganze und nicht in Teilstrecken ausgebessert werden kann.

Im Winter erfordert das Wasser, das sich im Belag staut, einen höheren Winterdienst, der sich aus organisatorischen Gründen nicht auf die Strecken mit offenporigem Belag beschränkt, sondern die gesamte Einsatzstrecke umfaßt. Der erweiterte Winterdienst ist erforderlich, um ein Vereisen von Wasser in den Hohlräumen zu vermeiden. Die Glätte auf der Fahrbahn würde die Unfallgefahren erhöhen. Die geschilderten Nachteile haben z.B. auf der Autobahn A 96 bei Memmingen zu vermehrten Unfällen trotz erweitertem Winterdienst geführt. Daher kann der Forderung, statt des gewählten Belages mit einem Korrekturwert von  $-2$  dB (A) eine „lärmindernde Fahrbahndecke“ mit einem Korrekturwert von  $-4$  dB (A), nicht stattgegeben werden.

Die künftige Verkehrsbelastung ist im Verkehrsgutachten von Herrn Prof. Dr. Kurzak in München für das Prognosejahr 2012 ermittelt worden. Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsuntersuchung und die Hochrechnung auf das Prognosejahr 2012 methodisch richtig und inhaltlich nachvollziehbar, so daß sie eine

geeignete Grundlage für die Lärmberechnungen darstellt. Hinsichtlich der schalltechnischen Untersuchungen und Berechnungen wird auf die Unterlage 9.1 der Planmappe verwiesen. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz (LfU) hat angeregt, den Prognosehorizont im vorliegenden Fall auf das Jahr 2020 auszudehnen, weil gerade Verkehrswege von überregionaler und länderübergreifender Verkehrsbedeutung im Laufe der Jahrzehnte eine hohe Attraktivität für Fernverkehre im europäischen Raum hätten und dementsprechenden Verkehrszuwachs erfahren würden. Dem ist jedoch entgegenzuhalten, daß der gewählte Prognosezeitraum von 15 Jahren dem üblichen Prognosehorizont bei Fernstraßenplanungen entspricht. Der in der Begründung zur 16. BImSchV genannte Zeitraum von 10 - 20 Jahren ist damit eingehalten. Außerdem werden Prognosen über weiter in der Zukunft liegende Zeiträume zunehmend ungenauer. Aus den genannten Gründen hält daher die Planfeststellungsbehörde den zugrunde gelegten Prognosehorizont 2012 für ausreichend.

Der Lärmberechnung wurden dabei folgende aufgerundete Prognoseverkehrsmengen zugrundegelegt:

BAB A 8 westlich der AS Günzburg: 70.000 Kfz/24 h

BAB A 8 östlich der AS Günzburg: 67.000 Kfz/24 h

B 16 nördlich der AS Günzburg: 27.000 Kfz/24 h

B 16 südlich der AS Günzburg: 30.000 Kfz/24 h

Das Landesamt für Umweltschutz hat die schalltechnischen Berechnungen überprüft und diese – mit Ausnahme der Berechnungen für den Ort Deffingen – grundsätzlich für richtig befunden. In die Berechnungen der Schallausbreitung wurden sowohl die natürlichen Geländeformen als auch die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen mit einbezogen. Zur Darstellung der von der BAB A 8 und der B 16 neu ausgehenden Lärmbelastung wurden für eine repräsentative Auswahl von betroffenen Anwesen zwischen Bubesheim und Leinheim die Immissionspegel berechnet und für die bebauten Teile von Deffingen die Immissionsanteile aus der sechsstreifigen BAB A 8 und der B 16 neu sowie die Lärmbelastungen von den neuen Anschlußstellenbereichen berücksichtigt und summativ überlagert. Mit dieser Vorgehensweise hat sich das Landesamt für Umweltschutz einverstanden erklärt.

Durch die plangegegenständlichen Lärmschutzmaßnahmen wird zum großen Teil die bereits vorhandene Lärmsituation deutlich verbessert. Dennoch können auch durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht an allen autobahnnahen Anwesen eingehalten werden. Die Liste der einzelnen Anwesen, für die passiver Lärmschutz erforderlich ist, ist in Unterlage 9.1 der Planmappe enthalten, die Anwesen sind außerdem in Unterlage 9.2 der Planmappe eingetragen.

Der im Bereich Bubesheim auf eine Länge von etwa 315 m vorhandene Lärmschutzwall genügt nicht mehr den Anforderungen nach der 16. BImSchV. Zum Schutz des Ortes Bubesheim wird daher nördlich der BAB A 8 ab Bau-km 11+000 ein Lärmschutzwall errichtet, der lückenlos an den Lärmschutzwall für den Bereich Wasserburg anschließt. Auf Brücken wird der Lärmschutzwall durch Lärmschutzwände ersetzt. Der Wall wird im westlichen Bereich zunächst mit 4 m errichtet und steigt dann zwischen Bau-km 11+300 und 11+500 auf 6,5 m an. Zwischen Bau-km 11+730 und 12+150 wird der Wall aufgrund der Einwendungen der Grundstückseigentümer durch eine Wall-/Wandkombination mit einer Höhe von 6,0 m ersetzt. Anschließend wird der Wall dann wieder mit einer Höhe von 6,5 m bis Bau-km 12+400 fortgeführt und fällt im danach folgenden Bereich wieder auf eine Höhe von 4,5 m zurück.

Durch diese Lärmschutzmaßnahmen werden die Tagesgrenzwerte an allen betroffenen Anwesen eingehalten. Ebenfalls kann dadurch bei dem größten Teil der Anwesen der nach der 16. BImSchV maßgebliche Nachtgrenzwert eingehalten werden. Für 36 Anwesen sind

jedoch wegen Überschreitung des Nachtgrenzwertes zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Das LfU hat im Anhörungsverfahren vorgeschlagen, den 6,5 m hohen Lärmschutzwall im Bereich Bubesheim durch Aufsetzen einer 2 m hohen Lärmschutzwand von Bau-km 11+680 bis Bau-km 12+500 zu erhöhen. Auch diese Erhöhung reicht jedoch nicht aus, um die Nachtgrenzwerte einzuhalten. Hierfür wäre der Aufbau einer 4 m hohen Wand notwendig. Zur Gewährleistung der erforderlichen Überstandslängen müßte die Lärmschutzwand mit 10,5 m Höhe über zwei Brückenbauwerke fortgesetzt werden. Gegen eine Verwirklichung dieser Lösung sprechen gestalterische Gesichtspunkte. Außerdem würden dadurch Mehrkosten von etwa 3,0 Mio DM (im Vergleich dazu kosten die passiven Maßnahmen etwa 600.000,- DM) anfallen, die außer Verhältnis stehen zu dem damit erreichten Schutzzweck. Aus diesem Grunde kann dieser Vorschlag des LfU nicht zur Ausführung kommen.

Im Bereich des Ortsteiles Wasserburg wird die Lärmsituation künftig gegenüber der augenblicklichen Situation deutlich verbessert. Derzeit ist dieser Ortsteil von den Lärmbelastungen durch die BAB A 8 nicht geschützt.

Zum Schutz des Ortsteiles Wasserburg wird daher der Lärmschutzwall bis Bau-km 13+500 mit einer Höhe von 4,5 m lückenlos fortgesetzt. Im weiteren Verlauf fällt die Wallhöhe dann bis Bau-km 13+570 auf Geländeneiveau ab. Im Brückenbereich wird der Lärmschutzwall durch eine Wand ersetzt.

Auf diese Weise werden die Tagesgrenzwerte an allen Anwesen sowie zum großen Teil auch die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Allerdings wird an insgesamt 6 Anwesen im Obergeschoß die Anordnung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, weil dort die maßgeblichen Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden.

Im Bereich des Ortsteiles Deffingen genügt die bereits auf eine Länge von etwa 875 m bestehende Lärmschutzanlage nicht mehr den Anforderungen der 16. BImSchV. Es wird deshalb nördlich der BAB A 8 ab Bau-km 14+835 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 8 m errichtet. Zwischen Bau-km 15+600 und 15+700 fällt dieser Wall auf 6,5 m ab und wird mit dieser Höhe bis Bau-km 15+800 fortgeführt, um dann bis Bau-km 15+900 auf eine Höhe von 2,5 m abzufallen. Anschließend geht der Lärmschutzwall nahtlos in den Lärmschutzwall für den Bereich Leinheim über.

Auch die Verkehrsemissionen von der B 16 werden durch eine Lärmschutzvorrichtung abgeschirmt. Hierzu wird auf der Ostseite von Bau-km 2+400 bis Bau-km 3+120 ein 3 m hoher Lärmschutzwall errichtet. Dabei werden die Lärmschutzwälle von der BAB A 8 und der B 16 über einen 4 m hohen Lärmschutzwall entlang der nördlichen Anschlußstellenrampe lückenlos verbunden.

Auf diese Weise werden im Bereich von Deffingen zum großen Teil die Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV an den Anwesen eingehalten. Lediglich an 3 Anwesen ist im Obergeschoß der Tagesgrenzwert überschritten. Allerdings werden darüber hinaus an insgesamt 49 Immissionsorten, zum Teil auch im Erdgeschoß die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten. Für diese Anwesen mit Tages- bzw. Nachtgrenzwertüberschreitung werden zusätzlich passive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet.

Das LfU hat vorgeschlagen, im Bereich von Deffingen von Bau-km 14+900 bis Bau-km 15+700 durch Aufsetzen einer 2 m hohen Lärmschutzwand auf die geplante 8 m hohe Lärmschutzanlage die Lärmbelastung zu reduzieren. Ebenso sollte nach Auffassung des LfU der Lärmschutzwall an der B 16 so modelliert werden, daß er vom Bauwerk BW 16/3 bei etwa Bau-km 2+570 bis Bau-km 2+900 eine Höhe von mindestens 4,5 m über der Fahrbahn aufweist. Dem ist jedoch entgegen zu halten, daß bei Verwendung eines Splittmastixbelages mit einem Lärmkorrekturwert von - 2 dB (A) auch mit einer Erhöhung der Lärmschutzwand um 2 m die Nachtgrenzwerte nicht eingehalten werden können. Selbst eine Erhöhung um z.B. 5 m würde aufgrund der unmittelbaren Nähe des Ortsteiles Deffingen zur BAB A 8 und B 16 nicht ausreichen, um bei allen Anwesen auch die Nachtgrenzwerte einzuhalten.

Eine Wanderhöhung im Bereich von Bau-km 15+000 bis 15+480 um 2 m würde Kosten (Wand und erforderliche Gründungsverstärkung) von etwa 576.000,- DM verursachen. Die weitere Neuerrichtung einer Wand (auf den bestehenden Lärmschutzwall) im Bereich von Bau-km 14+900 bis 15+000 und von Bau-km 15+480 bis 15+600 würde zusätzliche Kosten (Wand und Gründung) von ca. 352.000,- DM notwendig machen. Die Gesamtmehrkosten betragen damit überschlägig 928.000,- DM. Demgegenüber könnten durch diese zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen lediglich an 7 der insgesamt 49 Anwesen und zusätzlich an 22 von 106 Hausseiten passive Lärmschutzmaßnahmen entfallen, so daß etwa 232.000,-DM an Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen erspart werden könnten. Der rechnerische Mehraufwand für die Erhöhung der aktiven Lärmschutzanlage liegt damit bei ca. 696.000,- DM, womit bei 7 Anwesen und zusätzlich an 22 Hausseiten die Grenzwerte eingehalten werden könnten. Berücksichtigt werden muß hierbei aber auch, daß die durch diese Erhöhung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen erzielbaren Lärmreduzierungen sich in dem Bereich bis 1,5 dB(A) bewegen und damit in einem Bereich, der subjektiv kaum wahrnehmbar ist. Für die wenigen betroffenen Anwohner, die damit keinen passiven Lärmschutz mehr an ihren Anwesen bzw. an einzelnen Hausseiten ihrer Anwesen erhalten würden, stellt sich die Erhöhung der Lärmschutzanlagen damit letztendlich nicht so positiv dar. In Anbetracht der hohen zusätzlichen Kosten und der lediglich geringfügigen Verbesserung, die mit einer weiteren Erhöhung der Lärmschutzanlage verbundenen wären, steht diese damit außer Verhältnis zu den damit verbundenen Vorteilen. Hinzu kommt noch, daß auch die Lärmsituation im Bereich der B 16 im wesentlichen auf die Lärmemissionen von der BAB A 8 zurückzuführen ist. Ergänzend durchgeführte Berechnungen der Autobahndirektion haben ergeben, daß mit einer Wallhöhe von 3 m entlang der B 16 die Grenzwerte der 16. BImSchV für die Lärmimmissionen von der B 16 eingehalten werden. Eine Erhöhung des Lärmschutzwalles entlang der B 16 hätte daher nur sehr geringe Auswirkungen auf die erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen. Die Mehrkosten, die eine solche Erhöhung der Lärmschutzanlage bedingen würde, stehen damit ebenfalls außer Verhältnis zu den damit zu erreichenden Vorteilen.

Auf Anregung des LfU wurde von der Autobahndirektion darüber hinaus untersucht, wie sich eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 m über Gradienten im Bereich von Bau-km 14+900 bis Bau-km 15+500 auswirkt. Es hat sich dabei ergeben, daß sich mit dieser Mittelwand lediglich eine Abminderung der Lärmimmissionen für Deffingen von 0,2 bis 0,6 dB (A) erzielen ließe. In Anbetracht der damit verbundenen hohen Mehrkosten auf der einen Seite und der andererseits nur geringen schallmindernden Wirkung, muß der Bau einer Lärmschutzwand abgelehnt werden.

Auch im Bereich des bislang nicht von den Verkehrslärmemissionen abgeschirmten Ortsteils Leinheim sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Im Anschluß an den Lärmschutzwand aus dem Bereich Deffingen wird bis Bau-km 16+100 ein Lärmschutzwand mit 2,5 m Höhe errichtet. Bis Bau-km 16+300 steigt dieser Lärmschutzwand auf eine Höhe von 4,5 m an und wird fortgeführt bis Bau-km 16+735. Zwischen den beiden Brücken bei Bau-km 16+741 und bei 17+091 erhält der Wall eine Höhe von 6,5 m. Anschließend wird er mit einer Höhe von 4,5 m bis Bau-km 17+400 fortgeführt und fällt dann bis Bau-km 17+500 auf 2,5 m ab. Er endet bei Bau-km 17+540. Auf den Brücken wird der Lärmschutzwand durch Wände ersetzt.

Auf diese Weise werden die Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Ebenfalls werden für den größten Teil der Anwesen die Nachtgrenzwerte eingehalten. Lediglich an 6 Anwesen werden die Nachtgrenzwerte nicht eingehalten, so daß zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden. Da die Anwesen zwar nicht unmittelbar an der BAB A 8 aber auf einer Anhöhe liegen, ist zur Einhaltung der Grenzwerte die Anordnung von passiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Autobahndirektion Südbayern hat darüber hinaus eine Lärmschutzwallerhöhung in Leinheim von Bau-km 16+300 bis 16+800 von 4,5 m auf 6,5 m über der Gradienten untersucht. Es hat sich dabei gezeigt, daß selbst bei einer Lärmschutzwallerhöhung von 2 m

über eine Länge von 500 m noch bei 3 Anwesen im Obergeschoß der Grenzwert von 49 dB (A) nachts überschritten wird. Demgegenüber stehen Kosten dieser Lärmschutzwallerhöhung (inkl. weiterhin notwendiger passiver Lärmschutzkosten) von 400.000,- DM. Die Kosten für den passiven Lärmschutz für die 6 Anwesen, wie in der Planfeststellung vorgesehen, verursachen demgegenüber lediglich Kosten in Höhe von etwa 90.000,- DM. Da somit letztendlich lediglich bei zusätzlich 3 Anwesen die Nachtgrenzwerte durch die Lärmschutzwallerhöhung eingehalten werden könnten, stehen die dadurch verursachten Mehrkosten außer Verhältnis, weshalb die vorgeschlagene Lärmschutzwallerhöhung abgelehnt werden muß.

Ebenso wurde von der Autobahndirektion untersucht, wie sich eine Lärmschutzwallerhöhung von 4,5 m auf 7,5 m über der Gradierte im Bereich von Bau-km 16+300 bis 17+100 auswirkt. Die Untersuchung hat ergeben, daß mit dieser Lärmschutzwallerhöhung von 3 m auf eine Länge von 800 m bei allen 6 Anwesen, bei denen die Nachtgrenzwerte überschritten werden, diese Grenzwerte eingehalten werden könnten. Allerdings würden durch diese Lärmschutzwallerhöhung Kosten in Höhe von ca. 840.000,- DM anfallen. Diese Mehrkosten stehen jedoch in Anbetracht der Tatsache, daß damit lediglich 6 Anwesen geschützt werden, wirtschaftlich ebenfalls außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Weiterhin wurde die Variante untersucht, von Bau-km 16+300 bis Bau-km 17+100 auf 6,5 m über der Gradierte eine Lärmschutzwand-/Wandkombination vorzusehen mit einer Wallhöhe von 3 m und einer Wandhöhe von 3,5 m. Auch mit dieser Lösung könnten an allen 6 Anwesen die Nachtgrenzwerte eingehalten werden. Die Kosten für diese Wall-/Wandkombination betragen jedoch 1.320.000,- DM und stehen deshalb ebenfalls außer Verhältnis zum damit angestrebten Schutzzweck.

Darüber hinaus befindet sich im Planfeststellungsgebiet südlich der BAB A 8 eine Kleingartenanlage. Da nach dem Beschluß des Bundesverwaltungsgerichts vom 17.03.1992 für Kleingartenanlagen der Tagesgrenzwert für Dorf-/Mischgebiete von 64 dB (A) zugrunde zu legen ist, wird im Bereich von Bau-km 12+800 bis Bau-km 13+115 südlich der BAB A 8 ein Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 m errichtet. Damit wird der maßgebliche Tagesgrenzwert in der gesamten Kleingartenanlage eingehalten.

Art und Umfang der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen ergibt sich aus der Verkehrswege- Schallschutzmaßnahmenverordnung, 24.BImSchV vom 04.02.1997, (BGBl I, 172). Die Abwicklung des Anspruchs auf passive Schallschutzmaßnahmen ergibt sich aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – (VkBli. 1997, 434). Die Autobahndirektion Südbayern bzw. das Straßenbauamt Neu-Ulm wird den jeweiligen Eigentümern der in Planunterlage 9.1 der Planmappe aufgeführten Gebäude ein Angebot zum Abschluß einer Vereinbarung über die Entschädigung für notwendige Lärmschutzmaßnahmen an den aufgeführten Immissionsorten unterbreiten. Sofern eine Vereinbarung nicht zustande kommt, steht der Rechtsweg zum Verwaltungsgericht offen.

Bei der Bemessung des Lärmschutzes ist neben der Nutzung des Wohnraumes auch die Nutzung des sog. Außenwohnbereiches (geschützt ist z.B. eine Terrasse, Freisitz, Balkon) berücksichtigt worden. Sofern passiver Lärmschutz angeordnet ist, wurde zumindest der Tagesgrenzwert bei der überwiegenden Anzahl der Anwesen gewährleistet, so daß die Nutzung dieses Außenwohnbereiches nicht unzumutbar beeinträchtigt ist. Soweit jedoch an den Anwesen die Tagesgrenzwerte überschritten sind, steht diesen Betroffenen grundsätzlich ein Anspruch auf Entschädigung zu (vgl. VLärmSchR 97).

Das LfU hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens darüber hinaus gebeten, die Lageabweichungen bei den Immissionsorten in der lärmtechnischen Berechnung und den Lageplänen zu überprüfen. Die Lageabweichungen sind auf die Verwendung unterschiedlicher Maßstäbe zur Darstellung der Planung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (M 1: 1000) und zur Ermittlung der Lärmbelastung (M1: 5000)

zurückzuführen. Wie auch vom LfU bestätigt, sind diese Lageabweichungen mit Ausnahme des Bereichs von Deffingen wegen der größeren Abstände der Ortschaften zur BAB A 8 ohne Einfluß auf die Bemessung der aktiven Lärmschutzanlagen. Für die Bemessung der passiven Lärmschutzmaßnahmen hat die Autobahndirektion Südbayern zugesagt, die vom LfU ermittelten Werte zugrunde zu legen. Im übrigen hat die Autobahndirektion Lärmneuberechnungen, unter anderem auch für den Bereich von Deffingen, durchgeführt. Dabei wurden für den Bereich Wasserburg und Deffingen auch Lagekorrekturen vorgenommen.

Die vom LfU weiter vorgeschlagene Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Verbesserung der Lärmsituation kommt hier nicht in Betracht. Da Bundesautobahnen vorwiegend dem schnellen Verkehr dienen sollen, kommt eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Lärmschutzes erst dann in Betracht, wenn in Ortschaften mit geschlossener Wohnbebauung von erheblichem Umfang nachts der Richtwert von 60 dB (A) überschritten würde. Dies ist jedoch im Planfeststellungsabschnitt nicht gegeben.

### **Luftreinhaltung**

Die Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im wesentlichen durch die Verbrennungsmotoren der Kraftfahrzeuge. Die Ausbreitung und Wirkung dieser Luftverunreinigungen sind u.a. von der Windgeschwindigkeit, der vorhandenen Bepflanzung und der Geländeform abhängig. Nachhaltig entschärfen lassen sich die straßenverkehrsbedingten Luftverunreinigungen nur durch Maßnahmen an den Kraftfahrzeugen selbst. Durch bauliche Maßnahmen kann nur auf die Ausbreitung der Schadstoffe Einfluß genommen werden.

Für die plangegenständliche Straßenbaumaßnahme wurde eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen – MluS-92, Ausgabe 1992, Geänderte Fassung 1996“ durchgeführt. Das Ergebnis der Abschätzung ist in Unterlage 9.3 der Planmappe dargestellt. Für die Schadstoffuntersuchung wurden die Immissionsorte der Schalltechnischen Untersuchung herangezogen.

Auch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat die zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen überprüft. Es hat sich gezeigt, daß durch Kfz-bedingte Immissionen die maßgeblichen lufthygienischen Grenz- und Orientierungswerte der 22. und 23. BImSchV sowie der Richtlinie VDI 2310 im Bereich der nächsten Wohnanwesen nicht erreicht oder überschritten werden.

#### **4.5.7 Forstwirtschaft**

Für die plangegenständliche Baumaßnahme werden im Bereich von Leinheim kleinflächig Waldflächen mit insgesamt 0,88 ha zu rodender Fläche beansprucht. Es handelt sich dabei um ein Feuchtwäldchen nördlich der BAB A 8, das als Biotop Nr. 140.03 amtlich kartiert ist und überwiegend von Erlen, Eschen und Bergahorn geprägt ist. Dieses Wäldchen wird durch den Lärmschutzwall teilweise überbaut. Außerdem wird der Waldrand des „Mittleren Stadtwaldes“ überbaut. Der „Mittlere Stadtwald“ besteht in dem an die BAB A 8 angrenzenden Bereich hauptsächlich aus Misch- und Nadelwald. Am westlichen und östlichen Waldrand kommen auch naturnahe Laubwaldbestände vor, ebenso wie beim unmittelbaren Waldrand des Misch- und Nadelwaldes. In diesem Bereich befinden sich auch die amtlich kartierten Biotope 143.03 und 143.01. Die im Anschluß an die zu rodende Fläche liegenden Bereiche werden zu einem gestuften Waldrand umgebaut. Die umzubauende Fläche beträgt 1,50 ha.

In der Waldfunktionskarte für den Landkreis Günzburg sind die betroffenen Waldflächen als Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild und für den Schutz von Verkehrswegen ausgewiesen. Aufgrund der kleinflächigen Eingriffe und aufgrund der Gestaltungsvorhaben in den unmittelbar angrenzenden Waldstreifen ist auch nach Auffassung der Forstdirektion Schwaben davon auszugehen, daß keine Gefährdung der Ziele des Waldfunktionsplans für den Regierungsbezirk Schwaben, Teilabschnitt Donau-Iller, gegeben ist. Eine Versagung der Rodungserlaubnis gem. Art. 9 Abs. 5 Nr. 1 BayWaldG ist damit nicht erforderlich.

Die Rodungen in den genannten Waldflächen werden durch Aufforstungen im Bubesheimer Bachtal südlich der BAB A 8 auf einer Fläche von 1,03 ha kompensiert. Hierzu wird eine Waldfläche durch die Anlage eines Laubwaldbestandes entsprechend der potentiellen natürlichen Vegetation zwischen dem Bubesheimer Bach und der ST 2020 in der naturschutzrechtlichen Ausgleichsfläche N 2 geschaffen. Die Artenzusammensetzungen und die Gehölzprovenienzen werden in Abstimmung mit dem zuständigen Forstamt festgelegt.

Zusätzlich werden Bepflanzungen auf den an die Wälder angrenzenden Lärmschutzwällen und bei Deffingen an der nordöstlichen Auffahrtsrampe vorgenommen. Diese Gehölzpflanzungen sind jedoch nicht als Aufforstungen zu qualifizieren.

Auch wenn der Raum Günzburg mit einem Waldanteil von rund 17 % im Vergleich zum bayerischen Durchschnitt von 36 % weit unterdurchschnittlich bewaldet ist, wird das öffentliche Interesse an der Walderhaltung durch die geplante Neuschaffung des Laubwaldbestandes im Bubesheimer Bachtal mit einer Fläche von 1,03 ha ausreichend berücksichtigt. Dem hat auch die Forstdirektion Schwaben in ihrer Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren zugestimmt.

Die Erlaubnis zur Rodung ist auch nicht gem. Art. 9 Abs. 4 BayWaldG zu versagen, weil die amtlich kartierten Biotope 143.01, 143.03 und 140.03 durch die Straßenbaumaßnahme tangiert werden. Gem. Art. 13 d BayNatSchG können Maßnahmen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung ökologisch wertvoller Biotope führen, zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen der jeweiligen Standorteigenschaften für wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere ausgeglichen werden können oder wenn die Maßnahme aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendig ist. Durch die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden die Eingriffe in die Natur ausreichend kompensiert (vgl. unten unter 4.4.8). Im übrigen ist die plangegenständliche Maßnahme unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohles zwingend erforderlich (vgl. oben 4.2 „Rechtfertigung des Vorhabens“). Das Landratsamt Günzburg hat sich mit Schreiben vom 23.04.1999 aus naturschutzfachlicher Sicht mit der Planung einverstanden erklärt.

#### **4.5.8 Naturschutz und Landschaftspflege**

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Ziele konkretisiert durch die in §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 8 Abs. 2 BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- 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.

Gem. § 8 Abs. 3 BNatSchG, Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß auszugleichen sind. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so können nach Art. 6 a Abs. 3 BayNatSchG Ersatzmaßnahmen verlangt werden.

Für Vorhaben, die den Naturgenuß erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend.

### **Beschreibung des betroffenen Gebietes**

Das Untersuchungsgebiet liegt in der naturräumlichen Haupteinheit 04 Donau-Iller-Lechplatte und dort im Naturraum 046 Iller-Lech-Schotterplatten. In dem Arten- und Biotopschutzprogramm Bayerns zählt das Gebiet zur Günz-Mindel-Schotterplatte.

Der Untersuchungsraum wird geprägt durch drei größere Fließgewässer, nämlich das in Nord-Süd-Richtung verlaufende Günztal, das ca. 1 km breit ist, das ebenfalls in Nord-Süd-Richtung verlaufende Tal des Bubesheimer Baches und das Tal des Deffinger Baches, der von Osten nach Westen fließt.

Das Günztal weist im Nordosten und Südwesten steile Hangkanten auf. Westlich des Günztals liegt eine relativ ebene Hochfläche, die durch das Tal des Bubesheimer Baches unterbrochen wird. Die östlich des Günztals liegende kurze Hochfläche wird durch das Tal des Deffinger Baches begrenzt. Nord- und Osthang dieses Tals sind als steile Hangkanten ausgebildet. Im Süden bzw. Westen steigt dieses Tal jedoch nur allmählich an.

Im Günztal bei Wasserburg weist das Gelände eine Höhe von ca. 450 m über NN auf, die Hochfläche bei Bubesheim liegt etwa bei 470 m über NN. Östlich des Günztals steigt das Gelände stark an und erreicht schließlich bei Leinheim eine Höhe von etwa 510 m über NN.

Der Großteil des Planungsgebietes ist durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt, auf den Hochflächen ist dies die Ackernutzung mit Mais, Kartoffeln und Getreide. Im Tal des Bubesheimer Baches und des Deffinger Baches überwiegt die Grünlandnutzung. Im Günztal finden sich Acker und Grünlandnutzung.

Größte forstwirtschaftlich genutzte Fläche ist der Mittlere Stadtwald (Laub-, Misch- und Nadelwald) südlich der BAB A 8. Weitere naturnahe Laubwaldbestände finden sich nördlich der BAB A 8 zwischen Deffingen und Leinheim. Im übrigen Planungsgebiet liegen ansonsten nur kleinflächigere Gehölzbestände, vor allem an den Hangkanten des Günztals und des Deffinger Bachtals sowie im Günztal selbst.

Naturschutzrechtlich geschützt ist das Landschaftsschutzgebiet Günzriedweiher im Günztal. Dieses umfaßt das gesamte westliche Günztal von der Günz bis zur Hangkante und beinhaltet den Günzriedweiher, einige kleinere Baggerseen, die Günz mit ihrem Gehölzsaum, Altwasserbereiche, Feuchtwiesen, Röhrichtbereiche und landwirtschaftlich meist als Grünland genutzte Flächen.

Die alte Linde am Parkplatz der B 16 südlich von Deffingen ist ein Naturdenkmal.

Das Planungsgebiet wird außerdem geprägt durch die Siedlungen Bubesheim, Deffingen, Leinheim und einen Teilbereich von Limbach. Im Norden grenzen zwei Stadteile von Günzburg, Wasserburg und Denzingen an das Planungsgebiet an. Im Bereich der Autobahn befinden sich darüber hinaus auch einige Gewerbegebiete, so z.B. in Bubesheim nördlich der Autobahn sowie südlich der Autobahn zwischen der Günz und der B 16 und im Günztal



nördlich der Alois-Mengele-Straße. Südlich der Alois-Mengele-Straße an der B 16 ist ein Kompostwerk und der Wertstoffhof der Stadt Günzburg. Großflächige Gewerbegebietsausweisungen finden sich südlich der Anschlußstelle Günzburg. Dort ist auch die Errichtung des Legoland-Parkes geplant.

Der Westen des Plangebietes weist intensive Ackernutzung auf, dominierend ist auch der Siedlungsbereich der Gemeinde Bubesheim. Der Talbereich des Bubesheimer Baches ist durch Wiesennutzung geprägt. Hier sind naturnahe Strukturen, nämlich Röhrichsaum und Gewässer-Begleitgehölze vorhanden. Der Bubesheimer Bach ist begradigt. Außerdem finden sich am Ortsrand von Bubesheim und südlich der Autobahn am Bubesheimer Bach zwei Streuobstwiesen.

Ein schmaler Gehölzsaum liegt an der westlichen Hangkante des Günztals, im Norden der Siedlungsbereich von Wasserburg. Der Günzriedweiher im Süden des Günztals wird auch als Badensee genutzt.

Beidseitig der Günz findet sich ein Gehölzsaum, im Auebereich wechseln Acker- und Grünlandnutzung ab. Darüber hinaus finden sich dort auch eine Vielzahl von naturnahen Strukturen.

Im östlichen Günztal südlich der BAB A 8 kurz vor der Anschlußstelle Günzburg liegen in der ansonsten ausgeräumten Feldflur mit einer inzwischen bewaldeten Kiesgrube, einer strukturreichen Hecke und einer Naßwiese drei wertvolle Strukturen. Südlich der landwirtschaftlich genutzten Flächen ist der Hangbereich des Günztals bewaldet. Nördlich der BAB A 8 ist im östlichen Günztal die Acker- und Grünlandnutzung vorherrschend, vereinzelt finden sich auch Hecken und Feldgehölze. Die Hangkante im östlichen Günztal weist hier einen Bewuchs mit naturnahen Wäldern auf.

Östlich des Günztals und nördlich der BAB A 8 liegt eine landwirtschaftlich intensiv genutzte Hochfläche. Das Tal des Deffinger Baches, der größtenteils begradigt ist, wird fast ausschließlich als Grünland genutzt. Zwischen Deffingen und Leinheim und östlich von Leinheim liegen im Talbereich mehrere Feuchtflächen mit Großseggenrieden und Naßwiesen. Über weite Strecken ist an der nördlichen Hangkante des Tals naturnaher Wald vorhanden. Dieser Wald ist aufgrund von Quellaustritten teilweise sehr feucht. Nördlich von Deffingen wird die Hangkante von einem Hecken- und Rankenkomplex gebildet. Nördlich des Tals liegt eine ausgeräumte, intensiv landwirtschaftlich genutzte Hochfläche.

Südlich der BAB A 8 und westlich der Anschlußstelle Günzburg liegt ebenfalls ein landwirtschaftlich intensiv genutzter Bereich. Hier sind auch zwei Fischteiche angelegt, die ein wichtiges Libellenbiotop darstellen. Das sog. Muna-Gelände ist mit Laub- und Mischwald und mit Nadelholzbeständen bewachsen und ist Teil des Mittleren Stadtwaldes, der sich weiter östlich nach Norden bis zur BAB A 8 hinzieht. Dort besteht der Wald aus einigen Feucht- und Laubwaldbereichen und aus Nadel- und Mischwaldforsten. Der östlich des Waldes liegende Bereich wird wiederum intensiv landwirtschaftlich genutzt mit nur wenigen Gehölzstrukturen.

### **Beschreibung der Beeinträchtigungen**

Durch den Ausbau der BAB A 8, den Ausbau der B 16 und die Änderung der Anschlußstelle Günzburg wird ein Eingriff gemäß Art. 6 BayNatSchG verursacht. Dem naturschutzrechtlichen Gebot der Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ist so weit wie möglich Rechnung getragen. Dennoch sind einige Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden.

Durch die Baumaßnahme werden Flächen versiegelt, die vorhandene Bodenstruktur und teilweise wertvolle Lebensräume für Tiere und Pflanzen zerstört. Im Umfang der Neuversiegelung wird der Boden als Lebensraum für Flora, Fauna und als Puffer-, Speicher- und Umwandlungskörper für Schadstoffe dem Naturhaushalt entzogen. Auch die

Überbauung durch Böschungen führt zu einer Veränderung bzw. Zerstörung von Lebensräumen und Bodenstruktur. Der Lebensraum für Tiere und Pflanzen wird dabei sowohl während der Bauzeit, als auch dauerhaft beeinträchtigt. Unbelastete, überregional bedeutsame Biotope werden durch die Baumaßnahme jedoch nicht beeinträchtigt. Beim Ausbau der BAB A 8 und der Verlegung der B 16 spielen Zerschneidungs- und Trenneffekte jedoch insgesamt eine untergeordnete Rolle, da die Autobahn und die B 16 bereits seit langer Zeit bestehen und deshalb eine Vorbelastung gegeben ist. Die bestehenden Trenn- und Zerschneidungseffekte werden durch die Baumaßnahme zwar verstärkt, eine neue Beeinträchtigung unbelasteter Funktionsbeziehungen findet jedoch nicht statt.

Bei den von der Baumaßnahme betroffenen Böden handelt es sich um landwirtschaftlich intensiv genutzte Böden, die durch die Nähe der BAB A 8 bereits vorbelastet sind. Daneben findet aber auch eine Überbauung und Beeinträchtigung von Gehölzbeständen im Umfeld der Trasse und von Feuchtwiesenbereichen statt. Soweit Moorböden überbaut werden, sind diese entwässert und bereits stark mineralisiert.

Durch die Anlage von Lärmschutzwällen auf einem großen Teil der Straße sind jedoch erhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild gegeben, Sichtbeziehungen werden verringert. Brückenbauwerke und Straßendämme stellen Fremdkörper im Landschaftsbild dar. Im Hinblick auf das Landschaftsbild sind hier gravierende Zerschneidungswirkungen zu erwarten.

Durch die Verbreiterung der BAB A 8 verlängert sich die überbaute Strecke der querenden Gewässer. Dies kann an den Gewässern zu einer Beeinträchtigung der bisher noch möglichen faunistischen Wanderbeziehungen entlang der Gewässer führen.

Nicht zuletzt führen die Emissionen von Lärm, Abgasen, Streustoffen, belasteter Abwässer und Straßenabrieb zu einer Störung benachbarter Lebensräume und von Boden, Wasser und Luft. Auch wenn hier durch die bestehende BAB A 8 und die B 16 bereits erhebliche Vorbelastungen gegeben sind, so rücken die genannten Straßen durch die Verbreiterung bzw. Verlegung an wertvolle Lebensräume für Tiere und Pflanzen näher heran und verstärken – auch durch die erwartete höhere Verkehrsbelastung – die bereits vorhandenen Beeinträchtigungen.

Mit der Straßenbaumaßnahme ist also eine Beeinträchtigung der Natur und der Landschaft verbunden, die im einzelnen in der landschaftspflegerischen Begleitplanung – Textteil – und im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlagen 10.1 und 10.2 der Planmappe) angegeben sind.

### **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Die plangegenständliche Straßenbaumaßnahme sieht eine Reihe von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen und sonstiger Schutzmaßnahmen vor, um den Eingriff in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu gestalten.

Mit dem Ausbau der bestehenden Trasse der BAB A 8 wurde – gegenüber einem trassenfernen Neubau – die umweltverträglichste Variante gewählt, weil hier aufgrund der vorhandenen Vorbelastungen die geringsten Auswirkungen gegeben sind und zudem die Verlegung der B 16 in einem konfliktarmen Korridor verläuft. Da Straßen und Wege, die aufgrund der Baumaßnahme nicht mehr benötigt werden, entsiegelt und rekultiviert, z.T. auch für die Anlage von Straßenböschungen und Lärmschutzwällen genutzt werden, wird die Neuversiegelung von Boden so gering wie möglich gehalten.

Die notwendige Verlegung von Feldwegen wurde ebenfalls so gewählt, daß keine wertvollen Biotopbestände betroffen werden.

Um die Beeinträchtigungen der faunistischen Wanderbeziehungen an den Gewässern zu minimieren, werden die Durchlässe für den Bubesheimer Bach und die beiden östlichen Flutmulden der Günz gegenüber dem bisherigen Bestand deutlich verbreitert und so die beiderseits der Gewässer vorhandenen Uferstreifen in die Durchlässe mit einbezogen.

Zusätzlich wird der durch die Verbreiterung der B 16 hervorgerufene Eingriff im Bereich südlich der BAB A 8 in die Wechselbeziehungen zwischen den größeren naturnahen Bereichen (Günztal, Günzriedweiher, Mittlerer Stadtwald) durch einen zusätzlichen Durchlaß mit einer Spannweite von 6,5 m unter der B 16 minimiert.

Dennoch werden durch die plangegegenständliche Baumaßnahme erhebliche und nachhaltige Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht. Die Eingriffe sind jedoch nicht vermeidbar. Auch bei Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege hat sich ergeben, daß die Verbesserung des Straßenverkehrs erforderlich ist und demgegenüber die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege zurücktreten müssen.

Mit Hilfe von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen die gestörten Funktionen ökologischer Abläufe stabilisiert bzw. wiederhergestellt werden (Art. 6a BayNatSchG).

Für die Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt waren ursprünglich zwei Ausgleichsflächen von insgesamt etwa 5,39 ha vorgesehen, für die Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild zwei Ausgleichsflächen von insgesamt ca. 0,79 ha. Dies ergab eine Ausgleichsfläche von insgesamt 6,18 ha. Die Autobahndirektion hat nach dem Ergebnis des Erörterungstermines inzwischen Ausgleichsflächen von insgesamt sogar 8,52 ha erworben. Dies gleicht den Bedarf von etwa 2,46 ha aus der Überbauung und Beeinträchtigung von Biotopen, von etwa 2,76 ha aus der Versiegelung von land- und forstwirtschaftlich genutzten Böden und von 0,79 ha aus der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, insgesamt also 6,01 ha, aus.

Darüber hinaus sind noch eine Reihe von landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen, wie z.B. die Pflanzung von Baumreihen und Hecken. Dadurch werden die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ausgeglichen. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes im Bereich des südlichen Ortsrandes von Bubesheim wird insbesondere auch durch die unter A.IX.2. des Beschlußtenors enthaltene Auflage abgemildert.

Insgesamt werden durch die angeordneten Maßnahmen (vgl. landschaftspflegerische Begleitplanung, Unterlagen 10.1, 10.3.1 und 10.3.2 der Planmappe) die mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft gem. Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG ausgeglichen.

#### **4.5.9 Landwirtschaft als öffentlicher Belang**

Das planfestgestellte Bauvorhaben beansprucht auch Grundeigentum, das bisher landwirtschaftlich genutzt wird, vor allem im Bereich der Anschlußstelle Günzburg werden ländliche Grundstücke in größerem Umfang in Anspruch genommen.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen hat ergeben, daß der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl hinsichtlich der vorhabensbedingten Belastung der Landwirtschaft allgemein, als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Dadurch, daß die bereits bestehende BAB A 8 bestandsorientiert ausgebaut und auch die bestehende B 16 ausgebaut und geringfügig verlegt wird, ist die Flächeninanspruchnahme insgesamt und damit auch die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen soweit wie möglich minimiert. Die vorgesehene Dimensionierung der Anschlußstelle Günzburg ist in Anbetracht des zu erwartenden Verkehrsaufkommens zwingend erforderlich.

Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit der Maßnahme nicht möglich. Die vorgesehenen Querschnitte und die Fahrbahnbreiten der BAB A 8 und der B 16 sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose zwingend erforderlich. Da im übrigen im Anhörungsverfahren kein

landwirtschaftlicher Betrieb eine Gefährdung der Existenz durch die Straßenbaumaßnahme geltend gemacht hat, ist davon auszugehen, daß durch die plangegegenständliche Maßnahme keine Existenzgefährdung bewirkt wird.

Negative Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur im Planungsraum sind ebenfalls nicht zu befürchten.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird soweit erforderlich durch eine ausreichende Zahl von Ersatzwegeverbindungen angepaßt. Der von der Direktion für ländliche Entwicklung Krumbach im Erörterungstermin angesprochene Feldweg Fl.Nr. 302, Gemarkung Denzingen westlich der B 16 wird bei Bau-km 3+100 der B 16 an den Feldweg Fl.Nr. 408, Gemarkung Deffingen angeschlossen. Der Weg Fl.Nr. 302 wird an der B 16 neu Richtung Denzingen über die wegfallende Fläche der B 16 neu angebunden. Hierdurch werden die landwirtschaftlichen Grundstücke westlich der B 16 erschlossen. Ein weiterer Anwandweg auf der Westseite der B 16 ist nicht erforderlich, zumal dadurch die anliegenden Grundstücke weiter verkleinert würden. Im übrigen hat hier der Vorhabensträger bereits zahlreiche landwirtschaftliche Grundstücke erwerben können, so daß eine Flurbereinigung nicht erforderlich erscheint. Da der Durchlaß Bauwerk 16/2 durch Rottektur vom 10.12.1999 vergrößert wurde, kann dieser auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen durchfahren werden. Durch einen Anschluß an den Feldweg Fl.Nr. 458 westlich der B 16 wird so für landwirtschaftliche Fahrzeuge eine Verbindung nach Westen ermöglicht.

Das Amt für Landwirtschaft und Ernährung Krumbach/Weißenhorn hat ebenso wie der Bayerische Bauernverband gefordert, daß der öffentliche Feld- und Waldweg, der westlich entlang der B16 verläuft und bei Bau-km 1+ 820 endet, einen Anschluß an die Alois-Mengele-Straße erhält bzw. eine Weiterführung des Weges um die westlich der B 16 liegende Schleife (Querung der Alois-Mengele-Straße) mit anschließender Einmündung in die B 16 geschaffen wird. Ansonsten führe dies bei der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Grundstücke wegen der notwendig werdenden Umwege zu unzumutbaren Härten.

Da ein direkter Anschluß an die Alois-Mengele-Straße im Bereich des sog. Südknotens wegen Erschwerungen durch verkehrliche Verflechtungen nicht möglich ist, wurde vom Vorhabensträger mit Tektur vom 10.12.1999 vorgesehen, den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 568/2, Gemarkung Deffingen zwischen dem Anschluß an die Alois-Mengele-Straße im Westen und den öffentlichen Feld- und Waldweg BW. Verz. lfd.Nr. 1.25 im Osten zu asphaltieren. Auf diese Weise ist eine ausreichende Fahrverbindung für den landwirtschaftlichen Verkehr gewährleistet, weil dieser Weg somit von landwirtschaftlichen Fahrzeugen ohne Erschwernisse befahren werden kann. Das Amt für Landwirtschaft und Ernährung Krumbach/Weißenhorn und der Bayerische Bauernverband haben sich damit einverstanden erklärt.

Eine Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Grundstücke und Wege hinsichtlich der Entwässerung ist durch das Straßenbauvorhaben nicht zu befürchten.

Liegt die BAB A 8 oder die B 16 im Damm, versickert das Straßenwasser im Bereich des Dachprofils breitflächig über die Dammschultern. Bei Lage der Straße im Einschnittsbereich oder, falls auf Dämmen eine Fahrbahn zum Mittelstreifen geneigt ist, versickert das anfallende Straßenoberflächenwasser in den angeordneten Längsmulden oder es wird gesammelt und einem Vorfluter zugeleitet oder in besonderen Absetzbecken versickert. Die Versickerungsmöglichkeit des Straßenoberflächenwassers der B 16 nördlich der BAB A 8 in den vorgesehenen Entwässerungsmulden wird durch ein Gutachten bestätigt.

Das Amt für Landwirtschaft und Ernährung Augsburg/Friedberg hat im Anhörungsverfahren ein Beweissicherungsverfahren hinsichtlich der Belastung von Böden und Pflanzen gefordert. Die in den Planunterlagen in Unterlage 9.3 (Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen) enthaltenen Ergebnisse seien nicht ausreichend zum Nachweis der möglichen Belastungen bzw. Nichtbelastung von Böden und Pflanzen aufgrund des Autobahnausbaus und des dadurch zu erwartenden verstärkten Verkehrsaufkommens auf

der BAB A 8. Dies sei deshalb erforderlich, weil in Zukunft die Standortverhältnisse als Produktionsfaktoren für landwirtschaftliche Erzeugnisse und diese selbst immer strengeren Auflagen unterworfen würden. Insbesondere für den kontrollierten und ökologischen Landbau müßten Umweltbelastungen weitgehend ausgeschlossen werden. Falls ein Beweissicherungsverfahren eine Entschädigung dem Grunde nach wegen einer Belastung von Boden und Pflanzen aufgrund des Betriebes der BAB A 8 ergäbe, müße ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Diese Forderung ist unbegründet.

Die MluS 92 ist die augenblicklich gültige Richtlinie zur Bestimmung von Schadstoffen. Die in der Unterlage 9.3 der Planmappe dargestellte Immissionsberechnungen zeigen, daß bei sämtlichen Schadstoffen die Grenzwerte nicht annähernd erreicht werden. Außerdem ist im Bereich der betroffenen Grundstücke auch schon jetzt eine vielbelastete Autobahn vorhanden und die Zunahme der Schadstoffbelastungen bedingt durch den Ausbau sind verhältnismäßig gering. Fahrbahnaue und nicht versiegelte Flächen innerhalb des Straßenkörpers inklusive Lärmschutzwälle übernehmen außerdem schutzgutrelevante Funktionen wie z.B. Puffer- und Filtervermögen gegenüber Schadstoffen.

Im übrigen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen in Auswertungen einiger Veröffentlichungen zu dem Ergebnis, daß die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, daß mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Zusätzlich berücksichtigt werden muß außerdem, daß die Schadstoffemissionen der einzelnen Fahrzeuge infolge gesetzlicher Maßnahmen künftig voraussichtlich weiter abnehmen werden.

Die o.g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im übrigen aus, daß der Belastungspfad Tierfutter – tierische Nahrungsmittel – Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden – Pflanze – Tier – Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Schadstoffeinträge in den Boden werden daher aus den genannten Gründen ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier und damit auch für die Landwirtschaft sein. Selbst wenn schädliche Bodenverunreinigungen nach dem BbodSchG in unmittelbarer Nähe der Autobahn nicht gänzlich auszuschließen sind (vgl. oben Ziffer 4.5.5), so sind diese aus den genannten Gründen jedenfalls nicht so schwerwiegend, daß die Gewährung einer Entschädigung in Betracht käme. Die Anordnung eines Beweissicherungsverfahrens wird daher von der Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich gehalten.

Darüber hinaus hat das Amt für Landwirtschaft und Ernährung Augsburg/Friedberg auch ein Beweissicherungsverfahren hinsichtlich möglicher Bodenverdichtungen für die Flächen gefordert, die für die Baumaßnahme nur vorübergehend in Anspruch genommen werden, damit mögliche Schadensersatzansprüche dem Grunde nach geltend gemacht werden können.

Die Durchführung eines eigenen Beweissicherungsverfahrens wird jedoch von der Planfeststellungsbehörde auch hier nicht für erforderlich gehalten. Die Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Bodens insbesondere für die Landwirtschaft wird durch die unter A.IX. 3 des Beschlusstextes aufgeführten Auflagen ausreichend gewährleistet. Die Bereiche vorübergehender Inanspruchnahme werden vom Vorhabensträger ordnungsgemäß

rekultiviert zurückgegeben. Die Autobahndirektion Südbayern hat darüber hinaus eine schonende Behandlung des Oberbodens zugesagt.

Bezüglich der weiteren Forderung des Amtes für Landwirtschaft und Ernährung, daß im Falle von Gehölzpflanzungen unabhängig von der Kostenfrage autochthone Gehölze zu verwenden seien, hat sich die Autobahndirektion Südbayern dahingehend geäußert, daß die Verwendung heimischer Gehölze bevorzugt wird.

Die Einhaltung der besonderen Verwaltungsvorschriften für Flächen mit vertragsgebundener Landbewirtschaftung hat die Autobahndirektion Südbayern zugesagt.

#### **4.5.10 Eingriffe in das Eigentum**

Bei der Überprüfung des Straßenbauvorhabens muß berücksichtigt werden, daß den verfassungsrechtlich geschützten Eigentumsrechten gem. Art. 14 Grundgesetz ein besonderer Stellenwert in der planfeststellungsrechtlichen Abwägung zukommt. Die für die Maßnahme vorgesehenen Eingriffe müssen zwingend erforderlich sein und auf das unbedingt notwendige Mindestmaß beschränkt werden.

Die Planung wird diesen Vorgaben gerecht.

Die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum sind zwingend erforderlich, um die Straßenbaumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient, zu verwirklichen. Von der Planung betroffen sind insgesamt etwa 81,19 ha an Grund und Boden. Davon sind 35,08 ha die bereits bestehende BAB A 8. Ebenfalls enthalten sind 8,52 ha für Ausgleichsflächen. Zusätzlich werden noch weitere 13,73 ha an Grund und Boden vorübergehend für den Straßenbau benötigt.

Durch den bestandorientierten Ausbau der BAB A 8 wird auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer und auch auf die landwirtschaftlichen und sonstigen nahegelegenen Betriebe soweit wie möglich Rücksicht genommen. Die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum sind zwingend erforderlich, um die Straßenbaumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient, zu verwirklichen. Eine weitere Reduzierung des Flächenbedarfs ist ohne Beeinträchtigung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nicht möglich. Die Baumaßnahme ist daher in dem planfestgestellten Umfang erforderlich, um dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden.

Die Eingriffe in das Eigentum sind im Entschädigungsverfahren angemessen auszugleichen.

#### **4.5.11 Städtebauliche Belange, Landschaftsbild**

Die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden Günzburg und Bubesheim sind durch die Maßnahme nicht eingeschränkt, da die BAB A 8 auch derzeit schon besteht und einseitig in Richtung Süden ausgebaut wird. Zwar sind auch südlich der BAB A 8 zukünftige bauliche Nutzungen in den Bauleitplanungen der Kommunen Bubesheim und Günzburg vorgesehen. So stellt der Flächennutzungsplan der Gemeinde Bubesheim östlich der Kreisstraße GZ 4 eine gewerbliche Baufläche dar und die Stadt Günzburg hat im Günztal eine Vergrößerung der gewerblichen Bauflächen westlich der zu verlegenden B 16 geplant sowie östlich der geplanten Anschlußstelle Günzburg und östlich der B 16 neue gewerbliche Bauflächen mit

der Zweckbestimmung „Handel“ und das Sondergebiet für das Legolandgelände. Durch die plangegegenständliche Maßnahme sind jedoch die Bauleitplanungen der Gemeinden nicht nachteilig beeinträchtigt. Der Bebauungsplan Deffingen-Süd, der von der Stadt Günzburg am 19. Juli 1999 als Satzung beschlossen wurde, ist durch die plangegegenständliche Maßnahme zwar insoweit tangiert, als die Baubeschränkungszone von 100 m (§ 9 Abs. 2 Nr. 1 FStrG) in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes fällt. Eine Einschränkung der baulichen Entwicklungsmöglichkeit der Stadt Günzburg ist dadurch jedoch nicht in dem Maße gegeben, daß städtebauliche Belange tangiert sein könnten. Hinzu kommt außerdem, daß die Bauleitplanung erst zu einem Zeitpunkt hinreichend konkret wurde (nämlich der Bebauungsplan rechtsgültig wurde), als für die plangegegenständliche Baumaßnahme bereits das Planfeststellungsverfahren eingeleitet war. Im übrigen haben gem. § 16 Abs. 3 Satz 3 FStrG Bundesplanungen grundsätzlich Vorrang vor Ortsplanungen. Eine Beeinträchtigung städtebaulicher Belange i.S. eines sogenannten Freihaltebelanges der Stadt Günzburg ist jedenfalls nicht anzunehmen.

Für den Ortsteil Deffingen der Stadt Günzburg verbessert sich durch die Verlegung der Anschlußstelle Günzburg und die B 16 nach Westen die Situation für die Siedlungsentwicklung. Das Sachgebiet 420 (Städtebau, Bauordnung und Ortsplanung) der Regierung von Schwaben hat vorgeschlagen, für den Schutz Deffingens vor dem Verkehrslärm der B 16 das in der 1. Änderung des Flächennutzungsplans Günzburg vorgesehene Gewerbegebiet zwischen der B 16 alt und der B 16 neu in Kombination mit Schallschutzmaßnahmen als Puffer zwischen B 16 neu und der Wohnbebauung zu integrieren und somit auf den Lärmschutzwall östlich der B 16 neu zu verzichten. Da jedoch der Vorhabensträger verpflichtet ist, bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, daß durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG), ist vom Vorhabensträger ein entsprechender Lärmschutz einzuplanen.

Städtebauliche Belange können auch durch die umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen tangiert sein. So ist auf der Nordseite der BAB A 8, um die dort liegenden Siedlungsbereiche vor den Schallemissionen der Autobahn zu schützen, eine fast lückenlose Lärmschutzanlage mit mehreren Metern Höhe vorgesehen. Neben dem damit verbundenen Schutzeffekt für die anliegende Bebauung ergibt sich andererseits aber auch eine gewisse Verschattung auf den dahinter liegenden Grundstücken. Ebenso findet eine gewisse visuelle Störung des Landschaftsbildes statt. Die Errichtung der Lärmschutzanlagen in der vorgesehenen Höhe ist aber zwingend erforderlich, um den gesetzlichen Anforderungen an den Lärmschutz zu genügen. Demgegenüber fallen die Verschattungswirkungen und die Beeinträchtigung des Landschafts- bzw. Städtebildes weniger nachteilig ins Gewicht. Insbesondere stellen sich die geplanten Lärmschutzanlagen als städtebaulich vertretbar dar. Von den beteiligten Gemeinden ist insofern auch keine Einwendung erhoben worden.

Im Bereich südlich von Bubesheim ergeben sich durch die zwei kreuzenden Bachläufe mit begleitender Bepflanzung ausgeprägte Querstrukturen, die auch nach dem 6-streifigen Ausbau der BAB A 8 wegen ihrer Höhenausbildung und Dominanz wirksam bleiben. Diese landschaftliche Gliederung strukturiert den bestehenden südlichen bebauten Ortsrand von Bubesheim und findet auch in den vorhandenen Siedlungsausformungen seine Fortführung und wirkt so – bedingt durch die unmittelbare Nähe zur bestehenden Autobahn – auf den Verkehrsteilnehmer optisch und psychologisch ein.

Durch die Ausbildung der erforderlichen aktiven Lärmschutzkonzeption in Form einer insgesamt 6 m hohen Wall-Wand-Kombination werden diese vorhandenen, landschaftsprägenden Querstrukturen am südlichen Ortsrand von Bubesheim jedoch abgeschnitten. Bei der Ausbildung der notwendigen aktiven Lärmschutzanlagen sind aber auch die landschaftlichen Gegebenheiten und das Landschaftsbild zu beachten. Es bietet sich dabei an, in gestalterischer Hinsicht die vorhandene Gliederung des städtebaulich geprägten Ortsrandes und die Landschaftsstrukturen aufzunehmen und bei der Ausbildung

der Lärmschutzanlage sichtbar zu machen. Hierfür sprechen ästhetische und visuelle Gesichtspunkte. Durch eine Änderung in der Materialwahl des Wandkörpers kann ein interessantes Spannungsverhältnis aufgebaut werden, das geeignet ist, die Einrichtungen und Strukturen im Bereich des Straßenumfeldes erfassbar und als abwechslungsreiches Umfeld erlebbar zu machen. Die Ausbildung des Wandkörpers muß dabei in ihrer Abfolge so differenziert sein, daß die Unterschiede erkennbar, begreifbar und erfahrbar werden können. Dabei bietet sich der Wechsel zwischen geschlossenen und mehr oder weniger „durchschaubaren“ Elementen an.

Die Planfeststellungsbehörde hält es deshalb nach sorgfältiger Abwägung insbesondere auch unter Berücksichtigung der damit für den Vorhabensträger verbundenen Mehrkosten für erforderlich, die vom Vorhabensträger vorgesehene 6 m hohe Wall-Wand-Kombination im Bereich von Bau-km 11 + 760 bis Bau-km 12 + 130 so auszuführen, daß bei der Errichtung der Wand auf der Hälfte der Strecke transparente Materialien verwendet werden (vgl. Auflage im Beschlußtenor unter A.IX.2.). Auf diese Weise können die vorhandenen landschaftlichen Gegebenheiten und der südliche Ortsrand von Bubesheim erkennbar und erfahrbar bleiben und andererseits die notwendigen Anforderungen an den Lärmschutz ebenfalls erfüllt werden.

Unabhängig davon sind durch die Errichtung transparenter Wände auch die von den anliegenden Grundstückseigentümern geltend gemachten Belange so weit wie möglich berücksichtigt (vgl. Einwendungen der Grundstückseigentümer der Fl.Nrn. 1888, 1866 und 1892/15 der Gemarkung Bubesheim).

Bei der Bepflanzung des Lärmschutzwalles im Bereich der transparenten Wände sind deshalb neben der Berücksichtigung der Anforderungen des Landschaftsbildes auch die Belange der anliegenden Grundstückseigentümer zu berücksichtigen.

Eine weitergehende teilweise Ausführung der Lärmschutzanlagen als Schutzwand aus Plexiglas oder anderen transparenten Materialien, womit sich grundsätzlich die Verschattungswirkungen und die Blickbeziehungen noch weiter verbessern ließen, kommt nicht in Betracht. Dies würde in Anbetracht der damit verursachten erheblichen Mehrkosten außer Verhältnis zu den damit verbundenen Vorteilen stehen. Nicht zuletzt stellen transparente Lärmschutzwände auch eine mögliche und nicht völlig auszuschließende Gefahr für Vögel dar.

#### 4.5.12 Jagdwesen

Durch den Ausbau der BAB A 8 wird im Westen der Gemarkung Deffingen und in der Gemarkung Leinheim etwa ab Bau-km 15,600 bis Bau-km 17,800 eine Beeinträchtigung der Jagd erfolgen, da in diesem Bereich der Wald teilweise bis an die Ausbaustrecke heranreicht.

Durch den 6-streifigen Ausbau der BAB A 8 und die Verlegung der B 16 einschließlich Neubau der Anschlußstelle Günzburg gehen den Jagdgenossenschaften darüber hinaus die für die Fahrbahnen benötigten Flächen verloren. Betroffen von der Baumaßnahme sind die Jagdgenossenschaft Bubesheim, die Jagdgenossenschaft Deffingen-Denzingen sowie die Jagdgenossenschaft Leinheim-Nornheim.

Bei der Abwägung der Betroffenheit der Jagdberechtigten ist den durch die Planung verfolgten öffentlichen Verkehrsinteressen der Vorrang einzuräumen. Der Bedarf an Fläche, der bisher den Jagdgenossenschaften zur Ausübung des Jagdrechts zur Verfügung stand, ist zur Durchführung des plangegegenständlichen Vorhabens zwingend erforderlich. Die Jagdgenossenschaften haben sich auch nicht gegen das Ausbauvorhaben gewandt.

Allerdings fordern sowohl die Jagdgenossenschaft Deffingen-Denzingen als auch die Jagdgenossenschaft Leinheim-Nornheim, daß bedingt durch die weitere Einengung der



jagdlichen Fläche und der damit verbundenen vermehrten Wildunfälle im Bereich der BAB A 8 und der B 16 entlang den Fahrbahntrassen geeignete Wildschutzmaßnahmen errichtet werden.

Diesen Forderungen der Jagdgenossenschaften kann jedoch nicht entsprochen werden. Hierbei ist einmal zu berücksichtigen, daß durch die von der Stadt Günzburg geplante Bebauung südlich der BAB A 8 (Kimmerle-Areal und Legopark) kaum Wildwechsel z.B. zwischen Einstands- und Äsungsflächen auf der BAB A 8 stattfinden wird. Außerdem sind sowohl die BAB A 8 als auch die B 16 bereits bestehende Straßen mit der entsprechenden Barrierewirkung, die auch jetzt keinen Wildschutzzaun aufweisen. Dies spricht dafür, daß eine solche Wildschutzanlage auch in Zukunft nicht erforderlich sein wird.

Darüber hinaus leistet der Bund als Träger der Straßenbaulast nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 13/1992 (BMV ARS 13/92) mit der Errichtung und Unterhaltung von Wildschutzzäunen einen zusätzlichen, freiwilligen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Wildschutzzäunrichtlinien, Ausgabe Juli 1985, sehen zwar die Möglichkeit der Errichtung von Wildschutzzäunen an Bundesautobahnen und anbaufreien Bundesstraßen mit durch Mittelstreifen, sonstige bauliche Einrichtungen oder Fahrstreifenbegrenzung getrennten, mindestens 2-streifigen Richtungsfahrbahnen, mit planfreien Knoten sowie ohne sonstige Zufahrten vor. Dabei ist auch berücksichtigt, daß Bundesautobahnen wegen dem darauf herrschenden weiträumigen, schnellen und starken Verkehr besonders empfindlich gegen Verkehrsstörungen sind.

An Bundesfernstraßen, die längere Zeit unter Verkehr sind, kommen Wildschutzzäune jedoch nicht mehr in Betracht, es sei denn, Unfälle mit Wild sind unverhältnismäßig häufig. Für eine Unfallhäufung sind dabei nur Unfälle mit Schalenwild anzusehen.

Eine unverhältnismäßige Häufung von Wildunfällen ist hier jedoch aus den oben genannten Gründen nicht anzunehmen. Die Bedingungen für das Wild werden sich durch den Ausbau der BAB A 8 und der B 16 nicht erheblich verschlechtern. Außerdem steht einem häufigen Wildwechsel die geplante Bebauung entgegen.

Ein Anspruch auf die Errichtung von Wildschutzzäunen besteht daher nicht, die Errichtung solcher Zäune kann der Bundesrepublik Deutschland damit auch nicht gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG auferlegt werden.

#### **4.5.13 Einwendungen**

##### **Einwendungen bezüglich der Anschlußstelle Günzburg**

Zahlreiche Einwendungen und Stellungnahmen, sowohl von Seiten der von der Planung betroffenen Gemeinden Günzburg, Bubesheim und Leipheim, von Seiten einiger Träger öffentlicher Belange (Polizeipräsidium Schwaben, Industrie- und Handelskammer für Augsburg und Schwaben) als auch von einigen Bürgern in Günzburg befassen sich mit der in der Planung vorgesehenen Anschlußstelle Günzburg. Es wird befürchtet, daß die Anschlußstelle, wie sie in der Planung vorgesehen ist, im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrsmenge, insbesondere nach Vollbebauung des Gewerbegebietes Günzburg südlich der BAB A 8 und der Eröffnung des Legoland-Parkes, nicht ausreichend leistungsfähig sei. Wegen dieser befürchteten nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit werden Rückstaus auf die BAB A 8 vor allem durch die aus Richtung Ulm kommenden Fahrzeuge befürchtet. Dies stelle einmal ein erhebliches Sicherheitsrisiko für die Benutzer der Autobahn und eine Überlastung der Anschlußstelle mit ständigen Staus dar. Die Stadt Leipheim und die Stadt Günzburg sind außerdem der Ansicht, daß bei häufiger Überlastung der Anschlußstelle Günzburg die Autofahrer mit Zielrichtung Günzburg und weiter in Richtung B 16 die BAB A 8

bereits bei Leipheim verlassen werden und auf der B 10 durch Leipheim und Günzburg bis zur B 16 fahren werden. Die wichtige Umgehungsfunktion der BAB A 8 im Zusammenhang mit der bereits bestehenden Ostumfahrung Günzburg im Zuge der B 16 sei so nicht mehr gewährleistet. Hauptziel für die Wirkung der Altstadtsanierung in Leipheim sei aber gerade die Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die BAB A 8/B 16 neu. Diese für Leipheim äußerst wichtige Umgehungsfunktion sei bei der vorliegenden Planung nicht berücksichtigt worden. Die Stadt Günzburg befürchtet ebenso wie zahlreiche Anwohner in Günzburg, daß durch eine nicht leistungsfähige Umgehungsfunktion der BAB A 8 und der B 16 die Wohnqualität entlang der Bahnhof- und Ulmerstraße in Günzburg beeinträchtigt werde. Auch die Gemeinde Bubesheim trug im Anhörungsverfahren vor, daß im Falle von Rückstaus auf die Autobahn in Richtung München ortskundige Autofahrer und Pendler die BAB A 8 in Leipheim bereits verlassen werden und auf der Kreisstraße GZ 4 über Bubesheim, Wasserburg, Denzingen und Günzburg ihr Fahrtziel zu erreichen versuchen. Es wurde deshalb im Anhörungsverfahren mit Nachdruck die Errichtung einer zusätzlichen Direktrampe im Südwestquadranten der Anschlußstelle Günzburg gefordert. Nochmals unterstrichen wurde diese Forderung, nachdem die Firma Lego ein 1. Update über die zu erwartenden Besucherzahlen vorgelegt hat, wonach mit einer weit höheren Verkehrsaufkommenszahl zu rechnen sei, als ursprünglich angenommen wurde.

Dieser Forderung nach einer Direktrampe kann nicht entsprochen werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat bei dem beratenden Ingenieur für Verkehrsplanung Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, München ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben. Im Gutachten vom 26. Oktober 1998 sind die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Legoland-Freizeitparks und der geplanten Gewerbegebiete der Stadt Günzburg auf die BAB A 8 untersucht worden. In dem ergänzenden Gutachten vom 23. Februar 1999 und einer ergänzenden Stellungnahme vom 28. April 1999 sind die Verkehrszahlen des 1. Updates der Fa. Legoland hinsichtlich der Besucherzahlen verarbeitet worden. Wie bereits oben unter Ziffer 4.5.3 „Anschlußstelle Günzburg“ dargestellt, ist die Anschlußstelle Günzburg für den durchschnittlich zu erwartenden täglichen Verkehr im Prognosejahr 2012 in jedem Falle ausreichend leistungsfähig. Die erhöhten Besucherzahlen des 1. Updates wirken sich dabei auf die durchschnittlich zu erwartende Verkehrsbelastung im Jahr kaum aus, so daß davon ausgegangen werden kann, daß auch nach dem 1. Update der Fa. Legoland die Anschlußstelle Günzburg für den prognostizierten DTV im Jahr 2012 ausreichend dimensioniert ist. Mögliche Überlastungen treten im Prognosejahr 2012 allenfalls an einzelnen Spitzentagen im Sommer bei schönem Wetter auf (vgl. oben Ziffer 4.5.3).

Grundlage für die Dimensionierung einer Anschlußstelle ist aber der zu erwartende durchschnittliche tägliche Verkehr und nicht möglicherweise kurzzeitig auftretende Spitzenbelastungen. Nach den vorliegenden Verkehrsgutachten des Prof. Dr. Kurzak ist an der Anschlußstelle Günzburg gegenwärtig und in naher Zukunft deshalb keine Direktrampe im süd-westlichen Quadranten erforderlich. Diese Direktrampe würde zusätzlich die Anlage einer baulich getrennten Parallelfahrbahn an der BAB A 8 erforderlich machen, weil ansonsten wegen der hohen Fahrgeschwindigkeiten bei kurz hintereinander liegenden Ausfahrten auf Bundesautobahnen der erforderliche Beschilderungsabstand nicht eingehalten werden kann und damit keine eindeutige Wegweisung mehr möglich ist. Direktrampe und Parallelfahrbahn verursachen daneben erhebliche Zusatzkosten und bedeuten andererseits wegen der höheren Versiegelungsfläche auch einen zusätzlichen Eingriff in Grund und Boden. Aus Gründen der wirtschaftlichen und sparsamen Haushaltsführung sowie dem Grundsatz der Minimierung des Eingriffs könnte daher der Bau einer Direktrampe mit Parallelfahrbahn dem Vorhabensträger von der Planfeststellungsbehörde nur dann auferlegt werden, wenn dies verkehrlich zwingend erforderlich wäre. Wie bereits dargelegt, ist dies für den prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehr auch im Jahre 2012 nicht erforderlich. Außerdem hat die Anschlußstelle Günzburg, wie Prof. Dr. Kurzak in seinem Verkehrsgutachten festgestellt hat, trotz des anlässlich des Updates der Fa. Lego genannten erhöhten Verkehrsaufkommens bei der Eröffnung des Legolandparks im Jahr 2002 genügend Leistungsreserven auch für

Spitzentage. Lediglich im Jahr 2012 ergeben sich unter den getroffenen Annahmen der Verkehrsentwicklung an solchen Spitzentagen Überlastungen von vormittags etwa 23 % und abends etwa 15 %, wobei die abendliche Überlastung sich vorwiegend als theoretisches Problem darstellt, da über die einstreifige Ausfahrtsrampe bei der Ausfahrt Legoland/Gewerbegebiete auf die B 16 maximal 1.600 bis 1.700 Kfz/Stunde abfließen können und damit der eventuell auftretende Verkehrstau in den Gewerbegebieten und im Freizeitpark verbleibt (Ventilwirkung der einstreifigen Ausfahrtsrampe).

Die wesentliche Entlastungsfunktion der BAB A 8 und der B 16 für die Städte Leipheim und Günzburg wird daher auch durch den plangegenständlichen Ausbau der Anschlußstelle Günzburg gewährleistet.

Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die Verkehrsentwicklung an der Anschlußstelle Günzburg in den nächsten Jahren genau zu beobachten (vgl. auch Auflage unter A.IX.1. des Beschlußtenors) und bei sich abzeichnenden Rückstauungen auf die BAB A 8 wegen des damit verbundenen Sicherheitsrisikos die Anschlußstelle durch geeignete Maßnahmen nachzurüsten. Im übrigen wird auf die Ausführungen oben unter Ziffer 4.5.3 „Anschlußstelle Günzburg“ verwiesen.

### Stadt Günzburg

Die Stadt Günzburg fordert für die Verbesserung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Stoßverkehrs aus Richtung Ulm/Stuttgart zum Legoland-Freizeitpark die Errichtung einer Direktrampe im Südwestquadranten des BW 141 neu.

Weiter wird die Errichtung einer dritten durchgehenden Spur auf der B 16 neu zwischen dem Süd- und Nordknoten (Fahrtrichtung Süd-Nord), etwa zwischen Bau-km 2 + 130 bis 2 + 360 gefordert. Kritisch sei die sehr kurze Verziehung am Nordknoten bei Bau-km 2 + 360, wenn die rechte der beiden nach Günzburg führenden Spuren bei Rotsignal trotz entsprechender Markierungen mit mehr als 3 PKW oder mehr als einem Lastzug belegt sei und dadurch der freilaufende Rechtsabbieger zur BAB A 8 in Richtung Ulm blockiert sei. Behinderungen des Rechtsabbiegestroms entstünden auch in der Verflechtung zwischen dem Süd- und Nordknoten. Die während der nachmittäglichen Spitzenstunde durchschnittlich pro Ampelumlauf nach Norden in Richtung Günzburg fahrenden 30 Kfz würden kurz vor dem Beginn der Grünzeit eine Kolonnenlänge von rund 200 m bedeuten. Die Einmündung der Rampe Süd sei von der Haltelinie am Nordknoten rund 200 m entfernt. Bei einer geringfügig höheren Verkehrsmenge müßte nach Ansicht der Stadt Günzburg damit gerechnet werden, daß das Ende der Fahrzeugkolonne den Südknoten blockiert. Dies betreffe auch die Verkehrsbeziehungen Ulm - Günzburg über die BAB A 8 und die B 16 neu.

Hinsichtlich der Forderung nach dem Bau einer Direktrampe im Südwestquadranten der Anschlußstelle Günzburg wird auf die obigen Ausführungen zu den Einwendungen bezüglich der Anschlußstelle Günzburg und zur „Anschlußstelle Günzburg“ (Ziffer 4.5.3) verwiesen. Die Errichtung der geforderten dritten Spur auf der B 16 zwischen der Rampe Süd und der Rampe Nord würde eine Verbreiterung des Brückenbauwerks über die BAB A 8 (BW 141 neu) erforderlich machen. Für den in Richtung Norden abfließenden Verkehr in Richtung Günzburg ist jedoch ein Fahrstreifen ausreichend. Nach den überzeugenden Berechnungen des Prof. Dr. Kurzak weist der Nordknoten im Jahre 2012 eine Leistungsreserve von 15 % auf, d.h. er ist zu etwa 85 % ausgelastet. Die außen liegende zweite Spur dient dabei ausschließlich für die Zufahrt auf die Autobahn in Richtung Stuttgart. Die Autobahndirektion Südbayern hat im Erörterungstermin am 26.07.1999 im übrigen vorgetragen, daß die in den Planunterlagen eingetragenen Fahrbahnmarkierungen korrigiert werden und die Rechtsabbiegespur durchgehend als solche markiert werden soll. Dies ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Eine Blockierung des freien Rechtsabbiegestroms auf die BAB A 8 in Richtung Ulm wird damit verhindert. Eine Behinderung der südlichen Anschlußstellenrampe ist aus den dargelegten Gründen ebenfalls nicht zu befürchten. Für den Bau einer dritten Spur entlang der B 16 besteht daher keine dringende verkehrliche Notwendigkeit und kann deshalb von

der Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden. Im übrigen erscheint eine solche weitere Spur nur dann sinnvoll, wenn durch den Ausbaugrad vor allem des Freizeitparks auf der dortigen Erschließungsstraße zum Südknoten (BW 16/1) eine weitere Spur für den Verkehr nach Norden angelegt werden würde.

Sollte sich in Zukunft jedoch trotzdem eine Überlastung der Anschlußstelle ergeben, so kann auch diese dritte Spur an der B 16 jederzeit nachgerüstet werden.

Weiter fordert die Stadt Günzburg die Errichtung einer zusätzlichen zweiten Spur an der Schleifenrampe Nord (Bauwerk 16/1) der Gebietsausfahrt Ost mit direkter Führung der östlichen Spur auf die BAB A 8 Richtung München, weil in der Abendspitze bei einer prognostizierten Belastung von 1.850 Kfz/Stunde im Jahr 2012 die Funktionsfähigkeit einer einzigen Spur nicht mehr gegeben sei.

Auch diese Forderung ist unbegründet. Die im Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Kurzak prognostizierte Abendspitze von 1.850 Kfz/Stunde kann von der einspurigen Rampe zu etwa 90 % aufgenommen werden (etwa 1.665 Kfz/Stunde). Mit dieser Belastung wird in etwa die Leistungsfähigkeit der Anschlußstelle Günzburg Süd erreicht. Ein etwaiger zeitweiliger Rückstau auf die Parkplätze kann hingenommen werden, zudem können Bundesfernstraßen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht auf die Belastung von Spitzenverkehren ausgelegt werden. Hinzu kommt außerdem, daß die eigentliche Nahtstelle im Süden der in der Bauleitplanung der Stadt Günzburg vorgesehene Kreisverkehr vor dem Südknoten darstellt. Von diesem Kreisverkehr können nur ca. 1200 bis 1400 Kfz/Stunde aufgenommen werden. Überdies müßte ein weiterer Ausfahrtsstreifen auf der Rampe des Südknotens ein Stück nach Norden fortgesetzt werden, was wiederum zwischen dem Südknoten und der Anschlußstelle zu Verflechtungsproblemen führen würde.

Außerdem fordert die Stadt Günzburg die Prüfung einer direkten Linksabbiegemöglichkeit auf die B 16 (Bau-km ca. 1 + 640) von der Alois-Mengele-Straße/Schleifenrampe aus. Dies hätte einen Verzicht auf den Linksabbieger auf der Gebietszufahrt Ost in Richtung B 16/BAB A 8 (Bau-km 0 + 270 bis 0 + 330), einen Verzicht auf den Linksabbieger von der Alois-Mengele-Straße in die Gebietszufahrt Ost/Auffahrtsschleife (Bau-km 0 + 080 bis 0 + 100) und eine eigene (dritte) Linksabbiegespur von der Auffahrtsschleife der Gebietszufahrt Ost in die Alois-Mengele-Straße (Bau-km 0 + 090 bis 0 + 120) zur Folge. Das unerläßliche Maß an Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs von und zum Frachtpostzentrum sei ohne direkte Linksabbiegemöglichkeit nicht zu erreichen.

Auch diese Forderung ist unbegründet. Die Verkehrsuntersuchung des Prof. Dr. Kurzak vom 26.10.1998 hat ergeben, daß die indirekte Verkehrsführung über die Schleifenrampe von der Alois-Mengele-Straße in Richtung B 16 Nord auch im Prognosejahr 2012 ohne Lichtsignalanlage ausreichend ist, um das Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Trotzdem ist in der Planung der Einbau von Leerrohren vorgesehen, damit die nachträgliche Errichtung einer Signalanlage möglich ist. Die B 16 neu ist von dieser Signalregelung nicht betroffen, so daß der durchgehende Verkehr auf der B 16 neu in Richtung Norden und Süden ungehindert fließen kann.

Da der Südknoten damit für den maßgebenden prognostizierten Verkehr ausreichend dimensioniert ist, kann von Seiten der Planfeststellungsbehörde die Errichtung einer direkten Linksabbiegemöglichkeit auf die B 16 dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden. Bei einer Zunahme des Verkehrs über den prognostizierten Rahmen hinaus, kann die von der Stadt Günzburg vorgeschlagene Maßnahme jedoch noch in Betracht gezogen werden.

Den weiteren Forderungen der Stadt Günzburg nach der Streichung des südlichen Pendlerparkplatzes und die bauliche Trennung der Gebietszufahrt Ost durch einen Mittelstreifen wurde durch die Tektur vom 10.12.1999 entsprochen.

Darüber hinaus macht die Stadt Günzburg geltend, daß die Führung des Rad- und Fußweges sowie des landwirtschaftlichen Verkehrs nicht wie in den Planunterlagen

vorgesehen westlich, sondern östlich der B 16 neu erfolgen sollte, mit der Konsequenz einer eigenen Brücke über die BAB A 8 knapp östlich der Autobahnanschlußstelle (ca. Bau-km 14 + 860) mit dem Standard einer Gemeindeverbindungsstraße und Anbindung an die Trasse der B 16 neu nördlich der BAB A 8. Weitere Konsequenz wäre eine Unterführung unter der B 16 neu, südlich der BAB A 8 für den landwirtschaftlichen Verkehr mit einer Breite, die den Ansprüchen eines Biotopverbundes Rechnung trägt, sowie eine Lückenschließung der Radwegführung im Bereich der Schleifenrampe Nord der Gebietsausfahrt Ost (BW 16/1). Die in den Planunterlagen enthaltene westliche Führung des überregional die B 16 begleitenden Radweges sei ausgesprochen umständlich. Eine direkte Anbindung sei zwingend erforderlich, um die siedlungsstrukturelle Verknüpfung Deffingen – südliche Gewerbegebiete zu gewährleisten. Außerdem wäre damit eine kurze Wegeverbindung gegeben und durch die Möglichkeit des Einsatzes von Citybussen zu den Gewerbegebieten und dem Legoland-Freizeitpark könne die Attraktivität des ÖPNV vergrößert werden. Die dafür notwendige weitere Autobahnüberführung ermögliche eine zweite Anbindung der Baugebiete an das allgemeine Straßennetz. Damit entfalle andererseits der Bedarf für die Überführung der nordwestlichen Direktrampe (BW 141 a) samt an die Autobahnbrücke (Teil von BW 141 neu) angehängtem Feld- und Waldweg.

Im Bebauungsplan „Deffingen-Süd“ der Stadt Günzburg sei eine Brücke über die BAB A 8 östlich der Anschlußstelle Günzburg bereits festgelegt worden.

Diese Forderung ist ebenfalls zurückzuweisen.

Der in den Planunterlagen vorgesehene Geh- und Radweg ersetzt den durch die Verlegung der Anschlußstelle weggefallenen Geh- und Radweg.

Durch den westlich der B 16 neu verlaufenden Geh- und Radweg ist gewährleistet, daß der durch die Baumaßnahme unterbrochene unselbständige Geh- und Radweg entlang der B 16 verkehrssicher ohne höhengleiche Kreuzungen wieder hergestellt wird. Ebenso ist die Erschließung aller durch den Bau betroffenen Grundstücke gesichert. Selbst wenn dem Vorschlag der Stadt entsprochen werden würde, könnte nur auf solche Teile der gegenständlichen Planung verzichtet werden, die durch die Ersatzlösung keine Verkehrsbedeutung mehr hätten. Der in den Planunterlagen vorgesehene wieder hergestellte Geh- und Radweg hat aber zumindest im südlichen Bereich der BAB A 8 Erschließungsfunktion für die anliegenden landwirtschaftlichen Grundstücke. Dieses Teilstück des Geh- und Radweges könnte daher auch nicht von der von der Stadt Günzburg vorgeschlagenen Führung des Geh- und Radweges ersetzt werden.

Zudem stellt die Führung des Geh- und Radweges auf der Westseite der B 16 neu die wirtschaftlichere Lösung dar, weil andere Bauwerke und Wege mitbenutzt werden können. Eine Verlegung auf die Ostseite der B 16 neu hätte andererseits zur Folge, daß eine weitere Brücke über die BAB A 8 und eine weitere Unterführung unter die B 16 gelegt werden müßte. Hinzu käme noch eine Brücke über die Anschlußrampe Ost des Bauwerks BW 16/1. Dadurch würden Mehrkosten von etwa 0,5 Mio DM ohne Berücksichtigung von Grunderwerbskosten anfallen. Andererseits ist die durch die Verlegung auf die Westseite der B 16 neu bedingte Umwegung für die Benutzer des bisherigen Geh- und Radweges zumutbar und für diese hinnehmbar. Eine ausreichende Anbindung der Gewerbegebiete ist auch für den ÖPNV durch die B 16 neu gegeben.

Aus diesem Grunde kann die von der Stadt Günzburg geforderte Verlegung des Geh- und Radweges auf die Ostseite der B 16 nicht erfüllt werden.

Außerdem haben sich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens „Deffingen-Süd“ einige Bürger gegen eine verkehrsmäßige Erschließung des Gewerbegebietes für den Kfz-Verkehr über eine Brücke im Bereich von Deffingen ausgesprochen. Diese Bürger hatten gefordert, daß aus Gründen des Immissionsschutzes der Wohnbevölkerung von Deffingen die verkehrsmäßige Erschließung des Gewerbegebietes nur über die B 16 neu erfolgen dürfe. Auch unter Berücksichtigung der Belange dieser Bürger ist der planfestgestellten Lösung der Vorzug zu geben.

Im übrigen ist durch die Roteintragung vom 10.12.1999 der Durchlaß beim Bauwerk BW 16/2 vergrößert worden, so daß er den Anforderungen an einen Biotopverbund entspricht. Der

Wegeanschluß für eine Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen bleibt der Stadt Günzburg überlassen.

Zur weiteren Forderung der Stadt Günzburg nach einer Einplanung breiter Durchlässe unter der BAB A 8 im Günztal (zwischen Bau-km 13 + 600 bis 14 + 063) zur wirksamen Biotopvernetzung ist anzumerken, daß diese Forderung durch die vorliegende Planung bereits erfüllt ist. In der Planung sind folgende vier Durchlässe vorgesehen: - Bau-km 13 + 564, BW 145 neu, westliche Günzflutmulde, - Bau-km 13 + 646, BW 144 neu, Günzbrücke, - Bau-km 13 + 890, BW 143 neu, östliche Günzflutmuldenbrücke II, - Bau-km 14 + 063, BW 142 neu, östliche Günzflutmuldenbrücke I.

Im übrigen wurde die Tragfähigkeit der Überführung des öffentlichen Feld- und Waldweges nach Deffingen, BW 140 neu durch Tektur vom 10.12.1999 durch Änderung der Brückenklasse in 60/30 verbessert.

Weiter hat die Stadt Günzburg Forderungen hinsichtlich des Lärmschutzes vorgetragen. Auch südlich der BAB A 8 seien Vorkehrungen vorzusehen, damit die Nutzung der Gewerbegebiete und des Sondergebietes Handel nicht durch Verkehrslärm eingeschränkt werde. Aktiver Schallschutz solle für die Bereiche Wasserburg, Deffingen und Leinheim auch dort eingeplant werden, wo bisher nur passiver Lärmschutz zugesichert wurde. Darüber hinaus sei für die Bemessung der Lärmschutzanlagen das Zugrundelegen eines durchschnittlichen DTVs im Juni/Juli angemessener, weil zu diesen Zeiten wegen des zu erwartenden Legolandverkehrs die Immissionsbelastungen höher seien als im Jahresdurchschnitt und andererseits gerade in den Sommermonaten wegen der geöffneten Fenster und des Aufenthalts im Freien die Lärmimmissionen als besonders störend empfunden werden.

Auch diese Forderungen sind unbegründet.

Der in den Planunterlagen vorgesehene Lärmschutz ist ausreichend, um an den genehmigten bzw. bestehenden, schützenswerten baulichen Anlagen den nach der maßgebenden 16. BImSchV erforderlichen Lärmschutz zu gewährleisten, während für die von der Stadt Günzburg geplanten Gewerbegebiete zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens noch kein Baurecht bestand. Passive Lärmschutzmaßnahmen sind nur dort vorgesehen, wo aktive Lärmschutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (vgl. oben Ausführungen zum Lärmschutz unter Ziffer 4.5.6). Eine Dimensionierung der Lärmschutzanlagen dahingehend, daß kein passiver Lärmschutz mehr notwendig wird, kommt aus den genannten Gründen nicht in Betracht. Im übrigen sind für die Lärmvorsorge in der Planfeststellung nicht die Orientierungswerte der DIN 18005 bindend, allein maßgebend sind vielmehr die in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte. Für die Ermittlung der Lärmpegel ist bundeseinheitlich und als Ausgangswert der DTV, bezogen auf das Prognosejahr entscheidend. Verkehrsspitzenwerte, die nur vorübergehend auftreten, sind nicht maßgebend. In der 16. BImSchV ist hierzu ein bestimmtes Rechenverfahren (RLS 90) verbindlich vorgeschrieben.

Hinsichtlich der Anmerkung der Stadt Günzburg, daß die Unterführung der BAB A 8 für Ver- und Entsorgungsleitungen gewährleistet sein müsse, ist auszuführen, daß die Autobahndirektion Südbayern für neue und geplante Querungen der BAB A 8 entsprechende Gestattungsverträge anbieten wird.

### **Gemeinde Bubesheim**

Die Gemeinde Bubesheim fordert ebenso den Bau einer Direktrampe im Südwestquadranten der Anschlußstelle Günzburg. Hierzu wird auf die obigen Ausführungen unter

„Einwendungen hinsichtlich der Anschlußstelle Günzburg“ und unter Ziffer 4.5.3 „Anschlußstelle Günzburg“ verwiesen.

Nach Auffassung der Gemeinde Bubesheim seien außerdem die in der Planung aufgeführten Verkehrszahlen nicht mehr aktuell und daher unrealistisch.

Diese Einwendung ist unbegründet. Die Abbiegebeziehungen an der derzeitigen Anschlußstelle Günzburg sind im Jahr 1994 untersucht worden. Die dabei ermittelten Verkehrszahlen sind in dem Gutachten des Prof. Dr. Kurzak auf die neuen zu erwartenden Verkehrsbelastungen hochgerechnet worden. Ebenso berücksichtigt wurden dabei die Verkehrsbelastungen, die durch den Legoland-Freizeitpark und die Gewerbegebiete südlich der BAB A 8 hervorgerufen werden. Das Verkehrsgutachten ist insoweit nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei erarbeitet und inhaltlich richtig. Das Verfahren für die Ermittlung von Verkehrsbelastungen ist nicht zu beanstanden. Im übrigen belegen aktuelle Verkehrszählungen, daß die in dem Gutachten getroffenen Hochrechnungen realistisch sind.

Hinsichtlich der weiteren Forderung der Gemeinde Bubesheim, die Lärmschutzwälle im Bereich der Gewerbebetriebe in Bubesheim durch Lärmschutzwände zu ersetzen, um für die dort ansässigen Betriebe ausreichend Lager-, Rangier- und Parkflächen zu gewährleisten, ist anzumerken, daß durch die Tektur vom 10.12.1999 im Bereich von Bubesheim die ursprünglich vorgesehenen Lärmschutzwälle z.T. durch eine Lärmschutzwand-Wandkombination ersetzt wurden, um einen Eingriff in die gewerblichen Grundstücke zu vermeiden. Eine weitere Verringerung der Grundinanspruchnahme auch an anderen Grundstücken im Bereich von Bubesheim kommt aus Kostengründen nicht in Betracht. Die Anlage von Fotovoltaikanlagen muß ebenfalls aus Kostengründen ausscheiden.

Der von der Gemeinde Bubesheim angesprochene Geh- und Radweg entlang der Kr GZ 4 ist durch die Tektur vom 10.12.1999 auf die Westseite der Kr GZ 4 verlegt worden.

Der von der Gemeinde Bubesheim vorgetragene Forderung der Berücksichtigung eines Geh- und Radweges beim Bauwerk BW 148 neu (Unterführung der Staatsstraße 2020), kann nicht entsprochen werden, weil ein konkreter Zeitpunkt bezüglich der Anlage eines Geh- und Radweges von der Staatsstraße 2020 von Bubesheim in Richtung Schneckenhofen noch nicht feststeht. Die Maßnahme ist außerdem im Radwegeprogramm nicht enthalten (vgl. auch Ausführungen zur Stellungnahme des Landratsamtes Günzburg). Im übrigen hat die Autobahnbrücke BW 148 neu eine lichte Weite von 10 m. Es ist deshalb möglich, einen getrennten Notradweg vorzusehen.

Die von der Gemeinde Bubesheim angesprochenen Wohnhäuser, die innerhalb der Ortsabrundungssatzung „Remshartweg“ liegen, sind zwischenzeitlich bei den Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt worden. Die Gebäude erhalten passiven Lärmschutz.

### **Gemeinde Kötz**

Die Gemeinde Kötz hat im Anhörungsverfahren geltend gemacht, daß das von Prof. Dr. Kurzak erstellte Verkehrsgutachten vom 26.10.1998 nicht ausreichend die Verkehrsbewegungen auf der B 16 Richtung Süden (Ortsdurchfahrt Kleinkötz) würdige. Die geplanten Baumaßnahmen an der B 16 dürften einer späteren Realisierung einer möglichen Umgehung B 16 neu nicht entgegenstehen.

Dem ist entgegenzuhalten, daß das Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Kurzak auf der B 16 unmittelbar südlich des Anschlusses Legoland/Gewerbegebiete einen DTV von 14.600 Kfz/24 h für das Jahr 2012 prognostiziert. Das Ende der gegenständlichen Planfeststellung liegt auf Höhe der Zufahrt zur Mischanlage Lutzenberger/Günz Kompost, so daß diese

Planfeststellung keine Auswirkungen auf ein mögliches Abschwenken der B 16 in das Günztal unmittelbar nördlich der Munasenke aufweist. Die gegenständliche Planfeststellung steht damit einer späteren Realisierung einer möglichen Umgehung der Gemeinde Kötz nicht entgegen.

Verkehrsrechtliche Maßnahmen während der Bauphase, sofern sie die Gemeinde Kötz tangieren sollten, werden mit der Gemeinde abgestimmt.

Hinsichtlich der von der Gemeinde Kötz im Erörterungstermin am 26.07.1999 angesprochenen Forderung nach einer Direktrampe im Südwestquadranten der Anschlußstelle Günzburg wird auf die obigen Ausführungen zu den „Einwendungen bezüglich der Anschlußstelle Günzburg“ und auf die Ausführungen unter Ziffer 4.5.3 „Anschlußstelle Günzburg“ verwiesen.

Bezüglich der zu erwartenden Verkehrsmengen auf der B 16 neu und am Anschluß Legoland/Gewerbegebiete (Südnoten) ist auszuführen, daß die vorliegende Straßenplanung die erforderliche Leistungsfähigkeit für den durchschnittlichen täglichen Verkehr im Prognosejahr 2012 aufweist. Im Falle einer Änderung der Verkehrsmengen und einer Überlastung der B 16 neu bzw. des Südnotens ist eine Verbesserung z. B. durch Anlegung weiterer Fahrspuren auch nachträglich jederzeit möglich.

### Stadt Leipheim

Die Stadt Leipheim lehnt die vorliegende Straßenplanung ab, weil diese das in der Altstadtanierung Leipheim vorrangig bestimmte Ziel der Umgehungsfunktion der BAB A 8 / B 16 neu für Leipheim und Günzburg nicht berücksichtige. Bei den bisher durchgeführten Planungen zur Anschlußstelle Leipheim sowie dem Neubau der B 16 sei die äußerst wichtige Umgehungsfunktion beachtet worden, bei der gegenständlichen Planfeststellung sei dieses Ziel jedoch gänzlich unbeachtet geblieben. Außerdem lägen nach Auffassung der Stadt Leipheim der Leistungsfähigkeitsberechnung veraltete (im Gutachten des Prof. Dr. Kurzak nämlich Verkehrszahlen aus dem Jahr 1994) und zum Teil falsche Verkehrszahlen zugrunde. Die zu erwartende Verkehrsbelastung aus den künftigen Gewerbegebieten der Stadt Günzburg sei nicht nur mit 500 Kfz/ha, sondern mit einem Mittelwert von 1.000 Kfz/ha anzusetzen. Die kontinuierliche Zunahme des Verkehrs auf der BAB A 8 bis zum heutigen Zeitpunkt würde die Befürchtungen der Stadt Leipheim bestätigen. Hinzu komme, daß für den Legoland-Freizeitpark bereits zusätzliche Maßnahmen vorgesehen seien (Bau eines Campingplatzes), die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens keine Berücksichtigung gefunden hätten, insbesondere nicht deren verkehrliche Auswirkungen. Die Leistungsfähigkeitsberechnung des Knotenpunktes Anschlußstelle Günzburg sei daher aus Sicht der Stadt Leipheim keinesfalls zutreffend und müsse überarbeitet werden. Die Verkehrszahlen seien auf der Grundlage der aktuellen Belastung zuzüglich des Aufkommens aus der Umfahrung Günzburg/Leipheim und der höheren zu erwartenden Verkehrsbelastung aus den künftigen Gewerbegebieten zu ermitteln und realistisch für die Zukunft hochzurechnen. Zur Problemlösung wird deshalb der Bau einer Direktrampe im Südwestquadranten der Anschlußstelle Günzburg gefordert. Die Zusage der Autobahndirektion Südbayern im Erörterungstermin, im Falle von auftretenden Rückstaus schnellstmöglich bauliche Erweiterungen an der Anschlußstelle Günzburg vorzunehmen, sei aufgrund der bereits heutigen Gegebenheiten überholt.

Die Einwendungen der Stadt Leipheim sind unbegründet.

Hinsichtlich der Forderung nach dem Bau einer Direktrampe wird auf die Ausführungen oben unter „Einwendungen bezüglich der Anschlußstelle Günzburg“ und unter Ziffer 4.5.3 „Anschlußstelle Günzburg“ verwiesen.

Der Planfeststellung liegen im übrigen keine veralteten und unrealistischen Verkehrszahlen zugrunde. Die Abbiegebeziehungen an der derzeitigen Anschlußstelle Günzburg wurden im Jahre 1994 untersucht. Die dabei ermittelten Verkehrszahlen sind auf die neuen



Verkehrsbelastungen hochgerechnet worden. Berücksichtigt worden sind dabei auch die zu erwartenden Verkehrsbelastungen durch den Legoland-Freizeitpark und die künftigen Gewerbegebiete der Stadt Günzburg sowie die Belastungen durch die Umgehungsfunktion von Leipheim und Günzburg. Dieses Verfahren ist für die Ermittlung von Verkehrsbelastungen nicht zu beanstanden. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist das Gutachten des Prof. Dr. Kurzak methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar.

Entgegen der Ansicht der Stadt Leipheim ist außerdem für die erwarteten Verkehrsbelastungen aus den Gewerbegebieten der Stadt Günzburg nicht von einem Mittelwert von 1000 Kfz/ha auszugehen. Ein solcher Wert wäre nur bei Gewerbegebieten mit reinem Handel in Großstädten anzusetzen. Dagegen sind etwa 200 – 400 Kfz/ha bei Gewerbegebieten ohne Handel realistisch. Im Verkehrsgutachten des Prof. Dr. Kurzak ist von einer zu erwartenden Verkehrsbelastung von 500 Kfz/ha ausgegangen worden, weil in dem Gewerbegebiet der Stadt Günzburg auch ein Teil als Sondergebiet Handel ausgewiesen ist. An der realistischen Einschätzung dieser Verkehrsbelastung aus dem Gewerbegebiet hat die Planfeststellungsbehörde keinen Zweifel.

Aber auch die geplanten Änderungen der Fa. Legoland, insbesondere die Planung eines Campingplatzes, führen nach Überzeugung der Regierung von Schwaben zu keiner anderen Einschätzung des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Der Campingplatz wird aller Voraussicht nach keine zusätzlichen Besucher für den Legoland-Freizeitpark anziehen, sondern dient lediglich als Übernachtungsmöglichkeit. Eine Änderung der Verkehrsbelastung ist damit nicht verbunden, es wird lediglich ein vermutlich geringer Teil der Besucher an einem anderen Tag als dem Ankunftstag abfahren. Möglicherweise wird sich dies sogar insofern auf die Verkehrsmenge an den wenigen hochbelasteten Samstagen im Jahr positiv auswirken, weil die Besucher dann ein Wochenende oder verlängertes Wochenende im Legoland-Freizeitpark (mit vorhandener Übernachtungsmöglichkeit) verbringen können.

Die der Planung zugrunde liegende Dimensionierung der Anschlußstelle Günzburg ist nach dem Gutachten des Prof. Dr. Kurzak in jedem Falle ausreichend für den prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehr im Jahr 2012. Die Umgehungsfunktion der BAB A 8 und der B 16 für die Städte Leipheim und Günzburg ist dadurch gewährleistet.

Spitzenbelastungen, die zu einer Überlastung der Anschlußstelle führen können, treten nach dem Verkehrsgutachten des Prof. Dr. Kurzak (unter der Voraussetzung, daß die von der Fa. Legoland geschätzten Besucherzahlen gegeben sind) nur an wenigen Tagen im Prognosejahr 2012 auf. Eine nur an wenigen Spitzentagen vorhandene Überlastung, die möglicherweise dazu führen würde, daß ortskundige Autofahrer die BAB A 8 bereits bei Leipheim verlassen und die B 10 benutzen würden, ist angesichts der andererseits hohen anfallenden Zusatzkosten für die geforderte Direktrampe für die Städte Leipheim und Günzburg hinnehmbar. Wenn die Autofahrer zum heutigen Zeitpunkt die BAB A 8 bei Staumeldungen an der Anschlußstelle Leipheim verlassen, so darf hierbei nicht übersehen werden, daß die gegenwärtige vierstreifig BAB A 8 selbst – im Gegensatz zu einer sechsstreifigen BAB A 8 – bereits an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist. Bei Unfällen treten dann sehr leicht erhebliche Stauungen auf. Die von der Stadt Leipheim im Erörterungstermin geäußerte Befürchtung, daß möglicherweise auch an anderen Tagen als den Samstagen ein Kombinationsverkehr auftreten könne, da die unterschiedlichen Ferienzeiten in den Bundesländern zu berücksichtigen seien, führt zu keiner anderen Einschätzung. Ferien in anderen Bundesländern werden nach Auffassung der Regierung von Schwaben nicht dazu führen, daß an anderen Tagen im Sommer ein erheblich höheres, zu Überlastungen führendes Verkehrsaufkommen durch den Legoland-Freizeitpark gegeben ist. Die von Prof. Dr. Kurzak getroffene Feststellung hinsichtlich des Auftretens von Kombinationsverkehr wird nicht angezweifelt.

Die Zusage der Autobahndirektion Südbayern, die Anschlußstelle Günzburg im Falle von Überlastungen auch nur zu Spitzenzeiten durch weitere bauliche Maßnahmen zu verbessern, kann deshalb nicht als überholt angesehen werden. Dadurch ist vielmehr in

jedem Falle gewährleistet, daß dauerhafte Überlastungen an der Anschlußstelle vermieden werden, was letztlich auch die Umgehungsfunktion der BAB A 8 im Zusammenwirken mit der OU Günzburg sicherstellt.

### Stadt Burgau

Die Stadt Burgau hat im Anhörungsverfahren darauf hingewiesen, daß das östliche Ende des plangegegenständlichen Ausbauabschnittes etwa 400 m westlich des Stadtteils Limbach der Stadt Burgau liege. Für eine Erweiterung der BAB A 8 in Höhe des Stadtteils Limbach stünden nur eingeschränkt unbebaute Grundstücksflächen zur Verfügung. Insbesondere grenze im Süden die Bebauung des Stadtteils Limbach unmittelbar an die bestehende BAB A 8. Bei einer Erweiterung der BAB A 8 nach Süden wie im plangegegenständlichen Ausbauabschnitt müßten dann einige Gebäude beseitigt werden und unverhältnismäßig kostenintensive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Die Stadt Burgau ist deshalb der Ansicht, daß eine Erweiterung der BAB A 8 im Bereich von Limbach nur nach Norden in Betracht käme. Die Stadt Burgau beantragt deshalb, das Planfeststellungsverfahren räumlich auf den Bereich Limbach auszudehnen und eine Erweiterung der BAB A 8 nach Norden vorzusehen. Außerdem ist die Stadt der Auffassung, daß sich unter Berücksichtigung der Belange Lärmschutz, Landverbrauch und Baukosten und aus topographischen Gründen eine Untertunnelung der BAB A 8 aufdränge.

Im übrigen sei die gutachterlich festgestellte Prognosebelastung für das Jahr 2012 der BAB A 8 nach Einschätzung der Stadt Burgau bereits heute erreicht. Auch seien hinsichtlich der Unfallhäufigkeit und der Unfallrate veraltete Zahlen aus den Jahren 1983 bis 1989 zugrunde gelegt worden. Als Grundlage für die Beurteilung der unterschiedlichen Trassenvarianten vor allem im Bereich Limbach und die dort gebotene Untertunnelung seien neuere Zahlen erforderlich.

Die Anregungen der Stadt Burgau sind im vorliegenden Planfeststellungsverfahren unbegründet.

Eine Erweiterung des Planfeststellungsabschnitts auf den Bereich Limbach kommt nicht in Betracht. Wie unter Ziffer 4.3 (Abschnittsbildung) bereits dargelegt, ist es bei längeren Ausbauvorhaben sachgerecht und unerlässlich, für die Planfeststellung Abschnitte zu bilden. Im vorliegenden Fall hat sich eine Abschnittsbildung an der östlichen Planfeststellungsgrenze angeboten, wie sich insbesondere auch an der Festlegung der Ausbauvariante nach Süden zeigt. Unüberwindliche Hindernisse im weiteren Teilabschnitt ergeben sich durch die vorliegende Planung nicht. Insbesondere ist für den Bereich Limbach durch die vorliegende Planung noch keine Ausbauvariante festgelegt, d.h. die von der Stadt Burgau geforderte Erweiterung der BAB A 8 Richtung Norden ist für den Bereich des Stadtteils Limbach durchaus denkbar und durch die gegenständliche Planung nicht ausgeschlossen. Auch aus technischer Sicht sind hier keine Zwangspunkte vorhanden. Die Entscheidung darüber bleibt jedoch dem dann folgenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Eine Untertunnelung der BAB A 8 kommt jedenfalls im plangegegenständlichen Bauabschnitt nicht in Betracht. Unabhängig davon, daß Untertunnelungen auf langen Strecken unter verkehrssicherheitlichen Aspekten kritisch zu beurteilen sind, verursachen Untertunnelungen ganz erhebliche Mehrkosten. Diese Mehrkosten sind im plangegegenständlichen Abschnitt keinesfalls zu rechtfertigen, da die nach der 16. BImSchV vorgeschriebenen Anforderungen an den Lärmschutz auch durch andere Lärmschutzmaßnahmen ausreichend zu gewährleisten sind. Auch aus naturschutzfachlichen Gründen ist eine Untertunnelung der BAB A 8 nicht erforderlich. Die Frage einer Untertunnelung der BAB A 8 im Bereich von Limbach bleibt dem Planfeststellungsverfahren für diesen Planfeststellungsabschnitt vorbehalten.

Im übrigen lag der DTV 1998 an der Zählstelle Leipheim bei 50.317 Kfz/24 h. Der Prognosewert für das Jahr 2012 geht dagegen von 67.000 Kfz/24 h aus. Die Unfallhäufigkeit hat sich seit den 80er Jahren nochmals erhöht. Die hohe Unfallrate ist unter anderem ein Grund für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8. Eine Auswirkung auf die Trassenvarianten (Ausbau nach Süd oder Nord bzw. beidseitiger symmetrischer Ausbau) ist dabei jedoch nicht gegeben.

### **Landratsamt Günzburg**

Dem Hinweis des Landratsamtes Günzburg entsprechend ist der Geh- und Radweg entlang der Kreisstraße GZ 4 durch die Tektur vom 10.12.1999 auf der Westseite der GZ 4 berücksichtigt worden.

Das Landratsamt Günzburg hat gefordert, die Erweiterung der BAB A 8 im Bereich eines in Bubesheim ansässigen Betriebes nicht nach Norden, sondern im südlichen Bereich vorzunehmen, damit aus dem Betriebsgrundstück kein Grundbedarf erforderlich wird.

Diese Forderung hat sich durch Tektur vom 10.12.1999 erledigt. Zur Verwirklichung der Baumaßnahme ist nunmehr keine Grundinanspruchnahme und auch keine Eintragung des Geh- und Fahrrechts an dem betrieblichen Grundstück in Bubesheim mehr erforderlich. Eine Einschränkung der Betriebsfläche ist damit durch die plangegenständliche Baumaßnahme nicht mehr gegeben. Auch bei den beiden benachbarten Grundstücken ist durch die Tektur kein Eingriff in das Grundeigentum mehr vorhanden.

Weiter hat das Landratsamt Günzburg gefordert, beim Bauwerk 148 neu, also bei der Kreuzung der BAB A 8 mit der Staatsstraße 2020, einen künftigen Geh- und Radweg vorzusehen. Obwohl sich der Freistaat Bayern in absehbarer Zeit nicht in der Lage sehe, den Geh- und Radweg zwischen Bubesheim und Schneckenhofen in eigener Trägerschaft zu bauen, sei eine Sonderfinanzierung durch die beteiligten Gemeinden bzw. ein Bau durch den Freistaat zu einem späteren Zeitpunkt nicht auszuschließen. Aus Sicht der Verkehrsbehörde stelle deshalb ein Querschnitt des Bauwerks 148 neu ohne Reserve für einen Geh- und Radweg keine vorausschauende Entscheidung dar.

Diese Forderung ist unbegründet. Die Berücksichtigung eines Geh- und Radweges beim Bauwerk 148 neu würde eine Verbreiterung des Bauwerks und damit zusätzliche Kosten verursachen. Die Kostentragung kann jedoch dem Baulastträger der BAB A 8 nicht auferlegt werden, da der Geh- und Radweg derzeit noch nicht vorhanden ist und, wie das Landratsamt Günzburg selbst vorträgt, auch in absehbarer Zeit noch nicht gebaut wird. Die Maßnahme ist überdies im Radwegeprogramm nicht enthalten. Im Jahr 1995 wurden auf diesem Streckenabschnitt 22 Radfahrer pro Tag gezählt. Der DTV im Jahr 1995 betrug 2.230 Kfz/Tag, so daß die Einsatzgrenzen für einen Geh- und Radweg nicht erreicht werden. Es handelt sich deshalb um keine übersehbare Verkehrsentwicklung, die beim plangegenständlichen Verfahren berücksichtigt werden müßte.

Weiter hat das Landratsamt Günzburg darauf hingewiesen, daß für die B 16 zwischen der AS Günzburg und Ichenhausen der Bau einer Entlastungsstraße im Günztal in der Diskussion ist. Nach dem Verkehrsgutachten Prof. Schaechterle/Siebrand vom 26.10.1995 zur Günztaltrasse werde für die B 16 zwischen Kleinkötz und der BAB A 8 für das Jahr 2015 eine Verkehrsbelastung von 14.600 Kfz/24 h prognostiziert, wobei zum damaligen Zeitpunkt die Planungen für den Legoland-Freizeitpark und die Gewerbegebiete der Stadt Günzburg noch nicht berücksichtigt werden konnten. Die von Herrn Prof. Dr. Kurzak erstellte Verkehrsuntersuchung für die Planfeststellung prognostiziere für das Jahr 2012 die gleiche Verkehrsbelastung von 14.600 Kfz. Es solle deshalb die Prognose für die Verkehrsmenge 2012 hinsichtlich der Auswirkungen einer B 16 neu/Günztaltrasse überprüft werden.

Außerdem wird befürchtet, daß durch die Ampelanlage an der südlichen Anschlußstelle zur BAB A 8 bei den prognostizierten Verkehrsmengen für den B 16 – Verkehr aus Richtung Kötz ein erheblicher Rückstau eintreten könnte.

Im übrigen solle für die Städte Leipheim und Günzburg mit dem Ausbau der AS Günzburg und durch verschiedene Baumaßnahmen im Umfeld der AS Leipheim der Verkehr der B 10 über die BAB A 8 und die B 16 neu geleitet werden und damit eine spürbare Verkehrsentslastung eintreten. Nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Kurzak sei für die Verkehrsbeziehung BAB A 8 aus Richtung Stuttgart zur B 16 neu Richtung Günzburg/Dillingen ca. 50 % des Durchgangsverkehrs der beiden Ortsdurchfahrten der B 10 Leipheim/Günzburg hinzuzurechnen. Die Verkehrsmenge dürfte deshalb nach Auffassung des Landratsamtes Günzburg wesentlich höher liegen, als im Gutachten dargestellt. Rückstaus bis auf die Autobahn werden befürchtet.

Zur Entflechtung des Verkehrs und zur Vermeidung der Verkehrsprobleme solle deshalb eine Option für einen direkten Autobahn-Anschlußast aus Richtung Stuttgart zum Gewerbegebiet und Legoland-Freizeitpark mit Einmündung in die B 16 neu zwischen AS Günzburg-Süd und Zufahrt Legoland offengehalten werden.

Die Autobahndirektion Südbayern hat bezüglich der Anregungen des Landratsamtes Günzburg eine Stellungnahme des Prof. Dr. Kurzak eingeholt. Herr Prof. Dr. Kurzak stellt darin überzeugend dar, daß die Prognosebelastung 2012 auf der B 16 südlich des Anschlusses Lego-Freizeitpark /Gewerbegebiete Günzburg-Süd unter Berücksichtigung des Legoland-Freizeitparks und voller Bebauung der Gewerbegebiete am Normalwerktag 16.600 Kfz/Tag betrage. Alle Leistungsuntersuchungen wurden auf der Grundlage dieser Belastungen eines Normalwerktages durchgeführt. Der Wert liegt damit um 2.000 Kfz/Tag über der Prognose des Büros Prof. Schaechterle/Siebrand aus der Verkehrsuntersuchung vom 26.10.1995 zur Günzthaltrasse, in dem für 2015 14.600 Kfz/Tag prognostiziert wurden. Erst nach Umrechnung auf die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge im Jahresmittel (DTV) ergibt sich eine Belastung von ebenfalls 14.600 Kfz/Tag.

Bezüglich der Rückstaugefahr für den B 16-Verkehr aus Richtung Kötz an der Signalanlage des südlichen Anschlußastes der AS Günzburg wird auf die Ausführungen oben unter Ziffer 4.5.3 „Anschlußstelle Günzburg“ und Einwendungen bzgl. der AS Günzburg verwiesen. Für das Prognosejahr 2002 ist die AS Günzburg nach der überzeugenden Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Kurzak in jedem Falle ausreichend leistungsfähig. Sollte die Anschlußstelle bei Spitzenbelastungen für das Prognosejahr 2012 nicht ausreichend leistungsfähig sein, so sind denkbare Maßnahmen zur Leistungssteigerung der Anschlußstelle bei Bedarf auch nachträglich jederzeit möglich. Durch die Zusage der Autobahndirektion Südbayern, die Anschlußstelle im Bedarfsfalle nachzurüsten und die Auflage im Beschlusstenor unter A.IX.1. ist gewährleistet, daß eine eventuell notwendige Nachrüstung der Anschlußstelle erfolgen wird, so daß Rückstauungen insbesondere auf der BAB A 8 vermieden werden.

Im übrigen wurden entsprechend den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchungen Günzburg von Prof. Schaechterle und B 10, Leipheim – Günzburg von Prof. Dr. Kurzak die Verkehrsverlagerungen aus den Ortsdurchfahrten Günzburg und Leipheim auf die BAB A 8 berücksichtigt und auf die Prognosebelastungen der AS Günzburg umgelegt. In der Verkehrszählung vom Oktober 1992 lag die Belastung der Verkehrsbeziehung BAB A 8 Stuttgart – B 16 Günzburg bei rund 1.400 Kfz/Tag und Richtung. Ohne sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 verdoppelt sich diese Belastung bis 2002 durch die Bündelungswirkung der B 16 neu bereits auf 2.800 Kfz/Tag und Richtung (Umlagerung von ca. 50 % des Durchgangsverkehrs durch beide Städte). Mit sechsstreifiger BAB A 8 und vollständiger Umlagerung des Durchgangsverkehrs durch beide Städte ergeben sich 4.000 Kfz/Tag und Richtung, was beinahe eine Verdreifachung der 1992 gezählten Abbiegeströme an der AS Günzburg bewirkt. Diese Umlagerungen sind in den Prognosezahlen bereits berücksichtigt worden.

Die vom Landratsamt Günzburg in der Stellungnahme angesprochenen Wohngebäude westlich des Immissionsortes Nr. 5 sind in der Tektur vom 10.12.1999 berücksichtigt worden.

Für die in der Kategorie Wohngebiet liegenden Gebäude ist passiver Lärmschutz angeordnet.

Das alemannische Gräberfeld auf Fl. Nr. 588 wird durch die plangegenständliche Baumaßnahme nicht berührt.

Der geplante Wiesenweg (BW.Verz. lfd. Nr. 1.02) verläuft am Fuß des im Bebauungsplan „Am Grieshauptgraben – 2. Änderung“ der Gemeinde Bubesheim vorgesehenen Lärmschutzwalles. Der Wall kann deshalb wie vorgesehen errichtet werden.

### **Forstdirektion Schwaben**

Die Forstdirektion Schwaben hat angeregt, für das Bauwerk BW 139 eine lichte Höhe von 4,3 m vorzusehen, weil eine lichte Höhe von lediglich 3,5 m für moderne Langholzfahrwerke einschließlich Kranaufbau nicht mehr ausreichend sei.

In der Tektur vom 10.12.1999 wurde die lichte Höhe des Bauwerks BW 139, Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges von mind. 3,5 um ca. 0,5 m auf mind. 4,0 m vergrößert. Die Bauhöhe beträgt 4,30 m mit einem Sicherheitsmaß von 30 cm gegenüber der verkehrsrechtlich festzulegenden Durchfahrtshöhe von 4,0 m. Der Anregung der Forstdirektion Schwaben wurde damit entsprochen.

Die weitere Anregung der Forstdirektion Schwaben nach einem zur Verfügung stellen eines Holzlagerplatzes wird außerhalb der Planfeststellung entsprochen. So ist die Einrichtung eines Holzlagerplatzes auf dem Grundstück Fl.Nr. 149 Gem. Leinheim grundsätzlich möglich, die Form der Überlassung ist privatrechtlich zu regeln.

### **Bund Naturschutz in Bayern e.V.**

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) lehnt den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 generell ab und befürwortet eine zukunftsfähige Verkehrspolitik mit Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und einer Verkehrsvermeidung. Der weitere Ausbau des Verkehrsnetzes ziehe zusätzlichen Verkehr an, zumal der Kraftfahrzeugverkehr einen wesentlichen Anteil an negativen Umweltentwicklungen habe. Der BN fordert daher, auf die Planung zu verzichten und lediglich aus Sicherheitsgründen den Bau von Standstreifen und von Einfädel- und Ausfädelspuren an den Anschlußstellen durchzuführen.

Bei diesem Einwand handelt es sich um eine Forderung nach alternativen Verkehrskonzepten. Dieser Einwand verkennt jedoch den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung einer konkreten Straßenbaumaßnahme. Eine Grundsatzdiskussion über Verkehrspolitik kann hier nicht geführt werden. Vielmehr sind die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten. Außerdem ist wie oben unter 4.2 (Rechtfertigung des Vorhabens) beschrieben der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 und der vierstreifige Ausbau der B 16 zwingend erforderlich. Im übrigen ist die Notwendigkeit des plangegenständlichen Ausbaus der BAB A 8 auch im Ausbauplan für die Bundesfernstraßen begründet. Letztendlich dienen sogar die den Autobahnausbau begleitenden Maßnahmen auch dem Umweltschutz. So werden nicht nur die Entwässerungseinrichtungen modernisiert, sondern auch der Lärmschutz erheblich verbessert.

Desweiteren bemängelt der BN, daß das plangegenständliche Bauvorhaben einen ungeheuer großen Landverbrauch aufweise. Das gesetzlich vorgeschriebene Eingriffsminimierungsgebot und die Verpflichtung zum Schutz des Bodens sei in

unzulässiger Weise mißachtet worden. Außerdem würden durch die Baumaßnahme Biotope im Talbereich der Günz, des Deffinger Baches und des Bubesheimer Baches beeinträchtigt bzw. zerstört. Diese seien für die Natur unwiederbringlich verloren, da sie nicht beliebig wiederherstellbar seien.

Auch diese Einwendungen sind unbegründet.

Das Minimierungsgebot des Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG ist bei der vorliegenden Planung beachtet worden. Es ist insbesondere ein bestandsorientierter Ausbau der BAB A 8 vorgesehen. Gegenüber anderen Trassenvarianten weist dieser weit weniger Auswirkungen auf Natur und Landschaft, aber auch auf den Menschen auf. Die Trasse für die Verlegung der B 16 verläuft innerhalb eines konfliktarmen Korridors. Bei der durch die Baumaßnahme notwendigen Verlegung von Feldwegen wurde darauf geachtet, daß keine wertvollen Biotopbestände betroffen sind. Außerdem werden, um die Neuversiegelung so gering wie möglich zu halten, Straßen und Wege, die aufgrund der Baumaßnahme nicht mehr benötigt werden, entsiegelt und rekultiviert.

Die durch die Baumaßnahme hervorgerufenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind unvermeidbar. In der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 10 der Planmappe) sind die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen dargestellt. Diese Ausgleichsmaßnahmen sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausreichend, um den durch die Baumaßnahme verursachten Eingriff in Natur und Landschaft auszugleichen. Durch die Baumaßnahme müssen etwa 2,5 ha wegen Überbauung und Beeinträchtigung von Biotopen ausgeglichen werden. Die Ermittlung dieser Flächen wurde gem. den „Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ (Gemeinsamen Bekanntmachung der Ministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.1993) durchgeführt.

Darüber hinaus hält der BN eine direkte Spangenverbindung von der BAB A 8 aus Richtung Ulm auf die B 16 für dringend erforderlich. Auch solle die Verkehrsanbindung der BAB A 8 an die B 16 mit Ampelanlagen am Nord- und Südknoten grundsätzlich überdacht werden. Es sei aufgrund der vorliegenden Planung auch mit Verkehrsstaus auf der B 16 zu rechnen. Auch sollte die teure, verkehrlich unbefriedigende und landschaftsstörende Brücke-/Schleifenanbindung des geplanten Legolandes und Gewerbegebietes an die B 16 durch einen großen, langgestreckten Kreisel ersetzt werden. Dieser sei ähnlich leistungsfähig, beanspruche nicht mehr Platz und würde auch die Alois-Mengele-Straße mit dem Frachtpostzentrum an die B 16 anschließen, ohne daß Probleme durch das Linksabbiegen entstünden.

Auch diese Forderung ist unbegründet.

Hinsichtlich der geforderten Spangenverbindung wird auf die Ausführungen oben unter Ziffer 4.5.3 „Anschlußstelle Günzburg“ verwiesen. Dort ist dargelegt, daß die Leistungsfähigkeit der in der Planung vorgesehenen Anschlußstelle Günzburg gegeben ist. Im übrigen ist ein zusätzlicher Ausbau der Anschlußstelle im Falle einer eventuellen späteren Überlastung möglich.

Der Forderung nach einem großen, langgestreckten Kreisel anstelle des Südknotens ist entgegen zu halten, daß ein Kreisel in einer Ebene den verkehrlichen Anforderungen nicht genügen würde, weil dieser die erforderliche Leistungsfähigkeit nicht aufweist. Die Leistungsfähigkeit eines Kreisels ist auf 25.000 Kfz/24 h begrenzt und wäre aufgrund der in der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 26.10.1998 prognostizierten Verkehrsbelastungen total überlastet. Ein Kreisel in zwei Ebenen weist jedoch ebenso eine Landschaftsstörung und dazu eine unbefriedigende verkehrliche und teure Bauweise auf. Im Zuge einer Arbeitsgruppe Verkehr wurden verschiedene Modelle für den Südknoten untersucht. Kreisellösungen wurden dabei aus Gründen des Landschaftsbildes und der Wirtschaftlichkeit zu Recht ausgeschlossen.

Außerdem fordert der BN eine Überprüfung der Lärmschutzanlagen auf ihre Wirksamkeit und Notwendigkeit. Aus Lärmschutzgründen sei auch eine kontrollierte, generelle Geschwindigkeitsbegrenzung für LKW von 80 km/h und PKW von 100 km/h vorzusehen.

Zumindest seien Geschwindigkeitsbegrenzungen für besonders schutzwürdige Zeiten erforderlich. Ohne Tempolimit würde sich auf der ausgebauten BAB A 8 die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit gegenüber dem Istzustand sicher erhöhen, was eine zunehmende Lärmentwicklung und Abgasbelastung zur Folge hätte. Nach dem BImSchG seien Geschwindigkeitsbegrenzungen grundsätzlich zulässig, die extremen Ausnahmeregelungen in der StVO und im Freistaat Bayern seien im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz verfassungsrechtlich bedenklich. Nicht zuletzt könnten durch ein Tempolimit Steuergelder gespart werden, Unfallhäufigkeit und –schwere würden abnehmen. Die Möglichkeiten des BImSchG, insbesondere die zulässige Unterschreitung von Grenzwerten seien zu nutzen und dadurch der Eingriff zu minimieren.

Kritisiert wurde von Seiten des BN auch die Belastungsbeurteilung auf der Basis errechneter Mittelungspegel. Damit könnten Spitzenbelastungen nicht erkannt werden und für die Anwohner notwendige Ruhezeiten großzügig weggerechnet werden. Erhebliche Zweifel äußert der BN auch an der Richtigkeit der durch Berechnungen ermittelten Lärmwerte. So würden bei der Lärmberechnung nicht die tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten angesetzt und vom optimalen Zustand der Fahrzeuge ausgegangen. In der Praxis treffe dies häufig nicht zu und die Lkws seien grundsätzlich um 10 bis 20 km/h schneller.

Auch diese Forderung des BN ist nicht begründet.

Wie auch das Landesamt für Umweltschutz festgestellt hat, sind die in der Planung vorgesehenen Lärmschutzanlagen wirksam, um zusammen mit dem zusätzlich angeordneten passiven Lärmschutz die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV zu gewährleisten. Insofern sind die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen auch zwingend erforderlich und keineswegs wirkungslos. Da Bundesautobahnen vorwiegend dem schnellen Verkehr dienen sollen, kommt eine Geschwindigkeitsbegrenzung nur in Betracht, soweit in Ortschaften mit geschlossener Bebauung von erheblichem Umfang nachts der Richtwert von 60 dB(A) überschritten wird. Dies ist jedoch im vorliegenden Planbereich nicht der Fall. Ein generelles Tempolimit auf Autobahnen kommt nicht in Betracht, da diese nach dem Willen des Gesetzgebers für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt sind (§ 1 Abs. 3 FStrG). Aus diesem Grund kann im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses aus Gründen des Lärmschutzes auch kein generelles Tempolimit auferlegt werden.

Verfassungsrechtliche Bedenken, die eine Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen nahelegen würden, sind nicht ersichtlich. Insbesondere sind die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten. Diese in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte legen in verfassungsrechtlich zulässiger Weise fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen nicht überschritten werden darf. Zwar ist eine Unterschreitung der Grenzwerte durch Anordnung von entsprechenden Maßnahmen nicht ausgeschlossen und auch wünschenswert, andererseits stehen dem andere Interessen, z.B. der Verkehrsteilnehmer und der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme entgegen. Hierzu zählt auch, daß auf Bundesautobahnen ein schnellerer Verkehr zulässig ist. Den Verkehrsbelastungen entsprechend ausgebaute Autobahnen zeigen im übrigen gegenüber anderen Straßen eine deutlich geringere Unfallhäufigkeit. Im übrigen ist für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen die Straßenverkehrsbehörde zuständig.

Soweit die Belastungsbeurteilung auf der Basis errechneter Mittelungspegel kritisiert wurde, ist anzumerken, daß die Straßenbauverwaltung gehalten ist, beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen Lärmschutz gemäß dem BImSchG, der 16. BImSchV i.V.m. den RLS 90 vorzusehen. Beurteilungsgrundlage ist der prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehr. Den Lärmschutz dabei auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG v. 21.03.96, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten. Zweifel an der Richtigkeit der ermittelten Lärmwerte bestehen seitens der Planfeststellungsbehörde nicht. Dies hat auch die amtliche Überprüfung des Landesamtes für Umweltschutz ergeben.

Maßgebend für die Ermittlung der Beurteilungspegel ist allein das durch die 16. BImSchV bundesweit verbindlich vorgeschriebene Berechnungsverfahren der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ RLS 90. Eine Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel. Gründe, warum gerade im vorliegenden Fall hiervon abgewichen werden soll, sind nicht ersichtlich.

Die zugrunde gelegten Fahrgeschwindigkeiten auf der Autobahn wurden entsprechend der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben mit 80 km/h für LKW und 130 km/h für PKW angesetzt. Die Lärmberechnung beruht insofern auf einer mittleren Geschwindigkeit, also auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die RLS 90 sind auch insofern verbindlich.

### **Lech-Elektrizitätswerke**

Die LEW haben darauf aufmerksam gemacht, daß für ihre 110-kV-Leitung Q 5/1 ein Leitungsumbau erforderlich wird, weil der senkrechte Abstand von den Leiterseilen zur Fahrbahnoberkante nicht mehr ausreichend sei. Die Autobahndirektion Südbayern hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens die Übernahme des Umbauaufwandes zugesagt.

Die 20-kV-Doppelleitung S 13/U13 in Höhe Bau-km 15 + 905 wird im Kreuzungsbereich durch eine Kabelleitung ersetzt.

### **DB – Netz**

Die eingleisige DB-Linie Günzburg – Krumbach kreuzt wie bisher bei Bau-km 13 + 143 die Autobahn A 8 (BW 146 neu).

Die DB Netz hat mit Schreiben vom 22.04.1999 gebeten zu prüfen, ob im Zusammenhang mit dem Ausbau der BAB A 8 der Bahnübergang aufgelassen werden kann, weil durch den Bau der o.g. Überführung die Sichtverhältnisse des Bahnübergangs bei Bahn-km 4,480 verschlechtert würden. Mit Schreiben vom 20.07.1999 hat die DB-Netz dargelegt, daß bezüglich des Bahnübergangs ein neuer Sachstand vorliege. Nach Absprache mit der Stadt Günzburg werde die erforderliche Sicht auf die Eisenbahnstrecke durch Verlegung des Bahnübergangs um ca. 100 m nach Süden hergestellt. Eine Maßnahme im Zusammenhang mit dem Ausbau der BAB A 8 sei somit nicht mehr erforderlich.

Außerdem fordert die DB-Netz, daß die Entwässerungsanlagen (Versickerungsmulden, Regenrückhaltebecken usw.) in der Nähe der Bahn so gestaltet werden, daß es zu keiner Überflutung und/oder Durchfeuchtung des Bahnkörpers kommt.

Die Autobahndirektion Südbayern hat die Beachtung der Forderung hinsichtlich der Entwässerungsanlagen zugesagt.

Im übrigen könnte eine andere Möglichkeit für den Bahnübergang mit vertretbarem Aufwand nicht geschaffen werden. Insbesondere ist der Bahnübergang für die Erschließung von Grundstücken südlich der BAB A 8 erforderlich.

Für den Bau der Überführung der eingleisigen Bahnlinie ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit der DB-Netz, Niederlassung Süd eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen. Technische und betriebliche Einzelheiten der Planung und Ausführung des Bauwerks sind ebenfalls mit dieser Stelle festzulegen.

### **Bayerngas GmbH**



Die Verlängerung des Mantelrohrs an der Gasleitung KG 25 im Bereich der Kreuzung mit der BAB A 8 ist durch die Auflage unter A.IX.9 des Beschlußtenors sichergestellt.

Die Versickerungsflächen auf der nördlichen und südlichen Seite der BAB A 8 sind durch die Tektur vom 10.12.1999 so verringert worden, daß diese nicht über die Leitungstrasse und deren Schutzstreifen hinweg reichen.

Bezüglich der Kreuzung der Erdgasleitung KG 25 mit der B 16 bei Bau-km 2 + 860 hat sich die Bayerngas GmbH mit dem Straßenbauamt Neu-Ulm hinsichtlich der Anpassung der Leitung an die geänderten Verhältnisse geeinigt. Gegebenenfalls ist hierzu außerhalb des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens eine Ergänzung des bestehenden Kreuzungsvertrages erforderlich.

### **Polizeipräsidium Schwaben**

Das Polizeipräsidium Schwaben hat in seiner Stellungnahme die Dringlichkeit der Baumaßnahme betont und den vorgesehenen Ausbau der BAB A 8 nach Süden begrüßt, weil dadurch auch während der Baumaßnahme der BAB-Betrieb ohne nennenswerte Behinderungen mit nahezu gleichbleibender Leistungsfähigkeit für die Verkehrsabwicklung durchgängig aufrechterhalten werden könne. Bedenken hat das Polizeipräsidium Schwaben dagegen im Hinblick auf die Anschlußstelle Günzburg geäußert. Die höhengleiche Ausgestaltung der Zu- und Abfahrtsrampen der BAB-Anschlußstelle in die B 16 lasse trotz Lichtzeichenanlage im Einmündungsbereich – insbesondere aus Fahrtrichtung München – Rückstauungen erwarten. Nach Ansicht des Polizeipräsidiums Schwaben sei daher ein kreuzungsfreier Ausbau der AS Günzburg erforderlich.

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Anschlußstelle Günzburg wird auf die Ausführungen oben unter „Einwendungen bezüglich der Anschlußstelle Günzburg“ und Ziffer 4.5.3 „Anschlußstelle Günzburg“ hingewiesen. Nach dem prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehr auch für das Jahr 2012 ist die AS Günzburg ausreichend leistungsfähig. Eine Leistungssteigerung der Anschlußstelle durch zusätzlichen Rampenbau etc. ist nachträglich jederzeit möglich und wird von der Autobahndirektion Südbayern bei einem Auftreten von Rückstaus auf der BAB A 8 auch durchgeführt werden.

### **Industrie- und Handelskammer für Augsburg und Schwaben**

Die IHK für Augsburg und Schwaben hat die Baumaßnahme ausdrücklich begrüßt und betont, daß die Modernisierung und Kapazitätserweiterung der BAB A 8 keinen weiteren Aufschub dulde.

Dennoch hat die IHK angeregt, über eine direkte Abfahrtsrampe von der BAB A 8 aus Richtung Ulm mit kreuzungsfreier Einfädelung in die B 16 nachzudenken. Sofern im Laufe der Zeit die verkehrliche Dringlichkeit für diese infrastrukturelle Verbesserung im stärkeren Maße zunehme, sollte zum gegebenen Zeitpunkt ein entsprechender Nachbau vorgenommen werden.

Außerdem hält es die IHK für wünschenswert, wenn der Legoland-Freizeitpark samt dessen Parkplatz sowie das geplante Gewerbegebiet insgesamt zwei Hauptzufahrten (-ausfahrten), deutlich räumlich getrennt, aufweisen würde. Dafür würde u.a. die stärkere räumliche Entflechtung der Verkehrsströme und Ausweichmöglichkeiten bei etwaigen Störungen/Unterbrechungen des Verkehrsflusses auf einer der beiden Hauptzufahrten sprechen.

Hinsichtlich der Errichtung einer Direktrampe wird auf die obigen Ausführungen unter „Einwendungen bezüglich der Anschlußstelle Günzburg“ und unter Ziffer 4.5.3 „Anschlußstelle Günzburg“ verwiesen. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, bei

Vorliegen der verkehrlichen Notwendigkeit entsprechende Verbesserungsmaßnahmen an der Anschlußstelle Günzburg vorzunehmen.

Bezüglich einer zweiten Zufahrt zu dem Gewerbegebiet und dem Legoland-Freizeitpark ist anzumerken, daß die Stadt Günzburg in ihrem Bebauungsplan „Deffingen-Süd“ eine weitere Zufahrt von Norden über die BAB A 8 vorgesehen hat. Dies stellt jedoch eine Planung der Stadt Günzburg dar und ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Aufnahme einer zweiten (weiteren) Zufahrt in das gegenständliche Planfeststellungsverfahren kommt nicht in Betracht, da die erforderliche Erschließung der Gewerbegebiete und des Legoland-Freizeitparks durch die B 16 neu gewährleistet ist.

### **Handwerkskammer für Schwaben**

Die Handwerkskammer für Schwaben hat im Anhörungsverfahren um Überprüfung der Planung dahingehend gebeten, die möglichen Flächenverluste für ihr zugehörige Unternehmen nach Möglichkeit zu minimieren. Ein Mitgliedsbetrieb, der sich mit seinen Bedenken u.a. auch an die Handwerkskammer gewandt hat, würde durch die Baumaßnahme einen Verlust von mehr als 14 % seiner Betriebsfläche erleiden, so daß eine weitere organische Entwicklung des Betriebes praktisch ausgeschlossen sei. Folge hiervon sei eventuell eine Standortverlagerung des Betriebs. Betroffen wären mindestens 100 Arbeitsplätze, durch die geplante Erweiterung des Betriebes würde dies sogar auf 150 Arbeitsplätze ansteigen.

Der Flächenverlust für den von der Handwerkskammer Schwaben angesprochenen Betrieb hat sich durch die Tektur vom 10.12.1999 erledigt. Durch die nunmehr vorgesehene Wall-Wand-Kombination wird von dem Betriebsgrundstück keine Fläche mehr für den Ausbau der BAB A 8 benötigt. Dies gilt ebenso für zwei weitere Betriebsgrundstücke in Bubesheim. Siehe hierzu auch die Einwendungen der Eigentümer Fl.Nr. 1866, 1888 und 1892/15 der Gemarkung Bubesheim.

Eine weitere Reduzierung des Flächenbedarfs für das plangegegenständliche Ausbauvorhaben kommt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht mehr in Betracht. Die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen hier eventuelle Belange der von der Planung betroffenen Grundstückseigentümer (siehe auch oben unter Ziffer 4.5.10). Eine Existenzgefährdung eines handwerklichen Betriebes durch das Straßenbauvorhaben ist nicht zu befürchten, wurde auch im übrigen nicht geltend gemacht.

### **Frachtpostzentrum Günzburg**

Die Deutsche Post AG, Niederlassung Frachtpost Günzburg hat im Anhörungsverfahren vorgetragen, die gegenständliche Planung mache künftig bei dem vom Frachtpostzentrum abgehenden Verkehr in Richtung BAB A 8 zwei Linksabbiegevorgänge im Bereich des Bauwerks 16/1 erforderlich. Im Anschluß daran erfolge dann die Zufahrt auf die B 16 über eine Einfädelspur. Es wird befürchtet, daß dadurch erhebliche zusätzliche Wartezeiten, vor allem an den Linksabbiegestellen für die Fahrzeuge des Frachtpostzentrums verursacht werden. Diese zusätzlichen Wartezeiten könnten dazu führen, daß ein großer Teil der Zielorte nicht mehr zeitgerecht erreicht werden kann. Dies könne zu Wettbewerbsnachteilen für das Frachtpostzentrum Günzburg führen. Zur Verdeutlichung der Fahrzeugbewegungen hat die Deutsche Post, Niederlassung Frachtpost eine Auflistung mit abfahrenden Fahrzeugen (Dienst-Fahrzeuge und Privat-PKW) vorgelegt. Vor allem der zeitgerechte Zu- und Ablauf der betrieblichen Fahrzeuge, insbesondere der täglich um 20 Uhr abgehenden 33 Groß-LKW's sei außerordentlich wichtig. Die Deutsche Post Niederlassung Frachtpost wünscht deshalb, daß für von der Alois-Mengele-Straße kommende Fahrzeuge, die in die

B 16 Richtung BAB A 8 einfahren, eine zusätzliche Linksabbiegespur direkt in die B 16 errichtet werde.

Die Forderung der Deutschen Post ist unbegründet.

Die Leistungsfähigkeit des Bauwerks 16/1 ist in dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Kurzak untersucht worden. Das Gutachten zeigt auf, daß die in der Planung vorgesehene indirekte Verkehrsführung über die Schleifenrampe von der Alois-Mengele-Straße in Richtung B 16 nach Norden auch im Jahre 2012 für den durchschnittlichen täglichen Verkehr ausreichend ist. Die Grenze der Leistungsfähigkeit ist im Prognosehorizont 2012 nur zu Spitzenzeiten erreicht. Durch die Tektur vom 10.12.1999 ist durch den zweibahnigen Anschluß von Legoland die Leistungsfähigkeit des Bauwerks 16/1 gegenüber der ursprünglichen Planung noch erhöht worden. Außerdem werden im Bereich der Einmündung der Alois-Mengele-Straße in den Südknoten Leerrohre vorgesehen, damit die Einmündung – sofern notwendig – mit einer Ampelanlage nachgerüstet werden kann. Im übrigen wird es voraussichtlich zu keiner Überlagerung der Spitzenverkehrszeiten des Frachtpostzentrums mit dem Aus- und Anfahrtsverkehr im Gewerbegebiet und Freizeitpark Legoland kommen. Während in dem Gutachten nach Prof. Dr. Kurzak die Spitzenstundenbelastungen am Vormittag zwischen 10.00 und 11.00 Uhr und am Abend zwischen 16.30 und 17.30 Uhr angenommen werden, verkehren die meisten betrieblichen Fahrzeuge des Frachtpostzentrums in der Zeit von 3.00 bis 9.00 Uhr und von 18.00 bis 21.00 Uhr.

Der Vorhabensträger hat dennoch zugesagt, die Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahren genau zu beobachten. Sollten aufgrund der Verkehrsentwicklung Verbesserungen notwendig werden, kann die von der Deutschen Post AG vorgeschlagene Lösung immer noch in Betracht gezogen werden.

#### **Einwendungen für die Grundstücke Fl.Nr. 566, 567 Gemarkung Deffingen**

Ein in Deffingen ansässiges Unternehmen hat Einwendungen bezüglich der Inanspruchnahme von Grundflächen aus der Fl.Nr. 566 und 567 der Gemarkung Deffingen geltend gemacht. Für dieses Unternehmen sei insbesondere von größter Wichtigkeit, daß die auf dem Grundstück Fl.Nr. 566 befindliche Lagerfläche nicht beeinträchtigt werde.

Wie im Erörterungstermin am 28.07.1999 bereits festgehalten wurde, haben sich die Einwendungen erledigt. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 567 Gemarkung Deffingen wird für das plangegenständliche Straßenbauvorhaben keine Grundfläche benötigt. Bei dem Grundstück Fl.Nr. 567 Gemarkung Deffingen wurde die Grunderwerbsfläche durch Anlage einer Steilböschung verringert. Die vorhandenen Lagerflächen der Firma werden nicht beeinträchtigt. Im Erörterungstermin haben sich die dort erschienenen Vertreter des Unternehmens mit dieser Lösung einverstanden erklärt. Eine weitere Verringerung der Grundinanspruchnahme ist nicht mehr möglich. Dem plangegenständlichen Straßenbauvorhaben ist insofern der Vorrang einzuräumen (vgl. oben unter Ziffer 4.5.10 „Eingriffe ins Eigentum“).

#### **Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 379, 410, 454 und 596, jeweils Gemarkung Deffingen**

Der Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 379, 410, 454 und 596 der Gemarkung Deffingen hat hinsichtlich der für das Straßenbauvorhaben erforderlichen Grundinanspruchnahme Einwendungen erhoben.

Im Erörterungstermin wurde seitens des Einwendungsführers erklärt, daß für die Grundstücke 410, 454 und 596 keine Einwendungen mehr geltend gemacht werden.

Hinsichtlich des Grundstücks Fl.Nr. 379 konnte durch die Tektur vom 10.12.1999 eine Reduzierung der Grundinanspruchnahme erreicht werden. Der Grünstreifen auf dem Grundstück Fl.Nr. 379 wurde reduziert und die Sickermulde für die Entwässerung für die B 16 neu wurde zwischen die Fahrbahn der B 16 neu und dem Geh- und Radweg gelegt. Östlich des Radweges wurde die Versickerungsmulde reduziert. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 379 werden daher nunmehr statt ursprünglich 230 m<sup>2</sup> nur noch 90 m<sup>2</sup> für das Vorhaben benötigt. Der Einwendungsführer hat sich im Erörterungstermin mit dieser Lösung einverstanden erklärt. Eine weitere Reduzierung der Grundinanspruchnahme ist nicht mehr möglich.

### **Einwendungen eines Anwohners aus Leinheim**

Ein Anwohner aus Leinheim hat befürchtet, daß die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend seien. Besonders die höher liegenden Teile des Neubaugebietes von Leinheim könnten möglicherweise nicht ausreichend gegen den Straßenverkehrslärm geschützt sein. Eine wesentliche Lärmbelastung in Leinheim komme auch von dem Autobahnabschnitten Leinheim – Limbach und Leinheim – Deffingen. Außerdem wehe der Wind die meiste Zeit des Jahres aus Westen oder Osten, so daß eine wesentliche Lärmbelastung aus diesen Abschnitten herrühre. Außerdem müsse mit Verwirklichung des Lego-Projektes mit weiterem Lärm gerechnet werden.

Im Erörterungstermin vom 28.07.1999 hat der Einwendungsführer seine Einwendungen nach den Erläuterungen der Vorhabensträger für erledigt erklärt. Das Anwesen des Einwendungsführers befindet sich unmittelbar seitlich hinter dem berechneten Immissionsort Nr. 556 im Wohngebiet Leinheim. An diesem Immissionsort sind die Grenzwerte sowohl tags als auch nachts eingehalten, somit ist auch für das Grundstück des Einwendungsführers davon auszugehen, daß die Grenzwerte eingehalten sind. Außerdem ist im Bereich von Leinheim ein Lärmschutzwall von mindestens 6,5 m vorgesehen (vgl. Unterlage 6, Blatt 8 der Planmappe). Derzeit vorhanden ist lediglich ein Wall in Höhe von etwa 4 m. Insgesamt ist an dem Anwesen des Einwendungsführers von einer deutlichen Verbesserung der Immissionsbelastung auszugehen.

In dem Berechnungsverfahren nach der verbindlich vorgeschriebenen RLS 90 (vgl. oben unter Ziffer 4.5.6 Lärm) ist eine dauerhafte Windgeschwindigkeit von 3 m/s von der Schallquelle zum Immissionsort zugrunde gelegt. Bei den Berechnungen ist damit von ungünstigen Windverhältnissen ausgegangen worden. Außerdem ist bei den Lärmberechnungen von der bis zum Jahr 2012 zu erwartenden Verkehrsbelastung ausgegangen worden. Die zugrunde liegende Verkehrsprognose berücksichtigt auch die verkehrlichen Auswirkungen des Legoland-Freizeitparks.

### **Einwendungen eines weiteren Anwohners aus Leinheim**

Ein weiterer Anwohner aus Leinheim machte im Anhörungsverfahren Einwendungen wegen unzureichendem Lärmschutz geltend.

Im Erörterungstermin vom 28.07.1999 hat der Einwendungsführer seine Einwendungen für erledigt erklärt. Die Autobahndirektion Südbayern hat für das Anwesen des Einwendungsführers im OG passive Lärmschutzmaßnahmen zugesagt, weil dort nachts die Grenzwerte überschritten sind. Das Anwesen ist in den Planunterlagen in der Liste aller Wohnanwesen, denen passiver Lärmschutz zugesagt ist, (Unterlage 9.1, Immissionsort 150) aufgeführt. Einer Erhöhung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen, um damit auch das

Anwesen des Einwendungsführers ausreichend aktiv zu schützen, damit passive Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich werden, kann dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden, weil die Kosten einer solchen Erhöhung der aktiven Lärmschutzanlagen außer Verhältnis zum damit angestrebten Schutzzweck stehen würden (vgl. auch oben unter Ziffer 4.5.6 Lärm).

Im übrigen wird auf die Erläuterungen zur vorstehenden Einwendung Bezug genommen.

Bei der von dem Einwendungsführer im Erörterungstermin angesprochenen Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges BW 139 neu wird die Lichte Höhe um ca. 0,5 m vergrößert (vgl. Einwendungen der Forstdirektion Schwaben).

### **Einwendungen des Eigentümers der Grundstücke Fl.Nr. 708, 707, 605 der Gemarkung Deffingen**

Der Eigentümer der Grundstücke Fl. Nr. 708, 707 und 605 der Gemarkung Deffingen hat durch seinen anwaltschaftlichen Vertreter vortragen lassen, daß mit den erforderlichen Grundabtretungen Einverständnis bestehe, soweit sie durch den 6-streifigen Ausbau der BAB A 8 bedingt seien. Er wende sich allerdings gegen die von der Autobahndirektion Südbayern im Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan „Deffingen- Süd“ geäußerten Forderung, einen Grundstücksstreifen von 100 m, gemessen vom äußeren Fahrbahnrand der zukünftigen Autobahn von jeglichen Hochbauten freizuhalten. In der Zusammenschau von Grundabtretungsverlangen und Anbauverbot stünde ihm damit im Ergebnis eine Fläche von etwa 12,5 ha als Bauland nicht zur Verfügung. Damit sei das gesamte geplante Projekt des Einwendungsführers nicht realisierbar und die Unternehmung in ihrer Existenz betroffen. Mit den angesonnenen Einschränkungen der Bebaubarkeit des an die Autobahn angrenzenden Areals bestehe deshalb kein Einverständnis. Mit der Forderung nach weitgehender Freihaltung von Hochbebauung entlang der Autobahn werde unzulässig in die Rechte des Einwendungsführers eingegriffen, was im vorliegenden Fall nicht gerechtfertigt sei und gegen den Gleichheitssatz verstoße. Mit diesen angesonnenen Einschränkungen der Bebaubarkeit des an die Autobahn angrenzenden Areals bestehe kein Einverständnis. Im übrigen fehle der Planung der Anschlußstelle Günzburg mit einer Verschwenkung der bestehenden B 16, einem zweibahnigen Ausbau der B 16 und einer zusätzlichen Anbindung der Stadt Günzburg über die Mengele-Straße die Planrechtfertigung, wenn das Legoland-Projekt nicht rechtlich und wirtschaftlich gesichert sei und die Autobahndirektion ihre Forderung hinsichtlich eines Freibleibens von 100 m von Hochbauten aufrechterhalte, weil dann das gesamte Gewerbebauprojekt des Einwendungsführers hinfällig sei.

Die Einwendungen sind unbegründet.

Der Neubau der Anschlußstelle Günzburg, verbunden mit einer Verlegung um etwa 200 m nach Westen ist aus den unter Ziffer 4.2 (Rechtfertigung des Vorhabens) genannten Gründen zwingend erforderlich. Der Projektträger Legoland hat zwischenzeitlich entschieden, den Legoland-Freizeitpark auf dem ehemaligen Muna-Gelände zu realisieren. Das Vorhaben ist auch rechtlich und wirtschaftlich gesichert. Gleichzeitig ist das nördlich davon gelegene Gewerbegebiet durch den Bebauungsplan „Deffingen-Süd“ durch Beschluß des Stadtrates Günzburg vom 19. Juli 1999 ausgewiesen worden. Diese beiden Projekte – unabhängig davon, ob das Gewerbegebiet durch den Einwendungsführer oder durch andere Investoren bebaut wird - lassen eine erhebliche Verkehrsentwicklung erwarten, die einen Neubau der Anschlußstelle Günzburg mit Verlegung nach Westen und einen Ausbau der BAB A 8 zwingend erforderlich machen. Die planerische Rechtfertigung des Vorhabens ist damit gegeben. Eine Reduzierung des Grundbedarfs ist nicht möglich, weil sonst der prognostizierte Verkehr nicht abgewickelt werden kann.

Im Erörterungstermin vom 29.07.1999 hat der anwaltschaftliche Vertreter des Einwendungsführers erklärt, daß im Bebauungsplan „Deffingen Süd“ der Stadt Günzburg die

Baugrenzen im Abstand von 40 m zum künftigen Fahrbahnrand der sechsstreifigen Autobahn festgesetzt worden seien und dies von dem Einwendungsführer akzeptiert werden könne. Die Vertreter der Autobahndirektion Südbayern haben dargelegt, daß im Bereich der Anschlußstelle Günzburg eventuell noch weitere Flächen für den Ausbau der Anschlußstelle Günzburg zum Vollkreuz benötigt werden könnten. Sollte sich im Laufe der Jahre zeigen, daß eine Überlastung der Anschlußstelle Günzburg mit Rückstauungen auf der Autobahn eintreten werden, so wäre gegebenenfalls – sofern nicht andere weniger einschneidende Maßnahmen wie der Bau einer Direktrampe im Südwestquadranten der Anschlußstelle oder eine weitere Fahrspur im Westen der B 16 oder auf der Ostseite der B 16 zwischen der Süd- und der Nordrampe ausreichend sein sollten – der Ausbau der Anschlußstelle zum Vollkreuz aus Sicherheitsgründen und aus Gründen der ausreichenden Leistungsfähigkeit der Anschlußstelle erforderlich. Aus diesem Grunde hatte die Autobahndirektion Südbayern im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans die Einhaltung einer Abstandsfläche von 100 m für Hochbauten gefordert.

Eine Baugenehmigung für bauliche Anlagen längs einer Bundesautobahn in einer Entfernung bis zu 100 m bedarf nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 FStrG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 der Verordnung zur Übertragung der Befugnisse der obersten Landesstraßenbaubehörde nach dem Bundesfernstraßengesetz der Zustimmung der Autobahndirektion Südbayern. Nach § 9 Abs. 3 FStrG darf die Zustimmung nach Absatz 2 nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies wegen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist. Es handelt sich hier um eine Entscheidung in der Zukunft, die von der Autobahndirektion außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu treffen sein wird und auf die speziellen Bedürfnisse des Straßenbaus im konkreten Fall bezogen ist, so daß ein pauschaler Vergleich mit anderen Bereichen an der Autobahn unter Hinweis auf eine Verletzung des Gleichheitssatzes nicht ohne weiteres möglich ist.

In jedem Falle ist die plangegenständliche Ausbaumaßnahme aus den genannten Gründen zwingend erforderlich, um den verkehrlichen Bedürfnissen gerecht werden zu können. Die privaten Interessen des Einwendungsführers müssen hier hinter den überwiegenden Interessen der Allgemeinheit an einer leistungsfähigen Straßenverbindung zurückstehen. Davon umfaßt werden auch die gesetzlichen Vorbehalte des § 9 FStrG, selbst wenn dadurch das konkrete Vorhaben des Einwendungsführers gefährdet sein sollte.

Die Tektur vom 10.12.1999 sieht im Bereich der Anbindung des Gewerbegebietes und des Legoland-Freizeitparkes einen Mittelstreifen entsprechend dem Bebauungsplan „Deffingen-Süd“ vor, was aus dem Grundstück Fl. Nr. 605 Gem. Deffingen des Einwendungsführers gegenüber der ursprünglichen Planung einen erhöhten Flächenbedarf erforderlich macht. Hinsichtlich dieser vermehrten Flächeninanspruchnahme wurde der Einwendungsführer nochmals angehört. Einwendungen wurden jedoch nicht erhoben.

### **Eigentümer und Pächter des Grundstücks Fl.Nr. 1888, Gemarkung Bubesheim**

Die Eigentümerin und Pächterin des Grundstücks Fl.Nr. 1888 der Gemarkung Bubesheim haben ebenfalls durch ihren anwaltschaftlichen Vertreter Einwendungen gegen die Baumaßnahme vortragen lassen.

Auf dem Grundstück befindet sich das Betriebsgebäude eines florierenden und aufstrebenden Unternehmens mit zahlreichen Mitarbeitern. Der Bau eines weiteren Betriebsgebäudes sei bereits durch das Landratsamt Günzburg genehmigt, ebenso sei die Errichtung weiterer Gebäudlichkeiten in Planung. Auch wenn sich die Einwendungsführer nicht grundsätzlich gegen das Ausbauvorhaben wenden, so werde doch durch die vorgesehene Planung in erheblicher Weise in den Gewerbebetrieb eingegriffen. Durch die Tektur vom 10.12.1999 sei zwar der in der ursprünglichen Planung vorgesehene Grundbedarf für die Errichtung eines Lärmschutzwalles und die Eintragung eines Geh- und Fahrrechts zugunsten der Bundesrepublik Deutschland zur Unterhaltung und Pflege des

Lärmschutzwalles entfallen, weil die Autobahndirektion Südbayern nunmehr die Errichtung einer Lärmschutzwand/Wand-Kombination (WWK) vorgesehen hat. Hier solle jedoch statt dessen eine transparente Wand errichtet werden, die den Werbeeffect des Betriebes aufrechterhalten würde. Dieser Werbeeffect nach außen auf den Autobahnverkehr sei mit maßgeblich gewesen für die Entscheidung der Einwendungsführerin, am vorgesehenen Standort anzusiedeln. Die Einsehbarkeit entlang von Haupterschließungsstraßen stelle einen erheblichen Umsatzträger dar. Auch die Erwerbschancen bzw. Lagevorteile der Gewerbebetriebe gehörten zum Schutzbereich des Eigentumsrechts nach Art. 14 Abs. 1 GG und der Berufsfreiheit des Art. 12 Abs. 1 GG. Auch dies sei bei der Abwägung mit dem jeweiligen Gewicht zu berücksichtigen. Auch wenn es kein subjektives Recht eines gewerblichen Unternehmens auf Erhaltung des Geschäftsumfanges und auf Sicherung weiterer Erwerbsmöglichkeiten gäbe, könne daraus nicht geschlossen werden, daß das Interesse an der Erhaltung der mit erheblichen Investitionen ausgenutzten Erwerbsquelle bei der hoheitlichen Planung nicht geschützt sei. Mit einer intransparenten Lösung der Lärmschutzanlagen wären erhebliche Einbußen an Umsatz und Gewinn verbunden. Diese Einbußen würden die Mehrkosten für eine transparente Wand übertreffen. Bei sorgfältiger Abwägung sei daher dieser von den Einwendungsführern geforderten Lösung nach einer transparenten Wand der Vorzug zu geben. Der Einwendungsführerin stünde ein Rechtsanspruch gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG auf die Errichtung einer zweckmäßigen Lärmschutzanlage zu, da dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf die Rechte der Einwendungsführer erforderlich sei. Andernfalls gingen unzumutbare Beeinträchtigungen von dem Vorhaben aus. Die Einwendungsführerin hat ausdrücklich angeboten, ihre Bücher offenzulegen und durch einen Sachverständigen die Auswirkungen einer intransparenten Lärmschutzanlage auf Umsatz und Ergebnis des Betriebes untersuchen zu lassen. Der anwaltliche Vertreter der Einwendungsführerin hat deshalb beantragt, die Planfeststellungsbehörde solle das Gutachten eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Betriebsunterbrechungsschäden in Auftrag geben. Im übrigen sei auch aus den Anforderungen der Gewerbeaufsicht eine freie Sicht der Mitarbeiter erforderlich. Eine Bretterwand erfülle auch diese Forderung nach einer freien Sicht nicht. Im übrigen hat der anwaltschaftliche Vertreter der Einwendungsführer auf einen seiner Ansicht nach vergleichbaren Fall im Raum Günzburg hingewiesen, bei dem transparente Lärmschutzwände errichtet worden sind. Nicht zuletzt könnten transparente Wände die im Erläuterungsbericht angeführten visuellen Störungen durch die Errichtung von Lärmschutzwällen im Bereich von Bubesheim abmildern.

Die Einwendung hat sich durch die Auflage in diesem Planfeststellungsbeschluß (siehe oben unter A.IX.2 des Beschlußtenors) zum Teil erledigt. Durch diese Auflage ist sichergestellt, daß bei der vorgesehenen Wall-Wand-Kombination auch im Bereich des Grundstücks der Einwendungsführers statt einer intransparenten kostengünstigeren 3 m hohen Lärmschutzwand teilweise eine transparente Wand auf den Wall aufgesetzt wird. Durch diese transparente Lösung ist insbesondere sichergestellt, daß Sichtbeziehungen erhalten und visuellen Störungen im Landschaftsbild abgemildert werden sowie die vorhandenen landschaftsprägenden Querstrukturen am südlichen Ortsrand von Bubesheim erfahrbar bleiben. Darüber hinaus ist durch diese Lösung aber auch eine gewisse Einsehbarkeit des betrieblichen Grundstücks der Einwendungsführer von der BAB A 8 aus gewährleistet.

Die Errichtung einer durchgehenden transparenten Lärmschutzwand vom Boden weg bzw. oberhalb eines niedrigeren Lärmschutzwalles kann dem Vorhabensträger dagegen von der Planfeststellungsbehörde nicht auferlegt werden. Daran ändert auch die Auffassung der Einwendungsführer, für die Werbewirksamkeit sei es von entscheidender Bedeutung, daß das Firmenganze einschließlich Gebäude als repräsentative Gesamtheit in Erscheinung trete, nichts.

Es wird von der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich als wahr unterstellt, daß die von den Einwendungsführern behaupteten negativen Auswirkungen einer intransparenten Lärmschutzwand auf Umsatz und Ergebnis des Betriebes realistisch sind und daß mit fehlender Werbewirksamkeit auftretende Einbußen die Mehrkosten für eine transparente

Wand vom Boden weg übersteigen können. Die Einschaltung eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Betriebsunterbrechungsschäden ist daher nicht erforderlich.

Dennoch haben die Einwendungsführer keinen Anspruch auf Errichtung einer weitergehenden transparenten Wand als in der Auflage unter A IX<sup>2</sup> des Beschlußtenors festgeschrieben. Die Einwendungsführer erwähnen in ihrem Einwendungsschreiben selbst, daß es kein subjektives Recht eines gewerblichen Unternehmens auf Erhaltung des Geschäftsumfanges und auf Sicherung weiterer Erwerbsmöglichkeiten gibt. Im Rahmen der Abwägung hat zwar das Interesse der Betriebsinhaberin an der Erhaltung der mit erheblichen Investitionen ausgenutzten Erwerbsquelle Einzug zu finden. Hierbei zeigt sich allerdings, daß der Errichtung einer Wall-Wand-Konstruktion mit 3 m Wallhöhe und Errichtung einer 3 m hohen transparenten Wand auf die halbe Strecke der Vorzug zu geben ist. Dabei ist auch berücksichtigt, daß die Erwerbchancen und Lagevorteile des Gewerbebetriebes grundsätzlich zum Schutzbereich des Art. 14 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 1 GG gehören.

Die Errichtung transparenter Lärmschutzwände hat für den Vorhabensträger erhebliche Mehrkosten sowohl für die Errichtung als auch für die Unterhaltung zur Folge. Die Autobahndirektion Südbayern hat hierzu den Einwendungsführern, wie im Erörterungstermin vereinbart, umfangreiche Kostenvergleiche zukommen lassen, aus denen die erheblichen Zusatzkosten ersichtlich sind. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Kostenansätze überprüft und für realistisch befunden.

So wären bei einer transparenten Wand mit 5,5 m Höhe (hier ist insgesamt wegen der größeren Nähe zur Fahrbahn, anders als bei einer WWK-Lösung mit 3m Wall und 3m Wand, nur eine Wandhöhe von 5,5 m erforderlich) für den laufenden Meter rund 4.180,- DM anzusetzen, während für einen Lärmschutzwall von 3,0 m Höhe lediglich 156,00 DM pro laufenden Meter anfallen und zusätzlich für den Quadratmeter transparente Wand nach Mitteilung der Autobahndirektion Südbayern etwa 760,- DM (der lfd. Meter damit bei einer Wandhöhe von 3 m etwa 2.280,- DM). Nach der Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen von 1999 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen betragen die Durchschnittspreise im Jahr 1999 für Lärmschutzwände aus transparenten Materialien sogar 835,- DM/m<sup>2</sup>.

Vergleicht man die Mehrkosten für eine vollständige transparente Wand (5,5 m Höhe) mit den Kosten für eine WWK-Lösung mit transparenter Wand (3 m Wall und 3 m Wand), so ergibt sich, daß für den laufenden Meter Lärmschutzwand bei einer Höhe von 3 m etwa 156,- DM/lfm anzusetzen sind, während 2,5 m transparente Lärmschutzwand für den laufenden Meter ca. 760,- DM x 2,5 = 1.900,- DM/lfm kosten. Der laufende Meter Lärmschutzanlage mit 3 m hoher, aufgesetzter transparenter Wand verursacht daher Kosten in Höhe von rund 2.436,- DM, während eine rein transparente Lösung ohne Wall rund 4.180,- DM (jeweils ohne Betongleitwand und Gründung) kosten würde. Nicht berücksichtigt sind hierbei noch die Mehrkosten, die für die grundsätzlich teurere Unterhaltung einer transparenten Wand anfallen. Hieraus ergibt sich, daß die Errichtung von transparenten Lärmschutzanlagen über die gesamte Höhe wesentlich kostenintensiver ist, als die Anlage von Lärmschutzwällen mit aufgesetzten transparenten Wänden. Vergleicht man die Kosten für eine WWK-Lösung mit aufgesetzter undurchsichtiger Wand (siehe Auflage unter A IX 2 des Beschlußtenors mit Wand auf 50 % der Gesamtlänge) von 1200 DM/lfm mit den Kosten einer solchen Lösung mit durchsichtiger Wand, so ergibt sich, daß der laufende Meter statt dem oben genannten Preis 2280 D/lfm – also fast das Doppelte – kostet. Auch hier würden also bei einer transparenten Wand auf ganzer Länge erhebliche Mehrkosten anfallen.

Die Allgemeinheit hat aber grundsätzlich unter Berücksichtigung einer sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltsführung ein Interesse daran, daß Bauvorhaben kostengünstig durchgeführt werden. Demgegenüber ist die Errichtung einer noch kostenintensiveren transparenten Lärmschutzwand ohne oder auch mit einem noch niedrigeren Lärmschutzwall und entsprechend höheren transparenten Wand bzw. einer WWK-Lösung mit aufgesetzter transparenter Wand in ganzer Länge auch unter Berücksichtigung der gewichtigen Interessen der Einwendungsführer nicht zu rechtfertigen. Insgesamt müßten nämlich dann transparente Lärmschutzwände (auch unter Berücksichtigung der beiden



Nachbargrundstücke, für die gleichlautende Einwände geltend gemacht wurden) auf eine Länge von ca. 370 m errichtet werden. Das Recht auf den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb geht jedenfalls nicht soweit, daß für einen Betriebsinhaber ein Recht darauf bestünde, von nur mittelbaren Beeinträchtigungen außerhalb des Betriebes vollständig verschont zu bleiben. Ein Schutz von bloßen Erwerbchancen ist auch grundgesetzlich nicht gegeben. Da dies auch bei der Abwägung zu berücksichtigen ist, überwiegt hier schon aus diesem Grunde das Interesse der Allgemeinheit an einer kostengünstigen Durchführung und abwechslungsreichen Gestaltung der Baumaßnahme.

Hinzu kommt außerdem, daß aus Gründen der Verkehrssicherheit Werbung entlang von Bundesautobahnen grundsätzlich nur eingeschränkt zulässig ist. So sind Werbeanlagen an der freien Strecke, die sich an den Verkehrsteilnehmer auf der betreffenden Straße wenden und den Zweck haben, die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, regelmäßig geeignet, die bestehende Gefahrensituation durch Ablenkung der Autofahrer zu erhöhen. Diese Ablenkung ist bei Werbeanlagen deutlich höher als bei einer freien Sicht auf die Landschaftsstrukturen. Unabhängig davon, ob das Betriebsgebäude der Einwendungsführerin den einschlägigen Vorschriften hinsichtlich Werbeanlagen an Autobahnen entspricht, so geht die Argumentation der Einwendungsführer doch jedenfalls in die Richtung, daß der Blick der vorbeifahrenden Kraftfahrer auf den Ort der Betriebsstätte gelenkt werden soll. Jede Werbung, dazu gehört auch die Werbewirksamkeit des Betriebsgebäudes an sich, ist ihrem Wesen nach darauf gerichtet, die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken. Damit verbunden ist andererseits die Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Bei der potentiellen Gefährlichkeit des Straßenverkehrs können zusätzliche, den Verkehrsablauf beeinflussende Vorgänge zu einer Erhöhung der bereits bestehenden Gefahrenlage führen. Auch kann dadurch die Flüssigkeit des Verkehrs beeinträchtigt werden. Diese Ablenkung wäre – gegenüber dem augenblicklich bestehenden Zustand – umso größer, wenn ein Lärmschutzwall auf relativ kurzer Strecke durch eine völlig transparente Wand unterbrochen wird, weil dies in besonderem Maße geeignet ist, die Aufmerksamkeit des Kraftfahrers vom Straßenverkehr abzulenken. Sofern hier also den Interessen der Einwendungsführer der Vorzug gegeben würde, würden damit andererseits von Seiten der Planfeststellungsbehörde Wirkungen befürwortet werden, die aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen sind. Auch wenn also die möglichen Umsatzeinbußen für den Betrieb und damit das Interesse der Betriebsinhaberin an der Sichtbarkeit des Betriebsgebäudes als ganzes in die Abwägung eingestellt werden, überwiegt dennoch – neben den Kostengesichtspunkten – auch das Interesse der Allgemeinheit an einer nicht beeinträchtigten Verkehrssicherheit.

Letztendlich sprechen aber auch noch Gründe des Vogelschutzes gegen die Forderung der Einwendungsführer nach einer vollständigen Einsehbarkeit des Betriebsgrundstückes. Erfahrungen mit Glaswänden selbst mit aufgeklebten Raubvögeln haben gezeigt, daß die Glaswände eine Gefahrenquelle für Vögel darstellen können. Aus diesem Grunde ist es für einen ausreichenden Vogelschutz erforderlich, daß das Glas der transparenten Wände strukturiert wird. Dabei ist es notwendig, daß das Glas eng strukturiert wird, damit die Vögel nicht den Anschein haben können, zwischen den Rillen hindurch fliegen zu können. Durch diese Strukturierung ist jedoch eine Durchsicht für den vorbeifahrenden Autofahrer ebenfalls etwas eingeschränkt. Ein Verzicht auf die Strukturierung der Wände wäre andererseits aus den dargelegten Gründen nicht vertretbar.

Auch das Argument der Einwendungsführer nach der Erforderlichkeit einer freien Sicht für die Mitarbeiter ändert an den getroffenen Feststellungen nichts. Die der Autobahn zugewandten Fassadenteile des Betriebsgebäudes enthalten zwar in erheblichem Umfang Fensterelemente. In den der Autobahn zugewandten Gebäudeteilen wird jedoch nahezu ausschließlich Lagerhaltung betrieben. Die Produktions- und Werkbereiche sind in den von der Autobahn abgewandten nördlichen Gebäudeteilen untergebracht. Außerdem befinden sich die der BAB A 8 zugewandten Betriebsteile in etwa 40 m Entfernung von der künftigen Lärmschutzanlage. Dies ist nicht vergleichbar mit Fällen, in denen eine Lärmschutzwand in

geringem Abstand vor Gebäuden errichtet wird. Auch nach der Arbeitsstättenrichtlinie ist lediglich eine Sichtverbindung nach außen ins Freie zu ermöglichen, damit auch eine ausreichende Belichtung der Arbeitsstätte sichergestellt ist. Eine solche Sichtverbindung ist darüber hinaus durch die vorgesehene Lärmschutzanlage in keiner Weise beeinträchtigt. Auch befindet sich der Lärmschutzwand in ausreichendem Abstand, so daß ein hinreichender Lichteinfall nicht beeinträchtigt wird. Mit der Forderung nach einer freien Sicht für die Mitarbeiter durch die Gewerbeaufsicht ist jedenfalls nicht das Verbot einer Errichtung anderer Anlagen in der Nähe eines Betriebsgebäudes gemeint, andernfalls könnten in der Umgebung von Betriebsstätten auch keine anderen Gebäude errichtet werden.

Ebenso ist der von den Einwendungsführern genannte Fall der Errichtung einer transparenten Lärmschutzwand in Günzburg mit der vorliegenden Sachlage nicht vergleichbar. Hier handelt es sich um Lärmschutzwände in geringem Abstand zu einer Wohnbebauung. Hier ist sowohl in rechtlicher als auch tatsächlicher Hinsicht eine andere Situation als am Grundstück der Einwendungsführer gegeben.

Insgesamt ist daher festzuhalten, daß der Forderung der Einwendungsführer nach einer vollständigen transparenten Lärmschutzanlage bzw. einer geringeren Wallhöhe mit aufgesetzten transparenten Lärmschutzwänden nicht entsprochen werden kann. Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch der Auffassung, daß mit der planfestgestellten Lösung keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch das Vorhaben für den Gewerbebetrieb gegeben sind. Wie bereits dargestellt, ist durch die vorgesehene transparente Wand auf dem 3m hohen Wall sichergestellt, daß ein gewisser Werbeeffekt weiterhin gegeben ist. Auch wird durch die Auflage unter A.IX.2 des Beschlusses gewährleistet, daß bei der Bepflanzung des Walls auf die Sichtbarkeit des Gewerbebetriebes Rücksicht genommen wird. Insofern ist auf die Belange der Einwendungsführer neben der Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der erhöhten Kosten für transparente Wände soweit wie möglich Rücksicht genommen. Ein Rechtsanspruch der Einwendungsführer nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG auf Errichtung einer weitergehenden transparenten Lärmschutzanlage besteht jedenfalls nicht. Die Belange der Einwendungsführer sind im Rahmen der Abwägung soweit wie möglich berücksichtigt worden.

### **Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 1866 und 1899, Gemarkung Bubesheim**

Der Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 1866 und 1899 der Gemarkung Bubesheim hat ebenfalls durch seinen anwaltschaftlichen Vertreter Einwendungen erhoben.

Das Grundstück Fl.Nr. 1866 ist mit einer Halle bebaut und an einen Unternehmer vermietet. Maßgeblich für die Ansiedlungsentscheidung sei der Werbeeffekt nach außen gewesen. Durch Tektur vom 10.12.1999 hat die Autobahndirektion Südbayern auf die Anlage des ursprünglich geplanten Lärmschutzwalles in Höhe von 6,5 m entlang des Grundstücks Fl.Nr. 1866 verzichtet, so daß aus dem Grundstück Fl.Nr. 1866 der Gemarkung Bubesheim keine Grundabtretung mehr erforderlich wird. Auch wird keine Fläche mehr vorübergehend während der Baumaßnahme benötigt. Ebenfalls hat die Autobahndirektion Südbayern auf die Bestellung eines Geh- und Fahrtrechtes zum Unterhalt der Lärmschutzanlage verzichtet. Vom Vorhabensträger ist jetzt eine Wall-/Wandkonstruktion vorgesehen mit 3 m Lärmschutzwand und einer aufgesetzten Lärmschutzwand von 3 m. Diese Lärmschutzwand sollte kostengünstig, voraussichtlich als braune Holzwand ausgebildet werden. Damit bestehe aber kein Einverständnis, weil nur mit einer transparenten Wand die erforderliche Werbewirksamkeit erzielt werden könne. Außerdem seien mit einer nichttransparenten Lärmschutzanlage visuelle Störungen im Landschaftsbild und eine nachteilige Zerstörung der Sichtbeziehungen gegeben.

Im Bereich des Grundstücks Fl. Nr. 1866 müsse deshalb eine transparente Lärmschutzwand vorgesehen werden, weil maßgeblich für die Ansiedlungsentscheidung des Mieters des

Einwendungsführers die einsehbare Lage von der BAB A 8 aus und damit der Werbeeffect gewesen sei. Auch die Erwerbchancen bzw. Lagevorteile würden zum Schutzbereich des Eigentumsrechts nach Art. 14 Abs. 1 GG und der Berufsfreiheit des Art. 12 Abs. 1 GG gehören.

Das Grundstück Fl.Nr. 1899 sei im wirksamen Flächennutzungsplan als Gewerbebauland dargestellt und solle in Kürze bebaut werden. Es handele sich um wertvolle Bauflächen in beengter Lage. Hier werde für die Errichtung eines Lärmschutzwalles und eines parallel dazu laufenden Wirtschaftsweges etwa 30 % der Fläche für die Baumaßnahme benötigt (zusätzlich vorübergehend ca. 2.430 m<sup>2</sup>).

Auch damit bestehe kein Einverständnis.

Außerdem werde für das Grundstück Fl.Nr. 1899 gefordert, statt des dort geplanten flächenintensiven Lärmschutzwalles eine vergleichbare Lösung wie in dem anderen Fall der Fl.Nr. 1866 zu verwirklichen. Möglich wäre auch ein weiteres Abrücken der Baumaßnahme nach Süden. Unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes sei nach einer möglichst schonenden Lösung zu suchen, insbesondere müsse unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte überprüft werden, ob keine anderen tragbaren Lösungsmöglichkeiten zu der angestrebten Verkehrsentlastung bestehen.

Auf dem Grundstück Fl.Nr. 1899 müsse in jedem Falle aber auf den dort geplanten landwirtschaftlichen Anwandweg verzichtet werden. Dieser Weg sei für ein funktionsfähiges landwirtschaftliches Wegenetz nicht erforderlich. Zur ordnungsgemäßen Unterhaltung des Lärmschutzwalles sei ein dinglich im Grundbuch zu sicherndes Geh- und Fahrrecht ausreichend.

Die Einwendungen sind unbegründet, soweit ihnen nicht durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluß bereits Rechnung getragen worden ist.

Hinsichtlich der Forderung nach einer transparenten Lärmschutzwand und den Auswirkungen dieser Wand auf das Betriebsergebnis wird auf die sinngemäßen Ausführungen zu den Einwendungen bezüglich des Eigentümers des Grundstücks Fl.Nr. 1888, Gemarkung Bubesheim verwiesen.

Ein Eingriff in das Grundstück Fl.Nr. 1899 ist jedoch, soweit er durch die Anlage des Lärmschutzwalles bedingt ist, nicht vermeidbar. Eine Verschiebung der Trasse der BAB A 8 nach Süden, so daß kein Grundbedarf auf dem Grundstück Fl.Nr. 1899 entstehen würde, kommt nicht in Betracht. Ein Verschieben der Trasse hätte andererseits gravierende Folgen für die südlich der BAB A 8 liegenden landwirtschaftlichen Grundstücke. Eine Verschiebung der Trasse käme nämlich nicht nur bezogen auf den Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 1899 in Betracht, sondern müßte auf längere Strecke erfolgen. Es wären damit eine Vielzahl von Eingriffen in die im Süden angrenzenden Grundstücke verbunden. Im übrigen ist es bei der plangegenständlichen Trassierung der BAB A 8 möglich, Teile der bereits vorhandenen Fahrbahn der BAB A 8 und der der Bundesrepublik Deutschland gehörenden Grundstücke für die Neutrassierung zu nutzen. Auf diese Weise lassen sich – im Interesse der Allgemeinheit an einer wirtschaftlichen Verwendung von Steuergeldern – erhebliche Kosten einsparen. Demgegenüber wiegt der Eingriff in das Grundstück des Einwendungsführers geringer. Zu berücksichtigen ist hierbei außerdem, daß das Grundstück derzeit nicht bebaut ist, sondern lediglich im Flächennutzungsplan als zukünftiges Gewerbegebiet ausgewiesen ist.

Dem Vorhabensträger konnte andererseits von Seiten der Planfeststellungsbehörde auch nicht auferlegt werden, den geplanten Lärmschutzwall durch eine Wall/Wandkombination (WWK) zu ersetzen, so daß keine bzw. eine verringerte Grundinanspruchnahme erforderlich werden würde. Die Errichtung einer WWK hätte erhebliche Mehrkosten zur Folge, die angesichts der Situation der benötigten Grundstücksteile wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen sind.

Das Grundstück ist derzeit nicht bebaut, sondern wird als Grünfläche benutzt. Es liegt auch außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes „Am Grieshauptgraben“ der Gemeinde Bubesheim und außerhalb des Bebauungszusammenhangs nach § 34 BauGB. Es ist – wie dargelegt - lediglich im Flächennutzungsplan der Gemeinde Bubesheim als künftige Gewerbefläche ausgewiesen. Ebenso ist für den Bereich im Bebauungsplan „Am Grieshauptgraben“ nachrichtlich außerhalb des Geltungsbereichs eine künftige Erweiterung als dritter Bauabschnitt genannt.

Damit ist das Grundstück als Gewerbeerwartungsland einzustufen.

Die für den Grundbedarf betroffenen Teile sind sowohl im Flächennutzungsplan als auch in den nachrichtlichen Hinweisen in dem Bebauungsplan als Grünfläche/Fläche für den Lärmschutzwall ausgewiesen. Ebenso liegen die Grundstücksteile in der bestehenden 40 - m - Bauverbotszone nach § 9 FStrG. Aus diesen Gründen haben diese Grundstücksteile nicht an der Wertentwicklung als Gewerbeerwartungsland teilgenommen, wie die übrigen Teile des Grundstücks.

Für den Kostenvergleich Entschädigung für Abtretungsfläche und Mehrkosten für die geforderte Wall-Wand-Kombination statt Lärmschutzwall ist daher bezüglich der für die Maßnahme benötigten Grundstücksteile nicht von einem Quadratmeterpreis für Gewerbeerwartungsland auszugehen, sondern lediglich von einem gegenüber normalen landwirtschaftlichen Grundstücken etwas erhöhtem  $m^2$  - Preis. Die Mehrkosten für eine WWK-Lösung wären aber selbst dann erheblich, wenn hier ein  $m^2$  - Preis für vollwertiges Bauerwartungsland zugrundegelegt werden würde. Die Kosten für eine Lärmschutzwand betragen im Jahr 1999 durchschnittlich – je nach Material – zwischen 403,- DM und 931,- DM pro  $m^2$  (Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 1999, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen). Demgegenüber sind die Kosten für Lärmschutzwälle, erheblich kostengünstiger und liegen bei 8,- DM pro cbm. Bei einem naturnah gestalteten Wall von 6,5 m Höhe und etwa 30 m Breite beträgt das Volumen rund 100 cbm pro lfd. Meter Wall, also etwa 800 DM pro lfd. Meter. Bei einer Wall-Höhe von 3 m und einer Wand-Höhe von 3 m wären die Herstellungskosten um etwa 1600,-DM/ $m^2$  höher und somit erst kostenneutral, wenn die dadurch ersparte Grundinanspruchnahme ebenfalls den Wert von 1.600,- DM erreicht. Dies ist jedoch nicht gegeben. Selbst wenn im Kostenvergleich die ersparten Grunderwerbskosten berücksichtigt werden würden, und ein nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überhöhter Grundpreis zugrundegelegt werden würde, käme eine WWK-Lösung erheblich teurer. Nicht berücksichtigt sind hierbei noch die grundsätzlich höheren Kosten für die Unterhaltung einer Lärmschutzwand. Da mit Errichtung einer WWK im vorliegenden Fall aber auch keine anderen Einsparungsmöglichkeiten gegeben sind, wäre hier eine WWK-Lösung als unwirtschaftlich zu bezeichnen und ist auch angesichts der Belange des betroffenen Grundstückseigentümers nicht zu rechtfertigen. Bei bislang unbebauten Grundstücken, für die lediglich eine Bauerwartung besteht, kann sich der Grundstückseigentümer für den Fall einer Bebauung – anders als bei bereits bebauten Grundstücken – auf die durch den Lärmschutzwall vorgegebene Situation einstellen. Hinzu kommt außerdem, daß die für den Wall benötigten Flächen auch im Flächennutzungsplan als Grünfläche/Fläche für Lärmschutzwall dargestellt ist, so daß seitens des Einwendungsführers auf diesem Grundstücksteil auch keine Bauerwartung bestand. Aus den genannten Gründen überwiegen daher die Interessen der Allgemeinheit an einer wirtschaftlichen und sparsamen Durchführung der Baumaßnahme die Interessen des Einwendungsführers an einer Errichtung einer WWK.

Erst recht gelten die oben gemachten Ausführungen für die Variante einer reinen Wandlösung bzw. einer transparenten Lärmschutzwand. Die damit verbundenen Mehrkosten wären nochmals erheblich höher. Die Kosten für eine reine transparente Wand würden dabei nach der von der Autobahndirektion Südbayern vorgelegten und von der Planfeststellungsbehörde überprüften Kostenschätzung für den laufenden Meter inklusive Betongleitwand und Gründung etwa 5.230,00 DM/lfd. Meter betragen. Ein Kostenvergleich mit der reinen Walllösung ergibt hier also Herstellungsmehrkosten von 4.430 DM/lfd. Meter. Diese Wand-Lösung (hier würde keine Grundinanspruchnahme mehr erforderlich) wäre also erst bei einem Grunderwerbssaufwand von etwa 200,- DM/qm kostenneutral.

Bezüglich der Forderung nach einem Entfallen der sog. „Wiesenfahrt“ ist anzumerken, daß durch die von der Autobahndirektion Südbayern vorgenommene Tektur keine Wiesenfahrt mehr vorhanden ist. Letztendlich führt dies jedoch nicht zu einem Entfallen einer Inanspruchnahme eines Grundstückstreifens von 3 m Breite, sondern lediglich von 1 m Breite. In der Planung vorgesehen ist nunmehr lediglich ein Sicherheitsstreifen, der zur Unterhaltung der Dammböschung ebenfalls von Wartungsfahrzeugen benutzt werden kann. Eine weitere Reduzierung der Grundinanspruchnahme ist auch unter Berücksichtigung der Belange des Grundstückseigentümers nicht möglich. Für die Ausbildung des Dammfußes sind nämlich 3 m Ausrundungsfläche erforderlich zuzüglich 2 m Abstand zur Abmarkungslinie der neuen BAB A 8, gerechnet vom technischen Verschnitt der Böschungslinie mit dem Gelände. Dies entspricht dem Regelgrunderwerb. Dieser sog. Abmarkungsstreifen kann auch als Sicherheitsstreifen bezeichnet werden und ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht nur bei jedem Grunderwerb grundsätzlich vorgesehen, sondern auch zwingend erforderlich. Andernfalls würde die Grundstücksgrenze direkt am Böschungsfuß verlaufen. Ein Sicherheitsstreifen ist also der an dem Böschungsfuß oder auch einer Einschnittsoberkante anschließende, in das Straßengrundstück einbezogene Geländestreifen, der den Erdkörper vor Beschädigungen durch die Anlieger bei Benutzung der Nachbargrundstücke schützt. Dadurch ist auch die Unterhaltung der Böschungen ohne Inanspruchnahme fremder Grundstücke ermöglicht (vgl. Kodal/Krämer, Straßenrecht, Kapitel 6 Rn. 4; Marschall/Schroeter/Kastner, Bundesfernstraßengesetz, § 1 Rn. 41).

Die Eintragung lediglich eines Fahrrechts zugunsten des Vorhabensträgers anstatt des Sicherheitsstreifens kommt hier nicht in Betracht, weil insofern das Interesse an der Bewahrung des Böschungskörpers vor Beschädigungen durch die Benutzung des an die Böschung anliegenden Grundstücks (z.B. durch Abpflügen der Böschung) überwiegt. Letztendlich minimiert sich durch die Tektur jedoch die Grundinanspruchnahme für den Grundstückseigentümer um einen 1 m breiten Streifen. Ein Anwendungsweg, wie von dem Einwendungsführer vorgetragen, ist nicht geplant.

### **Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1892/15, Gemarkung Bubesheim**

Auch der Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1892/15, Gemarkung Bubesheim hat durch seinen anwaltschaftlichen Vertreter Einwendungen vorgetragen. Das an die Baumaßnahme angrenzende Grundstück Fl.Nr. 1892/15 bilde eine wirtschaftliche Einheit mit den Grundstücken Fl.Nr. 1892/14 und 1892/4. Auf diesem Areal befinde sich ein Betrieb für die Herstellung und den Vertrieb hochwertiger Alarmsysteme und Einbruchssicherungsanlagen, der im wirtschaftlichen Eigentum des Einwendungsführers und seiner Ehefrau stehe. Eine Baugenehmigung für zum heutigen Gebäudebestand hinzukommende Gebäude liege bereits vor.

Von dem Grundstück Fl.Nr. 1892/15 war in der ursprünglichen Planung ein Grundbedarf von 1530 m<sup>2</sup> für die Anlage eines Lärmschutzwalles und die Ausgleichsfläche G 3 vorgesehen gewesen. Durch Tektur vom 10.12.1999 ist jedoch im Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 1892/15 eine Lärmschutz-Wall/Wand/Kombination eingeplant worden, so daß aus diesem Grundstück des Einwendungsführers kein Grunderwerb mehr erforderlich wird. Allerdings fordert auch der Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1892/15, daß im Bereich seines Grundstücks eine transparente Wand errichtet wird, damit der Werbeeffect des Betriebes aufrechterhalten wird. Dieser Werbeeffect nach außen auf die Autobahn sei ganz entscheidend für den Entschluß gewesen, am vorgegebenen Standort anzusiedeln. Gerade für diesen Gewerbebetrieb sei die Werbewirkung an der Autobahn außerordentlich wichtig. Die gut einsehbare Lage entlang einer Bundesautobahn stelle einen wesentlichen Umsatzträger dar. Auch die Erwerbchancen und Lagevorteile der Gewerbebetriebe gehörten zum Schutzbereich des Eigentumsrechts nach Art. 14 Abs. 1 GG und der

Berufsfreiheit des Art. 12 Abs. 1 GG und seien bei der Abwägung mit dem jeweiligen Gewicht zu berücksichtigen.

Der Forderung des Einwendungsführers nach Errichtung einer transparenten Lärmschutzwand ist durch die Auflage in diesem Beschluß unter A.IX.2. des Beschlußtenors zum Teil entsprochen. Die Errichtung einer vollständigen transparenten Lärmschutzwand bzw. einer geringeren Wallhöhe mit aufgesetzter transparenter Wand kann jedoch von der Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden, obwohl die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht in Zweifel zieht, daß die gut einsehbare Lage entlang der Autobahn einen Umsatzträger darstellt. Zur Begründung wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen des Eigentümers der Fl.Nr. 1888 der Gemarkung Bubesheim sinngemäß verwiesen.

### **Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1894, Gemarkung Bubesheim**

Auch der Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1894 der Gemarkung Bubesheim hat durch seinen anwaltschaftlichen Vertreter Einwendungen erhoben. Das Grundstück Fl.Nr. 1894 grenze an den Grundbesitz Fl.Nr. 1898, 1899/3, 1894/2 und 1897/2 an, der im Eigentum des Vaters des Einwendungsführers stehe. Auf diesem Grundbesitz werde ein zertifizierter Betrieb zur Kraftfahrzeugverwertung betrieben. Auch sei bereits ein Bauantrag für die dringend erforderliche Erweiterung des Betriebes gestellt. Durch die Verwirklichung der geplanten Baumaßnahme werde gravierend in den expandierenden Gewerbebetrieb der Familie des Einwendungsführers eingegriffen. Für die Errichtung eines Lärmschutzwalles werde ein erheblicher Teil der betrieblichen Erweiterungsfläche der Fl.Nr. 1894 in Anspruch genommen. Damit bestehe kein Einverständnis. Es müsse deshalb nach einer Lösung gesucht werden, die unter Wahrung der existentiellen Belange des Einwendungsführers zu verwirklichen sei. Die Grundinanspruchnahme könne durch ein Abrücken der Baumaßnahme nach Süden, aber auch durch die Errichtung einer flächensparenden Lärmschutzwand verringert werden. Dabei sollte eine transparente Wand errichtet werden, die auch den Werbeeffekt des Betriebes aufrechterhalten würde, weil die einsehbare Lage entlang von Haupterschließungsstraßen einen echten Umsatzträger darstelle. Insofern wird auf das Vorbringen der Einwendungsführer der Fl.Nr. 1888, Gemarkung Bubesheim verwiesen. In jedem Falle sei es aber zwingend erforderlich, daß auf den geplanten landwirtschaftlichen Anwandweg verzichtet wird, weil dafür die Bestellung eines dinglich im Grundbuch gesicherten Geh- und Fahrrechts ausreichend sei. Ein landwirtschaftlicher Erschließungsweg existiere heute nicht und brauche auch in Zukunft nicht zu existieren.

Die Einwendungen sind unbegründet.

Durch Tektur vom 10.12.1999 ist der Grundbedarf aus dem Grundstück Fl.Nr. 1894 reduziert worden. Statt ursprünglich 2060 m<sup>2</sup> werden nunmehr lediglich 1870 m<sup>2</sup> für die Straßenbaumaßnahme benötigt. Dagegen werden vorübergehend statt 680 nunmehr 710 m<sup>2</sup> benötigt.

Eine Verringerung der Grundinanspruchnahme, insbesondere auch die Errichtung einer transparenten Lärmschutzwand kann dem Vorhabensträger aber nach sorgfältiger Abwägung nicht auferlegt werden. Das Grundstück Fl.Nr. 1894 liegt außerhalb des Bebauungsplans „Am Grieshauptgraben“ der Gemeinde Bubesheim. Es liegen insofern die selben Voraussetzungen wie bei Fl.Nr. 1899 der Gemarkung Bubesheim vor. Hinsichtlich der Verringerung der Flächeninanspruchnahme wird deshalb auf die Ausführungen oben zu den Einwendungen bzgl. des Grundstücks Fl. 1899 der Gemarkung Bubesheim verwiesen. Auch die von dem Einwendungsführer geltend gemachte Erforderlichkeit der Werbewirksamkeit des Betriebes ändert daran nichts. Insofern wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen bzgl. der Grundstücke Fl.Nr. 1888 und 1899 der Gemarkung Bubesheim verwiesen. Zwar ist im Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 1894, anders als im Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 1888, nicht die Errichtung einer Wall-Wand-Kombination mit transparenten Wandelementen vorgesehen. Der Kostenvergleich einer

reinen Wallösung zu einer vollständigen transparenten Wandlösung fällt hier jedoch noch viel gravierender aus. Zu berücksichtigen ist hierbei außerdem, daß sich der betroffene Betrieb nicht auf dem Grundstück Fl. Nr. 1894 selbst befindet, sondern nördlich davon und damit auch in einiger Entfernung zur Autobahn. Die Belange eines Betriebes, der sich in solcher Entfernung zur Straße befindet, hinsichtlich der Werbewirksamkeit sind darüber hinaus noch etwas niedriger einzustufen, als die Belange eines Betriebes, der unmittelbar an der bestehenden Autobahn liegt und dessen bestehende Werbewirksamkeit damit entsprechend höher ist.

Hinsichtlich der Einwendungen zu dem Anwandweg (Wiesenfahrt) wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen bezüglich des Grundstücks Fl.Nr. 1899 der Gemarkung Bubesheim verwiesen.

### **Anwohner an der B 16 neu aus Günzburg**

Zwei Anwohner aus Günzburg haben sich an die Regierung von Schwaben gewandt und ihre Befürchtungen über eine erhöhte Lärmbelästigung durch den Ausbau der Bundesstraße 16 zum Ausdruck gebracht. Durch die Ausweisungen des Gewerbegebietes und den Legoland-Freizeitpark südlich von Günzburg seien erhebliche Auswirkungen auch auf die B 16 neu im Bereich der Osttangente Günzburg gegeben. Die neuen zusätzlichen Immissionen, die durch diese Bauleitplanung der Stadt Günzburg hervorgerufen würden, betreffe auch die Anwohner an der B 16 im bereits fertiggestellten Bereich. Einwendungen im Rahmen des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens wurden jedoch nicht erhoben.

Der Bereich der B 16 neu, der die genannten Anwohner betrifft, liegt außerhalb des Planfeststellungsbereichs. Es handelt sich hier um den Bereich der Verlegung der Bundesstraße 16 in Günzburg, der am 29. März 1994 planfestgestellt worden ist und 1998 fertiggestellt wurde. Im Rahmen der damaligen Planfeststellung wurde durch das Ing. Büro Schächterle/Holdschuer/Siebrand im Februar 1988 und im Mai 1992 eine aktualisierte Verkehrsuntersuchung erstellt. Die darin enthaltene Verkehrsprognose ist seinerzeit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei erarbeitet worden. Die jetzt durch den Bebauungsplan „Deffingen-Süd“ der Stadt Günzburg vorgesehenen Ausweisungen eines Gewerbegebietes und des Legoland-Freizeitparks konnten damals naturgemäß noch nicht berücksichtigt werden. Durch diese Ausweisungen des Bebauungsplanes „Deffingen-Süd“ wird sich das Verkehrsaufkommen auf dem bereits planfestgestellten Streckenabschnitt der B 16 neu (Osttangente Günzburg) voraussichtlich zwar erhöhen (vorwiegend durch den Verkehrsfluß von und zu den Gewerbegebieten, während der für den Legoland-Freizeitpark erwartete Verkehr nur zu etwa 5 % über die B 16 aus Gebieten nördlich der BAB A 8 zufahren wird). Der Bereich der Osttangente Günzburg liegt jedoch außerhalb des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens und ist deshalb im plangegenständlichen Verfahren nicht zu berücksichtigen.

In Betracht kommt hier allenfalls – außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens – die nachträgliche Errichtung von Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen (Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG) im Rahmen einer fehlgeschlagenen Prognose. Voraussetzung ist, daß gegenüber den im Planfeststellungsverfahren über die Verlegung der B 16 in Günzburg (Planfeststellungsbeschuß vom 29. März 1994) zugrunde gelegten Verkehrsprognosen eine höhere Verkehrsbelastung auftreten wird und damit bezogen auf den Zeitpunkt der Feststellung dieses Plans nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen (hier Vermeidung von unzumutbaren Lärmeinwirkungen) vorliegen. Ergänzend anzumerken ist aber, daß nicht jede Abweichung einer methodisch einwandfrei erstellten Prognose von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung einen Anspruch auf nachträgliche Anordnung oder Nachbesserung des Lärmschutzes auslösen kann. Voraussetzung ist vielmehr, daß eine erhebliche Abweichung

vorliegt und diese auch tatsächlich eingetreten ist. Gegenwärtig liegen jedoch nur Prognosezahlen vor, denen ein gewisser Unsicherheitsfaktor immanent ist. Die mit den Prognosen verbundene Risikogrenze ist deshalb nach dem Kriterium der Spürbarkeit der nachträglich aufgetretenen Lärmbelastungen zu bestimmen. Eine fehlgeschlagene Prognose kann deshalb nur dann angenommen werden, wenn die Lärmimmissionen um mindestens 3 dB(A) zugenommen haben (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 18.09.1991 – 7 L 81/90), was in etwa einer Verdoppelung der angenommenen Verkehrsbelastung entspricht.

### **Anwohner aus Bubesheim**

Ein Anwohner aus Bubesheim hat im Anhörungsverfahren geltend gemacht, daß mit der Durchführung des Bauvorhabens während der Bauzeit wegen des erheblichen Baustellenverkehrs auf Zubringer-, Innerorts- und Ortsverbindungsstraßen zusätzliche Gesundheits- und Unfallgefahren entstünden. Außerdem führe der Ausbau der BAB A 8 langfristig zu einer starken Zunahme des Verkehrs und auch zu einer Steigerung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit. Dies werde die Emissionen erheblich erhöhen, wödingegen die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen außerordentlich mangelhaft seien. Ursächlich sei die begrenzte Wirksamkeit zur Verhinderung der Schallausbreitung und die gängige Lärmschutzpraxis, nach der eine Beurteilung auf der Basis errechneter Mittelungspegel erfolge. Der Einwendungsführer sieht sich deshalb in seinem verfassungsrechtlich geschützten Rechtsgut auf psychische und physische Gesundheit verletzt und sieht außerdem eine Eigentumsverletzung durch Wertverlust seines bebauten Grundstücks. Er verlangt eine amtliche Überprüfung der Lärmschutzmaßnahmen auf ihre Wirksamkeit auch im Hinblick auf die Verwendung von Steuergeldern. Dabei werde sich seiner Ansicht nach herausstellen, daß ein kontrolliertes Tempolimit als wirksamste und preisgünstigste Methode des Lärmschutzes unumgänglich ist.

Die Einwendungen sind unbegründet.

Die während der Bauzeit auftretenden Belästigungen durch Bauarbeiten und Baustellenverkehr sind zur Verwirklichung des Bauvorhabens unumgänglich und von den Anwohnern im Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung der gegenständlichen Maßnahme hinzunehmen. Im übrigen sind diese Beeinträchtigungen nur vorübergehender Natur.

Das Anwesen des Einwendungsführers befindet sich im Wohngebiet in Bubesheim. Es liegt drei Häuserreihen hinter dem Gebiet, in dem für Wohnanwesen passiver Lärmschutz erstattet wird (berechnete Immissionsorte 6 – 9). Für das Anwesen des Einwendungsführers wurde im Erdgeschoß eine Lärmbelastung von 52,6 dB(A) tags und 47,3 dB(A) nachts ermittelt, im Obergeschoß liegt die Lärmbelastung demnach bei 53,0 dB(A) tags und 47,7 dB(A) nachts. Auch im Prognosejahr 2012 sind damit die Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten.

Der in der Planung vorgesehene Lärmschutz ist damit ausreichend, um insbesondere auch das Anwesen des Einwendungsführers hinreichend vor den Lärmbelastungen der Autobahn zu schützen. Bei der Berechnung der Immissionspegel wurde die bis zum Jahr 2012 durchschnittlich prognostizierte Verkehrsbelastung zugrunde gelegt. Entsprechend den verbindlichen straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben wurden dabei die Fahrgeschwindigkeiten für LKWs mit 80 km/h und für PKWs mit 130 km/h angenommen. Die Lärmberechnung beruht dabei auf der Annahme einer mittleren Geschwindigkeit, also auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die Berechnung der Immissionspegel erfolgte auf der Grundlage der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90). Das vorgesehene Berechnungsverfahren sieht hier die Beurteilung anhand von Mittelungspegeln vor. Die Forderung, Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG v. 21.03.96, DVBL 1996, 916) und kann daher dem Vorhabensträger von seiten der Planfeststellungsbehörde nicht auferlegt werden. Im übrigen



wäre es unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Eine amtliche Überprüfung der Lärmberechnungen hat im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens durch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz stattgefunden. (vgl. oben unter 4.5.6 (Lärm)).

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Lärmschutzes kommt nur dort in Betracht, wo in Ortschaften mit geschlossener Bebauung von erheblichem Umfang nachts der Richtwert von 60 dB(A) überschritten wird, was im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt nicht der Fall ist. Ansonsten sind die durch das Vorhaben verursachten Lärmimmissionen unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen im Interesse der Allgemeinheit an einer leistungsfähigen Straßenverbindung, die für den schnellen Verkehr geeignet ist, für die Anwohner zumutbar. Wie bereits dargestellt, sind zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen hier ohnehin nicht erforderlich, da am Anwesen des Einwendungsführers die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten sind.

#### **Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1920, Gemarkung Bubesheim**

Der Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 1920 Gemarkung Bubesheim hat durch seinen anwaltschaftlichen Vertreter vortragen lassen, daß er mit der in der Planung vorgesehenen Grundabtretung für die Gestaltungsmaßnahme G 8 nicht einverstanden sei.

Durch die Tektur vom 10.12.1999 ist die Gestaltungsmaßnahme G 8 entfallen, so daß hierfür keine Grundinanspruchnahme erforderlich wird. Auf Grund dieser bereits im Erörterungstermin vom 29.07.1999 von der Autobahndirektion Südbayern zugesagten Tektur hat der anwaltschaftliche Vertreter erklärt, daß die Einwendungen erledigt sind.

#### **Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 283, 284, 585/1 und 585/2 Gemarkung Limbach**

Der Einwendungsführer, der auf den Grundstücken 283, 284, 585/1 und 585/2 der Gemarkung Limbach einen Gartenbaubetrieb und eine Baumschule betreibt, führt an, daß bereits jetzt absehbar sei, daß eine Weiterführung der Autobahn auf der bestehenden Trasse auch im Bereich von Limbach erfolgen wird. Mit dem Ausbau der Autobahn gehe auch eine Erhöhung der Lärmwerte und eine Erhöhung der durch die Kraftfahrzeuge ausgetragenen Luftschadstoffe einher. Auf den Grundstücken des Einwendungsführers befänden sich neben den Pflanzflächen auch Wohn- und Betriebsgebäude. Der Einwendungsführer befürchtet deshalb eine erhebliche weitere Beeinträchtigung der Wohnqualität und negative Auswirkungen der ausgetragenen Luftschadstoffe auf seinen Betrieb. Ein wirtschaftlicher Schaden sei nicht auszuschließen.

Aus den Planunterlagen gehe nicht hervor, inwieweit Alternativtrassen oder andere technische Lösungen auf der bestehenden Trasse (z.B. Tunnel) in die Abwägung mit einbezogen worden seien. Aus Sicht des Einwendungsführers seien deshalb bereits im Rahmen der Planung aus Kostengründen Trassenführungen oder technische Alternativlösungen ausgeschlossen worden, die dem Schutzgut Mensch und Natur erheblich zugute kommen würden.

Die Einwendungen sind im vorliegenden Planfeststellungsverfahren unbegründet. Wie der Einwendungsführer selbst angibt, ist sein Gartenbaubetrieb vom gegenständlichen Planungsabschnitt noch nicht betroffen. Die Weiterführung der BAB A 8 östlich der Planfeststellungsgrenze bei Bau-km 17 + 540 wird durch die vorliegende Planfeststellung nicht festgeschrieben. Im anschließenden Planfeststellungsabschnitt bestehen mehrere Möglichkeiten der Fortsetzung der BAB A 8 (vgl. oben Einwendungen der Stadt Burgau).

Im übrigen wurden in der Abwägung bei den Varianten für den gegenständlichen Ausbauabschnitt nicht nur die verschiedenen Ausbauvarianten gegeneinander abgewogen, sondern auch auf andere Alternativen eingegangen. Ein anderer Trassenkorridor für die BAB A 8 im plangegegenständlichen Bereich kam jedoch nicht ernsthaft in Betracht (vgl. oben unter 4.4.2 Varianten).

#### **Anwohner aus Limbach**

Ein anderer Anwohner aus Limbach, vor dessen Anwesen sich eine Notausfahrt befindet, bittet, bereits bei der jetzigen Planung darauf zu achten, daß die BAB A 8 im nachfolgenden Planungsabschnitt bei Limbach nicht näher als bisher an die Ortschaft Limbach heran geführt werden soll. Der Ausbau der BAB A 8 solle dort nach Norden erfolgen.

Wie bereits bei der vorherigen Einwendung und der Einwendung der Stadt Burgau dargelegt, sind für den folgenden Planfeststellungsabschnitt noch alle Ausbauvarianten (Verbreiterung nach Süden oder Norden oder symmetrische Verbreiterung) möglich. Die Entscheidung hierüber wird im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt der BAB A 8 bei Burgau erfolgen.

#### **4.5.14 Gesamtergebnis der Abwägung**

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß der Ausbau der BAB A 8, der Ausbau der B 16 und der Neubau und die Verlegung der Anschlußstelle Günzburg auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie der sonstigen öffentlichen und privaten Belange gerechtfertigt ist. Optimierungsgebote sind ebenfalls beachtet worden.

#### **4.6 Sofortige Vollziehung**

Für das plangegegenständliche Bauvorhaben ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz vorrangiger Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluß hat deshalb gemäß § 17 Abs. 6a Satz 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

#### **4.7 Kostenentscheidung**

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

#### **RECHTSBEHELFSBELEHRUNG:**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluß kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung (Bekanntgabe) Klage beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 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 (§ 87 b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Beschluß soll in Urschrift oder in Abschrift (Ablichtung) beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften (Ablichtungen) 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.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluß für diese Bundesautobahn und diese Bundesstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluß nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

### Hinweis:

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

Die unter Nr. II des Beschlußtenors genannten Planunterlagen können bei der Autobahndirektion Südbayern – Dienststelle Kempten – Rottachstraße 11 in 87439 Kempten (Allgäu) eingesehen werden.

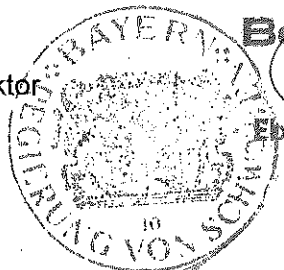
Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes wird in der Stadt Günzburg, der Stadt Leipheim, der Stadt Burgau, der Gemeinde Bubesheim und in der Verwaltungsgemeinschaft Kötz zwei Wochen zur Einsicht ausliegen; Ort und 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. 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 24. Oktober 2000  
REGIERUNG VON SCHWABEN  
Im Auftrag

Schwendner  
Regierungsdirektor



**Bestätigt**

Ebersberger

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ebersberger', written over the printed name.

## Planfeststellung

# Erläuterungsbericht

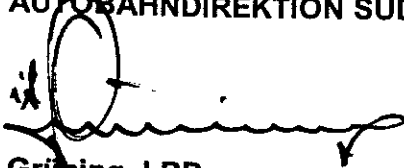
Tektur vom 10.12.1999

## Bundesautobahn A 8 Ulm - Augsburg - München

### 6streifiger Ausbau bei Günzburg

von Bau-km 11+000 bis Bau-km 17+540

Tektur vom 10.12.1999  
aufgestellt: München 10.12.1999  
AUTOBAHNDIREKTION SÜDBAYERN



Grünig, LBD

Aufgestellt:  
München, den 12.02.1999  
AUTOBAHNDIREKTION SÜDBAYERN



Woltereck, Präsident

## Gliederung des Erläuterungsberichtes

	Seite Nr.
<b>0. Vorbemerkungen</b>	1
0.1 Umfang und Zweck des Planfeststellungsverfahrens	1
0.2 Hinweise zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Rechtliche Grundlagen	2
0.3 Zusätzliche Untersuchungen und Gutachten	2
<b>1. Darstellung der Baumaßnahme</b>	2
1.1 Planerische Beschreibung	2
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	4
<b>2. Notwendigkeit der Baumaßnahme</b>	4
2.1 Vorgeschichte der Planung	4
2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen	5
2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele	6
2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	6
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	7
<b>3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Vergleich und Wahl der Ausbauart</b>	8
3.1 Ausbauarten der Trasse	8
3.2 Beurteilung der möglichen Ausbauarten hinsichtlich ihrer technischen Zweckmäßigkeit und Funktionserfüllung	9
3.3 Beurteilung der Ausbauarten hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit	11
3.4 Aussagen Dritter	11
3.5 Wirtschaftlichkeit	12
3.6 Zusammenfassende Bewertung und Wahl der Ausbauart	12
<b>4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme</b>	13
4.1 Trassierung	13
4.2 Querschnitt	13
4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	14
4.4 Baugrund, Erdarbeiten	16
4.5 Entwässerung	17
4.6 Ingenieurbauwerke	20
4.7 Straßenausstattung	20
4.8 Besondere Anlagen	20
4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen	20
4.10 Leitungen	21
<b>5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach den Umweltfachgesetzen</b>	21
5.1 Lärmschutzmaßnahmen	21
5.2 Schadstoffe	24
5.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	25
5.4 Naturschutzrecht	25
5.5 Maßnahmen zur zu Einpassung in bebaute Gebiete	35
5.6 Erhaltung des Waldes nach Art. 9 BayWaldG	35
<b>6. Kostenteilungen</b>	36
6.1 Staatsstraße 2020	36
6.2 Kreisstraße GZ 4	36
6.3 Bundesstraße 16	36
<b>7. Flurbereinigung, Grunderwerb</b>	37
<b>8. Durchführung der Baumaßnahme</b>	38

## 0. Vorbemerkungen

### 0.1 Umfang und Zweck des Planfeststellungsverfahrens

Durch die Planfeststellung wird die rechtliche Voraussetzung für den 6streifigen Ausbau der A 8 bei Günzburg geschaffen. Auch alle notwendigen Begleit- und Folgemaßnahmen sind in diesen Unterlagen enthalten.

Diese Maßnahmen umfassen im einzelnen:

- Verbreiterung der Autobahn auf sechs Fahrstreifen (RQ 35,5) von Bau-km 11+000 (das entspricht BAB-km 101,387) bis Bau-km 17+540 (das entspricht BAB-km 94,847),
- Neubau der Anschlußstelle Günzburg (B 16),
- Neubau der vierstreifigen Bundesstraße 16 südlich von Günzburg mit Anschluß der Ortsstraßen nach Deffingen und Denzingen (B 16 alt) sowie eines Pendlerparkplatzes zwei Pendlerparkplätzen,
- Neubau einer Anschlußstelle an der B 16 für eine neue Ortsstraße (städtischen Zubringer-Straße) der Stadt Günzburg mit Anschluß der Alois-Mengele-Straße,
- Neubau von 18 Bauwerken, davon 3 im Zuge der B 16,
- Bau von Lärmschutzwällen und -wänden entlang der A 8 und der B 16,
- Anpassung und teilweise Umverlegung von kreuzenden Straßen und Wegen
- Bau von Wegen zur Erschließung von Grundstücken bzw. Wiederherstellung von Wegebeziehungen.

Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Baumaßnahme und anderen Trägern öffentlicher Belange sowie den privat Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - umfassend rechtsgestaltend zu regeln und gegeneinander abzuwägen.

Insbesondere wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens 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 Anlagen erforderlich werden,
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen und die Unterhaltungskosten abzugrenzen sind,
- ob und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind,
- welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen i. S. von § 8 BNatSchG i. V. m. den entsprechenden Regelungen nach den Landesgesetzen zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind,
- ob Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind und welche diese sind,

- ob, falls solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Bauvorhaben unvereinbar sind, statt dessen dem Grunde nach eine Entschädigung in Geld anzuerkennen ist.

## 0.2 Hinweise zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Rechtliche Grundlagen

Als planfeststellungspflichtiges Vorhaben ist für die Baumaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12.02.1990 (Ziffer 8 der Anlage zu § 3 UVPG) durchzuführen. Die wesentlichen Auswirkungen auf die Schutzgüter gem. UVPG werden zusammenfassend in Unterlage 1.1 dargestellt, die zur Berücksichtigung der Umweltaspekte getroffenen Maßnahmen sind in Kap. 5 aufgeführt.

Mit der Baumaßnahme sind auch unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden, die Ausgleichsmaßnahmen nach dem BayNatSchG erfordern. Diese sind in Kap. 5.4 aufgeführt.

Der fachliche Beitrag zum Naturschutzrecht in Form des nach Art. 6b BayNatSchG erforderlichen landschaftspflegerischen Begleitplanes findet sich in Unterlage 10. Die wesentlichen Ergebnisse sind in den Erläuterungsbericht unter Kap. 5.4. eingearbeitet.

## 0.3 Zusätzliche Untersuchungen und Gutachten

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

## 1. Darstellung der Baumaßnahme

### 1.1 Planerische Beschreibung

#### Art und Umfang der Baumaßnahme

Der vorliegende Planfeststellungsentwurf umfaßt den 6streifigen Ausbau der bestehenden 4streifigen Bundesautobahn A 8 bei Günzburg von Bau-km 11+000 (Str.-km 101,387) westlich von Bubesheim bis Bau-km 17+540 (Str.-km 94,847) östlich Leinheim.

Bei der bestehenden A 8, die im betroffenen Abschnitt in den Jahren 1937/38 errichtet worden ist, handelt es sich um eine 4streifige Bundesautobahn ohne Standstreifen, die nach den Trassierungsgrundsätzen der damaligen Zeit geplant worden ist. Die A 8 ist seither im wesentlichen unverändert in Betrieb. Künftig ist vorgesehen, die bestehende Autobahn A 8 im Abschnitt westlich von Bubesheim bis östlich Leinheim, durchgehend nach Süden hin zu verbreitern, d. h. eine neue Richtungsfahrbahn (1,75 m halber Mittelstreifen, 0,75 m Randstreifen, 3 Fahrstreifen mit Breiten von 3,50 m + 3,50 m + 3,75 m, Randstreifen mit 0,50 m und ein Standstreifen 2,50 m + 0,50 m sowie mit einem Bankett von 1,50 m, Gesamtbreite 17,75 m) zu errichten.



Nach Herstellung dieser ersten Baustufe kann der Verkehr der Autobahn auf diese neue Richtungsfahrbahn umgelegt werden. Bei voller Aufrechterhaltung des Autobahnverkehrs kann danach die bestehende 4streifige Autobahn ohne Standstreifen zur zweiten, neuen Richtungsfahrbahn umgebaut werden. Der Straßenkörper und der Straßenraum der bestehenden A 8 wird voll in die geplante neue 6streifige A 8 einbezogen. Die Autobahnverbreiterung findet durchgehend nach Süden hin, zur ortsabgewandten Seite der Orte Bubesheim, Wasserburg, Deffingen und Leinheim statt.

Der Planfeststellungsentwurf beinhaltet auch den Ausbau der Anschlußstelle Günzburg etwa 200 m westlich des bestehenden Anschlusses und den Neubau der zweibahnigen B 16. Die Anschlußstellenrampen erhalten die verkehrstechnisch zweckmäßige Lage im Nordost- und Südost-Quadranten sowie eine Direktrampe im Nordwest-Quadranten.

Zur Verbesserung der Autobahntwässerung sind teils Versickereinrichtungen, teils Leichtstoffabscheider und anschließende Regenrückhaltebecken mit zusätzlicher teilbiologischer Reinigung in Flachwasser- und Schilfzonen geplant.

#### Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz

Die Bundesautobahn A 8 Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - Augsburg - München - Rosenheim - (Salzburg) ist von weiträumiger Verkehrsbedeutung. Sie ist die Hauptverbindung zwischen den Ballungsräumen München und Stuttgart sowie den Oberzentren Ulm/Neu-Ulm und Augsburg. Die A 8 ist die wichtigste Verkehrsader in Ost-West-Richtung im süddeutschen Raum.

Für die Verkehrsbeziehung zwischen Bayern und Baden-Württemberg ist sie von hoher Bedeutung. Über die Verknüpfungen mit den in Süd-Nord-Richtung verlaufenden Bundesautobahnen im bayerischen und baden-württembergischen Raum findet die A 8 Anschluß an das französische, schweizerische und österreichische Autobahnnetz.

Nach dem 1983 ratifizierten Europäischen Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15.11.1973 ist die A 8 Bestandteil der Europastraße E 52 Salzburg - Paris, was ihre Verkehrsbedeutung unterstreicht. Auch für den regionalen Verkehr im Ausbauabschnitt hat die A 8 in Verbindung mit der B 16 neu (Ostumgehung Günzburg) als Entlastung für die anliegenden Orte Bedeutung.

#### Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplänen

Die Autobahn 8 dient dem Planungsziel gemäß § 1 Abs. 1 FStrG, wonach die Bundesfernstraßen zur Aufnahme des weiträumigen Verkehrs ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden sollen.

In der Neufassung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 15. November 1993 ist der 6streifige Ausbau der A 8 als vordringlicher Bedarf eingestuft. Der Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 weist in der Tabelle 3 den 6streifigen Ausbau der Autobahn A 8 Stuttgart - München, Teilstrecke Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis zur AS Günzburg aus.

## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

### Länge, Querschnitt, Kostenträger

Die Länge des Ausbauschnittes beträgt 6,54 km und beinhaltet auch den Ausbau der Anschlußstelle Günzburg mit einer Länge der Anschlußstellenrampen von 1,44 km, den zweibahnigen Neubau der B 16 mit 1,89 km sowie den Anschluß der städtischen Zubringer-Straße mit 0,89 km. Zusätzlich sind noch Veränderungen am kreuzenden Straßen- und Wegenetz mit einer Länge von ca. 1,66 km erforderlich.

Für die Bundesautobahn A 8 ist ein RQ 35,5, für die B 16 ein RQ 20 gemäß RAS-Q 96 vorgesehen.

Kostenträger der Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.

### Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die vorhandene Bundesautobahn A 8 weist im Bereich der Maßnahme einen 4streifigen Querschnitt ohne Standstreifen auf und ist nach den damaligen Erkenntnissen ohne Klothoiden trassiert. Sie weist als kleinsten Radius einen  $R_{\min} = 2000$  m, als kleinsten Kuppenhalbmesser einen  $H_k = 12000$  m und als kleinsten Wannenthalbmesser einen  $H_w = 5000$  m auf. Der Verkehr ist charakterisiert durch starken Wirtschafts- und Durchgangsverkehr sowie Ferien-, Urlaubs- und Wochenendreiseverkehr.

### Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Beim 6streifigen Ausbau der A 8 steht im vorliegenden Ausbauabschnitt die Einsparung von Baukosten im Vordergrund. Eine Vergrößerung der bestehenden Kurvenradien ist nicht vorgesehen. Infolge des Einbaues von Klothoiden wird die Lagetrassierung verbessert. Bezüglich der Gradienten ist keine völlige Neutrassierung vorgesehen. Die Verbesserungen der Gradienten in Teilbereichen durch die Vergrößerung der Kuppen- und Wannenthalbmesser dient auch der Gewinnung von Erdmassen für die geplanten aktiven Lärmvorsorgemaßnahmen und von Dammbaumaterial für den neuen Autobahnkörper.

Mit der vorliegenden Planung werden die erforderlichen Mindestentwurfselemente gemäß der RAS-L, Ausgabe 1995 für eine Autobahnstrecke eingehalten. Diese Planung trägt dazu bei, sich der einheitlichen Streckencharakteristik der bereits 6streifig ausgebauten Abschnitte der A 8 anzunähern.

## 2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

### 2.1 Vorgeschichte der Planung

Nachfolgend zu den Planungen zum 6streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 im Bereich Leipheim, mit Neubau der Donaubrücke bei Leipheim, erfolgte die Vorplanung für den Streckenabschnitt bei Günzburg zwischen Bau-km 11+000 und Bau-km 17+540. Ab Juni 1994 wurden in Abstimmung mit der Höheren und Unteren Naturschutzbehörde die Umweltverträglichkeitsuntersuchung und die Diskussion über umweltverträgliche Ausbaumöglichkeiten der A 8 begonnen.

Während im Juni 1994 noch davon ausgegangen wurde, daß für das Projekt "6streifiger Ausbau der A 8 bei Günzburg" eine eigenständige UVS auszuarbeiten ist, ergab sich im Laufe der Bearbeitung, daß für das Vorhaben nur eine Trasse - ohne weitab verlaufenden Trassenvarianten -, ohne räumlich abweichende Ausbaumöglichkeiten ernsthaft in Betracht kommt. Andere, z. B. weiter abgelegene Ausbauvarianten konnten aus offenkundigen Gründen von vornherein ausgeschieden werden. Daraus ergab sich, daß auf eine formelle, eigenständige UVP verzichtet wurde und die notwendigen Aussagen zur Umweltverträglichkeit in einfacher, zweckmäßiger und wirtschaftlicher Form im Rahmen der landschaftspflegerischen Bestandsaufnahme und -bewertung erfolgten.

Bereits im Jahre 1992 wurde dem beratenden Ingenieur Prof. Dr.-Ing. Kurzak der Auftrag für eine Verkehrsuntersuchung für den 6streifigen Ausbau der A 8 im Abschnitt Ulm - Augsburg erteilt. Im Mai 1993 wurde die Verkehrsanalyse und Trendprognose für das Jahr 2010 vorgelegt. Im März 1995 erfolgte eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung A 8, im Juli 1995 wurde das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung für die Anschlußstelle Günzburg vorgelegt. Abschließend wurde von Prof. Dr.-Ing. Kurzak eine 'Verkehrsuntersuchung A 8 AS Günzburg und B 16' am 26. Oktober 1998 vorgelegt, welche auch die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten LEGOLAND-Freizeitparks und der (von der Stadt Günzburg) geplanten Gewerbegebiete mit einbezieht.

Die bisherigen Planungsergebnisse, insbesondere die Immissionsberechnungen wurden - wegen der geänderten Ausgangsdaten - jeweils aktualisiert.

## **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. Da seit 1987 die A 7 Würzburg - Ulm durchgehend in Betrieb ist, wird die A 8 ab dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen in Richtung München noch zusätzlich belastet.

Der bestehende zweibahnige Querschnitt (4streifig) ist mit einem durchschnittlichen, täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) gezählt im Jahre 1992 (Dauerzählstelle Leipheim) von 47.700 Kfz/24 h (Spitzenbelastungen bis zu 70.000 Kfz/24 h) besonders stark ausgelastet. Der  $DTV_{1993}$  zwischen der AS Leipheim und der AS Günzburg beträgt 49.100 Kfz/24 h und zwischen der AS Günzburg und der AS Burgau 50.700 Kfz/24 h.

Die erforderliche Haltesichtweite ist infolge der zu kleinen Kuppenhalbmesser oft nicht gewährleistet. Vor allem die im gesamten Bauabschnitt fehlenden Standstreifen führen bei geringsten Störungen zu erheblichen Behinderungen des Verkehrsflusses. Für das zu erwartende Verkehrsaufkommen stößt der vorhandene Querschnitt dieser wichtigen Ost-West-Verbindung an die Grenzen der Leistungsfähigkeit. Die Streckencharakteristik und die Querschnittsausbildung genügen nicht den Anforderungen an Sicherheit und Straßenzustand, die an eine Straßenverbindung mit großräumiger Verkehrsbedeutung zu stellen sind.

### 2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 03.05.1984 ist das Netz der überregionalen Verkehrswege zur Verbesserung der großräumigen Verkehrsanbindung Bayerns weiter auszubauen.

Die Bundesautobahnen sollen

- den Freistaat Bayern an das übrige Bundesgebiet und an das Ausland 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 A 8 Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - Augsburg - München - Rosenheim - (Salzburg) erfüllt diese Zielsetzungen.

- Sie verbindet Bayern mit Baden-Württemberg, Österreich, Frankreich und über die A 5 bzw. A 81 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 A 9, A 7, A 8 und A 5 und somit auch der überregionalen Anbindung des südbayerischen Raumes.

### 2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Die vorliegende Maßnahme ist ein Teilabschnitt des geplanten 6streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 8 zwischen dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen (A7/A8) und Augsburg. Der bestehende 4streifige Querschnitt der A 8 ohne Standstreifen entspricht weder in Leistungsfähigkeit noch im Sicherheitsstandard den heutigen Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur. Mit dem 6streifigen Ausbau und der Verbesserung der Trassierung wird der Straßenzustand an die Erfordernisse des jetzt und künftig auf der Bundesautobahn A 8 auftretenden Verkehrsaufkommens angepaßt.

#### Prognose der Verkehrsentwicklung

Zur prognostischen Einschätzung der Verkehrsentwicklung auf der A 8 erfolgten Verkehrsgutachten durch den beratenden Ingenieur Prof. Dr.-Ing. Kurzak, München. Die Verkehrsuntersuchung vom 26.10.98, aktualisiert am 27.01.99, kommt unter Berücksichtigung des 6streifigen Ausbaues für den Prognosehorizont 2012 im vorliegenden Planungsabschnitt zu folgendem Ergebnis:

	AS Leipheim Bis AS Günzburg	AS Günzburg Bis AS Burgauf
Gesamtverkehr		
DTV <sub>2012</sub> [Kfz/24 h]	70.000	67.000
davon Lkw-Anteil	14 %	14 %
Tag / Nacht	13 / 24 %	13 / 24 %

Der größte 4streifige Querschnitt (a 4 ms), der in der Fahrstreifenbreite dem Bestand entspricht (Bestand jedoch ohne Standstreifen), ist bei dieser Prognosebelastung bereits bei einer Reisegeschwindigkeit von 80 km/h überlastet. Aus Gründen der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit wurde, wie im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen vorgesehen, ein zweibahniger, 6streifiger Straßenquerschnitt gewählt. Mit dem 6streifigen Ausbau steigt die Attraktivität der Strecke (Fahrzeitverkürzung) auch als Ortsumgehung von Leipheim in Verbindung mit der B 16 neu bei Günzburg. Das nachgeordnete Straßennetz (Leipheim, Günzburg) wird entlastet.

#### Unfallrate und Unfallhäufung

Die Unfallauswertung ergibt für die Jahre 1983 - 85 und 1986 - 89 folgende Unfallraten [Unfälle/1 Mio. Kfz-km]:

AS Günzburg bis Landesgrenze Baden-Württemberg

	1983 - 1985	1986 - 1989
Fahrtrichtung nach München	0,83 (180 %)	0,74 (157%)
Fahrtrichtung nach Stuttgart	0,67 (146 %)	0,90 (192 %)

Im Vergleich zum Durchschnitt auf Autobahnen in Bayern (1983 - 85 = 0,46, 1986 - 88 = 0,47) zeigt sich, daß die Unfallrate um bis zu 92 % über dem Durchschnitt liegt. Die Ursachen der über dem Durchschnitt liegenden Unfallraten dürften auf Folgendes zurückzuführen sein:

- Querschnittsüberlastung
- Unstetige Folge der Entwurfs Elemente in Lage und Höhe (Haltesichtweite)
- Staubbildung bei Unfällen und Pannen, da keine Standstreifen vorhanden sind.

Mit dem 6streifigen Ausbau werden die hauptsächlichen Unfallursachen beseitigt und die Verkehrssicherheit erhöht.

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

## **2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

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

Entlang der Baustrecke sind (bis auf die im Zuge der Lärmsanierung bei Bubesheim und bei Deffingen) keine aktiven Lärmschutzeinrichtungen vorhanden. Im Zuge der Maßnahme werden aktive und passive Lärmschutzeinrichtungen vorgesehen, die für die Anlieger eine wesentliche Verbesserung gegenüber der derzeitigen Situation bedeuten.

Die vorhandenen Straßenentwässerungseinrichtungen entsprechen den heutigen Anforderungen hinsichtlich einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen durch Straßenabwasser nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in Verbindung mit dem Bayerischen Wassergesetz (BayWG) bei weitem nicht mehr. Insbesondere bei Unfällen mit auslaufenden umweltbelastenden Flüssigkeiten sind derzeit die erforderlichen Schutzmaßnahmen kaum möglich.

Im Zuge des 6streifigen Ausbaues wird die gesamte Straßenentwässerung neu geplant. Das gesammelte Fahrbahnwasser wird über Mulden bzw. Rohrleitungen in naturnah gestaltete Rückhaltebecken eingeleitet. Dort erfolgt eine mechanische sowie teilbiologische Reinigung nach dem Stand der Technik und abschließend die gedrosselte, dosierte Abgabe an den Vorfluter bzw. eine Versickerung an Ort und Stelle. Öl, Kraftstoffe und wasserunlösliche Stoffe werden dabei von Leichtstoffabscheidern zurückgehalten, welche den Rückhaltebecken vorgeschaltet sind.

In Bereichen niedriger Dammböschungen werden teilweise breitflächig über die Böschungen versickert. Am Fuß dieser Dammböschungen wird das nicht versickerte Wasser gegebenenfalls in Mulden gefaßt und über Schwellen aus filterfähigem Kies-Sandmaterial dem Vorfluter zugeführt.

Mit der Sanierung der Straßenentwässerung ist eine Verminderung der Grundwasser- und Fließgewässerbelastung verbunden, welche die Lebensraumqualität für Tiere und Pflanzen in Fließgewässern sichert und verbessert.

### **3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Vergleich und Wahl der Ausbauart**

#### **3.1 Ausbauarten der Trasse**

Im Hinblick auf die gestellte Aufgabe, die bestehende A 8 6streifig auszubauen, kommt für das Vorhaben nur eine Trasse und kein Trassenkorridor mit voneinander örtlich abweichenden Varianten ernsthaft in Betracht. Trassenvarianten, welche von der bestehenden A 8 weit abweichen, können von vornherein ausgeschlossen werden. Realistisch und vernünftigerweise geboten ist es, den 6streifigen Ausbau unter voller Einbeziehung der Trasse der bestehenden Autobahn zu realisieren.

Es verbleiben somit grundsätzlich folgende drei Möglichkeiten zum Ausbau der A 8:

#### **1. Beidseitiger, symmetrischer Ausbau**

Beim beidseitigen Ausbau werden die vorhandenen Richtungsfahrbahnen um jeweils einen Fahr-, sowie einen Standstreifen ergänzt. Die Lage der Hauptachse bleibt im Grundriß unverändert.

Beim symmetrischen Ausbau müssen bei einseitig eingeschränkter Verkehrsführung während der ersten Bauphase eine Fahrbahn (A-Fahrbahn) sowie die zugehörigen Kreuzungsbauwerke provisorisch verbreitert werden.

In der zweiten Bauphase kann über Mittelstreifenüberfahrten der Verkehr der B-Fahrbahn auf die provisorisch verbreiterte A-Fahrbahn umgelegt (4+0 Verkehrsführung), die Bauwerke abgebrochen und die B-Fahrbahn in voller Breite neu erstellt werden. Nach Fertigstellung der neuen Fahrbahn B kann der Verkehr bei Verkehrsführung 0+4 auf diese umgelegt und die Fahrbahn A neu hergestellt werden.

## 2. Einseitiger Ausbau Süd,

### Verschiebung der A 8 um eine Fahrbahn nach Süden

Beim einseitigen Ausbau Süd wird die komplette Fahrbahn  $B_{neu}$  südlich der bestehenden Fahrbahn angebaut. Nach Fertigstellung der Fahrbahn  $B_{neu}$  kann der gesamte Autobahnverkehr auf diese umgelegt werden. Danach wird die bestehende Autobahn zur neuen Fahrbahn A umgebaut. Somit kann während der ersten beiden Bauphasen unter Beibehaltung der regulären Verkehrsführung (2+2) ohne nennenswerte Behinderung des Betriebes die Fahrbahn  $B_{neu}$  südlich der bestehenden erstellt werden. Nach deren Fertigstellung wird in der dritten Bauphase der Verkehr über Behelfsüberfahrten auf die Fahrbahn  $B_{neu}$  umgelegt (Verkehrsführung 0+4 auf  $B_{neu}$ ). Währenddessen können die Umbauarbeiten an den alten Fahrbahnen erfolgen und die notwendigen Lärmvorsorgeeinrichtungen dort errichtet werden. Die provisorische Verbreiterung einer durchgehenden Fahrbahn und der Bauwerke mit entsprechenden Verkehrsbehinderungen ist nicht notwendig.

## 3. Einseitiger Ausbau Nord

Der einseitige Ausbau Nord erfolgt in gleicher Weise wie der Ausbau Süd, jedoch wird die neue Fahrbahn nördlich des Bestandes angebaut.

### 3.2 **Beurteilung der möglichen Ausbaumöglichkeiten hinsichtlich ihrer technischen Zweckmäßigkeit und Funktionserfüllung**

#### Anpassung in der Höhe:

Beim beidseitigen Ausbau unter Beibehaltung der Trassenachse lassen sich größere Höhendifferenzen nur durch Spundwandsicherungen im Mittelstreifen überbrücken. Dies erfordert Mehrkosten, je nach Größe der Höhendifferenz und der Einschnittslänge.

Im Falle des einseitigen Ausbaus können mittlere Höhenunterschiede verhältnismäßig einfach durch geringfügiges Abrücken der neuen Fahrbahn überbrückt werden, so daß die Kosten für Spundwände eingespart werden können.

#### Verkehrsführung, Verkehrsumlegung:

Die im Falle des beidseitigen, symmetrischen Ausbaus erforderliche mehrfache Verkehrsumlegung beeinträchtigt die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A 8 während der gesamten Bauzeit und die Verkehrssicherheit stark. Beim einseitigen Ausbau entfallen derartige Probleme fast ganz.

Die Dauer der Betriebsbeeinträchtigung durch Verkehrsführung 4+0 bzw. 0+4 ist im Falle des einseitigen Ausbaus erheblich geringer als beim beidseitigen Ausbau. Beim einseitigen Ausbau steht nach Errichtung der neuen Autobahnhälfte bereits eine Fahrbahn in endgültiger Breite zur Verfügung.

#### Provisorische Verbreiterung:

Für den beidseitigen Ausbau ist in der ersten Bauphase die provisorische Verbreiterung einer Fahrbahn erforderlich, welche zusätzliche Kosten und Zeitverlust verursacht. Beim einseitigen Ausbau entfällt ein solches Bauprovisorium.

#### Technische Funktionserfüllung

Aus trassierungstechnischer Sicht und hinsichtlich ihrer Funktionserfüllung im Endzustand sind alle Ausbaumöglichkeiten nahezu gleichwertig. Qualitative Unterschiede ergeben

sich für die Möglichkeit, die Trasse in Lage und Höhe geringfügig zu verbessern oder nur für die Bauabwicklung. Hier ist der einseitige Ausbau bei einem täglichen Verkehrsaufkommen von 50 - 60.000 Kfz wegen des weitgehend ungehinderten Bau- und Verkehrsablaufes erheblich günstiger zu bewerten.

Bestehende Bebauung, bestehende Lärmschutzwälle, Lärmvorsorge:

Beim vorliegenden Streckenabschnitt reichen die Wohnbebauungen der Ortsteile der Stadt Günzburg: Wasserburg, Deffingen und Leinheim und die Wohnbebauung der Gemeinde Bubesheim ausnahmslos von Norden her bereits sehr nah an die bestehende A 8 heran. Für Bubesheim und für Deffingen wurden in der Vergangenheit im Zuge der Lärmsanierung bereits 4 m hohe Lärmschutzwälle längs der bestehenden A 8 errichtet. Diese Lärmsanierungsmaßnahmen sind bereits darauf ausgerichtet, daß die A 8 künftig zur ortsabgewandten Seite, also einseitig nach Süden verbreitert wird. Im Falle eines symmetrischen Ausbaus müßten die Lärmschutzwälle und teilweise Wände abgetragen und weiter nördlich neu errichtet werden.

Im Falle des ortsabgewandten Ausbaus südlich der bestehenden A 8 können die bestehenden Lärmschutzwälle in die künftigen Lärmvorsorgemaßnahmen integriert werden. Da die erforderlichen Abschirmhöhen bei der Lärmvorsorge im Zuge des 6streifigen Ausbaus gegenüber der bestehenden Lärmsanierung höher auszubilden sind, können die bestehenden Wälle nach Süden hin, ortsabgewandt, verbreitert angebaut und somit höher gestaltet werden, ohne daß der nördliche Dammfuß verändert werden muß. Die Planung der Lärmabschirmungen im Zuge der bestehenden Lärmsanierung hat einen möglichen 6streifigen Südanbau berücksichtigt. Die Straßenanlieger legen Wert darauf, daß kein weiterer Grundstückseingriff in die Vorgärten der nahen Wohnbebauung von Bubesheim und Deffingen erfolgen muß.

Aus städtebaulicher Sicht ergeben sich für den Ausbau nach Süden hin deutliche Vorteile, da die A 8 neu im Bereich von Bubesheim und Deffingen, in dem die Wohnbebauung unmittelbar an den Rand der bestehenden Autobahn reicht, weiter von der Bebauung abrückt, als die anderen Ausbauarten. Für die Straßenanlieger und Anwohner ergibt sich beim Anbau nach Süden hin ein deutlicher Vorteil (weitere Nutzung der Vorgärten, geringerer Lärm und Schadstoffe) gegenüber den anderen Ausbauarten.

Verkehrsverhältnisse:

Jede der drei möglichen Ausbauarten ist grundsätzlich geeignet, die Verkehrsverhältnisse auf der BAB A 8 nach dem 6streifigen Ausbau zu verbessern.

Da für den symmetrischen Ausbau bei voller Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A 8 auf der gesamten Länge der Ausbaustrecke ein Bauprovisorium erforderlich ist, führt diese Ausbauart zu erhöhten Kosten und auch zu Verkehrsbeeinträchtigungen während der Bauzeit.

Straßenbauliche Infrastruktur:

Unterschiedliche Auswirkungen bezüglich der Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit, für den Straßenbenutzer und der Infrastruktur sind beim Vergleich der o.a. Ausbauarten nicht erkennbar.



Ergebnis hinsichtlich der technischen Zweckmäßigkeit:

Bei Abwägung der möglichen Ausbauarten ergibt sich als beste Lösung der einseitige Ausbau hin zur Südseite, ortsabgewandt von Bubesheim, Deffingen, Wasserburg und Leinheim.

Varianten B 16

Aus dem Verkehrsgutachten ergibt sich die Notwendigkeit, die Anschlußstellenrampen künftig im nordöstlichen und südöstlichen Quadranten anzuordnen. Dies bedingt eine Verlegung der B 16, die wegen der im Osten angrenzenden Bebauung nur auf der Westseite vorgenommen werden kann.

### **3.3 Beurteilung der Ausbauarten hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit**

Zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit der Ausbauarten der A 8 und der Verlegung der B 16 wurde im Auftrag der Autobahndirektion Südbayern vom Planungsbüro Zettler-Aalto & Partner (früher: Planungsbüro Dr. L. Zettler), Memmingen eine Bestands- und Raumwiderstandsanalyse erarbeitet (1996, Ergänzung 1998).

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in den "Angaben zur Umweltverträglichkeit" (siehe Anlage zum Erläuterungsbericht – Unterlage 1.1, Ziff. 4) zusammengefaßt. Die für den 6streifigen Ausbau der A 8 und für die Verlegung der B 16 durchgeführte Raumwiderstandsanalyse ergab, daß dem Ausbau der bestehenden Trasse der A 8 gegenüber einem trassenfernen Neubau eindeutig der Vorzug zu geben ist, da hier aufgrund der Vorbelastung die geringsten Auswirkungen zu erwarten sind.

Zwischen den möglichen Ausbauarten (einseitig nördlicher, einseitig südlicher und symmetrischer Ausbau) konnte kein entscheidungserheblicher Unterschied festgestellt werden.

Die Trasse für die Verlegung der B 16 verläuft innerhalb eines konfliktarmen Korridors. Andere Trassenvarianten weiter westlich oder östlich hätten jeweils stärkere Auswirkungen auf Natur und Landschaft bzw. auf den Menschen zur Folge.

### **3.4 Aussagen Dritter**

Die Grundkonzeption der Planung wurde der Regierung von Schwaben, dem Landratsamt Günzburg, vor allem der Unteren Naturschutzbehörde, der Stadt Günzburg, der Gemeinde Bubesheim (VG Kötz), dem Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft, München, der Direktion für ländliche Entwicklung, Krumbach, dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Augsburg, der Bayer. Oberforstdirektion Augsburg, dem Bayer. Landesamt für Umweltschutz, München, dem Wasserwirtschaftsamt Krumbach, dem Straßenbauamt Neu-Ulm, dem Amt für Landwirtschaft und Ernährung, Krumbach und Schwabmünchen, dem Bund Naturschutz Bayern e. V., München, der Deutschen Telekom AG, Augsburg, dem Bayer. Bauernverband, Günzburg, der IHK Augsburg, der Lech-Elektrizitätswerke AG, Augsburg, dem Landesjagdverband Bayern e. V., München, dem Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V., Memmingen, der Mittelschwäbischen Überlandzentrale AG, Giengen, dem Landesfischereiverband Bayern e.V., München und der Erdgas Schwaben GmbH, Günzburg vorgestellt. Das grundsätzliche Einverständnis der Gebietskörperschaften, Behörden und Träger öffentlicher Belange zum 6streifigen Ausbau der A 8 liegt vor.

### 3.5 Wirtschaftlichkeit

Während beim beidseitigen, symmetrischen Ausbau höhere Kosten für Maßnahmen zur Böschungssicherung (in der zweiten Bauphase) sowie vor allem beträchtliche Mehrkosten für die provisorische Verbreiterung einer Fahrbahn (durchgehendes Bau-provisorium) entstehen, ergibt sich beim einseitigen Ausbau ein etwas größerer Flächenbedarf mit entsprechenden Grunderwerbsmehrkosten.

Beim einseitigen Ausbau können Kosten bei den Lärmvorsorgemaßnahmen eingespart werden. Des weiteren werden Einsparungen insbesondere auch bei den Brückenbauwerken durch eine einfachere und beschleunigte Bauabwicklung erwartet. Insgesamt erscheint der einseitige Ausbau als die wirtschaftlichere Lösung.

### 3.6 Zusammenfassende Bewertung und Wahl der Ausbauart

Nach Abwägung aller in den vorausgegangenen Abschnitten behandelten Kriterien wird aufgrund der baubetrieblichen und verkehrlichen Vorteile

- Entfall einer eingeschränkten Verkehrsführung 2+2e,
- keine provisorische Verbreiterung,
- Bauphasen mit Verkehrsführung 4+0 erheblich kürzer und
- geringere Anzahl von Verkehrsumlegungen

und der Wirtschaftlichkeit, der einseitige Ausbau, der Anbau einer neuen Fahrbahn nach Süden hin, der Entwurfsplanung zugrunde gelegt.

Der 6streifige Ausbau der A 8 bei Leipheim, also der westlich des vorliegenden Vor-entwurfs angrenzende Ausbauabschnitt, sieht bei Bau-km 11+000, westlich Bubesheim ebenfalls die einseitige Verbreiterung der A 8 nach Süden hin vor.

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt schließt im Westen bei Bubesheim nahtlos und ohne Verschwenkung an den vorausgehenden Ausbauabschnitt an. Der vorliegende Entwurf sieht vor, die bestehende A 8 einheitlich und durchgehend bis Leinheim zur Südseite hin zu verbreitern und auszubauen.

Beim Entwurf wurde darauf geachtet, die Höhenunterschiede zwischen bestehender und neuer Gradienten gering zu halten und die neue Gradienten möglichst am Bestand zu orientieren. Geringfügiges Tieferlegen unter den Bestand z. B. bei Deffingen, hat neben der trassierungstechnischen Verbesserung auch den Vorteil einer besseren Lärmabschirmung der Bundesautobahn gegenüber den Wohnanwesen nördlich der A 8, welche sich durchgehend sehr nahe an der Autobahn befinden.

Des weiteren werden Erdmassen für Lärmschutzwälle und den neuen Autobahnkörper gewonnen, zumal die neue Gradientenplanung keinen einzigen großen und ergiebigen Autobahneinschnitt vorsieht und insgesamt ein Erdmassendefizit besteht.

Für den östlich Leinheim anschließenden Ausbauabschnitt bei Burgau ist die Frage der Ausbauart (symmetrisch oder einseitig) neu zu entscheiden.

## 4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 4.1 Trassierung

Bei der Bundesautobahn A 8 handelt es sich um eine Bundesfernstraße der Straßenkategorie A I gemäß RAS-N. Die Trassierung erfolgt bestandsorientiert für eine Entwurfsgeschwindigkeit  $V_e = 120$  km/h. Im ganzen Abschnitt erfolgt der 6streifige Ausbau der A 8 durch einseitigen Ausbau auf der Südseite, so wie im angrenzenden Abschnitt "6streifiger Ausbau bei Leipheim". Dies kommt dem Umstand entgegen, daß die vorhandene Wohnbebauung nördlich der Autobahn situiert ist und dort bereits teilweise Lärmschutzwälle bestehen, die im Zuge der vorgesehenen Maßnahme aufgehöhht werden.

Auch bei der Festlegung der Gradienten wurde aus wirtschaftlichen und bautechnischen Gründen darauf geachtet, möglichst nahe am Bestand zu bleiben, aber doch die Mindestwerte nach der RAS-L, Ausgabe 1995 einzuhalten.

Folgende Gradientenänderungen sind vorgesehen:

- \* Anhebung zwischen km 13+100 und 13+400 um bis zu ca. 2,0 m um eine Gefällestrecke mit über 5 % zu beseitigen,
- \* Absenkung zwischen km 14+500 und 15+300 um bis zu maximal 2,5 m um den Lärmschutz zu verbessern,
- \* Anhebung westlich von Leinheim um bis zu 1,5 m um eine bestehende Wanne  $H_w = 5000$  m zu vergrößern.

### 4.2 Querschnitt

Die A 8 weist in dem betroffenen Bereich derzeit einen Regelquerschnitt mit zwei Richtungsfahrbahnen von je 9,00 m auf, die durch einen 4,00 m breiten Mittelstreifen getrennt sind. Standstreifen sind nicht vorhanden. Infolge der hohen Verkehrsbelastung wird für den Ausbau ein RQ 35,5 nach RAS-Q, Ausgabe 1996, gewählt. Die Achsverschiebung nach Süden beträgt 13,00 m.

Beim Bau der Autobahn in den Jahren 1937/38 wurde eine 20 cm dicke Betondecke ausgeführt. In den Jahren 1968/69 und 1983 wurde darauf ein Asphaltoberbau von 20 bis 23 cm Dicke eingebaut, womit sich eine Gesamtdicke des gebundenen Oberbaues von 40 bis 43 cm ergibt. Da die neue Gradienten von der vorhandenen Fahrbahn abweicht, kann der Bestand in der Regel nicht in den neuen Oberbau einbezogen werden.

Die Verkehrsbelastungszahl VB liegt über 3200, deshalb ist ein Oberbau in Bauklasse SV nach RStO 86/89 vorgesehen, dessen Deckschicht lärmindernd  $\{-2$  dB(A) $\}$  ausgeführt wird. Die Gesamtdicke des Oberbaus beträgt 80 cm, wobei berücksichtigt sind die Frostepfindlichkeit des anstehenden Untergrundes, die Frosteinwirkung gemäß Zone 2 und die Lage der Gradienten. Es wird auf die Unterlage 4, Blatt Nrn. 1 und 2 verwiesen).

Die Gestaltung der Böschungen erfolgt nach RAS-Q mit einer Regelböschungsneigung von 1 : 1,5. Die Mindestböschungsbreite beträgt 3,00 m. Am Dammfuß wird die Abrundung im Bedarfsfalle durch eine Mulde ergänzt, in welcher das über die Böschung abfließende Wasser versickern und verdunsten kann.

### 4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Durch die Verbreiterung der A 8 und die Anlage von Lärmschutzwällen werden keine wesentlichen Veränderungen im Straßen- und Wegenetz verursacht. Die kreuzenden Straßen und Wege werden in der Regel entsprechend der bestehenden Ausbaustände den neuen Verhältnissen angepaßt und das vorhandene Wegenetz wieder voll hergestellt. Entlang den Lärmschutzwällen werden zur Pflege und Unterhaltung in der Regel an den der Autobahn abgewandten Böschungsenden unbefestigte Wiesenwege von 3 m bzw. 4,5 m Breite angelegt.

Abweichungen davon sind in den folgenden Abschnitten beschrieben:

#### **km 11+635 • Staatsstraße 2020 Günzburg - Weißenhorn**

Die bestehende Straße wird im Kreuzungsbereich mit der 6streifigen Autobahn auf eine Länge von 267 m abgesenkt und in gleicher Fahrbahnbreite (7,50 m) wieder hergestellt. Die lichte Weite des Bauwerks bleibt wie bisher 10,00 m.

Der Oberbau wird entsprechend dem Verkehrsaufkommen in Bauklasse IV (Asphaltbauweise) ausgeführt. Es wird auf die Unterlage 4, Blatt Nr. 4 verwiesen.

#### **km 11+887 • Kreisstraße GZ 4 Bubesheim - Großkötz**

Die bestehende Straße wird im Kreuzungsbereich mit der 6streifigen Autobahn auf eine Länge von 238 m abgesenkt und in gleicher Fahrbahnbreite (6,50 m) wieder hergestellt. Zusätzlich wird auf der **West** ~~Ost~~seite ein gemeinsamer Geh- und Radweg gebaut, der ~~außerhalb des Bauwerkes~~ mit einem ~~1,75 m breiten Seitentrennstreifen~~ **Hochbord und 0,75 m breiten Seitentrennstreifen** von der Fahrbahn getrennt wird. Die lichte Weite von BW 147 neu erhöht sich auf 11,50 m.

Der Oberbau wird entsprechend dem Verkehrsaufkommen in Bauklasse IV (Asphaltbauweise) ausgeführt, der gemeinsame Geh- und Radweg wird ebenfalls mit Asphalt befestigt. Es wird auf die Unterlage 4, Blatt Nr. 5 verwiesen.

#### **km 14+559 • Bundesstraße 16 Kaufbeuren - Donauwörth mit Anschlußstelle Günzburg**

Für die Bundesstraße 16 ergibt sich durch die geplante Neuansiedlung des LEGOLAND - Freizeitparkes und die Ausweisung von großen Gewerbegebieten südlich der Autobahn durch die Stadt Günzburg eine vollkommen neue Situation, die im Bereich der Anschlußstelle auf eine Länge von ca. 1,5 km einen zweibahnigen Ausbau zwingend erfordert. Die neue B 16 schließt im Norden an die bereits gebaute Ortsumfahrung Günzburg an, im Süden an die bestehende Straße.

Die neue Bundesstraße wird ca. 200 m westlich der bestehenden Straßenunterführung über die Autobahn geführt. Die Verlegung des Kreuzungspunktes ist aus folgenden Gründen erforderlich:

Gemäß Verkehrsgutachten Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 26. Oktober 1998 ergibt sich aus den Verkehrsströmen, daß die Anordnung der Rampen im nordöstlichen und südöstlichen Quadranten am zweckmäßigsten ist. Im Nordosten der bestehenden B 16 ist dicht bebauteres Gebiet, durch die Verschiebung der B 16 nach Westen können die nördlichen Rampen im Bereich der vorhandenen Anschlußstelle gebaut werden und damit kann ein Eingriff in die Bebauung vermieden werden.



Aus Gründen des hohen Verkehrsaufkommens ist zusätzlich im Nordwesten eine Direktrampe vorgesehen.

Die B 16 (alt) zwischen Deffingen und Denzingen wird mit einer höhengleichen Kreuzung an die neue Bundesstraße angeschlossen, die im südlichen Quadranten entstehenden Flächen werden genutzt durch die Errichtung eines Pendlerparkplatzes mit 30 Pkw-Stellplätzen. Ca. 100 m südlich davon wird auf der B 16 in Fahrtrichtung Norden eine 50 m lange Bucht angebaut und dort ein Informationsstand der Stadt Günzburg aufgestellt.

Der Knoten, über den die städtische Zubringerstraße zum LEGOLAND-Freizeitpark und die Adolf Alois-Mengele-Straße an die B 16 angeschlossen werden, wird höhenfrei ausgeführt, die Anzahl der Fahrstreifen ergibt sich aus dem o.a. Verkehrsgutachten.

Der bestehende Parkplatz zu beiden Seiten der B 16 wird teilweise durch die Baumaßnahme überdeckt und rückgebaut. Die verbleibenden Reststücke werden über den nordöstlichen Anschluß der Zubringerstraße angeschlossen und der Parkplatz neu gestaltet.

Zur Wiederherstellung der Wegebeziehungen in Nord-Südrichtung wird auf der Westseite entlang der B 16 ein öffentlicher Feld- und Waldweg gebaut. Dieser ist zwischen dem Anschluß des Riedweges an die B 16 (alt), ca. 0,3 km nördlich der A 8, und den Feldwegen Fl.-Nrn. 568/2 bzw. 581, ca. 0,4 km südlich der A 8, auf eine Breite von 4,50 m mit Asphalt befestigt. In der Fortsetzung Richtung Süden ist der Weg nur noch Radweg und deshalb 2,50 m breit befestigt. Dieser Radweg setzt sich fort in Richtung Westen entlang der Adolf Alois-Mengele-Straße und in Richtung Süden auf der Ostseite der B 16 bis zum bereits vorhandenen Weg.

Das Wegenetz südlich der Autobahn wird im Zuge der Erschließung für die neuen Gewerbegebiete neu gestaltet. Die Bewirtschaftung der Flächen ist bis zur Realisierung der Gewerbegebiete mit den dargestellten Wegen gewährleistet.

Die B 16 wird mit dem zweibahnigen RQ 20 ausgeführt, der Oberbau erfolgt in Bauklasse SV, die Deckschicht wird lärmindernd {-2 dB(A)} ausgeführt, dazu wird verwiesen auf den Querschnitt, Unterlage 4, Blatt Nr. 6.

Die **Verbindungsrampen** für die Anschlußstellen an die A 8 sowie der Zubringerstraße an die B 16 erhalten Regelquerschnitte nach den AH-RAL-K-2:

Q1 = einstreifiger Querschnitt mit überbreitem Fahrstreifen, Fahrbahnbreite 5,50 m

Q4 = zwei- oder mehrstreifige Gegenverkehrsfahrbahn, Fahrbahnbreite  $\geq 7,50$  m.

Die genaue Anzahl der Fahrstreifen ergibt sich aus dem Verkehrsgutachten und ist in Unterlage 5, Blatt Nr. 5, dargestellt.

Der Oberbau erfolgt in Asphaltbauweise gemäß Bauklasse I mit einem lärmindernden Belag, es wird auf den Querschnitt, Unterlage 4, Blatt Nr. 3 verwiesen.

Die **städtische Zubringerstraße** wird entsprechend dem Verkehrsaufkommen östlich der B 16, das ist die Zufahrt zum LEGOLAND-Freizeitpark, 4streifig; **zweibahnig** ausgebaut, westlich der B 16 sind **vier** drei Fahrstreifen ausreichend. Die Fahrbahnbreiten und der Oberbau werden wie bei den Anschlußstellenrampen ausgeführt.

Die **Alois-Mengele-Straße** wird künftig an die Anschlußstellenrampe West angeschlossen, die Fahrbahnbreite (außerhalb der Einmündung) und der Oberbau werden wie der Bestand ausgeführt.

Die Einmündungen der Anschlußäste in die B 16, die Kreuzung der B 16 mit den Zufahrtsstraßen nach Deffingen und Denzingen (B 16 alt) und die Einmündung der Alois-Mengele-Straße in den Auffahrtast werden mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.

Der öffentliche Feld- und Waldweg entlang der B 16 und der Riedweg (Fl.-Nr. 398) werden 4,50 m breit befestigt, der Radweg in einer Breite von 2,50 m. Die Befestigung für beide Wege erfolgt mit 10 cm Asphalttragdeckschicht auf 20 cm Frostschutzkies.

#### **km 15+609 • öffentlicher Feld- und Waldweg südöstlich Deffingen**

Bisher wird der Weg bei km 15+440 unter der Autobahn unterführt. Diese Wegunterführung wird ersetzt durch eine Überführung bei km 15+609, die Umbaulänge beträgt ca. 0,3 km.

Der Weg erhält eine Breite von 4,50 m, er wird nach RLW 75/88 mit 8 cm Asphalttragdeckschicht und 32 cm Frostschutzschicht befestigt (siehe Unterlage 4, Blatt Nr. 7).

## **4.4 Baugrund, Erdarbeiten**

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

Von Baubeginn bis ca. km 13+100 liegt die Trasse auf einer Hochebene zwischen dem Biber- und dem Günztal. Das anschließende Günztal reicht bis ca. km 14+350. Danach folgt wiederum eine Hochebene bis zum Kammlachtal.

Die Flächen beiderseits der Autobahn werden als Grünland oder als Äcker landwirtschaftlich genutzt. Kurz vor Leinheim reicht ein mit Fichten besetzter Wald an die A 8 heran.

### **4.4.2 Geologie**

Die geologische Basis und damit die älteste Formation sind Schichten der Oberen Süßwassermolasse (OSM), die aber fast im ganzen Trassenbereich von quartären Schichten überdeckt werden. Nur im Abstieg zum Günztal bei km 13+100 liegt die OSM dicht an der Oberfläche. Die Schichten der Hochterasse - durch das Günztal unterbrochen - sind bis auf die darüberliegenden Decklehme älter als die letzte Eiszeit (diluviale Formationen). Die Anlagerungen im Günztal sind dagegen jünger als die letzte Eiszeit. Von Baubeginn bis ca. 12+900 folgen unter einer Decklehmschicht von 1,5 bis 3,5 m stark verwitterte und dadurch verlehnte sandige Kiese mit stark wechselndem Schluffgehalt. Dadurch gehen die Kies-Sande teilweise in sandige, kiesige Schluffe über. Die Decklehme weisen eine weiche bis steife Konsistenz auf, wobei der obere Meter in trockenen Sommermonaten bis auf halbfeste Konsistenz austrocknen kann.

Am Abstieg zum Günztal fehlen die Kiese. Im Günztal zwischen km 13+200 und der Günz sind schwach schluffige, sandige Kiese von einer Torfschicht von 1,0 bis 1,5 m Mächtigkeit überdeckt. Östlich der Günz liegen die Kiese dagegen unter einer organischen durchsetzten Decklehmschicht. Im darauf folgenden Streckenabschnitt bis Bauende scheint sich die nicht aufgeschlossene Oberkante der OSM bis an die Oberfläche durchzupausen. Während in den jeweiligen Kuppen die Decklehme direkt auf den OSM aufliegen, sind in der Mulde noch vereinzelt Kies-Sande zwischengeschaltet.

#### 4.4.3 Hydrologie

Die tonigen und mergeligen Schichten der OSM bilden den Grundwasserstauer. Dort eingelagerte wasserführende Sande sind in der Trassenuntersuchung unerheblich. Die Oberflächenentwässerung erfolgt über den Bubesheimer Bach, die Günz und den Deffinger Bach. Der Bubesheimer Bach und der Deffinger Bach entwässern in die Günz und diese wiederum in die Donau, den eigentlichen Vorfluter.

Nur im Günztal findet sich ein einheitlicher Grundwasserstand, der zur Günz hin entwässert. In den beiden Hochebenen läßt sich dagegen kein einheitlicher Grundwasserstand feststellen. Hier schwankt das Grundwasser zwischen 2,2 und 7,5 m unter Geländeoberfläche. Vielfach wurde bei den Bohrungen kein Grundwasser angetroffen.

#### 4.4.4 Massenbilanz

Die Massenbilanz weist ein Defizit von 620.000 m<sup>3</sup> aus, davon werden ca. 400.000 m<sup>3</sup> für Lärmschutzwälle, der Rest für Dämme und Ersatzmassen für den Untergrund benötigt.

Ursache für das hohe Defizit ist vor allem der bestandsnahe Ausbau der A 8 ohne große Einschnitte und ein großer Anteil an unbrauchbaren Böden. Zum Teil können unbrauchbare Aushubmassen verbessert in Lärmschutzwälle eingebaut werden, ebenso wie Teile der alten Fahrbahn.

### 4.5 Entwässerung

#### 4.5.1 Entwässerungsabschnitte

Der Ausbaubereich der A 8 wird aufgrund der Topographie und der unterschiedlich realisierbaren Entwässerungsmaßnahmen in insgesamt 15 Entwässerungsabschnitte eingeteilt (vgl. Tabelle 1). Die einzelnen Abschnitte sind entwässerungstechnisch betrachtet von den jeweils benachbarten Entwässerungsbereichen unabhängig.

**Tabelle 1:** Einteilung der Entwässerungsabschnitte

Entwässerungsabschnitt	Bau-km	
	von	bis
1	11+000	11+400
2	11+400	11+650
3	11+650	11+870
4	11+870	12+830
5	12+830	13+115
6	13+115	13+564
7	13+564	13+670
8	13+670	13+890
9	13+890	14+064
10	14+064	14+690
11	14+690	15+660
12	15+660	16+230
13	16+230	16+750
14	16+750	17+100
15	17+100	17+540

#### 4.5.2 Geplante Maßnahmen

Es werden zwei unterschiedliche Arten der Entsorgung des gefaßten Oberflächenwassers umgesetzt:

- a) Versickerung in den Untergrund
- b) gedrosselte Ableitung in Vorfluter

Grundsätzlich wurde im Rahmen der Bearbeitung angestrebt, möglichst große Anteile der zu entwässernden Bereiche über geeignete Einrichtungen vorzugsweise flächenhaft oder alternativ hierzu auch zentral zu versickern. Durch dieses Vorgehen wird der grundsätzlichen wasserwirtschaftlichen Forderung entsprochen, gefaßtes Niederschlagswasser bevorzugt in den Untergrund einzuleiten und somit das Grundwasser anzureichern.

Wo die Versickerung des Oberflächenwassers aufgrund des ungeeigneten Untergrundes nicht möglich ist, wird das gefaßte Niederschlagswasser über Regenrückhaltebecken gedrosselt in Vorfluter eingeleitet.

#### 4.5.3 Zulässige Einleitmengen in Vorfluter

Das gefaßte Niederschlagswasser wird wie beschrieben in einigen Entwässerungsabschnitten in Vorfluter eingeleitet. Die hier zulässigen Einleitmengen wurden im Rahmen der Entwurfsbearbeitung mit Vertretern des Wasserwirtschaftsamtes Krumbach und der Stadt Günzburg abgestimmt. Im einzelnen wird in folgende Fließgewässer eingeleitet:

**Bubesheimer Bach:** Der Bubesheimer Bach unterfährt die A8 bei Bau-km 11+400 und fließt von Süd nach Nord. Hier wird Niederschlagswasser aus dem Entwässerungsabschnitt 2 gedrosselt eingeleitet. Die zulässige Einleitung beträgt hier 40 l/s.

**Grieshauptgraben:** Der Grieshauptgraben unterfährt die A8 bei Bau-km 12+125 und fließt ebenfalls von Süden nach Norden. Hier wird lediglich die Mittelstreifenentwässerung des Abschnittes 4 eingeleitet. Da hier die künftige A8 im Dachprofil ausgebildet wird, ist die Einleitmenge sehr gering ( $< 1$  l/s) und kann vernachlässigt werden.

**Entwässerungsgraben westlich der Gemeindeverbindungsstraße Wasserburg-Großkötz:** In den Entwässerungsgraben bei Bau-km 13+140 wird auch derzeit ein Teil des Niederschlagswassers aus dem Bereich der jetzigen Autobahn A8 eingeleitet. Im Rahmen der Bearbeitung wurde eine Vergleichsberechnung durchgeführt, um den derzeitigen Zufluß zum Entwässerungsgraben und letztendlich zur Günzflutmulde bei einem 5-jährlichen Regenereignis zu bestimmen. Der vorhandene Abfluß beträgt ca. 112,5 l/s. Nach Ausbau der BAB A8 wird die Ablaufmenge in den Vorfluter auf ca. 100 l/s gedrosselt und liegt somit unterhalb der derzeitigen Menge.

**Denzinger Bach:** Der Denzinger Bach fließt ab etwa Bau-km 16+200 bis über die Planfeststellungsgrenze bei Bau-km 17+540 hinaus parallel zur A8 auf deren nördlichen Seite von Osten nach Westen. In den Denzinger Bach entwässern die Abschnitte 12 bis 15. Auch für die Ermittlung des derzeitigen Abflusses in den Denzinger Bach wurden Vergleichsberechnungen für ein Regenereignis mit 5-jährlicher Wiederkehrzeit und einer Dauer von max. 6 Stunden durchgeführt. Demnach fließen dem Vorfluter von der BAB A8 aus dem genannten Bereich derzeit rd. 1013 l/s zu. Im Rahmen der Planung wurde der Gesamtabfluß in den Denzinger Bach auf insgesamt 250 l/s reduziert.



Dieser Gesamtabfluß in den Vorfluter aus den Entwässerungsabschnitten 12 bis 15 wird proportional zur angeschlossenen Fläche auf die einzelnen Abschnitte verteilt. Das bedeutet, daß aus dem Entwässerungsabschnitt 12 der Abfluß auf 72 l/s beim Bemessungsereignis gedrosselt wird, im Abschnitt 13 ebenfalls auf 72 l/s, im Abschnitt 14 auf 51 l/s und im Abschnitt 15 werden maximal 55 l/s in den Denzinger Bach eingeleitet.

#### 4.5.4 Konstruktive Gestaltung der baulichen Anlagen

Folgende Entwässerungseinrichtungen wurden geplant:

**Kanalleitungen und Sammelmulden:** Mit Hilfe der Kanalleitungen und Sammelmulden wird das Niederschlagswasser gefaßt und zu den Versickerungsbecken und den Vorflutern abgeleitet.

**Versickerungsmulden und -flächen:** Den Versickerungsmulden und -flächen unmittelbar am Fahrbahnrand bzw. am Fuß der Dammböschungen fließt das Niederschlagswasser dezentral zu und wird über die Mulden in den Untergrund versickert. Da dies eine flächige Versickerung darstellt, sind Einrichtungen zur Reinigung des Niederschlagswassers wie Absetzbecken oder Leichtstoffabscheider nicht erforderlich.

Unterhalb der Versickerungsmulden und -flächen werden Rigolen durch den Austausch des anstehenden, bindigen Bodens mit kiesigem Material hergestellt. Die Tiefe des Bodenaustausches ist unterschiedlich und richtet sich nach der Tiefenlage der versickerungsfähigen Schichten, in die die Rigolen einbinden.

**Leichtstoffabscheide- und Regenrückhaltebecken:** Vor der Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in den jeweiligen Vorfluter wird der Abfluß gedrosselt. Das hierbei erforderliche Retentionsvolumen wird in Regenrückhaltebecken vorgehalten. Die Drosselung des Abflusses erfolgt einheitlich über entsprechend dimensionierte Drosselleitungen im Auslaufbereich des Regenrückhaltebeckens. Die Becken werden konstruktiv in der Art ausgebildet, daß die Leichtstoffe zurückgehalten und nicht in den Vorfluter eingeleitet werden. Durch die Gestaltung der Becken wird auch ein Absetzbereich integriert. Die Becken verfügen über Flachwasserzonen zur teilbiologischen Klärung des Oberflächenwassers.

**Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken:** In Bereichen, in denen die Versickerung über Mulden nicht realisierbar ist, der Untergrund im benachbarten Umfeld allerdings grundsätzlich die Einleitung von Oberflächenwasser zuläßt, werden Versickerungsbecken eingerichtet. Da hier gesammeltes Niederschlagswasser zentral versickert wird, müssen Absetzbecken vorgeschaltet werden, um eine Reinigung des Regenwassers zu gewährleisten und die Funktionstüchtigkeit der Versickerungsbecken möglichst lange ohne ein Nacharbeiten der Beckensohle aufrecht zu erhalten. Durch eine geeignete Konstruktion des Trenndammes mit integriertem Schachtbauwerk zwischen dem Absetz- und dem Versickerungsbecken wird die Einleitung von Leichtstoffen in den Versickerungsbereich vermieden.

Hinsichtlich weiterer Aussagen zu den Entwässerungseinrichtungen in den einzelnen Entwässerungsabschnitten wird auf das Bauwerksverzeichnis verwiesen.

#### **4.6 Ingenieurbauwerke**

Innerhalb der Planfeststellungsstrecke der Bundesautobahn A 8 müssen 3 Überführungen, 10 Unterführungen und 1 Lärmschutzwand auf Stahlbetonträger im Zuge des 6streifigen Ausbaues neu errichtet werden. Eine bestehende Lärmschutzwand auf Stahlbetonträger muß der Höhe nach angepaßt werden.

Die bestehenden Bauwerke der BAB A 8 werden wegen unzureichender Abmessungen und Mindertragfähigkeit, aber auch aufgrund der geringen Restnutzungsdauer (Bauwerke über 60 Jahre alt) vollständig abgebrochen und nach den heutigen Vorschriften und Tragfähigkeitsklassen neu errichtet.

Die Abmessungen für die Unterführungen der Gewässer sowie die Flutmuldenbrücken im Bereich der Günz wurden mit dem Wasserwirtschaftsamt Krumbach festgelegt.

Die bestehenden lokalen faunistischen Wanderbeziehungen bleiben durch diese Bauwerke weiterhin möglich.

Der 4streifige Ausbau der Bundesstraße 16 erfordert den Neubau von 2 Überführungen und 1 Unterführung.

Die Abmessungen und Tragfähigkeiten der geplanten Bauwerke sind im einzelnen im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7) aufgeführt und in den Bauwerksskizzen dargestellt.

#### **4.7 Straßenausstattung**

Die A 8 und die nachgeordneten Straßen werden entsprechend den Vorschriften und Richtlinien mit Verkehrszeichen, Leit- und Schutzeinrichtungen sowie Fahrbahnmarkierung ausgestattet, die A 8 erhält zusätzlich Notrufsäulen.

Von der Errichtung eines Wildschutzzaunes wird abgesehen, da sich auf Grund des über 60jährigen Bestehens der Autobahn keine Wildunfälle ereignen, was von der Autobahnpolizei und der Unteren Jagdbehörde (Landratsamt Günzburg) bestätigt wird.

#### **4.8 Besondere Anlagen**

Besondere Anlagen sind in dem Bauabschnitt nicht vorhanden.

#### **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Die eingleisige DB-Linie Günzburg - Krumbach kreuzt wie bisher bei km 13+143 die Autobahn, Veränderungen sind nicht vorgesehen. Während der Bauzeit der Straßenbrücke BW 146 neu kann es zu Behinderungen kommen.

Auf der B 16 verkehrt eine überregionale Buslinie des VVM Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH, weitere Anlagen des öffentlichen Verkehrs sind nicht vorhanden.

## 4.10 Leitungen

Entlang der bestehenden Autobahn verlaufen Leitungen der Streckenfernmeldeanlage. Diese Anlage wird im Zuge der Baumaßnahme einschließlich der Leitungen ersetzt.

Darüber hinaus kreuzen noch folgende Leitungen die A 8:

### Elektrizitätsversorgung:

- 11+187: 220/380 V Kabel der Mittelschwäbischen Überlandzentrale
- 11+896: 220/380 V Kabel der Bayerischen Elektrizitätswerke
- 13+132: 20 kV Kabel der Lech-Elektrizitätswerke AG, LEW
- 13+764: 110 kV Doppel-Freileitung der Lech-Elektrizitätswerke AG, LEW
- 14+182: 20 kV Kabel der Lech-Elektrizitätswerke AG, LEW
- 15+510 (A 8) und 1+984 (B 16) 380 kV Hochspannungsfreileitung der Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke AG, RWE
- 15+909 (A 8) und 1+845 (B 16) : 20 kV Doppel-Freileitung der Lech-Elektrizitätswerke AG, LEW
- 2+561 (B 16): 20 kV Kabel der Lech-Elektrizitätswerke AG, LEW.

### Telekommunikationsleitungen:

- 12+469: Fernmeldekabel der Lech-Elektrizitätswerke AG, LEW
- 13+147: Telekommunikationslinie der Mannesmann Arcor & Co
- 14+742: Telekommunikationsleitung der Deutschen Telekom AG
- 15+640: Telekommunikationsleitung der Deutschen Telekom AG.

### Gasversorgung:

- 13+860: Gasleitung DN 300 der Bayerngas GmbH
- 17+184: Erdgasleitung der Südpetrol AG
- 2+860 (B 16) Gasleitung KG 25 der Bayerngas GmbH

### Abwasserbeseitigung:

- 14+052: Schmutzwasserkanal DN 200 der Stadt Günzburg

### Wasserversorgung:

- 14+070: Wasserleitung der Stadt Günzburg

Die bestehenden Leitungsquerungen werden entsprechend den Notwendigkeiten und Belangen der Versorgungsträger angepaßt, wobei die "Hinweise zur Behandlung von Versorgungsleitungen bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes" beachtet werden. Etwaige Vorteile für Versorgungsunternehmen sind auszugleichen.

## 5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach den Umweltfachgesetzen

### 5.1 Lärmschutzmaßnahmen

#### 5.1.1 Allgemeines

Die schalltechnischen Berechnungen erfolgten auf Grundlage der einschlägigen technischen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 (RLS 90). Die Ergebnisse der Berechnungen sind in Unterlage 9.1 dargestellt.



Lärmschutzmaßnahmen wurden auf Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes i.V.m. der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dimensioniert. Auf der A 8 wurde hierfür freie Geschwindigkeit, d.h.  $V_{PKW/LKW} = 130/80$  km/h zugrundegelegt, auf der B 16 aufgrund der Ampelregelung  $V_{PKW/LKW} = 70$  km/h. Es ist ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einer Pegelminderung von -2 dB(A) gem. Tabelle 4 der RLS-90 vorgesehen. Die künftige Verkehrsbelastung wurde von Prof. Kurzak, München in einem Verkehrsgutachten vom 26.10.1998 für das Prognosejahr 2012 ermittelt. Der Lärmberechnung wurden hiernach folgende aufgerundete Prognoseverkehrsmengen und LKW-Anteile zugrundegelegt::

A8 westlich der AS Günzburg:	70.000 Kfz/24h (pt = 13 %; pn = 24 %)
A8 östlich der AS Günzburg:	67.000 Kfz/24h (pt = 13 %; pn = 24 %)
B16 nördlich der AS Günzburg:	27.000 Kfz/24h (pt = 10 %; pn = 12 %)
B16 südlich der AS Günzburg:	30.000 Kfz/24h (pt = 11 %; pn = 13 %)

Lärmvorsorgemaßnahmen sind erforderlich für die Orte Bubesheim, Wasserburg, Defingen und Leinheim nördlich der A 8 und für eine Kleingartenanlage südlich der A 8 auf Höhe Wasserburg. Im einzelnen werden folgende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen (vgl. Unterlage 9.2):

#### 5.1.2 Maßnahmen im Bereich Bubesheim

Nördlich der A 8 besteht im Bereich Bubesheim auf eine Länge von ca. 315 m (Bau-km 11+450 bis 11+765) ein 4 m hoher Lärmschutzwall, der im Brückenbereich durch eine Lärmschutzwand ergänzt wird. Die vorhandene Abschirmung genügt nicht mehr den Anforderungen der Lärmvorsorge nach den Grenzwerten der 16. BImSchV.

Zum Schutz des Ortes Bubesheim wird daher nördlich der A 8 ab Bau-km 11+000 ein Lärmschutzwall von 4 m Höhe errichtet. Zwischen Bau-km 11+300 und 11+500 steigt der Wall auf 6,5 m an. **Zwischen Bau-km 11+730 und 12+150 wird eine Lärmschutzwand/-wandkombination in einer Höhe von 6,0 m errichtet. Der Wall und wird dann wieder mit einer dieser Höhe von 6,5 m bis Bau-km 12+400 fortgeführt.** Im weiteren Verlauf geht er bis Bau-km 12+600 auf eine Höhe von 4,5 m zurück und bindet anschließend lückenlos in den Lärmschutzwall für den Bereich Wasserburg ein. Auf Brücken wird der Wall durch Lärmschutzwände ergänzt.

Mit dieser Lärmschutzanlage werden die Tagesgrenzwerte und für den größten Teil der Bebauung die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV für den Bereich Bubesheim eingehalten. An 31 Anwesen, bei denen die Grenzwerte durch diese aktiven Maßnahmen nicht unterschritten werden, sind darüber hinaus zusätzliche passive Maßnahmen entsprechend der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) vom 04.02.1997 zu ergreifen. Diese Anwesen sind in Unterlage 9.2 eingetragen. Die Berechnung für die einzelnen Anwesen ist in Unterlage 9.1 dargestellt.

#### 5.1.3 Maßnahmen im Bereich Wasserburg

Der Ortsteil Wasserburg nördlich der A 8 ist derzeit gegenüber Verkehrslärmemissionen der Autobahn nicht abgeschirmt. Der vorhandene Zustand genügt nicht mehr den Anforderungen der Lärmvorsorge nach den Grenzwerten der 16. BImSchV.

Zum Schutz des Ortsteiles Wasserburg wird daher der Lärmschutzwall im Bereich Bubesheim bis Bau-km 13+500 mit einer Höhe von 4,5 m lückenlos fortgeführt. Im weiteren Verlauf fällt die Wallhöhe bis Bau-km 13+570 auf Geländeneiveau ab. Im Brückenbereich wird der Wall durch eine Lärmschutzwand ersetzt.

Mit dieser Lärmschutzanlage werden die Tagesgrenzwerte und für den größten Teil der Bebauung die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV für den Bereich Wasserburg eingehalten. An 9 Anwesen, bei denen die Grenzwerte durch diese aktiven Maßnahmen nicht unterschritten werden, sind darüber hinaus zusätzliche passive Maßnahmen entsprechend der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) vom 04.02.1997 zu ergreifen. Diese Anwesen sind in Unterlage 9.2 eingetragen. Die Berechnung für die einzelnen Anwesen ist in Unterlage 9.1 dargestellt.

#### 5.1.4 Maßnahmen im Bereich Deffingen

Nördlich der A 8 besteht im Bereich Deffingen auf eine Länge von ca. 875 m (Bau-km 14+770 bis 15+645) ein 4 m hoher Lärmschutzwall, teilweise als Wall-Wand-Kombination. Die vorhandene Abschirmung genügt - auch mit Blick auf den Ausbau der B 16 in diesem Bereich - nicht mehr den Anforderungen der Lärmvorsorge nach den Grenzwerten der 16. BImSchV.

Zum Schutz des Ortsteiles Deffingen wird daher ab Bau-km 14+835 nördlich der A 8 ein Lärmschutzwall mit 8 m Höhe errichtet. Zwischen Bau-km 15+600 und 15+700 fällt der Wall auf 6.5 m ab und wird mit dieser Höhe bis Bau-km 15+800 fortgeführt. Im weiteren Verlauf geht er bis Bau-km 15+900 auf eine Höhe von 2,5 m zurück und bindet lückenlos in den Lärmschutzwall für den Bereich Leinheim ein. Die Verkehrslärmemissionen der B 16 werden zwischen Bau-km 2+400 und 3+120 durch einen ostseitigen, 3 m hohen Lärmschutzwall abgeschirmt. Die Lärmschutzwälle von A 8 und B 16 werden über einem 4 m hohem Lärmschutzwall entlang der nördlichen Anschlussstellenrampe lückenlos verbunden.

Mit dieser Lärmschutzanlage werden die Tagesgrenzwerte und für den größten Teil der Bebauung die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV in Deffingen eingehalten. An 48 Anwesen, bei denen die Grenzwerte durch diese aktiven Maßnahmen nicht unterschritten werden, sind darüber hinaus zusätzliche passive Maßnahmen entsprechend der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) vom 04.02.1997 zu ergreifen. Diese Anwesen sind in Unterlage 9.2 eingetragen. Die Berechnung für die einzelnen Anwesen ist in Unterlage 9.1 dargestellt.

#### 5.1.5 Maßnahmen im Bereich Leinheim

Der Ortsteil Leinheim nördlich der A 8 ist derzeit gegenüber Verkehrslärmemissionen der Autobahn nicht abgeschirmt. Der vorhandene Zustand genügt nicht mehr den Anforderungen der Lärmvorsorge nach den Grenzwerten der 16. BImSchV.

Zum Schutz des Ortsteiles Leinheim bindet daher ein 2,5 m hoher Lärmschutzwall bis Bau-km 16+100 lückenlos in den Lärmschutzwall für den Bereich Deffingen ein. Bis Bau-km 16+300 steigt er auf 4,5 m an und wird mit dieser Höhe bis Bau-km 16+735 fortgeführt. Zwischen den beiden Brücken bei Bau-km 16+741 und 17+091 erhält der Lärmschutzwall eine Höhe von 6.5 m. Im weiteren Verlauf wird er zunächst bis Bau-km 17+400 mit einer Höhe von 4,5 m fortgeführt, fällt dann bis Bau-km 17+500 auf 2,5 m Höhe ab und endet bei Bau-km 17+540. Auf Brücken wird der Lärmschutzwall durch Lärmschutzwände ergänzt.

Mit dieser Lärmschutzanlage werden die Tagesgrenzwerte und für den größten Teil der Bebauung die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV in Leinheim eingehalten. An 7 Anwesen, bei denen die Grenzwerte durch diese aktiven Maßnahmen nicht unterschritten

werden, sind darüber hinaus zusätzliche passive Maßnahmen entsprechend der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) vom 04.02.1997 zu ergreifen. Diese Anwesen sind in Unterlage 9.2 eingetragen. Die Berechnung für die einzelnen Anwesen ist in Unterlage 9.1 dargestellt.

#### 5.1.6 Maßnahmen im Bereich der Kleingartenanlage

Die Kleingartenanlage südlich der A 8 ist derzeit gegenüber Verkehrslärmemissionen von der Autobahn nicht abgeschirmt. Entsprechend einem Beschluß des Bundesverwaltungsgerichtes vom 17.03.1992 ist im Zuge der Lärmvorsorge für Kleingartenanlagen der Tagesgrenzwert für Dorf-/Mischgebiete von 64 dB(A) einzuhalten.

Zum Schutz der Kleingartenanlage wird daher zwischen Bau-km 12+800 und 13+115 südlich der A 8 ein 4 m hoher Lärmschutzwall errichtet.

Mit dieser Lärmschutzanlage wird der Tagesgrenzwert in der gesamten Kleingartenanlage eingehalten. Zusätzliche passive Maßnahmen werden nicht erforderlich. Die Berechnung ist in Unterlage 9.1 dargestellt.

## 5.2 Schadstoffe

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Kraftfahrzeugmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, zum Teil auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil, der Fahrzeuggeschwindigkeit und den spezifischen Abgas-Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge ab. Die wichtigsten Substanzen, die bei den Verbrennungsprozessen emittiert werden, sind:

- Kohlenmonoxid
- Stickoxide
- Kohlenwasserstoff
- Schwefeldioxyde
- Staub, Ruß

Ausbreitung und Wirkung der Luftverunreinigungen durch Kraftfahrzeugverkehr sind von einzelnen Faktoren, wie z.B. Windgeschwindigkeit, vorhandene Bepflanzung, Geländeform usw. abhängig.

Die straßenverkehrsbedingten Luftverunreinigungen lassen sich nachhaltig nur durch Maßnahmen an den Kraftfahrzeugen und die Verringerung der Schadstoffe in den Brenn- und Treibstoffen entschärfen. Durch bauliche Maßnahmen ist es nur möglich, die Ausbreitung der Schadstoffe zu beeinflussen.

Für die vorstehende Straßenplanung wurde eine Abschätzung der Abgasbelastungen (Jahresmittelwerte und 98-Perzentile) durch den Kfz-Verkehr gemäß dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen - MLuS-92, Ausgabe 1992, Geänderte Fassung 1996" vorgenommen. Die zwischenzeitlich durchgeführten Untersuchungen des "Arbeitskreises Luftverunreinigungen an Straßen der FGSV", die ergeben haben, daß sich für die weitere Schadstoffentwicklung ein stärkerer Rückgang als prognostiziert ergeben wird, wurden in den durchgeführten Berechnungen mit berücksichtigt.

Die Vorbelastung der betrachteten Schadstoffe wurden dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS-92) entnommen. Es wurden Werte der Tabelle 6 der MLuS-92, Spalte 6 (bundesweite Vorbelastung) herangezogen.

Für die Schadstoffuntersuchung wurden alle Immissionsorte der Schalltechnischen Untersuchung herangezogen (siehe Unterlage 9.1 und 9.2).

In der nachfolgenden Tabelle sind die einzuhaltenden Grenz- und Leitwerte zusammengefaßt:

Verkehrsspezifische Grenz- und Leitwerte zum Schutz des Menschen in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Stand 11/95)
---

Luftschadstoff		22. BImSchV		23. BImSchV (E)		TA-Luft	
		Grenzwerte		Konzentrationswerte		TW 1	TW 2
		Jahresmittel	98-Perzentil	Jahresmittel	98-Perzentil	Jahresmittel	98-Perzentil
Kohlenmonoxid	CO	-	-	-	-	10	30
Kohlenwasserstoffe	HC	Beurteilung weder möglich noch sinnvoll (vgl. MLuS-92, Pkt. 6.5)					
Stickstoffmonoxid	NO	Keine Beständigkeit in der Luft, deshalb keine Grenzwerte Vorstufenfunktion für Bildung des NO <sub>2</sub>					
Blei	Pb	0,002	-	-	-	-	-
Schwefeldioxyd	SO <sub>2</sub>	0,120	0,350	-	-	-	-
Dieselfuß	PM	-	-	0,014	-	-	-
Stickstoffdioxid	NO <sub>2</sub>	-	0,200	-	(0,160)	0,080	-
Benzol	C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>	-	-	0,015	-	-	-

Das Ergebnis der Abschätzung nach dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen - MLuS-92" ist in der Unterlage 9.3 dargestellt.

Die Gegenüberstellung zeigt, daß die Grenz- und Leitwerte von der Vor- und der Zusatzbelastung deutlich unterschritten werden.

### 5.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Wassergewinnungsgebiete werden nicht berührt.

### 5.4 Naturschutzrecht

#### Eingriff in Natur und Landschaft nach Art. 6 und 6a BayNatSchG

##### 5.4.1 Vermeidung von Beeinträchtigungen

Wesentliche Bedeutung für die Vermeidung von Beeinträchtigungen kommt der Wahl der Ausbauart und des Standortes zu. Im Vollzug des UVPG wurden die Umweltauswirkungen des Vorhabens ermittelt und in die Entscheidung für die gewählte Linie bzw. des Standortes miteinbezogen.

Der Ermittlung der Umweltauswirkungen für die gewählte Linie liegen Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen zugrunde, die Voraussetzung für die Trassenbeurteilung sind.

Nachfolgend sind Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen, soweit sie Belange von Natur und Landschaft berühren oder als Eingriffsminderung im Sinne von Art. 6a (1) BayNatSchG erforderlich sind, aufgeführt. Die in den Ziffern 5.4.1.1 mit 5.4.1.3 angeführten Maßnahmen sind im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 10.3) dargestellt sowie im Textteil zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10.1) und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7) detailliert beschrieben.

#### 5.4.1.1 Minimierungsmaßnahmen (Zusammenstellung)

Durch die Verbreiterung der Autobahn verlängert sich die überbaute Laufstrecke der querenden Gewässer. Dies führt an den Gewässern, die unter der Autobahn nicht verrohrt sind, sondern größere Durchlässe besitzen, zu einer Beeinträchtigung der bisher noch möglichen faunistischen Wanderbeziehungen entlang der Gewässer. Um diese Beeinträchtigungen zu minimieren werden die Durchlässe für den Bubesheimer Bach und die beiden östlichen Flutmulden der Günz gegenüber dem bisherigen Bestand deutlich verbreitert:

- Bubesheimer Bach (km 11+400): von einer lichten Weite von 5,00 m auf eine Spannweite von 9,30 m (Minimierungsmaßnahme M 1)
- Östliche Flutmulde II (ohne Graben, km 13+890): von einer lichten Weite von 2,00 m auf eine Spannweite von 5,67 m (Minimierungsmaßnahme M 2)
- Östliche Flutmulde I (mit Graben, km 14+060): von einer lichten Weite von 2,00 m auf eine Spannweite von 6,23 m (Minimierungsmaßnahme M 3).

Durch die Verbreiterung der B 16 in Bereich der Anschlußstelle Günzburg werden auch die in west-östlicher Richtung verlaufenden Funktionsbeziehungen verstärkt beeinträchtigt. Südlich der Autobahn wird deshalb bei km 2+100 ein zusätzlicher Durchlaß mit einer Spannweite von 6 m unter der B 16 angelegt (Minimierungsmaßnahme M 4).

#### 5.4.1.2 Schutzmaßnahmen (Zusammenstellung)

Zum Schutz vorhandener straßenbegleitender Biotope, Gehölzbestände, Waldflächen und Bodendenkmäler, die nicht unmittelbar von der Baumaßnahme betroffen sind, werden die nachfolgend aufgeführten Schutzmaßnahmen durchgeführt:

- Der Arbeitsstreifen, in dem Flächen seitlich der Böschungen vorübergehend in Anspruch genommen werden, wird - außerhalb der Einschnittsböschungen - auf eine Breite von maximal 10 m begrenzt. Baustraßen, Lagerflächen und Zufahrten werden bevorzugt auf den bestehenden Fahr- bzw. Standstreifen und innerhalb der Anschlußstellen angelegt.
- Sämtliche Rodungsarbeiten werden nach Möglichkeit außerhalb der im Art.13e BayNatSchG festgelegten Laich-, Brut- und Vegetationszeiten durchgeführt.
- S 1: Schutzmaßnahme für Gehölze  
Zum Schutz von trassennahen Gehölzbeständen vor mechanischen Beschädigungen, Rindenbrand, Aufschüttungen und Abgrabungen werden an insgesamt 13 Stellen in Abstimmung mit der ökologischen Bauleitung Maßnahmen gemäß DIN 18920 (z.B. Anlage von Bauzäunen um die Gehölze) durchgeführt.
- S 2: Schutzmaßnahmen für Teiche, Hochstaudenbestände und Altgrasfluren  
Die beiden Teiche am Waldrand südlich der Autobahn zwischen Deffingen und Leinheim und die angrenzenden Hochstauden- und Altgrasfluren (Bau-km 16+185 bis 16+220, rechts) sind wertvolle Libellenlebensräume. Das Baufeld wird



deshalb hier in Abstimmung mit der ökologischen Bauleitung durch Bauzäune abgegrenzt.

- S 3: Schutzmaßnahmen für Waldränder

Bei Leinheim wird südlich der A 8 der Waldrand des „Mittleren Stadtwaldes“ überbaut (Bau-km 16+230 bis 16+770). Zum Schutz vor umstürzenden Bäumen werden die Altbäume bis auf eine Entfernung von 30 m vom Fahrbahnrand eingeschlagen. Um die Windwurf-, Schneebruch- und Sonnenbrandgefahr für die freigestellten Bäume zu reduzieren, wird hier der Bestand in einen gestuften Waldrand aus standortgerechten Gehölzen (Bäume 2. und 3. Ordnung) umgebaut.

- S 4: Schutz von Bodendenkmalen

Bei Bubesheim und Wasserburg, im Günztal und im Bereich der Anschlussstelle Günzburg grenzen Bodendenkmale unmittelbar an die Trasse an oder werden von dieser überbaut. Soweit sich in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege die Notwendigkeit zum Schutz dieser Bodendenkmale ergibt, wird das Baufeld in diesen Bereichen mit einem Bauzaun begrenzt.

#### 5.4.1.3 Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraums (Zusammenstellung)

Im Zuge der Baumaßnahmen werden folgende Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraums durchgeführt:

##### G 1 Anlage von Baumreihen oder Alleen

Regelmäßige Bepflanzung der Böschungen bzw. Straßenrandflächen mit Einzelbäumen 1. Ordnung. Baumreihen und Alleen dienen zur Kennzeichnung angrenzender Siedlungsbereiche bzw. besonderer landschaftlicher Gegebenheiten oder zur Betonung der Straßenführung.

##### G 2 Pflanzung von Einzelbäumen und Baumgruppen

Pflanzung von Einzelbäumen oder lockeren Baumgruppen auf den Böschungen und am Straßenrand. Lockere Einzelbaumbepflanzung kommen v.a. zwischen den Siedlungsbereichen zum Einsatz. Sie greifen oft Elemente aus der Umgebung auf und kennzeichnen so querende Strukturen wie Bäche oder Wege.

##### G 3 Hainartige Bepflanzung mit Großbäumen

Eine dichte, hainartige Bepflanzung mit Großbäumen (also ohne Unterpflanzung mit Sträuchern) kommt zur Kennzeichnung der Hangkante des Günztals und bei Bubesheim zum Einsatz.

##### G 4 Bepflanzung mit Bäumen 2. Ordnung

Eine regelmäßige Bepflanzung mit Bäumen 2. Ordnung zur Kennzeichnung des angrenzenden Siedlungsbereichs erfolgt **im Bereich des bereits vorhandenen Lärmschutzwalles** bei Bubesheim.

##### G 5 Pflanzung von Gewässerbegleitgehölzen

Pflanzung von Erlen, Weiden, Eschen und anderen Auwaldarten entlang von Gewässern. Gewässerbegleitgehölze dienen zur Kennzeichnung von querenden oder parallel zur Straße verlaufenden Bächen oder Gräben.

##### G 6 Anlage von Streuobstbereichen

Regelmäßige Pflanzung von Obstgehölzen (einheimischen Hochstammarten) in der Nähe von Siedlungen. Im Unterwuchs sollen sich extensive Grünlandbereiche entwickeln.



#### G 7 Anlage einer wald- bzw. waldrandartigen Bepflanzung

Wald- bzw. waldrandartige Bepflanzungen werden zur landschaftlichen Einbindung der Lärmschutzwälle oder im Anschluß an bestehende Wälder durchgeführt. Sie konzentrieren sich auf den Bereich bei Leinheim, da dort die angrenzenden Wälder optisch an Autobahn herangezogen werden sollen.

#### G 8 Pflanzung von Hecken

Anlage von Hecken, denen ein Krautsaum vorgelagert ist. In die Hecken sind einzelne größere Bäume integriert. Hecken werden v.a. im Siedlungsbereich zur Einbindung der Lärmschutzwälle eingesetzt.

#### G 9 Einsaat von Landschaftsrasen auf Rohbodenstandorten

Zwischen den Siedlungsbereichen wird auf der Autobahnseite der Lärmschutzwälle meist nur eine lockere Bepflanzung vorgenommen. Die zwischen den Gehölzen liegenden Bereiche sollen zu mageren Grünlandbereichen entwickelt werden.

#### G 10 Entwicklung von Extensivgrünland

Die Extensivierung von bestehendem Grünland kommt auf Flächen zum Einsatz, die unmittelbar an die Trasse oder an Regenrückhaltebecken angrenzen, aber selbst nicht von der Baumaßnahme betroffen sind.

#### G 11 Gestaltung der Anschlußstelle Günzburg

An der Anschlußstelle Günzburg wird die Straßenführung durch Pflanzung von Hecken, Baumgruppen und Baumreihen entlang der A 8, der B 16 und der Auffahrtsschleifen betont. Im nordwestlichen Auffahrtsbereich erfolgt außerdem eine regelmäßige Bepflanzung mit Einzelbäumen. In der nordöstlichen Auffahrtsschleife werden ausgehend von den bestehenden Großbäumen sternförmig Bäume 2. Ordnung gepflanzt.

#### G 12 Gestaltung der Anschlußstelle zum zukünftigen LEGOLAND-Gelände

Bei der Anschlußstelle zum zukünftigen LEGOLAND-Gelände sind geometrische Bepflanzungen vorgesehen. In der westlichen Auffahrtsschleife werden Säulen- und Kugelbäume in zwei konzentrischen Kreisen um einen mächtigen Einzelbaum in der Mitte gepflanzt. In der östlichen kleineren Auffahrtsschleife wird das Halbrund im nördlichen Bereich durch Gambionen mit weißen Kalkgestein am Böschungsfuß betont. Davor werden Kugelbäume in einem Halbkreis und ein großer Einzelbaum gepflanzt. ~~Der Pendlerparkplatz wird durch Einzelbaumpflanzungen in die Landschaft integriert. Auf seiner Südseite erfolgt eine dichte, hainartige Bepflanzung mit Großbäumen~~ (gestrichen). Entlang der B 16, den Außenseiten der Auffahrtsschleifen und der Straße zum LEGOLAND-Gelände werden Baumreihen gepflanzt.

#### G 13 Gestaltung der Entwässerungsbecken

Die Entwässerungsbecken werden nach ökologischen Gesichtspunkten gestaltet (unterschiedliche Böschungsneigungen, Anlage von Flachwasserbereichen, etc.). Zur landschaftlichen Einbindung erfolgt eine Bepflanzung mit Sträuchern und Einzelbäumen.

#### G 14 Begrünung der Lärmschutzwände

Die z.T. auf die Wälle aufgesetzten Lärmschutzwände werden in Teilbereichen mit Kletterpflanzen begrünt.

#### G 15 Mittelstreifenbepflanzung

Der Mittelstreifen wird zwischen den Fahrbahnen mit niedrigen Gehölzen bepflanzt, die an die extremen Standortbedingungen (Schadstoffe, Streusalz, Fahrtwind) angepaßt sind.

Die genannten Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen sind im Kapitel 5 des Textteils zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10.1) ausführlich erläutert sowie in den Lageplänen der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 10.3) dargestellt.

#### 5.4.2 Ermittlung des Eingriffs und des Ausgleichsflächenbedarfs

Die geplante Baumaßnahme verursacht durch Bau und Betrieb erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und stellt somit trotz Berücksichtigung der in Ziffer 5.4.1 genannten Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen einen Eingriff im Sinne des Art. 6 BayNatSchG dar. Dieser Eingriff wird nach Art. 6a BayNatSchG ausgeglichen.

Die erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes (Arten- und Biotopausstattung, landschaftliches Gefüge), des Landschaftsbildes und der Erholungseignung sind im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 10.2) für die jeweiligen Konfliktbereiche zusammengefaßt dargestellt und in Ziffer 4.4.1 des Textteils zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10.1) beschrieben.

Der Ausgleichsflächenbedarf für die geplante Baumaßnahme wurde auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993 (in der Folge "Grundsätze" genannt) ermittelt.

Die Flächen wurden aus Plänen im Maßstab 1:1.000 digital ermittelt, die entsprechenden Arbeitskarten liegen bei der Autobahndirektion Südbayern (Dienststelle Kempten) auf.

In der folgenden tabellarischen Zusammenstellung werden die Beeinträchtigungen durch die geplante Baumaßnahme gegliedert nach den angewendeten "Grundsätzen" angegeben. Die Tabelle enthält die jeweils betroffenen Biotoptypen, auf 100 m<sup>2</sup> gerundete Eingriffsfläche und die ermittelte Ausgleichsfläche.

Art der Beeinträchtigung	Beeinträchtigung (ha)	Ausgleichsflächenbedarf (ha)
<b>Auswirkungen auf die Biotopausstattung</b>		
Unmittelbare Veränderung von Biotopflächen (Grundsatz 1)		
- Wiederherstellbare Biotoptypen mit kurzer Entwicklungszeit (Altgrasfluren und Hochstaudenbestände am Bubesheimer Bach und an den Teichen am Mittleren Stadtwald)	0,06	0,03
- Wiederherstellbare Biotoptypen mit längerer Entwicklungszeit (Gewässerbegleitgehölze am Bubesheimer Bach, Feldgehölze, Feuchtwiese bei Leinheim)	0,39	0,33
- Nicht wiederherstellbare Biotope (Gewässerbegleitgehölze an der Günz, Laubwaldbestände am Mittleren Stadtwald, Feuchtwäldchen bei Leinheim)	0,51	0,92

Art der Beeinträchtigung	Beeinträchtigung (ha)	Ausgleichsflächenbedarf (ha)
Verlust des Biotopwertes infolge Verkleinerung (Grundsatz 2 - Feuchtwäldchen bei Leinheim)	0,41	0,94
Vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigung von Biotopen (Grundsatz 4)	---	---
Mittelbare Beeinträchtigungen straßennaher Biotope <sup>1</sup> (Grundsatz 5 - Laubwaldbestände, Gewässerbegleitgehölze, Altgrasfluren und Hochstaudenbestände)	0,49	0,24
<b>Auswirkungen auf das landschaftliche Funktionsgefüge (Grundsatz 7)</b>	---	---
<b>Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Grundsatz 8)</b> Beeinträchtigung des Landschaftsbildes im Bubesheimer Bachtal und Günztal v.a. durch die Lärmschutzwälle	---	0,79
<b>Auswirkungen auf den Boden (Grundsatz 3)</b>		
Versiegelung von Acker und Intensivgrünland <sup>2</sup>	8,32	2,50
Versiegelung von Waldflächen	0,26	0,26
<b>Gesamt</b>	<b>10,44 ha</b>	<b>6,01 ha</b>

#### 5.4.3 Planerisches Leitbild und Konzept für die Ausgleichsmaßnahmen

Das Ausgleichsflächenkonzept umfaßt Maßnahmen zum Ausgleich der Beeinträchtigungen von Arten und Biotopen, des Bodens und des Landschaftsbildes. Wie in Ziffer 4.4.3 der Unterlage 10.1 dargestellt, sind darüber hinausgehende Ausgleichsmaßnahmen (z.B. für Erholung oder für andere Naturgüter) nicht erforderlich. Primär ist ein unmittelbarer Ausgleich der zu erwartenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes vorzusehen. Die Möglichkeiten für einen unmittelbaren Ausgleich lassen sich aus der Beschreibung der Beeinträchtigungen folgendermaßen zusammenfassen:

Beeinträchtigung	Ausgleich durch
Überbauung eines Feuchtwäldchens, von Waldrandbereichen und Feldgehölzen	Neubegründung von Wäldern (N 2)
Überbauung von gewässerbegleitenden Gehölzen	Entwicklung neuer gewässerbegleitender Gehölze (N 1 und N 2)
Überbauung einer Feuchtwiese	Anlage von extensiven Feuchtgrünlandbeständen (N 1 und N 2)
Überbauung von feuchten Altgras- und Hochstaudenfluren	Schaffung wechselfeuchter Standorte zur Entwicklung von feuchteliebenden Röhricht-, Altgras- und Hochstaudenfluren (N 1 und N 2)

<sup>1</sup> nach Abzug der Minderung von Beeinträchtigungen

<sup>2</sup> nach Abzug der Entsiegelungen

Sämtliche Ausgleichsflächen mit dem **Schwerpunkt Naturhaushalt** werden - aufgrund zu erwartenden größten Effizienz - im **Tal des Bubesheimer Baches** angelegt. Das Tal des Bubesheimer Baches ist relativ kleinflächig. Hier kann deshalb auch mit einer relativ geringen Fläche ein längerer Bachabschnitt renaturiert werden. Die ausgewählten Ausgleichsflächen liegen soweit von der Autobahn und von Siedlungen entfernt, daß keine Beeinträchtigungen mehr von diesen ausgehen. Lediglich die wenig befahrenen Staatsstraße St 2020 stellt eine geringfügige Belastung dar. Zudem ist der Bubesheimer Bach im ausgewählten Streckenabschnitt verbaut und durch die angrenzende intensive Nutzung beeinträchtigt (Gewässergüte II - III), so daß hier durch Extensivierungs- und Renaturierungsmaßnahmen eine entscheidende Verbesserung möglich ist.

Die beiden Ausgleichsflächen mit Schwerpunkt Naturhaushalt (N 1 und N 2) nehmen insgesamt eine Fläche von 5,87 ha ein, wovon aber nach dem "Grundsatz" 6.2 nur 5,39 ha als Ausgleichsfläche anrechenbar sind.

Die beiden Ausgleichsflächen werden als schmales, langgestrecktes Band entlang des Bubesheimer Baches angelegt, um einen möglichst lange Strecke vor Schadstoffeinträgen etc. zu schützen und eine großzügige Renaturie

rung des Baches durchführen zu können. Die Ausgleichsflächen erstrecken sich zusammen auf einer Länge von ca. 1,2 km entlang des Baches.

Die Böschungen entlang des Baches werden - mit Ausnahme der Prallhänge - auf beiden Seiten abgeflacht. Im Bachbett wird ein Hauptgerinne, das auch bei Niedrigwasser wasserführend ist, angelegt. Zusätzlich werden kleinere Seitengerinne geschaffen, die nur bei mittleren und höheren Abflüssen wasserführend sind. Die Breite des Hauptgerinnes variiert, so daß Bereiche mit unterschiedlichen Strömungsgeschwindigkeiten geschaffen werden. Eine Ufersicherung unterbleibt zukünftig, so daß sich der Bach -innerhalb der Ausgleichsflächen- sein Bachbett selbst schaffen kann. So entstehen eine Vielzahl von Kleinstrukturen, die für Tier und Pflanzen wichtig sind. Durch die Abflachung der Ufer und die Bodenmodellierung im Böschungsbereich werden Standorte für Seggen, Röhrichte, feuchteliebende Hochstaudenbestände und Feuchtwiesen geschaffen.

Zwischen der St 2020 und dem Bubesheimer Bach wird ein Waldbestand entwickelt, der zum einen den Ausgleich für die im Rahmen des Ausbaus der A 8 überbauten Waldbestände liefert und zum anderen einen Puffer zwischen der Straße und dem Bubesheimer Bach bildet. Durch einen gestuften Aufbau und eine standortgerechte Gehölzwahl (mit Erlen, Weiden und Eschen in den Uferbereichen und Eichen, Hainbuchen, Buchen etc. auf den höher gelegenen Flächen) werden vielfältige neue Lebensräume geschaffen. Ansonsten wird der Talbereich nur mit Einzelgehölzen bepflanzt und ansonsten als extensives Grünland entwickelt. Diese Bereiche werden nicht gedüngt und nicht mit Pflanzenschutzmitteln behandelt.

Die Ausgleichsflächen N 1 und N 2 schließen an bestehende wertvolle Bestände an (Biotop Nr. 87, 88 und 92.02). Dadurch werden diese abgepuffert und die Besiedelung der Ausgleichsfläche mit standortgerechten und evtl. auch selteneren Arten erleichtert. Zudem wird durch die Ausgleichsflächen eine Verbindung der am Bubesheimer Bach liegenden Feuchtbiopte geschaffen.

Die Ausgleichsflächen wurden hauptsächlich auf eine derzeit landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen situiert (im Süden Intensivgrünland, im Norden Äcker), um

durch eine Extensivierung einen möglichst große ökologische Verbesserung zu erzielen. Durch die Extensivierungsmaßnahmen werden die Stoffeinträge in den Boden und das Grund- und Oberflächenwasser entlang des Bubesheimer Bachs erheblich reduziert. Dadurch erfolgt eine wesentlicher Verbesserung der Qualität dieses Gewässers. Durch die Renaturierung und Aufwertung kann der Bubesheimer Bach außerdem seine Funktion als Leitlinie v.a. für Libellen und Amphibien besser erfüllen.

Der Eingriff in das Landschaftsbild, der sich vor allem durch die Lärmschutzwälle ergibt, kann in den Talbereichen des Bubesheimer Bachs und der Günz durch die in Ziffer 5.4.1.3 beschriebenen Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßenrandflächen allein nicht ausgeglichen werden. Deshalb werden im Tal des Bubesheimer Bachs und im westlichen Günztal außerhalb der Straßenrandflächen zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen mit dem Schwerpunkt Landschaftsbild durchgeführt.

Um im Bereich des Bubesheimer Bachtals den Talverlauf wieder stärker zu betonen, ist hier auf der West- und der Ostseite des Tales eine Bepflanzung in Talrichtung notwendig. Die Ausgleichsfläche (L 1) besteht aus drei Teilflächen. Am Westrand wird auf zwei durch einen Weg getrennten Flächen eine Streuobstwiese angelegt, am Ostrand eine Baumreihe gepflanzt. Alle Teilbereiche grenzen unmittelbar an die Autobahn, also den Eingriffsort, an und somit besonders geeignet die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu reduzieren. Von der Gesamtgröße i.H.v. 0,35 ha sind nach Grundsatz 6.2 aufgrund der Benachbarung zur A 8 nur 0,27 ha als Ausgleichsfläche anrechenbar.

Zum Ausgleich des Eingriffs im westlichen Günztal wird direkt an der Günz ein Grundstück optisch aufgewertet (Ausgleichsfläche L 2 - Gesamtfläche 0,64 ha, davon 0,52 ha anrechenbar). Durch die Erweiterung des Uferbegleitgehölzes der Günz und die Verlegung und Bepflanzung eines Grabens wird das Landschaftsbild hier entscheidend aufgewertet. Auch die naturnahe Umgestaltung des Grabens und die Entwicklung einer vielfältigen Vegetation mit Feuchtwiesen, Röhrichtern und Hochstaudenbeständen trägt zur Verbesserung des Landschaftsbildes bei.

#### 5.4.4 Beurteilung der Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht (Art. 6a (1), Satz 3 BayNatSchG)

Durch die Realisierung der Ausgleichsmaßnahmen sowie der Schutz-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen verbleiben nach Beendigung des Eingriffs keine "erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes" mehr. Das Landschaftsbild ist "landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet" (Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG). Die Ausgleichsflächen befinden sich zum Großteil bereits im Bundeseigentum. Die Umsetzung der Maßnahmen ist dadurch weitgehend gesichert.

Der mit dem Bauvorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft ist damit ausgeglichen. Ersatzmaßnahmen sind nicht notwendig.

#### 5.4.5 Zusammenstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen werden im Textteil zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10.1) erläutert und sind in den Lageplänen der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 10.3) dargestellt.

Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt

Ifd. Nummer	Gesamtfläche in ha	davon in Beeinträchtigungszone / in ha	Maßnahme/Entwicklungsziel
N 1	1,08	0,04	Renaturierung des Bubesheimer Bachs, Entwicklung magerer Grünlandbestände im Talbereich, stellenweise Bepflanzung des Bachs, Schaffung wechselfeuchter Standorte zur Entwicklung von Seggen-, Röhricht- und Hochstaudenfluren
N 2	4,79	0,92	Renaturierung des Bubesheimer Bachs, Entwicklung magerer Grünlandbestände im Talbereich, Waldneubegründung mit standortgerechten Laubgehölzen, stellenweise Bepflanzung des Bachs, Schaffung wechselfeuchter Standorte zur Entwicklung von Seggen-, Röhricht- und Hochstaudenfluren
<b>Gesamt anrechenbar</b>	<b>5,87</b> <b>5,39</b>		

Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild

Ifd. Nummer	Gesamtfläche in ha	davon in Beeinträchtigungszone / in ha	Maßnahme/Entwicklungsziel
L 1	0,35	0,17	Betonung des Bubesheimer Bachtals durch Anlage einer Streuobstwiese am Westrand des Tals und Pflanzung einer Baumreihe am Ostrand des Tals
L 2	0,64	0,24	Aufwertung des Landschaftsbilds im Günzthal durch Betonung der Gewässerbegleitgehölze mittels zusätzlicher Pflanzungen und durch naturnahe Umgestaltung eines Grabens und einer Intensivwiese
<b>Gesamt anrechenbar</b>	<b>0,99</b> <b>0,79</b>		



## 5.5 Maßnahmen zu Einpassung in bebaute Gebiete

Bei der Detailplanung der Lärmschutzeinrichtungen werden die besonderen städtebaulichen Gegebenheiten gestalterisch berücksichtigt.

## 5.6 Erhaltung des Waldes nach Art. 9 BayWaldG

### 5.6.1 Rodung (Erlaubnis nach Art. 9 BayWaldG)

Durch die geplante Baumaßnahme werden kleinflächig Waldflächen in Anspruch genommen. Die betroffenen Wälder sind der "Mittlere Stadtwald", dessen Waldrand überbaut wird, und ein Feuchtwäldchen nördlich der A 8 bei Leinheim. Die zu rodende Fläche beträgt insgesamt 0,88 ha.

Der Mittlere Stadtwald besteht in dem an die A 8 angrenzenden Bereich vorwiegend aus Misch- und Nadelwald. Am westlichen und östlichen Rand des Waldes kommen jedoch auch naturnahe Laubwaldbestände vor (Biotop 143.01 und 03). Auch bei den Misch- und Nadelwaldbeständen wird der unmittelbare Waldrand vorwiegend von Laubgehölzen gebildet.

Das überwiegend von Eschen, Erlen und Bergahorn geprägte Feuchtwäldchen nördlich der A 8 ist als Biotop Nr. 140.03 amtlich kartiert.

Die beiden Wälder haben nach dem Wald funktionsplan eine besondere Bedeutung für das Landschaftsbild und den Straßenschutz.

Bannwälder oder sonstige Schutzgebiete (z.B. Naturwaldereservate) sind von den Rodungsmaßnahmen nicht betroffen.

### 5.6.2 Aufforstung (Erlaubnis für Erst- und Wiederaufforstung nach Art. 16 BayWaldG bzw. Art. 15 BayWaldG)

Die Rodungen am "Mittleren Stadtwald" und im Feuchtwäldchen bei Leinheim (0,96 ha) werden durch Aufforstungen im Bubesheimer Bachtal südlich der A 8 in einem Flächenumfang von 1,03 ha kompensiert.

Die Neuanlage der Waldfläche erfolgt auf der naturschutzrechtlichen Ausgleichsfläche N 2. Vorgesehen ist die Anlage eines Laubwaldbestandes entsprechend der potentiellen natürlichen Vegetation zwischen dem Bubesheimer Bach und der St 2020 (siehe Unterlage 10.3.2 Blatt 1a). Direkt am Bach sollen dabei Auwald-Gehölze, in den höher gelegenen Bereichen Arten des Eichen-Hainbuchenwaldes zum Einsatz kommen. Die Artenzusammensetzung und die Gehölzprovenienzen werden in enger Abstimmung mit dem zuständigen Forstamt festgelegt.

Sowohl beim Mittleren Stadtwald als auch bei dem Feuchtwäldchen nördlich der A 8 bei Leinheim werden die im Anschluß an die zu rodende Fläche liegenden Bereiche zu einem gestuften Waldrand umgebaut. Dazu werden die vorhandenen Altbäume eingeschlagen und stattdessen Bäume 2. Ordnung und Sträucher gepflanzt. Die umzubauende Fläche beträgt 1,50 ha.

Waldartige bzw. waldrandartige Bepflanzungen sind außerdem auf den Lärmschutzwällen, die an die Wälder angrenzen, und bei Deffingen an der nordöstlichen Auffahrtsschleife vorgesehen (siehe Gestaltungsmaßnahme G 7). Aufgrund ihrer geringen Größe (< 0,25 ha), dem vorwiegenden Einsatz von Bäumen 2. Ordnung und von Sträuchern und ihrer größtenteils heckenartigen Struktur werden diese Gehölzpflanzungen aber nicht als Aufforstungen im Sinne des Waldgesetzes angesehen.



### 5.6.3 Waldflächenbilanz

In der nachfolgenden Übersicht sind die überbauten und neugeschaffenen Waldflächen einander gegenübergestellt. Sowohl die Rodungs- als auch die Aufforstungsfläche liegen im Naturraum "Iller-Lech-Schotterplatten".

Rodung bestehender Waldflächen	0,88 ha
Neuschaffung von Wäldern	1,03 ha
Bilanz	+ 0,15 ha

Die Neuanlage von Waldflächen findet vollständig auf der naturschutzrechtlichen Ausgleichsfläche N 2 statt.

## 6. Kostenteilungen

Die Kosten sind im wesentlichen von der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung als Baulastträger der A 8 und der B 16 zu tragen. Nach § 12 FStrG ergeben sich Kostenbeteiligungen von anderen Straßenbaulastträgern. Diese sind nachstehend beschrieben:

### 6.1 Staatsstraße 2020

Die Straße und das Unterführungsbauwerk (BW 148 neu) werden in den gleichen Abmessungen wie der Bestand wieder hergestellt, dadurch ergibt sich keine Kostenbeteiligung des Freistaates Bayern.

### 6.2 Kreisstraße GZ 4

Vom Landkreis Günzburg wird die Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der **West** Ostseite der GZ 4 gefordert.

~~Der durchschnittliche tägliche Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Kreisstraße liegt mit 3325 khf/24 h (Belastung 1995) unter 20 vom Hundert des Verkehrs auf den anderen beteiligten Straßenästen. Deshalb werden die durch die Änderung der höhenungleichen Kreuzung entstehende Kosten nach § 12 (3a) - Bagatellklausel - vom Träger der Straßenbaulast der verkehrsstärkeren Straßenäste, das ist im vorliegenden Fall die Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung, mitgetragen.~~

Die Kosten tragen nach § 12 Abs 3 (2) FStrG die Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung und der Landkreis Günzburg im Verhältnis der Straßenbreiten der an der Straßenkreuzung beteiligten Straßenäste:

A 8 (RQ 35,5): Breite =  $2 \cdot (35,50 - 3,00) = 65,00$  m, das sind 76,9 % und die  
GZ 4 =  $2 \cdot (6,50 + 3,25) = 19,50$  m, das sind 23,1 %.

### 6.3 Bundesstraße 16

Über die Kostenteilung mit Zufahrt LEGO-Land und Anschluß der Alois-Mengele-Straße an die B 16 wird zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Stadt Günzburg eine Vereinbarung geschlossen. Der Kostenanteil der Alois-Mengele-Straße wird wegen der Bagatellklausel auf den Anteil des Bundes (B 16 Nord und Süd) und auf den Anteil der Stadt Günzburg (kommunale Zubringer-Straße Ost) gleichmäßig aufgeteilt.

Die Straßenäste haben folgende Breiten:

Straßenast:	Fahrbahn	Trennstreifen	Geh- / Radweg	Gesamtbreite
B 16 Nord	2 x 7,50 m	2,00 m	-	17,00 m
B 16 Süd	7,50 m	2,00 m	2,50 m	12,00 m
Zubringer-Str.	2 x 7,50 m	-	-	15,00 m
A.-Mengele-Str.	7,00 m	-	2,00 m	9,00 m
Summe der Breiten aller Straßenäste:				53,00 m

Anteil Bund: ~~50,9 %~~  
 Anteil Stadt (Zubringer-Straße): ~~28,3 %~~  
 Anteil Stadt (Alois-Mengele-Straße): ~~17,0 %~~

Es ergibt sich der endgültige Kostenteilungsschlüssel zu:

a) Bund: ~~54,7 % / (54,7 % + 28,3 %) x 17 % + 54,7 % = 65,9 %~~  
 b) Stadt: ~~28,3 % / (54,7 % + 28,3 %) x 17 % + 28,3 % = 34,1 %~~

Straßenast:	Fahrbahn	Trennstreifen	Geh- / Radweg	Gesamtbreite
B 16 Nord	2 x 7,50 m	2,00 m	-	17,00 m
B 16 Süd	7,50 m	2,00 m	2,50 m	12,00 m
Zubringer-Str.	2 x 7,25 m + 4,00 m	-	-	19,00 m
A.-Mengele-Str.	7,00 m	-	2,00 m	9,00 m
Summe der Breiten aller Straßenäste:				57,00 m

Anteil Bund: 50,9 %  
 Anteil Stadt (Zubringer-Straße): 33,3 %  
 Anteil Stadt (Alois-Mengele-Straße): 15,8 %

Es ergibt sich der endgültige Kostenteilungsschlüssel zu:

a) Bund: 50,9 % / (50,9 % + 33,3 %) x 15,8 % + 50,9 % = 60,5 %  
 b) Stadt: 33,3 % / (50,9 % + 33,3 %) x 15,8 % + 33,3 % = 39,5 %

Im übrigen wird verwiesen auf:

1. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 1.20
2. Vereinbarung Straßenbauamt Neu-Ulm / Stadt Günzburg.

Für den Knoten Anschluß nach Deffingen und Denzingen bei km 3+140 der B 16 gibt es keine Kostenteilung, weil die Gesamtkosten nach § 12 (1) FStrG vom Träger der Straßenbaulast der neu hinzugekommenen Straße zu tragen sind.



Die Kosten für die ~~Pendlerparkplätze~~ den **Pendlerparkplatz** an der B 16 bei Str.-km 50,8 und 52,63 (**Bau-km 3+100**) sowie für den **Informationsstand bei Bau-km 2+900**, einschließlich der **Fahrbahnverbreiterung** hat die **Stadt Günzburg** zu tragen, auf deren **Verlangen diese Anlagen errichtet werden**. **trägt gemäß MS vom 15.03.93 Nr. II D2-43742-001/90 der Bund, die Unterhaltung obliegt der Stadt Günzburg.** Die Kosten für den **Informationsstand bei Bau-km 2+900 (B 16)**, einschließlich der **Fahrbahnverbreiterung**, hat die **Stadt Günzburg** zu tragen, auf deren **Verlangen diese Anlagen errichtet werden**.

## 7. Flurbereinigung, Grunderwerb

Für den 6streifigen Ausbau der A 8, einschließlich der Anschlußstelle Günzburg ( B 16) müssen Grundstücksflächen, wie im beigefügten Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 12) aufgeführt, erworben werden.

Diese Grundstücksflächen verteilen sich auf die Gemarkungen Bubesheim, Günzburg, Wasserburg, Deffingen, Denzingen und Leinheim.

Die Bundesstraßenverwaltung ist bemüht, die erforderlichen Grundstücksflächen freihändig zu erwerben.

## 8. Durchführung der Baumaßnahme

Es ist vorgesehen, die Baumaßnahme nach Abschluß des Planfeststellungsverfahrens gemäß der Bereitstellung der Haushaltsmittel durchzuführen.

Die Durchführung der Baumaßnahme (einseitiger Ausbau) erfolgt unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A 8. Deshalb wird zuerst die südliche dreistreifige Richtungsfahrbahn mit Standstreifen hergestellt. Während dieser Zeit bleibt der Verkehr auf den bestehenden Fahrbahnen weitestgehend unbeeinträchtigt. Nach Fertigstellung der südlichen Richtungsfahrbahn wird der Verkehr auf diese umgelegt und die neue Nordfahrbahn errichtet.

In den Überschneidungsbereichen sind zur Führung des Verkehrs Bauprovisorien erforderlich.

Während der Bauzeit, vor allem während der Herstellung der Bauprovisorien und der Anschlüsse an den Bestand muß mit Verkehrsbehinderungen gerechnet werden.

Die Verknüpfung der Baustelle mit dem Straßennetz ist durch die Anschlußstelle Günzburg gegeben. Durch die zahlreich querenden Straßen und Wege ergeben sich weitere Zufahrts- und Erschließungsmöglichkeiten hin zur Baustelle.

**Nachrichtlich**

Unterlage 1.1

**Planfeststellung**

**Angaben zur  
Umweltverträglichkeitsprüfung**


Tektur vom 10.12.1999

**Bundesautobahn A 8  
Ulm - Augsburg - München**

**6streifiger Ausbau bei Günzburg**


**von Bau-km 11+000 bis Bau-km 17+540**

Tektur vom 10.12.1999  
aufgestellt: München 10.12.1999  
AUTOBAHNDIREKTION SÜDBAYERN



Grünig, LBD

Aufgestellt:  
München, den 12.02.1999  
AUTOBAHNDIREKTION SÜDBAYERN



Woltereck, Präsident

**Gegenstand** : **Angaben zur Umweltverträglichkeit  
zum 6streifigen Ausbau der A 8 bei Günzburg mit Bau  
der Anschlußstelle Günzburg und Bau der B 16**

**Auftraggeber** : **Autobahndirektion Südbayern**  
Seidlstr. 9-11  
80335 München  
Tel: 089/ 54552-0  
Fax: 089/ 54552-200

**Auftragnehmer  
und Verfasser** : **Planungsbüro  
Zettler-Aalto & Partner**  
Bahnhofstraße 20  
87700 Memmingen  
Tel.: 08331/ 12027  
Fax.: 08331/ 47110

**Bearbeiter** : Dipl. Ing. Prof. Dr. Lothar Zettler  
Dipl. Geogr. Bernd Munz  
Dipl. Ing. (FH) Reinhold Hettrich

**Memmingen,  
Januar 1999**

Zettler-Aalto & Partner  
Prof. Dr. Lothar Zettler



# Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung (§ 6 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 4 Satz 2 UVPG) .....	1
0	Vorbemerkungen .....	4
1	Beschreibung des Vorhabens, Bedarf an Grund und Boden (§ 6 Abs. 3 Nr. 1 UVPG) .....	5
2	Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile (§ 6 Abs. 4 Nr. 2 UVPG) .....	6
2.1	Kurze Charakterisierung des Plangebiets .....	6
2.2	Bestandteile der Umwelt, bei denen erhebliche Auswirkungen erwartet werden können .....	10
2.2.1	Schutzgut Menschen .....	10
2.2.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen .....	11
2.2.3	Schutzgut Boden .....	13
2.2.4	Schutzgut Wasser .....	14
2.2.5	Schutzgut Klima/Luft .....	16
2.2.6	Schutzgut Landschaft/Landschaftsbild .....	17
2.2.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....	17
3	Beschreibung der Projektwirkungen - Emissionen, Reststoffe, Abfälle und Anfall von Abwasser sowie sonstige Angaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt (§ 6 Abs. 3 Nr. 2 UVPG) .....	19
4	Übersicht über die Vorhabensalternativen und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe (§ 6, Abs. 4, Nr. 3 UVPG) .....	20
5	Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden oder vermindert werden (§ 6 Abs. 3 Nr. 3 Halbsatz 1 UVPG) .....	23
6	Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (§ 6 Abs. 3 Nr. 4 UVPG) .....	26
6.1	Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen .....	27
6.2	Auswirkungen auf das Schutzgut „Tiere und Pflanzen“ .....	29
6.3	Auswirkungen auf das Schutzgut Boden .....	31
6.4	Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser .....	32
6.5	Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft .....	34
6.6	Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft .....	35

6.7	Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter .....	36
6.7.1	Beeinträchtigungen durch Überbauung .....	36
6.8	Wechselwirkungen .....	37
6.9	Gesamtschau der Umweltauswirkungen .....	37
7	<b>Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt soweit möglich ausgeglichen werden, sowie der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren aber vorrangigen Ein-griffen in Natur und Landschaft (§ 6, Abs. 3 Nr. 3 Halbsatz 2 UVPG).....</b>	<b>38</b>
8	<b>Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind (§ 6 Abs. 4 Nr. 4 UVPG) .....</b>	<b>39</b>

#### **Tabellen**

Tabelle 1: Übersicht über die Projektwirkungen	19
Tabelle 2: Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen	24

#### **Anhang**

**Karte. Übersicht über die Umweltauswirkungen**

## Zusammenfassung (§ 6 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 4 Satz 2 UVPG)

Zur Ermittlung und Beurteilung der Bestandssituation und des Raumwiderstandes der verschiedenen möglichen Ausbauarten ließ die Autobahndirektion Südbayern für den Abschnitt Bubesheim - Limbach der Bundesautobahn A 8 vom Büro Dr. L. Zettler, Memmingen eine Raumwiderstandsanalyse (1996, ergänzt 1998 um den Bereich des 2bahnigen Ausbaus der B16) erstellen. Auf dieser aufbauend, wurden dann in diversen Fachplanungen entsprechend den Anforderungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes, der Naturschutzgesetze und der Wassergesetze die Auswirkungen des konkreten Vorhabens auf die Umwelt ermittelt und Schutz-, Ausgleichs- und sonstige Maßnahmen vorgesehen, die den Straßenbauentwurf ergänzen. Diese Untersuchungen und Fachplanungen enthalten in ihrer Gesamtheit die zur Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlichen Angaben.

Im Interesse der Übersichtlichkeit und der Allgemeinverständlichkeit werden im folgenden die wichtigsten Ergebnisse zusammengefaßt dargestellt:

1. Das Plangebiet liegt im Naturraum Iller-Lech-Schotterplatten, der durch süd-nord-gerichtete Flußtäler mit dazwischen liegenden Hochflächen geprägt ist. Der 6,54 km lange Abschnitt der A 8 von Bubesheim bis Leinheim erstreckt sich quer dazu in West-Ost-Richtung. Er verläuft zuerst auf einer - nur durch die Mulde des Bubesheimer Bachtals unterbrochenen - Hochfläche, durchquert dann das Günztal, steigt bei Deffingen wieder auf eine Hochfläche auf, um schließlich am Südhang des Deffinger Bachtals zu verlaufen. Die B 16 quert die A 8 an der Anschlußstelle Günzburg auf der Hochfläche bei Deffingen.  
Während die Hochflächen hauptsächlich als Ackerland genutzt werden, findet in den Talbereichen verstärkt Grünlandnutzung statt. In den Tälern und insbesondere an deren Hängen finden sich außerdem auch die meisten naturnahen Lebensräume.
2. Der Bau einer Autobahn ist grundsätzlich mit erheblichen Projektwirkungen verbunden. Auswirkungen auf die Umwelt können sich insbesondere ergeben
  - durch die Inanspruchnahme von Flächen bzw. den Flächenverlust durch Überbauung,
  - durch die vom Verkehr ausgehenden Emissionen, hier vor allem Lärm und Luftschadstoffe und
  - durch die Zerschneidung bzw. Isolation unbeeinträchtigter Landschaftsteile und die Trennung benachbarter Flächen.

Im vorliegenden Fall ist jedoch zu berücksichtigen, daß es sich um den Ausbau einer bestehenden Autobahn und einer Bundesstraße handelt, so daß bereits starke Vorbelastungen bestehen.

3. Die für den 6streifigen Ausbau der A 8 und für die Verlegung der B 16 durchgeführte Raumwiderstandsanalyse ergab, daß dem Ausbau der bestehenden Trasse der A 8 gegenüber einem trassenfernen Neubau eindeutig der Vorzug zu geben ist, da hier aufgrund der Vorbelastung die geringsten Auswirkungen zu erwarten sind.



Zwischen den möglichen Ausbauarten (einseitig nördlicher, einseitig südlicher und symmetrischer Ausbau) konnte kein entscheidungserheblicher Unterschied festgestellt werden.

Die Trasse für die Verlegung der B 16 läuft innerhalb eines konfliktarmen Korridors. Andere Trassenvarianten weiter westlich oder östlich hätten jeweils stärkere Auswirkungen auf Natur und Landschaft bzw. auf den Menschen zur Folge.

4. Um die Umweltauswirkungen zu vermindern, wurde die Straße entsprechend den Anforderungen der Umweltfachgesetze umweltgerecht gestaltet. Insbesondere sind hier zu nennen:
- Entsiegelung nicht mehr benötigter Straßenabschnitte,
  - Lärmschutzmaßnahmen für Bubesheim, Wasserburg, Deffingen und Leinheim,
  - Reinigungsanlagen für gesammelte Straßenabwässer (Rückhalte-, Absetz- und Leichtstoffabscheidebecken),
  - Aufweitung der Durchlässe für den Bubesheimer Bach und die östlichen Günzflutmulden sowie Anlage eines faunistischen Durchlasses unter der B 16,
  - Schutz angrenzender Gehölze und anderer wertvoller Lebensräume während der Bauarbeiten,
  - Schutz angrenzender Bodendenkmale während der Bauarbeiten (in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege),
  - Vorpflanzung aufgerissener Waldränder,
  - landschaftsgerechte Gestaltung und Bepflanzung der Böschungen.

5. Das Vorhaben verursacht trotz der geplanten Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen erhebliche Auswirkungen auf alle Bereiche der Umwelt. Beeinträchtigungen ergeben sich insbesondere durch den Verlust bzw. die Verkleinerung und Isolation von 1,4 ha Biotopfläche und die mittelbare Beeinträchtigung von 0,5 ha straßennaher Biotope. Weiterhin werden 9,2 8,9-ha land- und forstwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen versiegelt. Insgesamt gehen 0,9 ha Wald verloren, in den überbauten Waldbereichen werden zugleich die Waldfunktionen beeinträchtigt. Zusätzlich werden 1,5 ha Wald vorübergehend in Anspruch genommen. Das Landschaftsbild wird v.a. durch die Errichtung der Lärmschutzwälle (auf der Nordseite der A 8 fast durchgehend, außerdem z.T. auf der Südseite der A 8 und an der B 16 bei Deffingen) beeinträchtigt. Außerdem werden 5 Bodendenkmale teilweise überbaut. Die Beeinträchtigungen betreffen damit hauptsächlich die Schutzgüter "Tiere und Pflanzen", "Boden", "Landschaftsbild" und "Kultur- und Sachgüter".

Bei dem Schutz der Wohnqualität und der siedlungsnahen Erholungsräume vor Lärm wird durch die Errichtung der Lärmschutzwälle und -wände eine Verbesserung gegenüber der Bestandssituation erreicht. Auch die Schadstoffausbreitung von der Autobahn zu den unmittelbar angrenzenden Orten Bubesheim und Deffingen wird durch die Erweiterung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen verringert.

Durch die Neuordnung der Straßenentwässerung wird außerdem die Gefahr eines Schadstoffeintrags in Grund- und Oberflächengewässer reduziert, da über weite Strecken Regenrückhalte-, Absetz- und Leichtstoffabscheidebecken errichtet werden.

Bei den Schutzgütern "Mensch", "Wasser" und "Klima/Luft" ist deshalb mit Verbesserungen gegenüber der Bestandssituation zu rechnen.

Bei den verbleibenden Beeinträchtigungen ist die hohe Vorbelastung durch die bestehende A 8 und B16 zu berücksichtigen. Außerdem sind keine Umweltbestandteile (z.B. Biotope) von regionaler oder überregionaler Bedeutung betroffen. Es ist deshalb davon auszugehen, daß sich das Vorhaben nur lokal auf die Umwelt auswirkt.

6. Das Landschaftsschutzgebiet "Günzriedweiher" und das Naturdenkmal am Parkplatz südlich der Anschlußstelle Günzburg sind von der Baumaßnahme nicht betroffen. Andere Schutzgebiete gemäß Art. 7-12 BayNatSchG sowie Gebiete, die als mögliche FFH-Gebiete bzw. als nach der Vogelschutzrichtlinie auszuweisende Gebiete angesehen werden könnten, sind im Plangebiet nicht vorhanden.
7. Der Eingriff durch den 6streifigen Ausbau der A 8 bei Günzburg (inkl. Verlegung der B 16) wird als ausgleichbar eingestuft.
8. Die Kompensation des Eingriffs erfolgt durch die Ausgleichsmaßnahmen N 1 / N 2 / L1 und L 2 (insges. 6,84 ha; siehe Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 10).

## 0 Vorbemerkungen

Für das Vorhaben "6streifiger Ausbau der A 8 bei Günzburg" ist die Umweltverträglichkeit nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12. Februar 1990 (UVPG) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen. Die hierfür erforderlichen Angaben gemäß § 6 UVPG werden im folgenden zusammengestellt.

Die Angaben über die Umweltauswirkungen sind nach den Anforderungen des § 6 Abs. 3 und 4 UVPG gegliedert, wobei Angaben nach § 6 Abs. 4 Nr. 1 UVPG bei der beantragten Straßenbaumaßnahme nicht relevant sind. Soweit Angaben über Umweltauswirkungen bereits in anderen Unterlagen des Antrags auf Planfeststellung enthalten sind, wird hierauf nur verwiesen.

Die Umweltauswirkungen wurden mit folgenden Untersuchungen ermittelt, beschrieben und hinsichtlich der Entscheidungserheblichkeit bewertet:

- **Raumwiderstandsanalyse 6streifiger Ausbau der A 8 bei Günzburg**  
Auftraggeber: Autobahndirektion Südbayern  
Auftragnehmer: Büro Dr. Zettler (1996, ergänzt 1998 um den Bereich des 2bahnigen Ausbaus der B16)  
Die Raumwiderstandsanalyse umfaßt die Leistungsphasen 1-3 einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS). Ein Variantenvergleich (Leistungsphasen 4 und 5 der UVS) wurde nicht durchgeführt, da bereits die Raumwiderstandsanalyse ergab, daß sich die geplanten Ausbaumaßnahmen an der A8 und der B16 innerhalb von konfliktarmen Korridoren befinden und bei jeder anderen deutlich abweichenden Trassenführung mit stärkeren Eingriffen in Natur und Landschaft bzw. mit stärkeren Beeinträchtigungen der Wohnqualität in den angrenzenden Siedlungen (Lärm) zu rechnen wäre (siehe auch Kapitel 4). Die Raumwiderstandsanalyse kann bei der Autobahndirektion Südbayern, Dienststelle Kempten eingesehen werden.
- **Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) 6streifiger Ausbau der A 8 bei Günzburg**  
Auftraggeber: Autobahndirektion Südbayern, Dienststelle Kempten  
Auftragnehmer: Planungsbüro Zettler-Aalto & Partner (1998)  
Der landschaftspflegerische Begleitplan liegt als Unterlage 10 in Text und Karten den Planfeststellungsunterlagen bei.
- **Entwässerungsplanung**  
Auftraggeber: Autobahndirektion Südbayern  
Auftragnehmer: Dr. Blasy + Mader, Beratende Ingenieure (1998)  
Die Entwässerungseinrichtungen sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 - Kap. 4.5) näher beschrieben.
- **Verkehrsuntersuchungen: A 8 Ulm-Augsburg-München - 6streifiger Ausbau und A 8 - AS Günzburg und B 16; Prognosen 2012**  
Auftraggeber: Autobahndirektion Südbayern  
Auftragnehmer: Prof. Dr. Harald Kurzak (1998)  
Die Verkehrsuntersuchungen können bei der Autobahndirektion Südbayern, Dienststelle Kempten eingesehen werden.
- **Schalltechnische Berechnungen**  
Durchführung: Autobahndirektion Südbayern (1998)  
Die schalltechnischen Berechnungen liegen als Unterlage 9.1 und 9.2 den Planfeststellungsunterlagen bei.

- Abschätzung der Luftschadstoffimmissionen nach dem MLuS-92  
 Auftraggeber: Autobahndirektion Südbayern  
 Auftragnehmer: Wagner+Partner (1998)  
 Die Abschätzung der Luftschadstoffimmissionen liegt als Unterlage 9.3 den Planfeststellungsunterlagen bei.

Im folgenden werden aus den o.g. Untersuchungen nur die erheblichen Umweltauswirkungen beschrieben. Dementsprechend werden im Interesse der Übersichtlichkeit nur diejenigen Umweltbestandteile, Projektwirkungen und Konfliktpunkte genannt, die zu erheblichen Umweltauswirkungen führen.

Die in § 6 UVPG geforderte allgemein verständliche Zusammenfassung erfolgt vor Ziffer 0. Diese Zusammenfassung sowie die für die Beschreibung der Umweltauswirkungen und deren Berücksichtigung im Planungsprozeß notwendigen fachlichen Bewertungen greifen den §§ 11 und 12 UVPG nicht vor.

## **1 Beschreibung des Vorhabens, Bedarf an Grund und Boden (§ 6 Abs. 3 Nr. 1 UVPG)**

Im Rahmen des Vorhabens wird die Bundesautobahn A8 bei Günzburg um zwei zusätzliche Fahrstreifen und um zwei Standspuren verbreitert. Der neue Straßenquerschnitt (RQ) beträgt 35,5 m gegenüber 22 m im derzeitigen Ausbauzustand.

Im Bereich der Anschlußstelle Günzburg werden aufgrund des zu erwartenden hohen Verkehrsaufkommens im Zusammenhang mit der Ansiedlung des LEGOLAND-Parks auf dem südlich der A8 gelegenen "Muna-Gelände" und der beabsichtigten Ausweisung großflächiger Gewerbegebiete durch die Stadt Günzburg größere Umbaumaßnahmen notwendig. Dazu wird die B 16 im Bereich der Anschlußstelle an die A8 um ca. 200 m nach Westen verlegt. Zwischen der Abzweigung nach Denzingen im Norden und der Abzweigung zum LEGOLAND-Gelände im Süden wird die B 16 vierspurig ausgebaut. Außerdem ist eine zusätzliche Auffahrtsspur für die von Günzburg kommenden Fahrzeuge in Richtung Stuttgart vorgesehen.

Der 6streifige Ausbau der A 8 stellt eine wesentliche Änderung im Sinn der Verkehrslärmverordnung dar. Damit müssen beim Ausbau die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) beachtet werden. Im Rahmen des Ausbaus werden deshalb umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Im übrigen wird auf die Ausführungen in den Ziffern 0 und 1 der Unterlage 1 hingewiesen.

Für die A 8 wird für das Jahr 2012 westlich der Anschlußstelle Günzburg eine Verkehrsbelastung (DTV) von 70.000 KFZ/Tag und östlich der Anschlußstelle von 67.000 Kfz/Tag erwartet. Auf der B 16 beträgt die voraussichtliche Verkehrsbelastung 27.000 Kfz/Tag nördlich und 30.000 Kfz/Tag südlich der Anschlußstelle an die A8.

Die Planung betrifft 70,6 80,7-ha an Grund und Boden, die sich wie folgt aufteilen:

- 31,5 34,2-ha für befestigte Flächen (Fahrbahnen, Wege etc.)
- 32,2 32,7-ha für unbefestigte Flächen (Lärmschutzwälle, Böschungen, Inselflächen etc.)
- 6,9 ha für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) in Verbindung mit den Lage-, Höhen- und Querschnittsplänen.

## 2 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile (§ 6 Abs. 4 Nr. 2 UVPG)

### 2.1 Kurze Charakterisierung des Plangebiets

- **Abgrenzung, Verwaltungsgrenzen, Naturraum**

Das Plangebiet umfaßt diejenigen Bereiche, in denen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Es gehört verwaltungspolitisch zum Regierungsbezirk Schwaben und zur Planungsregion Donau-Iller (15), liegt im Landkreis Günzburg und dort auf dem Gebiet der Städte/Gemeinden Günzburg, Bubesheim, Kötz und Burgau.

Das Plangebiet liegt in der naturräumlichen Haupteinheit 04 Donau-Iller-Lechplatte und dort im Naturraum 046 Iller-Lech-Schotterplatten (MEYNER & SCHMIDTHÜSEN 1959, 1962), der durch süd-nord-gerichtete Flußtäler mit dazwischen liegenden Hochflächen geprägt ist.

Der 6,54 km lange Abschnitt der A 8 von Bubesheim bis Leinheim erstreckt sich quer dazu in West-Ost-Richtung. Der Untersuchungskorridor wird von den drei größeren Fließgewässern im Gebiet geprägt.

Dominant ist dabei das sich von Süden nach Norden ziehende ca. 1 km breite Günztal mit seinen steilen Hangkanten im Nordosten und Südwesten. Westlich des Günztals liegt eine weitgehend eben Hochfläche, die nur durch das ebenfalls nord-süd-gerichtete Tal des Bubesheimer Baches unterbrochen wird. Östlich des Günztals beginnt nach einer kurzen Hochfläche, das Tal des Deffinger Baches, der von Osten nach Westen fließt, bei Deffingen nach Norden abschwengt und nördlich des Untersuchungsgebietes in die Günz mündet. Der niedrigste Punkt des Untersuchungsgebietes liegt im Günztal bei Wasserburg mit ca. 450 m über NN. Die Hochfläche bei Bubesheim liegt ca. 470 m hoch. Östlich des Günztals steigt das Gelände stark an und erreicht bei Leinheim nördlich und südlich des Deffinger Baches eine Höhe von ca. 510 m über NN.

- **Flächennutzung**

Im Plangebiet liegen mit Bubesheim, Deffingen und Leinheim drei Ortschaften. Bubesheim und Deffingen grenzen dabei unmittelbar an die Autobahn, während Leinheim in ca. 150 m Entfernung liegt. Im Norden schließen mit Wasserburg und Denzingen außerdem zwei Stadtteile von Günzburg unmittelbar an das Plangebiet an. Östlich des Plangebiets liegt die zur Stadt Burgau gehörende Ortschaft Limbach.

Bubesheim hat nördlich der Autobahn größere Gewerbeflächen ausgewiesen, die zum Teil bereits bebaut sind. Auch südlich der Autobahn wurde ein - bisher jedoch noch nicht bebautes - Gewerbegebiet ausgewiesen. Weitere Gewerbeflächen sind südlich der Autobahn im Günztal (an der Alois-Mengele-Straße) und an der B 16 vorhanden. Die Stadt Günzburg plant derzeit die großflächige Ausweisung neuer Gewerbeflächen südlich der Anschlußstelle Günzburg. Diese umfassen - neben einer Vergrößerung der vorhandenen Gewerbeflächen in Günztal - den gesamten Bereich zwischen Deffingen und dem "Munagelände". Auch nördlich der A 8 sind westlich der jetzigen B 16 weitere, kleinflächige Gewerbegebiete ausweisungen geplant.

Bei Deffingen kreuzt die B 16 (Anschlußstelle Günzburg). Ansonsten queren nur noch die St 2020 und die Gz 4 (beide bei Bubesheim) das Gebiet.

Der Großteil des Untersuchungsgebietes wird landwirtschaftlich genutzt. Dabei dominiert auf den Hochflächen die Ackernutzung. Im Tal des Bubesheimer Baches und des Deffinger Baches überwiegt dagegen die Grünlandnutzung. Im Günztal nehmen dagegen Acker und Grünland etwa gleich hohe Anteile ein.

Größere forstwirtschaftlich genutzte Flächen finden sich vor allem im Bereich Deffingen - Leinheim (Mittlerer Stadtwald mit "Muna-Gelände" südlich der Autobahn, Hangwälder im Tal des Deffinger Bachs nördlich der Autobahn).

#### • **Landschaftsbild und Erholung**

Das Landschaftsbild wird von dem Wechsel von Talbereichen und Hochflächen (Hochfläche westlich Bubesheim - Bubesheimer Bach - Hochfläche zwischen Bubesheim und Wasserburg - westliche Hangleite der Günz - Günztal - östliche Hangleite der Günz - Hochfläche bei Deffingen - Tal des Deffinger Baches) geprägt. Weite Blickbeziehungen sind vor allem im Bereich des Günztals und des Deffinger Bachs vorhanden.

Die Freizeitnutzung spielt - mit Ausnahme einiger lokal bedeutsamer Rad- und Fußwegverbindungen - derzeit im Plangebiet eine nachrangige Rolle. Im Bereich des "Muna-Geländes" soll jedoch mit dem sog. LEGOLAND-Park eine großflächige Freizeitanlage angesiedelt werden. Die Eröffnung ist für das Jahr 2002 geplant, im Jahr 2012 soll der Park voll ausgebaut sein.

#### • **Natürliche Grundlagen**

Das Plangebiet wird hauptsächlich von Ablagerungen aus dem Quartär geprägt. So werden die Hochflächen westlich und östlich des Günztals von Hochterrassenschottern bzw. Älteren Deckenschottern aus dem Altpleistozän bzw. der Rißeiszeit gebildet. Die Schottermassen sind von Löß, Lößlehm und Decklehm bis zu 10 m hoch überdeckt. Die jüngsten Ablagerungen sind die nacheiszeitlichen Ablagerungen in den Bachauen (am Bubesheimer Bach, an der Günz und am Deffinger Bach).

Bei den Böden im Untersuchungsgebiet handelt es sich lt. Reichsbodenschätzung größtenteils um Lehmböden mit einem mehr oder weniger hohen Anteil an Sand. Vom Bodentyp her sind auf den Hochflächen tiefgründige Braunerden bzw. Parabraunerden zu erwarten, während die Talniederungen von Auenböden und flachgründigen Parabraunerden gebildet werden.

Das Untersuchungsgebiet liegt im Klimabezirk Donau-Iller-Lechplatte. Vom Klimatyp her liegt die Region in einer Übergangszone zwischen maritimen und kontinentalem Klima. Die Durchschnittstemperatur liegt im Jahresmittel bei 7 - 8° C. Die Niederschlagsmenge beträgt 700 - 750 mm/Jahr. Die vorherrschende Windrichtung ist West, an zweiter Stelle folgt Ostwind.

Die von Süden nach Norden fließende Günz, ein Gewässer 1. Ordnung, ist aus hydrologischer Sicht die mit Abstand wichtigste Struktur im Gebiet. Die Grenze des Retentionsraum für Katastrophen-Hochwässer verläuft ca. 150 m westlich und 250 m östlich der Günz und reicht im Süden und Norden über den Untersuchungsraum hinaus. Bekannte Überschwemmungen aus jüngerer Zeit traten jedoch nur im nördlich der Autobahn liegenden Teil auf. Die Gewässergüte der Günz ist ab der Kläranlage südlich des Untersuchungsraums II - III (kritisch belastet).

Die wichtigsten Bäche im Gebiet sind der Bubesheimer Bach und der Deffinger Bach. Die Gewässergüte des Bubesheimer Baches beträgt II - III (kritisch belastet), die des Deffinger Bachs zwischen II und II-III. Natürliche Stillgewässer sind im Untersuchungskorridor nicht vorhanden. Mit dem Günzriedweiher und einigen Fischteichen westlich von Leinheim kommen jedoch einige künstliche Stillgewässer vor.

Die potentielle natürliche Vegetation des Plangebiets bilden lt. SEIBERT (1968) Erlen-Eschen-Auwald bzw. Eschen-Ulmen-Auwald und vereinzelt Niedermoore in den Talbereichen und Eichen-Hainbuchenwald, Waldmeister-Tannen-Buchenwald oder Hainsimsen-Buchenwald auf den Hochflächen.

### Vorhandene Beeinträchtigungen

Naturhaushalt und landschaftliches Funktionsgefüge sind durch die Bundesautobahn A 8 und die Bundesstraße B 16 vorbelastet.

Da die A 8 quer zum Tal des Bubesheimer Bachs und zum Günztal verläuft sind hier die Belastungen für die Funktionsbeziehungen und für das Landschaftsbild am höchsten. Starke Belastungen bestehen auch für die Ortschaften Bubesheim, Deffingen und Leinheim.

Die B 16 verläuft dagegen auf der Hochfläche parallel zum Günztal und hat deshalb geringere Auswirkungen auf Natur und Landschaft.

Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild und für den Naturhaushalt gehen auch von den Gewerbegebieten im Günztal aus.

### • Schutzgebiete

Im Untersuchungsgebiet sind ein Landschaftsschutzgebiet und ein Naturdenkmal nach dem BayNatSchG ausgewiesen. Das **Landschaftsschutzgebiet** „Günzriedweiher“ liegt im Günztal. Es beginnt ca. 180 m südlich der Autobahn und erstreckt sich ca. 1 km nach Süden. Es umfaßt dabei das gesamte westliche Günztal von der Günz bis zur Hangkante. Das Landschaftsschutzgebiet beinhaltet den Günzriedweiher, einige kleinere Baggerseen, die Günz inkl. ihres Gehölzsaums, Altwasserbereiche, Feuchtwiesen und Röhrichtbereiche sowie landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen.

Als **Naturdenkmal** ist eine alte Linde am Parkplatz an der B 16 südlich von Deffingen ausgewiesen.

Im Rahmen der Fortführung der Biotopkartierung in Bayern wurden mehrere schutzwürdige **Biotope** erfaßt. Darüber hinaus wurden mehrere eigenkartierte Biotope ermittelt. Feucht- und Trockenflächen gemäß Art. 13d BayNatSchG kommen nur innerhalb der amtlich kartierten Biotope vor.

Im Plangebiet liegen keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung, Konzertierungsgebiete oder Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne Art. 13b BayNatSchG vor. Gebiete, die als mögliche FFH-Gebiete bzw. als nach der Vogelschutzrichtlinie auszuweisende Gebiete angesehen werden könnten, sind im Plangebiet ebenfalls nicht vorhanden. .

Die Trinkwasserversorgung der Ortschaften Wasserburg, Deffingen, Denzingen, Leinheim und Limbach wird durch Brunnen außerhalb des Untersuchungsraums sichergestellt. Lediglich die Brunnen zur Trinkwasserversorgung von Bubesheim liegen zum Teil im Untersuchungsraum. Die Brunnen zur Hauptversorgung liegen im **Bubesheimer Wald** südlich der A 8. Das dazugehörige **Wasserschutzgebiet** beginnt ca. 100 m südlich der Autobahn und liegt größtenteils außerhalb des Untersuchungsgebietes. Direkt am Bubesheimer Bach liegt ein Brunnen, der zur Notwasserversorgung von Bubesheim gedacht ist. Der amtlich nicht festgesetzte Fassungsereich dieser Quelle erstreckt sich nach Südosten.

Nach dem **Bayerischen Waldgesetz** geschützte Wälder (Schutz-, Bann-, Erholungswald) kommen im Plangebiet nicht vor.

Im Planungsbereich sind nach Auskünften des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege insgesamt **10 Bodendenkmäler** bekannt (siehe Kapitel 2.2.7). Daneben gibt es im Untersuchungsgebiet noch drei Baudenkmäler (Kirche in Deffingen, Bildstock, 18. Jh. am Parkplatz an der B 16 südlich von Deffingen, Kirche in Leinheim), die nach Art. 1 DSchG unter Schutz stehen:

Die Schutzgebiete sind im Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 10.2) dargestellt. Weitere Schutzgebiete nach dem BayNatSchG (Naturschutzgebiete, Nationalparke, geschützte Landschaftsbestandteile) kommen im Plangebiet nicht vor.

- **Ausweisungen nach Fachplänen**

Der **Waldfunktionsplan** als forstlicher Fachplan weist den Wäldern im Untersuchungsraum verschiedenen Funktionen zu. Die Wälder direkt an der Autobahn südlich von Leinheim und an der B 16 südlich der Anschlußstelle werden als Straßenschutzwald ausgewiesen. Der nördliche Bereich des „Mittleren Stadtwaldes“ und der Hangwald zwischen Deffingen und Leinheim werden als Wälder mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild eingestuft. Die kleineren Gehölzbestände um Leinheim und die Wälder auf der östlichen Hangkante des Günztals werden als Wälder mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie ausgewiesen.

In den landwirtschaftlichen Standortkarten der Regierung von Schwaben (**Agrarleitplan**) sind die agrarischen Erzeugungsbedingungen im Untersuchungsgebiet bewertet. Demnach herrschen auf den Hochflächen Ackerstandorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen vor. In den Talbereichen des Bubesheimer Bachs, der Günz und des Deffinger Bachs sind die Erzeugungsbedingungen dagegen nur als durchschnittlich, im Umfeld von Leinheim (am Deffinger Bach) sogar als ungünstig eingestuft. Diese Talbereiche werden größtenteils als Grünlandstandorte dargestellt.

Im **Arten- und Biotopschutzprogramm** (ABSP) für den Landkreis Günzburg sind die Talbereiche des Bubesheimer Bachs, der Günz und des Deffinger Bachs sowie der "Mittlere Stadtwald" als Schwerpunktgebiete für den Naturschutz ausgewiesen, in denen vordringlich Naturschutzmaßnahmen durchzuführen sind. Ziele des ABSP für diese Gebiete sind unter anderem die Umwandlung der Ackerstandorte in Grünland, die Verbesserung der Gewässergüte in den Bächen und die Wiederherstellung der Durchgängigkeit der Fließgewässer.

- **Landschaftsbewertung**

Das Plangebiet gehört nach dem Regionalplan zum Verdichtungsbereich Ulm/Neu-Ulm. Entlang der A 8 verläuft von Ulm über Günzburg und Burgau bis Augsburg eine überregionale Entwicklungsachse. Die B 16 bildet eine regionale Entwicklungsachse (Günzburg - Krumbach - Mindelheim/Memmingen).

Die Landschaft des Plangebiets setzt sich überwiegend aus landwirtschaftlichen Nutzflächen, Wäldern in den Hanglagen und südlich von Deffingen und vereinzelt Biotopflächen zusammen. Die größte Bedeutung für den Naturhaushalt, den Biotopverbund und das landschaftliche Funktionsgefüge kommt dabei den Talräumen zu.

Die für Tiere und Pflanzen bedeutendsten Bereiche im Untersuchungsgebiet sind die gewässerbegleitenden Gehölze und die Altwässer an der Günz, die Gehölze auf den Hangkanten des Günztals, das "Munagelände", die Laubwaldbereiche und Feuchtstandorte im/am "Mittleren Stadtwald" sowie die Feuchtwiesenbestände und Gehölze im Deffinger Bachtal.

Insgesamt kann man sagen, daß die genannten Biotope hauptsächlich von lokaler Bedeutung sind.

Das gesamte Plangebiet ist durch die seit ca. 60 Jahren bestehende Autobahn stark vorbelastet. Faunistische Wanderungskorridore und sonstige Funktionsbeziehungen verlaufen hauptsächlich parallel zur A 8. Die unmittelbar an die A 8 angrenzenden Biotope sind durch die Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie durch Spritzwasser zum Teil erheblich vorbelastet.



## 2.2 Bestandteile der Umwelt, bei denen erhebliche Auswirkungen erwartet werden können

Die Schutzgüter sind so beschrieben, daß alle erheblichen, straßenbauspezifischen Umweltauswirkungen erfaßt werden können. Um aus der Fülle der Daten die entscheidungserheblichen herauszufiltern, wurden unter Berücksichtigung der umweltfachlichen Rechtsvorschriften und des Grundsatzes der Umweltvorsorge Schutzziele abgeleitet. Die einzubeziehenden Wechselwirkungen können hierbei über die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter mit erfaßt werden.

Im Hinblick auf diese Schutzziele wird auf die Bestandteile der Umwelt eingegangen, bei deren Beeinträchtigung aufgrund ihrer Bedeutung für die Umwelt oder aufgrund ihrer Empfindlichkeit gegenüber den Projektwirkungen mit erheblichen Beeinträchtigungen dieser Schutzziele zu rechnen ist. Dabei handelt es sich um die Bestandteile, die nach der Bewertung eine sehr hohe oder hohe Bedeutung bzw. Empfindlichkeit aufweisen. Umweltbestandteile mit mittlerer oder nachrangiger Bedeutung werden dagegen nicht aufgeführt.

Die Umweltbestandteile wurden auf der Basis örtlicher Erhebungen und vorhandenen Datenmaterials flächendeckend im Plangebiet aufgenommen und nach ihrer Bedeutung und Empfindlichkeit bewertet.

Die fachliche Bewertung der Umweltbestandteile erfolgt dabei nachvollziehbar anhand des allgemeinen Kenntnisstandes. Die Kriterien sowie deren Gewichtung sind in der Raumwiderstandsanalyse "6streifiger Ausbau der A 8 bei Günzburg" (1996) und der "Ergänzung aufgrund des Umbaus der B 16 im Bereich der Anschlußstelle Günzburg" (1998) erläutert. Die danach bewerteten Flächen sind im Kartenteil abgegrenzt und dargestellt.

### 2.2.1 Schutzgut Menschen

Im Vordergrund steht die Wahrung der Gesundheit des Menschen. Hierzu erfolgen die Aussagen für dieses Schutzgut in den Teilbereichen:

- Wohnen
- Erholen.

#### 2.2.1.1 Wohnen

##### Schutzziel:

- Erhaltung gesunder Lebensverhältnisse durch Schutz von Wohnen und Wohnumfeld sowie der dazugehörigen Funktionsbeziehungen

##### Betroffene Umweltbestandteile:

- Wohngebäude einschließlich zugehörigem Umfeld

##### Bewertung:

- Wegen des prinzipiellen Anspruchs jedes Menschen auf Unversehrtheit seiner Gesundheit erfolgt keine Unterscheidung der einzelnen Wohngebietstypen. „Durch die hohe Vorbelastung aufgrund der Lärmemissionen der bestehenden A8 bzw. der B16 wird die Wohnqualität zwar z.T stark beeinträchtigt (vgl. hierzu die Abwertung im Rahmen der Raumwiderstandsanalyse), die hohe Bedeutung der Wohngebiete für die Bewohner jedoch nicht geschmälert. Im Gegensatz zur Bestandsbewertung in der Raumwiderstandsanalyse werden deshalb für die Prüfung der Umweltverträglichkeit alle Wohnbereiche hinsichtlich ihrer Bedeutung für das Schutzgut Menschen als „sehr hoch“ eingestuft.

- Das im Flächennutzungsplan ausgewiesene, aber noch nicht bebaute Wohngebiet bei Deffingen hat eine hohe Bedeutung für das Schutzgut Menschen.

**Wesentliche Bereiche:****Wohnbereiche mit sehr hoher Bedeutung:**

- Geschlossene Ortschaften: Bubesheim, Wasserburg, Deffingen, Leinheim
- Einzelgehöfte im Umfeld der Ortschaften

**2.2.1.2 Erholen****Schutzziel:**

- Erhaltung von Flächen für Naherholung, Ferienerholung und sonstige Freizeitgestaltung

**Betroffene Umweltbestandteile:**

- Freie Landschaft außerhalb der Bebauung
- Erholungs- und Freizeiteinrichtungen

**Bewertung:**

- nach Attraktivität der Ziele (Bewertung Landschaftsbild, besondere Attraktionen), Freizeitinfrastruktur (z.B. Badeweiher), Erreichbarkeit / Verkehrsanbindung (z.B. siedlungsnaher Lage), Lärmbelastung

**Wesentliche Bereiche:****Bereiche mit sehr hoher Bedeutung:**

- im Plangebiet nicht vorhanden

**Bereiche mit hoher Bedeutung:**

- südwestliches Günztal außerhalb der Vorbelastungszone durch die Lärmemissionen der Autobahn
- siedlungsnaher Bereich im Günztal bei Wasserburg außerhalb der Vorbelastungszone durch die Lärmemissionen der Autobahn

**2.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen****Schutzziel:**

- Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen und ihrer Lebensgemeinschaften in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt sowie Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume (Biotop) und ihrer sonstigen Lebensbedingungen

**Betroffene Umweltbestandteile:**

- Alle Lebensräume wildlebender Tiere und Pflanzen

**Bewertung:**

Die Bewertung der Lebensräume und Nutzungstypen des Plangebiets als Lebensstätten wildlebender Tiere und Pflanzen erfolgt nach den Kriterien

- Wiederherstellbarkeit
- Natürlichkeit
- Struktur- und floristische Artenvielfalt
- faunistische Artenvielfalt

- Gefährdung im Naturraum
- Vorkommen von Rote Liste-Arten (Tiere oder Pflanzen) im Lebensraum
- Vorkommen von Feuchtflächen nach Art. 6 d (1) BayNatSchG (jetzt: Art. 13 d BayNatSchG)
- Bewertungen des Arten- und Biotopschutzprogramms
- Vorschläge zur Unterschutzstellung von Biotopen in anderen Plänen oder Kartierungen
- Vorbelastung durch Lärm- und Schadstoffemissionen der vorhandenen Straßen

Außerdem wurden die Wechsel- und Austauschbeziehungen zwischen benachbarten Lebensräumen und die bevorzugten Wanderungskorridore entlang von Leitlinien ermittelt.

#### **Wesentliche Bereiche:**

##### **Bereiche mit sehr hoher Bedeutung:**

- Baggerseen und Wälder südlich des Günzriedweiher
- Teile der Gewässerbegleitgehölze und Altwässer entlang der Günz (außerhalb der Vorbelastungszone entlang der A 8)
- Teile der Hangwälder auf der östlichen Hangkante des Günztals
- Naturnahe Waldbereiche auf dem Muna-Gelände
- Wälder und Heckenkomplexe am Nordhang des Deffinger Bachtals
- Teilbereiche der Feuchtflächen im Deffinger Bachtal (außerhalb der Vorbelastungszone entlang der A 8)
- Naturnahe Waldbereiche am Südhang des Deffinger Bachtals (außerhalb der Vorbelastungszone entlang der A 8)

##### **Bereiche mit hoher Bedeutung:**

- Gewässerbegleitgehölze, Hecken und Feldgehölze im Bubesheimer Bachtal
- Günzriedweiher und Gehölze an den südlich liegenden Baggerseen
- Teile der Gewässerbegleitgehölze und Altwässer entlang der Günz
- Teile der Hangwälder auf der östlichen Hangkante des Günztals
- "Muna-Gelände" und Gehölze an der westlich gelegenen Mülldeponie
- Hecken und Feuchtflächen im Deffinger Bachtal
- vorbelastete Teilbereiche der Lebensräume mit sehr hoher Bedeutung

##### **Bereiche mit hoher Empfindlichkeit gegen Zerschneidung (Bereiche mit ungestörten Wechsel- und Austauschbeziehungen):**

- Austauschbeziehungen zwischen den Wäldern westlich und östlich des Bubesheimer Bachtals
- Wechselbeziehungen zwischen den Biotopen am Günzriedweiher und den südlich gelegenen Baggerseen und Feuchtwäldern
- Wechselbeziehungen zwischen den Wäldern und Feuchtflächen am Nordhang des Deffinger Bachtals zwischen Deffingen und Leinheim
- Wechselbeziehungen innerhalb des Heckenkomplexes östlich von Leinheim
- Austauschbeziehungen zwischen dem Mittleren Stadtwald und den Wäldern bei Limbach

**Bereiche mit hoher Empfindlichkeit gegen Zerschneidung (Bereiche mit gestörten Wechsel- und Austauschbeziehungen):**

- quer zur A 8 verlaufende Gewässer z.B. Günz, Bubesheimer Bach
- Austauschbeziehungen zwischen den Wäldern südlich und nördlich der A 8 bei Leinheim
- Austauschbeziehungen zwischen dem Günztal und dem "Muna-Gelände" (durch Gewerbegebiete und B 16 gestört)

**2.2.3 Schutzgut Boden****Schutzziele:**

- Sparsamer Bodenverbrauch durch Erhaltung gewachsener Böden, nicht oder gering belasteter Böden und seltener Böden,
- Erhaltung land- und forstwirtschaftlich genutzter Böden mit natürlicher Fruchtbarkeit als Grundlage für eine nachhaltige Landnutzung ("Ertragsfunktion"),
- Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Bodens in seiner Regelungsfunktion als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen aufgrund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften ("Speicher- und Reglerfunktion")
- Erhaltung von Böden mit einem hohen Potential zur Entwicklung von wertvollen Lebensräumen für Tiere und Pflanzen ("Lebensraumfunktion").

**Betroffene Umweltbestandteile:**

- Gewachsene Böden und die von ihnen wahrgenommenen Funktionen.

**Bewertung:**

Die Bewertung der Böden des Plangebiets erfolgt nach den Kriterien

- Natürliche Ertragsfunktion (abgeleitet aus den Ertragszahlen der Reichsbodenschätzung)
- Speicher- und Reglerfunktion (abgeleitet aus der Bodenart, der Zustandsstufe und der Wasserstufe (lt. Reichsbodenschätzung) und der Vorbelastung)
- Lebensraumfunktion (abgeleitet aus Acker-/Grünlandzahl, der Wasserstufe, der Bodenart und anderen Einstufungen der Reichsbodenschätzung).

Da in der Reichsbodenschätzung die forstwirtschaftlich genutzten Böden nicht erfasst wurden, konnten diese bei der Bewertung nicht berücksichtigt werden. Sie spielen flächenmäßig im Plangebiet jedoch nur eine untergeordnete Rolle.

**Wesentliche Bereiche:****Bereiche mit sehr hoher Bedeutung für die Ertragsfunktion:**

- Großteil der Hochfläche um Bubesheim
- autobahnferne Bereiche bei Leinheim und Limbach

**Bereiche mit hoher Bedeutung für die Ertragsfunktion:**

- Bubesheimer Bachtal
- große Teilbereiche des Günztals
- Hochfläche bei Deffingen
- Hangbereiche des Deffinger Bachtals

**Bereiche mit sehr hoher Empfindlichkeit gegen Schadstoffeintrag (nachrangige Speicher- und Reglerfähigkeit):**

- Moorböden im Günztal
- kleinere vorbelastete Teilflächen an der A 8 und der B 16

**Bereiche mit hoher Empfindlichkeit gegen Schadstoffeintrag (mittlere Speicher- und Reglerfähigkeit):**

- Teilbereiche des Günztals
- Teilbereiche des Deffinger Bachtals
- Hang südöstlich von Deffingen

**Bereiche mit sehr hoher Bedeutung als potentiell wertvoller Lebensraum (sehr hohe Lebensraumfunktion):**

- v.a. bei der Reichsbodenschätzung als Moorböden erfaßte Bereiche im Günztal, teilweise auch im Deffinger Bachtal. Die Moorböden sind jedoch durch Entwässerung und intensive landwirtschaftliche Nutzung stark degeneriert.

## 2.2.4 Schutzgut Wasser

Die Aussagen über das Schutzgut Wasser behandeln die Teilbereiche

- Grundwasser und
- Oberflächengewässer einschließlich ihrer Überschwemmungsbereiche.

Die Schutzziele für Grund- und Oberflächenwasser werden zusammengefaßt, da sie sich zum einen in ihrer Zielsetzung ähneln und zum anderen die zwischen ihnen bestehenden Wechselwirkungen innerhalb des Gebietswasserhaushalts erfassen.

**Schutzziele:**

- **Reinhaltung von Wasser**
  - Erhaltung der bestehenden Gewässergüte von Oberflächengewässern, Vermeidung zusätzlichen Schadstoffeintrags
  - Erhaltung der bestehenden Qualität des Grundwassers, Vermeidung zusätzlichen Schadstoffeintrags
- **Gewässerdynamik**
  - Erhaltung natürlicher und naturnaher Oberflächengewässer und ihrer Uferbereiche, Vermeidung weiterer baulicher Beeinträchtigungen sonstiger Gewässer
  - Erhaltung der Überschwemmungsgebiete von Flüssen und Bächen sowie von Retentionsräumen
- **Wasserhaushalt**
  - Erhaltung des natürlichen Wasserkreislaufs
  - Erhaltung der natürlichen Wechselwirkungen zwischen Grund-, Boden- und Oberflächenwasser
  - Erhaltung der bestehenden Grundwasserneubildungsrate.

### 2.2.4.1 Grundwasser

**Betroffene Umweltbestandteile:**

- Trinkwassergewinnungsanlagen und ihre Einzugsbereiche
- Alle sonstigen nicht genutzten, oberflächennahen Grundwasservorkommen

**Bewertung:**

Die Bewertung der Grundwasservorkommen im Plangebiet erfolgt nach den Kriterien

- rechtskräftig festgesetzte Wasserschutzgebiete und Quelfassungen mit Schutzzone
- Grundwasserergiebigkeit
- Empfindlichkeit des Grundwassers

**Wesentliche Bereiche:****Bereiche mit sehr hoher Bedeutung:**

- Wasserschutzgebiet Zone I und II für die Wasserversorgung der Ortschaft Bubesheim
- offengelegtes Grundwasser in den Baggerseen im Günztal

**Bereiche mit hoher Bedeutung:**

- Wasserschutzgebiet Zone III für die Wasserversorgung von Bubesheim
- Quelfassung mit engerer Schutzzone für die Notwasserversorgung von Bubesheim
- ergiebige und oberflächennahe Grundwasservorkommen im Günztal

**2.2.4.2 Oberflächengewässer****Betroffene Umweltbestandteile:**

- Offene Fließgewässer

**Bewertung:**

Die Oberflächengewässer des Plangebiets werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Gewässergüte (amtliche Erhebung)
- morphologisch strukturellen Faktoren (Kriterien: Linienführung, Strukturelemente, Gewässerrand, Nutzung im direkten Zuflußbereich)
- Abgrenzung der Überschwemmungsgebiete (soweit vorhanden)
- Häufigkeit von Überschwemmungen
- Eignung als Retentionsraum (Kriterien: Bebauung, vorhandene Dämme)

**Wesentliche Bereiche:****Gewässer mit sehr hoher Bedeutung:**

- Günz südlich der Baggerseen

**Bereiche mit hoher Bedeutung:**

- restlicher Günzlauf
- Bubesheimer Bach südlich der A 8
- Deffinger Bach zwischen Limbach und Leinheim sowie östlich von Deffingen

**Bereiche mit sehr hoher Bedeutung als Retentionsraum:**

- Bereiche bei Wasserburg östlich der Günz

**Bereiche mit hoher Bedeutung als Retentionsraum:**

- Überschwemmungsgebiet der Günz im Bereich der Gewerbegebiete bei Wasserburg
- Selten überflutete Überschwemmungsbereiche im Günztal an der A 8 und südlich davon

## 2.2.5 Schutzgut Klima/Luft

### Schutzziele:

- Vermeidung von Luftverunreinigungen und Erhaltung von Strukturen mit lufthygienischer Ausgleichs- und Schutzfunktion,
- Erhaltung der bioklimatischen Ausgleichsfunktionen (Kalt-/Frischlufströmungen)

### Betroffene Umweltbestandteile:

Örtliche lufthygienische und geländeklimatische Prozesse und die hierfür bedeutsamen bzw. empfindlichen Flächen wie Flächen mit lufthygienischem Reinigungsvermögen (Wälder und andere Gehölzbestände) oder Kalt-/Frischlufströmungen und ihr Einzugsgebiet.

### Bewertung:

Die Bewertung des Plangebiets erfolgt nach folgenden Kriterien:

- lufthygienische Schutz- und Ausgleichsfunktion von Wäldern / Gehölzbeständen:
  - Größe der Wälder/Gehölzbestände
  - Lage zu Emissionsstandorten
  - Lage zu Siedlungsbereichen
  - Ausweisungen im Wald funktionsplan
- bioklimatische Ausgleichsfunktion von Luftströmungen
  - Größe und Struktur des Einzugsgebietes der Kalt-/Frischlufströmung
  - Gefälle des Tals/Hanges
  - Siedlungsbezug der Kalt-/Frischlufströmung
  - Vorbelastung der Siedlungen
  - Vorbelastung des Kalt-/Frischlufstroms
  - Vorkommen kaltluftstauender Strukturen

### Wesentliche Bereiche:

#### Bereiche mit sehr hoher lufthygienischer Bedeutung bzw. hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag und Zerschneidung:

- kommen im Plangebiet nicht vor

#### Bereiche mit hoher lufthygienischer Bedeutung bzw. hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag und Zerschneidung:

- Bubesheimer Wald (größtenteils außerhalb des Plangebiets)
- Mittlerer Stadtwald
- Gehölze um die Mülldeponie
- Wälder zwischen Deffingen und Leinheim

#### Bereiche mit sehr hoher bioklimatischer Bedeutung bzw. sehr hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag und Zerschneidung:

- kommen im Plangebiet nicht vor

#### Bereiche mit hoher lokalklimatischer Bedeutung bzw. hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag und Zerschneidung:

- Kaltluftstrom im nordöstlichen Günzthal

### 2.2.6 Schutzgut Landschaft/Landschaftsbild

Die Aussagen über dieses Schutzgut beschränken sich auf das Landschaftsbild als die sinnlich wahrnehmbare Erscheinung von Landschaft. Das Schutzziel der Erhaltung weitgehend unbeeinträchtigter bzw. unzerschnittener Landschaft spielt im Plangebiet aufgrund der vorhandenen Zerschneidung durch die A 8 und die B 16 keine Rolle.

**Schutzziel:**

- Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft in ihrer natürlichen und kulturell geprägten Form

**Betroffene Umweltbestandteile:**

- Landschaftsbild

**Bewertung:**

In einem ersten Schritt werden Landschaftsbildeinheiten erfaßt, d.h. Teilräume der Landschaft mit in sich weitgehend gleichartigem Erscheinungsbild. Die Landschaftsbildeinheiten werden dann anhand der Kriterien Naturnähe, Vielfalt, Eigenart, Kulisse und visuelle Vorbelastungen bewertet. Darüber hinaus werden die landschaftsbildprägenden Einzelelemente erfaßt.

**Wesentliche Bereiche:****Bereiche mit sehr hoher Bedeutung:**

- südwestliches Günztal mit dem Günzriedweiher, den anderen Baggerseen und naturnahen Waldbereichen

**Bereiche mit hoher Bedeutung:**

- Bubesheimer Bachtal südlich der A 8
- nordöstliches Günztal
- Deffinger Bachtal

**Landschaftsbildprägende Elemente:**

- Günz, Stillgewässer im Günztal
- Waldränder (z.B. Mittlerer Stadtwald)
- landschaftsbildprägende Gehölze (Feldgehölze, Hecken, Streuobstwiesen, Einzelbäume)
- Hangkanten im Günztal und am Nordhang des Deffinger Bachtals

### 2.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

**Schutzziel:**

- Erhaltung geschützter Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler und ggf. deren Umgriffs

**Betroffene Umweltbestandteile:**

- Archäologische Fundstätten, Bodendenkmäler
- Baudenkmäler

**Bewertung:**

Eine differenzierende Bewertung erfolgt nicht.



**Wesentliche Bereiche:**Bodendenkmäler:

- Siedlungsfunde der römischen Kaiserzeit; südlich von Bubesheim
- Vorgeschichtliche Grabhügelgruppe; am Bubesheimer Bach
- Römische Villa Rustica; südlich von Wasserburg
- Straßentrasse unbekannter Zeitstellung; südlich von Wasserburg
- Frühmittelalterliche Funde; südlich von Wasserburg
- Frühmittelalterliches Reihengräberfeld und Siedlungsfunde des Mittelalters; bei der Anschlußstelle Deffingen
- Mittelalterlicher Burgstall; in Deffingen
- Frühmittelalterliches Reihengräberfeld; in Leinheim
- Mittelalterlicher Burgstall, in Leinheim
- Siedlungsfundes des Neolithikums; in Leinheim

Baudenkmäler:

- Kirche in Deffingen
- Bildstock, 18. Jh. am Parkplatz an der B 16 südlich von Deffingen
- Kirche in Leinheim

### 3 Beschreibung der Projektwirkungen - Emissionen, Reststoffe, Abfälle und Anfall von Abwasser sowie sonstige Angaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt (§ 6 Abs. 3 Nr. 2 UVPG)

Neben Emissionen und Anfall von Abwasser wirken bei Straßenbaumaßnahmen vor allem die baulichen Anlagen selbst auf die Umwelt ein. Dementsprechend werden für die Beurteilung der Auswirkungen auf die Umwelt anlage-, betriebs- und baubedingte Wirkungen des Vorhabens unterschieden.

In der folgenden Tabelle sind diejenigen Projektwirkungen gekennzeichnet, die beim gegenständlichen Vorhaben zu erheblichen Auswirkungen führen können und daher bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit betrachtet werden müssen.

**Tabelle 1: Übersicht über die Projektwirkungen**

Projektwirkungen	Erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter						
	Menschen	Tiere u. Pflanzen	Boden	Wasser	Luft u. Klima	Landschaft	Kultur- u. sonst. Sachgüt.
<b>Anlagebedingt</b>							
Flächeninanspruchnahme (Überbauung, Änderung der Nutzung)	x	x	x	x	(x)	x	x
Zerschneidung, Trennung	x	x		x	x	x	
Versiegelung von Boden			x	x			
Veränderung des Geländereiefs	(x)			x	x	x	
Einleitungen in Oberflächengewässer und Grundwasser		x		x			
<b>Betriebsbedingt</b>							
Lärmimmissionen	x	x					
Abgasimmissionen	x	x	x		x		
Schadstoffe (Straßenabrieb, Streustoffe, Gefahrstoffe bei Unfällen)	x	x	x	x			
Lichtimmissionen	(x)	x					
Kollisionen		x					
<b>Baubedingt</b>							
Immissionen durch Baubetrieb (Lärm, Abgase, Staub)	x	x	(x)	(x)	(x)		
vorübergehende Flächeninanspruchnahme	(x)	x	(x)	(x)	(x)	(x)	
Verlust von Betriebsstoffen			(x)	x			

(x) durch andere Projektwirkungen abgedeckt

Um die vom Straßenbauvorhaben ausgehenden Wirkungen, insbesondere die Immissionen, quantifizieren zu können, wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan zum 6streifigen Ausbau der A 8 bei Günzburg (Unterlage 10) „Wirkzonen“ angesetzt, die neben der überbauten Fläche pauschal Bereiche mit etwa gleicher Einwirkungsintensität berücksichtigen. Bezüglich der Schall- und Abgasemissionen, sowie der Wassereinleitungen in Vorfluter wurden im Planungsentwurf gesetzlich oder gutachterlich festgelegte Grenzwerte für die Immissionsorte zugrunde gelegt, die durch Schutzmaßnahmen eingehalten werden. Die Ermittlungen der Wirkzonen sowie die Berechnungen zur Einhaltung der Grenzwerte beruhen auf dem prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV). Der Prognosewert für das Jahr 2012 beträgt im Planfeststellungsabschnitt auf der A 8 67.-70.000Kfz/24 h und auf der B 16 27.-30.000 Kfz/24 h. Darauf aufbauende schall- und abgastechnische Berechnungen erfolgen nach den einschlägigen Richtlinien (RLS 90, MLuS 92).

Die Wirkzonen sind im LBP beschrieben und dargestellt. Lärm- und abgastechnische Berechnungen zum Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte finden sich in den Unterlagen 1 (Erläuterungsbericht) und 9.1 bis 9.3 (Schalltechnische Berechnungen, Abschätzung der Luftschadstoffimmissionen).

#### **4 Übersicht über die Vorhabensalternativen und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe (§ 6, Abs. 4, Nr. 3 UVPG)**

Bei der vorliegenden Planung zum Ausbau der A 8 bei Günzburg wurde im Vorfeld eine Raumwiderstandsanalyse durchgeführt, die ergab, daß sich die geplanten Ausbaumaßnahmen an der A 8 und der B 16 innerhalb von konfliktarmen Korridoren bewegen und bei jeder anderen deutlich abweichenden Trassenführung mit stärkeren Eingriffen in Natur und Landschaft bzw. mit stärkeren Beeinträchtigungen der Wohnqualität in den angrenzenden Siedlungen (Lärm) zu rechnen wäre.

##### **Raumwiderstandsanalyse**

###### Methodik

Für die Ermittlung des Raumwiderstandes werden die einzelnen Bewertungen der Schutzgüter überlagert. Da die einzelnen Schutzgüter in ihrer Relevanz für das Untersuchungsgebiet und für das geplante Straßenbauvorhaben eine unterschiedliche Bedeutung haben, werden sie in drei Kategorien eingeteilt. Die Bewertungen der Schutzgüter Mensch - Wohnqualität, Tiere und Pflanzen sowie Wasser - Grundwasser/Oberflächengewässer (ohne Retentionsfunktion) wurden direkt übernommen. Die Bewertungen der Schutzgüter Boden - Lebensraumfunktion/ Speicher- und Pufferfunktion, Wasser - Retentionsfunktion, Klima/Luft, Landschaftsbild und Mensch - Erholungsfunktion wurden jeweils um eine Stufe abgewertet. Die restlichen Bewertungen gingen jeweils zwei Stufe geringer in die Raumwiderstandsanalyse ein.

###### Ergebnis

Westlich des Günztals weisen der Siedlungsbereich von Bubesheim, zwei Einzelhöfe/-gebäude und die Schutzzonen I und II des Wasserschutzgebietes im Bubesheimer Wald einen sehr hohen Raumwiderstand auf. Die Schutzzone III des Wasserschutzgebietes, die Quelfassung (mit Fassungsbereich) am Bubesheimer Bach, der Bach selbst, sowie einige Gehölze wurden mit einem hohen Raumwiderstand bewertet. Der Großteil des Gebietes westlich des Günztals hat jedoch nur einen mittleren bis nachrangigen Raumwiderstand, da es sich um ein landwirtschaftlich intensiv genutztes, strukturarmes Gebiet mit wenig empfindlichen Böden und ohne bedeutsame Grundwasservorkommen handelt.

Im Günztal ist der Raumwiderstand dagegen fast durchgängig hoch bis sehr hoch. Nur im östlichen Bereich kommen z.T. mittlere bis nachrangige Bewertungen vor. Der hohe Raumwiderstand leitet sich aus fast allen Schutzgütern ab. Das Günztal ist der wichtigste Lebensraum für Tiere und Pflanzen im Untersuchungsgebiet. Mit Wasserburg liegt eine Ortschaft im Günztal. Das Grundwasservorkommen ist bedeutend und empfindlich. Die Böden haben teilweise eine hohe Lebensraumfunktion, aber nur eine geringe Speicher- und Reglerfähigkeit. Außerdem ist das südwestliche Günztal der einzige Bereich mit einer sehr hohen Bewertung beim Landschaftsbild. Die Flächen mit dem höchsten Raumwiderstand im Günztal sind der Siedlungsbereich von Wasserburg, die Baggerseen und die wertvollen Gehölzbestände an der Günz und auf den Hangkanten des Tals.

Im Bereich östlich des Günztals resultieren die Konfliktschwerpunkte aus der Wohnfunktion und dem Schutzgut Tiere und Pflanzen. Flächen mit einem sehr hohen Raumwiderstand sind dementsprechend die Siedlungsbereiche von Deffingen, Leinheim und Limbach, Teilbereiche des Muna-Geländes sowie die Feuchtwälder und sonstigen Feuchtflächen im Deffinger Bachtal.

Einen hohen Raumwiderstand haben die großen Waldbereiche („Mittlerer Stadtwald“ inkl. Muna-Gelände), der Deffinger Bach (in Teilstrecken), das geplante Wohngebiet bei Deffingen und einzelne Gehölzstrukturen und Feuchtflächen.

Weite Teile des Gebietes östlich des Günztals weisen aber auch nur einen mittleren bis nachrangigen Raumwiderstand auf. Es handelt sich um die Hochflächen um Deffingen, Leinheim und Limbach und um die landwirtschaftlich intensiv genutzten Teilbereich im Deffinger Bachtal.

### **Konfliktarme Korridore für den Ausbau der A 8**

Der einzige relativ konfliktarme Korridor für den Ausbau der A 8 ist der 50 m - Bereich um die bestehende BAB A 8. Aufgrund der Vorbelastung wurde dieser Bereich bei den meisten Schutzgütern in der Bewertungen niedriger eingestuft. Der Korridor um die Autobahn weist damit zwar noch immer Bereiche mit einem hohen Raumwiderstand auf, Flächen mit einem sehr hohen Raumwiderstand fehlen jedoch.

Jede andere von der bestehenden Straße deutlich abweichende Trasse würde dagegen Räume mit einem sehr hohen Raumwiderstand durchschneiden oder Räume mit einem hohen Raumwiderstand auf einer wesentlich größeren Fläche beeinträchtigen.

Der Ausbau der bestehenden A 8 wird damit als umweltverträglichste Variante angesehen.

### **Mögliche Ausbauarten an der A 8**

Für den 6streifigen Ausbau der A 8 bei Günzburg bestehen drei Möglichkeiten:

- ein beidseitiger Ausbau
- ein einseitiger Ausbau auf der Südseite
- ab Deffingen: ein einseitiger Ausbau auf der Nordseite

Bis Deffingen ist ein einseitiger Ausbau auf der Nordseite aufgrund der unmittelbar angrenzenden Ortschaften Bubesheim und Deffingen nicht möglich.

Im Gebiet westlich des Günztal liegt zwischen den beiden hier möglichen Varianten kein entscheidungserheblicher Unterschied vor. Der Konfliktschwerpunkt hier liegt in der unmittelbaren Benachbarung von Bubesheim. Bei beiden Varianten sind durch den Ausbau erhebliche Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Beim beidseitigen Ausbau wäre dies wegen der beengten Raumverhältnissen nur in Form einer sehr ho-

hen Lärmschutzwand möglich, was gegenüber dem, beim südseitigen Ausbau möglichen, Lärmschutzwand eine etwas stärkere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zur Folge hätte.

Bei der Durchquerung des Günztals werden von beiden Trassenvarianten Flächen beeinträchtigt, die bei mehreren Schutzgütern hohe bis sehr hohe Bewertungen erhielten. Der Ausbau führt bei beiden Varianten zu einer Überbauung der biotopkartierten Ufergehölze der Günz, zur Beeinträchtigung der Funktionsbeziehungen entlang der Günz, zur Überbauung von Böden mit einem hohen Lebensraumpotential, zur Gefährdung des Grundwasservorkommens und zur Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Ein entscheidungserheblicher Unterschied zwischen den Trassen besteht auch im Günztal nicht. Beim südseitigen Ausbau der Autobahn wird zwar die westliche Hangkante des Günztals (Biotop Nr. 115.01) geringfügig beeinträchtigt. Dafür werden beim beidseitigen Ausbau etwas mehr Böden mit geringer Speicher- und Reglerfunktion überbaut. In beiden Fällen handelt es sich aber nur um flächenmäßig geringfügige Unterschiede zwischen den Varianten.

Der nächste Konfliktschwerpunkt ist der Siedlungsbereich von Deffingen, der unmittelbar an die Autobahn angrenzt. Auch hier wären - wie in Bubesheim - beim beidseitigen Ausbau Lärmschutzwände (bis 8 m Höhe) notwendig, was gegenüber dem südseitigen Ausbau wieder eine stärkere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes darstellt.

Beim östlich anschließenden „Mittleren Stadtwald“ greift der südseitige Ausbau stärker in den Waldrand ein. Ein Aufreißen des Waldrandes ließe sich aber auch beim beidseitigen Ausbau nicht verhindern. Im Westen wird dabei das Biotop 143.03 (Feuchtwald) kleinflächig beeinträchtigt. Anschließend sind v.a. Fichtenbestände bzw. vorgelagerte Heckenstrukturen betroffen. Südlich von Leinheim grenzen sowohl im Süden als auch im Norden biotopkartierte Waldbereiche (Biotope Nr. 143.01 bzw. 140.03) unmittelbar an die Autobahn an, so daß auch hier kein Unterschied zwischen den Varianten besteht. Bei einem nordseitigen Ausbau könnte zwar der Waldrand des "Mittleren Stadtwalds" erhalten werden, dafür wäre der Eingriff in den Feuchtwald nördlich der A 8 (Biotop 140.03) am stärksten.

Im Deffinger Bachtal östlich von Leinheim sind vom südseitigen Ausbau die geringeren negativen Auswirkungen zu erwarten. Ein nordseitiger oder ein beidseitiger Ausbau hätte - unter Berücksichtigung der notwendigen Lärmschutzwälle - einen erheblichen Eingriff in den Talbereich zur Folge. Die Feuchtwälder und Feuchtbereiche (Biotope Nr. 141.01-03, 140.01 und 82) würden erheblich stärker beeinträchtigt als beim südseitigen Ausbau.

Insgesamt läßt sich damit kein entscheidungserheblicher Unterschied zwischen den verschiedenen Ausbauarten an der A 8 ermitteln. Da sich aus technischer Sicht der Südausbau wesentlich einfacher gestaltet und sich die Lärmschutzeinrichtungen leichter und gestalterisch ansprechender einfügen lassen, wurde für die Planfeststellung der Südausbau gewählt.

#### **Konfliktarme Korridore für die Verlegung der B 16**

Nördlich der A 8 ergibt sich für die Verlegung der B 16 ein konfliktarmer Korridor zwischen Deffingen im Osten und der Hangkante zum Günztal im Westen. Grundsätzlich sollte aus Lärmschutzgründen der Abstand zu Deffingen möglichst groß sein. Bei einem allzu nahen Heranrücken der Trasse an die Hangkante ergeben sich jedoch Konflikte mit den dortigen wertvollen Gehölzbestände, für das Landschaftsbild und im kleinklimatischen Bereich.

Die Planfeststellungstrasse für die Verlegung der B 16 liegt innerhalb dieses konfliktarmen Korridors und hält sowohl zu Deffingen als auch zur Hangkante des Günztals einen ausreichenden Abstand.

Südlich der Autobahn liegen sehr hohe Raumwiderstände v.a. im Bereich des "Muna-Geländes" und an der Hangkante des Günztales vor. Hohe Raumwiderstände weisen die Bereiche um die ehemalige Kiesgrube bei der Anschlußstelle, empfindliche Böden an der B 16 (z.B. in der Nähe des Parkplatzes) und Bereiche an dem von dort kommenden Graben auf. Außerdem sind hier auch große Bereiche im Günztales und im Umfeld der Mülldeponie eingeordnet.

Für die Verlegung der B 16 bedeutet dies, daß der Raumwiderstand zwar insgesamt eher mittel bis nachrangig ist, es aber keine Trasse geben kann, die keinerlei Bereiche mit hohem oder sehr hohem Raumwiderstand quert. Ein relativ konfliktarmer Korridor ergibt sich jedoch, wenn weder die ehemalige Kiesgrube noch das Umfeld des Parkplatzes berührt wird. Die Planfeststellungstrasse nimmt genau den schmalen Korridor zwischen diesen beiden Bereichen. Auch die geplante Zufahrt zum zukünftigen LEGOLAND-Gelände wurde so konzipiert, daß keine sehr wertvollen Bestände betroffen sind.

Insgesamt benutzt die Planfeststellungstrasse der B 16 damit den konfliktärmsten Korridor, der sich nach der Raumwiderstandsanalyse ergibt. Bei jeder (grundsätzlich) anderen Trassenvariante (also nicht nur Verschiebungen um wenige Meter) wären deutlich höhere Konflikte zu befürchten (im Westen mit der Hangkante am Günztales und der ehemaligen Kiesgrube; im Osten mit Deffingen und dem Bereich am B 16-Parkplatz).

Aus der Raumwiderstandsanalyse ergeben sich somit keine anderen Trassenvarianten, die näher zu überprüfen wären. Dies gilt auch für einen Ausbau der bestehenden Trasse. Aufgrund der notwendigen Verbreiterungen und der zusätzlichen Auffahrtsrampe könnte beim Ausbau der bestehenden B 16 der erforderliche Lärmschutz nicht mehr erbracht werden. Deshalb wären hier deutlich höhere Auswirkungen auf die benachbarten Siedlungsbereiche von Deffingen (Schutzgut Mensch - Wohnfunktion) zu erwarten als bei der Planfeststellungstrasse.

Die Planfeststellungstrasse wird deshalb als die umweltverträglichste Möglichkeit zur Verlegung und Verbreiterung der B 16 angesehen.

## **5 Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden oder vermindert werden (§ 6 Abs. 3 Nr. 3 Halbsatz 1 UVPG)**

### **5.1 Trassenfindung**

Wesentliche Möglichkeiten zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen der Umwelt liegen in der diesbezüglich optimalen Wahl der Trasse.

Wie im Kapitel 4 beschrieben, wurden bei der Trassenwahl jeweils diejenige Variante gewählt, von der die geringsten Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie auf den Menschen zu erwarten sind.

### **5.2 Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen**

Grundsätzlich wurden bei der Planung die Anforderungen der Umwelt-Fachgesetze, insbesondere des Bundesimmissionsschutzgesetzes und des Wasser-, Wald- und Naturschutzrechts beachtet. Im Vollzug dieser Gesetze enthält die Planung für die einzelnen Schutzgüter die folgenden Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen.

Tabelle 2: Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen

Schutzgut	Projektwirkung	Minimierungsmaßnahmen	Schutzmaßnahmen	Gestaltungsmaßnahmen
Menschen	Lärmemissionen		fast durchgehende nordseitige Lärmschutzwälle bzw. -wände; Lärmschutzwall an der B 16 (Deffinger Seite), Lärmschutzwall an der Kleingartenanlage südlich Wasserburg	differenzierte Gestaltung der Wälle mit unterschiedlichen Höhen und Böschungseigungen;  landschaftliche Einbindung der Wälle und Wände: differenzierte Bepflanzung, Aufgreifen angrenzender Strukturen, Erhalt von Blickbeziehungen
	Zerschneidung, Trennung	Erhalt des Wegenetzes für Landwirtschaft und Erholung durch Unterführungen, Verlegungen und neue Anbindungen von Wegen		
Tiere und Pflanzen	Flächeninanspruchnahme durch Überbauung	Rodungsarbeiten möglichst außerhalb von Brut- und Laichzeiten		Aufgreifen benachbarter Biotopbereiche bei der Böschungsgestaltung
	Flächeninanspruchnahme für Baubetrieb	Keine Arbeitsstreifen im Bereich angrenzender Biotope; Baustraßen und Lagerflächen außerhalb ökologisch wertvoller Bestände	Abzäunung des Baufeldes im Bereich ökologisch empfindlicher Bestände  Schutz der Vegetationsbestände nach DIN 18920	
	Zerschneidung, Trennung	Verbreiterung der Durchlässe für den Bubesheimer Bach und für die beiden Flutmulden östlich der Günz  faunistischer Durchlaß an der B 16	Waldrandvorpflanzung	unbefestigte Sohlbereiche im Durchlaß
	Kollision	durch den Ausbau an die seit 60 Jahren bestehende A 8 erfolgen keine neuen Zerschneidungen von Wildwechseln		

Schutzgut	Projektwirkung	Minimierungsmaßnahmen	Schutzmaßnahmen	Gestaltungsmaßnahmen
Boden	Versiegelung	Entsiegelung und Renaturierung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen		
	Schadstoffemissionen	Wiedereinbau von durch Straßenbetrieb belasteten Böden in Fahrbahnnähe		
Wasser	Einleitung von Straßenabwasser in Grundwasser und Oberflächengewässer		Bau von Rückhaltebecken mit Leichtstoffabscheidern und Pflanzenklärung bzw. von Absetz- und Versickerbecken	
	Versiegelung, beschleunigter Abfluß des Niederschlagswassers	Erhaltung der Grundwasserneubildungsrate durch flächige oder zentrale Versickerung des Straßenwassers, soweit dies vom Untergrund her möglich ist Begleitwege größtenteils Wiesenwege Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen	Verzögerte Einleitung von Niederschlägen in Vorfluter über zwischengeschaltete Rückhaltebecken	Naturnahe Ufergestaltung der Rückhaltebecken und der Ablaufgräben zu den Vorflutern
	Wasserabfluß in benachbarte Grundstücke		Versickermulden am Böschungsfuß (Dammfußmulden) teilweise Abgrenzung von Versickerflächen mit kleinen Dämmen	
	Beeinträchtigung der Retentionsräume für Günzhochwässer	Erhalt der westlichen und Verbreiterung der beiden östlichen Günzflutmulden		
Luft / Klima	Zerschneidung, Veränderung des Geländereiefs	Trasseverlauf der A 8 wie bisher; keine Zerschneidung von Kaltluftströmungen bei Verlegung der B 16		
	Abgas- und Schadstoffemissionen		Verminderung der Ausbreitung nach Bubesheim und Deffingen durch die Lärmschutzanlagen	Böschungsbepflanzung



Schutzgut	Projektwirkung	Minimierungsmaßnahmen	Schutzmaßnahmen	Gestaltungsmaßnahmen
Landschaft	Veränderung des Geländereiefs und des Landschaftsbildes	naturnahe Modellierung der Lärmschutzwälle mit einer leicht gewellten Oberkante und differenzierten Böschungsneigungen		Landschaftsgerechte bzw. naturnahe Gestaltung der Böschungen, Anschlußstellen, Rückhaltebecken und Gräben durch Bepflanzung
	Zerschneidung		Waldrandunter- und -vorpflanzung	Landschaftsgerechte Gestaltung von Verschnittflächen
Kultur- und Sachgüter	Überbauung von Bodendenkmalen	Suche nach Bodendenkmalen vor Baubeginn und ggf. Bergung von Funden	ggf. Schutz von angrenzenden Bodendenkmalen durch Bauzäune in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege	
	Gefährdung von Baudenkmalen		Schutz des Bildstocks südlich Deffingen durch Miteinbeziehung im Bauzaun zum Schutz der angrenzenden Bäume	

Der genaue Umfang und die detaillierte Gestaltung der Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10) beschrieben.

## 6 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (§ 6 Abs. 3 Nr. 4 UVPG)

Trotz der Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Auswirkungen und der Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte verbleiben erhebliche Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt.

Die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf Natur und Umwelt wurden im landschaftspflegerischen Begleitplan ermittelt (Unterlage 10). Die Auswirkungen auf den Mensch ergeben sich aus den Lärmrechnungen und den Schadstoffuntersuchungen (Unterlagen 9.1 - 9.3).

Die erheblichen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter (Be- und Entlastungen) sind in der Karte "Übersicht über die Umweltauswirkungen" im Anhang dieser Unterlage dargestellt.

## **6.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen** (Konflikte mit den Schutzziele gemäß Kapitel 2.2.1)

### **6.1.1 Schutzziel „Wohnen“**

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens werden hier durch die ermittelten Beeinträchtigungen aufgrund von Lärm- und Schadstoffbelastung repräsentiert.

#### **6.1.1.1 Beeinträchtigungen des Wohnens durch Lärm**

Grundlage der Ermittlung der Be- und Entlastungen des Wohnens durch Lärm sind die anhand der prognostizierten Verkehrsbelastung für das Bezugsjahr 2012 berechneten Lärmwerte (siehe Unterlage 9) und die bestehenden Vorbelastungen (errechnet nach den DTV-Werten von 1993).

Während bisher nur in Bubesheim und Deffingen kürzere und niedrigere Lärmschutzwälle bestehen, werden bei dem Ausbau der A 8 auf der Nordseite fast durchgehende Lärmschutzeinrichtungen errichtet (siehe Unterlage 1 Pkt. 5.1 und Unterlage 9). Durch die Verschiebung der Fahrbahn nach Süden wird eine Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwälle und die Errichtung höherer neuer Lärmschutzwälle möglich.

Mit diesen Lärmschutzanlagen werden die Tagesgrenzwerte (Wohngebiete: 59 dB(A), Mischgebiete: 64 dB(A)) und für den größten Teil der Bebauung die Nachtgrenzwerte (Wohngebiete 49 dB(A), Mischgebiete 54 dB(A)) der 16. BImSchV in allen Ortschaften eingehalten (siehe Unterlagen 9.1 und 9.2). Für die Anwesen, bei denen die Grenzwerte durch diese aktiven Maßnahmen nicht unterschritten werden, werden darüber hinaus zusätzliche passive Maßnahmen entsprechend der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) ergriffen.

Gegenüber den bisherigen Lärmbelastungen ergeben sich folgende Veränderungen:

- Bubesheim: Minderung der Lärmimmissionen um bis zu 6,5 dB(A). Steigerungen der Lärmbelastung treten an keiner Stelle auf.
- Wasserburg: Minderung der Lärmimmissionen um bis zu 4 dB(A). Steigerungen der Lärmbelastung treten an keiner Stelle auf.
- Deffingen: Minderung der Lärmimmissionen im östlichen Bereich und unmittelbar an der B 16 um bis zu 2 dB(A). In Teilbereichen aber auch Erhöhung der Lärmimmissionen um bis zu 2 dB(A). Die Lärmimmissionen liegen hier jedoch noch deutlich unter den Grenzwerten der 16. BImSchV.
- Leinheim: Minderung der Lärmimmissionen um bis zu 4,5 dB(A). Steigerungen der Lärmbelastung treten an keiner Stelle auf

Damit ergeben sich für die Ortschaften Bubesheim, Wasserburg und Leinheim deutliche Verbesserungen der Lärmsituation. In Deffingen, das durch den Ausbau der A 8 und der B 16 besonders betroffen ist, werden Teilbereiche zwar stärker belastet als bisher, die Entlastungen überwiegen jedoch. Insgesamt kann deshalb auch in Deffingen von einer Verbesserung ausgegangen werden.

Außerdem ist noch zu berücksichtigen, daß die bestehende Belastung nach den DTV-Werten von 1993 errechnet wurde (49.100 Kfz/Tag westlich der AS Günzburg und 50.700 Kfz/Tag östlich der Anschlußstelle). Da es auf der A 8 aber sehr wahrscheinlich auch ohne deren Ausbau zu einer Steigerung der Verkehrswerte kommen würde, würde die Lärmbelastung auch ohne die vorliegende Baumaßnahme noch weiter steigen.

### 6.1.1.2 Beeinträchtigungen des Wohnens durch Luftschadstoffe

Die A 8 grenzt unmittelbar an die Ortschaften Bubesheim und Deffingen an. Dadurch können innerhalb einer Wirkzone von 100 m Beeinträchtigungen der Wohnqualität durch Luftschadstoffe entstehen. Außerdem quert die Trasse der A 8 im Günztal einen Luftstrom, der entlang des Talgefälles von der Autobahn nach Wasserburg/Günzburg fließt.

Bei Bubesheim und Deffingen ist durch die Errichtung durchgehender Lärmschutzwälle zwischen Straße und Wohnbebauung von einer Verbesserung der Situation auszugehen. Während sich die Luftschadstoffe jetzt z.T. noch ungehindert von der Autobahn und von der B 16 in die Ortschaften ausbreiten können, ist nach dem Bau der Lärmschutzwälle eine durchgehende Barriere zwischen der Straße und den Häusern vorhanden, sodaß davon auszugehen ist, daß die Schadstoffimmissionen in den Ortschaften zurückgehen werden.

Auch im Günztal wird die Schadstoffausbreitung im westlichen Talbereich durch einen Lärmschutzwall behindert. Außerdem ist aufgrund des geringen Gefälles des Günztals nur von einem eingeschränkten Weitertransport der Kaltluft in Richtung Günzburg auszugehen.

Für den Ausbau der A 8 und die Verlegung der B 16 an der Anschlußstelle Günzburg wurde eine Abschätzung der Abgasbelastungen durch den Kfz-Verkehr gemäß dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen - MLuS-92" vorgenommen. Das Ergebnis dieser Abschätzung ist in der Unterlage 9.3 dargestellt.

Diese Abschätzung zeigt, daß an allen Immissionsorten und für alle Schadstoffe die Grenz- und Leitwerte deutlich unterschritten werden.

Insgesamt kann im Bereich der Auswirkungen von Luftschadstoffen auf Wohngebiete von einer leichten Verbesserung gegenüber der Bestandssituation ausgegangen werden.

### 6.1.2 Schutzziel „Erholen“

#### 6.1.2.1 Beeinträchtigungen des Erholens durch Überbauung von Erholungsflächen

**Bereiche mit hoher oder sehr hoher Bedeutung für die Erholung sind im Plangebiet nicht betroffen.**

#### 6.1.2.2 Beeinträchtigungen des Erholens durch Schadstoffeintrag

**Bereiche mit hoher oder sehr hoher Bedeutung für die Erholung sind im Plangebiet nicht betroffen.**

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Erholung durch die geplante Baumaßnahme sind insgesamt als gering einzustufen. Betroffen sind jeweils nur Bereiche mit mittlerer oder nachrangiger Bedeutung für die Erholung. Auf der Nordseite der Autobahn wird in großen Bereichen die Erholungseignung durch die Anlage der Lärmschutzeinrichtungen sogar erhöht. Auch bei der Kleingartenanlage südlich von Wasserburg wird die Lärmbelastung durch die Errichtung eines Lärmschutzwalles um über 4 dB(A) gesenkt. Sämtliche vorhandenen Feld- und Radwege werden im Zuge der Baumaßnahme wiederhergestellt.

## 6.2 Auswirkungen auf das Schutzgut „Tiere und Pflanzen“ (Konflikte mit den Schutzziele gemäß Kapitel 2.2.2)

Die Auswirkungen werden untersucht anhand der Beeinträchtigungen von Lebensräumen infolge von

- Überbauung,
- Funktionsverlust durch Verkleinerung bzw. Isolation,
- mittelbare Beeinträchtigungen durch Immissionen,
- Beeinträchtigungen des landschaftlichen Funktionsgefüges.

### 6.2.1 Beeinträchtigungen durch Überbauung und Funktionsverlust

Insgesamt gehen 1,4 ha schutzwürdiger Biotope und Ökoflächen, die den Kriterien der Biotopkartierung entsprechen, durch Überbauung oder Verkleinerung vollständig oder teilweise verloren.

Hiervon sind:

#### **Strukturen mit sehr hoher Bedeutung:**

- Feuchtwald südlich von Leinheim nördlich der A 8 (Biotop 140.03) außerhalb der Vorbelastungszone

#### **Strukturen mit hoher Bedeutung:**

- Günz und Begleitgehölze (Biotop 110.04/05)
- Feldgehölz an der Anschlußstelle Günzburg (Biotop 125)
- Altgras- und Hochstaudenflur an den Teichen südlich der Autobahn zwischen Deffingen und Leinheim (eigenkartiertes Biotop Nr. 4; wertvoller Libellenlebensraum)
- Laubwaldbestand am westlichen Waldrand des Mittleren Stadtwalds (Biotop 143.03)
- Laubwaldbestand am östlichen Rand des Mittleren Stadtwalds (Biotop 143.01)
- Feuchtwald südlich von Leinheim nördlich der A 8 (Biotop 140.03) innerhalb der Vorbelastungszone
- Feuchtwiese am Deffinger Bach (Biotop 141.02)

Bis auf den Feuchtwald bei Leinheim (Biotop 140.03) werden alle Biotopflächen nur kleinflächig und randlich überbaut. Der Feuchtwald muß zur Errichtung eines Lärmschutzwalls jedoch etwa zur Hälfte entfernt werden. Der restliche Bestand verliert durch die Verschüttung der wertbestimmenden Quellbereiche und durch die deutliche Verkleinerung weitgehend seinen Wert als Lebensraum für seltene Tiere und Pflanzen.

Von den betroffenen Lebensräumen fällt nur die Begleitvegetation der Günz mit Teilflächen unter den Schutz des Art. 13d (1) BayNatSchG. Die Überbauung beträgt hier 0,04 ha.

Von den Lebensraumverlusten sind zwei Pflanzenarten der Roten Listen (Großes Windröschen, Fluß-Geiskraut) sowie drei Tierarten der Roten Liste (Braune Mosaikjungfer, Kleines Granatauge, Gebänderte Prachtlibelle) betroffen. Die Lebensräume dieser Arten werden jedoch - mit Ausnahme des Biotops 140.03 - jeweils nur randlich überbaut. Das im Biotop 140.03 vorkommende Große Windröschen ist im Plangebiet in allen feuchteren Waldbeständen anzutreffen.

### 6.2.2 Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffeintrag

Von erheblichen Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffeintrag wird innerhalb einer Wirkzone von 50 m ab Fahrbahnrand ausgegangen. Hinter Lärmschutzwänden verschmälert sich diese Wirkzone auf 40 m. Beeinträchtigungen von Biotopen durch Lärm- und Schadstoffeintrag entstehen entlang der gesamten Trasse auf 0,5 ha Fläche. Hiervon sind betroffen:

#### **Strukturen mit sehr hoher Bedeutung:**

- keine

#### **Strukturen mit hoher Bedeutung:**

- Feldgehölz an der westlichen Hangkante des Günztals (Biotop 115.01)
- Günz und Begleitgehölze (Biotop 110.04/05)
- Feldgehölz an der Anschlußstelle Günzburg (Biotop 125)
- Altgras- und Hochstaudenflur an den Teichen südlich der Autobahn zwischen Deffingen und Leinheim (eigenkartiertes Biotop Nr. 4)
- Laubwaldbestand am westlichen Waldrand des Mittleren Stadtwalds (Biotop 143.03)
- Laubwaldbestand am östlichen Rand des Mittleren Stadtwalds (Biotop 143.01)

Von Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffeintrag sind die gleichen Arten der Roten Liste betroffen wie von der Überbauung.

### 6.2.3 Beeinträchtigungen des landschaftlichen Funktionsgefüges durch Zerschneidung

Von der Baumaßnahme sind **keine Bereiche mit sehr hoher Empfindlichkeit gegen Zerschneidung** betroffen, da es sich um den Ausbau einer bestehenden Straße handelt und somit keine ungestörten Wechsel- und Austauschbeziehungen beeinträchtigt werden.

#### **Betroffene Bereiche mit hoher Empfindlichkeit gegen Zerschneidung sind:**

- quer zur A 8 verlaufende Gewässer z.B. Günz, Bubesheimer Bach
- Austauschbeziehungen zwischen den Wäldern südlich und nördlich der A 8 bei Leinheim

Am Bubesheimer Bach und den beiden Flutmulden östlich der Günz werden die Durchlässe unter der Autobahn aufgeweitet, so daß die Beeinträchtigung durch den Ausbau der A 8 minimiert werden. Die Beeinträchtigung der Austauschbeziehungen über die B 16 hinweg (südlich der A 8) werden durch den Einbau eines faunistischen Durchlasses reduziert.

Bei der Gesamtbeurteilung der Beeinträchtigungen für Tiere und Pflanzen ist die hohe Vorbelastung durch die bestehende A 8 zu berücksichtigen. Außerdem sind keine Biotope von regionaler oder überregionaler Bedeutung betroffen. Es ist deshalb davon auszugehen, daß sich das Vorhaben nur lokal auf die Umwelt auswirkt. Dennoch sind mit dem Ausbau des Abschnitts Günzburg erhebliche Beeinträchtigungen verbunden. Die detaillierte Ermittlung und Darstellung der Beeinträchtigungen findet sich im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10).

Die Überbauung und Beeinträchtigung von Biotopen mit hoher oder sehr hoher Bedeutung sowie die Durchschneidung von Funktionsbeziehungen ist in der Karte "Übersicht über die Umweltauswirkungen" dargestellt.

### 6.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden (Konflikte mit den Schutzziele gemäß Kapitel 2.2.3)

#### 6.3.1 Schutzziel „Sparsamer Bodenverbrauch“

Da es sich bei der vorliegenden Baumaßnahme um den Ausbau einer bestehenden Straße handelt, sind vorwiegend Böden betroffen, die durch die jetzige Trasse bereits vorbelastet sind (Ausnahme: Verlegung der B 16). Neuversiegelungen erfolgen überwiegend auf jetzigen Straßennebenflächen (ca. 10,3 ha). Land- und forstwirtschaftliche Böden sind jedoch in einer Größenordnung von 8,7 ha ebenfalls von Neuversiegelungen betroffen.

Gleichzeitig werden ca. 6,1 ha entsiegelt. Der Großteil dieser Flächen wird für die Anlage der Lärmschutzwälle verwendet. Eine land- und forstwirtschaftliche Folgenutzung ist nur in Einzelfällen möglich (0,3 ha).

Die Straßennebenflächen (inkl. Mittelstreifen, Bankett, Entwässerungsmulden, Böschungen und Lärmschutzwälle) nehmen ca. 32,7 ha ein. Sie liegen zum Teil auf den entsiegelten Standorten und auf jetzigen Straßennebenflächen, z.T. aber auch auf jetzt landwirtschaftlich genutzten Flächen.

#### 6.3.2 Schutzziel „Natürliche Ertragsfunktion“

Die Versiegelung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen macht im Plangebiet 8,7 ha aus. Darüber hinaus werden land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen überbaut (z.B. durch Lärmschutzwälle oder im Bereich der Anschlußstellen), die somit für Land- und Forstwirtschaft verlorengehen. Im westlichen Bereich bei Bubesheim sind dabei v.a. Böden mit einer sehr hohen Ertragsfunktion betroffen. Im Günztal werden Böden mit mittlerer bis hoher Ertragsfunktion überbaut. An der B 16 und zwischen Deffingen und Leinheim sind v.a. Böden mit hoher Ertragsfunktion betroffen.

#### 6.3.3 Schutzziel „Regelungsfunktion“

Beeinträchtigungen des Schutzziels "Erhalt der Regelungsfunktion" ergeben sich - außer bei der Überbauung von Böden - v.a. beim Schadstoffeintrag in Böden mit hoher oder sehr hoher Empfindlichkeit (Wirkzone: 50 m).

Die im westlichen Bereich betroffenen Böden weisen größtenteils eine sehr hohe Speicher- und Reglerfunktion auf, sind aber durch die bestehende A 8 bereits vorbelastet. Ihre Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen wird deshalb mit "mittel" bewertet.

Die im Günztal betroffenen Böden sind sehr vielfältig und weisen zum Teil eine sehr hohe, zum Teil aber auch nur eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen auf.

Bei Deffingen und im östlichen Plangebiet überwiegen Böden mit einer hohen bis sehr hohen Speicher- und Reglerfunktion. Da von der Baumaßnahme jeweils vorbelastete Bereiche betroffen sind, ist von einer mittleren bis hohen Empfindlichkeit auszugehen.

### 6.3.4 Schutzziel "Lebensraumfunktion"

Böden mit einer **hohen potentiellen Lebensraumfunktion** sind ausschließlich im **Günztal** betroffen. Es handelt sich dabei um Moorböden, die durch Entwässerung und intensive landwirtschaftliche Nutzung jedoch erheblich vorbelastet und stark mineralisiert sind.

Insgesamt erfolgt damit durch den 6streifigen Ausbau der A 8 und die Verlegung der B 16 eine deutliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden, die jedoch hauptsächlich vorbelastete Böden betrifft.

Sämtliche betroffenen Böden weisen für eines der drei aufgeführten Schutzziele eine hohe oder sehr hohe Bedeutung auf (meist Ertragsfunktion). In der Karte "Übersicht über die Umweltauswirkungen" (siehe Anhang) ist deshalb entlang der gesamten Trasse eine erhebliche Beeinträchtigung dargestellt.

## 6.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser (Konflikte mit den Schutzzielen gemäß Kapitel 2.2.4)

Da es sich bei der Baumaßnahme um einen reinen Ausbau (A 8) bzw. um eine geringfügige Verlegung (B 16) handelt, sind die betroffenen Grundwasserkörper und Oberflächengewässer jeweils bereits vorbelastet. Beeinträchtigungen bisher nicht betroffener Gewässer treten nicht auf.

Einen erheblichen Einfluß auf das Schutzgut Wasser hat die Umstrukturierung der Straßenentwässerung (siehe Unterlage 1 Kap. 3.5). Während bisher größtenteils eine flächige Entwässerung über die Böschungen sowie die Einleitung ungereinigter Straßenwässer in Bäche und Gräben (Bubesheimer Bach, Gräben westlich und östlich der Günz, Deffinger Bach) erfolgt, wird nach der Umsetzung der Baumaßnahme größtenteils eine Sammlung und Reinigung der Straßenwässer durchgeführt. Die Weiterleitung in Oberflächengewässer wird durch die Vorschaltung von Regenrückhaltebecken gedrosselt, um zu hohe Abflüsse zu vermeiden. Soweit die Bodenverhältnisse dies zulassen, erfolgt eine Versickerung in zentralen Versickerungsbecken oder über Böschungen bzw. Versickermulden am Straßenrand. Dies ist v.a. im Günztal der Fall. Bei einer zentralen Versickerung erfolgt im Vorfeld eine Reinigung der Straßenwässer. Die Entwässerungsplanung wurde mit dem Wasserwirtschaftsamtes Krumbach abgestimmt.

### 6.4.1 Grundwasser

#### 6.4.1.1 Beeinträchtigungen des Grundwassers durch Überbauung

Das Wasserschutzgebiet der Gemeinde Bubesheim und die Baggerseen im Günztal werden durch die Baumaßnahme nicht tangiert. Damit sind von der Überbauung **keine Bereiche mit sehr hoher Bedeutung bzw. Empfindlichkeit** betroffen.

Als einziger Bereich mit einer **hohen Bedeutung** hinsichtlich des Grundwasservorkommens wird das Günztal durchquert. Die Entwässerung der Straßenflächen erfolgt hier entweder über eine flächige Versickerung über die Böschung oder durch eine Sammlung, Reinigung und anschließende zentrale Versickerung. Die Grundwasserneubildung ist damit im Günztal nicht erheblich beeinträchtigt.

Bereiche mit mittlerer Bedeutung hinsichtlich des Grundwasservorkommens treten im Plangebiet nicht auf, die Grundwasservorkommen im restlichen Gebiet sind hinsichtlich Bedeutung und Empfindlichkeit als nachrangig zu bezeichnen.

### 6.4.1.2 Beeinträchtigungen des Grundwassers durch Schadstoffeintrag

Die **Wasserversorgungsanlagen** der Gemeinde Bubesheim sind durch die Baumaßnahme **in keiner Weise betroffen**. Durch die Lage eines Teils der Ausgleichsflächen im Einzugsgebiet der Quelfassung am Bubesheimer Bach kann es sogar zu einer Verbesserung der Grundwasserqualität kommen.

Eine Verschlechterung der Grundwasserqualität durch Schadstoffeintrag stellt jedoch auch außerhalb von Wasserschutzgebieten eine Beeinträchtigung des Schutzguts Wasser dar.

Eine Beeinträchtigung der Grundwasserqualität ist durch Spritzwasser oder durch die abfließenden Straßenabwässer möglich.

Eine Beeinträchtigung durch Spritzwasser (Wirkzone 50 m) ist v.a. im Günztal möglich, da hier das Grundwasser oberflächennah ansteht. Gegenüber der Bestandssituation wird sich durch den Ausbau der A 8 jedoch keine erhebliche Verschlechterung ergeben. Im westlichen Günztal ist durch den nordseitigen Lärmschutzwall, der auch Spritzwasser abhält, eher mit einer Verbesserung zu rechnen.

Die Straßenabwässer werden im Großteil des Gebietes gesammelt, gereinigt und anschließend (gedrosselt) in Oberflächengewässer weitergeleitet. Eine Grundwasserbeeinträchtigung ist hier weitgehend ausgeschlossen.

Im Günztal erfolgt dagegen eine Versickerung der Straßenabwässer, um die Grundwasserneubildung nicht zu beeinträchtigen. Im westlichen Günztal wird durch die Sammlung und Reinigung des Grundwassers vor der Versickerung gegenüber der Bestandssituation eine deutliche Verbesserung erreicht. Dies gilt v.a. für den Katastrophenfall. Aber auch im Normalbetrieb erfolgt durch die Ausscheidung der Schadstoffe (Reifenabrieb, Leichtstoffe, etc.) eine Verminderung der Einträge ins Grundwasser. Im restlichen Günztal erfolgt eine dezentrale Versickerung der Straßenwässer auf Flächen am Straßenrand bzw. Böschungsfuß. Da dies eine flächige Versickerung darstellt, sind Einrichtungen zur Reinigung des Niederschlagswassers wie Absetzbecken oder Leichtstoffabscheider nicht erforderlich.

Insgesamt ergibt sich durch die mit den Ausbau der A 8 verbundene Umstrukturierung der Straßenentwässerung bezüglich der Gefahr des Schadstoffeintrags in das Grundwasser eine deutliche Verbesserung gegenüber der Bestandssituation.

### 6.4.2 Oberflächengewässer

#### 6.4.2.1 Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer durch Überbauung

Da es sich bei der Baumaßnahme um den Ausbau einer bestehenden Straße handelt, erfolgt **keine Überbauung bisher unbeeinträchtigter Bäche**.

Durch die Verbreiterung der A 8 und der B 16 erhöht sich jedoch die Länge der überbauten Strecke an den querenden Bächen.

Dies betrifft im Plangebiet jedoch **keine Fließgewässer mit sehr hoher Bedeutung**.

**Betroffene Fließgewässer mit hoher Bedeutung:**

- Günz
- Bubesheimer Bach
- Zufluß zum Deffinger Bach zwischen Deffingen und Leinheim



#### 6.4.2.2 Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer durch Schadstoffeintrag

Durch die reine Ausbaumaßnahmen erhöht sich die Gefahr des Schadstoffeintrags in die querenden Gewässer (Bubesheimer Bach, Grieshauptgraben, Günz, Gräben westlich und östlich der Günz, Graben beim Parkplatz an der B 16, Zufluß zum Deffinger Bach zwischen Deffingen und Leinheim) nicht. Wie bisher besteht v.a. im Katastrophenfall, im begrenzten Maß aber auch bei Normalbetrieb die Gefahr des Schadstoffeintrags.

Im Zuge der Umstrukturierung der Entwässerung ergibt sich jedoch eine deutliche Verbesserung gegenüber der Bestandssituation. Während bisher eine Einleitung von Straßenwässer in den Bubesheimer Bach, die Gräben westlich und östlich der Günz und den Deffinger Bach ohne jede Regenrückhalte-, Absetz- oder Abscheidebecken erfolgt, wird nach Umsetzung der Baumaßnahme nur noch eine gedrosselte Einleitung gereinigter Straßenwässer erfolgen.

#### 6.4.2.2 Beeinträchtigungen der Retentionsfunktion (Wasserrückhaltung im Hochwasserfall)

Durch die Baumaßnahme ist das Überschwemmungsgebiet der Günz betroffen. Allerdings handelt es sich bei dem überbauten Bereich nur um das potentielle Überschwemmungsgebiet bei Katastrophen-Hochwasser. Bekannte Überschwemmungen in jüngerer Zeit erreichten das Autobahnumfeld dagegen nicht.

Durch die Überbauung (Straße und Lärmschutzwall) verkleinert sich die Fläche, in der Hochwasser gespeichert werden kann. Es handelt sich jedoch nur um eine geringe Verkleinerung des Retentionsraums. Die Flutmulden westlich und östlich der Günz bleiben erhalten. Die Durchlässe für beiden östlichen Flutmulden werden im Zuge der Baumaßnahme deutlich verbreitert.

Insgesamt überwiegen beim Schutzgut Wasser die Verbesserung, die sich aufgrund der neu geregelten Entwässerung ergeben, die Neubeeinträchtigungen durch die Verbreiterung bzw. Verlegung der A 8 und der B 16.

### 6.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft (Konflikte mit den Schutzziele gemäß Kapitel 2.2.5)

#### 6.5.1 Beeinträchtigungen durch Überbauung

Wälder mit sehr hoher lufthygienischer Bedeutung treten im Plangebiet nicht auf. Von den Wäldern mit hoher lufthygienischer Bedeutung werden nur der Mittlere Stadtwald (randlich) und das Feuchtgehölz bei Leinheim nördlich der Autobahn (etwa zur Hälfte) kleinflächig überbaut (insgesamt ca. 0,7 ha).

Eine **erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts Klima/Luft** ist mit der Überbauung der genannten Wälder und Gehölzbestände **nicht** verbunden.

### 6.5.2 Beeinträchtigungen durch Schadstoffeintrag und Zerschneidung

Die Beeinträchtigung des Wohnens infolge der Verfrachtung von Luftschadstoffen durch Kaltluftabflußbahnen in Siedlungsbereiche ist Gegenstand des Kapitels 6.1.1.2: Beeinträchtigungen des Wohnens durch Luftschadstoffe.

Beeinträchtigungen sonstiger Kaltluftabflußbahnen mit sehr hoher oder hoher bioklimatischer Ausgleichsfunktion treten im Plangebiet nicht auf.

### 6.6 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Konflikte mit den Schutzziele gemäß Kapitel 2.2.6)

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Überbauung ist im vorliegenden Fall gering, da es sich um eine Ausbaumaßnahme handelt. Dagegen ist die Beeinträchtigung durch visuelle Störung aufgrund der bis zu 8 m hohen und auf der Nordseite der Autobahn fast durchgehenden Lärmschutzwälle als wesentlich bedeutender einzustufen.

#### 6.6.1 Beeinträchtigungen durch Überbauung

Von der Überbauung sind im südwestlichen Günztal Bereiche mit sehr hoher Bedeutung für das Landschaftsbild betroffen. Kleinflächige Überbauungen finden auch im südlichen Bubesheimer Bachtal und im Deffinger Bachtal, die eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild haben, statt. Die reine Verbreiterung der Straße hat jedoch in allen drei Fällen nur eine **geringe Auswirkung auf die angrenzenden Landschaftsbildeinheiten**.

An **landschaftsbildprägenden Elemente** werden überbaut:

- Gewässerbegleitgehölze an der Günz und am Bubesheimer Bach
- die Einzelbäume in der südlichen Auffahrtsschleife
- das Wäldchen nördlich der Autobahn bei Leinheim

Außerdem wird der landschaftsbildprägenden Charakters der Günz und seiner Hangkanten durch die Verbreiterung der A 8 und die Errichtung der Lärmschutzwälle im westlichen Bereich gestört.

#### 6.6.2 Beeinträchtigungen durch visuelle Störungen

Die visuelle Störung durch die Lärmschutzwälle ist im vorliegenden Fall wesentlich stärker zu bewerten als die reine Verbreiterung bzw. Verlegung der A 8 und der B 16.

Die A 8 (gesamte Baulänge 6,5 km) wird auf ca. 5,5 km von einem nordseitigen Lärmschutzwall begleitet. Damit werden auf ca. 85 % der Strecke die Blickbeziehungen von der Autobahn auf die Landschaft abgeschnitten. Die abwechslungsreiche Landschaftsstruktur mit ihrem Wechsel von Talbereichen und Hochflächen ist damit auf der Nordseite der Autobahn nicht mehr erlebbar. Für die Anwohner von Bubesheim, Wasserburg und Deffingen wird der gesamte Bereich südlich der A 8 optisch verdeckt. Neben den nordseitigen Lärmschutzwällen sind noch weitere Lärmschutzwälle entlang der B 16 bei Deffingen und südlich der A 8 bei der Kleingartenanlage im Westen des Günztals notwendig, die das Landschaftsbild und die Blickbeziehungen zusätzlich beeinträchtigen.

Die visuelle Störung durch die Lärmschutzwälle betrifft nahezu das gesamte Plangebiet, da die Lärmschutzwälle aufgrund der Topographie meist weit einsehbar sind. Ausnahme ist das östliche Günztal, in dem keine Lärmschutzwälle vorgesehen sind.

Unabhängig von der Bestandsbewertung wird der Eingriff in das Landschaftsbild durch die Lärmschutzwälle wegen der weiten Einsehbarkeit (und damit hohen Empfindlichkeit des Landschaftsbildes) überall als erheblich angesehen.

Besonders zu beachten sind jedoch die Eingriffe in Bereich mit hoher oder sehr hoher Bedeutung für das Landschaftsbild:

#### **Bereiche mit sehr hoher Bedeutung**

- südwestliches Günztal

#### **Bereiche mit hoher Bedeutung**

- südliches Bubesheimer Bachtal
- Deffinger Bachtal

Bei der Bewertung dieser Beeinträchtigungen ist jedoch zu berücksichtigen, daß das Landschaftsbild im Plangebiet durch die bestehenden Straßen stark vorbelastet ist und die Lärmschutzwälle zur Verbesserung der Wohnqualität in den angrenzenden Ortschaften gesetzlich vorgeschrieben sind.

## **6.7 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter** (Konflikte mit den Schutzziele gemäß Kapitel 2.2.7)

### **6.7.1 Beeinträchtigungen durch Überbauung**

Folgende Bodendenkmäler werden durch die Baumaßnahmen teilweise überbaut:

- Siedlungsfunde der römischen Kaiserzeit bei Bubesheim nördlich der Autobahn
- Römische Villa Rustica bei Wasserburg auf der Nordseite der Autobahn
- Straßentrasse unbekannter Zeitstellung im Günztal (quer zur Trasse der A8)
- Frühmittelalterliche Funde im Günztal nördlich der Autobahn
- Frühmittelalterliches Reihengräberfeld und Siedlungsfunde des Mittelalters an der Anschlußstelle Günzburg südlich der Autobahn

Die Baudenkmäler sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

## 6.8 Wechselwirkungen

Die in § 2 UVPG genannten Wechselwirkungen sind durch die bei den einzelnen Schutzgütern getroffene Auswahl der Schutzziele und der untersuchten Beeinträchtigungsarten im wesentlichen abgedeckt. Wechselwirkungen können sich zwischen den Schutzgütern, aber auch aufgrund von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen ergeben.

Nachfolgende Zusammenstellung zeigt die berücksichtigten Wechselwirkungen.

<b>Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern</b>	
Lärmimmissionen	Schutzgüter Menschen/Wohnen, Menschen/Erholen, Tiere und Pflanzen
Schadstoffimmissionen	Schutzgüter Menschen/Wohnen, Menschen/Erholen, Tiere und Pflanzen, Wasser/Grundwasser, Wasser/Oberflächengewässer, Klima/Luft
Versiegelung von Flächen	Schutzgüter Boden, Wasser
Verlust und Beeinträchtigung von Landschaftsstrukturen und Landschaftselementen	Schutzgüter Menschen/Erholen, Tiere und Pflanzen, Landschaft
<b>Wechselwirkungen aufgrund von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen</b>	
Lärmschutzanlagen	Schutzgut Landschaft (Unterbrechung von Sichtbeziehungen, Einengung des optisch wirksamen Blickfeldes), Schutzgut Boden (Überbauung, Verdichtung), Schutzgut Wasser/Grundwasser (Auswaschung von Stoffen aus evtl. eingebrachtem Bauschuttmaterial)
Naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen	Schutzgut Boden (Veränderung des Bodenaufbaus, Verlust an land- und forstwirtschaftlichen Produktionsflächen)

## 6.9 Gesamtschau der Umweltauswirkungen

Schwerpunkte der Umweltauswirkungen ergeben sich aus folgenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter:

- Versiegelung und Überbauung von Boden im gesamten Planfeststellungsabschnitt: Verlust der Bodenfunktionen einschließlich ihrer Wechselbeziehungen mit anderen Schutzgütern, z.B. Pflanzen und Wasser;
- Versiegelung und Inanspruchnahme von Flächen mit sehr hoher bzw. hoher Bedeutung als Lebensraum für Tiere und Pflanzen;
- Visuelle Beeinträchtigungen von Orts- und Landschaftsbild und Erholung (Schutzgüter Menschen/Erholung, Landschaft).

Folgende Bereiche sind von den Umweltauswirkungen auf eines oder mehrere Schutzgüter besonders betroffen:

- Bubesheimer Bachtal
- Günztal (v.a. im westlichen Teil)

- Graben sowie Altgras- und Hochstaudenflur an den Teichen südlich der Autobahn zwischen Deffingen und Leinheim
- Waldränder des Mittleren Stadtwalds
- Feuchtwäldchen nördlich der Autobahn bei Leinheim
- Tal des Deffinger Bachs (v.a. überbaute Feuchtwiese östl. Leinheim)

Auf der anderen Seite ergeben sich infolge des 6streifigen Ausbaus der A 8, der Verlegung der B 16 und der Durchführung damit verbundener bautechnischer Maßnahmen teilweise Umweltentlastungen im Planfeststellungsabschnitt, insbesondere

- geringere Lärmbelastungen für die Anwohner der Ortschaften Bubesheim, Wasserburg, Deffingen und Leinheim,
- geringeres Risiko bezüglich der Gefährdung des Grundwassers und der Oberflächengewässer durch Schadstoffeintrag und Gefahrstoffunfälle.
- geringere Schadstoffausbreitung im Bereich der Ortschaften Bubesheim und Deffingen aufgrund der zwischen Bebauung und Straße vorgesehenen Lärmschutzwälle

Die wichtigsten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie die bedeutenden Entlastungen sind in der Karte: "Übersicht über die Umweltauswirkungen" im Anhang dargestellt.

Bei der Bewertung der verbleibenden Beeinträchtigungen und deren Unvermeidbarkeit - insbesondere bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Boden und Landschaft - ist zu berücksichtigen:

- Der Bau einer Autobahn zieht in jedem Fall ein Mindestmaß an Auswirkungen nach sich, insbesondere Versiegelung und Überbauung von Boden sowie Überbauung und Beeinträchtigung angrenzender Biotopbestände.
- Die beeinträchtigten Schutzgüter weisen keine regionale bzw. überregionale Bedeutung der Umweltbestandteile auf. Es ist deshalb davon auszugehen, daß sich das Vorhaben nur lokal auf die Umwelt auswirkt.
- Nahezu alle betroffenen Umweltbestandteile sind durch die bestehenden Straßen (A 8 und B 16) bereits vorbelastet.
- Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ergibt sich v.a. aus den - für den Schutz der angrenzenden Anwohner notwendigen und gesetzlich vorgeschriebenen - Lärmschutzeinrichtungen.

## **7 Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt soweit möglich ausgeglichen werden, sowie der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 6, Abs. 3 Nr. 3 Halbsatz 2 UVPG)**

Mit dem Vorhaben "6streifiger Ausbau der A 8 bei Günzburg mit Bau der Anschlußstelle Günzburg und Bau der B 16" ist ein Eingriff in Natur und Landschaft gemäß Art. 6 BayNatSchG verbunden. Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind ausgleichbar.

Zur Bearbeitung der hierfür erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan in Text und Karte erstellt. Begründung, Art und Umfang dieser Maßnahmen gehen aus diesem landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10) hervor.

- Mit dem Bau des Vorhabens werden 6,01 ha Flächen für Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Insgesamt werden auf 6,86 ha Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt (anrechenbare Fläche: 6,18 ha).
- Durch die Baumaßnahme werden ca. 0,9 ha Wald überbaut und 1,5 ha vorübergehend in Anspruch genommen. Durch ca. 1,0 ha Aufforstungen auf den Ausgleichs- und Gestaltungsflächen und weiteren 1,5 ha Aufforstungen zum Wiederaufbau von Waldrändern wird der Erhaltung des Waldes nach Waldrecht Rechnung getragen.

## **8 Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind (§ 6 Abs. 4 Nr. 4 UVPG)**

Sowohl bei der Bearbeitung der Raumwiderstandsanalyse wie auch bei den Fachbeiträgen im Vollzug der Umwelt-Fachgesetze sind keine Unsicherheiten derart aufgetreten, daß sich durch andere methodische Bearbeitung eine erheblich andere Beurteilung der Umweltverträglichkeit ergeben könnte.