



FREISTAAT BAYERN

Autobahndirektion Südbayern

BAB A8 West
ULM - MÜNCHEN

6 – streifiger Ausbau
AS Adelsried – AS Augsburg-West

Str.-km 63,987 bis Str.-km 53,887
Bau-km 48+400 bis Bau-km 58+500

Planfeststellung

vom
30. September 2003

2. Tektur vom 29.04.2005



FREISTAAT BAYERN

Autobahndirektion Südbayern

BAB A8 West
ULM - MÜNCHEN

6 – streifiger Ausbau
AS Adelsried – AS Augsburg-West

Str.-km 63,987 bis Str.-km 53,887
Bau-km 48+400 bis Bau-km 58+500

Planfeststellung

vom
30. September 2003

2. Tektur vom 29.04.2005



FREISTAAT BAYERN

Autobahndirektion Südbayern

BAB A8 West
ULM - MÜNCHEN

6 – streifiger Ausbau
AS Adelsried – AS Augsburg-West

Str.-km 63,987 bis Str.-km 53,887
Bau-km 48+400 bis Bau-km 58+500

Planfeststellung

vom
30. September 2003

2. Tektur vom 29.04.2005



**FREISTAAT
BAYERN**

**Autobahndirektion
Südbayern**

**BAB A8 West
Ulm - München**

**6 - streifiger Ausbau
AS Adelsried –
AS Augsburg-West**

**Str.-km 63,987 - Str.-km 53,887
Bau-km 48+400 – Bau-km 58+500**

Planfeststellung

vom 30. September 2003
1. Tektur vom 24.09.2005

2. Tektur vom 29.04.2005

**Digitale Fertigung
Ordner 1**



**FREISTAAT
BAYERN**

**Autobahndirektion
Südbayern**

**BAB A8 West
Ulm - München**

**6 - streifiger Ausbau
AS Adelsried –
AS Augsburg-West**

**Str.-km 63,987 - Str.-km 53,887
Bau-km 48+400 – Bau-km 58+500**

Planfeststellung

vom 30. September 2003
1. Tektur vom 24.09.2005

2. Tektur vom 29.04.2005

**Digitale Fertigung
Ordner 2**



**FREISTAAT
BAYERN**

**Autobahndirektion
Südbayern**

**BAB A8 West
Ulm - München**

**6 - streifiger Ausbau
AS Adelsried –
AS Augsburg-West**

**Str.-km 63,987 - Str.-km 53,887
Bau-km 48+400 – Bau-km 58+500**

Planfeststellung

vom 30. September 2003
1. Tektur vom 24.09.2005

2. Tektur vom 29.04.2005

**Digitale Fertigung
Ordner 3**

INHALTSVERZEICHNIS
- 2. Tektur -

Unterlage Nr.	Bezeichnung	
1T	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarte	M 1 : 100 000
3T	Übersichtslagepläne	
3.1	Übersichtslageplan	M 1 : 25 000
3.2.1T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 1	M 1 : 5 000
3.2.2T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 2	M 1 : 5 000
3.2.3T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 3	M 1 : 5 000
3.3.1T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 1	M 1 : 5 000
3.3.2T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 2	M 1 : 5 000
3.3.3T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 3	M 1 : 5 000
6T	Regelquerschnitte	
6.1	Regelquerschnitt - BAB A8	M 1 : 100
6.2T	Regelquerschnitt - BAB A8, Lärmschutzanlage	M 1 : 100
7T	Lagepläne	
7.1.1T	Lageplan - Teil 1, Bau-km 48 + 400 bis Bau-km 50 + 000	M 1 : 2 000
7.1.2T	Lageplan - Teil 2, Bau-km 49 + 700 bis Bau-km 51 + 900	M 1 : 2 000
7.1.3T	Lageplan - Teil 3, Bau-km 51 + 600 bis Bau-km 53 + 700	M 1 : 2 000
7.1.4T	Lageplan - Teil 4, Bau-km 53 + 400 bis Bau-km 55 + 600	M 1 : 2 000
7.1.5T	Lageplan - Teil 5, Bau-km 55 + 300 bis Bau-km 57 + 400	M 1 : 2 000
7.1.6T	Lageplan - Teil 6, Bau-km 57 + 200 bis Bau-km 58 + 500	M 1 : 2 000
7.2T	Bauwerksverzeichnis	
8T	Höhenpläne	
8.1T	Höhenplan - Teil 1, Bau-km 48 + 400 bis Bau-km 50 + 000	M 1 : 5 000/500
8.2	Höhenplan - Teil 2, Bau-km 49 + 700 bis Bau-km 51 + 900	M 1 : 5 000/500
8.3T	Höhenplan - Teil 3, Bau-km 51 + 600 bis Bau-km 53 + 700	M 1 : 5 000/500
8.4T	Höhenplan - Teil 4, Bau-km 53 + 400 bis Bau-km 55 + 600	M 1 : 5 000/500
8.5T	Höhenplan - Teil 5, Bau-km 55 + 300 bis Bau-km 57 + 400	M 1 : 5 000/500
8.6	Höhenplan - Teil 6, Bau-km 57 + 200 bis Bau-km 58 + 500	M 1 : 5 000/500
11T	Untersuchungen zu den Immissionen	
11.1T	Schalltechnische Untersuchung	
11.2T	Lagepläne zum Schallschutz	M 1 : 2 000
11.3T	Schallimmissionen an allen Berechnungspunkten	
11.3AT	Schallimmissionen an Gebäudefassaden mit Grenzwertüberschreitung	
11.4T	Verzeichnis der Berechnungspunkte	
11.4AT	Gebäude mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen	
11.5T	Luftschadstoffbelastung	
12T	Landschaftspflegerische Begleitplanung	
12.0 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil -	
12.1 T	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	M 1 : 2 000
12.2 T	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	M 1 : 2 000
13 T	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
13.1 T	Textteil	
13.2	Schemaplan - Regenrückhaltebecken	M 1 : 100/500
14.1T	Grunderwerbspläne	
14.1.1T	Grunderwerbsplan –Teil 1, Bau-km 48+400 bis Bau-km 50+000	M 1 : 2 000
14.1.2	Grunderwerbsplan –Teil 2, Bau-km 49+700 bis Bau-km 51+900	M 1 : 2 000
14.1.3T	Grunderwerbsplan –Teil 3, Bau-km 51+600 bis Bau-km 53+700	M 1 : 2 000
14.1.4T	Grunderwerbsplan –Teil 4, Bau-km 53+400 bis Bau-km 55+600	M 1 : 2 000
14.1.5T	Grunderwerbsplan –Teil 5, Bau-km 55+300 bis Bau-km 57+400	M 1 : 2 000
14.1.6	Grunderwerbsplan –Teil 6, Bau-km 57+200 bis Bau-km 58+500	M 1 : 2 000
14.1.7T	Grunderwerbsplan –Teil 7, Ausgleichsfläche Bannacker	M 1 : 2 000
14.1.8T(entfällt)	Grunderwerbsplan –Teil 8, Ausgleichsfläche Deuringen (entfällt)	M 1 : 2 000
14.1.8T	Grunderwerbsplan –Teil 8, Ausgleichsfläche Bobingen	M 1 : 2 000
14.2T	Grunderwerbsverzeichnis	
16T	Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung	
17T	Unterlagen zur FFH-Vorprüfung	
17.1T	Unterlage zur FFH-Vorprüfung – Textteil -	
17.2T	Unterlage zur FFH-Vorprüfung – Übersichtskarte -	M 1 : 5000
18	Niederschriften über die Erörterungstermine	

INHALTSVERZEICHNIS
- 2. Tektur -

Unterlage Nr.	Bezeichnung	
1T	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarte	M 1 : 100 000
3T	Übersichtslagepläne	
3.1	Übersichtslageplan	M 1 : 25 000
3.2.1T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 1	M 1 : 5 000
3.2.2T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 2	M 1 : 5 000
3.2.3T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 3	M 1 : 5 000
3.3.1T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 1	M 1 : 5 000
3.3.2T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 2	M 1 : 5 000
3.3.3T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 3	M 1 : 5 000
6T	Regelquerschnitte	
6.1	Regelquerschnitt - BAB A8	M 1 : 100
6.2T	Regelquerschnitt - BAB A8, Lärmschutzanlage	M 1 : 100
7T	Lagepläne	
7.1.1T	Lageplan - Teil 1, Bau-km 48 + 400 bis Bau-km 50 + 000	M 1 : 2 000
7.1.2T	Lageplan - Teil 2, Bau-km 49 + 700 bis Bau-km 51 + 900	M 1 : 2 000
7.1.3T	Lageplan - Teil 3, Bau-km 51 + 600 bis Bau-km 53 + 700	M 1 : 2 000
7.1.4T	Lageplan - Teil 4, Bau-km 53 + 400 bis Bau-km 55 + 600	M 1 : 2 000
7.1.5T	Lageplan - Teil 5, Bau-km 55 + 300 bis Bau-km 57 + 400	M 1 : 2 000
7.1.6T	Lageplan - Teil 6, Bau-km 57 + 200 bis Bau-km 58 + 500	M 1 : 2 000
7.2T	Bauwerksverzeichnis	
8T	Höhenpläne	
8.1T	Höhenplan - Teil 1, Bau-km 48 + 400 bis Bau-km 50 + 000	M 1 : 5 000/500
8.2	Höhenplan - Teil 2, Bau-km 49 + 700 bis Bau-km 51 + 900	M 1 : 5 000/500
8.3T	Höhenplan - Teil 3, Bau-km 51 + 600 bis Bau-km 53 + 700	M 1 : 5 000/500
8.4T	Höhenplan - Teil 4, Bau-km 53 + 400 bis Bau-km 55 + 600	M 1 : 5 000/500
8.5T	Höhenplan - Teil 5, Bau-km 55 + 300 bis Bau-km 57 + 400	M 1 : 5 000/500
8.6	Höhenplan - Teil 6, Bau-km 57 + 200 bis Bau-km 58 + 500	M 1 : 5 000/500
11T	Untersuchungen zu den Immissionen	
11.1T	Schalltechnische Untersuchung	
11.2T	Lagepläne zum Schallschutz	M 1 : 2 000
11.3T	Schallimmissionen an allen Berechnungspunkten	
11.3AT	Schallimmissionen an Gebäudefassaden mit Grenzwertüberschreitung	
11.4T	Verzeichnis der Berechnungspunkte	
11.4AT	Gebäude mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen	
11.5T	Luftschadstoffbelastung	
12T	Landschaftspflegerische Begleitplanung	
12.0 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil -	
12.1 T	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	M 1 : 2 000
12.2 T	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	M 1 : 2 000
13 T	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
13.1 T	Textteil	
13.2	Schemaplan - Regenrückhaltebecken	M 1 : 100/500
14.1T	Grunderwerbspläne	
14.1.1T	Grunderwerbsplan –Teil 1, Bau-km 48+400 bis Bau-km 50+000	M 1 : 2 000
14.1.2	Grunderwerbsplan –Teil 2, Bau-km 49+700 bis Bau-km 51+900	M 1 : 2 000
14.1.3T	Grunderwerbsplan –Teil 3, Bau-km 51+600 bis Bau-km 53+700	M 1 : 2 000
14.1.4T	Grunderwerbsplan –Teil 4, Bau-km 53+400 bis Bau-km 55+600	M 1 : 2 000
14.1.5T	Grunderwerbsplan –Teil 5, Bau-km 55+300 bis Bau-km 57+400	M 1 : 2 000
14.1.6	Grunderwerbsplan –Teil 6, Bau-km 57+200 bis Bau-km 58+500	M 1 : 2 000
14.1.7T	Grunderwerbsplan –Teil 7, Ausgleichsfläche Bannacker	M 1 : 2 000
14.1.8T (entfällt)	Grunderwerbsplan –Teil 8, Ausgleichsfläche Deuringen (entfällt)	M 1 : 2 000
14.1.8T	Grunderwerbsplan –Teil 8, Ausgleichsfläche Bobingen	M 1 : 2 000
14.2T	Grunderwerbsverzeichnis	
16T	Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung	
17T	Unterlagen zur FFH-Vorprüfung	
17.1T	Unterlage zur FFH-Vorprüfung – Textteil -	
17.2T	Unterlage zur FFH-Vorprüfung – Übersichtskarte -	M 1 : 5000
18	Niederschriften über die Erörterungstermine	

INHALTSVERZEICHNIS

- 2. Tektur -

Unterlage Nr.	Bezeichnung	
1T	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarte	M 1 : 100 000
3T	Übersichtslagepläne	
3.1	Übersichtslageplan	M 1 : 25 000
3.2.1T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 1	M 1 : 5 000
3.2.2T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 2	M 1 : 5 000
3.2.3T	Luftbild Übersichtslageplan Blatt 3	M 1 : 5 000
3.3.1T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 1	M 1 : 5 000
3.3.2T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 2	M 1 : 5 000
3.3.3T	Luftbild Übersichtslageplan (transparent) Blatt 3	M 1 : 5 000
6T	Regelquerschnitte	
6.1	Regelquerschnitt - BAB A8	M 1 : 100
6.2T	Regelquerschnitt - BAB A8, Lärmschutzanlage	M 1 : 100
7T	Lagepläne	
7.1.1T	Lageplan - Teil 1, Bau-km 48 + 400 bis Bau-km 50 + 000	M 1 : 2 000
7.1.2T	Lageplan - Teil 2, Bau-km 49 + 700 bis Bau-km 51 + 900	M 1 : 2 000
7.1.3T	Lageplan - Teil 3, Bau-km 51 + 600 bis Bau-km 53 + 700	M 1 : 2 000
7.1.4T	Lageplan - Teil 4, Bau-km 53 + 400 bis Bau-km 55 + 600	M 1 : 2 000
7.1.5T	Lageplan - Teil 5, Bau-km 55 + 300 bis Bau-km 57 + 400	M 1 : 2 000
7.1.6T	Lageplan - Teil 6, Bau-km 57 + 200 bis Bau-km 58 + 500	M 1 : 2 000
7.2T	Bauwerksverzeichnis	
8T	Höhenpläne	
8.1T	Höhenplan - Teil 1, Bau-km 48 + 400 bis Bau-km 50 + 000	M 1 : 5 000/500
8.2	Höhenplan - Teil 2, Bau-km 49 + 700 bis Bau-km 51 + 900	M 1 : 5 000/500
8.3T	Höhenplan - Teil 3, Bau-km 51 + 600 bis Bau-km 53 + 700	M 1 : 5 000/500
8.4T	Höhenplan - Teil 4, Bau-km 53 + 400 bis Bau-km 55 + 600	M 1 : 5 000/500
8.5T	Höhenplan - Teil 5, Bau-km 55 + 300 bis Bau-km 57 + 400	M 1 : 5 000/500
8.6	Höhenplan - Teil 6, Bau-km 57 + 200 bis Bau-km 58 + 500	M 1 : 5 000/500
11T	Untersuchungen zu den Immissionen	
11.1T	Schalltechnische Untersuchung	
11.2T	Lagepläne zum Schallschutz	M 1 : 2 000
11.3T	Schallimmissionen an allen Berechnungspunkten	
11.3AT	Schallimmissionen an Gebäudefassaden mit Grenzwertüberschreitung	
11.4T	Verzeichnis der Berechnungspunkte	
11.4AT	Gebäude mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen	
11.5T	Luftschadstoffbelastung	
12T	Landschaftspflegerische Begleitplanung	
12.0 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil -	
12.1 T	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	M 1 : 2 000
12.2 T	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	M 1 : 2 000
13 T	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
13.1 T	Textteil	
13.2	Schemaplan - Regenrückhaltebecken	M 1 : 100/500
14.1T	Grunderwerbspläne	
14.1.1T	Grunderwerbsplan –Teil 1, Bau-km 48+400 bis Bau-km 50+000	M 1 : 2 000
14.1.2	Grunderwerbsplan –Teil 2, Bau-km 49+700 bis Bau-km 51+900	M 1 : 2 000
14.1.3T	Grunderwerbsplan –Teil 3, Bau-km 51+600 bis Bau-km 53+700	M 1 : 2 000
14.1.4T	Grunderwerbsplan –Teil 4, Bau-km 53+400 bis Bau-km 55+600	M 1 : 2 000
14.1.5T	Grunderwerbsplan –Teil 5, Bau-km 55+300 bis Bau-km 57+400	M 1 : 2 000
14.1.6	Grunderwerbsplan –Teil 6, Bau-km 57+200 bis Bau-km 58+500	M 1 : 2 000
14.1.7T	Grunderwerbsplan –Teil 7, Ausgleichsfläche Bannacker	M 1 : 2 000
14.1.8T(entfällt)	Grunderwerbsplan –Teil 8, Ausgleichsfläche Deuringen (entfällt)	M 1 : 2 000
14.1.8T	Grunderwerbsplan –Teil 8, Ausgleichsfläche Bobingen	M 1 : 2 000
14.2T	Grunderwerbsverzeichnis	
16T	Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung	
17T	Unterlagen zur FFH-Vorprüfung	
17.1T	Unterlage zur FFH-Vorprüfung – Textteil -	
17.2T	Unterlage zur FFH-Vorprüfung – Übersichtskarte -	M 1 : 5000
18	Niederschriften über die Erörterungstermine	

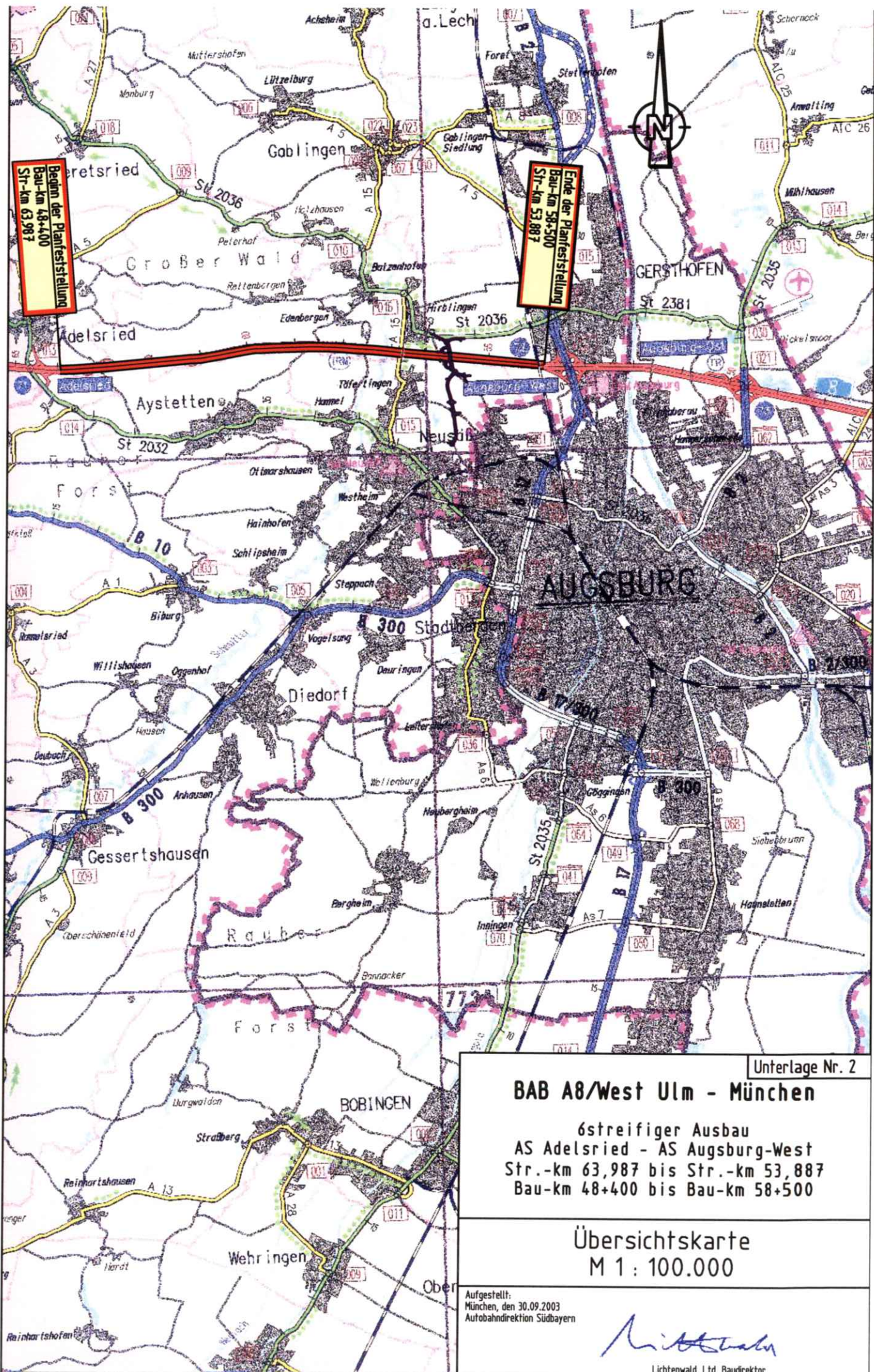
Sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen AS Adelsried und AS Augsburg-West

Bundesautobahn A 8/West
München - Ulm
(Str-km 63,987 - Str-km 53,887)
(Bau-km 48+400 - Bau-km 58+500)



Planfeststellungsbeschluss
vom 21. Juli 2005

Geschäftszeichen
225-4354.1/45



Beginn der Planfeststellung
 Bau-km 48+400
 Str.-km 63,987

Ende der Planfeststellung
 Bau-km 58+500
 Str.-km 53,887

Unterlage Nr. 2

BAB A8/West Ulm - München

6streifiger Ausbau
 AS Adelsried - AS Augsburg-West
 Str.-km 63,987 bis Str.-km 53,887
 Bau-km 48+400 bis Bau-km 58+500

Übersichtskarte
 M 1 : 100.000

Aufgestellt:
 München, den 30.09.2003
 Autobahndirektion Südbayern

Nittmann

Lichtenwald, Ltd. Baudirektor

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	V - VI
A. Tenor	
I. Feststellung des Plans	1
II. Straßenrechtliche Verfügungen	6
III. Immissionsschutz	7
IV. Wasserwirtschaft	7
1. Wasserrechtliche Erlaubnis	7
2. Wasserrechtliche Auflagen	7
3. Auflagenvorbehalt	10
4. Hinweis zur Bauwasserhaltung	10
V. Naturschutzrechtliche Entscheidungen	10
VI. Denkmalschutz	11
VII. Sonstige Auflagen	12
VIII. Entscheidungen über Einwendungen	13
IX. Kosten	14
B. Sachverhalt	
I. Beschreibung des Vorhabens	15
II. Vorgeschichte	16
III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	17
C. Entscheidungsgründe	
I. Allgemeines	19
1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	19
2. Voraussetzungen der Planfeststellung	19
3. Feststellung des Gesamtprojekts in mehreren Abschnitten	20

II.	Verfahrensrechtliche Bewertung	21
1.	Zuständigkeit und Verfahren	21
2.	Notwendigkeit einer UVP-Prüfung	21
2.1	Gesetzliche Grundlagen	21
2.2	Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung	21
2.3	Ablauf des UVP-Verfahrens	22
2.4	Grundlagen des UVP-Berichts	23
3.	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	23
3.1	Beschreibung des Vorhabens	23
3.2	Beschreibung der Umwelt	25
3.3	Umweltauswirkungen des Vorhabens	27
3.4	Alternativen	33
4.	Bewertung der Umweltauswirkungen	35
4.1	Allgemeine Bewertung des Vorhabens	35
4.2	Bewertung der Alternativen	36
5.	Verträglichkeit des Vorhabens gemäß FFH-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie	37
III.	Materiell-rechtliche Bewertung des Gesamtprojekts	39
1.	Allgemeines	39
2.	Rechtfertigung der Gesamtplanung	40
3.	Ausgewogenheit der Gesamtplanung	41
IV.	Materiell-rechtliche Bewertung des Abschnittes Adelsried - Augsburg-West	43
1.	Allgemeines	43
2.	Planrechtfertigung	43
3.	Ermessensentscheidung	45
3.1	Allgemeine Zusammenfassung	45
3.2	Planungsalternativen und Ausbauvarianten	45
3.3	Ausbaustandard	47
4.	Raumplanung	48

4.1	Raumordnung und Landesplanung	48
4.2	Städtebauliche Belange	49
5.	Immissionsschutz	49
5.1	Lärmschutz	49
5.2	Schadstoffbelastung	61
6.	Naturschutz und Landschaftspflege	61
7.	Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz	65
7.1	Straßenentwässerung und Entscheidung über die wasserrechtliche Erlaubnis für die Gewässerbenutzung	66
7.2	Eingriffe in bestehende oberirdische Gewässer	67
7.3	Trink- und Grundwasserschutz	68
7.4	Bodenschutz	68
8.	Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen	69
8.1	Landwirtschaft	69
8.2	Forstwirtschaft	71
8.3	Jagd	72
8.4	Fischerei	73
9.	Sonstige öffentliche und private Belange	74
9.1	Verkehrssicherheit	74
9.2	Wehrverwaltung	75
9.3	Wirtschaft	75
9.4	Belange der Verkehrs- und Versorgungsunternehmen	75
9.5	Denkmalschutz	78
9.6	Eingriffe in das Eigentum	80
V.	Forderungen von Trägern öffentlicher Belange	81
1.	Stadt Augsburg	81
2.	Stadt Gersthofen	82
3.	Stadt Neusäß	83
4.	Gemeinde Adelsried	85

5.	Gemeinde Aystetten	85
6.	Landratsamt Augsburg	86
7.	Bund Naturschutz	87
VI.	Einwendungen und Forderungen Privater	88
1.	Lärmeinwendungen aus Hirblingen	88
2.	Einzelne Lärmschutzeinwendungen aus Hirblingen	98
3.	Grundstücksbezogene Einwendungen aus Hirblingen	102
4.	Lärmschutzeinwendungen aus Edenbergen	106
5.	Einwendungen einer Waldeigentümergeinschaft aus Edenbergen	113
6.	Grundstücksbezogene Einwendungen aus Edenbergen	117
7.	Allgemeine Lärmschutzeinwendungen aus Rettenbergen	121
8.	Grundstücksbezogene Einwendungen aus Täferlingen	122
9.	Lärmschutzeinwendungen aus Aystetten	124
10.	Sonstige Einwendungen	125
VII.	Gesamtergebnis der Abwägung	129
VIII.	Straßenrechtliche Verfügungen	129
IX.	Sofortige Vollziehung	130
X.	Kostenentscheidung	130
D.	Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise	
I.	Rechtsbehelfsbelehrung	131
II.	Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit	131
III.	Hinweis zur Zustellung	132

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

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

225-4354.1/45

**Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 AS
Adelsried - AS Augsburg-West von Bau-km 48+400 bis Bau-km 58+500**

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 von der Anschlussstelle (AS) Adelsried - AS Augsburg-West (Bau-km 48+400 bis Bau-km 58+500) wird mit den sich aus den nachfolgenden Tekturen (Roteintragungen, Tekturblättern, Tekturplänen) ergebenden Änderungen sowie den Auflagen dieses Beschlusses

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

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

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

Lageplan von Bau-km 48+400 bis Bau-km 50+000 M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 - Unterlage 7.1 Blatt Nr. 1/T -

Lageplan von Bau-km 49+700 bis Bau-km 51+900 M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 - Unterlage 7.1 Blatt Nr. 2/T -

Lageplan von Bau-km 51+600 bis Bau-km 53+700 M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 - Unterlage 7.1 Blatt Nr. 3/T -

Lageplan von Bau-km 53+400 bis Bau-km 55+600 M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005
- Unterlage 7.1 Blatt Nr. 4/T -

Lageplan von Bau-km 55+300 bis Bau-km 57+400 M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005
- Unterlage 7.1 Blatt Nr. 5/T -

Lageplan von Bau-km 57+200 bis Bau-km 58+500 M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 - Unterlage 7.1 Blatt Nr. 6/T -

Bauwerksverzeichnis vom 30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005 - Unterlage 7.2 T -

Regelquerschnitt - BAB A 8 - M 1 : 100 vom 30.09.2003 - Unterlage 6.1 -
Regelquerschnitt - BAB A 8 Lärmschutzanlage - M 1 : 100 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 - Unterlage 6.2/T -

Höhenplan Teil 1 (Bau-km 48+400 bis 50+000) M 1 : 2.000/200 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 - Unterlage 8.1/T -

Höhenplan Teil 2 (Bau-km 49+700 bis 51+900) M 1 : 2.000/200 vom 30.09.2003 - Unterlage 8.2 -

Höhenplan Teil 3 (Bau-km 51+600 bis 53+700) M 1 : 2000/200 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 - Unterlage 8.3/T -

Höhenplan Teil 4 (Bau-km 53+400 bis 55+600) M 1 : 2.000/200 vom 30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005 - Unterlage 8.4/T -

Höhenplan Teil 5 (Bau-km 55+300 bis 57+400) M 1 : 2.000/200 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 - Unterlage 8.5/T -

Höhenplan Teil 6 (Bau-km 57+200 bis 58+500) M 1 : 2.000/200 vom 30.09.2003 - Unterlage 8.6 -

Lageplan zum Schallschutz Bau-km 54+440 bis Bau-km 56+660
M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005
- Unterlage 11.2 Blatt 1T -

Lageplan zum Schallschutz Bau-km 52+500 bis Bau-km 54+640
M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004
- Unterlage 11.2 Blatt 2T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen - Legende - vom
30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005
- Unterlage 12.2 Blatt Nr. T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Teil 1, von Bau-km
48+400 bis Bau-km 50+000, M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom
24.09.2004 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 1/T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Teil 2, von Bau-km
49+700 bis Bau-km 51+900, M 1 : 2.000 vom 30.09.2003
- Unterlage 12.2 Blatt Nr. 2 -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Teil 3, von Bau-km
51+600 bis Bau-km 53+700, M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom
24.09.2004 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 3/T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Teil 4, von Bau-km
53+400 bis Bau-km 55+060, M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tekturen vom
24.09.2004 und 29.04.2005 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 4/T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Teil 5, von Bau-km
55+300 bis Bau-km 57+400, M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tekturen vom
24.09.2004 und 29.04.2005 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 5/T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Teil 6, von Bau-km
57+200 bis Bau-km 58+500, M 1 : 2.000 vom 30.09.2003
- Unterlage 12.2 Blatt Nr. 6 -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Teil 7, M 1 : 2.000 vom
30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005
- Unterlage 12.2 Blatt Nr. 7/T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Teil 8, Bobingen,
M 1 : 2.000 in der Fassung der Tektur vom 29.04.2005
- Unterlage 12.2 Blatt Nr. 8/T -

Grunderwerbsplan von Bau-km 48+400 bis Bau-km 50+000 M 1 : 2.000 vom
30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 1/T -

Grunderwerbsplan von Bau-km 49+700 bis Bau-km 51+900 M 1 : 2.000 vom
30.09.2003 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 2 -

Grunderwerbsplan von Bau-km 51+600 bis Bau-km 53+700 M 1 : 2.000 vom
30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 3/T -

Grunderwerbsplan von Bau-km 53+400 bis Bau-km 55+600 M 1 : 2.000 vom
30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005
- Unterlage 14.1 Blatt Nr. 4/T -

Grunderwerbsplan von Bau-km 55+300 bis Bau-km 57+400 M 1 : 2.000 vom
30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005
- Unterlage 14.1 Blatt Nr. 5/T -

Grunderwerbsplan von Bau-km 57+200 bis Bau-km 58+500 M 1 : 2.000 vom
30.09.2003 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 6 -

Grunderwerbsplan Ausgleichsflächen Bannacker M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 7/T -

Grunderwerbsplan Ausgleichsfläche Bobingen M 1 : 2.000 in der Fassung der Tektur vom 29.04.2005 - Unterlage 14.1 Blatt Nr. 8/T -

Grunderwerbsverzeichnis vom 30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005 - Unterlage 14.2T -

Den Planunterlagen **nachrichtlich** beigelegt sind:

Erläuterungsbericht vom 30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005 - Unterlage 1 T -

Übersichtskarte M 1 : 100.000 vom 30.09.2003 - Unterlage 2 -
Übersichtslageplan M 1 : 25.000 vom 30.09.2003 - Unterlage 3.1 -

Luftbild-Übersichtslageplan Teil 1 (Bau-km 48+400 bis 51+500) M 1 : 5.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 - Unterlage 3.2 Blatt Nr. 1/T -

Luftbild-Übersichtslageplan Teil 2 (Bau-km 51+500 bis 55+500) M 1 : 5.000 vom 30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005
- Unterlage 3.2 Blatt Nr. 2/T -

Luftbild-Übersichtslageplan Teil 3 (Bau-km 55+500 bis 58+500) M 1 : 5.000 vom 30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005
- Unterlage 3.2 Blatt Nr. 3/T -

Luftbild-Übersichtslageplan Teil 1 - transparent - (Bau-km 48+400 bis 51+500) M 1 : 5.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004
- Unterlage 3.3 Blatt Nr. 1/T -

Luftbild-Übersichtslageplan Teil 2 - transparent - (Bau-km 51+500 bis 55+500) M 1 : 5.000 vom 30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005
- Unterlage 3.3 Blatt Nr. 2/T -

Luftbild-Übersichtslageplan Teil 3 - transparent - (Bau-km 55+500 bis 58+500) M 1 : 5.000) vom 30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005
- Unterlage 3.3 Blatt Nr. 3/T -

Schalltechnische Untersuchungen vom 30.09.2003 mit Tekturen vom 24.09.2004 und 29.04.2005 - Unterlage 11.1T -

Schallimmissionen an allen Berechnungspunkten - Unterlage 11.3T -

Schallimmissionen an Gebäudefassaden mit Grenzwertüberschreitung
- Unterlage 11.3AT -

Verzeichnis der Berechnungspunkte - Unterlage 11.4T -

Verzeichnis der Gebäude mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen - Unterlage 11.4 AT -

Luftschadstoffbelastung - Unterlage 11.5T -

Unterlage zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen - Textteil - vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 - Unterlage 13.1T -

Schemaplan Regenrückhaltebecken M 1 : 100, 1 : 500 vom 30.09.2003 - Unterlage 13.2 -

Landschaftspflegerische Begleitplanung - Textteil - vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 und 29.04.2005 - Unterlage 12 T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - Legende - vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 und 29.04.2005 - Unterlage 12.1 Blatt Nr. T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Teil 1, von Bau-km 48+400 bis Bau-km 50+000 M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 - Unterlage 12.1 Blatt Nr. 1/T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Teil 2, von Bau-km 49+700 bis Bau-km 51+900 M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 - Unterlage 12.1 Blatt Nr. 2 -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Teil 3, von Bau-km 51+600 bis Bau-km 53+700 M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 - Unterlage 12.1 Blatt Nr. 3/T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Teil 4, von Bau-km 53+400 bis Bau-km 55+060 M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 und 29.04.2005 - Unterlage 12.1 Blatt Nr. 4/T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Teil 5, von Bau-km 55+300 bis Bau-km 57+400 M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 und 29.04.2005 - Unterlage 12.1 Blatt Nr. 5/T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Teil 6, von Bau-km 57+200 bis Bau-km 58+500 M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 - Unterlage 12.1 Blatt Nr. 6 -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Teil 7, M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004 und 29.04.2005 - Unterlage 12.1 Blatt Nr. 7/T -

Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Teil 8 Deuringen, M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004, ersetzt durch Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Teil 8 Bobingen, M 1 : 2.000 in der Fassung der Tektur vom 29.04.2005 - Unterlage 12.2 Blatt Nr. 8/T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Teil 8 Deuringen, M 1 : 2.000 vom 30.09.2003 mit Tektur vom 24.09.2004, ersetzt durch landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan, Teil 8 Bobingen in der Fassung der Tektur vom 29.04.2005 - Unterlage 12.1 Blatt Nr. 8/T -

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Teil 8 Bobingen,
M 1 : 2.000 in der Fassung der Tektur vom 29.04.2005
- Unterlage 12.1 Blatt Nr. 8/T -

Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 30.09.2003 mit Tekturen
vom 24.09.2004 und 29.04.2005 - Unterlage 16 T -

Unterlage zur FFH-Vorprüfung - Textteil - in der Fassung der Tektur vom
29.04.2005 - Unterlage 17.1 T -

Unterlage zur FFH-Vorprüfung - Übersichtskarte - M 1 : 5.000 in der Fassung
der Tektur vom 29.04.2005 - Unterlage 17.2 -

Grunderwerbsplan Ausgleichsflächen Deuringen M 1 : 2.000 vom 30.09.2003
mit Tektur vom 24.09.2004, ersetzt durch Grunderwerbsplan Ausgleichsfläche
Bobingen M 1 : 2.000 in der Fassung der Tektur vom 29.04.2005
- Unterlage 14.1 Blatt Nr. 8/T -

Niederschriften über die Erörterungstermine vom 2. bis 4. März 2004 sowie
vom 14. Dezember 2004 - Unterlage 18 -

II. Straßenrechtliche Verfügungen

1. Die neuen Bestandteile der Bundesautobahn A 8 werden gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG mit der Verkehrsübergabe als Teil der Bundesautobahn A 8 gewidmet, sofern bis dahin die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG vorliegen. Gleichzeitig werden die Bestandteile der Bundesautobahn A 8, bei denen sich die Verkehrsbedeutung geändert hat, umgestuft oder eingezogen. Der Umfang der Widmung, Umstufung und Einziehung ergibt sich im Einzelnen aus dem Bauwerksverzeichnis.
2. Bei Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen werden, soweit nicht Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten,
 - die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
 - die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
 - die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis.

III. Immissionsschutz

1. Bei den durchgehenden Fahrbahnen der BAB A 8 ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von -2 dB(A) entspricht.
2. Aus Gründen des Schallschutzes sind die in den Detailplänen zu den Schallschutzmaßnahmen (Unterlage 11.2, Blatt 1T und 2T vorgesehenen Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände entlang der Autobahn A 8 zu errichten.
3. Außer den in den Planunterlagen dargestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird für die in den planfestgestellten Detailplänen (Unterlage 11.2, Blatt 1T und 2T) aufgeführten Gebäude an den rot markierten Gebäudefassaden passiver Lärmschutz angeordnet. Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen richten sich nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV - vom 04.02.1997.

IV. Wasserwirtschaft

1. Wasserrechtliche Erlaubnis

Dem jeweiligen Baulastträger der in diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Straßen wird gemäß Art. 16 BayWG die gehobene wasserrechtliche 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.

2. Wasserrechtliche Auflagen

2.1

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

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

RRB 1	Maximalabfluss	56,3 l/s
RRB 2	Maximalabfluss	56,3 l/s
RRB 3	Maximalabfluss	85,0 l/s
RRB 3.1	Maximalabfluss	32,7 l/s
RRB 4	Maximalabfluss	85,0 l/s
RRB 5	Maximalabfluss	85,0 l/s

Die Regenrückhaltebecken sind für ein 100-jähriges Regenereignis bei Verzicht auf ein Freibord zu dimensionieren. Alle Bauwerke sind mind. einmal jährlich durch einfache Sichtprüfung auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu überprüfen. Im Übrigen gelten für die Unterhaltung der Gewässer - soweit keine abweichenden Vereinbarungen getroffen werden - die Regelungen des BayWG.

2.2

Die geplanten Anlagen an oberirdischen Gewässern sind ständig in einem betriebssicheren, den geltenden Vorschriften entsprechenden Zustand zu halten. Nach Naturereignissen, insbesondere nach Hochwässern, sind die Anlagen umgehend zu überprüfen. Evtl. festgestellte Schäden an den Anlagen sind umgehend zu beseitigen. Den Anweisungen des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth ist dabei Folge zu leisten.

2.3

Beim Bau von Anlagen an oberirdischen Gewässern ist darauf zu achten, dass der Ablauf von Hochwässern stets ohne nennenswerte Beeinflussung möglich ist. Beim Ablauf großer Hochwasser während der Bauzeit hat der Vorhabens-träger die Anlagen ständig zu beobachten (auch an arbeitsfreien Tagen und außerhalb der üblichen Arbeitszeiten).

Bei der Durchführung der Baumaßnahme sind jegliche Maßnahmen zu unterlassen, die eine Verunreinigung oder sonstige nachteilige Veränderung der oberirdischen Gewässer und des Grundwassers besorgen lassen. Gegenstände oder Baustoffe, die während der Bauarbeiten in das Gewässerbett gelan-

gen und nicht zum fertigen Bauwerk gehören, sind nach Abschluss der Arbeiten wieder restlos zu beseitigen.

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

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

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

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

2.4

Für den Fall, dass entgegen der bestehenden Kenntnisse derzeit vorhandene Rückhaltewirkungen durch die größer dimensionierten Durchlassbauwerke verloren gehen, sind auch nach Abschluss der Baumaßnahme geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung dieser Rückhaltewirkung auf Kosten des Antragstellers vorzunehmen.

2.5

Bei allen Erdarbeiten im Planungsgebiet ist generell darauf zu achten, ob künstliche Auffüllungen, Altablagerungen u. ä. angetroffen werden. Ist dies der Fall, ist umgehend das Landratsamt Augsburg - untere Wasserbehörde - einzuschalten.

2.6

Der Fischereiberechtigte am Gailenbach (bei Verpachtung der Fischwasserpächter) ist wenigstens 14 Tage vor Beginn der Baumaßnahmen an dem Gewässer zu verständigen.

2.7

Baubeginn und Bauvollendung sind dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth rechtzeitig anzuzeigen.

3. Auflagenvorbehalt

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

4. Hinweis zur Bauwasserhaltung

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

V. Naturschutzrechtliche Entscheidungen

1. Der landschaftspflegerische Begleitplan ist im Benehmen mit dem Landratsamt Augsburg - untere Naturschutzbehörde - zu vollziehen.
2. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Rodungs- und Aufforstungsmaßnahmen sind mit der Forstdirektion Oberbayern-Schwaben bzw.

dem künftig zuständigen Amt für Landwirtschaft und Forsten abzustimmen.

3. Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder Feldgebüsche dürfen abweichend von der lfd. Nr. 7.2 im BWV nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar zurückgeschnitten oder beseitigt werden, sofern nicht das Landratsamt Augsburg - untere Naturschutzbehörde - nach Prüfung des Einzelfalles einer Beseitigung zu einem anderen Zeitpunkt zustimmt.
4. Zur Gewährleistung einer möglichst umweltschonenden Durchführung der Baumaßnahmen ist eine Umweltbaubegleitung einzusetzen.

VI. Denkmalschutz

1. Soweit die Baumaßnahme die bekannten Bodendenkmäler (Handwerksplatz mit mittelalterlichen Töpfereien (Fundstelle 7530/0049), Siedlungsfunde der Urnenfelder- und Römischen Kaiserzeit (Fundstelle 7530/0094), zwei Standorte vorgeschichtlicher Grabhügel (Fundstellen 7530/0065 und 7530/0066) sowie eine Wegtrasse unbekannter Zeitstellung (Fundstelle 7531/0122, 7531/0113 und 7531/0142)) unmittelbar betrifft, sind diese - soweit es die planfestgestellten Unterlagen zulassen - nach Möglichkeit zu überdecken (z.B. mit einer Kiesmatte) oder ersatzweise fachmännisch auszugraben und zu dokumentieren. Über die einer Grabung vorzuziehende Möglichkeit der Überdeckung einer Fundstelle wird im Einzelfall von einem Grabungstechniker oder Archäologen des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege unter Beachtung der bautechnischen Verhältnisse vor Ort entschieden.
2. Die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bezeichneten Verdachtsflächen sind von einem Archäologen durch einen oder - situationsabhängig - mehrere Baggerstreifen zu prospektieren. Dazu ist ein Bagger mit ungezählter Böschungsschaufel und Fahrer bereitzustellen.
3. In allen anderen Bereichen kann der Oberbodenabtrag in herkömmlicher Bauweise erfolgen. Einem Grabungstechniker oder einem Archäologen des Bayer. Landesamts für Denkmalpflege ist die Möglichkeit einzuräumen, den Abschub zu beobachten.

4. Treten bei Maßnahmen nach Nr. 2 oder 3 Bodendenkmäler zu Tage, richtet sich das weitere Vorgehen nach Nummer 1.
5. Unabhängig davon sind die bauausführenden Unternehmen darauf hinzuweisen, dass vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind.
6. Hinweis: Die Übernahme bzw. Aufteilung der bei Vollzug der Auflagen Nr. 1 - 5 anfallenden Arbeiten und Kosten bleibt Gegenstand einer Vereinbarung zwischen den zuständigen Behörden.

VII. Sonstige Auflagen

1. Detaillierte technische Bauausführungsunterlagen für die im Zusammenhang mit dem Autobahnausbauvorhaben erforderlichen Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen an Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes (Abbruch und Neubau einer Eisenbahnüberführung, Anpassung von Oberleitungsanlagen sowie von bahnspezifischen Signal- und Telekommunikationsanlagen) sind rechtzeitig dem Eisenbahn-Bundesamt zu übergeben, so dass die notwendigen Prüfungen und Baufreigaben (§ 3 Abs. 1 Nr. 3 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG), § 4 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)) vorgenommen werden können.
2. Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Versorgungseinrichtungen zur Abstimmung der erforderlichen technischen Baumaßnahmen möglichst frühzeitig mitzuteilen:
 - Deutsche Telekom AG, Technikniederlassung, Postfach 10 00 21, 86135 Augsburg
 - Lech-Elektrizitätswerke AG, Schaezlerstraße 3, 86150 Augsburg
 - Stadtwerke Augsburg, Postfach 102440, 86014 Augsburg
 - Bayerngas GmbH, Poccistraße 9, 80336 München
3. Der Vorhabensträger hat die bauausführenden Firmen zu verpflichten, vor Beginn aller Baumaßnahmen die aktuellen Kabel-Einmesspläne bei LEW TelNet Stuttgarter Str. 4, 86154 Augsburg, Tel. 0821/ 328-2551 einzuholen.

4. Vor Bauausführung sind der Lech-Elektrizitätswerke AG prüffähige Detailpläne für die Kreuzungsbereiche mit den Hochspannungsleitungen vorzulegen. Die in der DIN VDE 0210 bestimmten Mindestabstände von den Leiterseilen zur Fahrbahnoberkante dürfen nicht unterschritten werden.

Die im Übersichtslageplan quadratisch eingezeichneten Standortbereiche der Gittermasten müssen von jeglichen Tiefbauarbeiten ausgenommen werden. Grabungen und Aufschüttungen dürfen in diesen Bereichen nicht stattfinden.

Zur Erstellung der Kreuzungsunterlagen sind der Lech-Elektrizitätswerke AG genaue Lage- und Profilpläne (MdL = 1 : 2500; MdH 1 : 5000) in Achse der Freileitungen zur Verfügung zu stellen.

5. Soweit die Gasleitung betroffen ist, ist die Detail- und die Zeitplanung für die Baumaßnahme mit der Bayerngas GmbH abzustimmen. Die geplante Umliegung der Gasleitung ist nach Möglichkeit in den Monaten Mai bis September durchzuführen und mindestens 8 Monate vor der Maßnahme anzukündigen.
6. Es ist sicherzustellen, dass alle von den Baumaßnahmen berührten privaten, gewerblichen oder landwirtschaftlichen Grundstücke auch während der Bauzeit eine ausreichende Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

VIII. Entscheidungen über Einwendungen

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

IX. Kosten

1. Die Bundesrepublik Deutschland - Straßenbauverwaltung - trägt die Kosten für das Bauvorhaben sowie für die planfestgestellten Folgemaßnahmen, soweit nicht in gesetzlichen Vorschriften, im Bauwerksverzeichnis, in den nachfolgenden Bestimmungen oder in Vereinbarungen mit ihr eine andere Regelung getroffen ist.
2. Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss werden keine Gebühren erhoben.

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

1. Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist der sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen den Anschlussstellen Adelsried und Augsburg-West. Die Maßnahme ist Teil des Gesamtprojekts "sechsstreifiger Ausbau der BAB A 8 zwischen Ulm/Elchingen und München". Die Ende der 30er Jahre errichtete Autobahn A 8 mit ihrem vierstreifigen Querschnitt ohne Standstreifen hat in vielen Bereichen die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreicht und in den Hauptverkehrszeiten bereits überschritten. Angesichts der Bedeutung der BAB A 8 im europäischen Hauptverkehrswegenetz als Europastraße 52 ist für die kommenden Jahrzehnte mit weiteren Verkehrszuwächsen zu rechnen. Aufgrund des Vorkriegscharakters der Strecke ist bei steigender Verkehrsbelastung weder ein ausreichender Verkehrsfluss noch eine hinreichende Verkehrssicherheit gewährleistet. Aus diesem Grund plant der Bund den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn vom Autobahnkreuz Ulm/Elchingen bis München. Dieser Ausbau ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf enthalten. Das Gesamtprojekt ist in 14 Abschnitte unterteilt.
2. Der vorliegende 8. Abschnitt umfasst den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 zwischen den Anschlussstellen Augsburg-West und Adelsried, die Errichtung von Lärmschutzanlagen in den Bereichen Täferlingen, Hirblingen und Edenbergen sowie die vollständige Sanierung der Straßenentwässerung mit dem Neubau von sechs Regenrückhaltebecken. Bei Bau-km 58+500 schließt der Ausbauabschnitt an den bereits fertig gestellten beidseitigen sechsstreifigen Ausbau im Bereich der Anschlussstelle Augsburg-West an. Der im Westen angrenzende Planfeststellungsabschnitt "AS Zusmarshausen - AS Adelsried" sieht wegen der Autobahnkapelle Adelsried zwingend einen einseitigen (asymmetrischen) Ausbau nördlich der bestehenden Autobahn vor. Der sechsstreifige Ausbau erfolgt vom Beginn des Planfeststellungsabschnitts bis östlich der Tank- und Rastanlage Edenbergen bei Bau-km 54+880 als nördlicher einseitiger Ausbau. Im Anschluss daran erstreckt sich der Verschwenkungsbereich bis zum bestehenden Überführungsbauwerk der Kreisstraße A 15 bei Bau-km 55+590. Ab diesem Bauwerk erfolgt bis zum Ende des Planfeststellungsabschnitts bei Bau-km 58+500 in Höhe der Anschlussstelle Augsburg-

West ein beidseitiger (symmetrischer) Ausbau. Gleichzeitig mit der Verbreiterung der BAB A 8 soll der Verkehrsstandard verbessert werden. Deshalb werden im Planungsabschnitt die teilweise starken Steigungen von bis zu 6 % Gefälle auf max. 4 % reduziert und die Ein- und Ausfahrbereiche an der Anschlussstelle Adelsried verbessert.

Bedingt durch die relative Nähe der Autobahn zu den der Orten Täferlingen, Hirblingen und Edenbergen sind eine Reihe von Schallschutzmaßnahmen in der Planung vorgesehen. Der Lärmschutz wird mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen - Wälle, Wände - und passiven Lärmschutzmaßnahmen - z.B. Fenster - durchgeführt. Die Maßnahmen dienen einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation für die Bürger der betroffenen Gemeinden. Dadurch werden auch andere Emissionen, wie Staub und Abgase, zurückgehalten oder abgemindert sowie Sichtschutz hergestellt. Die Maßnahmen dienen einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation für die Bürger der betroffenen Gemeinden.

Die Planung ist technisch aufwändig. Innerhalb des Planfeststellungsabschnittes müssen drei Überführungs- und sechs Unterführungsbauwerke neu errichtet werden. Bei Bau-km 58+432 kreuzt die Autobahn die DB-Linie Augsburg - Donauwörth (ICE-Strecke). Wegen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8 muss das Kreuzungsbauwerk aufgrund der zu geringen lichten Weite unter Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs erneuert werden.

3. Die Autobahndirektion Südbayern rechnet mit Gesamtkosten von rd. 70 Mio. €.

II. Vorgeschichte

1. Die vorhandene Bundesautobahn A 8 wurde in den 30er Jahren als vierspurige Reichsautobahn ohne Standstreifen errichtet. Sie ist seit ihrer Entstehung im Wesentlichen unverändert in Betrieb. Sie wurde ursprünglich mit einer 20 cm dicken Betondecke ausgeführt. Darauf wurden in den Jahren 1968/69 und 1983 ein Asphaltüberbau von 20 bis 23 cm Dicke eingebaut. Trotz des kontinuierlich steigenden Verkehrs, der durch den Anschluss der BAB A 7 ans Autobahnkreuz Ulm/Elchingen in den 80er Jahren einen zusätzlichen Schub erhalten hat, wurde die Autobahn nicht wesentlich erweitert.

2. Zwar wurde der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 bereits 1993 in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf aufgenommen. Auch haben schon die ersten Verkehrsuntersuchungen von Prof. Dr. Ing. Kurzak, München, aus den Jahren 1992/93 die Notwendigkeit des Ausbaus erwiesen. Für die Planungen zum Ausbau der Strecke standen aber lange Zeit keine Mittel zur Verfügung. Mit den Planungen für den Abschnitt Adelsried - Augsburg-West konnte erst in den Jahren 2001/2002 begonnen werden. Gleichzeitig mit der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen wurde das haushaltsrechtliche Zustimmungsverfahren für den Ausbau der Strecke betrieben. Dies endete vorläufig mit dem Vorentwurf vom 28.02.2003, der am 10.07.2003 den Gesehensvermerk des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen erhielt. Ein Linienbestimmungsverfahren war ebenso wie ein Raumordnungsverfahren entbehrlich, da die BAB A 8 bestandsorientiert entlang der vorhandenen Trasse ausgebaut werden soll.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

1. Die Autobahndirektion Südbayern beantragte mit Schreiben vom 25.09.2003, eingegangen bei der Regierung von Schwaben am 26.09.2003, die Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A8 AS Adelsried - AS Augsburg-West. Auf Grund dieses Antrags lagen die Planunterlagen in der Zeit vom 6. November 2003 bis 5. Dezember 2003 in den Städten Augsburg, Gersthofen und Neusäß sowie in den Gemeinden Aystetten und Adelsried nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.
2. Die Regierung von Schwaben gab neben den betroffenen Bürgern insgesamt 54 Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben. Im Anhörungsverfahren wurden von 35 Behörden und Verbänden Stellungnahmen unterschiedlich starken Umfangs abgegeben. 389 Privatpersonen haben über Unterschriftenlisten von insgesamt fünf Bürgerinitiativen jeweils gleichlautende Einwendungen erhoben. Weitere 52 Personen haben mit individuellem Schreiben Einwendungen geltend gemacht. Die Einwendungen richteten sich überwiegend gegen die zunehmende Belastung durch Verkehrslärm und daraus resultierende Gefahren für die menschliche Gesundheit. Eine Reihe von Landwirten beklagte daneben den hohen Verlust an Grund und Boden.

Die Einwendungen wurden daraufhin am 02. und 03.03.2004 im Rathaus der Stadt Gersthofen und am 04.03.2004 im Rathaus der Stadt Neusäß erörtert. Über diesen Erörterungstermin wurden Niederschriften angefertigt, die nachrichtlich in die Planunterlagen aufgenommen worden sind (Unterlage 18 der Planmappe).

3. Aufgrund der erhobenen Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat der Vorhabensträger (Autobahndirektion Südbayern) Planänderungen (Tekturen) in das Vorhaben eingebracht. Die Tekturen vom 24.09.2004 nahmen eine Reihe von Detailanregungen auf. Sie beinhalten vor allem Änderungen des technischen Lärmschutzkonzeptes und der naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Tekturen lagen in den Städten Augsburg und Gersthofen sowie beim Markt Stadtbergen vom 30.09. bis 29.10.2004 zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Die Auslegung in der Stadt Neusäß erfolgte im Zeitraum vom 11.10. bis 10.11.2004. Die erneut erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden in einem weiteren Erörterungstermin am 14.12.2004 im Rathaus der Stadt Gersthofen erörtert. Auch über diesen Erörterungstermin wurden Niederschriften angefertigt, die nachrichtlich in die Planunterlagen aufgenommen worden sind (Unterlage 18 der Planmappe).
4. Schließlich wurde als Ergebnis der 2. Anhörung und des anschließenden Erörterungstermins vom 14.12.2004 die Planung in einer 2. Tektur vom 29.04.2005 nochmals geändert bzw. ergänzt. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um den Lückenschluss zwischen den Lärmschutzanlagen von Edenbergen und Hirblingen, um die Umplanung des Retentionsraumes im Schmuttertal sowie um notwendige Änderungen bei den naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen und den Waldneugründungsflächen. Darüber hinaus wurde das südlich der BAB A 8 bzw. der Gailenbacher Mühle gelegene Schmuttergebiet im landschaftspflegerischen Begleitplan als gemeldetes FFH-Gebiet dargestellt. Über die zur 2. Tektur vom 29.04.2005 eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurde in diesem Beschluss ohne weiteren Erörterungstermin entschieden.

C. Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 17 Abs. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Demzufolge ist der hier gegenständliche sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn A 8 planfeststellungspflichtig.

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

2. Voraussetzungen der Planfeststellung

Die Feststellung der von einem Straßenbaulastträger vorgelegten Pläne liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Da es eine Planung ohne Entscheidungsspielräume nicht geben kann, steht der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der gesetzlichen Regelungen die planerische Gestaltungsfreiheit zu (vgl. BVerwG vom 14.02.1975, BVerwGE 48, 56 <59 ff.>). Diese mit dem Wesen jeder Planung zwangsläufig verbundene Gestaltungsfreiheit unterliegt jedoch rechtlichen Bindungen. Die Planfeststellungsbehörde muss insbesondere drei Planungsschranken beachten. Sie darf nicht gegen zwingende gesetzliche Planungsvorgaben verstoßen (Planungsleitsätze). Sie hat die Not-

wendigkeit des geplanten Vorhabens grundsätzlich zu rechtfertigen (Planrechtfertigung) und sie muss die für und gegen die planerischen Entscheidungen sprechenden öffentlichen und privaten Belange gerecht abwägen (Abwägungsgebot). Diese Planungsschranken wurden bei der Feststellung der Pläne für den Ausbau der BAB A 8 zwischen AS Adelsried und AS Augsburg-West eingehalten. Dies wird nachfolgend unter Punkt III. und IV. näher dargelegt.

3. Feststellung des Gesamtprojekts in mehreren Abschnitten

Größere Straßenbauprojekte stoßen auf vielfältige Schwierigkeiten, die zwangsläufig mit einer detaillierten Straßenplanung verbunden sind. Angesichts der Vielzahl fachlicher Probleme und möglicher Einwendungen ist es darum häufig nicht sinnvoll, das gesamte Straßenbauprojekt in einem Planfeststellungsverfahren zu bearbeiten. Vielmehr lässt sich ein planerisches Gesamtkonzept oft nur in Teilabschnitten bewältigen. Die Bildung von Teilabschnitten liegt darum im planerischen Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Die Bildung von Teilabschnitten muss sich allerdings aus sachlichen Gründen rechtfertigen lassen und das Ergebnis planerischer Abwägung sein. Dabei soll jeder Teilabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion haben (vgl. BVerwG vom 19.05.1998, BVerwGE 107, 1 <7 f.>; BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993 S. 572).

Das Gesamtprojekt des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8 zwischen Ulm/Elchingen und München ist in insgesamt vierzehn Planungsabschnitte geteilt. Die in diesem Beschluss gegenständliche Planung umfasst den achten Abschnitt, der im Wesentlichen den Ausbau der Autobahn östlich von Adelsried bis Augsburg-West betrifft. Die Aufteilung des insgesamt rund 101 km langen Gesamtprojekts in vierzehn Teilabschnitte ist sachlich gerechtfertigt, weil eine verfahrensmäßige Bewältigung des Gesamtvorhabens in einem Zuge angesichts der Vielzahl berührter Träger öffentlicher Belange und betroffener Privater verfahrensmäßig kaum zu bewältigen und keineswegs sinnvoll wäre. Die Planungsabschnitte sind auch so gewählt, dass die Teilstücke jeweils eine eigene Verkehrsfunktion besitzen. Im vorliegenden Fall schließt der Ausbauabschnitt an den für den sechsstreifigen Betrieb bereits vorbereiteten Planungsabschnitt im Bereich der Anschlussstelle Augsburg-West unmittelbar an und verlängert diesen in Richtung Westen über die Anschlussstelle Neusäß hinaus bis kurz vor die AS Adelsried.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

Nach Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG sind die Regierungen für Planfeststellungen nach dem Bundesfernstraßengesetz sachlich zuständig. Örtlich zuständig für den vorliegend geplanten Autobahnausbau ist die Regierung von Schwaben (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG). Das Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen des Bundesfernstraßengesetzes und ergänzend nach den Vorschriften des Bayerischen Verwaltungsverfahrenrechts.

2. Notwendigkeit einer UVP-Prüfung

2.1 Gesetzliche Grundlagen

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

2.2 Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung

Wird ein Straßenbauvorhaben in mehreren Planungsabschnitten verwirklicht, dann ist die förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung grundsätzlich nur bezogen auf den jeweiligen Planungsabschnitt durchzuführen. Dies bedeutet, dass sich die vorliegende Umweltverträglichkeitsprüfung grundsätzlich nur auf die

Auswirkungen des achten Abschnittes des Gesamtprojekts "sechsstreifiger Ausbau der BAB A 8 zwischen Ulm/Elchingen und München" erstreckt.

Allerdings kann die Umweltverträglichkeitsprüfung für einen Teilabschnitt die Frage der Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens nicht völlig ausblenden. Es ist zwar keine Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich des Gesamtvorhabens des sechsstreifigen Ausbaus von Ulm bis München erforderlich. Die Umweltverträglichkeitsprüfung für einen Teilabschnitt muss sich aber mit allen umweltbezogenen Einwänden gegen das Gesamtvorhaben auseinandersetzen, die letztlich die Verwirklichung des Teilvorhabens in Frage stellen. Soweit gegen das Gesamtprojekt grundlegende umweltbezogene Einwände erhoben werden, genügt aber die Prognose, dass der Verwirklichung des Straßenbauprojekts in den Folgeabschnitten keine von vorneherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG vom 28.02.1996, NVwZ 1996, S. 1011).

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

2.3 Ablauf des UVP-Verfahrens

Die Umweltverträglichkeitsprüfung beginnt grundsätzlich damit, dass der Vorhabensträger mit seinen Plänen die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen (im Folgenden: Umweltverträglichkeitsstudie) vorlegt. Im vorliegenden Fall hat die Autobahndirektion Südbayern für die landschaftspflegerische Begleitplanung das Büro für Landschaftsarchitektur Eger & Partner (Augsburg) eingeschaltet, das auch die Umweltstudie für das UVP-

Verfahren (Planunterlage 16) zusammengestellt hat. Gemäß § 9 UVPG ist dann der Öffentlichkeit Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG. Da die von der Autobahndirektion Südbayern in das Verfahren eingebrachten Tekturen vom 24.09.2004 und vom 29.04.2005 auch zu Änderungen in der Umweltverträglichkeitsstudie führten, erhielt die Öffentlichkeit nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme. Der Inhalt der Umweltverträglichkeitsstudie ist somit ausreichend bekannt gemacht.

2.4 Grundlagen des UVP-Berichts

Die nachfolgende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens beruht auf der vom Vorhabensträger vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie, auf den Stellungnahmen der betroffenen Bürger und auf den Ermittlungen der angehörten Fachbehörden und der Planfeststellungsbehörde. Die umweltbezogenen Gesichtspunkte sind zunächst in den zu diesem Verfahren gehörenden Planunterlagen aufgeführt, insbesondere im Erläuterungsbericht (Unterlage 1T der Planmappe), in den Angaben zur Umweltverträglichkeit (Unterlage 16T der Planmappe), im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes, dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan, dem Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlagen 12.0T-12.2T der Planmappe) sowie in den schall- und schadstofftechnischen Berechnungen (Unterlagen 11T-11.5T der Planmappe).

3. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

3.1 Beschreibung des Vorhabens

Der sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 stellt im Wesentlichen einen bestandsorientierten Ausbau dar. Die 10,1 km lange Autobahnstrecke wird um zwei Fahrbahnen und zwei Standstreifen verbreitert. Dadurch wird der Straßenquerschnitt auf RQ 35,5 erweitert. Der Ausbau erfolgt vom Beginn des Planfeststellungsabschnitts bis östlich der Tank- und Rastanlage Edenbergen bei Bau-km 54+880 als nördlicher einseitiger Ausbau. Im Anschluss daran erstreckt sich der Verschwenkungsbereich bis zum bestehenden Überführungs-

bauwerk der Kreisstraße A 15 bei Bau-km 55+590. Ab dem Bauwerk erfolgt bis zum Ende des Planfeststellungsabschnitts bei Bau-km 58+500 in Höhe der Anschlussstelle Augsburg-West ein beidseitiger (symmetrischer) Ausbau. Die Verbreiterung der Autobahn macht es erforderlich, dass die vorhandenen drei Über- und sechs Unterführungsbauwerke neu errichtet werden.

Die vorhandenen Höhen- und Gradientenverhältnisse der alten Autobahn A 8 zwischen der Anschlussstelle Adelsried und Edenbergen mit vielen kurzen Wannen, kleinen Kuppen und zahlreichen steilen Anstiegen mit bis zu 5 % Längsneigung, sind typisch für die alte Autobahn, welche in den Jahren 1936-38 gebaut wurde und seither in ihrem Höhenverlauf unverändert blieb. Die vorliegende Planung trägt durch vergrößerte Kuppen- und Wannenhalbmesser sowie Reduzierung der max. Steigung dazu bei, die Sichtweiten zu verbessern und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die damit einhergehende Verstetigung des Verkehrsflusses bewirkt eine Verbesserung der Lärmsituation. Der zu erwartende homogenere Geschwindigkeitsverlauf reduziert den Energiebedarf der Fahrzeuge und den Abgasausstoß .

Beim Beginn der Planfeststellung (Bau-km 48+400) östlich Adelsried in Richtung Augsburg wird die bis zu 5% steile Längsneigung auf 3% abgeflacht mit Höhenunterschieden bis zu 5 m zwischen der bestehenden und der neuen Fahrbahn der A 8. Im weiteren Verlauf nach Osten (Bau-km 50,0 - 51,4), sind moderate Längsneigungen von 3,15 % vorgesehen mit Höhendifferenzen von 2 - 5m zwischen Bestand und neuer Fahrbahn. Ab Bau-km 51+800 bis 54+400 schließen Bereiche geringer Längsneigung (0,75%) mit einer Lage der neuen Fahrbahn von 2 bis 6 m Differenz zum Bestand an. Südlich des Ortsbereiches Edenbergen (Bau-km 54+100 bis 54+600) liegt die neue Fahrbahn - tief ins Gelände einschneidend - bis zu 2,50 m unter der jetzigen Autobahn. Hinunter ins Schmuttertal von Bau-km 54+600 bis 55+000 wird die Längsneigung der neuen A 8 auf 3,75 % reduziert. Ab Bau-km 55+400 im Bereich von Täfertingen und Hirblingen bis zum Ende des Planfeststellungsabschnittes bleibt die Gradienten der A 8 im Bestand unverändert.

Die Planung sieht zur Gewährleistung des Lärmschutzes im Bereich der Ortschaften Täfertingen, Hirblingen und Edenbergen umfangreiche Schallschutzwälle und Wall-Wand-Kombinationen mit einer Höhe bis zu 10 m über Fahrbahnoberkante vor. Dies hat seinen Grund darin, dass im Abschnitt AS Adels-

ried bis AS Neusäß nach der Verkehrsprognose von Prof. Dr. Kurzak vom 10.03.2003 für das Jahr 2020 mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 71.000 Kfz/24h und einem Lkw-Anteil von 19,6 % gerechnet wird. Im Abschnitt AS Neusäß bis AS Augsburg-West erwartet der Gutachter einen durchschnittlichen Tagesverkehr von 77.000 Kfz/24h sowie einen Lkw-Anteil von 18,3 %. Daher sind umfangreiche Lärmvorsorgemaßnahmen veranlasst. Die erforderlichen Erdmassen für die Lärmschutzwälle können weitgehend vor Ort durch den Aushub bei den geplanten Geländeeinschnitten gewonnen werden. Der Lärmschutz für die Bebauung im Bereich der Anschlussstelle Augsburg-West ist behandelt im Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 18.10.2004 über den Ausbau des Lärmschutzes und die sechsstreifige Inbetriebnahme der A 8 im Bereich der Anschlussstelle Augsburg-West.

Mit dem sechsstreifigen Ausbau ist eine erhebliche Neuordnung der Bodenverhältnisse verbunden. Bisher beansprucht die BAB A 8 im Planungsbereich eine Gesamtfläche von ca. 53,5 ha mit einem Anteil von 29,3 ha an bereits versiegelter Fläche. Nach dem Ausbau beläuft sich die Flächeninanspruchnahme auf ca. 121 ha mit folgender Aufteilung:

35,80 ha für befestigte Flächen (Fahrbahnen, Wege, etc.)

64,80 ha für unbefestigte Flächen (Lärmschutzanlagen, Böschungen, Sickermulden, Regenrückhaltebecken, etc.)

15,32 ha für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

4,99 ha für zusätzlichen walddrechtlichen Ausgleich.

3.2 Beschreibung der Umwelt

Der Planungsraum liegt weitgehend auf Gersthofer Flur sowie im Bereich der Gemeinde Adelsried. Er beginnt im Osten im Bereich der Lechebene (Langweider Hochterrasse (Bau-km 55+585 bis Bau-km 58+500) und wird dort vorherrschend von ackerbaulichen Nutzungen mit kleinflächig eingestreuten Sonderkulturen geprägt. Die tiefgründigen Braunerdeböden bieten in Verbindung mit den ebenflächigen Lagen sehr gute landwirtschaftliche Erzeugungsbedingungen. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen sind lediglich durch das Erschließungswegenetz gegliedert, Gehölzstrukturen sind kaum vorhanden. Die wenigen bestehenden Gehölzstrukturen finden sich entlang der Verkehrswege und/oder Siedlungsflächen. Die landwirtschaftliche Nutzung wird zusehends von (gewerblichen) Bauflächen und zusätzlichen Verkehrsflächen abgelöst.

Im nach Westen anschließenden Schmuttertal (Bau-km 54+860 bis Bau-km 55+585) dominiert eine intensive Grünlandnutzung mit eingestreuten Feuchtwiesen bzw. vernässten Bereichen. Die dort anstehenden Gleyeböden sind deutlich vom hohen Grundwasserstand geprägt. Kleinflächig sind benachbart zu den Gewässerläufen Gehölzstrukturen vorhanden. Direkt südlich der BAB A 8 liegt die Gailenbacher Mühle.

Die Schmutterleite selbst ist südlich der A 8 durch geschlossene Waldflächen geprägt. Unmittelbar benachbart zur Tank- und Rastanlage Edenbergen liegen schmale landwirtschaftlich genutzte Grundstücke.

Nördlich der A 8 sind Acker- und Grünlandflächen vorherrschend. Im Bereich Gailenbach und begleitend zur Fahrbahn finden sich Laubgehölzstrukturen mit höherer naturschutzfachlicher Bedeutung und höherem Alter.

Die Waldflächen zwischen Schmutter und Laugna (Bau-km 48+400 bis Bau-km 53+088) sind durch eine ausgeprägte Altersklassenstruktur und hohen Nadelholzanteil geprägt. Es handelt sich dabei um eine zusammenhängende, geschlossene Waldfläche, die mit zahlreichen forstfachlichen und rechtlichen Ausweisungen belegt ist. Stellenweise liegen große Windwurf- bzw. Schlagflächen vor. Eine höhere naturschutzfachliche Bedeutung kommt vor allem den Hainsimsen-Buchenwäldern und den Laub(-misch)-wäldern im Bereich des Wolfsgrabens zu.

Die Waldflächen sowie die angrenzenden Rodungsinseln gehören zum Naturpark Augsburg - Westliche Wälder und werden dementsprechend auch für die Naherholung des Ballungsraumes Augsburg genutzt. Neben den Rad- und Wanderwegen finden sich hier mit Rastplätzen, Quellfassung mit Kneippanlage (Schwefelquelle) und Informationstafeln weitere Erholungseinrichtungen des Naturparks.

Die Freiflächen um Adelsried werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Entlang der Auf- und Abfahrtsäste der Anschlussstelle Adelsried sowie im Bereich der Autobahnkapelle sind umfangreiche Baumhecken und Gehölzflächen vorhanden. Weitere Gehölzstrukturen finden sich vor allem auf Böschungsflächen und begleitend zu Verkehrswegen. Die Autobahnkapelle mit den zugeordneten Parkplatzflächen ist als Sonderstruktur anzusprechen.

Mit Verordnung vom 22.08.1988 wurde der "Naturpark Augsburg - Westliche Wälder" ausgewiesen. Das gesamte Planungsgebiet westlich der Tank- und Rastanlage Edenbergen liegt innerhalb des Naturparks.

Die Waldflächen innerhalb des Naturparks wurden mit Verordnung vom 22.04.1988 nach Art. 10 BayNatSchG als Landschaftsschutzgebiet "Augsburg - Westliche Wälder" ausgewiesen.

Die Waldflächen zwischen Edenbergen und Adelsried beidseitig der BAB A 8 sind außerdem mit Verordnung vom 25.08.1982 als "Bannwald westlich von Augsburg im Bereich des südlichen Rauhen Forstes" ausgewiesen.

Randlich zur Ortslage Gailenbach findet sich noch ein Naturdenkmal (Einzelbäume) nach Art. 9 BayNatSchG.

Kleinflächig eingestreut im Planungsgebiet sind nach Art. 13d BayNatSchG geschützte Biotope. Dabei handelt es sich vorwiegend um Röhrichte, seggen- oder binsenreiche Nasswiesen, naturnahe Gewässerabschnitte, Hochstaudengesellschaften und Erlen-Eschen-Auwälder.

Aktuelle Nachweise über Vorkommen streng geschützter Arten liegen im Untersuchungsgebiet mit Ausnahme der Fledermausarten *Myotis daubentonii*, *Nyctalus noctula*, *Myotis nattereri* und *Myotis mystacinus* nicht vor. Aufgrund der vorhandenen Strukturen ist das Vorkommen des Habichts, des Sperbers sowie des Rauhfußkauzes im Untersuchungsgebiet jedoch denkbar.

3.3 Umweltauswirkungen des Vorhabens

Die geplante Baumaßnahme verursacht durch Bau und Betrieb erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen der Umwelt. Diese ergeben sich insbesondere als Folge der Inanspruchnahme von Flächen sowie der verkehrsbedingten Schall- und Schadstoffimmissionen. Vor allem durch die Errichtung von Lärmschutzanlagen erfolgt eine noch stärkere technische Überprägung des natürlichen Landschaftsbildes. Die Beeinträchtigungen betreffen das Schutzgut Mensch ebenso wie die Schutzgüter Boden, Tiere, Pflanzen und Landschaft.

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ist eine zunehmende Beeinträchtigung durch Schallimmissionen und Abgase zu erwarten. Dies gilt insbesondere für die Wohnbereiche von Täferingen, Hirblingen und Edenbergen. Bei den betroffenen Gebieten handelt es sich überwiegend um Wohn- und Mischgebiete, die in Bezug auf Straßenverkehrslärm und Abgase allerdings bereits durch die bestehende BAB A 8 erheblich vorbelastet sind. Im nicht überplanten Außenbereich befinden sich an schutzbedürftiger Wohnbebauung zusätzlich noch das Gailenbacher Schloss sowie die Gailenbacher Mühle. Auf dem gesamten Streckenabschnitt sind bisher keinerlei Lärmschutzeinrichtungen vorhanden.

Durch den Bau der geplanten Lärmschutzwälle und -wände kann der für das Jahr 2020 prognostizierte Verkehrslärm so weit reduziert werden, dass bei sämtlichen Anwesen die Tagesgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) eingehalten werden. Die Nachtgrenzwerte werden in Täferingen an 35 Gebäuden und in Hirblingen an 40 Wohnanwesen jeweils um bis zu 3 dB(A) trotzdem überschritten, so dass insofern zusätzlicher passiver Lärmschutz erforderlich ist. Im Vergleich zur derzeit bestehenden Lärmbelastung tritt für alle Betroffenen gleichwohl eine spürbare Verbesserung ein.

Die erwartete Zunahme der Luftschadstoffbelastung durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 führt nach den von der Autobahndirektion Südbayern vorgelegten Berechnungen nicht zu Überschreitungen der vorgeschriebenen Grenzwerte.

Nicht zu verhindern ist allerdings eine zusätzliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion der Landschaft durch den Verlust von Waldflächen, die Überprägung der natürlichen Topographie sowie die Verlagerung der Immissionsbänder. Bei den betroffenen Waldflächen handelt es sich durchweg um ausgewiesene Erholungswälder. Diese Flächen sind Bestandteil des Naturparkes "Augsburg - Westliche Wälder" und entsprechend für die Freizeit- und Erholungsnutzung erschlossen. Durch die Maßnahme, insbesondere durch die Aufweitung der Trassenschneise, größere Einschnitts- und Dammböschungen, Veränderung der Gradienten sowie die Zunahme der Immissionen ist eine Verstärkung der bereits bestehenden Beeinträchtigungen gegeben. Diese werden bis zum Wirksamwerden der Gestaltungsmaßnahmen vor allem nördlich der A 8 deutlich ausfallen. Zwar werden durch die umfangreichen Schallschutzmaßnahmen auch Teile der Landschaft vom Straßenverkehrslärm geschützt. Da aber eine durchgehende Wallschüttung nicht möglich ist, werden die tras-

sennahen Landschaftsbereiche für die Erholungsnutzung stark beeinträchtigt. Ein gewisser Ausgleich für die erwartete Zunahme des Verkehrslärms tritt dadurch ein, dass ein lärmindernder Belag von - 2 dB(A) eingebaut wird. Da im näheren Umfeld der Autobahn bereits derzeit die Erholungsnutzungen eingeschränkt sind, verschlechtert sich die Lärmsituation nicht gravierend.

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wird durch Flächeninanspruchnahme, mittelbare Beeinträchtigungen durch Immissionen und Veränderung des landschaftlichen Funktionsgefüges erheblich und nachhaltig beeinträchtigt. Der Verlust an Lebensräumen für Tiere und Pflanzen ist umfangreich. Biotope werden im Umfang von ca. 8,02 ha dauerhaft in Anspruch genommen. Eine vorübergehende Beeinträchtigung von Biotopstrukturen mit sehr hoher Bedeutung erfolgt dagegen nicht.

Waldflächen gehen insgesamt im Umfang von 15,72 ha verloren.

Von erheblichen Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffeintrag wird innerhalb einer Wirkzone von 50 m ab Fahrbahnrand ausgegangen. Im Bereich der Waldflächen des Rauhen Forstes kommt es bedingt durch den einseitigen Nordausbau zu einer Entlastung bereits heute stark vorbelasteter Flächen südlich der bestehenden A 8. Zusätzliche mittelbare Beeinträchtigungen treten unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung auf 0,76 ha Biotopfläche auf.

Bei der Schmutter sowie den sonstigen im Planungsraum vorhandenen Fließgewässerstrukturen ist von einer erhöhten Empfindlichkeit gegenüber einer Verstärkung der Zerschneidungswirkungen auszugehen. Dies gilt auch für die gehölzgebundene Biotopvernetzung im Bereich der Waldflächen zwischen Adelsried und Edenbergen. Diese zusammenhängenden Waldflächen sind Teil der Wanderkorridore für Großsäuger bzw. für Arten mit sehr hohen Arealansprüchen.

Streng geschützte Tierarten sind mit Ausnahme der Wasser-, Bart- und Fransefledermaus sowie des Abendseglers im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen. Eine Zerstörung der Lebensräume bzw. eine im hohen Maße gefährdende Beeinträchtigung dieser Lebensräume durch das Vorhaben ist nicht ersichtlich.

Die Planung trägt den angesprochenen Konflikten mit mehreren Ausgleichsmaßnahmen Rechnung: Zwei Ausgleichsflächen sind vorgesehen im Schmuttertal ca. 100 m westlich und unmittelbar östlich der Schmutter. Dort erfolgt eine Aufwertung der Schmutterraue als Biotopleitlinie durch Anlage von naturna-

hen Biotopstrukturen im Umfang von 1,83 ha auf einer bestehenden Ackerfläche bzw. intensiv genutzten Grünlandfläche. Eine weitere Ausgleichsfläche (2,06 ha) liegt im Südwesten von Augsburg bei Bannacker. Dort werden bestehende Ackerflächen in gewässerbegleitende Hochstaudenfluren und extensiv genutztes Feuchtgrünland umgewandelt. Dem Ausgleich des Bannwaldverlustes und der Stärkung der Waldfunktionen dienen schließlich zwei Maßnahmen in den Gemarkungen Bergheim (Stadt Augsburg) und Bobingen. Dort werden auf Flächen von 11,25 ha und 4,99 ha anrechenbare naturnahe Laubwaldgesellschaften geschaffen.

Darüber hinaus werden die Eingriffe in den Naturraum durch eine Reihe weiterer Maßnahmen minimiert und reduziert. Insbesondere werden die Schmutterbrücke und die Brücke über die Flutmulde (BW 88) jeweils in zwei eigenständigen Hälften errichtet. Der dadurch mögliche Lichteinfall auf das überbaute Gewässer im Bereich des Mittelstreifens ist ein wesentlicher Beitrag zur Funktionssicherung der Migrationslinien im Schmuttertal. Bei insgesamt 5 neu zu errichtenden Querungsbauwerken soll eine deutliche Aufweitung des Lichtraumprofils die Störung der Wanderungsbeziehungen reduzieren. Die Errichtung der Regenrückhalte- und Sickerbecken erfolgt in naturnaher Bauweise. Schließlich wird der Bauablauf im Bereich der Bauwerke 93, 92, 91 und 98 so gestaltet, dass eine Unterquerungsmöglichkeit der A 8 ohne schwerwiegende funktionale Beeinträchtigung für Fledermäuse durchgängig möglich ist. Eine weitere spürbare Reduzierung der Durchschneidungswirkung ist schließlich auch von der bei Bau-km 49+270 vorgesehenen Grünbrücke (Ersatzmaßnahme für den Nachbarabschnitt AS Zusmarshausen - AS Adelsried) zu erwarten.

Hinsichtlich des Schutzgutes Boden kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen in quantitativer Hinsicht durch die Neuversiegelung von ca. 6,5 ha Fläche. Die Neuversiegelungen erfolgen weitgehend auf vorbelasteten straßenbegleitenden Grünflächen der alten BAB A 8. Land- und forstwirtschaftlich intensiv genutzte Böden ohne besonderen Biotopcharakter sind in einer Größenordnung von 7,17 ha betroffen. Eine unmittelbare Veränderung von Biotopflächen erfolgt im Umfang von 8,02 ha. Hauptsächlich anzutreffen sind entweder stark feinerdehaltige oder sehr humose Böden. In qualitativer Hinsicht wird durch die Versiegelung in die Regelfunktion (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsatzfunktion), die Produktionsfunktion und die Lebensraumfunktion des Bodens eingegriffen. Die Bedeutung der in Anspruch genommenen Böden als

Lebensraum ist auf Grund der überwiegend erheblichen Vorbelastung eher gering. Eine gravierende nachteilige Veränderung in Bezug auf die Regelfunktion der Böden tritt daher nicht ein. Die Ertragsfunktion der betroffenen landwirtschaftlichen Böden ist unterschiedlich hoch. Die Acker- und Grünlandflächen der Lechhochterrasse und der landwirtschaftlich genutzten Teilflächen westlich der Schmutter weisen Ertragsmesszahlen zwischen 40 und 59 auf.

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft kommt es zu einer Verstärkung der bereits vorhandenen technischen Überformung des Landschaftsbildes. Die Landschaft im Bereich der geplanten Trasse ist bereits durch die bestehende BAB A 8 erheblich vorbelastet und im östlichen Teil durch die Siedlungsbereiche von Edenbergen, Täferlingen, Hirblingen und schließlich Augsburg stark menschlich überprägt. Durch den Ausbau der vorhandenen Autobahn wird diese künstliche Veränderung des Landschaftsbildes gerade im Bereich zwischen dem Rasthof Edenbergen und der Anschlussstelle Augsburg-West weiter verstärkt.

Hinzu kommt, dass durch den Bau von bis zu 10 m hohen Lärmschutzwällen bzw. -wänden im Bereich Hirblingen/Täferlingen die Erlebbarkeit der Landschaft von der Straße aus und über die Straße hinweg deutlich beeinträchtigt wird. Zur Reduzierung dieser Beeinträchtigung des Landschaftsbildes hat der Straßenbaulastträger allerdings eine Reihe von Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen: Die Umwandlung und landschaftspflegerische Gestaltung einer Wirtschaftsgrünlandfläche unmittelbar nördlich der Autobahn bei Bau-km 55+310 soll einen Beitrag leisten zur besseren Einbindung des Autobahnkörpers und der Lärmschutzanlagen in das Landschaftsbild. Daneben sind beabsichtigt der Einsatz transparenten Materials bei den Lärmschutzwänden, die naturnah unregelmäßige Gestaltung der Lärmschutzwälle sowie eine landschaftsbereichernde Bepflanzung der Böschungen.

Da es sich bei dem Vorhaben um einen Ausbau handelt, ist das Schutzgut Wasser bereits vorbelastet. Vergleicht man den geplanten Ausbauzustand hinsichtlich des Schutzgutes Wasser mit dem Ist-Zustand, sind mehr vorteilhafte als nachteilige Auswirkungen zu erkennen. Die Neuregelung der Autobahnentwässerung über Entwässerungsmulden und Regenrückhalte- bzw. Versickerungsbecken mit Ölabscheidern verringert die Gefahr des Schadstoffeintrags in Oberflächen- und Grundwasser. Beeinträchtigungen bisher nicht betroffener Oberflächengewässer oder Grundwasserkörper treten nicht auf. Ver-

änderungen des Abflussgeschehens von Niederschlagswässern durch die Aufweitung von Durchlassquerschnitten und größere versiegelte Flächen sowie Retentionsraumverluste durch das Vorhaben werden durch die Neuanlage von Retentionsflächen vollständig ausgeglichen. Der durch die beidseitige Verbreiterung der BAB A 8 im Bereich der Schmutter auszugleichende Retentionsraum wird nach den Planunterlagen unmittelbar westlich der Schmutter, südlich und nördlich der A 8 geschaffen. Größere Eingriffe in bestehende Gewässer sind im Übrigen nicht vorgesehen. Lediglich im Bereich des Regenrückhaltebeckens 3 ist eine geringfügige Verlegung des Gailenbaches um das Becken herum geplant.

Der Grundwasserstrom wird in der Talebene auf Grund der leichten Dammlage der Autobahn nicht beeinträchtigt.

Die mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 verbundene Zunahme des Verkehrsaufkommens lässt langfristig nachteilige Effekte auf das Schutzgut Luft und Klima erwarten. Das im Klimabezirk "Donau-Iller-Lech-Platten" gelegene Planungsgebiet hat eine mittlere Niederschlagsmenge zwischen 750 und 850 mm. Die ebenen landwirtschaftlichen Nutzflächen im Bereich der Lechenebene und des Schmuttertals sind ausgeprägte Kaltluftentstehungsgebiete mit erhöhter Nebelhäufigkeit. Die nach Westen angrenzenden zusammenhängenden Waldflächen der Schotterriedel (Westliche Wälder) haben ein eigenständiges Bestandsinnenklima, das zu einer Kappung der Klimaextreme (Wind, Temperatur) führt. Der gesamte Bereich ist bereits durch die Emissionen des derzeit vorhandenen Verkehrs von mehr als 57.000 Kfz/24h vorbelastet. Es ist anzunehmen, dass die prognostizierte Zunahme des Verkehrs auf 71.000 bzw. 77.000 Kfz/24h langfristig zu einem Anwachsen der Schadstoffausstoßmenge und vor allem im unmittelbaren Umfeld der Trasse zu einer Verschlechterung der Lufthygiene führt. Wie die Berechnungen des Bayer. Landesamts für Umweltschutz ergeben haben, können jedoch die Schadstoffgrenzwerte der 22. BImSchV eingehalten werden. Eine nachhaltige Störung des Lokalklimas ist in Anbetracht des Umstandes, dass keine weiteren Großemittenten vorhanden sind, nicht zu erwarten. Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Frischluftentstehung ist auch nicht auf Grund der geplanten Eingriffe in die Waldbestände zu befürchten. Die geplanten Rodungen auf der Nordseite der BAB A 8 sind zwar quantitativ erheblich, jedoch wird die verloren gegangene Waldfläche im Verhältnis 1 : 1 ausgeglichen. Die Dammkörper der BAB A 8 im Bereich des Schmutter- und Gailenbachtals stellen künftig lokale Durchlüf-

tungsbarrieren dar, werden den Luftzug wahrscheinlich aber nur geringfügig tangieren.

Nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter sind festzustellen. In der Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalschutz vom 28.11.2003 ist dargelegt, dass sich im Umfeld der BAB A 8 zwischen Adelsried und Augsburg-West insgesamt neun Bodendenkmäler befinden. Von der Baumaßnahme unmittelbar betroffen sind dabei ein Handwerksplatz mit mittelalterlichen Töpfereien (Fundstelle 7530/0049), Siedlungsfunde der Urnenfelder- und Römischen Kaiserzeit (Fundstelle 7530/0094), zwei Standorte vorgeschichtlicher Grabhügel (Fundstellen 7530/0065 und 7530/0066), sowie eine Wegtrasse unbekannter Zeitstellung (Fundstellen 7531/0122, 7531/0113 und 7531/0142). In unmittelbarer Nachbarschaft des Vorhabens befinden sich daneben noch ein mittelalterlicher Burgstall (Fundstelle 7530/0094), ein Tongrubenfeld (Fundstelle 7530/0071), ein Schürfgrubenfeld (Fundstelle 7530/0045) sowie ein weiterer vorgeschichtlicher Grabhügel (Fundstelle 7530/0047). Das Landesamt für Denkmalpflege hält es für wahrscheinlich, dass im Planungsbereich weitere Fundstellen ruhen.

Soweit von dem Bauvorhaben Denkmäler berührt werden, können allerdings durch geeignete Maßnahmen (Grabungen, Kartierungen etc.) Beeinträchtigungen dieser Schutzgüter verhindert oder kompensiert werden.

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

3.4 Alternativen

Zu dem bestandsorientierten Ausbau der BAB A 8 zwischen Augsburg-West und Adelsried wurden vom Vorhabensträger keine grundlegenden Alternativtrassen näher untersucht. Eine solche Untersuchung war auch nicht veranlasst, da eine Neubautrasse sich im Vergleich zum bestandsorientierten Ausbau zwangsläufig wesentlich nachteiliger auf die Schutzgüter Boden, Landschaft sowie Tiere und Pflanzen auswirken muss. Hinzu kommt, dass jede

Neubautrasse ebenso wie die bestehende BAB A 8 zwangsläufig das Schmuttertal queren muss, und daher keine Vorteile in Bezug auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Landschaftsbild erwarten lässt. Eine südliche oder nördliche Neubautrasse kann auch in Bezug auf das Schutzgut Mensch nicht vorteilhaft sein, weil in Anbetracht der im Bereich Hirblingen/Täfertingen bestehenden Siedlungsstruktur sich Konflikte mit bestehenden Wohnnutzungen nicht vermeiden lassen. Aus diesem Grund bedurfte die Alternative einer Neubautrasse von vornherein keiner näheren Prüfung.

Bei der verfahrensgegenständlichen Planung ist ab dem westlichen Beginn bis Bau-km 55+500 eine einseitige Verbreiterung der A 8 in Richtung Norden vorgesehen. Erst kurz vor dem Überführungsbauwerk der Kreisstraße A 15 folgt der Wechsel in die symmetrische Ausbauweise.

Alternativ dazu hat der Vorhabensträger verschiedene Varianten des bestandsorientierten Ausbaus näher untersucht. Er hat geprüft, ob ein durchgehend beidseitig symmetrischer Ausbau sinnvoll ist. Dies ist jedoch nur der Fall für den östlichen Teil des Planungsabschnittes (Bau-km 55+500 bis Bauende) wegen der dort vorhandenen Zwangspunkte (Überführung der Kreisstraße A 15, AS Neusäß, AS Augsburg-West). Im westlichen Teil des Planungsabschnittes scheidet ein symmetrischer Ausbau dagegen aus wegen der bewegten Topographie sowie der bei dieser Variante notwendigen Rodung des Waldsaums auf beiden Seiten der bestehenden A 8.

Bezüglich des westlichen Planungsabschnittes vom Bauanfang bis Bau-km 55+500 wurde eine Variante "Süd" untersucht. Diese beginnt wegen des Zwangspunktes "Autobahnkapelle Adelsried" am westlichen Bauanfang in Nordlage, um dann nach dem Kreuzen der Bestandsautobahn in die Südlage zu wechseln. Von Bau-km 48+700 bis Bau-km 52+800 verläuft die Variante "Süd" in Südlage. Im Anschluss daran kreuzt sie abermals die Bestandsautobahn, um im Bereich der Zwangspunkte "Tank- und Rastanlage Edenbergen" und "Gailenbacher Mühle/Schmutter" in Nordlage zu verlaufen. Kurz vor dem Überführungsbauwerk der Kreisstraße A 15 folgt auch bei dieser Variante der Wechsel in die symmetrische Ausbauweise.

Die Schutzgüter Mensch, Klima, Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter sind sowohl bei der Variante "Süd" als auch bei der Variante "Nord" annähernd gleich betroffen. Dagegen werden bei der Variante "Süd" die Schutzgüter Tiere

und Pflanzen, Boden und Wasser stärker tangiert, weil bei dieser Ausbauart stärker in die Gewässerläufe von Gailenbach und Wolfsgraben mit ihren begleitenden Feuchtwäldern auf Gleykomplexen eingegriffen werden muss. Außerdem wäre während der Bauzeit wegen der erforderlichen Provisorien für die beiden Übergangsbereiche eine erheblich größere Flächenversiegelung nötig. Der einseitige Südausbau hätte jedoch hinsichtlich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen gegenüber der anderen Trassenvariante Vorteile. Dies gilt insbesondere für den Waldbestand. Zwar gehen beim Südausbau nicht weniger Waldflächen verloren als beim Nordausbau. Aber die Waldschadensgefahr ist beim Südausbau deutlich geringer. Da die Hauptwindrichtung von Südwesten nach Nordosten verläuft, ist bei einer Rodung des nördlichen Waldtraufs die Gefahr eines Windwurfs höher als bei der Entfernung des südlichen Waldsaums. Außerdem sind die Begleitschäden infolge der stärkeren Sonneneinstrahlung größer. Trotz dieses Vorteils des Südausbaus beim Schutzgut Tiere und Pflanzen verbleiben aber die gravierenden Nachteile bei den anderen Schutzgütern.

4. Bewertung der Umweltauswirkungen

4.1 Allgemeine Bewertung des Vorhabens

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

schaftsbestandteile sind nicht betroffen. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser, Luft, Klima, Kultur- und Sachgüter sind insgesamt von untergeordneter Bedeutung.

4.2 Bewertung der Alternativen

Eine grundlegende Alternative im Sinne einer Neubautrasse hätte so erhebliche Nachteile für die Schutzgüter Mensch, Boden, Tiere und Pflanzen, dass sich auch ohne nähere Prüfung der geplante bestandsorientierte Ausbau unter Umweltgesichtspunkten als vorzugswürdig erweist. Einer eingehenden Bewertung bedürfen im Grunde nur die verschiedenen Möglichkeiten des bestandsorientierten Ausbaus. Der vom Vorhabensträger vorgeschlagenen Variante "Nord" sind die Variante "Süd" und der Fall des beidseitigen symmetrischen Ausbaus gegenübergestellt worden. Die nachfolgende tabellarische Übersicht zeigt in der Reihenfolge 1, 2, 3, 4, welche Varianten nach einer Auswertung der oben angegebenen Daten die vergleichsweise geringsten Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter haben. Sind die Auswirkungen in etwa gleich stark, werden gleiche Rangplätze vergeben. Sind alle Varianten gleich zu bewerten, wird auf eine Reihung verzichtet.

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

Die in der Tabelle enthaltene Auswertung zeigt, dass die Varianten "Süd" und "durchgehender symmetrischer Ausbau" gravierendere Umweltauswirkungen haben als die Variante "Nord". Sie sind als vergleichsweise ungünstig anzusehen.

Die vom Vorhabensträger vorgeschlagene Variante "Nord" hat bei den Schutzgütern Wasser und Boden Vorteile gegenüber den beiden anderen Varianten. Diese Vorteile überwiegen bei wertender Betrachtung die bei der Variante "Nord" sich für das Schutzgut Tiere und Pflanzen ergebenden Nachteile aus der größeren Windwurfgefahr für die nördlichen Waldrandbereiche.

5. Verträglichkeit des Vorhabens gemäß FFH-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie

Der Rat der Europäischen Gemeinschaften hat die o. g. Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen erlassen. Ziel der FFH(Flora-Fauna-Habitat)-Richtlinie, Abl. EG Nr. 206/7 vom 22.07.1992, ist u. a. der Aufbau eines europaweiten Schutzgebietes "Natura 2000". Nach Art. 6 Abs. 3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume, 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. Die FFH-Richtlinie wurde zwischenzeitlich in deutsches Recht übernommen und zwar in die §§ 34 ff BNatSchG und Art. 13b ff BayNatSchG. Nach Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG sind Projekte unzulässig, die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können. Gemäß Art. 49a 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 Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz hat im Jahre 2004 im Rahmen einer 3. Tranche eine Liste mit Gebietsvorschlägen für die Aufnahme in das Europäische Schutzgebietssystem erarbeitet. In dieser Liste, die im Jahre 2004 über die Bundesregierung der EU-Kommission in Brüssel vorgelegt wurde, ist das FFH-Gebiet Nr. 7630-371 "Schmuttertal" enthalten.

Das als FFH-Gebiet gemeldete vorgenannte Gebiet wird mit der Eintragung in die Gemeinschaftsliste gemäß Art. 4 Abs. 2 FFH-RL ein Gebiet gemeinschaft-

licher Bedeutung. Nach der Eintragung und der Bekanntgabe im Bundesanzeiger gilt für es das Verschlechterungsverbot des Art. 13c Abs. 1 und 2 Bay-NatSchG.

Solange die Bekanntmachung der endgültigen gesamteuropäischen Liste im Bundesanzeiger noch nicht erfolgt ist, sind die der Kommission gemeldeten FFH-Gebiete bereits wie Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung zu behandeln. Die Bestimmungen der Richtlinie, insbesondere die zum Verschlechterungsverbot und seiner Überwindung in Art. 6 FFH-RL, sind in der Übergangszeit anzuwenden (vgl. Nr. 3.2 der Gemeinsamen Bekanntmachung der Bayer. Staatsministerien des Innern, für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Gesundheit sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 04.08.2004, Nr. 62-8654.4-2000/21, AllMBI Nr. 16/2000).

Gebiete des Netzes Natura 2000 sind nicht nur durch Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL gegen erhebliche Verschlechterungen der Erhaltungsziele im Gebiet geschützt, sondern auch gegen äußere Einwirkungen, die Bestandteile des Gebietes, d.h. die Flächenqualität bzw. den Bodenwasserhaushalt oder die dort lebenden Arten negativ beeinflussen.

Aufgrund der Lage des Vorhabens am Rande des Schutzgebietes war daher zu prüfen, ob durch bau-, anlagen- und betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens negative Wirkungen von außen in das gemeldete FFH-Gebiet hinein zu besorgen sind. Dabei war weiter zu prüfen, ob Beeinflussungen der im Standarddatenbogen zur Gebietsmeldung aufgenommenen Lebensraumtypen und Arten gegeben sind und ob deren Wuchs- und Lebensraumvoraussetzungen verschlechtert werden.

Mit dem Neubau einer groß dimensionierten Schmetterbrücke mit einer größeren lichten Weite im Zuge des Ausbaus der BAB A 8 ist eine wesentliche Verbesserung der Migrationsmöglichkeiten heimischer Tierarten im Biotopverbund des Flusstales zu erwarten. Gegenüber dem derzeitigen Bauzustand der BAB A 8 ohne Lärmschutz wird durch die geplanten Lärmschutzanlagen das Schmuttertal vor betriebsbedingten Schallausbreitungen wirkungsvoll geschützt.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass das plangegegenständliche Vorhaben für das gemeldete FFH-Gebiet Nr. 7630-371 "Schmuttertal" keine schutzgebietsrelevanten Auswirkungen auf wertgebende Arten und Lebensraumtypen mit sich bringt. Durch die biotopfördernden Maßnahmen wird der Lebensraumverbund des ökologischen Netzes "Natura 2000" gestärkt. Damit ist eine relevante Verschlechterung des benachbarten FFH-Gebietes ausgeschlossen und das Projekt als verträglich i.S. des Art. 13c BayNatSchG zu werten.

III. Materiell-rechtliche Bewertung des Gesamtprojekts

1. Allgemeines

Erfolgt eine Planung in mehreren Abschnitten, dann hat die Planfeststellungsbehörde vorab zu prüfen, ob das Gesamtprojekt gerechtfertigt ist, ob die Gründe, die für die Gesamtplanung sprechen, so gewichtig sind, dass sie die Beeinträchtigung der entgegenstehenden Belange unter Einschluss der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege rechtfertigen und ob eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung gegenüber dem der Planfeststellung zugrunde liegenden Planungskonzept vorzugswürdig ist (vgl. BVerwG vom 02.11.1992, NVwZ 1993 S. 887 ff.; BVerwG vom 10.04.1997, NVwZ 1998 S. 508 ff.; BVerwG vom 19.05.1998, NVwZ 1999 S. 528 ff.). Dies bedeutet allerdings nicht, dass im Rahmen der Planfeststellung eines Teilabschnitts alle Einwände gegen das Gesamtvorhaben vollumfänglich zu prüfen sind. Vielmehr genügt es, wenn bei Anlegung eines grobmaschigen Prüfungsmaßstabs für die nachfolgenden Abschnitte die Prognose aufgestellt werden kann, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegen stehen (BVerwG vom 10.04.1997, NVwZ 1998 S. 508 ff.).

Hinsichtlich des Gesamtprojekts des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8 zwischen Ulm/Elchingen und München ist ein solches vorläufiges positives Gesamturteil möglich. Der Ausbau ist in verkehrlicher Hinsicht - wie anschließend in Punkt 2 dargelegt wird - erforderlich. Die Gesamtplanung ist ausgewogen (Punkt 3). Ihr stehen auch bei Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen.

2. Rechtfertigung der Gesamtplanung

Die Planung ist aus Gründen des Gemeinwohls vernünftigerweise geboten. Einerseits besteht vor dem Hintergrund des vorhandenen und des künftig erwarteten Verkehrs auf der BAB A 8 im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen und München ein Verkehrsbedürfnis für den sechsstreifigen Ausbau. Andererseits entspricht die vorhandene Autobahn, die in ihrem Ausbauzustand weitgehend auf die Jahre 1938/39 zurückgeht, nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis für den überregionalen Verkehr (vgl. § 3 Abs. 1 FStrG).

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

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

Die BAB A 8 entspricht in ihrem ursprünglichen vierspurigen Ausbauzustand nicht dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis. Die verkehrlichen Leistungsgren-

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

Aus diesem Grunde wurde der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 bereits im Jahr 1992 in die erste Dringlichkeitsstufe des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 FStrAbG) aufgenommen. Der Gesetzgeber hat damit nicht nur die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG festgestellt, sondern auch über das Bestehen des Bedarfs verbindlich entschieden (vgl. BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996 S. 914). Diese verbindliche Einschätzung des Ausbaubedarfs wird auch dadurch bestätigt, dass nach den Verkehrsprognosen von Prof. Dr. Kurzak für das Jahr 2020 für den gesamten Bereich der BAB A 8 Verkehrsbelastungen von 70.000 bis 100.000 Kfz/24h vorhergesagt werden. Dieser prognostizierte neuerliche Zuwachs des Verkehrs auf der BAB A 8 hat eine wesentliche Ursache darin, dass mit der Osterweiterung der Europäischen Union der Handel mit den östlichen Nachbarstaaten (Tschechien, Slowakei, Ungarn etc.) zunehmen und dass demzufolge auch der Verkehr auf den Ost-West-Verbindungsachsen ansteigen wird. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 zwischen dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen und München ist daher aus Gründen der Verkehrsüberlastung sinnvollerweise geboten.

3. Ausgewogenheit der Gesamtplanung

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

stehenden Belangen dem Interesse an der Durchführung des Gesamtvorhabens Vorrang einzuräumen ist.

In der Abwägung sprechen für das Straßenbauvorhaben zunächst die Belange der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs, die auch die Rechtfertigung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8 stützen. Hinzu kommen die angeführten Gründe der Wirtschaftsförderung, Stadt- und Regionalentwicklung. Diesen öffentlichen Belangen stehen unbestreitbar Nachteile für einzelne Grundstücksbetroffene, für diverse landwirtschaftliche Betriebe und für Jagdberechtigte gegenüber. Bislang land- und forstwirtschaftlich geprägte Teile Schwabens werden teilweise versiegelt. Auch führt der sechsstreifige Ausbau der Autobahn mit der prognostizierten Verkehrszunahme zu zusätzlichen Belastungen von Wohn- und Mischgebieten.

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

Bei Abwägung der für und gegen die Planung sprechenden Gesichtspunkte spricht daher nichts dafür, dass die Gesamtplanung wegen Überwiegens der entgegenstehenden Belange aufgegeben und dass die Planfeststellungsbehörde sich für die sog. Null-Variante entscheiden wird. Im hier zu entscheidenden achten Abschnitt sind keine so gewichtigen gegenläufigen Gesichtspunkte zu Tage getreten, dass die Verwirklichung des Vorhabens im Rahmen der Ab-

wägung hätte abgelehnt werden müssen. Unlösbare Konflikte sind bei den bereits planfestgestellten Bauabschnitten nicht aufgetreten und auch bei den noch laufenden Planfeststellungsverfahren nicht zu erwarten. Der Verwirklichung des Gesamtvorhabens steht daher kein unüberwindliches rechtliches Hindernis entgegen.

IV. Materiell-rechtliche Bewertung des Abschnittes

Adelsried - Augsburg-West

1. Allgemeines

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 ist, wie oben dargestellt, in vierzehn Planungsabschnitte geteilt. Die in diesem Beschluss gegenständliche Planung umfasst den achten Abschnitt zwischen Adelsried und Augsburg-West. Diese Teilplanung widerspricht keinen zwingenden Planungsleitsätzen, hat eine eigene Planrechtfertigung und ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen.

2. Planrechtfertigung

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

Mit dieser rechtlichen Bindung soll u.a. gewährleistet werden, dass die Bildung von Teilabschnitten auch dann planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder ganz aufgegeben werden sollte. Ein Planungstorso soll vermieden werden. Diese Gefahr besteht beim sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 nicht. Da die BAB A 8 bereits vierstreifig besteht, kann jede Verbreiterung über einen größeren Verkehrsabschnitt zur Verbesserung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf dieser bereits

jetzt stark überlasteten Autobahn führen. Der geplante Ausbauabschnitt schließt im Osten an der für den sechsstreifigen Verkehr bereits ausgebauten Anschlussstelle Augsburg-West unmittelbar an, verbindet diese verkehrswirksam mit der Anschlussstelle Neusäß und führt über eine Strecke von insgesamt 10,1 km Länge in Richtung Westen bis kurz vor die Anschlussstelle Adelsried. Die eigenständige Verkehrsfunktion wird somit bereits durch die sechsstreifige Verbindung zweier Anschlussstellen gewährleistet. Zusätzlich hat der Ausbaubereich auch eine ausreichende Länge, um selbst bei isolierter Verwirklichung eine spürbare Erleichterung des Verkehrsflusses herbeizuführen.

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

Der Ausbau des Abschnittes zwischen Augsburg-West und Adelsried ist auch deswegen sinnvollerweise geboten, weil für das Prognosejahr 2020 eine weitere starke Zunahme des Verkehrs erwartet wird. Nach den Berechnungen von Prof. Dr. Kurzak ist im Jahr 2020 im Bereich zwischen den beiden Anschlussstellen Augsburg-West und Neusäß ein durchschnittlicher Tagesverkehr von 77.000 Kfz/24h mit einem Schwerlastanteil von 18,3 % zu erwarten. Der Vorhersagewert für den Bereich zwischen Neusäß und Adelsried ist mit 71.000 Kfz/24h und einem Schwerlastanteil von 19,6% nur geringfügig niedriger. Da bei den prognostizierten Verkehrswerten auch die Leistungsgrenze einer vierspurigen Autobahn mit Standstreifen von 60.000 Kfz/24h deutlich überschritten wird, ist der sechsstreifige Ausbau aus verkehrlichen Gründen gerechtfertigt.

3. Ermessensentscheidung

3.1 Allgemeine Zusammenfassung

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

3.2 Planungsalternativen und Ausbauvarianten

Die Möglichkeit anstelle des bestandsorientierten Ausbaus eine südliche oder nördliche Neubautrasse zu verwirklichen, bedurfte keiner näheren Untersuchung. Jede Neubautrasse hätte erheblich gravierendere Umweltauswirkungen nach sich gezogen (oben C.II.3.4), erhebliche Mehrkosten verursacht und zwangsläufig unlösbare städtebauliche Konflikte insbesondere im Bereich von Hirblingen und Täferlingen ausgelöst. Der bestandsorientierte Ausbau der BAB A 8 zwischen Adelsried und Augsburg-West ist im Grunde alternativlos.

Der bestandsorientierte Ausbau kann grundsätzlich entweder dadurch erfolgen, dass beidseitig die zusätzlich benötigten Fahr- und Standspuren angebaut werden (symmetrischer Ausbau) oder dass einseitig neben die bestehende Autobahn im Süden oder Norden die zusätzlich benötigten Bahnen hinzugefügt werden (asymmetrischer Ausbau). Der symmetrische Ausbau hat Kostenvorteile, wenn die Autobahntrasse in Lage und Höhe weitgehend beibehalten wird. Dann können der Unterbau der Fahrbahnen und auch ausreichend dimensionierte Brückenbauwerke teilweise oder ganz weiter verwendet werden. Aus den vorgenannten Gründen ist daher der östliche Teil des Planungsabschnittes (Bau-km 55+500 bis Bauende) nicht zuletzt wegen der Zwangspunkte (Überführung der Kreisstraße A 15, AS Neusäß, AS Augsburg-West) bei allen untersuchten Varianten einheitlich in symmetrischer Bauweise vorgesehen.

Muss - wie oben gezeigt - aus verkehrlichen Gründen die Kurven- und Höhenlage der Autobahn stark verändert werden und sind die vorhandenen Brückenbauwerke wie im westlichen Planungsabschnitt ohnedies zu klein, bringt der symmetrische Ausbau keine wirtschaftlichen Vorteile. Der symmetrische Ausbau hat überdies den Nachteil, dass er während der Bauphase infolge der dauerhaften Absperrung von Fahrspuren zu stärkeren Behinderungen des Verkehrsflusses führt. Vor allem hat der symmetrische Ausbau in dem walddreichen westlichen Planungsabschnitt den Nachteil, dass er den Waldsaum an beiden Seiten aufreißt. Da dann auf beiden Seiten der Autobahn bei Winden und Stürmen eine erhöhte Waldschadensgefahr besteht, ist der symmetrische Ausbau im westlichen Planungsabschnitt aus Gründen des Wald- und Naturschutzes abzulehnen.

Beim danach von Bau-km 48+400 bis 55+500 in Betracht kommenden asymmetrischen Ausbau besteht grundsätzlich die Möglichkeit des südlichen und des nördlichen Anbaus. Ein durchgehend nördlicher Ausbau ist realisierbar. Ein durchgehend südlicher Ausbau ist dagegen abzulehnen.

Er erscheint wegen der Notwendigkeit zweier Verschwenkungsbereiche von jeweils ca. 1 km Länge für die Verkehrsabwicklung während der Bauzeit nicht sinnvoll. Ein Südausbau in diesem Bereich wäre zwar aus Sicht der Forstwirtschaft zu begrüßen. Denn die Waldschadensgefahr ist beim Anschneiden des südlich der Autobahn gelegenen Waldrandes geringer als beim Aufreißen des nördlich der Autobahn gelegenen Waldsaums. Diesem Vorteil stehen allerdings erhebliche verkehrliche Erschwernisse in der Bauphase sowie der hohe Aufwand zur Schaffung der Provisorien für die Verkehrsführung gegenüber. Letzteres kann in den Verschwenkungsbereichen auch dazu führen, dass die Waldränder beidseitig angeschnitten werden müssen.

Der durchgehende Nordausbau im Abschnitt von Bau-km 48+400 bis 55+500 hat den Vorteil, dass er die beiden Verschwenkungsbereiche einspart und damit weniger Land verbraucht. Er ist damit auch kostengünstiger durchzuführen. Verschwenkungsbedingte Verkehrserschwernisse treten nicht auf. Schließlich sprechen auch naturschutzfachliche Gründe für den Nordausbau, weil dieser insbesondere das Gailenbachtal weniger beeinträchtigt als der teilweise Südausbau. Wägt man diese Vorteile mit dem Nachteil der etwas höheren Waldschadensgefahr ab, überwiegen die Vorteile der Variante "Nord". Dies gilt auch deshalb, weil der Vorteil der Schonung von Biotopen und des geringeren Flä-

chenverbrauchs sicher und auf Dauer eintritt, während die befürchtete Schädigung des Waldes nur möglicherweise und vorübergehend zu erwarten ist. Außerdem tritt auch bei der Variante "Süd" eine gewisse Waldschadensgefahr ein, die allerdings geringer ist als die Waldschadensgefahr bei der Variante "Nord".

3.3 Ausbaustandard

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

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

Im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 wird aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch die Höhenlage der Autobahn verändert. Die bestehenden Steigungen der BAB A 8 von bis zu 6 % Gefälle sorgen derzeit dafür, dass Schwerlasttransporter, Pkw mit Campinganhänger und schwä-

cher motorisierte Fahrzeuge erheblich an Geschwindigkeit verlieren und dadurch den Verkehrsfluss hemmen. Infolge der zu kleinen Kuppenhalbmesser ist außerdem auf der BAB A 8 die erforderliche Haltesichtweite nicht immer gewährleistet. Aus diesen Gründen wird der Höhenverlauf durch Geländeeinschnitte und Dammlagen derart begradigt, dass die Steigungen maximal 4 % Gefälle aufweisen.

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

4. Raumplanung

4.1 Raumordnung und Landesplanung

Der Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen Adelsried und Augsburg-West entspricht auch den Zielen der Landes- und Regionalplanung. Gemäß dem Ziel B V 1.4.1 Satz 1 des Landesentwicklungsprogrammes Bayern - LEP - soll im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrszunahme, die durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, durch die zunehmende Arbeitsteilung der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union bedingt ist, eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur geschaffen werden. Zu diesem Zweck soll nach B V 1.4.3 Abs. 3, 3.Spiegelstrich des LEP die A 8 (West) München-Augsburg-Ulm vorrangig sechsstreifig ausgebaut werden. Dem sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Augsburg-West und Adelsried stehen daher keine grundsätzlichen landesplanerischen Bedenken entgegen. Soweit sonstige raumordnerische Ziele, vor allem zum Immissionsschutz, zum Naturschutz, zur Wasserwirtschaft und zur Forstwirtschaft, betroffen sind, so halten sich die nachteiligen Auswirkungen aufgrund der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der getroffenen Auflagen in einem landesplanerisch vertretbaren Rahmen. Die Realisierung dieser Ziele wird daher nicht in Frage gestellt. Dies wird auch durch die Stellungnahme des Regionalen Planungs-

verbandes bestätigt, der mit Schreiben vom 27.11.2003 mitgeteilt hat, dass aus seiner Sicht keine Bedenken gegen die Ausbauplanung bestehen.

4.2 Städtebauliche Belange

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 wurde mit den Städten Augsburg, Gersthofen und Neusäß sowie mit den Gemeinden Aystetten und Adelsried im Hinblick auf ihre städtebauliche Entwicklungsplanung abgestimmt. Einwendungen unter städtebaulichen Gesichtspunkten wurden von keiner Kommune vorgebracht.

5. Immissionsschutz

5.1 Lärmschutz

Der Ausbau der BAB A 8 ist mit den Belangen des Schallschutzes vereinbar. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch den Umbau der bestehenden vierstreifigen Straße zu einer sechsstreifigen Autobahn keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen. Entsprechend dem Gebot des § 50 BImSchG wurde die Beeinträchtigung der ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete durch den Verkehrslärm so weit wie möglich durch bauliche Maßnahmen vermieden. Ein Abrücken mit der Fahrbahn von den bewohnten Bereichen war allerdings aufgrund der gegebenen Zwangspunkte Anschlussstelle Neusäß und Tank- und Rastanlage Edenbergen sowie der in südlicher und nördlicher Nachbarschaft liegenden Wohngebiete nicht möglich.

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

Diese Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) betragen

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

Die Art der oben bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in den Bebauungsplänen festgesetzte Flächen sowie Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit einzustufen.

Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 zu der genannten Verordnung zu berechnen. Messungen durchzuführen sieht der Gesetzgeber weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbau-Zustand 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.

Bei diesen Berechnungen wird regelmäßig nur der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm errechnet. Der maßgebliche Beurteilungspegel ist dabei grundsätzlich nicht als sog. Summenpegel zu verstehen, der Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege mit berücksichtigt. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95, NVwZ 1996, 1003, und zuletzt mit Urteil vom 11.01.2001, 4 A 13.99,

ausdrücklich klargestellt. Eine Summation der verschiedenen Einzelbelastungen zu einer Gesamtbelastung ist danach nur zu berücksichtigen, wenn durch die Lärmeinwirkungen eigentumsrechtliche oder gesundheitsgefährdende Eingriffe angenommen werden müssten. Diese Voraussetzungen sind jedoch bei keinem Anwesen gegeben.

Im vorliegenden Fall wurden diese schalltechnischen Untersuchungen und Berechnungen von dem Augsburger Ingenieurbüro für Schall- und Schwingungstechnik Accon GmbH durchgeführt (Planunterlage 11). Grundlage dieser Untersuchungen bildeten die Verkehrsprognosen von Prof. Dr. Kurzak, die von der Autobahndirektion Südbayern zur Verfügung gestellte Verkehrswegeplanung und ein digitales Geländemodell. Obwohl das Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Kurzak für das Jahr 2020 nur Verkehrsbelastungen von 71.000 Kfz/24h im Bereich von Adelsried bis Neusäß und 77.000 Kfz/24h zwischen AS Neusäß und AS Augsburg-West ausweist, sind bei der Verkehrslärberechnung zu Gunsten der Betroffenen 75.000 Kfz/24h bzw. 80.000 Kfz/24h zugrunde gelegt worden. Die Berechnungen sind entsprechend den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung und der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990 (RLS 90) durchgeführt worden. Die Rechenergebnisse sind vom Bayer. Landesamt für Umweltschutz stichprobenartig auf Plausibilität überprüft und bestätigt worden. Vernünftige Zweifel an der rechnerischen Richtigkeit dieser Ergebnisse bestehen nicht.

Nach diesen Untersuchungsergebnissen kommt es in Täferlingen, Hirblingen sowie an der Gailenbacher Mühle ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen zu zum Teil erheblichen Überschreitungen der Tag- und/oder Nachtgrenzwerte bis zu einer Bebauungstiefe von mehreren Hundert Metern Abstand zur A 8. In Edenbergen treten an 23 Gebäuden Überschreitungen des Nachtgrenzwertes für Wohngebiete in einem Abstand von 400 bis 600 m zur Autobahn auf. Die Überschreitungen des Nachtgrenzwertes betragen dabei bis zu 5 dB(A). Der Taggrenzwert wird dagegen an allen Gebäuden eingehalten.

Vorgenannte Grenzwertüberschreitungen treten nach den Berechnungen der Fa. Accon GmbH bei Verwendung eines schallmindernden Fahrbahnbelags auf, der wie der vorgesehene Splitt-Mastix-Asphalt zu einer Emissionspegelsenkung von - 2 dB(A) führt, wenn keine weiteren aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle oder -wände) ergriffen werden.

Im Bereich des Schlosses Gailenbach sowie in den weiter entfernt liegenden Ortschaften Rettenbergen, Batzenhofen, Aystetten und Hammel sind dagegen nach dem Ergebnis der Untersuchungen keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten.

Aufgrund der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen hat die Autobahndirektion Südbayern aktive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, die in den planfestgestellten Lageplänen zum Schallschutz in der Fassung der Tekturplanung vom 24.09.2004 dargestellt sind (Unterlage 11.2T).

Darüber hinaus sieht eine weitere Plantektur vom 29.04.2005 vor, die bestehende Lücke zwischen den Lärmschutzanlagen für Edenbergen und Hirblingen (von Bau-km 55+060 bis Bau-km 55+303) mit einer 2 m über FOK hohen Wand zu schließen. Im Einzelnen wird auf die Planunterlagen verwiesen (vgl. Nr. 2.4.2T des Bauwerksverzeichnisses und Lageplan Nr. 7.1, Blatt Nr. 4/T der Planmappe). Die Pegelminderungen für den Lückenschluss liegen bei max. 0,3 dB(A). Der Lückenschluss zwischen den Lärmschutzanlagen Edenbergen und Hirblingen dient damit vor allem der Vermeidung von Belästigungseffekten und optimiert den aktiven Lärmschutz.

Zur Vermeidung unerwünschter Reflexionseffekte an den Lärmschutzwänden sind zusätzlich zwischen Bau-km 55+370 und Bau-km 55+582 beiderseits der A8 straßenseitig hochabsorbierende Lärmschutzwände vorgesehen. Hierdurch sollen Erhöhungen der Immissionspegel durch reflektierte Schallanteile vermieden werden.

Mit Hilfe dieser Schallschutzmaßnahmen werden im Bereich Täferlingen die Taggrenzwerte für Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete an allen Immissionspunkten eingehalten. An ca. 35 Gebäuden in Wohngebieten verbleiben jedoch Überschreitungen des Nachtgrenzwertes von 49 dB(A) bei Beurteilungspegeln von max. 52 dB(A). Gegenüber freier Schallausbreitung wird eine Reduktion um bis zu 7 dB(A) erreicht.

In Hirblingen werden die Taggrenzwerte an allen Anwesen eingehalten, ebenso der Nachtgrenzwert in den Mischgebieten. Bis zu einem Abstand von ca. 350 m zur A 8 verbleiben jedoch Überschreitungen des Nachtgrenzwertes für Wohngebiete. Diese betragen zwischen 0,1 und 3,0 dB(A). Von den Grenzwertüberschreitungen sind ca. 40 Wohngebäude betroffen. Die höchste

Überschreitung von 3,0 dB(A) ergibt sich an lediglich einem Immissionspunkt (H_IP32). Die Überschreitungen liegen damit im Wesentlichen noch unter der allgemein angenommenen Wahrnehmbarkeitsschwelle von 3 dB(A).

Durch die Schallschutzmaßnahmen wird der Verkehrslärm in diesem Bereich jedoch um bis zu 11 dB(A) gemindert.

In Edenbergen schließlich wird an allen Gebäuden neben dem Taggrenzwert auch der Nachtgrenzwert für Wohngebiete eingehalten. Das gilt auch für die Bereiche von Edenbergen, die als Mischgebiet eingestuft sind.

Weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Hirblingen und Täferlingen sind nicht veranlasst. Eine Verbesserung des aktiven Lärmschutzes über die bereits vorgesehene hinaus ist mit verhältnismäßigen Mitteln nicht möglich. So kommt eine Erhöhung der geplanten Lärmschutzeinrichtungen nicht in Betracht. Nach den vorliegenden schalltechnischen Berechnungen wäre zur Einhaltung aller Grenzwerte im Teilgebiet Hirblingen eine Lärmschutzanlage mit einer rechnerischen Höhe von theoretisch bis zu 20 m ü. FOK erforderlich. Eine solche Anlage würde nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern Kosten von über 14,4 Mio. € verursachen. Die Kosten für den planfestgestellten aktiven Lärmschutz im Bereich Hirblingen betragen hingegen knapp 1,9 Mio. €. Der für die Einhaltung der Nachtgrenzwerte in Hirblingen zu veranschlagende Kostenmehraufwand von rd. 12,5 Mio. € stünde erkennbar außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck i.S. des § 41 Abs. 2 BImSchG. Außerdem wäre eine solche Lärmschutzeinrichtung ein schwerwiegender Fremdkörper in der weit einsehbaren Landschaft des Schmuttertals. Auch eine geringere weitere Erhöhung der auf Höhe Hirblingen vorgesehenen Lärmschutzanlagen von 10 auf 12 oder 14 Meter kommt nicht in Betracht.

Die Planung (2. Tektur vom 29.04.2005) sieht für Hirblingen folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen vor:

Maßnahme	Beginn (Bau-km)	Ende (Bau-km)	Höhe (m ü. FOK der A8)	Länge (m)
LS-Wand (Lückenschluss)	55+060	55+255	2,0	195
LS-Wand (Lückenschluss)	55+255	55+303	2,0	48
LS-Wand	55+303	55+370	4,0	67
LS-Wand	55+370	55+470	5,0	100
LS-Wand	55+470	55+582	5,5	112
LS-Wall-Wand-Kombination	55+600	55+800	7,0+3,0	200
LS-Wall-Wand-Kombination	55+800	56+310	8,0+2,0	510
LS-Wall-Wand-Kombination	56+310	56+470	479,7 ü. NN +2,0	160
LS-Wall-Wand-Kombination	56+435	56+555	3,5 + 2,5	120
LS-Wall	56+580	56+820	4,0	240

Kernbereich des Lärmschutzes ist die 710 m lange und 10 m ü. FOK hohe Wall-Wand-Kombination von Bau-km 55+600 bis Bau-km 56+310.

Die Autobahndirektion Südbayern hat auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde untersucht, wie sich eine weitere Erhöhung in diesem Bereich auf die Schallsituation in Hirblingen auswirken würde. Dazu wurden in Hirblingen drei repräsentative Berechnungspunkte ausgewählt:

- H_IP 10 im Westen (Mühlfeldstr. 2)
- H_IP 42 im Zentrum (Südstr. 7, 9) und
- H_IP 70 im Osten (Karwendelstr. 17).

Ein Vergleich der Immissionspegel bei einer 12 m ü. FOK hohen Wall-Wand-Kombination von Bau-km 55+600 bis Bau-km 56+310 mit den Berechnungsergebnissen in der Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen führt zu folgenden Immissionspegeln an den gewählten Gebäuden:

Variante	Immissionspegel in dB(A)					
	H_IP10		H_IP42		H_IP70	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
2. Tektur vom 29.04.2005	56,2	51,4	56,6	51,9	56,6	51,6
Erhöhung auf 12m ü. FOK	55,9	51,2	55,7	51,0	56,0	51,0
Differenz	- 0,3	- 0,2	- 0,9	- 0,9	- 0,6	- 0,6

Eine Erhöhung der Lärmschutzanlage auf 12 m ü. FOK von Bau-km 55+600 bis 56+310 bewirkt somit eine Pegelminderung um max. - 0,9 dB(A).

Durch die Erhöhung der Wall-Wand-Kombination von 10 auf 12 m ü. FOK würden bei folgenden Gebäuden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten:

- H_IP 47 (Neusäßler Str. 11)
- H_IP 51 (Dr. Beyer-Str. 8c, 8d, 8e)
- H_IP 59 (Neusäßler Str. 1, 3).

Die Kosten würden sich in diesem Fall von 1,9 Mio. € auf über 2,3 Mio. € erhöhen.

Eine weitere Erhöhung der Wall-Wand-Kombination von Bau-km 55+600 bis 56+310 auf 14 m Höhe ü. FOK würde zu folgenden Immissionspegeln an den gewählten Gebäuden führen:

Variante	Immissionspegel in dB(A)					
	H_IP10		H_IP42		H_IP70	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
2. Tektur vom 29.04.2005	56,2	51,4	56,6	51,9	56,6	51,6
Erhöhung auf 14m ü. FOK	55,7	51,0	55,2	50,5	55,7	50,7
Differenz	- 0,5	- 0,4	- 1,4	- 1,4	- 0,9	- 0,9

Durch eine Erhöhung der Wall-Wand-Kombination von 10 auf 14 m ü. FOK würden an folgenden Gebäuden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten:

- H_IP 47 (Neusäßler Str. 11)
- H_IP 51 (Dr. Beyer-Str. 8c, 8d, 8e)
- H_IP 59 (Neusäßler Str. 1, 3)
- H_IP 45 (Neusäßler Str. 15)
- H_IP 46 (Neusäßler Str. 13).

Mit dieser Maßnahme wäre eine Kostenerhöhung von rd. 1 Mio. € (von 1,9 Mio. € auf 2,9 Mio. €) verbunden.

Eine Erhöhung der Wall-Wand-Kombination von Bau-km 55+600 bis 56+310 wäre im Bereich der autobahnnahen Bebauung am wirksamsten. In den Randbereichen und mit zunehmender Entfernung von der Lärmschutzanlage nehmen die erzielbaren Pegelminderungen ab.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch eine Erhöhung der Wall-Wand-Kombination von 10 auf 12 m Höhe ü. FOK in diesem Bereich max. Pegelminderungen von - 0,9 dB(A) erreicht würden. Im Vergleich zur 2. Tektur vom 29.04.2005 wären bei weiteren drei Gebäuden in Hirblingen die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten.

Durch eine Erhöhung der Wall-Wand-Kombination von 10 auf 14 m Höhe ü. FOK würden max. Pegelminderungen von - 1,4 dB(A) erreicht. Damit könnten im Vergleich zur 2. Tektur vom 29.04.2005 bei weiteren fünf Gebäuden in Hirblingen die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Die Errichtung höherer Lärmschutzwälle und -wände stünde nach alledem außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG. Den betroffenen Anwesen wird deshalb dem Grunde nach ein Anspruch auf sog. passiven Schallschutz (Einbau von Schallschutzfenstern und/oder Belüftern an betroffenen Schlaf- und Wohnräumen) zugestanden.

Ähnliches gilt für das Teilgebiet Täferlingen. Zur Einhaltung des Nachtgrenzwertes an allen Gebäuden wäre dort eine Erhöhung der Lärmschutzanlagen von 4 bis 9 m auf bis zu 14 m erforderlich. Die hierfür zu veranschlagenden Kosten betragen über 3,7 Mio. €. Die Kosten der planfestgestellten Lärmschutzanlagen für Täferlingen werden hingegen mit 1,3 Mio. € beziffert. Auch hier liegt der Mehraufwand von über 2,4 Mio. € an aktiven Maßnahmen, der zur Einhaltung der Nachtimmissionsgrenzwerte an allen Gebäuden notwendig wäre, außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Auch in Täferlingen sind deshalb zur Kompensation der verbleibenden Betroffenheiten passive Schallschutzmaßnahmen veranlasst.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für die Einhaltung auch der Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV in allen Orten des Planfeststellungsabschnitts Mehraufwendungen in Höhe von etwa 15 Mio. € erforderlich wären. Von diesen 15 Mio. € würden entsprechend den vorstehenden Ausführungen 2,5 Mio. € auf Täferlingen und 12,5 Mio. € auf Hirblingen entfallen. In Edenbergen wird mit dem planfestgestellten Lärmschutzkonzept die Einhaltung aller Grenzwerte erreicht. Die diesbezüglichen, auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde vorgenommenen Berechnungen sind plausibel und nachvollziehbar. Entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gebührt daher

den planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen der Vorzug vor anders dimensionierten Lösungen.

Schließlich stellt auch der Einbau eines geräuschärmeren Fahrbahnbelags keine hinreichend geeignete und vom Kostenaufwand vertretbare aktive Schallschutzmaßnahme dar. Wie bereits dargestellt beruhen die Schallschutzberechnungen bereits auf der Annahme, dass ein schallmindernder Fahrbahnbelag verwendet wird, der zu einer Emissionspegelsenkung von mindestens - 2 dB(A) führt (wie der vorgesehene Splitt-Mastix-Asphalt). Daher ist der Einbau eines solchen schallmindernden Belages dem Vorhabensträger in Auflage A III Nr. 1 dieses Planfeststellungsbeschlusses ausdrücklich aufgegeben worden.

Es gibt auf dem Markt zwar noch geräuschärmere Fahrbahnbeläge (offenporige Asphalte), die Schallpegelreduzierungen um mindestens - 5 dB(A) erreichen. Diese Fahrbahnbeläge sind jedoch derzeit keine anerkannten Regelbauweisen und befinden sich zumindest teilweise noch in Erprobung (vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 5/2002 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, VkB1. 2002, S. 313 ff., ergänzt bzw. geändert durch ARS Nr. 8/2004, VkB1. 2004 S. 584 f; BayVGH vom 18.02.2004, Az. 8 A 02.40082, Umdruck S. 6 ff.). Darüber hinaus sind diese Fahrbahnbeläge - auch unter Berücksichtigung der nur halb so langen Liegezeiten, in denen ihre schalldämmende Wirkung gesichert ist - mit Mehrkosten von rd. 1 Mio. € pro Autobahnkilometer gegenüber dem herkömmlichen schallmindernden Belag vergleichsweise teuer.

Die Autobahndirektion hat bereits im Vorfeld der Planfeststellung Möglichkeiten des Einbaus von offenporigem Asphalt im Bereich zwischen Hirblingen und der Anschlussstelle Augsburg-West untersucht. Sie ging dabei davon aus, dass ein Einbau von offenporigem Asphalt in diesem Planungsabschnitt nur dann Sinn macht, wenn eine gewisse Mindestlänge sichergestellt ist. Im Erörterungstermin am 14.12.2004 haben in diesem Zusammenhang auch die Vertreter des Landesamts für Umweltschutz bestätigt, dass ein kleinräumiger Wechsel des Fahrbahnbelags auf der Autobahn aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie zur organisatorischen Sicherstellung der Straßenunterhaltung zu vermeiden ist. Zwei Varianten wurden in diesem Zusammenhang untersucht:

Variante 1 sieht den Einbau von Flüsterasphalt auf einer Gesamtlänge von 3,65 km vor, Variante 2 über eine Gesamtlänge von 5,15 km.

Variante 2 birgt dabei den Vorteil, dass lästige Pegelsprünge, insbesondere im Bereich Edenbergen, vermieden werden. Beide Varianten führen in ihrer Wirkung gegenüber dem vorgesehenen herkömmlichen schallmindernden Belag zu einer Immissionspegelreduzierung um weitere 3 dB(A) und damit zu einer flächendeckenden Einhaltung aller Nachtgrenzwerte. Die Mehrkosten für den Einbau von offenporigem Asphalt über einen längeren Abschnitt von 5,15 km (Variante 2) belaufen sich auf rd. 5,15 Mio. €. Dem stehen Einsparungen an den planfestgestellten Lärmschutzanlagen von rd. 0,9 Mio. € gegenüber. Vergleicht man die Kosten von ca. 3,8 Mio. € des aktiven Lärmschutzkonzeptes der planfestgestellten Maßnahme für diesen Bereich mit den bereinigten Gesamtkosten von 8,05 Mio. € bei einem zusätzlichen Einbau von offenporigem Asphalt, dann wird deutlich, dass die Mehrkosten von rd. 4,25 Mio. € jedenfalls im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck unverhältnismäßig hoch sind. Denn die für die Nachbarschaft besonders wichtigen Tagesgrenzwerte können mit dem planfestgestellten Lärmschutzkonzept eingehalten werden.

Gleiches gilt auch für die untersuchte Variante 1. Bei der Wahl dieser verkürzten Variante (3,65 km) ist mit Mehrkosten in Höhe von 3,35 Mio. € zu rechnen. Auch diese Kosten stehen erkennbar außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Variante 1 hat zusätzlich den Nachteil, dass wegen des Übergangs des offenporigen Fahrbahnbelags auf den herkömmlichen schallmindernden Belag in Edenbergen und am Weiler Gailenbach Belästigungseffekte nicht ausgeschlossen werden können.

Auch unter Berücksichtigung des Gesichtspunkts "Landschaftsbild" führt die Gesamtabwägung zu keinem anderen Ergebnis. In der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist eine naturnahe Gestaltung der Lärmschutzanlagen enthalten. Den Belangen des Landschaftsschutzes wird durch ein ausgewogenes und in sich schlüssiges Konzept Rechnung getragen.

Schließlich ist auch unter dem Sicherheitsaspekt des § 4 Abs. 1 FStrG der offenporige Asphalt im Verhältnis zum herkömmlichen schallmindernden Belag eindeutig schlechter zu beurteilen. Die aufgrund der geringeren akustischen und mechanischen Haltbarkeit des Belags in kürzeren Abständen erforderlichen Erneuerungsarbeiten führen auf Dauer nicht nur zu höherem Wartungs- und Erhaltungsaufwand sondern infolge dessen auch zu höheren Behinderungen des Verkehrsflusses. Damit wirkt sich der Einbau von offenporigem As-

phalt auch nachteilig auf die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs aus. Dies gilt auch für den aufwändigen und kostenintensiven Winterdienst mit einem bis zu 50 % erhöhten Verbrauch von Streusalz. Im Übrigen darf nicht übersehen werden, dass der Träger der Straßenbaulast bei der Errichtung von Bauten in Konkretisierung des § 4 FStrG letztlich eigenverantwortlich zu bestimmen hat, welcher Sicherheitsstandard angemessen ist um Risiken im Einzelfall auszuschließen und auch in diesem Zusammenhang dem öffentlichen Interesse, den finanziellen Aufwand gering zu halten, Rechnung tragen darf und muss.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass bei Abwägung der Vor- und Nachteile der offenporigen Asphaltdecke gegenüber dem herkömmlichen schallmindernden Belag unter Kostengesichtspunkten sowie beim derzeitigen Stand der Technik und unter Berücksichtigung der in den ARS Nr. 5/2002 und Nr. 8/2004 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen enthaltenen Grundsätze die Vorteile des vom Vorhabensträger vorgeschlagenen herkömmlichen Verfahrens eindeutig überwiegen. Vor allem die Kosten des offenporigen Asphalts stehen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, nämlich der Einhaltung der Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Wohngebäuden in Hirblingen und Täferlingen.

Auch ein Tempolimit als zusätzlich aktive Schallschutzmaßnahme beim sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 ist abzulehnen. Wie das Bayer. Landesamt für Umweltschutz auch schon in anderen Verfahren ausgeführt hat, ist eine spürbare Verbesserung der Lärmschutzsituation bei Nacht durch ein Tempolimit nicht zu erwarten. Denn die Hauptursache des Verkehrslärms bei Nacht stellt der auf der BAB A 8 vergleichsweise hohe Lkw-Verkehr dar, dessen maximal zulässige Geschwindigkeit bei 80 km/h liegt. Daher sind durch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h - selbst wenn sie effektiv überwacht und durchgehend eingehalten wird - nach Einschätzung des Bayer. Landesamts für Umweltschutz nur Pegelsenkungen von ungefähr 0,5 dB(A) zu erwarten. Die Geschwindigkeitsbegrenzung stellt damit keine effektive aktive Schallschutzmaßnahme dar, da durch das Tempolimit die zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster etc.) nicht entbehrlich werden. Soweit aus anderen Gründen Geschwindigkeitsbeschränkungen notwendig werden, bleiben entsprechende Anordnungen der unteren Straßenverkehrsbehörde (Autobahndirektion Südbayern) vorbehalten.

Nach § 41 Abs. 2 BImSchG kann im Rahmen einer Abwägung vom Grundsatz der Vorrangigkeit des aktiven Lärmschutzes abgewichen werden. Dies erscheint in Anbetracht des oben dargestellten Missverhältnisses zwischen den Kosten für passiven Lärmschutz und der Kosten für weitere Schutzmaßnahmen in Form höherer Anlagen oder offenporigen Asphalt ermessensgerecht. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass in allen betroffenen Wohngebieten die einschlägigen Tagesgrenzwerte künftig eingehalten sind. Der Grenzwert von 59 dB(A) wird um wenigstens 3 dB(A) in den ebenerdigen Außenwohnbereichen unterschritten. Gleichzeitig wird die Schwelle von nachts 60 dB(A), die der Verordnungsgeber in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BImSchV aus Gründen des vorbeugenden Gesundheitsschutzes als kritisch bewertet hat, in den Wohnbereichen nach dem planfestgestellten Ausbau nicht mehr überschritten. Insofern ist der Streckenausbau mit einer Lärmsanierung verbunden. Gegenüber dem heutigen Zustand führt die plangegenständliche Maßnahme zu einer Reduktion des Lärms um bis zu 11 dB(A). Die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Nachtgrenzwerte entspricht daher auch mit Blick auf die gegebene Vorbelastung der Wohngebiete, welche nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000 in NVwZ 2001, 71 ff) beim Ausbau vorhandener Strecken in ausgewogener Weise schutzmindernd zu berücksichtigen ist, ordnungsgemäßer Ermessensausübung.

Den Anwesen, an denen mit aktiven Maßnahmen die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können, wird dem Grunde nach ein Anspruch auf sog. passiven Schallschutz (insbesondere Einbau von Schallschutzfenstern und/oder Belüftern an betroffenen Schlaf- und Wohnräumen) zugestanden. Art und Umfang aller notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen ergeben sich aus der Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV). Die Abwicklung des Anspruchs ergibt sich dann aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97, VkB1 1997, 434). Die Erstattung der entsprechenden Aufwendungen setzt einen Antrag des Eigentümers bei der Autobahndirektion Südbayern voraus. Über die Erstattung ist dann eine Vereinbarung zu schließen. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, steht der Rechtsweg offen.

5.2 Schadstoffbelastung

Die Planung ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Prüfungsmaßstab hierfür sind die §§ 40, 58a BImSchG i.V.m. der 22. BImSchV. Danach darf der Schadstoffgehalt der Luft bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten. Das Bayer. Landesamt für Umweltschutz teilte mit Schreiben vom 15.11.2004 mit, dass unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen sowie bei Berücksichtigung der in den Tekturen vom 24.09.2004 enthaltenen Erhöhungen der Lärmschutzanlagen nicht davon auszugehen ist, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen die lufthygienischen Grenz- und Konzentrationswerte der 22. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen überschritten werden.

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 26.05.2004 (BVerwG 9 A 6.03) ist die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV im Übrigen keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Der planfeststellungsrechtliche Grundsatz der Problembewältigung ist für den Bereich der Luftreinhaltung gewahrt, wenn bei unerwartet auftretenden Problemen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ein spezialisiertes und verbindliches, auf gesetzlichen Regelungen beruhendes Verfahren existiert. Diese Voraussetzungen sind beim System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, § 11 der 22. BImSchV) erfüllt.

6. Naturschutz und Landschaftspflege

Dem Vorhaben stehen keine unüberwindlichen naturschutzrechtlichen Hindernisse entgegen. Von dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 zwischen Adelsried und Augsburg-West sind keine Schutzgebiete nach der FFH-Richtlinie oder der Vogelschutzrichtlinie betroffen. Gleichwohl führt die Verwirklichung des Bauvorhabens - wie bereits in der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C.II.2 und 3 ausgeführt - zu erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft. Insbesondere werden ca. 6,5 ha Fläche neu versiegelt, 64,8 ha Fläche für Böschungen, Wälle, Regenrückhaltebecken etc. umgenutzt und 7,6 ha vorübergehend in Anspruch genommen. Neben dem rein quantitativen Flächenverbrauch ist in qualitativer Hinsicht auch eine Verschlechterung durch die dauerhafte Inanspruchnahme von Biotopen unterer bis mittlerer Qualität im Umfang von 8,02 ha zu erwarten. Ferner wird das Landschaftsbild insbesondere

re im Tal der Schmutter vor allem durch die hohen Lärmschutzeinrichtungen spürbar beeinträchtigt.

Solche Eingriffe in Natur und Landschaft sind nur zulässig, wenn die in den naturschutzrechtlichen Bestimmungen vorgesehenen Rechtfertigungsgründe vorliegen und wenn die hierfür geltenden naturschutzrechtlichen Grundsätze beachtet werden. Nach Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG hat der Verursacher eines Eingriffs vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist, auszugleichen. Gemäß Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder im erforderlichen Maße auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Ergibt die naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so können nach Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG Ersatzmaßnahmen verlangt werden.

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

Das Gebot der größtmöglichen Eingriffsminimierung wird dadurch beachtet, dass die unumgängliche Rodung von Wäldern, Gehölzen und Röhrichten zum Schutz der Tierwelt im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar erfolgt (vgl. Auflage A.V.3). Durch eine ökologische Baubetreuung wird sichergestellt, dass die Naturräume entlang der Bautrasse größtmöglich geschont werden. In den Waldbereichen wird das Baufeld generell beschränkt. Angerissene Wald- und Gehölzflächen werden in Absprache mit den Grundeigentümern durch Umpflanzung und Umbau der angrenzenden Waldflächen wieder geschlossen (Schutzmaßnahme S 1). Angrenzende Biotopflächen und schützenswerte Ge-

hölzbestände werden durch Bauzäune gesichert (Schutzmaßnahme S 2). Gewässer werden gegen den Eintrag von Bau- und Bodenmaterial geschützt (Schutzmaßnahme S 3). In den Unterführungsbauwerken BW Nr. 93, 92, 91 und 89 wird die Durchflugsmöglichkeit für Fledermäuse durchgängig ohne zeitliche Unterbrechung sichergestellt. Dazu ist ein Baubetrieb im Bereich der Brückenbauwerke nach der Dämmerung in der Zeit von Anfang April bis Ende Oktober ausgeschlossen (Schutzmaßnahme S 4). Durchlässe und Brückenbauwerke werden nach tierökologischen Gesichtspunkten gestaltet mit dem Ziel, die Wandermöglichkeiten für landbewohnende Arten zu erhalten und zu verbessern (Schutzmaßnahme S 5). Ferner wird durch eine Reihe von Gestaltungsmaßnahmen sichergestellt, dass die Eingriffe in die Funktionswerte des Landschaftsbildes verringert werden (vgl. S. 48 ff des Erläuterungsberichts, Unterlage 12.0T der Planmappe).

Die verbleibenden unvermeidbaren Eingriffe werden, soweit wie möglich, ausgeglichen. Der Ausgleichsflächenbedarf wurde auf der Basis der zwischen dem Bayer. Staatsministerium des Innern und dem Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993 ermittelt. Nach den Berechnungen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.0.T, S. 42) ergibt sich für die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ein Ausgleichsflächenbedarf von 15,32 ha. Diese von den Naturschutzbehörden überprüfte Berechnung ist von keiner Seite in Frage gestellt worden.

Die Planung sieht einen Ausgleich durch landschaftspflegerische Maßnahmen im Umfang von 15,69 ha vor, so dass der errechnete Ausgleichsflächenbedarf überschritten wird.

Dieser Ausgleich erfolgt im Wesentlichen durch vier Ausgleichsmaßnahmen mit folgenden Inhalten: Aufwertung der Schmutterraue durch Anlage von Biotopstrukturen südwestlich von Hirblingen (Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2 mit einem Umfang von 1,83 ha), Neuanlage von Waldlebensräumen auf landwirtschaftlichen Nutzflächen des Gutes Bannacker, Gemarkung Bergheim, Stadt Augsburg (Ausgleichsmaßnahme A 3 mit einem Umfang von 11,8 ha) und Aufwertung der Diebelbachaue bei Gut Bannacker (Ausgleichsmaßnahme A 4 mit einem Umfang von 2,06 ha).

Damit ist der vom Ausgleichsgebot des Art. 6a BayNatSchG geforderte volle Ausgleich des Naturhaushalts und Landschaftsbildes möglich.

Wie den Planunterlagen zu entnehmen ist, erfolgt dieser Ausgleich allerdings nur teilweise als echte Ausgleichsmaßnahme durch Kompensation vor Ort im beeinträchtigten Naturraum. Echte Ausgleichsmaßnahmen stellen nur die Maßnahmen A 1 und A 2 dar, da sie unmittelbar der Wiederherstellung des durch den Eingriff beeinträchtigten Landschaftsbildes bzw. verletzten Naturraums dienen. Hingegen erfolgt der weitergehende Ausgleich für die Eingriffe nicht vor Ort durch Herstellung von Biotopen bzw. Wiederaufforstung im Nahbereich, sondern an anderer Stelle durch Neuanlage eines Waldes sowie Aufwertung eines Bachbiotopes in einem benachbarten Naturraum. Die Ausgleichsmaßnahmen A 3 und A 4 sind damit genau genommen Ersatzmaßnahmen im Sinne des Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG.

Eine solche Ersatzmaßnahme ist gemäß Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG rechtlich zulässig, wenn ein Ausgleich vor Ort mit vertretbarem Aufwand nicht möglich ist und wenn die für den Eingriff sprechenden öffentlichen Belange bei der Abwägung den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Rang vorgehen. Im vorliegenden Fall überwiegt das öffentliche Interesse am sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 die entgegenstehenden Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, weil zum einen ein überdurchschnittlich hohes verkehrliches und wirtschaftliches Interesse am Ausbau der Ost-West-Achse A 8 besteht und zum anderen nur Grundstücke in Anspruch genommen werden, die bereits durch die bestehende Autobahn vorbelastet sind. Gleichzeitig ist aber die Neubegründung von Wald sowie die Anlage von Biotopen unmittelbar an der BAB A 8 in dem erforderlichen Umfang mit vertretbarem Aufwand nicht möglich, zumal im Eingriffsbereich beidseitig der Autobahn bereits ausgedehnte Waldbereiche vorhanden sind. Daher erscheint es sinnvoll, den unumgänglichen Eingriff in walddreiche Naturräume und Biotope teilweise in einem benachbarten biotop- und waldärmeren Bereich zu kompensieren. Die Aufforstungsfläche A 3 sowie Diebelbachaue A 4 bei Bannacker stehen zwar räumlich nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit den zu rodenden Waldflächen, schließen jedoch unmittelbar an vorhandenen Bannwald an und erscheinen daher für Ausgleichszwecke auch besonders geeignet.

Daher konnte der beabsichtigte Eingriff in Natur und Landschaft im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zugelassen werden. Der Planfeststellungsbe-

schluss umfasst die nach dem BNatSchG und dem BayNatSchG sowie nach darauf basierenden Verordnungen erforderlichen Erlaubnisse, Gestattungen und Befreiungen. Dies gilt auch für die Befreiung von den Verboten des § 2 Abs. 2 der Verordnung des Bezirks Schwaben über das Landschaftsschutzgebiet "Augsburg - Westliche Wälder" vom 22.04.1988 (RABl Schw. 1988 S. 65). Die Verordnung des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen über den Naturpark Westliche Wälder vom 22.08.1988 (GVBl 1988, Nr. 18 S. 299) enthält zwar keine ausdrücklichen Baubeschränkungen. Soweit der Ausbau der BAB A 8 dem in § 4 der Verordnung umrissenen Schutzzweck zuwider läuft, umfasst der Planfeststellungsbeschluss auch die Genehmigung für den ausbaubedingten zusätzlichen Eingriff in die Erholungsfunktionen des Naturparks. Dieser Eingriff wird durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen kompensiert.

Gleichwohl ergeben sich bei der planfestgestellten Trasse neben den Eingriffen in den Naturhaushalt auch erhebliche Eingriffe in das Landschaftsbild. Durch Umsetzung der Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans kann das Landschaftsbild jedoch dem Naturraum angepasst neu gestaltet und damit die Auswirkungen auf das Landschaftsbild ausgeglichen werden.

Zur Einhaltung der naturschutzrechtlichen Bestimmungen wurden die vom Landratsamt Augsburg als unterer Naturschutzbehörde unterbreiteten Vorschläge für Auflagen weitgehend berücksichtigt (vgl. unten C.V.6). Das gilt insbesondere für die Forderung nach einer zeitlichen Beschränkung der Rodungsarbeiten bei Feldgehölzen und für die Forderung nach einer ökologischen Bauleitung (Auflage A.V.3 und 4) Die Auflage A.V.1, dass der landschaftspflegerische Begleitplan im Benehmen mit dem Landratsamt Augsburg zu vollziehen ist, dient der Optimierung und Überwachung der zu treffenden Maßnahmen.

7. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz

Der Ausbau der BAB A 8 ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Er wirkt sich insbesondere nicht nachteilig auf die im Planungsgebiet verlaufenden oberirdischen Gewässer oder das Grundwasser aus. Auch die Belange des Bodenschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Der durch die beidseitige Verbreiterung der BAB A 8 auszugleichende Retentionsraum beläuft

sich auf 800 m³. Der Ausgleich des Retentionsraumes erfolgt westlich der Schmutter, südlich und nördlich der BAB A 8 und nördlich bzw. östlich der Gemeindeverbindungsstraße Edenbergen - Täferingen auf den Grundstücken FlNr. 282, 283 und 272, Gemarkung Edenbergen.

7.1 Straßenentwässerung und Entscheidung über die wasserrechtliche Erlaubnis für die Gewässerbenutzung

Soweit möglich, wird auf der Fahrbahn anfallendes Oberflächenwasser in den Dammbereichen breitflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer belebten Oberbodenzone breitflächig versickert.

In Einschnitten und entlang von Wällen wird das Wasser in Muldeneinläufen gesammelt und über eine Mehrzweckleitung naturnah gestalteten Regenrückhaltebecken zugeführt. Diese bestehen aus einem abgedichteten Absetzbecken mit Leichtstoffabscheider und einem nachgeschalteten Regenrückhaltebecken. Von dort wird das Oberflächenwasser nach evtl. Durchlaufen einer weiteren Reinigungsstufe einem Vorfluter zugeführt. Im Planungsabschnitt ist die Anlage von sechs Regenrückhaltebecken vorgesehen. Als Vorfluter für die Ausläufe der Regenrückhaltebecken dienen die Schmutter (Gewässer II. Ordnung), die Flutmulde, der Gailenbach sowie der Wolfsgaben. Zur schadlosen Ableitung und Vorreinigung des im Zuge der Schmutterbrücke anfallenden Oberflächenwassers wird neben der Schmutterbrücke ein Leichtstoffabscheider unter dem Bankett der BAB A 8 erstellt.

Die beim Erörterungstermin am 02.03.2004 von einem Vertreter der Stadt Gersthofen sowie dem Vertreter des Wasserverbandes Schmuttertal geäußerte Befürchtung nachteiliger Auswirkungen aufgrund der Einleitung größerer Wassermengen in Gräben und Bäche ist unbegründet. Die vom Vorhabensträger geplanten Rückhaltemaßnahmen sind nach dem sog. 100-jährigen Niederschlagsereignis dimensioniert. Nach den Ausführungen des Wasserwirtschaftsamtes belasten die Einleitungen die betroffenen Gewässer nicht, weil die Wassermenge durch Drosseleinrichtungen zeitlich verzögert den Gräben und Bächen zugeführt wird. Dem Schutzbedürfnis gegenüber unerwartet auftretenden negativen Auswirkungen tragen im Übrigen die unter A.IV.2 festgesetzten Auflagen hinreichend Rechnung.

Im Einzelnen wird auf die Unterlage 7.2 "Bauwerksverzeichnis" und die Unterlage 13 "Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen" verwiesen.

Die Einleitungen sind notwendig, weil die Errichtung und der Unterhalt der Straßenentwässerungsanlagen grundsätzlich Aufgabe des Straßenbaulastträgers (§ 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.

Das breitflächige Versickern über Bankette und Böschungen ist nicht erlaubnispflichtig. Die Einleitungen sind dagegen gemäß §§ 2, 3 Abs. 1 WHG erlaubnispflichtig. Die Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst (§ 14 Abs. 1 WHG), sondern unter Nr. A.IV.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die gehobene Erlaubnis nach § 7 WHG, Art. 16 BayWG kann erteilt werden, weil bei Beachtung der auf § 4 WHG und Art. 15 BayWG beruhenden Auflagen eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten ist (§ 6 WHG, Art. 16 BayWG). Ferner hat das Landratsamt Augsburg als zuständige Kreisverwaltungsbehörde mit Schreiben vom 03.11.2003 das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG erteilt.

7.2 Eingriffe in bestehende oberirdische Gewässer

Im Rahmen des Bauvorhabens werden der Schwefel- und Gailenbach als Gewässer III. Ordnung aus technischen und naturschutzfachlichen Gründen verändert bzw. angepasst. Hierbei handelt es sich um eine Ausbaumaßnahme nach § 31 Abs. 2 WHG, 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). Die Umweltauswirkungen sind dargestellt, bewertet und berücksichtigt. Das Vorhaben steht bei Beachtung der in diesem Zusammenhang festgesetzten Auflagen mit den Belangen der Wasserwirtschaft im Einklang.

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst auch die Genehmigung zum Abbruch der bestehenden Schmutterbrücke (BWV lfd. Nr. 2.1), zu deren anschließendem Neubau, der Verbreiterung der bestehenden Autobahntrasse im 60 m-Bereich der Schmutter sowie für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen

auf dem Grundstück FlNr. 282 Gemarkung Edenbergen im 60 m-Bereich der Schmutter. Maßgeblich ist Art. 59 Abs. 1 i.V.m. Abs. 4 BayWG. Bei Beachtung der angeordneten Auflagen wird das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt. Schließlich erstreckt sich die Konzentrationswirkung auch auf die nach Art. 61 Abs. 2 BayWG i.V.m. der einschlägigen Überschwemmungsgebietsverordnung notwendige Ausnahmegenehmigung für das festgesetzte Überschwemmungsgebiet.

7.3 Trink- und Grundwasserschutz

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 widerspricht auch nicht den Forderungen des Trinkwasserschutzes. Trinkwasserschutzgebiete sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Für eine ggf. erforderlich werdende Bauwasserhaltung ist nach Art. 17a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayWG eine beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis im vereinfachten Verfahren notwendig, soweit die Benutzung den erlaubnisfreien Rahmen des § 33 WHG überschreitet oder die Benutzung nicht unter den Gemeingebrauch nach Art. 21 Abs. 1 BayWG fällt (vgl. auch Art. 17a Abs. 1 Satz 3 BayWG). Die vorzulegenden Unterlagen ergeben sich aus Art. 17a Abs. 1 Satz 2 BayWG. Für die Entscheidung über den Antrag ist die Kreisverwaltungsbehörde zuständig (Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayWG).

7.4 Bodenschutz

Dem Bau der Autobahn stehen auch die Belange des Bodenschutzes nicht entgegen. Nach § 1 des BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens gesichert oder wiederhergestellt werden, wobei schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen sind. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 8 findet dieses Gesetz auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten Anwendung, soweit Vorschriften über Bau, Änderung und Erhaltung und Betrieb von Verkehrswegen Einwirkungen auf den Boden nicht regeln.

Im Anhörungsverfahren haben sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass sich im Bereich der Anschlussstelle Altlasten oder Altablagerungen befinden, die eine Gefahr für das Grundwasser darstellen. Für den Fall, dass derartige Altlasten im Zuge der Bauarbeiten zu Tage treten sollten, wurde angeordnet, dass die örtlich zuständige Kreisverwaltungsbehörde als untere Wasserbehörde zu verständigen ist. Mit ihr ist das weitere Vorgehen abzustimmen.

Soweit durch den Schadstoffausstoß der Kraftfahrzeuge eine Verschlechterung der Bodenverhältnisse in unmittelbarer Nähe der Fahrbahnen bewirkt wird, ist diese Bodenbelastung unvermeidbar. Sie hält in aller Regel die Prüfwerte der Bodenschutzverordnung ein. Es kann jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass auf einzelnen Nachbargrundstücken die Vorsorgewerte - abhängig von meteorologischen und geologischen Bedingungen und der vorherrschenden Vegetation - an bestimmten Stellen langfristig überschritten werden. Geeignete und wirtschaftlich vertretbare Vorsorgemaßnahmen für diesen Eventualfall sind nicht ersichtlich. Bei Abwägung des öffentlichen Interesses am Bau der Anschlussstelle mit der beschriebenen eher geringen Gefahr einer schädlichen Bodenveränderung im Rahmen des § 7 Satz 3 BBodSchG überwiegt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens.

8. Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen

8.1 Landwirtschaft

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 zwischen Adelsried und Augsburg-West ist auch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar. Zwar führt die zusätzliche Inanspruchnahme auch zu einer Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Belange. Allein etwa 3,28 ha Acker- und Grünlandflächen werden neu versiegelt. Weitere Flächen dienen der Anlage von Regenrückhaltebecken, Grünstreifen und Lärmschutzeinrichtungen. In Mitleidenschaft gezogen werden vor allem landwirtschaftliche Flächen in der östlichen Hälfte des Planungsabschnitts. Für den Bauablauf werden zusätzlich ca. 8,6 ha intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen vorübergehend in Anspruch genommen. Die nachteiligen Auswirkungen auf die Landwirtschaft werden jedoch durch die bestandsorientierte Planung und das von der Autobahndirektion Südbayern vorgelegte Verkehrskonzept erheblich reduziert. Die Planung sieht vor, die

landwirtschaftlichen Wegeverbindungen weitgehend zu erhalten oder wiederherzustellen.

Die gleichwohl verbleibenden Nachteile sind mit zumutbarem Aufwand nicht vermeidbar und müssen hingenommen werden, weil das öffentliche Interesse am Ausbau des Verkehrsnetzes die Belange der Landwirtschaft überwiegt.

Dementsprechend haben weder das Landwirtschaftsamt Augsburg/Friedberg noch der Bayerische Bauernverband grundsätzliche Einwendungen gegen den Ausbau der BAB A 8 vorgetragen. Ihre Forderungen in den Schreiben vom 20.11.2003 und 17.11.2003 sowie 08.11.2004 beschränken sich auf den Schutz vor Beeinträchtigungen in der Bauphase (Erhalt der wegemäßigen Erschließung, keine Lagerung von Baumaterial, keine Überbeanspruchung landwirtschaftlicher Wege durch Baufahrzeuge, Beweissicherung bei Inanspruchnahme durch Baufahrzeuge etc.), auf den Schutz vor Bewirtschaftungserchwernissen (Verzicht auf die Pflanzung von Baumreihen, Abstand von Büschen und anderen Anpflanzungen zu landwirtschaftlichen Flächen, Pflege von Gehölzstrukturen etc.), auf den Schutz vor zwangsweiser Inanspruchnahme privater Grundstücke für Ausgleichsflächen und auf entschädigungsrechtliche Forderungen (Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen, Ersatzland statt Geldentschädigung). Die Autobahndirektion Südbayern hat in ihrer Stellungnahme vom 23.02.2004 die Beachtung der im Schreiben des Bayer. Bauernverbandes vom 17.11.2003 enthaltenen allgemeinen Hinweise zugesagt. Im Hinblick auf die vom Bayer. Bauernverband thematisierte Abgrenzung der Straßengrundstücke zu den angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücken wird auf die allgemeinen nachbarrechtlichen Bestimmungen verwiesen. Soweit in entschädigungsrechtlicher Hinsicht keine Zugeständnisse gemacht worden sind, liegt dies daran, dass Entschädigungsfragen nicht Gegenstand des Verfahrens sind.

Eine Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe durch die Straßenbaumaßnahme sechsstreifiger Ausbau A 8 wurde im plangegenständlichen Bereich von der Regierung von Schwaben in zwei Fällen objektiv festgestellt.

Betroffen war insofern ein Landwirt, dessen Grundstück in der Gemarkung Edenbergen für den Bau des RRB Nr. 3 entsprechend der ursprünglichen Fassung der Planunterlagen herangezogen werden sollte. Die Existenzgefährdung hat sich durch die in der Tektur vom 24.09.2004 vorgesehenen Umplanung

des Regenrückhaltebeckens erledigt. Auf die Ausführungen unter C.VI.6 wird verwiesen.

Ein weiterer Landwirt aus Adelsried ist insbesondere wegen weiterer Straßengrundabtretungen im Folgeabschnitt Adelsried - Zusmarshausen ebenfalls existenzgefährdet. Lt. Mitteilung der Autobahndirektion wurde diesem Landwirt bereits mit notariellem Vertrag vom 01.03.2005 geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt. Eine Existenzgefährdung entfällt somit.

8.2 Forstwirtschaft

Die Eingriffe in die Belange der Forstwirtschaft sind in quantitativer und qualitativer Hinsicht relativ hoch. Die Verwirklichung des Vorhabens erfordert die Rodung von 15,72 ha Wald im Sinne des Waldgesetzes; davon sind 15,42 ha durch Verordnung vom 25.08.1982 als Bannwald "Wälder westlich von Augsburg" nach Art. 11 BayWaldG ausgewiesen.

Der unmittelbar nördlich an die A 8 angrenzende Waldsaum hat die Funktion eines Schutzwaldes in Bezug auf Sonnenbrand, Borkenkäfer- und Windwurfgefahr für die dahinter liegenden Waldbereiche. Der im westlichen Bauabschnitt geplante nordseitige Ausbau hat die Überbauung dieses Schutzwaldes zur Folge und bedeutet daher einen schwerwiegenden Eingriff.

Die mit dem Ausbau der BAB A 8 verbundenen Eingriffe in bestehende Wälder sind jedoch gerechtfertigt. Nach Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG kann die Erlaubnis zur Rodung von Bannwald nur erteilt werden, wenn angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktionen dem zu rodenden Wald gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann. Die Aufforstungsfläche bei Bannacker (A 3) steht zwar räumlich nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem zu rodenden Bannwald, schließt jedoch unmittelbar an vorhandenen Bannwald an. Beide Waldbezirke sind im Rahmen derselben Bannwaldverordnung geschützt und stellen funktionsmäßig eine Einheit dar. Nach der Stellungnahme der zuständigen Forstdirektion Oberbayern-Schwaben vom 28.11.2003 kann die Forderung gemäß Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG damit als erfüllt angesehen werden. Die planfeststellungsrechtliche Konzentrationswirkung (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) umfasst die insoweit nach pflichtgemäßem Ermessen auszusprechende Erlaubnis sowie die Erlaubnis zur Erstaufforstung nach Art. 16 BayWaldG.

Rodungen in Schutzwäldern dürfen nach Art. 9 Abs. 6 Nr. 1 BayWaldG grundsätzlich nur genehmigt werden, wenn Nachteile für die Schutzfunktion des Waldes nicht zu befürchten sind. Von diesem allgemeinen Grundsatz kann jedoch nach Art. 9 Abs. 7 BayWaldG abgewichen werden, wenn zwingende Gründe des öffentlichen Wohls es erfordern. In diesem Fall steht es im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde, eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen. Diese Voraussetzungen einer Ausnahmegenehmigung nach Art. 9 Abs. 7 BayWaldG liegen beim sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 im Bereich zwischen Adelsried und Augsburg-West vor. Die für eine Rodungserlaubnis allgemein geltenden Voraussetzungen sind nicht erfüllbar. Die geplante nordseitige Rodung ist nicht ohne Nachteile für die Schutzwaldfunktion des Waldes durchzuführen. Zwingende Gründe des öffentlichen Wohls machen jedoch ausnahmsweise eine Rodung erforderlich. Wie die Ausführungen zur Planrechtfertigung gezeigt haben, ist der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dringend erforderlich und aus volkswirtschaftlichen Gründen zwingend geboten. Der nordseitige Ausbau der Autobahn ist im Planabschnitt zwischen Adelsried und der Tank- und Rastanlage Edenbergen erforderlich, weil ein den Schutz- und Bannwald schonenderer Südausbau wegen verschiedener Zwangspunkte sowie des dafür notwendigen Aufwands nur schwer realisierbar ist und bei Abwägung der widerstreitenden öffentlichen Belange die Vorteile des Nordausbaus gegenüber einem Südausbau klar überwiegen. Demnach entspricht es pflichtgemäßem Ermessen der Planfeststellungsbehörde, ausnahmsweise eine Erlaubnis für die Rodung zu erteilen.

8.3 Jagd

Durch den Ausbau der BAB A 8 können Belange der Gemeinschaftsjagdreviere Gersthofen, Hirblingen, Täferlingen, Batzenhofen, Rettenbergen und Adelsried berührt werden. Bei Abwägung der Betroffenheit der Jagdberechtigten ist jedoch den durch die Planung verfolgten öffentlichen Verkehrsinteressen der Vorrang einzuräumen. Der Bedarf an Flächen der bisher den Jagdgenossenschaften zur Ausübung des Jagdrechts zur Verfügung stand, ist zur Durchführung des plangegenständlichen Vorhabens zwingend erforderlich. Die Jagdgenossenschaften haben sich daher auch nicht grundsätzlich gegen das Ausbauvorhaben gewandt.

Die Jagdgemeinschaft Adelsried wendet sich allerdings gegen den umfangreichen Verlust an jagdbarer Fläche und beansprucht dafür einen Ausgleich aus dem angrenzenden Staatswald. Wegen der Jagdwertminderung während der Bauzeit macht sie zusätzlich einen Ausgleichsanspruch geltend.

Die Frage der Wertminderung der Jagdgebiete im Zuge des Baus von Straßen ist jedoch nach herrschender Rechtsprechung des BGH außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären. Die Entschädigung erfolgt grundsätzlich in Geld nach den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen herausgegebenen "Hinweisen zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigungen von gemeinschaftlichen Jagdbezirken" vom 7. Juni 2001 (VkB1. 2002 S. 53 ff.).

Die Autobahndirektion Südbayern hat in Abstimmung mit dem Staatl. Forstamt Biburg zum Schutz des Wildes vor Unfällen die Errichtung von Wildschutzzäunen auf beiden Seiten der BAB A 8 im Bereich des Waldbestandes des Naturparks "Augsburg Westliche Wälder" eingeplant (vgl. Erläuterungsbericht S. 30). Nördlich der A 8 sind Wildschutzzäune von Bau-km 48+400 bis 53+200 und südlich der A 8 von Bau-km 48+400 bis 58+400 geplant.

Soweit von der Jagdgenossenschaft Adelsried gefordert worden ist, Wildschutzzäune auch im Offenlandbereich zu errichten, hat die Autobahndirektion Südbayern in ihrer Stellungnahme auf die "Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen" vom 02.08.1985 (ARS Nr. 11/1985) und 28.02.1992 (ARS Nr. 13/1992) verwiesen. Danach werden auch im Offenlandbereich Wildschutzzäune errichtet, wenn die in den Richtlinien genannten Kriterien nachgewiesen sind. Im Übrigen ist die Entscheidung über die Errichtung von Wildschutzzäunen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

8.4 Fischerei

Fischereifachliche Belange werden berührt durch den Neubau der Schmutterbrücke bei Gailenbach sowie die Verlegung des Gailenbaches im Oberlauf. Beim Neubau der Schmutterbrücke werden Veränderungen im durchflossenen Gewässerbett nicht erforderlich. Die Brückenwiderlager bzw. Pfeiler befinden sich außerhalb des Gewässerbettes.

Das beim Landratsamt Augsburg zuständige Sachgebiet Naturschutz und die Fachstelle für Fischereiberatung beim Bezirk Schwaben haben mit Schreiben vom 03.11. bzw. 29.10.2003 ihr grundsätzliches Einverständnis mit dem Vor-

haben erklärt. Die Fachberatungsstelle hat zu Recht darauf hingewiesen, dass während des Baus keine gewässer- oder fischschädlichen Substanzen einge-
leitet werden dürfen. Da dies nach den Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes verboten ist und da sich im Falle des Zuwiderhandelns die Rechtsfolgen nach den allgemeinen zivilrechtlichen Schadensersatzvorschriften bestimmen, bedurfte es insoweit keiner Auflagen im Planfeststellungsbeschluss. Dies gilt auch für weitere Auflagenvorschläge des Fischereifachberaters, deren Beachtung im Rahmen der Ausführungsplanung der Vorhabensträger im Rahmen seiner Stellungnahme vom 23.02.2004 bereits zugesichert hat. Hingegen wurde die Forderung aufgenommen, den Fischereiberechtigten rechtzeitig von den Baumaßnahmen zu informieren (vgl. Auflage A.IV.2.6).

9. Sonstige öffentliche und private Belange

9.1 Verkehrssicherheit

Der geplante Autobahnausbau genügt den Anforderungen der Verkehrssicherheit. Das Polizeipräsidium Schwaben hat mit Schreiben vom 11.11.2003 den sechsstreifigen Ausbau der Strecke grundsätzlich begrüßt. Nach Einschätzung des Polizeipräsidiums besteht allerdings bei der A 8 seit Jahren ein spürbarer Mangel an geeigneten Lkw-Parkplätzen. Es seien vermehrt Ausweichfahrten von Lastkraftwagen in nahe gelegene Orte zu verzeichnen. Kommunen mit größeren Gewerbegebieten versuchten, mit Stationierungsverboten der vermehrten Lkw-Belastung bei Nacht und an den Wochenenden Einhalt zu gebieten.

Aus polizeilicher Sicht sei zu fordern, dass vor allem das Lkw-Stellplatz-Angebot nennenswert verbessert werde. Die Autobahndirektion Südbayern hat diese Forderung im Parallelverfahren zur Planfeststellung des Abschnitts Adelsried - Zusmarshausen aufgegriffen und im Rahmen der Tektur die beiden PWC-Anlagen Lüftenberg und Streitheim vergrößert. Die Tank- und Rastanlage Edenbergen wurde dagegen bereits im Jahr 2003 um 20 Lkw-Stellplätze erweitert. Weitere Erhöhungen des Stellplatzbedarfs sind deshalb im plangegenständlichen Abschnitt derzeit entsprechend den vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen (VHRR) nicht geboten.

9.2 Wehrverwaltung

Der geplante Autobahnausbau zwischen Augsburg-West und Adelsried berücksichtigt auch die Belange des Militärstraßenbaus. Die Wehrbereichsverwaltung Süd Außenstelle München hat mit Schreiben vom 04.11.2003 darauf hingewiesen, dass die BAB A 8 im Planungsbereich zum Militärstraßengrundnetz (MSGN) gehört und dass der Ausbau der Anschlussstelle daher den "Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge" entsprechen muss. Dies hat die Autobahndirektion Südbayern verbindlich zugesagt.

9.3 Wirtschaft

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 trägt auch den Anforderungen der Wirtschaft Rechnung. Daher hat die Industrie- und Handelskammer für Augsburg und Schwaben sich ausdrücklich für die baldige Realisierung des Projekts ausgesprochen. Denn die sich verschärfenden Überlastungen in wesentlichen Teilen des Autobahnnetzes bringen für betroffene Unternehmen aus Industrie, Handel, Transportwirtschaft und sonstige Dienstleistungen empfindliche Nachteile insbesondere in Form von Zeitverlusten und Kostensteigerungen mit sich. Dies ist um so gravierender, als die Betriebe angesichts des massiv zunehmenden Wettbewerbs mehr denn je auf gute Rahmenbedingungen - und dazu gehört gerade auch die Qualität der Straßeninfrastruktur - angewiesen sind, um ihre Marktanteile halten und ausbauen zu können. Der Möglichkeit einer flüssigen Transportabwicklung kommt hierbei eine zentrale Bedeutung zu. Die zunehmende Überlastung der BAB A 8 beeinträchtigt immer stärker auch die Standortbedingungen der schwäbischen Betriebe.

9.4 Belange der Verkehrs- und Versorgungsunternehmen

Die BAB A 8 kreuzt die Bahnlinie Augsburg - Donauwörth und tangiert an verschiedenen Stellen zwischen Augsburg-West und Adelsried Strom-, Gas- und Fernmeldeleitungen. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 beeinträchtigt in diesen Kreuzungs- und Berührungsbereichen die Belange der Verkehrs- und Versorgungswirtschaft. Aus diesen Gründen wurde im Interesse aller betroffe-

nen Unternehmensträger als allgemeine Auflage A.VII.2 angeordnet, dass diesen möglichst frühzeitig der Beginn der Baumaßnahmen anzuzeigen ist.

Die DB Netz AG Niederlassung Süd hat mit Schreiben vom 27.11.2003 auf die Notwendigkeit des Abschlusses einer Kreuzungsvereinbarung gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) sowie einer Baudurchführungsvereinbarung zur Regelung aller technischen und sicherheitsrelevanten Auflagen hingewiesen. Nach Abschluss der Entwurfsplanung sei beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Arnulfstraße 9-11, 80335 München die "Eisenbahntechnische Prüfung" zu beantragen. Bei Inanspruchnahme von Grundstücken der Deutschen Bahn AG sei schließlich vorab eine Entbehrlichkeitsprüfung durch die DB Immobiliengesellschaft mbH, Niederlassung München, Arnulfstraße 27, 80335 München sowie eine förmliche Entwidmung durch das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Sachbereich 1, Arnulfstraße 9-11, 80335 München durchzuführen. Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 23.02.2004 die Beachtung vorstehender Forderungen sowie weiterer in der Stellungnahme aufgeführter allgemeiner Forderungen verbindlich zugesagt. Ergänzend dazu hat das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München in einer eigenen Stellungnahme vom 28.11.2003 gefordert, dass die detaillierten technischen Bauausführungsunterlagen für die im Zusammenhang mit dem Autobahnausbauvorhaben erforderlichen Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen an Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes (Abbruch und Neubau einer Eisenbahnüberführung, Anpassung von Oberleitungsanlagen sowie von bahnspezifischen Signal- und Telekommunikationsanlagen) rechtzeitig dem Eisenbahn-Bundesamt zu übergeben sind, so dass die notwendigen Prüfungen und Baufreigaben (§ 3 Abs. 1 Nr. 3 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG), § 4 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)) vorgenommen werden können. Dieser Forderung wird durch die Auflage unter A.VII.1 Rechnung getragen.

Die Lechwerke AG (LEW) hat mit Schreiben vom 27.11.2003 darauf hingewiesen, dass die geplante Straßenbaumaßnahme eine 380-/110-kV-Freileitung, ein 20-kV-Kabel sowie mehrere Fernmeldekabeltrassen berührt. Sie hat dagegen keine grundsätzlichen Einwände erhoben, sondern nur auf bestimmte Sicherheitsvorschriften (z.B. 20 m Leitungsschutzzone) und Richtlinien (DIN/VDE 0210, BGV A 2) hingewiesen und Forderungen zur Einhaltung dieser Vorschriften erhoben. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die Forderungen

der LEW in der weiteren Planung und bei der Ausführung des Vorhabens zu berücksichtigen.

Die LEW TelNet GmbH hat im Schreiben vom 24.11.2003 beantragt, im Baubereich parallel zur BAB A 8 von Bau-km 56+577 bis Bau-km 58+500 ein Leerrohr DN 126 mitzuverlegen. Sie hat um die Aufnahme der Leitungsquerung im BW 86 ins Bauwerksverzeichnis gebeten. Die Mitverlegung eines Leerrohres ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Der Vorhabensträger hat jedoch zugesagt, dies bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Er hat außerdem zugesichert, die Leitungsquerung beim BW 86 ins Bauwerksverzeichnis aufzunehmen. Den bauausführenden Firmen wird durch Auflage A.VII.3 aufgegeben vor Beginn aller Baumaßnahmen die aktuellen Kabel-Einmesspläne einzuholen.

Die Ausbauplanung kreuzt die Gashochdruckleitung Ingolstadt-Augsburg der Bayerngas GmbH. Die Bayerngas GmbH ist damit grundsätzlich einverstanden, hat aber mit Schreiben vom 26.11.2003 um eine vorzeitige Abstimmung der Baumaßnahmen insbesondere im Schutzstreifen je 2 m beidseits der Leitungssachse gebeten und gefordert, im Schutzstreifen keine Bepflanzung mit Bäumen und tief wurzelnden Sträuchern auszuführen. Dem hat der Vorhabensträger zugestimmt.

Auch die Deutsche Telekom AG hat sich grundsätzlich damit einverstanden erklärt, dass die ihr gehörenden querenden Telefonleitungen von der Baumaßnahme berührt und ggf. verändert oder verlegt werden. Sie hat jedoch in ihrem Schreiben vom 05.11.2003 darauf hingewiesen, dass die Kosten der Kabelverlegung in bestimmten Fällen nach dem Telekommunikationsgesetz zu erstatten seien. Eine entsprechende Kostentragung nach dem Telekommunikationsgesetz sieht auch das BWV (Nr. 4.1.3) vor, so dass diesbezüglich keine Differenzen bestehen.

Einvernehmlich erledigt wurden auch die Einwendungen der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation GmbH. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die Gesellschaft rechtzeitig über die Bauarbeiten und über die Verlegungsarbeiten benachbarter Netzbetreiber zu informieren, planerische Details vorab in einem Gespräch zu klären und die Vorlaufzeit der GLH GmbH von mindestens vier Wochen zu berücksichtigen. Ausweislich der landschaftspflegerischen Begleitplanung sind die parallel zur BAB A 8 verlaufenden Kabel-

trassen - wie im Schreiben der GLH GmbH vom 18.12.2003 gefordert - frei von Gehölzpflanzungen. Ferner liegen die Kabeltrassen auch künftig auf öffentlichem Grund.

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

Bei Bau-km 55+516 wird der Abwasserkanal des Abwasserzweckverbandes Schmuttertal berührt. Es ist ein Regenrückhaltebecken über dem Kanal vorgesehen. Mit Schreiben vom 05.11.2003 hat der Abwasserverband deshalb gefordert, dass im Fall einer Sanierung des Kanals wegen der Rückhalteanlagen zu erwartende Mehrkosten vom Vorhabensträger zu übernehmen sind. Soweit für den betroffenen Bereich nicht schon eine vertragliche Regelung (Gestattungsvertrag) vorliegt hat der Vorhabensträger eine Kostenübernahme im Wege einer neuen vertraglichen Regelung zugesagt. Auf die Roteintragung im Bauwerksverzeichnis Nr. 3.2.5T wird im Übrigen Bezug genommen.

9.5 Denkmalschutz

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar. Der Kreisheimatpfleger beim Landratsamt Augsburg und das Bayer. Landesamt für Denkmalschutz haben mit Schreiben vom 23.11. bzw. 28.11.2003 dargelegt, dass sich im Umfeld der BAB A 8 zwischen Adelsried und Augsburg-West insgesamt neun Bodendenkmäler befinden. Von der Baumaßnahme unmittelbar betroffen sind dabei ein Handwerksplatz mit mittelalterlichen Töpfereien (Fundstelle 7530/0049), Siedlungsfunde der Urnenfelder- und Römischen Kaiserzeit (Fundstelle 7530/0094), zwei Standorte vorgeschichtlicher Grabhügel (Fundstellen 7530/0065 und 7530/0066) sowie eine Wegtrasse unbekannter Zeitstellung (Fundstellen 7531/0122, 7531/0113 und 7531/0142). In unmittelbarer Nachbarschaft des Vorhabens befinden sich daneben noch ein mittelalterlicher Burgstall (Fundstelle 7530/0094), ein Tongrubenfeld (Fundstelle 7530/0071), ein Schürfgrubenfeld (Fundstelle 7530/0045) sowie ein weiterer vorgeschichtli-

cher Grabhügel (Fundstelle 7530/0047). Das Landesamt für Denkmalpflege hält es für wahrscheinlich, dass im Planungsbereich weitere Fundstellen ruhen.

Die vom Bayer. Landesamt für Denkmalschutz angesprochene Umplanung zum Schutz der tangierten Denkmäler ist nicht geboten. Eine Betroffenheit der aufgeführten Bodendenkmäler lässt sich nicht vermeiden, denn wie oben ausgeführt, kommen als Alternative zum hier planfestgestellten Ausbau der BAB A 8 immer nur bestandsorientierte Varianten in Frage. Der sechsstreifige Ausbau erfolgt vom westlichen Bauanfang bis östlich der Tank- und Rastanlage Edenbergen bei Bau-km 54+880 als nördlicher einseitiger Ausbau. Der Grad der Betroffenheit der in diesem Bereich anzutreffenden Bodendenkmäler ändert sich bei Wahl der einzig in Betracht kommenden Variante Süd nicht. Dies gilt auch für den vorgeschichtlichen Grabhügel (Fundstelle 7530/0066) unmittelbar zwischen den beiden bestehenden Richtungsfahrbahnen.

Im weiteren Verlauf Richtung Osten wird die Autobahn nach einem Verschwenkungsbereich symmetrisch ausgebaut. Die Wahl einer anderen Ausbauart scheidet hier vor allem wegen der Zwangspunkte (Tank- und Rast Edenbergen, AS Neusäß und AS Augsburg-West) aus. Eine Beeinträchtigung der bei Gersthofen in Nord-Südrichtung verlaufenden Wegtrasse (Fundstelle 7531/0122) lässt sich auch in diesem Bereich durch Wahl einer anderen Ausbauart nicht vermeiden.

Daher war mit diesem Planfeststellungsbeschluss die Erlaubnis zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 im plangegegenständlichen Abschnitt auszusprechen. Aufgrund der in Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG festgelegten Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses schließt dies die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis zu Erdarbeiten nach Art. 7 Abs. 1 Satz 1 DSchG ein.

Die Planfeststellungsbehörde hat jedoch nach Art. 7 Abs. 1 Satz 2 DSchG zu prüfen, ob zum Schutz betroffener oder möglicherweise tangierter Bodendenkmäler im Planfeststellungsbeschluss Auflagen und Bedingungen für die Bauarbeiten festzulegen sind. Das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege hat in seiner Stellungnahme vom 28.11.2003 vorgeschlagen, im Bereich der unmittelbar betroffenen Bodendenkmäler Sondierungsgrabungen durchzuführen und anschließend - abhängig vom Ergebnis - sachgerechte archäologische Ausgrabungen durchzuführen. Der Oberbodenabtrag auf den Verdachtsflächen sei außerdem so vorzunehmen, dass mit Hilfe eines Baggers mit ungezählter Böschungsschaufel ein durchgehender Streifen der Trasse - bei symmetrischer

Bauweise auch zwei Streifen des Oberbodens - unter archäologischer Aufsicht entfernt wird. Der gesamte weitere Oberbodenabtrag könne dann wie üblich mit Schubraupen, jedoch ebenfalls unter fachkundiger Aufsicht, vollzogen werden.

In ihrer schriftlichen Stellungnahme sowie beim Erörterungstermin am 02.03.2004 erklärte sich die Autobahndirektion bereit, entsprechend der bisher gängigen Praxis notwendige Maßnahmen zur Sicherung von Bodendenkmälern im üblichen Umfang und mit vertretbarem Aufwand durchzuführen. Diese Zusage wurde durch die Anordnung der Auflagen unter A.VI.1-6 räumlich beschränkt auf die vom Ausbau betroffene Trasse und die beanspruchten Nebenflächen. Sollten aufgrund der Sondierungen oder später im Rahmen der Bauarbeiten Bodenfunde gemacht werden, dann gilt zunächst die in Art. 8 BayDSchG enthaltene Meldeverpflichtung. Darauf sind die bauausführenden Unternehmen nach Auflage A.VI.5 hinzuweisen.

Die Frage der Übernahme bzw. Aufteilung der bei Vollzug der Auflagen A.VI.1-5 anfallenden Arbeiten und Kosten war - wie unter A.VI.6 ausdrücklich ausgeführt - in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht zu regeln. Eine Kostenvereinbarung ist zwischen den zuständigen Behörden derzeit in Arbeit. Die Autobahndirektion Südbayern hat sich bereiterklärt, mit der Denkmalschutzverwaltung - wie bereits bei vergleichbaren Vorhaben auch - eine Vereinbarung zu treffen, wonach die anfallenden Kosten von der Autobahndirektion Südbayern ohne Anerkennung einer Rechtspflicht zunächst vorfinanziert werden. Das Fortschreiten der Baumaßnahme ist damit gewährleistet.

Die Belange des Denkmalschutzes werden damit in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

9.6 Eingriffe in das Eigentum

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 greift in erheblichem Umfang in privates Eigentum ein. Für den Ausbau der BAB A 8 sind im plangegenständlichen Abschnitt einschließlich der Flächen für landschaftspflegerische Maßnahmen insgesamt 38,2 ha Grundstücksfläche zu erwerben. Hinzu kommen 8,6 ha, die vorübergehend beansprucht werden. Im Einzelnen wird auf das Grunderwerbsverzeichnis und die Grunderwerbspläne Bezug genommen (Unterlage 14.1T und 14.2T der Planmappe). Bei der Überprüfung dieser Eingriffe ist zu berücksichtigen, dass dem verfassungsrechtlich geschützten Privateigentum

ein besonderer Stellenwert zukommt (Art. 14 GG). Die vorgesehenen Eingriffe sind nur gerechtfertigt, wenn die Inanspruchnahme privaten Eigentums für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme eine geeignete, erforderliche und zumutbare Maßnahme darstellt.

Die Planung wird diesen Vorgaben gerecht. Die mit ihr verbundenen Eingriffe in privates Eigentum haben eine ausreichende Rechtfertigung. Die im Grunderwerbsverzeichnis im Einzelnen aufgeführten Flächen sind für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme geeignet. Ihre Inanspruchnahme ist ferner - wie die Abwägung der verschiedenen Ausbauvarianten und der verschiedenen Standorte für Retentionsräume ergeben hat - erforderlich. Durch den bestandsorientierten Ausbau der BAB A 8 wird auf die Interessen der privaten Grundstückseigentümer bereits dadurch Rücksicht genommen, dass etwa die Hälfte der erforderlichen Neubautrasse auf den vorhandenen Flächen der bestehenden BAB A 8 errichtet wird. Eine Reduzierung des Flächenbedarfs ist ohne Beeinträchtigungen der Verkehrswirksamkeit der Straße und der übrigen oben erwähnten Planungsziele nicht erreichbar. Insbesondere können die Retentionsräume nicht auf öffentliche Flächen verlegt werden, weil der öffentlichen Hand in diesem Bereich gleich geeignete Standorte nicht zur Verfügung stehen. Die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum sind sämtlichen Betroffenen auch zumutbar. Zwar bewirkt der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 in zwei Fällen eine landwirtschaftliche Existenzgefährdung. Dieses Problem kann jedoch durch Ersatzlandgestellung bzw. die Umplanung mit Tekturen vom 24.09.2004 bewältigt werden.

V. Forderungen von Trägern öffentlicher Belange

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

1. Stadt Augsburg

Die Stadt Augsburg hat der Planung zum Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen Adelsried und Augsburg-West mit Schreiben vom 09.01.2004 zuge-

stimmt. Der Vorhabensträger hat entsprechend dem Wunsch der Stadt zugesichert, die Ausführungsplanung für die Ausgleichsmaßnahme A 3 bei Bannacker mit dem Amt für Grünordnung und Naturschutz der Stadt abzustimmen. Der weitergehende Wunsch der Stadt Augsburg nach einer besseren landschaftlichen Einbindung durch eine südseitige Abschirmung der Autobahn im Bereich der Langweider Hochterrasse ist zurückzuweisen. Die Langweider Hochterrasse umfasst in etwa den Streckenabschnitt zwischen der Bahnlinie Augsburg - Donauwörth (Str.-km 54,0) und der Anschlussstelle Neusäß (Str.-km 55,8). Südlich der BAB A 8 befinden sich im unmittelbaren Anschluss an die BAB A 8 die überplanten Flächen des Güterverkehrszentrums (GVZ) Augsburg (km 54,0 - km 55,0). Der verbleibende Trassenbereich liegt im unmittelbaren Einflussbereich der AS Neusäß und wird von der Zubringerstraße zum geplanten GVZ zusätzlich abgegrenzt. Die Auswirkungen durch die A 8 auf den Erholungsraum werden dementsprechend stark überlagert. Eine Abschirmung entlang der A 8 wäre somit nur sehr eingeschränkt wirksam und würde eine deutliche Flächenmehrinspruchnahme nach sich ziehen. Nicht zuletzt wegen der erheblichen Konfliktsituation bei zusätzlicher Inanspruchnahme hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzflächen und der eingeschränkten Wirksamkeit einer solchen Maßnahme kommt eine zusätzliche Geländemodellierung nicht in Betracht.

2. Stadt Gersthofen

Die Stadt Gersthofen hat der Planung zum Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen Adelsried und Augsburg-West mit Schreiben vom 16.12.2003 unter Hinweis auf ihre Stellungnahme zum Lärmschutz sowie weitere Anregungen und Bedenken zugestimmt.

Die Stadt stellte dabei den Antrag, den aktiven Lärmschutz über das Maß der sich aus den einschlägigen rechtlichen Bestimmungen ergebenden Umfangs hinaus so zu verbessern, dass möglichst wenig Wohngebäude mit passivem Lärmschutz ausgestattet werden müssen. Dies gilt für die westlichen Stadtteile der Stadt Gersthofen - Hirblingen, Edenbergen und Rettenbergen.

Im Rahmen der Anhörung zu den Tekturen vom 24.09.2004 erhob die Stadt Gersthofen zusätzlich mit Schreiben vom 26.10.2004 Einwendungen und forderte für den Streckenabschnitt bei Hirblingen den Einbau eines offenporigen Asphaltts mit einer lärmindernden Wirkung von - 5 dB(A). Die gleiche Forde-

rung erhob die Stadt für den Streckenabschnitt bei Edenbergen unter Hinweis auf den Wohngebietscharakter im Ortskern von Edenbergen.

Die Forderungen haben sich durch die Tekturen vom 24.09.2004 und vom 29.04.2005 weitgehend erledigt. Die Stadt hat deshalb am 14.06.2005 mitgeteilt, dass im Rahmen der Anhörung zur 2. Tektur keine Einwendungen mehr erhoben werden.

In Rettenbergen werden mit Beurteilungspegeln von max. 50 dB(A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht die Grenzwerte für Mischgebiete um minimal 14 bzw. 8 dB(A) unterschritten. Die Immissionspegel liegen bereits unter den städtebaulichen Orientierungswerten für Wohngebiete. Lärmschutzmaßnahmen werden hier nicht als geboten erachtet.

Gleiches gilt nach Einbringung der Tekturen auch für den Bereich Edenbergen. In Hirblingen verbleiben unter Berücksichtigung der Tekturplanung Immissionsgrenzwertüberschreitungen des Nachtgrenzwerts für Wohngebiete an ca. 40 Wohnanwesen. Aufgrund der örtlichen Situation werden weitergehende Lärmschutzeinrichtungen jedoch nicht als verhältnismäßig erachtet. Zur Begründung hierzu wird auf die schalltechnische Untersuchung zum Ausbauvorhaben sowie auf die Ausführungen unter C.IV.5 in diesem Beschluss verwiesen.

Der Hinweis der Stadt Gersthofen auf die laufenden Planungen für eine südliche Umfahrung des Stadtteils Hirblingen hat im vorliegenden Verfahren keinerlei Relevanz. Die Planung der Ortsumgehung Hirblingen ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Mit der vorliegenden Planung der BAB ist die gewünschte Trassierung der Ortsumgehung möglich. Im Übrigen hat eine spätere Ortsumgehung Hirblingen die mit diesem Beschluss planfestgestellte sechsstreifige BAB A 8 zu berücksichtigen (vgl. § 16 Abs. 3 Satz 3 FStrG).

Die weiteren in den Schreiben der Stadt Gersthofen angeführten Belange haben sich durch verbindliche Zusagen des Planungsträgers erledigt.

3. Stadt Neusäß

Die Stadt Neusäß hat mit Schreiben vom 17.12.2003 Einwendungen erhoben und diese mit Schreiben vom 15.06.2005 wiederholt. Sie ist Eigentümerin dreier unbebauter Grundstücke im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 69 "Gewer-

be- und Wohnbaugebiet Täferlingen-Nord" und befürchtet künftige Nutzungseinschränkungen für dort vorhandene und künftig noch zu errichtende Betriebsleiterwohnungen. Die insoweit vorgetragene Einwendung ist unbegründet. Die Bebauungspläne der Stadt Neusäß sind mit ihrer jeweiligen Gebietseinstufung in den Plänen und Schallschutzunterlagen berücksichtigt. Für Betriebsleiterwohnungen sind die Grenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts anzuwenden. Bei Beurteilungspegeln von 62 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts im 1. Obergeschoss an der nördlichen Vorgrenze des Gewerbegebiets werden die Grenzwerte sogar der A 8 zugewandt eingehalten.

Die Lärmsituation wird sich im Vergleich zum Ist-Bestand künftig verbessern. Einschränkungen durch den Autobahnausbau ergeben sich daher nicht.

Zum nachhaltigen Schutz des Schulgebäudes mit seinem Außenbereich in Täferlingen fordert die Stadt außerdem eine Verlängerung der südseitig der Autobahn vorgesehenen Lärmschutzwand im Bereich westlich der Gailenbacher Mühle bis zur Raststätte Edenbergen. Diese Einwendung ist unbegründet und daher ebenfalls zurückzuweisen. Die Beurteilungspegel aus der A 8 betragen im 1. Obergeschoss der Schule auf dem Flurstück Nr. 77 autobahnzugewandt 52 dB(A) am Tage und 47 dB(A) nachts. Der geltende Taggrenzwert für Sondergebiete von 57 dB(A) wird demnach deutlich unterschritten. Sogar im Falle einer Nutzung zu Schlafzwecken wäre der Nachtgrenzwert von 47 dB(A) eingehalten.

Die allgemein gehaltene Forderung der Stadt, die Wohngebiete in Täferlingen in höchstmöglichem Maß vor Lärm zu schützen, wird - soweit sie sich nicht durch die Tekturen vom 24.09.2004 erledigt hat - unter Hinweis auf die Ausführungen unter C.IV.5 zurückgewiesen.

Die getroffenen Maßnahmen zur Einbindung der A 8 ins Landschaftsbild sind angemessen und entsprechen den Vorgaben der "Gemeinsamen Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben". Weitergehende Forderungen der Stadt sind unbegründet.

Die Einwendungen der Stadt Neusäß bezüglich einer vorzeitigen Abstimmung bei Inanspruchnahme von Wegeflächen während der Bauabwicklung sowie bei

der Ausführungsplanung für die Lärmschutzanlage im Bereich des Grundstücks FlNr. 572/2 Gemarkung Täferlingen haben sich durch Zusagen des Vorhabensträgers erledigt.

4. Gemeinde Adelsried

Die Gemeinde hat mit Schreiben vom 18.12.2003 Stellung genommen und sich mit der vorliegenden Planung grundsätzlich einverstanden erklärt. Gleichzeitig äußerte sie jedoch Bedenken wegen befürchteter nachteiliger Wirkungen durch den Verkehrslärm. Der zweite Bürgermeister der Gemeinde wiederholte diese Bedenken beim Erörterungstermin am 02.03.2004 unter Hinweis auf die geringfügige Anhebung der Gradienten am westlichen Ende des Planfeststellungsabschnitts. Der Einwand ist unbegründet.

Die Gemeinde Adelsried befindet sich an der Schnittstelle der Planungsabschnitte "Adelsried - Augsburg-West" und "Zusmarshausen - Adelsried". Der Planfeststellungsabschnitt AS Adelsried bis AS Augsburg-West hat keine Auswirkungen auf die Schallimmissionen in Adelsried. Durch die natürliche Geländeerhebung bei km 48+500 wird bereits eine hohe Abschirmwirkung der schutzbedürftigen Bebauung in Adelsried erreicht. Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung werden daher in der Planfeststellungsunterlage zum Abschnitt Zusmarshausen - Adelsried zusammengefasst.

Den Wunsch der Gemeinde nach Überlassung einiger Ausgrabungsobjekte aus dem zu beseitigenden Grabhügel wird der Vorhabensträger an die zuständige Denkmalschutzbehörde weiterleiten.

5. Gemeinde Aystetten

Die Gemeinde Aystetten hat mit Schreiben ohne Datum - eingegangen bei der Regierung von Schwaben am 18.12.2003 - Einwendungen erhoben. Sie befürchtet eine Verschlechterung der Lärmsituation im Gemeindegebiet sowie im Erholungsgebiet "Schwefelquelle". Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Die max. Beurteilungspegel betragen am nördlichen Ortsrand von Aystetten bei ca. 1000 m Abstand zur Achse der A 8 in der Prognose 52 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts. Es werden somit bei freier Schallausbreitung die Grenzwerte für Wohngebiete von 59 / 49 dB(A) tags / nachts eingehalten bzw. unterschritten. Die Dämpfung durch den vorhandenen Bewuchs ist hierbei (richtlinienkonform zur RLS-90) nicht angesetzt. Eine Schutzbedürftigkeit bezüglich der ge-

nannten Schwefelquelle ergibt sich auf der Grundlage der 16. BImSchV nicht. Es werden daher auf der Grundlage der geltenden Gesetzeslage keine Lärmschutzeinrichtungen erforderlich.

6. Landratsamt Augsburg

Das Landratsamt Augsburg hat mit Schreiben vom 27.11.2003 den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 grundsätzlich begrüßt, allerdings Verbesserungen beim aktiven Lärmschutz insbesondere im Bereich der Gailenbacher Mühle eingefordert. Diese Forderung ist - soweit sie in ihrem Umfang über das sich aus den aktuellen Planunterlagen unter Berücksichtigung der Tektoren ergebende Maß hinausgeht - abzulehnen.

Die gewünschte Verlängerung der Lärmschutzwand von der Gailenbacher Mühle in westlicher Richtung bis zur Blendschutzanlage an der Rastanlage Edenbergen hat nur eine geringe bzw. keine akustische Wirksamkeit und bewirkt bei einer konstanten Höhe von 4 m über FOK eine zusätzliche Pegelminderung von lediglich 0,2 dB(A) an der westlichen Randbebauung von Täferlingen und keine weitere Pegelminderung an der Gailenbacher Mühle.

Ganz im Widerspruch zur Forderung des Landkreises nach Ausweitung des aktiven Lärmschutzes bis zur Tank- und Rastanlage Edenbergen steht die aus naturschutzfachlicher Sicht erhobene Forderung, aus Gründen der optischen Zerschneidungswirkung auf die Lärmschutzwand an der Südseite der Autobahn in Höhe Gailenbacher Mühle zu verzichten. Eine Verkürzung der Lärmschutzwand südlich der A 8 bis zum östlichen Widerlager der Schmutterbrücke würde eine Überschreitung des Nachtgrenzwerts von 59 dB(A) am Wohngebäude der Gailenbacher Mühle um 2 dB(A) sowie ein Ansteigen der Beurteilungspegel am westlichen Ortsrand in Täferlingen um 1 dB(A) bedeuten. Bezogen auf die westliche Randbebauung würde damit die Überstandslänge der Lärmschutzanlage unter das Einfache des Abstands zu der betroffenen Wohnbebauung sinken. Dies bedeutet ein Ansteigen der subjektiv empfundenen Lästigkeit der Verkehrsgeräusche.

Die Autobahndirektion Südbayern hat der Forderung der unteren Naturschutzbehörde, die Rodungsarbeiten auf die Monate Oktober bis Februar zu beschränken, nicht zugestimmt. Die Auflage der zeitlichen Rodungsbeschränkung unter A.V.3 ist jedoch zum Schutz der Tiere während der Nist-, Brut- und Laichzeit - wie die nach ihrem Wortlaut nicht unmittelbar einschlägige Regelung des Art. 13e Abs. 1 Nr. 2 BayNatSchG zeigt - erforderlich. Eine Ausnah-

me gilt nur dann, wenn der Bauablauf Rodungsarbeiten zu einem anderen Zeitpunkt erforderlich macht und wenn die untere Naturschutzbehörde - nach Prüfung der Lage vor Ort - der Durchführung von Rodungsarbeiten auch in naturschutzfachlicher Hinsicht zustimmen kann.

Das Landratsamt weist darauf hin, dass mit dem Ausbauvorhaben die Zerschneidungswirkung für Tierarten, welche die Unterführungen nicht annehmen, vor allem im Bereich der westlichen Wälder deutlich zunehmen wird, und fordert zur Minimierung dieses Effekts die Errichtung einer Grünbrücke mit einer Mindestbreite von 50 m an geeigneter Stelle im Bereich des Rauhen Forstes. Bezüglich dieser Forderung ist zunächst darauf hinzuweisen, dass das Ausgleichserfordernis für die verbleibenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes auf der Grundlage der "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben der Bayer. Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen (Bekanntmachung vom 21.06.1993)" ermittelt wurde. Dem Anliegen des Landratsamtes wird jedoch dadurch Rechnung getragen, dass als Ersatz für entfallende Ausgleichsmaßnahmen im westlich angrenzenden Planungsabschnitt (AS Zusmarshausen bis AS Adelsried) der Bau einer 50 m breiten Grünbrücke im Bereich des Rauhen Forstes vorgesehen ist. Diese Maßnahme minimiert auch im vorliegenden Planungsabschnitt die vorhandenen Trenneffekte. Das Brückenbauwerk ist nachrichtlich in den Planunterlagen dargestellt. Entgegen der Auffassung des Landratsamtes Augsburg wird die Herstellung der Grünbrücke als geeignete Ersatzmaßnahme bewertet. Die Grünbrücke wurde daher im Bilanzergebnis für unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft mit entsprechendem Gewicht berücksichtigt. Auf den Beschluss des Bayer. Landtags vom 22.05.2003 (Drucksache 14/12517) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die übrigen Anregungen und Bedenken des Landratsamtes haben sich durch Zusagen des Vorhabensträgers beim Erörterungstermin bzw. im Rahmen der schriftlichen Stellungnahme erledigt.

7. Bund Naturschutz

Der Bund Naturschutz lehnt den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 generell ab. Seine ablehnende Haltung begründet der Bund Naturschutz im vorliegenden Verfahren mit Schreiben vom 17.12.2003 unter Verweis auf seine allge-

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

VI. Einwendungen und Forderungen Privater

1. Lärmeinwendungen aus Hirblingen

Aus dem Bereich Hirblingen haben sich zahlreiche Bewohner bzw. Immobilieneigentümer zu Interessengemeinschaften zusammengeschlossen und gemeinsame Einwendungen vorgetragen. Diese sind dargelegt im Schreiben der "Interessengemeinschaft Hirblingen - Autobahnausbau A 8 Ansprechpartner: Hans-Jürgen Bühler" vom 15.12.2003 mit 115 Unterschriften sowie im Schreiben der "Interessengemeinschaft Autobahnausbau A 8 Ansprechpartner: Dr. Markus Brehm" vom 15.12.2003 mit 49 Unterschriften.

Im Wesentlichen machen die beiden Interessengemeinschaften folgende Forderungen und Bedenken geltend:

- Erhöhung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen oder alternativ Absenkung der Fahrbahnoberkante im Bereich zwischen den Anschlussstellen Augsburg-West und Neusäß im notwendigen Umfang bis zur Einhaltung der Nachtgrenzwerte.

- Einbau von Flüsterasphalt zwischen der Anschlussstelle Augsburg-West und der Täferinger Brücke (Kreisstraße A 15) insbesondere bei künftiger Verzicht auf Beibehaltung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h.
- Einhausung der Autobahn westlich von Bau-km 55+800 bis mindestens zur Tank- und Rastanlage Edenbergen zur Gewährleistung eines optimalen Schutzes vor verkehrsbedingten Immissionen in Form von Lärm- und Luftverunreinigungen.

Die Einwendungsführer untermauern ihre Forderungen mit dem Hinweis, dass die durchgeführten Lärmberechnungen den speziellen örtlichen Windlagen nicht Rechnung tragen und fordern daher Lärmmessungen. Schließlich befürchten sie Wertverluste an Wohnungen, Häusern und Grundstücken.

Im Anhörungsverfahren zu den Tekturen vom 24.09.2004 hat die Initiative "Interessengemeinschaft Autobahn A 8 Hans-Jürgen Bühler" unter Vorlage einer Liste mit 265 Unterschriften von Einwendungsführern über ihre anwaltschaftlichen Vertreter mit Schriftsatz vom 08.11.2004 weitere Einwendungen erhoben. Die Einwendungen wurden mit Schreiben vom 06.12.2004 und 10.01.2005 unter Vorlage eines Gutachtens der Europäischen Kommission "European Energy and Transporttrends to 2030" bzw. eines Berichts der ADAC-Motorwelt 11/2004 ergänzt. Die Einwendungsführer stellen die Grundlagen der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung in Frage. In den Kernaussagen dieser Einwendungen wird im Wesentlichen vorgebracht, dass die aufgrund der EU-Osterweiterung gestiegene Verkehrsbedeutung der A 8 verkannt und die Verkehrsentwicklung zu niedrig angesetzt worden sei. Darüber hinaus wird die Gebietseinstufung im Südwesten Hirblings in Zweifel gezogen. Die Anwälte tragen außerdem vor, ein Großteil der Grundstücke sei nicht ausreichend schalltechnisch untersucht worden. Unter Hinweis auf den Vorrang des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 1 BImSchG wiederholen die Anwälte Forderungen nach Einbau eines lärmindernden Belags sowie Tieferlegung bzw. Einhausung der Autobahn.

Die Einwendungen der im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Tekturen vom 24.09.2004 neu hinzugekommenen Einwendungsführer sind nach Art. 74 Abs. 4 BayVwVfG insoweit präkludiert als die Grundlagen der Lärmberechnung

in Frage gestellt werden. Letztere sind nicht Gegenstand der vorgenommenen Planänderung. Ungeachtet dessen sind alle Einwendungen - soweit sie sich nicht durch die Tekturen vom 24.09.2004 und vom 29.04.2005 erledigt haben - auch in der Sache zurückzuweisen:

Das der Planfeststellung zugrunde liegende Verkehrsgutachten von Herrn Prof. Dr. Ing. Kurzak wurde auf Grundlage fachwissenschaftlicher Maßstäbe methodisch fachgerecht erstellt und erscheint schlüssig und nachvollziehbar. Einschlägiger Prognosehorizont ist das Jahr 2020. Dieser Prognosehorizont ist nicht zu kurz gegriffen. Für eine starre Festlegung auf einen bestimmten Zeitraum gibt es keine normative Fixierung. Insbesondere lässt die 16. BImSchV diese Frage ungeregelt. Lediglich in deren Begründung findet sich ein Hinweis, der gewisse Rückschlüsse auf den Prognosezeitraum zulässt, von dem der Verordnungsgeber ausgegangen ist. Dort heißt es nämlich: "Die Prognosewerte werden im allgemeinen erst nach 10 bis 20 Jahren erreicht." Daher kommt auch das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 21.03.1996 (Az: 4 A 10/95, NVwZ 1996, 1006 ff) zum Ergebnis, dass die Entscheidung für einen gewissen Prognosehorizont nur dann zu beanstanden ist, wenn sie sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe. Dafür gibt es keinen Anhaltspunkt. Eine Prognose über das Jahr 2020 hinaus lässt sich im Übrigen nicht hinreichend genau vorhersagen, um darauf eine fundierte Planung aufbauen zu können.

Der Gutachter hat auch die durch die EU-Osterweiterung zu erwartende zusätzliche Verkehrsbelastung auf der Ost-Westachse berücksichtigt.

Bezüglich des Lkw-Verkehrs ist hierbei darauf hinzuweisen, dass die in den Einwendungen angeführte Zunahme um 280 % dem Bericht "European Energy and Transporttrends to 2030" nicht zu entnehmen ist. In diesem Bericht wird nur die Entwicklung der Lkw-Transportleistung (in t-km) in der gesamten EU dargestellt. Diese Transportleistung in t-km ist jedoch nicht gleichzusetzen mit der Lkw-Fahrleistung in Kfz-km, weil eine bessere Auslastung angestrebt und Leerfahrten verringert werden. Bezogen auf das Jahr 2000 wird die Lkw-Transportleistung bis 2020 lt. Gutachter um rd. 55 % zunehmen. Da ein überproportionaler Anteil der Zunahme auf die neuen EU-Länder entfallen wird, wird das Wachstum der Lkw-Transportleistung in den alten EU-Ländern geringer ausfallen. Trotzdem wurde für die ausgebaute A 8 eine Zunahme des Schwerverkehrs um 64 % prognostiziert, die u.a. auf der Bündelungswirkung einer sechsstreifig ausgebauten A 8 beruht. Dabei kann durchaus in bestimm-

ten Verkehrsbeziehungen eine Zunahme um 280 % - bezogen auf den Zustand im Jahre 2000 - auftreten. Dies gilt z.B. für den Lkw-Verkehr aus Ungarn oder Rumänien nach Deutschland. Trotzdem bleibt der Anteil dieser Lkw am gesamten Lkw-Verkehr auf der A 8 relativ klein. Beim prognostizierten Zuwachs von 64 % sind diese starken Zunahmen einzelner Beziehungen (nicht nur aus Ungarn) jedenfalls mit enthalten.

Auch der Hinweis auf den Bericht der ADAC-Motorwelt, wonach das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung seine Verkehrsberechnungen nach oben korrigiert habe, hat keinen Einfluss auf die Prognosezahlen 2020 für die BAB A 8. Grundlage für die Verkehrsprognose ist eine umfassende Verkehrszählung an den Anschlussstellen der A 8 in den Jahren 1999 - 2000 in Kombination mit der Auswertung der Dauerzählstellen. Schließlich war auch die Tatsache, dass der Pkw-Verkehr derzeit wegen Überlastung der A 8 teilweise die Autobahn meidet, bei der Erstellung der Verkehrsprognose bekannt und wurde nach Angaben des Gutachters entsprechend berücksichtigt.

In der schalltechnischen Untersuchung wurden exemplarisch die kritischen Gebäude, d.h. die zur Autobahn am nächsten gelegenen Gebäude näher betrachtet. An den weiter von der Autobahn entfernten Gebäuden sind die Immissionswerte entsprechend niedriger, so dass aus Gründen der Übersichtlichkeit auf die Berechnung weiterer Immissionspunkte verzichtet werden konnte.

Die Einstufung der Gebiete richtet sich in der schalltechnischen Untersuchung nach den Vorgaben der gültigen Bebauungspläne. In der 1. Tektur wurden die Gebietseinstufungen aus den ursprünglichen Planfeststellungsunterlagen übernommen. Einwendungen gegen die schalltechnische Gebietseinstufung mehrerer Anwesen im Südwesten Hirblings unmittelbar westlich der dortigen Gemeindeverbindungsstraße sind daher präkludiert. Die Einwendung ist auch in der Sache unbegründet, da nach Erklärung der Stadt Gersthofen im Erörterungstermin vom 14.12.2004 der einschlägige Bereich im aktuellen Flächennutzungsplan der Stadt als Mischgebiet ausgewiesen ist und auch faktisch diesem Gebietscharakter entspricht.

Der Einwand, die Gesamtlärmsituation in Hirblingen sei nicht hinreichend berücksichtigt, ist ebenfalls unbegründet. Grundsätzlich beziehen sich die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nur auf die Immissionen, die durch den neu

gebauten oder geänderten Verkehrsweg verursacht werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urteil vom 21. März 1996, Az: 4 C 9/95) hat der Gesetzgeber bewusst keine Regelung zur Lärmsanierung des Gesamtbestandes von Straßen und Schienenwegen getroffen. Im Kern ist es daher eine politisch zu entscheidende Frage, ob in vorbelasteten Bereichen der Lärmschutz allein zu Lasten der neu anzulegenden bzw. wesentlich zu ändernden Verkehrsanlage geht oder auch vorhandene Verkehrsanlagen zu sanieren sind. Eine dahingehende Entscheidung haben bislang weder der Gesetz- noch der Verordnungsgeber getroffen. Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts könnte eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels allerdings dann geboten sein, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg in Zusammenwirkung mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Dies resultiert aus dem Grundsatz, dass der Staat durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen darf, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen. Ein solcher Eingriff liegt im vorliegenden Fall schon tatbestandlich nicht vor. Nachdem durch die Schallschutzmaßnahmen an der A 8 im Bereich der Wohnbebauung Hirblings die Pegel im Vergleich zur derzeitigen Belastung z.T. erheblich reduziert werden, führt der 6-streifige Ausbau zu einer Verringerung der Gesamtbelastung.

Auch eine wesentliche durch den Autobahnausbau verursachte Zunahme des Verkehrs auf dem untergeordneten Straßennetz in Hirblingen ist nicht ersichtlich.

Soweit die Einwendungsführer geltend machen, durch die geplante Ansiedlung des Möbelhauses IKEA östlich der Bahnlinie Augsburg - Nürnberg sei eine deutliche Zunahme des Straßenverkehrs insbesondere auf der BAB A 8 im Bereich Hirblingen zu erwarten, ist dieser Einwand unberechtigt.

Zunächst ist festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung nur Tatsachen berücksichtigen kann, die zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses von Amts wegen bekannt geworden sind oder die innerhalb der Einwendungsfrist (Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG i.V.m. § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG) vorgetragen wurden. Die vom Verkehrsgutachter Prof. Dr. Kurzak erstellte Verkehrsprognose für das Jahr 2020 berücksichtigt die geplante Ansiedlung des IKEA-Möbelhauses nicht, weil diese Planung zum

Zeitpunkt der Prognoseerstellung noch nicht bekannt war. Die Ansiedlung soll jedoch auf einem ausgewiesenen Gewerbegebiet in Gersthofen erfolgen, das als Verkehrserzeuger für gewerbliche Nutzung im Verkehrsprognosemodell bereits enthalten ist. Lt. Stellungnahme von Prof. Dr. Kurzak würde eine IKEA-Ansiedlung eine Zusatzbelastung der BAB A 8 (aus Richtung Ulm) - ausgehend von einer Prognose der Firma Hofmann Leichter vom Februar 2005 für das Jahr 2018 - um rd. 300 Kfz/24h bedeuten. Nachdem die IKEA-Fläche bereits als Gewerbefläche in der Verkehrsprognose berücksichtigt wurde, sind von diesen 300 Kfz/24h bereits 100 Kfz/24h erfasst. Somit würde im Fall einer IKEA-Ansiedlung ein Zusatzverkehr auf der A 8 von etwa 200 Kfz/24h entstehen. Bei einer prognostizierten Belastung der A 8 von 71.000 Kfz/24h im Abschnitt AS Adelsried - AS Neusäß und von 77.000 Kfz/24h im Abschnitt AS Neusäß - AS Augsburg-West entsprechen diese zusätzlichen 200 Kfz/24h einer Zunahme um 0,3 %. Eine Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung vom 10.03.2003 ist deshalb nicht erforderlich, weil zum einen die in Rede stehende Gewerbefläche als Verkehrserzeuger in der Prognose bereits mit 100 Kfz/24h berücksichtigt ist und zum anderen die darüber hinausgehende künftige Zunahme im Bereich der Rundungsgenauigkeit einer solchen Prognose liegt (Rundung der Prognoseergebnisse von 1.000 Kfz/24h).

Der weitere Hinweis auf eine geplante Ortsumgehung von Hirblingen, verbunden mit der Forderung nach einer Gesamtbetrachtung der Lärmsituation und ggf. weiteren Verbesserung der aktiven Lärmschutzanlagen kann ebenfalls keinen Erfolg haben.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist im Falle konkurrierender Planungen der Prioritätsgrundsatz ein wichtiges Abwägungskriterium. Das bedeutet, dass grundsätzlich diejenige Planung Rücksicht auf die andere zu nehmen hat, die den zeitlichen Vorsprung hat (sh. u.a. BVerwG vom 05.11.2002, Az: 9 VR 14/02).

Eine südliche Umgehung von Hirblingen ist zwar in Planung. Im Flächennutzungsplan der Stadt Gersthofen ist auch die ungefähre Lage einer solchen Straße eingetragen. Das für diese Straße erforderliche Planfeststellungsverfahren ist jedoch bisher nicht beantragt. Eine Südumgehung von Hirblingen hat entsprechend § 16 Abs. 3 Satz 3 FStrG die mit diesem Beschluss festgestellte Planung zu berücksichtigen; sie ist somit an die planfestgestellte sechsstreifige Bundesautobahn A 8 anzupassen. Dabei ist dann auch über etwa erforderliche

Lärmschutzmaßnahmen, verursacht durch den Bau der Umgehungsstraße zu entscheiden. Im Übrigen würde eine Lärmschutzanlage, die sowohl den Verkehrslärm der A 8 als auch den der künftigen Südumgehung von Hirblingen abschirmt, dazu führen, dass die geplante Lärmschutzanlage sehr weit von der wesentlich stärker belasteten Autobahn abrücken müsste. Durch die größere Entfernung der Abschirmkante von der Autobahn würde die Wirksamkeit des vorgesehenen aktiven Lärmschutzes erheblich verringert.

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

Die Forderung nach Durchführung von Lärmmessungen als Grundlage für die Bemessung der aktiven Schutzmaßnahmen wird zurückgewiesen. Hierzu wird zunächst auf die Ausführungen unter C.IV.5.1 verwiesen. Der Beurteilungspegel ist nach § 3 Satz 1 der 16. BImSchV i.V.m. deren Anlage 1 zu berechnen. Wie aus dieser Anlage zu ersehen ist, geht die Verkehrslärmschutzverordnung von Beurteilungspegeln aus, die sich durch Modellrechnung ergeben. Bei den Beurteilungspegeln handelt es sich immer um Mittelungspegel, die auf Grundlage des prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrs ermittelt werden. Die schalltechnischen Berechnungen werden bei komplexeren Situationen nach den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS 90)" durchgeführt. Messungen durchzuführen sieht der Gesetzgeber weder für den Ist- 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, dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel. Eine Kalibrierung des Rechenprogramms nach RLS 90 anhand von vor Ort durchgeführten Messungen ist weder erforderlich, fachtechnisch möglich, noch rechtlich zulässig. Es wird für alle Berechnungspunkte

grundsätzlich immer eine Mitwindsituation von der Quelle hin zum Berechnungspunkt unterstellt. Alle gerechneten Schallimmissionen liegen daher zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Weitere über den Umfang der Tekturen vom 24.09.2004 hinausgehende aktive Schutzmaßnahmen, insbesondere zur Einhaltung der gesetzlich festgelegten Nachtgrenzwerte im Ortsbereich Hirblingen, kommen nicht in Betracht. Zur Begründung wird zunächst auf die Ausführungen unter C.IV.5.1 verwiesen.

Im Bereich zwischen der Anschlussstelle Neusäß und der Anschlussstelle Augsburg-West würde eine Absenkung der A 8 auch in Verbindung mit zusätzlich angeordneten Lärmschutzeinrichtungen lediglich zu einer zusätzlichen schalltechnischen Entlastung des Ortsteils Hirblingen führen, die < 1 dB(A) ist und dies lediglich im Fernbereich. Diese Maßnahme scheidet daher auch aus Wirksamkeitsgründen aus und ist im Übrigen nach § 41 Abs. 2 BImSchG abzulehnen.

Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit wird auch die Forderung nach Einhausung der Autobahn westlich von Bau-km 55+800 bis mindestens zur Tank- und Rastanlage Edenbergen abgelehnt. Es liegt auf der Hand, dass die Einhausung einer sechsstreifigen Autobahn auf eine Länge von etwa 1.300 m zwar möglicherweise die wirkungsvollste, aber auch mit Abstand die kostenträchtigste Schallschutzmaßnahme darstellt. So hat beispielsweise der Bau des 670 m langen Lärmschutztunnels Prüfening an der A 93 bei Regensburg rd. 22 Mio. € gekostet (vgl. A. Grün, Bau-intern 2002, S. 212 ff). Die Kosten einer solchen Baumaßnahme stehen im vorliegenden Fall außer Verhältnis zum erstrebten Zweck, so dass die Forderung nach § 41 Abs. 2 BImSchG abzuweisen ist.

Die von den Einwendungsführern vorgetragene Besorgnis von Gesundheitsgefährdungen durch Lärm und sonstigen Immissionen des Straßenverkehrs ist nicht nachweisbar und auch nicht zu erwarten. Der Schwellenwert für sich andeutende Gesundheitsgefährdungen liegt nach allgemeinen Erkenntnissen erheblich höher als die Grenzwerte der 16. BImSchV, eine feste Grenze existiert jedoch nicht. Ein mögliches Indiz für das Erreichen dieser Schwelle sind die sog. Sanierungswerte, welche bei Wohngebieten bei 70 dB(A) tags und 60

dB(A) nachts liegen. Diese Werte werden im Bereich der Wohnbebauung von Hirblingen nicht erreicht oder überschritten.

Für den Bereich Hirblingen sind die Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Soweit nachts Grenzwertüberschreitungen an ca. 40 Gebäuden auftreten, wird dem durch den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen Rechnung getragen.

Auch durch die Schadstoffimmissionen des Autobahnverkehrs sind Gesundheitsgefährdungen nicht nachweisbar und auch nicht zu erwarten. Das Bayer. Landesamt für Umweltschutz hat aber eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem "Merkblatt für Luftverunreinigungen an Straßen MLUS-02" vorgenommen. Es hat bestätigt, dass unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen nicht davon auszugehen ist, dass aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenz- und Konzentrationswerte der 22. BImSchV im Bereich der zur Autobahn nächstgelegenen Anwesen in Hirblingen erreicht oder überschritten werden.

Die von den Mitgliedern der Interessengemeinschaften wegen Wertminderungen ihrer Grundstücke bzw. ihres Wohnungseigentums dem Grunde nach vorgebrachten Ausgleichsansprüche liegen jedenfalls nicht im entschädigungspflichtigen Bereich des Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG.

Eine evtl. Beeinträchtigung der Grundstücke als Folge der Realisierung des gegenständlichen Bauabschnitts der A 8 hält sich im Rahmen der Zumutbarkeit, so dass die Interessen der Betroffenen insofern hinter dem Interesse an der Allgemeinheit an der Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme zurückstehen müssen.

Die in Hirblingen auftretenden Überschreitungen der Nachtgrenzwerte werden durch die Zuerkennung eines Anspruchs auf passive Schutzmaßnahmen abschließend ausgeglichen. Ein weitergehender Anspruch auf Entschädigungszahlungen für verbleibende Beeinträchtigungen der Nutzung des Außenwohnbereiches besteht nicht. Der Entschädigungsanspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG ist als Surrogat für nicht realisierbare technisch-reale Schutzmaßnahmen ausgeformt. Dies erfordert es, die Grenze der Zumutbarkeit für Lärmschutzmaßnahmen und Entschädigungsleistungen jeweils in gleicher Weise zu bestimmen (vgl. Bundesverwaltungsgericht, 29.01.1991, 4 C 51.89).

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

Geringe Beeinträchtigungen der Wohnqualität oder Wertminderungen sind im öffentlichen Interesse am Ausbau der BAB A 8 hinzunehmen (Art. 14 Abs. 2 GG). Die Gewährleistung der Eigentumsgarantie von Art. 14 GG enthält keine subjektive Wertgarantie, sondern lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Veränderungen der Grundstückslage sind Ausdruck der Situationsgebundenheit und -bedingtheit der konkreten Eigentumsposition. Weitergehende Entschädigungsansprüche wegen einer Verschlechterung des wirtschaftlichen Wertes der Grundstücke stehen den Eigentümern nicht zu (s.a. Bundesverwaltungsgericht, 21.03.1996, 4 C 9.95). Ein enteignender Eingriff liegt nicht vor. Soweit Einwendungsführer daher die Festsetzung von Entschädigungsbeträgen wegen Wertminderung dem Grunde nach beantragt haben, werden diese Anträge zurückgewiesen. Gleiches gilt für die geltend gemachten Einschränkungen des Freizeit- und Erholungswertes sowie der Lebensqualität insgesamt. Diese müssen im Rahmen der Abwägung hinter dem Ausbau der BAB A 8 zurücktreten und begründen keinen Anspruch auf Entschädigung. Im Übrigen müsste den Einwendungsführern bei Übernahme dieser Argumente entgegengehalten werden, dass durch die planfest-

gestellten Schallschutzmaßnahmen der Verkehrslärm in diesem Bereich um bis zu 11 dB(A) gemindert wird und sich somit der wirtschaftliche Wert der Grundstücke sogar verbessert.

Die Forderung nach Beibehaltung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h wird zurückgewiesen. Hierzu wird auf die grundsätzlichen Ausführungen unter C.IV.5.1 verwiesen. Verkehrsrechtliche Anordnungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

2. Einzelne Lärmschutzeinwendungen aus Hirblingen

Einige der Einwendungsführer, welche die unter lfd. Nr. 1 behandelten Listen-einwendungen erhoben haben, haben diesen Einwendungen schriftliche oder in den Erörterungsterminen noch mündliche Zusätze hinzugefügt. Daneben haben weitere Bewohner Individualeinwendungen erhoben. Diese werden, soweit sie nicht bereits Gegenstand der bisherigen Ausführungen waren, nachfolgend nur insoweit behandelt, als sie inhaltlich von den von den beiden Interessengemeinschaften vorgetragenen Argumenten abweichen, darüber hinausgehen oder ein neues entscheidungsrelevantes Vorbringen enthalten.

Die Bewohner des Wohnhauses Wertinger Str. 40, 86368 Gersthofen-Hirblingen haben mit zwei Schreiben vom 15.12.2003 (Eingang bei der Regierung von Schwaben am 20.12.2003, 0:08 Uhr) und 19.12.2003 (Eingang bei der Stadt Gersthofen am 19.12.2003) Individualeinwendungen erhoben. Die mit Datum vom 15.12.2003 erhobenen Einwendungen sind nach Ablauf der Einwendungsfrist eingegangen und somit nach § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG ausgeschlossen. Ungeachtet dessen sind die Einwendungen - soweit sie überhaupt neues entscheidungsrelevantes Vorbringen enthalten - auch in der Sache zurückzuweisen.

Wegen der Forderung, eine künftige Südumgehung von Hirblingen in den Planunterlagen zu berücksichtigen und Lärmschutzanlagen vorzusehen, welche sowohl den Lärm der A 8 als auch der künftigen Südumgehung von Hirblingen abschirmen, wird auf die Ausführungen unter C.VI.1 verwiesen.

Entgegen der Auffassung der Einwendungsführer besteht für die Straßenplanung kein uneingeschränkter Anspruch auf "Optimierung im Bereich Lebens-

qualität und Werterhaltung". Die Dimensionierung insbesondere der Lärmschutzanlagen erfolgt nach dem Grundsatz, die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte tags und nachts an allen schutzbedürftigen Gebäuden durch aktive Maßnahmen sicherzustellen. Da die Einhaltung der Nachtgrenzwerte in Hirblingen jedoch mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln nicht möglich ist, waren passive Schallschutzmaßnahmen zur Kompensation der verbleibenden Betroffenheiten vorzusehen.

Die Bewohner des Anwesens Täferinger Str. 8 a haben geltend gemacht, dass bei der Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen die ortstypischen Windsituationen keine Berücksichtigung fanden. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.VI.1 verwiesen. Ferner tragen sie vor, dass die Lärmsituation sich künftig infolge der geänderten Höhenlage der Fahrbahn zwischen Schmutterbrücke und Raststätte Edenbergen sowie wegen der durch den asymmetrischen Ausbau bedingten größeren Nähe Hirblings zur Autobahn weiter verschlechtern wird. Sie fordern daher, die nördlich der Autobahn A 8 vorgesehene Lärmschutzwand in Richtung Westen über die Schmutter hinaus bis etwa in Höhe der Raststätte Edenbergen weiterzuführen. Hilfsweise sei die Lärmschutzwand bis zur Höhe Gailenbacher Mühle weiterzuführen.

Diese Forderungen dürften sich durch die Tekturen vom 24.09.2004 und vom 29.04.2005 zumindest teilweise erledigt haben. Im Übrigen sind sie unbegründet. Am Anwesen Täferinger Str. 8 a in Hirblingen werden ausweislich Unterlage 11.3T der Planmappe die Grenzwerte für Mischgebiete von 64 / 54 dB(A) tags und nachts eingehalten. Weitergehende Schutzmaßnahmen sind daher nicht veranlasst.

Der Hinweis auf die künftige Anhebung der Fahrbahn im Bereich zwischen Schmutter und Raststätte Edenbergen ist grundsätzlich richtig. Gegenüber der Ist-Situation ändert sich die Höhenlage aber nur im Dezimeterbereich als trassierungstechnische Folge einer Reduzierung der starken Steigung von 5 % im Bestand der Autobahn. Wegen der Vergrößerung des Kuppenhalbmessers ist die neue Gradiente im Bereich von Bau-km 54+800 bis 55+200 etwas höher als die alte Gradiente. Durch die Gradientenänderung - hier Anhebung - wird jedoch keine zusätzlich wahrnehmbare Immissionswirkung erzeugt.

Der Bewohner des Anwesens Täferinger Str. 4 hat ebenfalls Einwendungen erhoben und darum gebeten, die aktiven Lärmschutzeinrichtungen nördlich der

Autobahn A 8 über die Schmutterbrücke hinaus in Richtung Westen bis zur Höhe der Tank- und Rastanlage Edenbergen zu verlängern. Er hat außerdem beantragt festzustellen, dass bei Überschreiten der Lärmgrenzwerte an seinem Anwesen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen besteht.

Beide Forderungen sind - soweit sie sich nicht durch die Tektur vom 24.09.2004 und vom 29.04.2005 erledigt haben - unbegründet. Entlang der Täfertinger Straße wird an allen Gebäuden im nördlichen Mischgebiet der Tag- und Nachtgrenzwert für Mischgebiete eingehalten. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen werden daher nicht erforderlich. Anders ist die Situation allerdings im Bereich südlich des Täfertinger Weges. An den dort gelegenen Gebäuden ergeben sich Überschreitungen bei den Nachtgrenzwerten. Dies hat seinen Grund darin, dass der Bereich als allgemeines Wohngebiet anzusehen ist und daher der einschlägige Grenzwert nach der 16. BImSchV 5 dB(A) niedriger als im Mischgebiet anzusetzen ist.

Die Bewohner des Anwesens Mühlfeldstr. 6 haben Einwendungen erhoben und beim aktiven Lärmschutz weitergehende Forderungen aufgestellt. Diese beinhalten die Erhöhung des Lärmschutzwalles zwischen der Anschlussstelle Neusäß und der Täfertinger Brücke, dessen lückenlose Weiterführung bis hin zur Raststätte Edenbergen, den Einbau von offenporigem Asphalt zwischen der Anschlussstelle Augsburg-West und der Täfertinger Brücke, eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr sowie die Einhausung der Autobahn vom Schmuttertalbereich bis zur Rastanlage Edenbergen sowie den Verzicht auf die Anhebung der Gradienten in diesem Bereich. Die Einwendungsführer stellen außerdem die Ergebnisse der Lärmschutzanalyse in Frage, machen Schadensersatzansprüche für die Wertminderung ihres Grundstücks dem Grunde nach geltend und fordern im Rahmen des passiven Lärmschutzes hochwertige Lärmschutzfenster unabhängig von der Qualität und dem Alter der vor Ort an ihrem Anwesen eingebauten Fenster.

Die Forderungen werden - soweit sie sich nicht bereits durch die Tekturen vom 24.09.2004 und vom 29.04.2005 erledigt haben - zurückgewiesen. Am Anwesen Mühlfeldstraße 6 in Hirblingen sind nur an der Süd- und Westfassade passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Ein weitergehender Anspruch auf passiven Lärmschutz scheidet aus, da ausweislich der Unterlage 11.3T über die schalltechnische Untersuchung der für Wohngebiete maßgebende Nachtgrenzwert von 49 dB(A) an der Ost- und Nordfassade des Anwesens in allen Etagen unterschritten wird. Ursächlich dafür ist - neben dem Schutz durch die

besonders hohe Lärmschutzwand/-wandkombination - die abschirmende Wirkung des östlich vorgelagerten Gebäudes auf die Schallimmissionen von der A 8. Ein Anspruch auf passive Maßnahmen an der Ostseite ist daher nicht gegeben.

Art und Umfang der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Gebäuden sind in der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV - festgelegt; die Abwicklung der passiven Schallschutzmaßnahmen regelt die Verkehrslärmschutzrichtlinie - VLärmSchR 97 (8). Zur Ermittlung, ob und ggf. welche passiven Schutzmaßnahmen notwendig sind, ist danach zunächst vor Ort das vorhandene bewertete Schalldämmmaß der Umfassungsbauteile festzustellen. Aufgrund dieser Feststellungen ist anschließend zu prüfen, ob und welche weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind. Eine Kostenerstattung für Schutzmaßnahmen unabhängig von der Bauqualität der Gebäudesubstanz kommt nicht in Betracht.

Die Wohnungseigentümer im Gebäude Dr.-Beyer-Str. 16 in 86368 Hirblingen haben Einwendungen erhoben mit dem Antrag, passiven Lärmschutz auch an der Westseite dieses Wohnanwesens zu gewähren. Die Autobahndirektion hat diesen Einwand überprüft und zunächst auch an der Westfassade des Wohnanwesens Grenzwertüberschreitungen festgestellt. Aufgrund der in den Tekturen vom 24.09.2004 enthaltenen Nachbesserungen beim aktiven Lärmschutz kommt es jedoch an der Westfassade des Wohnhauses künftig zu keinen Grenzwertüberschreitungen mehr. Die Forderung wird daher - soweit sie sich nicht ohnehin durch die Tekturen vom 24.09.2004 und vom 29.04.2005 erledigt hat - zurückgewiesen.

Die Bewohner des Anwesens Täfertinger Str. 8 b in Hirblingen haben Einwendungen erhoben. Zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte fordern sie, die nördlich der Autobahn auf Höhe der Gailenbacher Mühle vorgesehene Lärmschutzwand in Richtung Westen bis hin zur Rastanlage Edenbergen zu verlängern. Die Forderung wird - soweit sie sich nicht durch die Tekturen vom 24.09.2004 und vom 29.04.2005 erledigt hat - zurückgewiesen.

Der Bewohner des Anwesens Wertinger Str. 15 a in Hirblingen hat Einwendungen erhoben. Diese sind identisch mit den Einwendungen der Bewohner des Anwesens Wertinger Str. 40 und werden unter Hinweis auf die dazu ergangenen Ausführungen zurückgewiesen.

Die Bewohner des Anwesens Mühlfeldstr. 8 in Hirblingen haben Einwendungen erhoben. Sie fordern die Einhausung der A 8 als bestmöglichen Schallschutz, passive Schallschutzmaßnahmen im EG, 1. OG und DG an der Süd-, West- und Ostfassade ihres Hauses sowie die Einholung eines medizinischen Gutachtens über die gesundheitsschädigende Wirkung des Verkehrslärms. Die Forderungen sind nur insoweit begründet, als nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung ein Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen an der Süd- und Westfassade des Wohngebäudes besteht. An der Ostfassade wird bei Nacht der Grenzwert dagegen eingehalten. Ein Fensteraustausch kommt allerdings nur dann in Betracht, wenn die bestehenden Fenster hinsichtlich ihrer schalldämmenden Eigenschaften nicht den Anforderungen genügen. Die hierzu notwendigen Begutachtungen erfolgen im Nachgang zur Planfeststellung.

Die Erstellung medizinischer Gutachten ist in den einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Vorschriften nicht vorgesehen. Die nach der 16. und 22. BImSchV erforderlichen Lärmschutzberechnungen und Luftschadstoffuntersuchungen sind durchgeführt worden. Die Einholung weiterer Gutachten ist weder für die Prüfung der immissionsschutzrechtlichen Belange noch für die planerische Abwägungsentscheidung erforderlich. Die Forderung ist daher unbegründet.

Auch die Miteigentümerin des Wohnbaugrundstücks FlNr. 132/2 an der Karwendelstraße in Hirblingen hat im Rahmen einer Einwendung die Forderung erhoben, durch aktive Schallschutzmaßnahmen die Einhaltung sämtlicher Lärmgrenzwerte sicherzustellen. Sie befürchtet eine erhebliche Wertminderung ihres Miteigentumsanteils. Die Forderung ist - soweit sie sich nicht durch die Tekturen vom 24.09.2004 und vom 29.04.2005 erledigt hat - unbegründet.

3. Grundstücksbezogene Einwendungen aus Hirblingen

Insgesamt sechs abtretungsbetroffene Grundstückseigentümer aus der Gemarkung Hirblingen haben Einwendungen erhoben. Vier von Ihnen sind durch eine Anwaltskanzlei vertreten und machen über diese zunächst allgemeine Einwendungen geltend.

Die Einwendungen richten sich gegen eine aus Sicht der Betroffenen überzogene Grundinanspruchnahme. Sie fordern einen sparsameren Bodenver-

brauch und eine Reduzierung des Ausbaustandards auf das absolute Dimensionierungsminimum. Ein Mittelstreifen soll nach Möglichkeit entfallen, an die Stelle von Lärmschutzwällen mit breiten Fundamenten sollen weniger landverbrauchende Lärmschutzwände treten. Neue Erschließungswege sollen nur dort angelegt werden, wo nicht bereits eine ausreichende Erschließung von an die Autobahn angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen existiert. Der anwaltschaftliche Vertreter macht weiterhin geltend, dass bei zu starken Zerschneidungseffekten bereits in der Planfeststellung über eine Gesamtübernahme des betroffenen Grundstücks zu entscheiden sei. Er fordert die Sicherstellung der ordnungsgemäßen Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke während der gesamten Bauzeit und nach Fertigstellung, die schonende Behandlung der Feldfluren und -wegen sowie die Vermeidung von Bewirtschaftungserschwernissen. Schließlich richten sich die Einwendungen auch gegen den asymmetrischen Ausbau der Bundesautobahn im Bereich zwischen der Autobahnkapelle Adelsried und der Tank- und Rastanlage Edenbergen (Nordvariante). Im Rahmen der Anhörung zu den Planänderungen vom 24.09.2004 hat der anwaltschaftliche Vertreter mit Schriftsatz vom 10.11.2004 ergänzend vorgetragen, dass die Neudimensionierung der Schallschutzanlagen nicht in Anwendung zwingenden Rechts (§ 41 BImSchG, 16. BImSchV) erfolgt sei.

Die vorgetragenen Einwendungen sind - soweit ihnen nicht durch die Auflage A.VII.6 sowie durch die Tekturen vom 24.09.2004 Rechnung getragen wurde - unbegründet.

Nach den allgemein anerkannten Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teilquerschnitt, RAS-Q, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wurde für die Straßenplanung im Planfeststellungsabschnitt der Regelquerschnitt RQ 35,5 gewählt, dieser sieht eine Mittelstreifenbreite von 3,5 m vor. Eine Reduzierung der Mittelstreifenbreite ist aus sicherheitstechnischen Gründen abzulehnen. Im Bereich des beidseitigen symmetrischen Ausbaus zwischen Augsburg-West und der im Dezember 2003 fertiggestellten Anschlussstelle Neusäß wird die Mittelstreifenbreite mit $B = 4,5$ m in Anlehnung an den Bestand bei Augsburg-West ausgeführt. Eine Reduzierung der Mittelstreifenbreite ist in diesem Bereich aus bautechnischen Gründen nicht möglich.

Dem allgemeinen Wunsch nach der Errichtung von Schallschutzwänden anstelle von Schallschutzwällen kann aus wirtschaftlichen Gründen nicht nach-

gegeben werden. Schallschutzwände sind in Bau und Unterhalt etwa doppelt so teuer wie Schallschutzwälle gleicher Schutzwirkung. Sie kommen daher nur dort zum Einsatz, wo dies die örtliche Situation oder die angestrebte Höhe der Lärmschutzanlagen erfordert.

Die Herstellung neuer Erschließungswege ist in der Planung bereits auf das unabdingbare Maß reduziert.

Die Dimensionierung der Lärmschutzeinrichtungen erfolgt durchaus in Anwendung zwingenden Rechts. Hierzu wird verwiesen auf die Ausführungen unter C.IV.5. Ergänzend dazu ist festzustellen, dass der Planungsträger nach Maßgabe des § 42 BImSchG sicherzustellen hat, dass durch die Straße keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Diese Regelung begründet den Vorrang des aktiven Lärmschutzes. Entschädigungsregelungen nach § 42 Abs. 2 BImSchG greifen dagegen erst, wenn der erforderliche Schutz aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht hergestellt werden kann.

Auch der Hinweis des anwaltschaftlichen Vertreters auf die neuere Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urteil vom 06.06.2002, Az.: 4 A 44.00), geht fehl. Im zitierten Urteil ging es um den Übernahmeanspruch für ein Wohngrundstück, welches für den Straßenbau nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird. Sofern jedoch Grundstücke unmittelbar abtretungs betroffen sind, richtet sich ein Übernahmeanspruch nach Art. 6 Abs. 3 des Bayer. Enteignungsgesetzes. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19 FStrG bzw. Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde trifft insoweit keine Regelungen.

Die Autobahndirektion hat zugesichert, Behinderungen und Umwege möglichst gering zu halten, gleichzeitig aber ausgeführt, dass eine Nutzung der Feldwege während des Baubetriebes aus bautechnischen Gründen nicht zu vermeiden ist. Diese werden nach Durchführung der Baumaßnahme im ursprünglichen Zustand wieder hergestellt.

Der Einwand gegen den asymmetrischen Ausbau der BAB A 8 im Bereich zwischen der Autobahnkapelle Adelsried und der Tank- und Rastanlage Edenbergen (Variante Nord) wird zurückgewiesen. Zur Begründung erfolgt Hinweis auf die Ausführungen unter C.II.3.4.

Die Eigentümer der Flrn. 110, 111 und 112, Gemarkung Hirblingen, haben Einwendungen erhoben. Sie machen Existenzgefährdung geltend und wollen

eine Reduzierung des für den Lärmschutzwall nördlich der Autobahn vorgesehenen Grundflächenbedarfs durch alternative Einplanung einer Wall-Wand-Kombination. Letzteres scheidet jedoch aus. Zum einen aus Wirtschaftlichkeitsgründen und zum anderen aus Gründen des Schutzes des Landschaftsbildes. Lärmschutzwälle sind im Außenbereich grundsätzlich besser als -wände geeignet zur optimalen Einbindung der Autobahn in die Landschaft. Die in der Tektur vom 24.09.2004 enthaltene Aufhöhung der Lärmschutzanlage im Wege einer Wall-Wand-Kombination im Bereich der Abtretungsflächen bedingt dort keinen zusätzlichen Grunderwerb. Die Regierung hat auch den Einwand der Existenzgefährdung auf Grundlage des am 23.06.2004 abgegebenen Erhebungsbogens überprüft. Als Ergebnis ist festzustellen, dass der Betrieb auch nach den erforderlichen Grundabtretungen stabil und nicht in seiner Existenz gefährdet ist.

Der Eigentümer der Flnr. 138, Gemarkung Hirblingen, wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks. Er befürchtet, dass durch die für die Südumgehung Hirblingen vorgesehene Lärmschutzeinrichtung sein Grundstück künftig zusätzlich zerschnitten und beansprucht wird. Er vertritt daher die Auffassung, dass bereits jetzt die künftige Südumfahrung Hirblingen beim Schallschutz mit zu berücksichtigen ist.

Die Einwendung hat keinen Erfolg. Eine gemeinsame Lärmschutzanlage für die A 8 und die künftige Südumgehung Hirblingen kann schon aus dem Grund nicht geplant werden, da die genaue Lage der Südumgehung noch nicht festgelegt wurde. Die Umgehung von Hirblingen ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Die Eigentümer des Grundstücks Flnr. 703, Gemarkung Hirblingen, wendeten sich ursprünglich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks zur Herstellung des Regenrückhaltebeckens Nr. 5. Ihrer Meinung nach war die Errichtung des Regenrückhaltebeckens am vorgesehenen Standort nicht zwingend geboten. Der Anwalt der Grundstückseigentümer erklärte sich im Rahmen einer Besprechung über die Planänderungen vom 24.09.2004 bei der Regierung von Schwaben am 26.11.2004 mit der vollständigen Überplanung des Grundstücks und Übernahme durch den Straßenbaulastträger einverstanden. Die Einwendung hat sich durch die Plantektur vom 29.04.2005 erledigt.

Die Eigentümer des Grundstücks Flnr. 705, Gemarkung Hirblingen, wenden sich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks zur Errichtung einer Wegfläche (Zufahrt zum RRB 5). Sie sind der Auffassung, dass die neu vorgesehene Zufahrt überflüssig ist, da die von der Autobahnplanung beanspruchten Flächen und das Regenrückhaltebecken bereits durch eine befahrbare Zufahrt erschlossen sind. Außerdem befürchten sie wegen der Errichtung des Regenrückhaltebeckens eine Vernässung ihres angrenzenden Grundstücks. Die Einwendung hat sich durch die Tektur vom 24.09.2004 teilweise erledigt. Danach entfällt eine Grundabtretung aus Flnr. 705 Gemarkung Hirblingen. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen. Eine Vernässung des Grundstücks Flnr. 705 durch die Errichtung des RRB ist nicht zu befürchten, weil das gesamte Wasser aus dem RRB in den Graben Flnr. 680 eingeleitet wird und kein Wasser aus dem RRB auf das Grundstück Flnr. 705 gelangen kann.

Die Eigentümerin des Grundstücks Flnr. 139, Gemarkung Hirblingen, erklärt sich nur abtretungsbereit gegen Überlassung einer Tauschfläche mit gleichwertiger Bodenqualität und Größe. Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Art und Umfang der Entschädigungsansprüche aus der Grundinanspruchnahme sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Schließlich hat auch der Eigentümer des Grundstücks Flnr. 190/3, Gemarkung Hirblingen, am 21.11.2003 bei der Stadt Gersthofen vorgesprochen und erklärt, er habe gegen das Bauvorhaben keine Einwände vorzubringen, wolle aber für die Abtretung eines Teils seines Grundstückes eine Tauschfläche. Diese Einwendung ist unbegründet. Art und Umfang von Entschädigungsansprüchen aus der Grundinanspruchnahme sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

4. Lärmschutzeinwendungen aus Edenbergen

Aus dem Bereich Edenbergen haben sich Bewohner bzw. Immobilieneigentümer zu einer Interessengemeinschaft zusammengeschlossen und gemeinsam Einwendungen vorgetragen. Diese sind dargelegt im Schreiben der "Interessengemeinschaft Edenbergen für besseren Lärmschutz der BAB A 8 Ansprechpartner: Georg Buck" vom 16.12.2003. Dem Schreiben beigelegt ist eine Liste mit insgesamt 100 Unterschriften.

Die Interessengemeinschaft Edenbergen wendet sich gegen die ihrer Meinung nach unvollständigen Unterlagen zum passiven Lärmschutz, betrachtet die Differenzierung zwischen Wohn- und Mischgebieten als Verstoß gegen den Gleichheitssatz, fordert Lärmmessungen vor Ort für besonders betroffene Gebäude und macht unter Hinweis auf die Anzahl der Betroffenen geltend, dass die Nachtgrenzwerte im Bereich Edenbergen durch aktive Schallschutzmaßnahmen gewährleistet werden müssen. Zu diesem Zweck fordert die Interessengemeinschaft, die neue Fahrbahn im Bereich zwischen km 54+900 bis km 54+100 abzusenken und an der Nordseite mit Lärmschutzeinrichtungen zu versehen. Weiter in Richtung Westen bis ca. km 53+000 solle die Fahrbahn auf keinen Fall höher gelegt und an der nordseitigen Böschung Lärmschutzwände errichtet werden. Ab km 53+500 in westlicher Richtung soll schließlich durch Änderungen im Höhenverlauf ein gleichmäßiger Anstieg erreicht werden.

Im Anhörungsverfahren zu den Tekturen vom 24.09.2004 hat die Initiative "Interessengemeinschaft Edenbergen" unter Vorlage einer Liste mit 121 Unterschriften von Einwendungsführern über ihre anwaltschaftlichen Vertreter mit Schriftsatz vom 08.11.2004 weitere Einwendungen erhoben. Darin werden die Grundlagen der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung in Frage gestellt, die Gebietseinstufung im Altdorfbereich Edenbergens in Zweifel gezogen und auf eine mögliche Lärmücke im Bereich des Pappelwaldes westlich Bau km 55+303 hingewiesen. Die Anwälte tragen außerdem vor, zu wenig Grundstücke seien ausreichend schalltechnisch untersucht worden. Sie machen schließlich Ausführungen zum Vorrang des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 1 BImSchG und wiederholen die Forderungen auf Einbau eines lärmindernden Belags, nach Tieferlegung bzw. Einhausung der Autobahn.

Die Einwendungen der im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Tekturen vom 24.09.2004 neu hinzugekommenen Einwendungsführer sind nach Art. 74 Abs. 4 BayVwVfG insoweit präkludiert als die Grundlagen der Lärmberechnung in Frage gestellt werden. Letztere sind nicht Gegenstand der vorgenommenen Planänderung. Ungeachtet dessen sind alle Einwendungen - soweit sie sich nicht durch die Tekturen vom 24.09.2004 und vom 29.04.2005 erledigt haben - auch in der Sache zurückzuweisen:

Der maximale Beurteilungspegel innerhalb des Mischgebietes in Edenbergen tritt am Immissionspunkt E_IP06 (Am Sonnenhang 8) auf. Es liegt ein Beurteil-

lungspegel von 49 dB(A) nachts und 54 dB(A) tags vor. Somit werden die Grenzwerte für Mischgebiete (54 dB(A) nachts und 64 dB(A) tags) deutlich unterschritten und sogar die Grenzwerte für Wohngebiete der 16. BImSchV (49 dB(A) / 59 dB(A)) eingehalten.

Da es mit der Verbesserung des Schallschutzkonzeptes gelungen ist, an allen Gebäuden des Mischgebietes in Edenbergen die gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete einzuhalten, erübrigt sich die Diskussion, ob aufgrund der tatsächlichen Nutzung statt eines Mischgebietes ein Wohngebiet vorliegt. Weitere Schutzmaßnahmen kommen nicht in Betracht. Auch eine Änderung des künftigen Gradientenverlaufs der Autobahn ist aus Lärmschutzgründen nicht veranlasst.

In Gebieten, in denen an allen Gebäuden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, hat die Autobahndirektion exemplarisch nur die kritischen Gebäude, d.h. die zur Autobahn am nächsten gelegenen Gebäude in der schalltechnischen Untersuchung näher betrachtet. An den weiter von der Autobahn entfernten Gebäuden sind die Immissionswerte entsprechend niedriger, so dass aus Gründen der Übersichtlichkeit auf die Berechnung weiterer Immissionspunkte verzichtet wurde. Diese Vorgehensweise wird bestätigt durch die von der Planfeststellungsbehörde nachträglich beauftragte Überprüfung der Immissionsbelastung an der Südfassade der Gebäude Forststr. 5 (I. OG), Forststr. 16 (I. OG), Forststr. 14 (II. OG) und Am Forsthaus 3 (III. OG). Die Grenzwerte für Wohngebiete sind an den o.g. Gebäuden sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum eingehalten. Nicht untersucht wurden die Gebäude auf den Flnrn 16/7, 118/1, 128/2, 128/3, 128/5 und 128/6, weil diese in Richtung Süden - also zur Autobahn hin - durchweg an Grundstücke anschließen, an denen die Wohnbereichsgrenzwerte der 16. BImSchV sowohl für den Tages- als auch für den Nachtzeitraum eingehalten werden. Wegen der Abschirmwirkung der vorgelagerten Wohnbebauung ist hier ohne nähere Berechnung die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt.

Bei einer Ortseinsicht im Januar 2005 wurden darüber hinaus zwei weitere Gebäude (Gailenbacher Str. 16 und Forststr. 5a) angetroffen. Für diese Gebäude wurden zusätzlich Immissionspegel berechnet, die 52,6 dB(A) tags und 47,9 dB(A) nachts an der Gailenbacher Str. 16 sowie 53,7 dB(A) tags und 49,0 dB(A) nachts an der Forststr. 5a ergaben. Ein Anspruch auf passiven Lärmschutz ergibt sich daraus nicht.

Aus den genannten Gründen ist auch der zusätzliche Einwand der Interessengemeinschaft Edenbergen vom 22.06.2005 unberechtigt. Eine weitere Untersuchung würde offensichtlich zu keinen anderen Ergebnissen führen.

Soweit bemängelt wird, dass die geforderten zusätzlichen und im Mischgebiet von Edenbergen durchgeführten Immissionspegelberechnungen nicht den Planunterlagen beigelegt sind, wird darauf hingewiesen, dass diese der Planfeststellungsbehörde vorliegen und auch den Einwendungsführern zugänglich gemacht wurden. Die zusätzlichen Berechnungen ergaben keinen neuen Sachverhalt, insbesondere keinen Anspruch auf zusätzlichen passiven Lärmschutz.

Ein Einarbeiten in die Planunterlagen hält die Planfeststellungsbehörde deshalb zwar für nicht erforderlich, gibt aber zur Veranschaulichung die Berechnungswerte dennoch hiermit bekannt:

IP	Nutzung	Etage	Pegelangaben in dB(A)					
			IGW		Immissionspegel		Grenzwertüberschreitung	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Forststr. 3	M	2.OG	64	54	49,4	44,7	-14,6	-9,3
Forststr. 5	M	1.OG	64	54	53,2	48,5	-10,8	-5,5
Forststr. 5a	M	2.OG	64	54	53,7	49,0	-10,3	-5,0
Forststr. 6	M	2.OG	64	54	52,2	47,5	-11,8	-6,5
Forststr. 8	M	2.OG	64	54	53,2	48,5	-10,8	-5,5
Forststr. 10	M	2.OG	64	54	53,0	48,3	-11,0	-5,7
Forststr. 12	M	1.OG	64	54	50,2	45,5	-13,8	-8,5
Forststr.14	M	2.OG	64	54	53,4	48,7	-10,6	-5,3
Forststr. 16	M	2.OG	64	54	53,2	48,5	-10,8	-5,5
Am Forsthaus1	M	1.OG	64	54	51,2	46,5	-12,8	-7,5
Am Forsthaus2	M	2.OG	64	54	50,7	46,0	-13,3	-8,0
Am Forsthaus3	M	2.OG	64	54	52,8	48,1	-11,2	-5,9
Am Forsthaus4	M	2.OG	64	54	51,3	46,6	-12,7	-7,4
Am Sonnenh.2	M	1.OG	64	54	51,0	46,3	-13,0	-7,7
Am Sonnenh.4	M	1.OG	64	54	51,1	46,4	-12,9	-7,6
Am Sonnenh.6	M	2.OG	64	54	53,3	48,6	-10,7	-5,4
Gailenb. Str.2	M	1.OG	64	54	52,4	47,7	-11,6	-6,3
Gailenb. Str.3	W	2.OG	59	49	52,4	47,7	-6,6	-1,3
Gailenb. Str.3a	W	2.OG	59	49	52,3	47,6	-6,7	-1,4
Gailenb. Str.5	W	2.OG	59	49	52,2	47,5	-6,8	-1,5
Gailenb. Str.5a	W	2.OG	59	49	52,2	47,5	-6,8	-1,5
Gailenb. Str.16	W	2.OG	59	49	52,6	47,9	-6,4	-1,1

Im Zusammenhang mit der von Edenbergener Bürgern mehrfach geforderten Reduzierung der Dammlage westlich von Edenbergen hat die Autobahndirektion Südbayern mit Schreiben vom 13.01.2005 noch einmal umfassend Stellung genommen. Danach erfolgte die Trassierung der künftigen Autobahn entspre-

chend den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Linienführung, Ausgabe 1995 (RAS-L). Die RAS-L weist für die zugrunde gelegte Entwurfsgeschwindigkeit V_e von 120 km/h größere Trassierungselemente und kleinere Längsneigungen als die bestehende Autobahn aus den 30er Jahren auf.

Dies hat zur Folge, dass die vierstreifige A 8/West mit ihren häufigen Neigungswechseln aufgrund der neuzeitlichen Trassierung verstetigt werden muss, d.h. die Anzahl der Wann- und Kuppen nimmt künftig ab. Die Verstetigung der Höhenlage führt außerdem dazu, dass die neue Autobahn in einigen Bereichen höher, in anderen dagegen niedriger als die bestehende Autobahn zu liegen kommt.

Im Falle von Edenbergen wurde darauf geachtet, dass die künftige A 8/West auf Höhe der Bebauung in Einschnittslage (Bau-km 54+050 bis 54+720) verläuft. Um Edenbergen möglichst gut vor dem Lärm der Autobahn abzuschirmen, kommt die künftige Autobahn hier bis zu 2,7 m (bei Bau-km 54+400) niedriger als die bestehende zu liegen.

Der Hangaufstieg in die westlichen Wälder wurde wegen der schlechten Böden so geplant, dass die neue Autobahn möglichst hoch zu liegen kommt, um tiefe kostenintensive Einschnitte zu vermeiden. Zudem kann durch die entstehende Dammlage der Massenüberschuss verringert werden, was zu Einsparungen bei der Deponierung führt.

Zwischen dem Hangaufstieg in die westlichen Wälder und der Ortslage von Edenbergen verläuft die künftige A 8/West zwischen Bau-km 53+480 und Bau-km 54+050 zwangsläufig in Dammlage. Bei Bau-km 53+700 tritt die max. Höhendifferenz zwischen alter und neuer Bundesautobahn auf: Die sechsstreifige Autobahn verläuft hier etwa 6,4 m höher als der Bestand. Allerdings beträgt die Höhe über der Dammschüttung über Gelände hier nur 3,7 m, da die bestehende Autobahn hier in Einschnittslage verläuft.

Die höhere Dammschüttung der neuen Autobahn hat auch den Vorteil, dass das BW 91 als überschüttetes Bogenbauwerk ausgeführt werden kann, da eine ausreichende Überdeckung vorhanden ist. Neben etwas geringeren Baukosten hat ein überschüttetes Bogenbauwerk erhebliche Vorteile beim Unterhalt. Da hier keine unmittelbar mit der Fahrbahn in Kontakt stehende Bauteile, wie Bauwerkskappen, vorhanden sind, ist der spätere Erneuerungs- und Instandhaltungsaufwand deutlich niedriger als bei einem normalen Brückenbauwerk.

Die Bauwerksbreite ergibt sich durch die gemeinsame Führung von Feldweg und Gewässerführung des Gailenbaches. Bei getrennter Führung würden Mehrkosten durch die im Verhältnis teureren Einzelbauwerke entstehen. Das offene Gewässerbett des Gailenbaches ist Teil der erforderlichen landschaftspflegerischen Minimierungsmaßnahmen.

Die Dammschüttung der A 8/West von Bau-km 53+480 bis Bau-km 54+050 ist von der Bebauung Edenbergens mind. 550 m entfernt. Der bisherige Straßendamm ist in diesem Bereich etwa 240 m lang und bis zu 7 m hoch. Der künftige Damm ist etwa 570 m lang und in einem Teilbereich bis zu 10 m hoch. Es ist unstrittig, dass diese Erhöhung von einem Betrachtungspunkt unmittelbar vor der Autobahn deutlich wahrnehmbar ist. Eine Dammschüttung von etwa 10 m Höhe ist bei einer neuzeitlichen Autobahn aber kein herausragender Wert. Die Erhöhung der Dammschüttung von derzeit 7 m auf 10 m über Gelände erscheint daher in Anbetracht der großen Entfernung zu Edenbergen unbedenklich.

Wegen der erhobenen Einwendungen hat die Autobahndirektion Südbayern auch Varianten zur Reduzierung der Dammlage westlich von Edenbergen untersucht. Alle Varianten bergen erhebliche Nachteile gegenüber der Planungssituation. Eine großräumige Absenkung im Bereich zwischen Bau-km 51+700 bis 54+600 bedingt kostenintensive Einschnitte, den zusätzlichen Anfall wenig tragfähiger Überschussmassen, eine Verschlechterung der Massenbilanz, den Umbau/Verlegung der Tank- und Rastanlage Edenbergen sowie zusätzlichen Waldeingriff durch tiefere Einschnittslage. Eine ebenfalls geprüfte kleinräumige Absenkung, beschränkt auf den Bereich der Dammlage, führt zu erheblichen Problemen bei der räumlichen Trassierung. Sie hätte zur Folge, dass dem Verkehrsteilnehmer eine großzügigere Linienführung vermittelt wird, als tatsächlich vorhanden ist. Dies stünde im Widerspruch zum Planziel "Erkennbarkeit und Begreifbarkeit des Verkehrsweges für den Autofahrer". Die Verwirklichung dieser Variante würde daher die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigen.

Aus vorgenannten Gründen ist die beantragte Änderung des Gradientenverlaufs abzulehnen und die insoweit erhobene Einwendung zurückzuweisen.

Wegen der Einwendungen zur zugrunde gelegten Verkehrsprognose sowie zur Gesamtbelastung wird auf die Ausführungen unter C.VI.1 verwiesen.

Soweit im Rahmen der 2. Tektur Einwendungen der Interessengemeinschaft Edenbergen zur Schadstoffbelastung vorgetragen wurden, sind diese aufgrund § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG ausgeschlossen. Im Rahmen der 2. Tektur vom 29.04.2005 wurden nämlich keine Änderungen an Nr. 11.5T der Planunterlagen vorgenommen. Die Einwendungen sind jedoch auch in der Sache unberechtigt. Die Ergebnisse einschlägiger Fachgutachten zur Luftschadstoffbelastung aus dem Betrieb der BAB A 8 sind in Unterlage 11.5T hinreichend beschrieben. Auch das Bayer. Landesamt für Umweltschutz hat schließlich mit Schreiben vom 15.11.2004 - in Kenntnis aller relevanten Unterlagen - bestätigt, dass nicht davon auszugehen ist, dass im Planfeststellungsbereich die lufthygienischen Grenz- und Konzentrationswerte der 22. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen überschritten werden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.IV.5.2 dieses Beschlusses und insbesondere auf das dort zitierte Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 26.05.2004 verwiesen.

Entsprechend einer Einwendung des Eigentümers des Gailenbacher Schlosses (Außenbereich) hat die Autobahndirektion nachträglich auch dort die Lärm-situation untersucht und festgestellt, dass an allen Gebäudeteilen die Grenzwerte für Mischgebiete von 64/54 dB(A) Tag/Nacht eingehalten werden. Es besteht somit kein weitergehender Anspruch auf passiven Schallschutz. Das Schloss und die Immissionspunkte wurden in der Tektur zur Planfeststellung vom 24.09.2004 bzw. vom 29.04.2005 in die Unterlagen aufgenommen. Damit hat sich - in Verbindung mit dem in der Plantektur vom 29.04.2005 enthaltenen Lückenschluss zwischen den Lärmschutzanlagen Edenbergen und Hirblingen - die Forderung des Eigentümers nach besserem Lärmschutz erledigt.

Auch der Eigentümer der Gailenbacher Mühle hat Einwendungen zur Verbesserung des Lärmschutzes erhoben. Diese Forderung war zurückzuweisen. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung werden an der Gailenbacher Mühle die für Gewerbegebiete einschlägigen Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV von 69 dB(A) tags bzw. 59 dB(A) nachts eingehalten. Die Zugrundelegung der für Gewerbegebiete einschlägigen Grenzwerte entspricht in diesem Zusammenhang den vor Ort ausgeübten Nutzungen. Die Ausdehnung der im Bereich der Mühle südlich der Autobahn vorgesehenen Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 m ü. FOK der A 8 begründet sich aus der Einhal-

tung der Grenzwerte. Eine Verlängerung der Lärmschutzwand Richtung Westen ist nicht erforderlich.

5. Einwendungen einer Waldeigentümergeinschaft aus Edenbergen

Sechs Miteigentümer eines zusammenhängenden forstwirtschaftlichen Besitzes, der unmittelbar nördlich an die Bundesautobahn A 8 München - Stuttgart anschließt, haben Einwendungen gegen die Abtretung der folgenden Waldflächen in der Gemarkung Edenbergen vorgetragen:

Flur Nr. 370/1	ca.	2,5477 ha
Flur Nr. 367/1	ca.	0,2629 ha
Flur Nr. 366/1	ca.	1,0444 ha
Flur Nr. 365/1	ca.	1,2046 ha
Flur Nr. 364/1	ca.	1,2761 ha
Flur Nr. 364/3	<u>ca.</u>	<u>0,0283 ha</u>
Gesamtabtretungsfläche	ca.	6,3640 ha

Sie machen über ihren Anwalt im Wesentlichen geltend, dass diese Grundabtretung vermeidbar ist, wenn statt des geplanten einseitigen nördlichen Anbaues an die bestehende Autobahn der Autobahnausbau asymmetrisch nach Süden vorgenommen wird. Letzteres sei auch sachgerecht und werde durch den verfassungsrechtlich verankerten Grundsatz erzwungen, dass für öffentliche Bauten vorrangig Grundbesitz der öffentlichen Hand in Anspruch zu nehmen ist. Nach Meinung der Einwendungsführer besteht aufgrund der vorherrschenden Windrichtungen bei Öffnung des nördlichen Waldrands die erhöhte Gefahr von späterem Windwurf. Wegen der Schutzwaldfunktion des nördlich der Bestandsautobahn vorhandenen Waldtraufs lägen die materiellen Voraussetzungen für eine waldrechtliche Rodungserlaubnis gar nicht vor. Die Einwendungsführer wenden sich schließlich auch gegen das vom Vorhabensträger eingebrachte Argument des Kostenvorteils der Nord- gegenüber der Südvariante in Höhe von ca. 5,0 Mio. € und beantragten die Einholung eines Sachverständigen-gutachtens mit dem Ziel einer vergleichenden Kostenabschätzung, insbesondere mit Blick auf die mit dem Verlust des Waldtraufes verbundene Windwurfgefahr mit allen weiteren drohenden Folgeschäden (Sonnenbrand, Aushagerung des Bodens, steigende Käferanfälligkeit). Schließlich wenden sich die Einwendungsführer gegen eine vom Vorhabensträger vorgesehene Schutz-

maßnahme, wonach in Absprache mit den Grundeigentümern durch Unterpflanzungen und Umbau die in deren Besitz verbleibenden Waldflächen wieder geschlossen und naturnahe Waldränder entwickelt werden sollen.

Die Einwendungen werden mit Ausnahme der Forderung nach Einholung einer sachverständigen Folgenabschätzung, bezogen auf die in Betracht kommenden Ausbauvarianten, zurückgewiesen.

Es ist festzustellen, dass die Autobahndirektion Südbayern bereits im Rahmen der Voruntersuchung des sechsstreifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 8 Ulm - München im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Augsburg-West und Adelsried eine umfassende Abwägung zur Vorbereitung der Entscheidungsfindung über die Ausbauvarianten durchgeführt und sämtliche Vor- und Nachteile der im Streckenabschnitt zwischen Adelsried und Edenbergen einzig in Betracht kommenden Süd- oder Nordvariante gegenübergestellt hat. Sie kam dabei zu dem Ergebnis, dass es aus bautechnischer und verkehrlicher Sicht sowie wegen der Kosten zweckmäßiger ist, ab der Tank- und Rastanlage Edenbergen den Ausbau bis zum Abschnittsende bei Adelsried einseitig an der Nordseite fortzuführen. Der angrenzende Planungsabschnitt AS Zusmarshausen - AS Adelsried sieht ebenfalls einen einseitigen (asymmetrischen) Ausbau nördlich der bestehenden Autobahn vor.

Ein Wechsel vom nördlichen einseitigen Ausbau zum südlichen einseitigen Ausbau westlich des Zwangspunktes Tank- und Rastanlage Edenbergen und - wegen des Zwangspunktes Autobahnkapelle - wieder zurück zum nördlichen einseitigen Ausbau östlich der Anschlussstelle Adelsried wäre aus bautechnischer Sicht prinzipiell zwar möglich, führt jedoch zu Erschwernissen bei der Verkehrsführung während der Bauzeit, zu einem wegen zusätzlich notwendiger Böschungsflächen um ca. 1,0 ha höheren Flächenbedarf sowie wegen der notwendigen Provisorien zur Verkehrsführung zu einem um ca. 1,5 ha höheren vorübergehenden Grunderwerb. Die komplizierten Bauabläufe in den Verschwenkungsbereichen der Variante "Süd" wirken sich negativ auf die Baukosten aus. Die Variante "Süd" ist daher bezüglich der Baukosten teurer als die Variante "Nord". Nach der bei der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Kostenberechnung belaufen sich die geschätzten Kosten bei der Variante Nord auf 65,1 Mio. € und bei der Variante Süd auf 70,4 Mio. €.

Den Einwendungsführern ist durchaus einzuräumen, dass bei rein forstwirtschaftlicher Betrachtung (Windwurfgefahr) der südseitige Ausbau zum Schutz

der nördlichen Waldbereiche vorzuziehen ist. Hierbei bleibt jedoch unberücksichtigt, dass aus naturschutzfachlicher Sicht die Wahl des nördlichen einseitigen Ausbaus der Minimierungsverpflichtung nach Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG am ehesten entspricht. Nach dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung stellt die Variante Nord die aus Umweltsicht verträglichste Lösung dar. Ausschlaggebend hierfür sind die bei Wahl der Variante Süd qualitativ erheblicheren Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden und Wasser. Für die anderen Schutzgüter liegen besondere, entscheidungserhebliche Unterschiede zwischen den beiden Ausbauvarianten nicht vor.

Ein Vergleich des Grunderwerbs zwischen den Varianten Nord und Süd durch den Vorhabensträger vom 08.07.2004 hat ergeben, dass bei Wahl der Variante "Süd" im Umfang von ca. 5,3 ha Grunderwerb aus Privateigentum entfällt, weil statt dessen auf Flächen der öffentlichen Hand zurückgegriffen werden kann. Dies bedeutet jedoch nicht, dass nach dem Grundsatz der vorrangigen Inanspruchnahme von Flächen der öffentlichen Hand nur die Variante "Süd" Ergebnis des Abwägungsprozesses sein kann. Das Eigentum der öffentlichen Hand hat zwar in der Abwägung ein geringeres Gewicht als das Eigentum Privater, weil Hoheitsträger angesichts des personalen Schutzzwecks der Eigentumsgarantie nicht Inhaber des Grundrechts aus Art. 14 Abs. 1 GG sind. Letzteres darf jedoch nicht dahin missverstanden werden, dass sich die Fachplanung primär an den Eigentumsverhältnissen der öffentlichen Hand auszurichten hat. Im vorliegenden Fall ist vielmehr zu prüfen, ob die Wahl der Ausbauvariante "Süd" technisch und rechtlich möglich sowie zumutbar ist. Im Rahmen dieser Zumutbarkeitsprüfung können auch wirtschaftliche Überlegungen - Mehrkosten, die bei Wahl der Ausbauvariante entstehen - eine Rolle spielen (VGH, Urteil vom 02.07.1980 in BayVBl 81, 18). In Anbetracht der Mehrkosten in Höhe von 5,3 Mio. €, eines insgesamt höheren Bedarfs an vorübergehend (1,5 ha) und endgültig (1 ha) zu erwerbenden Flächen sowie schwer kalkulierbarer Nachteile für die sichere Verkehrsabwicklung während der Bauzeit verkörpert die Variante "Süd" keine gleichwertige planerische Lösung.

Dieses Ergebnis wird auch bestätigt durch das von der Planfeststellungsbehörde eingeholte Waldgutachten der Technischen Universität München. Im Rahmen einer Bewertung der je nach Wahl der Ausbauvariante zu erwartenden Waldschäden kommt Herr Prof. Dr. H. Pretzsch - Inhaber des Lehrstuhls für Waldwachstumskunde - darin zum Ergebnis, dass bei Wahl der Ausbauvariante Nord Waldschäden in Höhe von insgesamt 82.916 € und bei Wahl der Südvariante in Höhe von ca. 8.757 € zu erwarten sind. Das Gutachten sepa-

riert in diesem Zusammenhang zwischen Randschäden I und II. Randschäden I sind Schäden mit deterministischem Charakter, z.B. Zuwachsverluste, Qualitätsminderung am stehenden Bestand, Kulturerschwernisse, Bodenwertminderung. Randschäden II sind Schäden mit stochastischem Charakter, im Wesentlichen Schäden durch Wind und Sturm. Für die Nordvariante ergeben sich dabei nach Besitzverhältnissen aufgeteilt folgende Schäden: Haindl-Wald 47.131 €, Staatswald 24.911 €, Klein-Privatwald und Körperschaftswald 10.874 €. Für die Südvariante ergeben sich nach Besitzverhältnissen aufgeteilt folgende Schäden: Haindl-Wald 3.051 €, Staatswald 4.763 €, Klein-Privatwald und Körperschaftswald 943 €. Nach den Ausführungen im Gutachten sind die Wind- und Sturmschäden im Untersuchungsgebiet unabhängig von den Baumaßnahmen so hoch, dass die verschiedenen Ausbauvarianten keinen besonders durchschlagenden additiven Effekt auf künftige Schäden haben werden.

Eine Zusammenstellung der Schäden für die verschiedenen Ausbauvarianten (Nord und Süd) nach Eigentümern, Angaben in €, ergibt gerundet:

	Haindl-Wald		Staatswald		Klein-Privatwald und Körperschaftswald		Gesamt	
	Nord	Süd	Nord	Süd	Nord	Süd	Nord	Süd
Randschaden I	36.139	0	20.325	0	10.099	0	66.563	0
Randschaden II	10.992	3.051	4.586	4.763	775	943	16.353	8.757
Landschaftsbild							mäßig	stark
Gesamt	47.131	3.051	24.911	4.763	10.874	943	82.916	8.757

Die bei Wahl der Nordvariante zu erwartenden Waldschäden in Höhe von 82.916 € stehen zu den Mehrkosten bei Wahl der Südvariante im Verhältnis 63:1. Die Südvariante ist damit keine gleichwertige Planungsalternative.

Nach den Feststellungen des Sachverständigen würde auch das Landschaftsbild durch die Nordvariante geringer verändert. Der nordwärts gerichtete Ausbau würde ohnehin geschädigte und gefährdete Bestände treffen und stabile, relativ ungefährdete Bestände südlich der Autobahn schonen. Hierdurch bleibt die Entwaldungsbreite geringer und die bisher für den Autobahnabschnitt spezifische Nähe des Reisenden zum Wald eher erhalten.

Wegen der erhobenen Einwendungen zum Vorliegen der materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die waldrechtliche Rodungserlaubnis wird verwiesen auf Gliederungspunkt C.IV.8.2.

Nach den Planunterlagen ist "in Absprache und im Einvernehmen" mit den Grundstückseigentümern im Bereich angeschnittener Waldbestände die Anlage von naturnahen Waldrändern durch Unterpflanzung des bestehenden Bestandes mit standortgerechten, heimischen Laubgehölzen außerhalb der Grunderwerbsgrenze bis zu 15 Meter tief in die Grundstücke hinein vorgesehen. Enteignungsrecht wird insoweit nicht begründet. Die Maßnahme richtet sich als Angebot an die Grundstückseigentümer und dient der Schadensminimierung.

6. Grundstücksbezogene Einwendungen aus Edenbergen

Insgesamt sieben abtretungsbetroffene Grundstückseigentümer aus Edenbergen haben gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke Einwendungen geltend gemacht. Sie sind von einer Anwaltskanzlei vertreten und haben über diese zunächst Einwendungen allgemeiner Natur vorgetragen. Diese sind inhaltsgleich mit den oben unter C.VI.3 bereits behandelten Einwendungen. Insoweit wird auf die unter diesem Gliederungspunkt erfolgten Ausführungen verwiesen.

Die Eigentümerin der Grundstücke Flnrn. 272, 268, 266, 260, 264 und 258 wehrt sich gegen die vorgesehenen Grundabtretungen. Die Grundstücke sind als Ackerflächen genutzt und derzeit verpachtet. Die Einwendungen richten sich insbesondere gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks Flnr. 272 Gemarkung Edenbergen zur Herstellung des Regenrückhaltebeckens Nr. 4 sowie für die Schaffung neuen Retentionsraums. Im Erörterungstermin am 03.03.2004 machte der anwaltschaftliche Vertreter gegen die Aufplanung des Regenrückhaltebeckens auf dem Grundstück 272 keine grundsätzlichen Einwendungen mehr geltend, vertrat jedoch die Auffassung, dass der zusätzlich benötigte Retentionsraum auch auf anderen Grundstücken geschaffen werden könnte. Mit der geänderten Planung in der Fassung der Tekturplanung vom 29.04.2005 hat die Autobahndirektion Südbayern dem Anliegen der Eigentümerin Rechnung getragen.

Die Einwendungen haben sich damit lt. Erklärung des Anwalts der Eigentümerin in der Besprechung bei der Regierung von Schwaben am 17.06.2005 erledigt. Im Übrigen sind die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum zwingend notwendig, um die Straßenbaumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der All-

gemeinheit dient, zu verwirklichen. Die Planung ist das Ergebnis eines umfangreichen Abwägungsprozesses. Verschiebungen in der Trassenführung, um Grundabtretungen der betroffenen Einwendungsführer zu vermeiden, scheiden aus. Durch eine Trassenverschiebung würden außerdem neue Betroffenheiten entstehen; eine grundsätzliche Änderung des Flächenbedarfs wäre damit jedoch nicht verbunden.

Der Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 360, 233 und 214 Gemarkung Edenbergen ist Vollerwerbslandwirt und betreibt Milchviehhaltung. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks Flnr. 233 zur Herstellung des Regenrückhaltebeckens Nr. 3. Die Grundabtretung aus Flnr. 214 könnte seiner Meinung nach vermieden werden bei einem symmetrischen Ausbau der Autobahn in diesem Bereich. Er hält außerdem den im Bereich seiner Grundstücke Flnrn. 214 und 360 entlang der Autobahn vorgesehenen Anwandweg samt Böschung für überflüssig. Der Einwendungsführer ist bei Grundabtretung nach dem ursprünglichen Planungsstand entsprechend Gutachten des Sachgebiets 710 der Regierung von Schwaben als Vollerwerbslandwirt in seiner Existenz gefährdet. Er verliert insgesamt 2,542 ha LF und damit 11,3 % seiner Betriebsfläche.

Die Einwendungen werden - soweit sie sich nicht bereits durch die Tekturen vom 24.09.2004 erledigt haben - zurückgewiesen. Zur Abwendung der Existenzgefährdung und Reduzierung der Grundabtretung hat die Autobahndirektion das Regenrückhaltebecken Nr. 3 umgeplant. Der Flächenbedarf von ursprünglich 1,831 ha reduziert sich durch die Planänderungen auf insgesamt 0,34 ha, so dass sich der Einwand der Existenzgefährdung erledigt. Der ab Bauwerk 91 in Richtung Westen bisher vorgesehene öffentliche Feld- und Waldweg (lfd. Nr. 1.2.7 T des BWV) wird überbaut und ersatzlos eingezogen. Der Einwendungsführer hat sich mit den Planänderungen bei einem Gespräch bei der Regierung von Schwaben am 09.08.2004 einverstanden erklärt.

Die Eigentümerin des Grundstücks Flnr. 215 Gemarkung Edenbergen sowie zwei Nießbraucher an dem Grundstück wandten sich gegen die Inanspruchnahme der Fläche im vorgesehenen Umfang. Die Einwendung wird unter Hinweis auf C.IV.9.6 zurückgewiesen.

Der Eigentümer des Grundstücks Flnr. 169, Gemarkung Edenbergen, hat der Inanspruchnahme seines Grundstücks zur Errichtung eines Dammes widersprochen. Die Einwendung wird unter Hinweis auf C.IV.9.6 zurückgewiesen.

Der Eigentümer des Grundstücks Flnr. 217, Gemarkung Edenbergen, wehrt sich als Nebenerwerbslandwirt gegen die Inanspruchnahme einer Teilfläche seines Grundstücks und beantragt, für die beanspruchte Fläche Ersatzland bereitzustellen. Die Einwendung hat keinen Erfolg. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19 FStrG bzw. Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 92,346).

Die Eigentümer des Grundstücks Flnr. 226, Gemarkung Edenbergen, machen Einwendungen geltend gegen die Teilinanspruchnahme ihres verpachteten Ackers. Diese Einwendung wird unter Hinweis auf C.IV.9.6 zurückgewiesen. Die Tekturplanung vom 24.09.2004 sieht zusätzlich vor, dass auf dem weiteren Grundstück der Einwendungsführers Flnr. 303, Gemarkung Edenbergen, das Regenrückhaltebecken 3.1 errichtet werden soll. Hierzu muss das gesamte Grundstück erworben werden. Einwendungen gegen diese Planänderung wurden seitens der Grundstückseigentümer nicht vorgetragen. Mit Schriftsatz vom 10.11.2004 wandte sich der anwaltschaftliche Vertreter lediglich gegen die Neudimensionierung der aktiven Schallschutzmaßnahmen und erklärte, die bereits vorgetragenen Einwendungen aufrechterhalten zu wollen. Mit Schreiben vom 08.03.2005 legte der Anwalt darüber hinaus ein Schreiben seines Mandanten vom Dezember 2004 vor, in dem dieser bittet, ihn für die Inanspruchnahme seines Grundstücks Flnr. 303 der Gemarkung Edenbergen Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Sofern dieses Schreiben als Einwendung gegen die Überplanung seines Grundstücks zu betrachten ist, ist sie präkludiert. Die Autobahndirektion Südbayern hat jedoch zugesagt, sich zu bemühen, im Rahmen des Möglichen Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Schließlich machen auch die Pächter des Grundstücks Flnr. 272, Gemarkung Edenbergen Einwendungen geltend. Sie wehren sich gegen den Eingriff in ihre

Pachtrechte unter Hinweis auf langfristig abgeschlossene Pachtverträge (bei Flnr. 272 bis zum 30.10.2012). Die Einwendung wird unter Hinweis auf C.IV.9.6 zurückgewiesen.

Die Eigentümerin der abtretungsbetroffenen Grundstücke Flnrn. 278, 282, 280 und 296, Gemarkung Edenbergen, sowie des Grundstücks Flnr. 654/10, Gemarkung Horgauergreuth, hat über ihren anwaltschaftlichen Vertreter Einwendungen erhoben. Die Einwendungen richteten sich ursprünglich insbesondere gegen die Inanspruchnahme von privatem Grundstückseigentum für Ausgleichsflächen bzw. landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen. Der bevollmächtigte Sohn der Einwendungsführerin macht außerdem Ansprüche auf Lärmschutz für das von ihm bewohnte Schlossanwesen auf dem Grundstück Flnr. 380/1, Gemarkung Edenbergen, geltend. Bei einer Besprechung bei der Regierung von Schwaben am 09.08.2004 erklärten der Sohn der Einwendungsführerin sowie der anwaltschaftliche Vertreter sich mit der vollständigen Überplanung der Gemarkung Horgauergreuth einverstanden. Die Autobahndirektion hat bei dem Gespräch zugesagt, zur künftigen Sicherstellung der Holzabfuhr mit schweren Fahrzeugen den nördlich des Grundstücks Flnr. 278 verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg Flnr. 273 zu verbessern. Zwischen der Gemeindeverbindungsstraße Flnr. 120 und dem Graben Flnr. 275 ist der Weg bereits in einem recht guten Zustand. Nach dem Graben in östlicher Richtung muss der Weg bis zum Anschluss an den Privatweg Flnr. 279 mit einer wassergebundenen Decke ausgebaut werden. Die Autobahndirektion hat verbindlich zugesagt, die Grabenquerung ausreichend tragfähig für Langholzfahrzeuge auszubauen. Auf die Plantekur vom 29.04.2005 wird verwiesen (Nr. 1.2.21 T des Bauwerksverzeichnisses). Die Einwendungen haben sich insoweit erledigt. Im Übrigen sind sie unbegründet.

Der Eigentümer eines abtretungsbetroffenen Mühlenanwesens in unmittelbarer südlicher Nachbarschaft zur bestehenden A 8 (Grundstück Flnr. 460/1 Gemarkung Edenbergen) hat in seinem Einwendungsschreiben die Erweiterung der südlich der Autobahn vorgesehenen aktiven Lärmschutzeinrichtungen in westlicher Richtung bis auf Höhe der Tank- und Rastanlage Edenbergen sowie ggf. zusätzlichen passiven Lärmschutz gefordert. Er befürchtet außerdem eine Verschärfung der Hochwassersituation u.a. wegen eines zu gering dimensionierten Durchlasses westlich seines Anwesens sowie Nachteile bei der Konzeptionierung von Hochwasserschutzmaßnahmen auf seinem Grundstück.

Beim Erörterungstermin am 02.03.2004 verständigten sich der Einwendungsführer und die Autobahndirektion über die gegenseitige Abstimmung von Schutzmaßnahmen.

Wegen der Einwendungen hinsichtlich des Lärmschutzes wird auf C.VI.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wegen der Hochwassersituation ist - soweit sie sich nicht durch die zwischenzeitliche Baugenehmigung des Landratsamts Augsburg vom 27.08.2004 erledigt hat - unbegründet.

Der neu geplante Durchlass dient der Zuleitung von Wasser zur Retentionsraumausgleichsfläche nördlich der Autobahn. Der Durchlass ist mit 2 x 3 m ausreichend dimensioniert, eine Verklausungsgefahr besteht nicht.

Für das Autobahnvorhaben wurde im Übrigen eine Hochwasseruntersuchung durchgeführt. Diese hat gezeigt, dass die Abflussverhältnisse durch die Baumaßnahme nicht nachteilig verändert werden. Aus der von der Autobahndirektion beauftragten ergänzenden Untersuchung der Ingenieurgesellschaft Steinbacher-Consult vom 02.08.2004 geht außerdem hervor, dass die nach den Grunderwerbsplänen vorgesehene künftige Verschiebung der Grundstücksgrenze um ca. 4 m in Richtung Süden und die damit einhergehende Reduzierung des zur Verfügung stehenden Abflussraumes auf die Hochwassersituation nur einen vernachlässigbaren Einfluss haben wird. Nach dem Rechenmodell wird sich der Wasserspiegel bei Hochwassersituationen um max. 2 bis 3 cm ändern.

7. Allgemeine Lärmschutzeinwendungen aus Rettenbergen

Aus dem Bereich Rettenbergen haben sich zahlreiche Bewohner bzw. Immobilieneigentümer zu einer Interessengemeinschaft zusammengeschlossen und gemeinsam Einwendungen vorgetragen. Diese sind dargelegt im Schreiben des Herrn Dipl.-Ing. Georg Müller vom 15.12.2003. Diesem Schreiben ist eine Unterschriftenliste mit insgesamt 111 Unterzeichnern beigelegt.

Wie schon bei den Interessengemeinschaften aus Hirblingen und Edenbergen richten sich auch die Einwendungen aus Rettenbergen gegen den von der Autobahn A 8 ausgehenden Verkehrslärm und dessen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit. Außerdem befürchten die Einwendungsführer eine Wertminderung für ihre Grundstücke. Die Initiative fordert aus diesem Grund

einen durchgehenden aktiven Lärmschutz vom Bereich der Schmuttersenke bis Adelsried, eine Absenkung der Fahrhahnoberkante im Bereich der Edenberger Steigung sowie die Durchföhrung von Lärmpegelmessungen, verbunden mit der Messung von Luftschadstoffen und Feinstaub an noch festzulegenden Messpunkten.

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Anlage 11T) werden die Grenzwerte für Wohngebiete von 59/49 dB(A) tags und nachts in Rettenbergen eingehalten. Der maximale Beurteilungspegel im Bereich der südlichen Randbebauung Rettenbergens liegt künftig im Erdgeschoßbereich bei 50 dB(A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht. Lärmschutzmaßnahmen sind daher auf Grundlage der 16. BImSchV nicht veranlasst. Letzteres gilt auch für die geforderte Absenkung der Fahrhahnoberkante im Bereich der Edenberger Steigung. Eine Änderung des Höhenverlaufs der Fahrhahn in diesem Bereich ist auch aus trassierungstechnischen Gründen nicht möglich und hätte keinen spürbaren Einfluss auf die Lärmsituation in Rettenbergen.

Auch die Messung von Luftschadstoffen und Feinstaub ist nicht veranlasst. Zur Problematik der Luftschadstoffe, insbesondere zur Einhaltung der Vorgaben der 22. BImSchV, hat das Bayer. Landesamt für Umweltschutz mit Schreiben vom 20.01.2004 und vom 11.03.2004 Stellung genommen. Daraus geht hervor, dass in Rettenbergen auch in Zukunft unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose keine Überschreitungen von Grenz- oder Konzentrationswerten der 22. BImSchV zu erwarten sind.

8. Grundstücksbezogene Einwendungen aus Täferlingen

Insgesamt fünf abtretungsbetroffene Grundstückseigentümer aus der Gemarkung Täferlingen haben Einwendungen erhoben. Die von ihnen jeweils beauftragte Rechtsanwaltskanzlei hat zunächst Einwendungen allgemeiner Art vortragen. Diese sind deckungsgleich mit den allgemeinen Einwendungen der Grundstückseigentümer aus den Gemarkungen Hirblingen und Edenbergen. Auf die insoweit unter C.VI.3 bereits erfolgten Ausführungen wird Bezug genommen.

Der Eigentümer der Grundstücke Flnr. 430 und Flnr. 430/2, jeweils Gemarkung Täferlingen, hat Einwendungen gegen die Grundinanspruchnahme erhoben. Er wendet sich insbesondere gegen den Umfang der Grundabtretung und beantragt die Errichtung einer Lärmschutzwand anstelle des vorgesehenen Lärmschutzwalles. Er trägt außerdem vor, als Betreiber einer kleinen Landwirtschaft sei er dringend auf den Ertrag der von der Planung betroffenen Fläche angewiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Grundabtretung ist unverzichtbar. Hierzu wird verwiesen auf die Ausführungen unter C.VI.9.6. Die Regierung von Schwaben hat geprüft, ob beim Einwendungsführer eine Existenzgefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebs zu befürchten ist. Letzteres ist nicht der Fall. Die betroffenen Flächen sind seit mehreren Jahren an einen anderen Landwirt verpachtet. Für den eigenen Betrieb sind diese Flächen damit nachweislich nicht notwendig.

Die Eigentümer der Grundstücke Flnr. 386, Gemarkung Täferlingen, und Flnr. 621, Gemarkung Gersthofen, machen Einwendungen gegen die Inanspruchnahme ihrer beiden Grundstücke geltend. Sie beantragen eine Gesamtübernahme des Grundstücks Flnr. 386. Die Einwendung wird unter Hinweis auf C.IV.9.6 zurückgewiesen.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19 FStrG bzw. Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde hat insoweit keine Regelungen zu treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 92,346).

Die Eigentümerin des Grundstücks Flnr. 410, Gemarkung Täferlingen, wendet sich gegen die Beanspruchung ihres Grundstücks im Umfang von 530 m². Die Einwendung hat aus o.g. Gründen keinen Erfolg.

Die Eigentümer des Grundstücks Flnr. 390, Gemarkung Täferlingen, haben Einwendungen erhoben. Die Einwendungen haben aus o.g. Gründen keinen Erfolg.

Schließlich hat der Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 406 und 422, Gemarkung Täferlingen, und gleichzeitige Pächter der Grundstücke Flnrn. 268 und 264, Gemarkung Edenbergen, Einwendungen erhoben. Die Einwendungen sind unbegründet. Die Grundstücke Flnrn. 406 und 422 sind von der Baumaßnahme nicht betroffen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.VI.9.6 verwiesen.

9. Lärmschutzeinwendungen aus Aystetten

Aus dem Bereich Aystetten haben mehrere Anwohner sowohl individuell als auch über eine gemeinsame Unterschriftenliste Einwendungen vorgetragen. Diese sind dargelegt in zwei Schriftsätzen einer Anwohnerin aus der Schlosstr. 20 in 86482 Aystetten vom 15.12.2003. Diesen Schriftsätzen ist eine Unterschriftenliste mit insgesamt 10 Unterzeichnern beigelegt. Eine weitere Unterschriftenliste mit insgesamt 7 Unterzeichnern hat eine Anwohnerin aus der Stettenstr. 6 in 86482 Aystetten eingereicht.

Die Einwendungen richten sich im Wesentlichen gegen die befürchteten zusätzlichen Belastungen Aystettens durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe. Neben einer technischen Optimierung der Planung durch aktive Schutzmaßnahmen (Wälle, Wände, Tieferlegung, Einhausung) fordern die Einwendungsführer die Erstellung eines medizinischen Lärmgutachtens, eines umweltmedizinischen Gutachtens bezüglich der Auswirkungen der (Fein-)Stäube und weiterer Luftschadstoffe sowie eines psychologischen Gutachtens bezüglich der Auswirkungen des Lärms und der Gesamtbelastung auf die Betroffenen.

Die Einwendungen sind unbegründet. Wegen der geforderten Optimierung des aktiven Lärmschutzes wird verwiesen auf die Ausführungen unter Punkt C.IV.5. Im Übrigen ist die Erstellung von Gutachten zu den aufgeworfenen Fragestellungen in den einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Vorschriften nicht vorgesehen. Die erforderlichen Lärmschutzberechnungen und Luftschadstoffuntersuchungen wurden durchgeführt. Die Einholung weiterer Gutachten ist weder für die Prüfung der immissionsschutzrechtlichen Belange noch für die planerische Abwägungsentscheidung erforderlich.

10. Sonstige Einwendungen

Schließlich hat auch der Ärztekreis Umwelt und Gesundheit aus Augsburg Einwendungen gegen den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 erhoben und die Erstellung eines medizinischen Lärmgutachtens, eines umweltmedizinischen Gutachtens bezüglich der Auswirkungen der (Fein-)Stäube und weiterer Luftschadstoffe sowie eines psychologischen Gutachtens bezüglich der Auswirkungen des Lärms und der Gesamtbelastung auf die Betroffenen gefordert. Die Erstellung solcher Gutachten ist allerdings in den einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Vorschriften nicht vorgesehen. Die nach der 16. und 22. BImSchV erforderlichen Lärmschutzberechnungen und Luftschadstoffuntersuchungen sind durchgeführt worden. Die Einholung weiterer Gutachten ist weder für die Prüfung der immissionsschutzrechtlichen Belange noch für die planerische Abwägungsentscheidung erforderlich. Die von dem Augsburger Ärztekreis erhobene Einwendung ist daher unbegründet. Sie ist im Übrigen auch in verfahrensrechtlicher Hinsicht unzulässig, weil der Ärztekreis nicht geltend machen kann, dass ihn der Autobahnausbau in eigenen Interessen oder Belangen berührt (Art. 73 Abs. 3 BayVwVfG).

Einwendungen erhoben hat ferner die in der Welsenstr. 6, 86368 Gersthofen, ansässige Immobilien GmbH & Co. Die mit Schreiben vom 08.12., 11.12. und 15.12.2003 vorgetragene Einwendungen richten sich gegen eine Verschiebung der Bebauungsgrenzen auf den Grundstücken FlNr. 656/4, 656/15 und 656/6, Gemarkung Gersthofen, als Folge des Autobahnausbaus bzw. deren Verbreiterung. Die Einwendung umfasst außerdem die Forderung nach angemessener Entschädigung für die vorübergehende und dauernde Inanspruchnahme von Flächen aus den Gewerbegrundstücken. Schließlich verweist die Einwendungsführerin auf die Problematik der Erschließung der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Teilfläche aus dem Grundstück FlNr. 656/4 Gemarkung Gersthofen.

Die Einwendungen sind unbegründet.

In den einschlägigen Bebauungsplänen der Stadt Gersthofen sind sowohl nördlich als auch südlich der Autobahn Baugrenzen vorgesehen, welche dem gesetzlichen Mindestabstand von 40 m nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG entsprechen. Östlich der Planfeststellungsgrenze bei Str.-km 53,887 wird sich an diesem 40 m-Abstand durch die künftige sechsstreifige Inbetriebnahme nichts ändern. Der Bereich der Anschlussstelle West wurde bereits Ende der 80er Jahre

in einer Breite ausgebaut, die einen sechsstreifigen Betrieb der Autobahn ermöglicht. Die Lage von Autobahn und Bundesstraße bleibt deshalb in diesem Bereich bezüglich Linienführung und Gradientenverlauf unverändert. Etwas anderes gilt allenfalls für das Grundstück Flnr. 656/4 Gemarkung Gersthofen im Bereich zwischen dem Ende der Planfeststellung bei Str.-km 53+887 und der Kreuzung mit der Bahnlinie Augsburg-Donauwörth im Westen. Ausweislich der Planunterlagen wird in diesem Bereich die Autobahn geringfügig in nördlicher Richtung verbreitert. Dadurch ergibt sich jedoch nicht zwangsläufig eine Verschiebung der Baugrenzen auf dem Nachbargrundstück in nördlicher Richtung. Die Vertreter der Autobahndirektion haben bereits im Erörterungstermin am 04.03.2004 erklärt, dass eine Anpassung der im einschlägigen Bebauungsplan festgesetzten Baugrenzen nicht erfolgen wird. Diese Erklärung entspricht einer Ausnahmegenehmigung nach § 9 Abs. 8 FStrG. Für diese Entscheidung ist die Autobahndirektion zuständig entsprechend § 3 der Verordnung zur Übertragung der Befugnisse der Obersten Landesstraßenbaubehörde nach dem Bundesfernstraßengesetz. Die Einwendung wegen der befürchteten Verschiebung der Baugrenzen auf dem Grundstück der Einwendungsführerin ist damit erledigt.

Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie bleiben den Grunderwerbsverhandlungen und Entschädigungsverfahren vorbehalten. Letzteres gilt auch für die Frage nach Schutzvorkehrungen und notwendigen Sicherungsmaßnahmen während der Zeit der vorübergehenden Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstücks Flnr. 656/4.

Ein Anwohner aus der Mühlstr. 6 in 86368 Gersthofen, Ortsteil Batzenhofen, hat ebenfalls Einwendungen erhoben. Als Eigentümer der Grundstücke Flnr. 15, 16, 16/1 und 147, Gemarkung Batzenhofen, beantragt der Einwendungsführer Nachbesserungen beim Lärmschutz nördlich der Autobahn im Bereich der Tank- und Rastanlage Edenbergen sowie auf Höhe der Gailenbacher Mühle. Der Einwendungsführer ist außerdem Betreiber des Alten- und Pflegeheims Sonnenhof (Flnr. 1/1) in Batzenhofen, Martinstr. 7 + 9. Ebenso wie sein Rechtsvorgänger wendet er sich gegen verkehrsbedingte Lärmeinwirkungen auf diese Anlage.

Die Einwendungen sind unbegründet. Es wird verwiesen auf die Ausführungen unter C.IV.5. Auch der Antrag auf Optimierung des Lärmschutzes für das Al-

ten- und Pflegeheim in Batzenhofen ist unbegründet. Der für Altenheime maßgebende Grenzwert von 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts wird in Batzenhofen nicht überschritten. Das Altenheim in Batzenhofen an der Martinstraße befindet sich in einem Abstand von ca. 1000 m zur A 8. Der Immissionspegel beträgt dort nach dem Stand der Planung vor den Tekturen 50,2 dB(A) tags und 45,4 dB(A) nachts. Unter Berücksichtigung der in den Tekturen vom 24.09.2004 enthaltenen Nachbesserungen im Lärmschutz bei Edenbergen und Hirblingen wird sich die Situation weiter verbessern. Maßnahmen zum Schallschutz werden nicht erforderlich.

Der Eigentümer des Grundstücks Flnr. 617 der Gemarkung Gersthofen wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks. Die von ihm beauftragte Rechtsanwaltskanzlei hat Einwendungen allgemeiner Art vorgetragen. Diese sind deckungsgleich mit den allgemeinen Einwendungen der Grundstückseigentümer aus der Gemarkung Hirblingen. Auf die insoweit erfolgten Ausführungen wird Bezug genommen. Eine weitere Reduzierung des Flächenbedarfs ist ohne Beeinträchtigung der Verkehrswirksamkeit der Straße sowie der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer nicht mehr möglich. Die Baumaßnahme ist daher in dem planfestgestellten Umfang erforderlich, um dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Damit war diese Einwendung zurückzuweisen.

Die Eigentümer des Grundstücks Flnr. 580 der Gemarkung Adelsried machen geltend, dass sie durch den mit dem Ausbau der A 8 verbundenen Flächenverlust in ihrer landwirtschaftlichen Existenz bedroht sind. Die Einwendungsführer bewirtschaften nach Überprüfung ihrer Existenzfähigkeit durch das landwirtschaftliche Fachsachgebiet der Regierung von Schwaben rd. 18 ha landwirtschaftliche Fläche, davon mehr als 3 ha langfristig abgesicherte Pachtfläche. Aus den in ihrem Eigentum stehenden Grundstücken sollen für den plangegegenständlichen 8. Bauabschnitt (Adelsried - Augsburg-West) sowie für den anschließenden 9. Bauabschnitt (Zusmarshausen - Adelsried) folgende Flächen dauernd für die beiden Baumaßnahmen in Anspruch genommen werden:

1. Aus Flnr. 580 der Gemarkung Adelsried mit einer Gesamtfläche von 62.238 m²
 - für den 8. Abschnitt 3.545 m²
 - für den 9. Abschnitt 3.511 m²;

2. Aus Flnr. 564 der Gemarkung Adelsried mit einer Gesamtfläche von 26.388 m² für den 9. Abschnitt 22.764 m².

Das bedeutet zwar, dass durch die im plangegegenständlichen 8. Abschnitt abzutretenden Flächen noch keine Existenzgefährdung eintritt. Bei der hier gebotenen Gesamtschau (8. und 9. Bauabschnitt) hat das landwirtschaftliche Fachsachgebiet der Regierung von Schwaben jedoch aufgrund des vorgesehenen Flächenverlustes von insgesamt 29.820 m² eine Gefährdung der landwirtschaftlichen Existenz festgestellt.

Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb die Autobahndirektion Südbayern gebeten, den Einwendungsführern gemäß Art. 14 Abs. 1 BayEG geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Der Antragsteller ist dieser Forderung nachgekommen und hat am 01.03.2005 in einem Ringtauschvertrag von den Einwendungsführern 29.820 m² Grund für Straßenbauzwecke erworben. Im Gegenzug gehen lt. Vertrag durch einen Tauschpartner 48.378 m² Fläche auf die Einwendungsführer über. Sie dienen konkret der Abwendung der geltend gemachten Existenzgefährdung. Die Einwendungen haben sich damit erledigt.

Der Eigentümer der für die Herstellung der Ausgleichsfläche A 3 zu beanspruchenden Grundstücke Flnrn. 1075 und 1079, Gemarkung Bergheim, hat seine mit Schreiben vom 19.12.2003 erhobenen Einwendungen mit Folgeschreiben vom 15.04.2004 zurückgenommen. Sie haben sich damit erledigt.

Schließlich haben der 1. und 2. Ortsobmann des Bayer. Bauernverbandes durch Vorsprache bei der Stadt Neusäß am 04.11.2003 sowie beim mündlichen Erörterungstermin am 04.03.2004 Einwendungen erhoben. Die Einwendungen haben die Inanspruchnahme öffentlicher Feld- und Waldwege zur Bauabwicklung zum Gegenstand. Die Stadt Neusäß hat in diesem Zusammenhang zugesagt, den Obmann des Bayer. Bauernverbandes vorab zu beteiligen, wenn für die Baudurchführung öffentliche Feld- und Waldwege in Anspruch genommen werden müssen. Im Übrigen sind die Einwendungen unbegründet. Mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger bzw. Wegeigentümer werden vorab die zur Erschließung der Baustelle erforderlichen Baumaßnahmen festgelegt, um die Straßen und Wege verkehrssicher zu machen. Die hierfür nötigen Mehraufwendungen werden dem Träger der Straßenbaulast bzw. dem Eigentümer erstattet. Ebenso trägt der Bund die Aufwendungen, die dem Stra-

ßenbaulasträger bzw. dem Eigentümer dieser Erschließungsstraßen und -wege nach Ende der Baustellenerschließung entstehen, um die durch den Baustellenverkehr verursachten Schäden zu beseitigen. Die permanente Erreichbarkeit der benachbarten landwirtschaftlichen Nutzflächen wird durch die Festsetzung unter der Auflage Nr. A.VII.6 sichergestellt.

Die Bewohnerin des Anwesens An der Steig 14 in 86482 Aystetten äußert im Einwendungsschreiben vom 29.11.2003 die Befürchtung, dass der Verkehrslärm an ihrem Anwesen weiter ansteigt. Die Einwendung ist unbegründet. Die max. Beurteilungspegel betragen am nördlichen Ortsrand von Aystetten bei ca. 1.000 m Abstand zur Achse der A 8 in der Prognoserechnung 52 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts. Es werden somit bei freier Schallausbreitung die Grenzwerte für Wohngebiete von 59/49 dB(A) tags/nachts eingehalten bzw. unterschritten. Die Dämpfung durch den vorhandenen Bewuchs ist hierbei (richtlinienkonform zur RLS-90) nicht angesetzt. Es werden daher auf der Grundlage der geltenden Gesetzeslage keine Lärmschutzeinrichtungen für Anwesen im Bereich der Gemeinde Aystetten erforderlich.

VII. Gesamtergebnis der Abwägung

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

VIII. Straßenrechtliche Verfügungen

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

IX. Sofortige Vollziehung

Für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 im plangegegenständlichen Bereich ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz der vordringliche Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17 Abs. 6a Satz 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

X. Kostenentscheidung

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

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

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise

I. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung (Bekanntgabe) Klage beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstr. 23, 80539 München, erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt (Art. 74 Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG).

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

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

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

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

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

II. Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 17 Abs. 6 a FStrG keine aufschiebende Wirkung, weil die planfestgestellte Maßnahme nach dem Fernstraßenausbaugesetz im vordringlicher Bedarf eingestuft ist. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem o.g. Gericht gestellt und begründet werden.

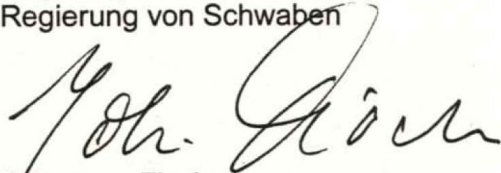
III. Hinweis zur Zustellung

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

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes wird in den Städten Augsburg, Gersthofen, Neusäß und Bobingen sowie in den Gemeinden Adelsried, Aystetten und Horgau 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 21. Juli 2005
Regierung von Schwaben



Johannes Fischer
Oberregierungsrat

Nachrichtlich

Erläuterungsbericht

- 1. Tektur mit einer Randmarkierung I
 - 2. Tektur mit zwei Randmarkierungen II
- geänderte bzw. neue Teile grau hinterlegt

Planfeststellung



**Bundesautobahn A8/West
Ulm – München**

**6-streifiger Ausbau
AS Adelsried – AS Augsburg-West
Str.-km 63,987 bis Str.-km 53,887
Bau-km 48 + 400 bis Bau-km 58 + 500**

Aufgestellt:
München, den 30.09.2003
Autobahndirektion Südbayern

Lichtenwald
Ltd. Baudirektor

2. Tektur:
München, 29.04.2005
Autobahndirektion Südbayern

Lichtenwald
Präsident

INHALTSVERZEICHNIS

0.	VORBEMERKUNGEN	3
0.1.	Allgemeine Hinweise.....	3
0.2.	Zweck des Planfeststellungsverfahrens.....	3
1.	DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME	5
1.1.	Planerische Beschreibung.....	5
1.2.	Straßenbauliche Beschreibung.....	6
2.	NOTWENDIGKEIT DER BAUMASSNAHME	8
2.1.	Vorgeschichte der Planung.....	8
2.2.	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen.....	8
2.3.	Raumordnerische Entwicklungsziele.....	9
2.4.	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur.....	10
2.5.	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.....	11
3.	ZWECKMÄßIGKEIT DER BAUMAßNAHME – VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE	13
3.1.	Ausbauarten der Trasse.....	13
3.1.1.	Allgemeines.....	13
3.1.2.	Beidseitiger Ausbau.....	13
3.1.3.	Einseitiger Ausbau.....	14
3.1.4.	Zwangspunkte.....	14
3.1.5.	Gemeinsamkeiten der untersuchten Varianten.....	17
3.1.6.	Variante ‚Nord‘.....	17
3.1.7.	Variante ‚Süd‘.....	17
3.2.	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum.....	17
3.3.	Beurteilung der Ausbauarten.....	19
3.3.1.	Umweltverträglichkeit.....	19
3.3.2.	Raumordnung.....	21
3.3.3.	Verkehrsverhältnisse.....	21
3.3.4.	Straßenbauliche Verhältnisse.....	22
3.3.5.	Land- und Forstwirtschaft.....	22
3.3.6.	Bebaute Gebiete.....	22

3.3.7.	Flächenbedarf	22
3.4.	Aussagen Dritter zu den Varianten.....	23
3.5.	Wirtschaftlichkeit.....	23
3.6.	Zusammenfassende Bewertung und Wahl der Ausbauart	23
4.	TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME	25
4.1.	Trassierung	25
4.2.	Querschnitt	26
4.3.	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz.....	27
4.4.	Baugrund, Erdarbeiten	28
4.5.	Entwässerung	28
4.6.	Ingenieurbauwerke.....	29
4.7.	Straßenausstattung	30
4.8.	Besondere Anlagen.....	31
4.9.	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	31
4.10.	Leitungen	31
5.	SCHUTZ-, AUSGLEICHS- UND ERSATZMASSNAHMEN NACH DEN UMWELTGESETZEN	32
5.1.	Immissionsrecht	32
5.2.	Wasserrecht.....	37
5.3.	Naturschutzrecht	37
5.4.	Waldrecht.....	42
5.5.	Ergebnis der Luftschadstoff-Untersuchung	43
6.	DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME	47

0. VORBEMERKUNGEN

0.1. Allgemeine Hinweise

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

0.2. Zweck des Planfeststellungsverfahrens

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


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

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

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

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

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

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

1. DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME

1.1. Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planfeststellung umfasst den 6-streifigen Ausbau der 4-streifigen Bundesautobahn (BAB) A8/West Ulm – München im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Adelsried und Augsburg-West. Die Baustrecke beginnt bei Bau-km 48 + 400 (Str.-km 63,987) und endet bei Bau-km 58 + 500 (Str.-km 53,887). Die Baulänge beträgt 10,100 km.

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

Für den 6-streifigen Ausbau ist zwischen der AS Adelsried (Bau-km 48 + 400) und der Gailenbacher Mühle (Bau-km 55 + 300) ein einseitiger nördlicher Ausbau, von dort bis zum Abschnitts-ende (Bau-km 58 + 500) ein beidseitiger Ausbau vorgesehen.

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

Für die Verkehrsbeziehung zwischen Bayern und Baden Württemberg – insbesondere der Ballungsräume München und Stuttgart – ist sie von großer Bedeutung. Daneben erfüllt die BAB A8 mit der Anbindung der Wirtschaftsräume Augsburg und Ulm an den Großraum München eine wichtige Funktion für den regionalen Verkehr.

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

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

1.2. Straßenbauliche Beschreibung

Länge, Querschnitt, Kostenträger

Die Länge des Planfeststellungsabschnittes beträgt 10,1 km.

Die Planfeststellung umfasst den 6-streifigen Ausbau der BAB A8, die Errichtung von Lärmschutzanlagen in den Bereichen **Edenbergen**, Täferlingen und Hirblingen, die Errichtung **eines Landschaftswalles** im Bereich **der Tank- und Rastanlage** Edenbergen und die vollständige Sanierung der Straßenentwässerung mit dem Neubau von **sechs Regenrückhaltebecken**.

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

Bei den Planungen berücksichtigt und in den Entwurfsunterlagen nachrichtlich dargestellt ist der Neubau der Anschlussstelle Neusäß.

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

Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die vorhandene Bundesautobahn A8 wurde in den 30er Jahren gebaut und weist einen 4-streifigen Querschnitt ohne Standstreifen auf.

Die Linienführung in der Lage ist gestreckt, und durch das Fehlen von Übergangsbögen zwischen Gerade und Kreisbogen gekennzeichnet. Der minimale Radius beträgt $R = 2.000$ m.

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

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

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

Bei Bau-km 49 + 600 auf der Nordseite sowie bei Bau-km 49 + 000 auf der Südseite sind jeweils Parkplätze ohne WC-Anlagen vorhanden, die künftig aufgelassen werden.

Aktive Lärmschutzanlagen entlang der Autobahn sind trotz teilweise sehr naher Bebauung und ständig steigendem Verkehrsaufkommen – mit Ausnahme des Gewerbegebietes im Neusäßler Stadtteil Täferlingen – nicht vorhanden.

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

Künftige Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die 6-streifig ausgebaute BAB A8 gewährleistet die erforderliche Sicherheit und Leichtigkeit des stark zunehmenden Verkehrs.

Um die Entwässerung der Fahrbahnen künftig im Dachprofil zu ermöglichen, werden die bestehenden Kurvenradien auf min. $R = 5.500$ m vergrößert. Die Längsneigung wird auf max. 4 % reduziert. Durch Vergrößerung der Kuppen- und Wannenhalmesser werden die Sichtweiten verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Diese Änderungen erlauben es, die nach den Trassierungsrichtlinien (RAS-L) vorgesehene Entwurfsgeschwindigkeit $v_e = 120$ km/h einzuhalten. Daneben können kostengünstig Erdmassen für aktive Lärmvorsorgemaßnahmen, Blendschutzanlagen, Landschaftswälle und Dammschüttmaterial gewonnen werden.

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

2. NOTWENDIGKEIT DER BAUMASSNAHME

2.1. Vorgeschichte der Planung

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

Zum Vorentwurf vom 28.02.2003 für den 6-streifigen Ausbau zwischen der Anschlussstelle Adelsried und der Anschlussstelle Augsburg-West liegt seitens der Obersten Baubehörde (OBB) Einverständnis vor (Vermerk vom 17.07.2003). Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat den Vorentwurf mit Gesehenvermerk vom 10.07.2003 genehmigt. Die Prüfbemerkungen von BMVBW und OBB wurden bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt.

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

2.2. Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

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

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

Die Straßenverkehrszählung im Jahr 2000 (SVZ 2000) hat für den vorliegenden Planungsabschnitt einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 57.578 Kfz/24 h ergeben.

Die Verkehrsprognose für das Jahr 2020 rechnet mit einem Zuwachs des täglichen Verkehrs um 25 % zwischen Adelsried und Neusäß bzw. 35 % zwischen Neusäß und Augsburg-West gegenüber dem Jahr 2000.

Die Grenze der Leistungsfähigkeit des 4-streifigen Querschnittes ohne Standstreifen mit rund 30.000 Kfz/24 h ist bereits weit überschritten. Die A8 hatte zwischen Ulm und München mit 878

Staumeldungen im Jahr 2001 die häufigsten Stauereignisse (Staulänge > 2 km) der Autobahnen im südbayerischen Raum.

Dies resultiert überwiegend aus dem Charakter der A8/West als Vorkriegsautobahn. Insbesondere die fehlenden Standstreifen, die geringe Haltesichtweite sowie die Steigungen > 4 % führen bei geringsten Störungen zu erheblichen Behinderungen des Verkehrsflusses. Staus und Unfälle nehmen mit steigender Verkehrsbelastung immer weiter zu.

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

Die wegen der Überschreitung der Leistungsfähigkeit erforderlichen verkehrsregelnden Maßnahmen

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

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

2.3. Raumordnerische Entwicklungsziele

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

Die Bundesautobahnen sollen

- den Freistaat an das übrige Bundesgebiet und das europäische Fernstraßennetz anbinden
- dem weiträumigen Verkehr innerhalb des Landes dienen
- Oberzentren und mögliche Oberzentren miteinander verbinden und
- die überregionale Anbindung des ländlichen Raumes – insbesondere der Gebiete, deren Struktur zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen nachhaltig gestärkt werden

soll – an die anderen Landesteile, an die Länder der europäischen Gemeinschaft und an die im Süden Bayerns angrenzenden Länder Österreich und die Schweiz sicherstellen.

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

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

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

2.4. Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

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

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

	AS Adelsried bis AS Neusäß	AS Neusäß bis AS Augsburg-West
Gesamtverkehr		
DTV ₂₀₂₀ [Kfz/24 h]	71.000	77.000
Lkw-Anteil (über 24 Stunden)	19,6 %	18,3 %
Lkw-Anteil: Tag / Nacht	17 / 43 %	16 / 40 %

Die Leistungsfähigkeit des 4-streifigen Querschnittes ohne Standstreifen wäre damit deutlich überschritten. Aus Gründen der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit wird ein 2-bahniger, 6-streifiger Straßenquerschnitt gewählt. Die prognostizierte Verkehrsbelastung von bis zu 77.000 Kfz/24 h erfordert diesen Querschnitt.

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

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

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

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

2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Verbesserung der Lärm- und Abgassituation

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

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

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

Sanierung der Straßenentwässerung

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

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

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

Sanierung bestehender Belastungen des Naturhaushaltes

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

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

3. ZWECKMÄßIGKEIT DER BAUMAßNAHME – VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE

3.1. Ausbauarten der Trasse

3.1.1. Allgemeines

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

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

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

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

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

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

3.1.2. Beidseitiger Ausbau

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

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

3.1.3. Einseitiger Ausbau

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

3.1.4. Zwangspunkte

Vorgeschichtliches Grabhügelfeld

Während des Autobahnbaues in den 30er Jahren ist man im Bereich des Hochpunktes östlich von Adelsried auf historische Grabhügelfelder (Bau-km 49 + 000 bis Bau-km 49 + 560) gestoßen. Um ein markantes Hügelgrab zu schonen, wurde damals der Mittelstreifen zwischen Bau-km 49 + 000 und Bau-km 49 + 600 verbreitert. Die Richtungsfahrbahnen wurden um dieses Hügelgrab herumgeführt.

Mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege wurde vereinbart, dieses Bodendenkmal durch eine Ausgrabung während der Baumaßnahme freizulegen.

Freileigungsarbeiten dieser Bodendenkmäler können bei einem einseitigen Ausbau gefahrlos und verkehrssicher außerhalb des Verkehrsraums abgewickelt werden.

Im gesamten Streckenkorridor sind noch weitere Bodendenkmäler vorhanden. Die Bereiche sind in den Lageplänen (Unterlage 7) eingetragen. Falls im Zuge der Baumaßnahme auf weitere Bodendenkmäler gestoßen wird, werden diese in Absprache mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege durch Ausgrabungen freigelegt.

Autobahnkapelle Adelsried

Südöstlich der Anschlussstelle Adelsried liegt die Autobahnkapelle Adelsried (Bau-km 48 + 070). Sie befindet sich unmittelbar neben der Richtungsfahrbahn nach München. Ein Ausbau auf der

Südseite der bestehenden Autobahn in diesem Bereich hätte Überbauungen im Kapellenbereich zur Folge. Bei einem asymmetrischen nördlichen Ausbau werden lediglich Anpassungen an den Freiflächen der Kapelle erforderlich.

Obwohl die Autobahnkapelle Adelsried bereits im westlich angrenzenden Nachbarabschnitt liegt, stellt sie für die Trassierung zwischen den Planungsabschnitten einen Zwangspunkt dar.

Waldflächen im Naturpark ‚Augsburg westliche Wälder‘

Zwischen Bau-km 48 + 400 und Bau-km 53 + 100 führt die bestehende A8 durch beidseitigen Waldbestand des Naturparks ‚Augsburg westliche Wälder‘. Dieser Wald ist gleichzeitig als Bannwald ausgewiesen.

Der nördlich an die A8 anschließende Waldrand hat die Funktion eines Schutzwaldes zur Verringerung der Windwurfgefahr der dahinter liegenden Waldbereiche. Ein nordseitiger Ausbau hat die Überbauung des Schutzwaldes zur Folge.

Gailenbachtal, Wolfsgraben

Zwischen Bau-km 51+400 und Bau-km 53+900 liegt der Gailenbach mit seinem Bachtal nahe an der Bestandstrasse an. Der Wolfsgraben mit seinem Bachtal liegt von Bau-km 52+200 bis Bau-km 52+800 ebenfalls an der Bestandstrasse an.

Ein südseitiger Ausbau der A 8 hätte eine Überbauung mit Verlegung dieser Gewässer zur Folge.

Tank- und Rastanlage Edenbergen

Die Tank- und Rastanlage Edenbergen (Bau-km 54 + 100 bis Bau-km 54 + 700) befindet sich unmittelbar südlich der bestehenden Richtungsfahrbahn nach München. Die Rastanlage wird in der vorhandenen Form weiter betrieben und an die neue A8 angeschlossen.

Der Abstand zwischen Fahrbahnrand der A8 und den befestigten Flächen der Tank- und Rastanlage ist so gering, dass eine Verbreiterung der bestehenden A8 nach Süden weder einseitig (asymmetrisch) noch beidseitig (symmetrisch) möglich ist.

Daher ist in diesem Bereich nur ein einseitiger (asymmetrischer) Ausbau der A8 auf der Nordseite möglich (Bau-km 54 + 000 bis 54 + 880).

Gallenbacher Mühle/Schmutter

Bei Bau-km 55 + 286 quert die Schmutter (Gewässer 2. Ordnung) im Bereich der Gallenbacher Mühle die Autobahn. Das Mühlengelände mit mehreren Gebäuden grenzt unmittelbar an die Richtungsfahrbahn nach München. Im Bereich des Mühlengeländes befinden sich die Wehranlagen und Zusammenflüsse der Nebenarme der Schmutter.

Eine Verbreiterung nach Süden in diesem Bereich brächte schwerwiegende Eingriffe infolge Überbauung mit sich und wurde deshalb der Planung nicht zugrunde gelegt.

Überführungsbauwerk Kreisstraße A 15

Das bestehende Überführungsbauwerk BW 87 (Bau-km 55 + 592) im Zuge der Kreisstraße A 15 zwischen Täferlingen und Hirblingen ist für einen beidseitigen 6-streifigen Ausbau der BAB A8 ausgerichtet.

Anschlussstelle Neusäß

Auf Höhe des Gersthofener Stadtteils Hirblingen (Bau-km 56 + 500) befindet sich die neu gebaute Anschlussstelle „Neusäß“.

Die im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens geplante Anschlussstelle Neusäß ist in den Plänen nur nachrichtlich bzw. als Bestand dargestellt.

Anschlussstelle Augsburg-West

Bei Bau-km 58 + 500 schließt der Ausbauabschnitt an den bereits fertig gestellten beidseitigen 6-streifigen Ausbau im Bereich der Anschlussstelle Augsburg-West an.

3.1.5. Gemeinsamkeiten der untersuchten Varianten

Im Rahmen der Voruntersuchung wurden mehrere Varianten für den Ausbau der A 8 in diesem Planungsabschnitt untersucht. Der östliche Teil des Planungsabschnittes (Bau-km 55+500 bis Bauende) ist aufgrund der Zwangspunkte (Überführung der Kreisstraße A 15, AS Neusäß, AS Augsburg-West) bei allen untersuchten Varianten einheitlich in symmetrischer Bauweise vorgesehen. Im westlichen Teil des Planungsabschnittes scheidet ein symmetrischer Ausbau aus folgenden Gründen aus:

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

3.1.6. Variante ‚Nord‘

Bei der Variante Nord ist von Bauanfang bis Bau-km 55 + 500 eine einseitige Verbreiterung der A8 in Richtung Norden vorgesehen. Kurz vor dem Überführungsbauwerk der Kreisstraße A 15 folgt der Wechsel in die symmetrische Ausbaueise.

3.1.7. Variante ‚Süd‘

Ebenso wie die Variante ‚Nord‘ beginnt die Variante ‚Süd‘ wegen des Zwangspunktes ‚Autobahnkapelle Adelsried‘ am Bauanfang in Nordlage, um dann nach dem Kreuzen der Bestandsautobahn in die Südlage zu wechseln. Von Bau-km 48+700 bis Bau-km 52+800 verläuft die Variante ‚Süd‘ in Südlage. Im Anschluß daran kreuzt sie abermals die Bestandsautobahn, um im Bereich der Zwangspunkte ‚Tank- und Rastanlage Edenbergen‘ und ‚Gailenbacher Mühle/ Schmutter‘ in Nordlage zu verlaufen. Kurz vor dem Überführungsbauwerk der Kreisstraße A 15 folgt der Wechsel in die symmetrische Ausbaueise.

3.2. Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Das Plangebiet liegt von der Anschlussstelle Augsburg-West bis Hirblingen (Bau-km 58 + 500 bis 55 + 600) im Naturraum Langweider Hochterrasse (Lechebene), das anschließende Schmuttertäl mit der westlich davon gelegenen ausgeprägten Schmutterleite (ca. 40 m Höhe) dehnt sich bis Edenbergen aus (Bau-km 55 + 600 bis 54 + 800). Bis zum westlichen Ende des Planungs-


gebietes erstreckt sich die bewaldete Riedellandschaft (Iller-Lech-Schotterplatten), die bei Adelsried in das Laugnatal übergeht (Bau-km 54 + 800 bis 48 + 400).

Die Geländestufe der Schmutterleite zählt zusammen mit dem Schmuttertäl zu den übergeordnet prägenden Landschaftsteilen.

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

Geomorphologie	flache Lechebene; muldenförmiges Tal der Schmutter Riedellandschaft mit hoher Reliefenergie
Wasserhaushalt	Tertiärer Grundwasserleiter mit überörtlicher Bedeutung, oberflächennahes Grundwasser im Schmuttertäl und in den Bachtälern; Fließgewässer: Schmutter, naturnah ausgebildet, Gewässergüte II, Gailenbach und Wolfsgraben sowie mehrere Gräben; Gefasste Quelle mit schwefelhaltigem Wasser südlich der Autobahn bei Bau-km 51+700
Böden	Vorherrschend sind Braunerden; In den Bachtälern sind Gleye zu finden
Kleinklima	Lechebene: ausgeprägte Kaltluftentstehungsgebiete Tallagen: großflächige Kaltluftammelgebiete Waldflächen: eigenes Bestandsklima, was zur Kappung der Klimaextreme beiträgt
Typische Biotope	Großflächige Wälder, meist mit hohem Nadelholzanteil, eingestreut ökologisch höherwertige Bereiche; Bachauen mit begleitenden Strukturen (Gehölze, Naß- und Feuchtwiesen, Hochstaudenflur, Röhricht, am Gailenbach auch Feuchtwald); Entlang der Autobahn teilweise gut ausgebildete naturnahe Hecken (v. a. bei Edenbergen)
Bewertung der Lebensraum-Ausstattung	Die Schmutter und ihre Hangleite haben große Bedeutung im regionalen Biotopverbund; Bedeutung der gesamten Waldflächen aufgrund ihrer Größe; hohe Bedeutung der Hainsimsen-Buchenwälder und der Erlen-Eschen-Wälder, die aber nur kleinflächig und teilweise isoliert vorliegen
Landschaftsbild, Erholung und Naturgenuss	Waldbereiche der Westlichen Wälder: Bedeutendes regionales Naherholungsgebiet für den Ballungsraum Augsburg mit guter Erschließung und Anziehungspunkt Schwefelquelle Schmuttertäl und -leite: visuell dominante Landschaftsstruktur durch lang gestreckte, steile und teilweise dicht bewaldete Hanglagen und offene Tallage mit Grünland und naturnahem Flussverlauf. Bedeutung für die örtliche Naherholung und den Naturgenuss Lechebene: flache und überwiegend ausgeräumte Agrarlandschaft mit wenigen landschaftsbildbereichernden Strukturen/Elementen; überwiegend geringe Bedeutung für Erholung und Naturgenuss
Flächennutzung	Lechebene: fast ausschließlich Acker Schmuttertäl: vorherrschend Grünland Schmutterleite bis ca. 1,5 km westl. davon Acker und Grünland; südlich der A8 auch Wald Westliche Wälder: großflächige nadelholzdominierte Forste
Schutzobjekte nach BayNatSchG	Naturdenkmal Ortslage Gailenbach (Einzelbäume)
Schutzgebiete nach BayNatSchG	Naturpark Westliche Wälder (gesamtes Planungsgebiet westlich der Tank- und Rastanlage Edenbergen) Die Waldflächen des Naturparks sind gleichzeitig als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen
Festlegungen nach BayWaldG	Die Westlichen Wälder sind als Bannwald ausgewiesen, gleichzeitig sind diesen Waldflächen in verschiedenen Bereichen folgende Funktionen zugewiesen: Landschaftsbild, Biotope, Klima, Erholungswald Stufe I oder II
FFH-Schutzgebiete nach § 19a (2) BNatSchG	Schmuttertäl südlich der BAB unter Gebietsnummer 7630-37 gemeldet zur Nachmeldung vorgesehen (Stand Dialogverfahren September-Dezember 2004)
streng geschützte Arten nach § 20a(8) BNatSchG und ihre Lebensräume	keine Nachweise im Planungsgebiet
schutzwürdige Flächen nach BayNatSchG	Schutzstatus nach Art. 13 d: meist kleinflächige Röhrichte, Nasswiesen, Hochstaudengesellschaften sowie naturnahe Gewässerabschnitte und Erlen-Eschen-Auwälder mit Schwerpunkt in den Bachtälern

Ökologische Funktion	Westliche Wälder: Bedeutung durch großflächige Wälder und eingestreuten ökologisch höherwertigen Waldtypen; Schmuttertal: Lebensraum und Wander- / Migrationskorridor für wiesen-, bodenfeuchte- und gewässergebundene Tiergruppen und Pflanzenarten Lechebene: Aktuell überwiegend geringe ökologische Wertigkeiten; aufgrund der intensiven Ackernutzung und geringstem Anteil an natürlichen Strukturen
----------------------	--

Die Bestandssituation hinsichtlich Natur und Landschaft ist im landschaftspflegerischen Begleitplan, Textteil (Unterlage 12.0 ) detailliert beschrieben und im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.1) dargestellt.

3.3. Beurteilung der Ausbauarten

3.3.1. Umweltverträglichkeit

Schutzgut Mensch

Hinsichtlich der zu erwartenden Lärm- und Schadstoffbelastung können die untersuchten Varianten als gleichwertig angesehen werden.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Gegenüber einem symmetrischen Ausbau wird beim einseitigen Ausbau nur ein Waldrand aufgerissen. In Waldbereichen ist somit der einseitige Ausbau vorteilhaft. Bei der Südvariante müssten die Bachläufe von Gailenbach und Wolfsgraben verlegt werden bzw. würden erheblich beeinträchtigt. Diese Bachläufe mit ihren begleitenden Feuchtwäldern haben eine besondere Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz sowie als Bindeglied für den Biotopverbund. Dieser Eingriff wird bei der Variante Nord vermieden.

Auf die Belange der Forstwirtschaft wird unter Ziff. 3.3.5 eingegangen.

Schutzgut Boden

Nach Fertigstellung des 6-streifigen Ausbaues ist die Flächenversiegelung bei beiden Varianten nahezu gleich groß.

Während der Bauzeit ist die Flächenversiegelung aufgrund der erforderlichen Provisorien bei der Varianten ‚Süd‘ größer als bei der Variante ‚Nord‘. Bei der Flächenversiegelung während der Bauzeit stellt somit die Variante ‚Nord‘ die günstigere Trasse dar.

Schutzgut Wasser

Die Risiken für das Schutzgut Wasser sind bei der Variante ‚Nord‘ geringer.

Im Gegensatz zur Variante ‚Nord‘ werden bei der Variante ‚Süd‘ die Bachläufe des Gailenbaches bzw. des Wolfsgrabens in erheblichem Umfang überbaut.

Der Eingriff in das Gailenbachtal bei Variante ‚Süd‘ erstreckt sich auf eine Länge von über 1 km.

Bei Variante ‚Süd‘ sind die Risiken und Eingriffe auf das Schutzgut Wasser wesentlich größer als der Variante ‚Nord‘.

Schutzgut Klima

Bezüglich des Schutzgutes Klima können die Varianten als gleichwertig angesehen werden.

Schutzgut Landschaft

Die Varianten haben auf das Landschaftsbild nahezu gleiche Auswirkungen. In Bezug auf die Erholungsnutzung greift die Südvariante stärker ein, da die Trasse an das Erholungsziel Schwefelquelle heranrückt und Rad- und Wanderwege teilweise parallel zur Trasse geführt werden müssen.

Schutzgut Kultur und Sachgüter

Beide Varianten tangieren die im Planungsabschnitt befindlichen Kulturgüter (Bodendenkmäler) gleichermaßen. Gleichfalls werden die vorhandenen Sachgüter bei beiden Varianten gleichermaßen umfahren.

Zusammenfassung Umweltverträglichkeit

Die Schutzgüter Mensch, Klima, Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter ergeben keine bevorzugte Variante.

Bei der Südvariante würde in die Gewässerläufe von Gailenbach und Wolfsgraben mit ihren begleitenden Feuchtwäldern auf Gleykomplexen stärker eingegriffen werden, was die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Wasser und Boden beeinträchtigt. Somit ergeben sich bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Wasser und Boden Vorteile für die Variante ‚Nord‘.

Bei Betrachtung aller Schutzgüter ist zu erkennen, dass die Variante ‚Nord‘ Vorteile aufweist.

3.3.2. Raumordnung

Die Vorgaben der Raumordnung werden von beiden Varianten gleichermaßen erfüllt.

3.3.3. Verkehrsverhältnisse

Verkehrsverhältnisse nach Verkehrsübergabe

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

Verkehrsverhältnisse während der Bauzeit

Zwischen Bau-km 54 + 000 (westlich der Tank- und Rastanlage Edenbergen) und Bau-km 58 + 500 (Anschlussstelle Augsburg-West) unterscheiden sich die Varianten nicht. Dadurch ergeben sich weder für den Bauablauf noch für die Verkehrsverhältnisse während der Bauzeit Unterschiede.

Zwischen Bau-km 48 + 400 und Bau-km 54 + 000 weisen die beiden Varianten erhebliche Unterschiede beim Verkehrsablauf während der Bauzeit auf.

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

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

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

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

3.3.4. Straßenbauliche Verhältnisse

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

3.3.5. Land- und Fortwirtschaft

Bei beiden Varianten muss land- und forstwirtschaftliche Fläche beansprucht werden. Landwirtschaftliche Flächen werden bei den Varianten in ähnlicher Größenordnung überbaut. Die Nordvariante berührt Privatwald (auf ca. 2,5 km Länge) während auf der Südseite hauptsächlich Staatswald zu finden ist. Aufgrund der vorherrschenden Windrichtungen besteht beim nördlichen Waldrand, der bei der Nordvariante gerodet wird, erhöhte Gefahr von späterem Windwurf. Bei der Variante Süd kann der für den Sturmschutz relevantere nördliche Waldrand erhalten werden. Aus Sicht der Forstbehörden ist ein südlicher Ausbau hier allgemein vorzuziehen, da das Anschneiden der nördlichen Waldrandbereiche größere Windwurfgefahr mit sich bringt.

3.3.6. Bebaute Gebiete

Im Bereich der bebauten Gebiete (Hirblingen, Täferlingen und Edenbergen) unterscheiden sich die Varianten nicht voneinander. In diesen Bereichen ist die Trasse durch die beschriebenen Zwangspunkte vorgegeben.

Die Varianten unterscheiden sich nur im Bereich des Naturparks ‚Augsburg westliche Wälder‘.

3.3.7. Flächenbedarf

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

Große Unterschiede weisen die Varianten beim vorübergehenden Grunderwerb auf. Die z.T. äußerst umfangreichen Provisorien innerhalb der Verschwenkungsbereiche der Variante ‚Süd‘ erfordern einen zusätzlichen Flächenverbrauch. Hierfür werden auch Waldflächen benötigt.

Der vorübergehende Flächenverbrauch ist somit bei der Variante ‚Nord‘ geringer.

3.4. Aussagen Dritter zu den Varianten

Sowohl das Staatliche Forstamt Biburg als auch die privaten Waldbesitzer nördlich der bestehenden Autobahn sprechen sich für die Variante ‚Süd‘ aus, um den gesamten Wald auf der Nordseite der bestehenden Autobahn zu schonen.

Die privaten Waldbesitzer vertreten die Auffassung, die BAB A8 soll auf der Südseite verbreitert werden, um Staatsforstflächen zu verwenden.

Im Zuge der Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Augsburg wurden die untersuchten Planungsvarianten mit den damit verbundenen Umweltauswirkungen besprochen. Die Naturschutzbehörde unterstützt die Variante Nord, da ein südseitiger Ausbau mit höheren Eingriffen insbesondere im Gailenbachtal verbunden wäre.

3.5. Wirtschaftlichkeit

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

Die Variante ‚Nord‘ weist die geringeren Baukosten auf.

3.6. Zusammenfassende Bewertung und Wahl der Ausbauart

Der im Westen angrenzende Planfeststellungsabschnitt „AS Zusmarshausen – AS Adelsried“ sieht wegen der Autobahnkapelle Adelsried zwingend einen einseitigen (asymmetrischen) Ausbau nördlich der bestehenden Autobahn vor.

Zwischen der Tank- und Rastanlage Edenbergen und der Gailenbacher Mühle (Schmetterquerung) ist ein Abrücken der künftigen Autobahnachse nach Norden erforderlich. Ein symmetrischer oder gar südlicher Ausbau scheidet in diesem Bereich wegen der Zwangspunkte aus.

Aus bautechnischer und verkehrlicher Sicht ist es zweckmäßig, im dazwischen liegenden Abschnitt zwischen dem Beginn der Baustrecke und der Tank- und Rastanlage Edenbergen, den nördlichen einseitigen Ausbau fortzuführen.

Die Wechsel vom nördlichen einseitigen Ausbau zum südlichen einseitigen Ausbau östlich der Anschlussstelle Adelsried und wieder zurück zum nördlichen einseitigen Ausbau westlich der Rastanlage Edenbergen wären aus bautechnischer Sicht prinzipiell möglich. Die Erschwernisse bei der Baudurchführung, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsführung und den Verkehrsfluss, sind bei der Variante ‚Süd‘ jedoch derart erheblich, dass der Variante ‚Nord‘ der Vorrang einzuräumen ist.

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

Aus Sicht des Naturschutzes stellt die Nordvariante die günstige Ausbaulösung dar. Hierdurch können die naturschutzfachlich bedeutenderen Biotop- und Waldbereiche (Gailenbachtal, Wolfsgaben) erhalten werden. Auch hinsichtlich der Erholungsnutzung (Schwefelquelle) ist der Nordausbau als die günstigere Variante zu werten.

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

4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME

Der Planung liegen folgende Richtlinien und technische Vorgaben zugrunde:

- RAS-L Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Linienführung Ausgabe 1995
- RAS-Q Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Querschnitte Ausgabe 1996
- RAS-Ew Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Entwässerung Ausgabe 1987.

4.1. Trassierung

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

Der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A8 erfolgt je nach Zwangspunkten als beidseitiger (symmetrischer) Ausbau oder als einseitiger (asymmetrischer) Ausbau nördlich der bestehenden Fahrbahn. Zwischen dem Beginn der Baustrecke bei Bau-km 48 + 400 bis östlich der Tank- und Rastanlage Edenbergen bei Bau-km 54 + 880 wird ein nördlicher einseitiger Ausbau gewählt. Im Anschluss daran erstreckt sich der Verschwenkungsbereich bis zum bestehenden Überführungsbauwerk der Kreisstraße A 15 bei Bau-km 55 + 590. Ab dem Bauwerk erfolgt bis zum Bauende bei Bau-km 58 + 500 in Höhe der Anschlussstelle Augsburg-West ein beidseitiger (symmetrischer) Ausbau.

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

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

Die Anforderungen an die räumliche Linienführung werden soweit möglich erfüllt.

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

Maßgebende Randbedingungen und Zwangspunkte bei der Trassierung waren:

- Anschluss an den westlich angrenzenden Planungsabschnitt (nördlicher einseitiger Ausbau)
- Einseitiger Ausbau im Bereich des Naturparks ‚Augsburg westliche Wälder‘ zur Schonung eines Waldrandes
- Die Tank- und Rastanlage Edenbergen
- Die Schmetterquerung im Bereich der Gailenbacher Mühle
- Das Überführungsbauwerk BW 87 der Kreisstraße A 15
- Das Überführungsbauwerk BW 86 der GVS Hirblingen – Bärenkeller im Zuge der **Anschlussstelle Neusäß**
- Bestandsorientierter Ausbau (Hocheinbau) im Bereich des beidseitigen (symmetrischen) Ausbaues
- Anschluss an den bereits fertig gestellten 6-streifigen Ausbau im Bereich der Anschlussstelle Augsburg-West (beidseitiger Ausbau).

4.2. Querschnitt

Die Wahl des Querschnittes hängt von der Verkehrsbedeutung und der Verkehrsbelastung ab. Bei Autobahnen mit einem Verkehrsaufkommen über 70.000 Kfz/24h ist gem. RAS-Q ein Regelquerschnitt $RQ = 35,5$ vorgesehen (Kategoriengruppe A I, großräumige Straßenverbindung). Für diesen Planfeststellungsabschnitt ist für das Jahr 2020 bis zu 77.000 Kfz/24 h bei einem Schwerlastverkehrsanteil von 18,3 % prognostiziert.

Daher wird ein Querschnitt $RQ = 35,5$ gewählt.

Die Mittelstreifenbreite beträgt im Bereich des einseitigen Ausbaues 3,5 m. Im Bereich des beidseitigen (symmetrischen) Ausbaues wird die Mittelstreifenbreite mit $B = 4,5$ m in Anlehnung an den Bestand bei Augsburg-West gewählt. Die sich derzeit im Bau befindliche Anschlussstelle Neusäß wird ebenfalls mit einer Mittelstreifenbreite von 4,5 m hergestellt.

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

Die Aufteilung des Querschnittes ist aus Unterlage 6 ersichtlich.

Mittelstreifenüberfahrten werden in erforderlicher Zahl vorgesehen.

Die minimalen Radien $R = 5.500$ m erlauben es künftig, den gesamten Planungsabschnitt im Dachprofil zu entwässern.

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

Die Oberbodenandeckung erfolgt in Anlehnung an die örtlichen Gegebenheiten.

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

4.3. Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Anschlussstelle Neusäß

Die im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens geplante und ~~zwischenzeitlich gebaute~~ Anschlussstelle Neusäß ist in den Plänen ~~nur~~ nachrichtlich ~~als Bestand~~ dargestellt. Die Rampen werden *nur geringfügig den neuen Verhältnissen angepasst.*

Anschlussstelle Augsburg-West

Die Verzögerungsspur von Ulm und die Beschleunigungsspur Richtung Ulm der Anschlussstelle Augsburg-West werden an den 6-streifigen Ausbau angepasst.

Kreuzende Straßen und Wege

Die vorhandenen Kreuzungen von Straßen und Wegen werden aufrechterhalten. Durch die Anpassung an den 6-streifigen Autobahnquerschnitt werden nur geringfügige Änderungen in Lage

und Höhe notwendig. Die von der Baumaßnahme betroffenen kreuzenden Straßen und Wege werden entsprechend der jeweiligen Verkehrsbedeutung ausgebaut. Neue Kreuzungen oder größere Verlegungen vorhandener Kreuzungen sind nicht erforderlich.

Änderungen im Wegenetz

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

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

4.4. Baugrund, Erdarbeiten

Vom Zentrum für Geotechnik der Technischen Universität München wurde eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Die Baugrunduntersuchung sieht eine Böschungsneigung von 1 : 2 für die anstehenden schwierigen, rutschungsgefährdeten Böden als geboten an.

4.5. Entwässerung

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

Grundsätzlich wird unverschmutztes Oberflächenwasser aus Außengebieten und Oberflächenwasser aus Fahrbahnbereichen soweit wie möglich getrennt. Hierzu werden Durchlässe im Autobahnkörper vorgesehen. Gleichzeitig werden soweit erforderlich in Teilbereichen Bordrinnen in der Dammschulter (bei nach außen geneigter Fahrbahn) vorgesehen.

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaues wird die gesamte Straßenentwässerung neu erstellt. Soweit möglich wird anfallendes Oberflächenwasser der Fahrbahn in Dammbereichen breitflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer belebten Oberbodenzone versickert. In Einschnitten und entlang von Wällen wird im Anschluss an das Bankett eine Mulde hergestellt. Über Muldeneinläufe gelangt das Wasser in eine unter der Mulde liegende Mehrzweck- bzw. Huckepackleitung. Das in Entwässerungsleitungen oder Mulden gesammelte Oberflächenwasser von Fahrbahnen wird grundsätzlich in naturnah gestaltete Regenrückhaltebecken (Erdbecken) mit Dauerstau eingeleitet. Diese bestehen aus einem abgedichteten Absetzbecken mit Leichtstoffabscheider und einem nachgeschalteten Re-

genrückhaltebecken. Bevor das Oberflächenwasser anschließend den Vorfluter erreicht, durchläuft es eine weitere Reinigungsstufe:

- im Wald ein naturnahes Becken ohne Dauerstau oder
- außerhalb des Waldes einen Schönungsteich mit Dauerstau

Im Planungsabschnitt ist die Anlage von ~~sechs Regenrückhaltebecken~~ vorgesehen.

Zur schadlosen Ableitung und Vorreinigung des im Zuge der Schmitterbrücke anfallenden Oberflächenwassers wird neben der Schmitterbrücke ein Leichtstoffabscheider unter dem Bankett der BAB erstellt. ~~Gleichzeitig wird das Oberflächenwasser der Sudfahrbahn zwischen der Schmitterbrücke (BW 89) und der Brücke über die Flutmulde (BW 88) dem Leichtstoffabscheider zugeführt.~~

~~Größere bzw. umfangreichere Eingriffe in bestehende Gewässer sind nicht vorgesehen.~~

Weitere Einzelheiten können der ~~Unterlage 7.2.1~~ ‚Bauwerksverzeichnis‘ und der ~~Unterlage 13.1~~ ‚Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen‘ entnommen werden.

4.6. Ingenieurbauwerke

(Siehe auch Bauwerksverzeichnis, ~~Unterlage 7.2.1~~)

Brückenbauwerke

Innerhalb des Planfeststellungsabschnittes müssen drei Überführungs- und sechs Unterführungsbauwerke neu errichtet werden. Die bestehenden Unterführungsbauwerke werden aufgrund ihrer Mindertragfähigkeit vollständig abgebrochen und neu errichtet.

Für die Erneuerung des Überführungsbauwerks der DB-Linie Augsburg – Donauwörth (BW 84, Bau-km 58 + 432) ist ein Rahmenbauwerk vorgesehen. Das Bauwerk mit der lichten Weite von rund 2 x 22 m soll unter kurzfristigen Sperrungen der Autobahn und der ICE-Strecke erstellt werden. Die Planung wurde mit der DB AG abgestimmt. Über Art Umfang und Durchführung der Maßnahme wird eine Kreuzungsvereinbarung getroffen.

Die Brücken über die Schmutter (BW 89) sowie über die Flutmulde (BW 88) werden in Form von zwei eigenständigen Brücken für jede Richtungsfahrbahn errichtet. Hierdurch wird Lichteinfall im Mittelstreifen auf das überbaute Gewässer möglich.

Die Lärmschutzwände über die Schmutterbrücke (BW 89) werden aus naturschutzfachlichen Gründen transparent ausgeführt.

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

Das neu errichtete Überführungsbauwerk im Zuge der Anschlussstelle Neusäß sowie die bestehende Überführung der Kreisstraße A 15 können erhalten bleiben.

Zusätzliche Kreuzungsbauwerke sind nicht erforderlich.

Durchlassbauwerke

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

4.7. Straßenausstattung

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

Notrufsäulen werden in erforderlicher Zahl errichtet.

In Abstimmung mit dem Staatl. Forstamt Biburg wird die Anlage von Wildschutzzäunen beidseits der A8 im Bereich des Waldbestandes des Naturparks „Augsburg westliche Wälder“ vorgesehen. Nördlich der A 8 sind Wildschutzzäune von Bau-km 48+400 bis 53+200 und südlich der A 8 von Bau-km 48+400 bis 58+400 geplant. Die Wilddichte gemäß den Wildschutzrichtlinien und ARS Nr. 13/1992 ist dafür gegeben.

4.8. Besondere Anlagen

(Siehe auch Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2.T)

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

In Fahrtrichtung Ulm befindet sich bei Bau-km 61 + 287 die Tank- und Rastanlage Augsburg. In Planung ist bei Bau-km 45 + 300 eine PWC-Anlage bei Streitheim.

In Fahrtrichtung München befindet sich im vorliegenden Abschnitt AS Adelsried – AS Augsburg-West bei Bau-km 54 + 500 die Tank- und Rastanlage Edenbergen, die wie bisher an die A8 angeschlossen wird.

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

Die bestehenden Parkplätze bei Bau-km 49 + 000 in Fahrtrichtung München und bei Bau-km 49 + 600 in Fahrtrichtung Ulm weisen keine WC-Anlagen auf und werden aufgelassen.

4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen

Die 2-gleisige DB-Linie Augsburg – Donauwörth – Nördlingen (ICE-Strecke) kreuzt bei Bau-km 58 + 432 die Autobahn. Aufgrund des 6-streifigen Ausbaues der BAB A8 muss das Bauwerk aufgrund der zu geringen lichten Weite erneuert werden. (vgl. Ziff. 4.6)

Weitere öffentliche Nah- oder Fernverkehrseinrichtungen sind nicht betroffen.

4.10. Leitungen

(Siehe auch Bauwerksverzeichnis, Unterlage 7.2.T)

Im Planungsabschnitt kreuzen Gas-, Wasser-, Abwasser-, Fernmelde- und Stromleitungen die bestehende Autobahn. Notwendige Änderungen bzw. Anpassungen richten sich nach den jeweiligen Nutzungsverträgen bzw. den gesetzlichen Regelungen.

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

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

5.1. Immissionsrecht

Rechtsgrundlage

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

Danach sind beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen schädliche Verkehrsgeräusche soweit als möglich zu vermeiden. Kann dieser Maßgabe nicht ausreichend durch planerische Mittel (z.B. Abrücken des Verkehrsweges von der schutzbedürftigen Bebauung) Rechnung getragen werden, so sind vorrangig Maßnahmen an dem Verkehrsweg, sog. aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Errichtung von Lärmschutzwällen und -wänden), zu ergreifen. Ist dies nicht möglich bzw. stehen die Kosten der aktiven Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, sind Lärmschutzmaßnahmen an betroffenen Gebäuden, sog. passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern), durchzuführen.

Allgemein

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

- Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (tags und nachts) soll an allen schutzbedürftigen Gebäuden durch aktive Maßnahmen sichergestellt werden, soweit dies aus wirtschaftlichen und gestalterischen Erwägungen noch vertretbar ist.
- Soweit die Einhaltung der Nachtgrenzwerte mit verhältnismäßigen Maßnahmen nicht möglich ist, sollen zumindest die Tagesgrenzwerte in den Außenwohnbereichen durch aktive Maßnahmen eingehalten werden.
- An Gebäuden, an denen die Nachtgrenzwerte durch aktive Schallschutzmaßnahmen nicht mehr eingehalten werden, sind zusätzliche passive Schutzmaßnahmen vorgesehen.

- Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sollen eine hörbare Verringerung der Lärmbelastung bewirken.
- Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sollen verhältnismäßig zu den sonst erforderlichen passiven Maßnahmen sein.
- Die Lärmschutzanlagen sollen sich verträglich ins Landschaftsbild einfügen.
- Abschirmhöhen über 8 m sind in der Regel mit den vorgenannten Kriterien nicht in Einklang zu bringen. Auch die Höhe von Lärmschutzwänden wird aus wirtschaftlichen und gestalterischen Gründen auf 6 m begrenzt.

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

Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV:

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

Bei der schalltechnischen Berechnung wurde von folgenden Belastungen für das Prognosejahr 2020 ausgegangen:

Straßenabschnitt	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV ₂₀₂₀ in Kfz/24 h)	Lkw-Anteil [%]	
		Tag	Nacht
AS Adelsried – AS Neusäß	75.000	22	45
AS Neusäß – AS Augsburg-West	80.000	21	45

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

Dimensionierung

Entlang der A8 befinden sich in Kilometrierungsrichtung (Bau-km) folgende Wohnbebauungen, bei denen Grenzwertüberschreitungen gegeben sind:

A) Täferlingen

Ohne Lärmschutzmaßnahmen tritt tagsüber an 29 Gebäuden eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte auf. Der Nachtgrenzwert wird in Täferlingen um bis zu 6 dB(A) überschritten. Zum Schutz der Wohnbebauung wird unter Berücksichtigung der vorhandenen Einschnittslage eine 1,28 km lange Lärmschutzanlage mit einer abschnittsweisen Höhe von 4 bis zu 9 m über Fahrbahnoberkante errichtet. Die Lärmschutzanlage wird lückenlos in die Überführung der Kreisstraße A 15 eingebunden. Tags werden damit die Grenzwerte an allen Gebäuden eingehalten. Nachts verbleiben damit Grenzwertüberschreitungen von bis zu ca. 3 dB(A). Die betroffenen Gebäude (ca. 35) werden passiv geschützt.

Durch eine beispielsweise durchgängige Erhöhung der Lärmschutzeinrichtungen um 4 m wird am höchstbelasteten Immissionsort T_IP04 lediglich eine zusätzliche Pegelminderung von 1,7 dB(A) erreicht.

Zur überwiegenden Einhaltung des Nachtgrenzwerts an allen Gebäuden wäre eine Erhöhung des Lärmschutzwalls von 9 m auf ca. 16 m und eine Erhöhung der Lärmschutzwand von 4 m auf 7 m erforderlich. An der östlichen Randbebauung würden Grenzwertüberschreitungen aus den Schalleinwirkungen der kaum abschirmbaren Anschlussstelle von bis zu 1 dB(A) verbleiben. Im Hinblick auf den erheblichen Mehraufwand an aktiven Maßnahmen, der zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte an allen Gebäuden notwendig wäre, werden passive Schallschutzmaßnahmen zur Kompensation der verbleibenden Betroffenheiten vorgesehen.

B) Hirblingen

Ohne Lärmschutzmaßnahmen wird in Hirblingen der Taggrenzwert um bis zu 5 dB(A) und der Nachtgrenzwert um bis zu 11 dB(A) überschritten. Zum Schutz der Bebauung wird eine ca. 1,517 km lange Lärmschutzanlage mit einer Höhe von bis zu 10 m errichtet. Die Lärmschutzanlage wird ebenso wie die Lärmschutzanlagen südlich der A8 lückenlos in die Überführung der Kreisstraße A15 eingebunden. Die Taggrenzwerte werden damit in allen Außenwohnbereichen eingehalten. Nachts verbleiben Grenzwertüberschreitungen von bis zu 3 dB(A). Die betroffenen Gebäude (ca. 40) werden passiv geschützt.

Eine generelle Erhöhung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen um 2 m bewirkt lediglich eine zusätzliche Pegelminderung an den nächstgelegenen Gebäuden von ca. 1 dB(A), eine

Erhöhung um 4 m bewirkt eine zusätzliche Pegelminderung von ca. 2,5 dB(A) im Vergleich zu den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen.

Zur Einhaltung des Nachtgrenzwerts an allen Gebäuden wären Lärmschutzanlagen mit einer rechnerischen Höhe von ca. 20 m über FOK erforderlich, wobei diese weit über die Anschlussstelle hinaus in östlicher Richtung verlängert werden müssten.

Ein über das vorgesehene Maß hinausgehender Lärmschutz führt daher nur bei sehr hohem zusätzlichem Aufwand zu einer wahrnehmbaren weitergehenden Entlastung der Anwohner. Über die o.a. aktiven Schallschutzmaßnahmen hinaus werden daher wegen der verbleibenden Beeinträchtigungen zum Schutz der betroffenen Gebäude passive Maßnahmen vorgesehen.

C) Edenbergen

Ohne Lärmschutzmaßnahmen wird in Edenbergen der Taggrenzwert an keinem Gebäude überschritten. Nur beim Nachtgrenzwert treten Überschreitungen von bis zu 5 dB(A) auf.

In Edenbergen ist eine bis zu 8 m über FOK hohe Lärmschutzanlage vorgesehen. Mit dieser Maßnahme wird an allen Gebäuden neben dem Taggrenzwert auch der Nachtgrenzwert für Wohngebiet eingehalten. Weitergehende aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.


Geplante Lärmschutzanlagen:

Maßnahme	Beginn (km)	Ende (km)	Höhe (m ü FOK der A8)	Länge (m)	Bemerkung
Tafertingen					
LS-Wand	55+068	55+582	4,0	514	Einbindung in die Böschung der Kreisstraße A15 am östl. Ende; die Wand ist zwischen Bau-km 55+370 und Bau-km 55+582 straßenseitig in hochabsorbierender Bauweise auszuführen
LS-Wall	55+600	56+370	9,0	770	Einbindung in die Böschung der Kreisstraße A15 am westl. Ende; Verschneidung mit Einschnittslage
Hirblingen					
LS-Wand	55+303	55+370	4,0	67	
LS-Wand	55+370	55+470	5,0	100	die Wand ist straßenseitig in hochabsorbierender Bauweise auszuführen
LS-Wand	55+470	55+582	5,5	112	Einbindung in die Böschung der Kreisstraße A15 am östl. Ende; die Wand ist straßenseitig in hochabsorbierender Bauweise auszuführen
LS-Wall-Wand-Kombination	55+600	55+800	7,0+3,0	200	Einbindung in die Böschung der Kreisstraße A15 am westl. Ende; Verschneidung mit Einschnittslage
LS-Wall-Wand-Kombination	55+800	56+310	8,0+2,0	510	Übergangsbereich bei km 55+800 bis 55+820
LS-Wall-Wand-Kombination	56+310	56+470	479,7 ü NN +2,0	160	an Anschlussstellenrampe
LS-Wall-Wand-Kombination	56+435	56+555	3,5 + 2,5	120	in der Anschlußstelle
LS-Wall	56+580	56+820	4,0	240	Einbindung in die Böschung der Anschlußstelle am östl. Ende
Edenbergen					
LS-Wall	53+440	53+750	3,0	310	Einbindung in die Einschnittsböschung am westl. Ende
LS-Wand	53+750	54+050	2,0	300	
LS-Wall	54+050	54+080	2,0 - 8,0	30	Übergangsbereich
LS-Wall	54+080	54+790	8,0	710	
LS-Wall	54+790	54+820	8,0 - 2,0	30	Übergangsbereich
LS-Wand	54+820	55+060	2,0	240	
Lückenschluss der Lärmschutzanlagen zwischen Edenbergen und Hirblingen					
LS-Wand	55+060	55+303	2,0	243	Lückenschluss

Zur Vermeidung unerwünschter Reflexionseffekte an den Lärmschutzwänden sind zwischen Bau-km 55+370 und Bau-km 55+582 beiderseits der A8 straßenseitig hochabsorbierende Lärmschutzwände vorzusehen. Hierdurch werden Erhöhungen der errechneten Immissionspegel durch reflektierte Schallanteile nach dem Stand der Technik vermieden.

Auf freiwilliger Basis wird ein Lückenschluss der nördlichen Lärmschutzeinrichtungen zwischen Edenbergen und Hirblingen mit einer 2 m über FOK hohen Lärmschutzwand vorgenommen. Diese Schallschutzwand dient der Vermeidung denkbarer Lastigkeitseffekte aus diesem Streckenabschnitt und trägt der Forderung des bayerischen Landesamts für Umweltschutz nach einem Lückenschluss an dieser Stelle Rechnung. Diese zusätzliche Lärmschutzmaßnahme wird zu Gunsten der Betroffenen nicht in die Berechnung der Immissionsbelastung bzw. der grundsätzlichen Anspruchsberechtigung auf passive Maßnahmen eingestellt. Die errechneten Schallimmissionen liegen daher auf der sicheren Seite.


Der Lärmschutz für die Bebauung im Bereich der Anschlussstelle Augsburg-West wird in einem ergänzenden Planfeststellungsverfahren für den Planungsabschnitt „AS Augsburg-West – westl. Lechbrücke“ behandelt.

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

5.2. Wasserrecht

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


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

(Siehe , 'Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen').

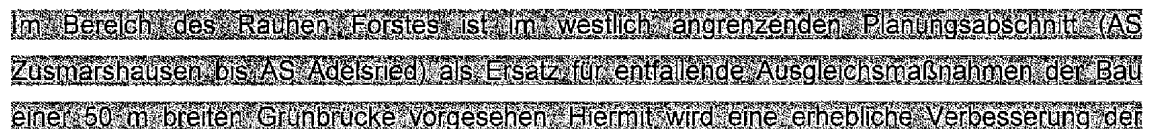
5.3. Naturschutzrecht

Vermeidung von Beeinträchtigungen

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

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

Minimierungsmaßnahmen

 Im Bereich des Röhren Forstes ist im westlich angrenzenden Planungsabschnitt (AS Zusmarshausen bis AS Adelsried) als Ersatz für entfallende Ausgleichsmaßnahmen der Bau einer 50 m breiten Grünbrücke vorgesehen. Hiermit wird eine erhebliche Verbesserung der

Wanderungsmöglichkeiten insbesondere für Grosssäuger und damit eine Minimierung der zusätzlichen Trenneffekte im Wald auch im vorliegenden Planungsabschnitt erreicht. Die Darstellung des Brückenbauwerkes erfolgt nachrichtlich.

Um auch nach Ausbau der A8 die Funktionsfähigkeit von ökologischen Verbindungsstrukturen und Migrationslinien aufrecht zu erhalten und die durch die Verbreiterung der Fahrbahnen bewirkte verstärkte Zerschneidungs- und Trennwirkung zu minimieren, werden die lichten Weiten der Unterführungsbauwerke für die Schmutter, deren Flutmulde, den Gailenbach und den Schwefelbach soweit vergrößert, dass neben den Fließgewässern ein ausreichend breiter, naturnah gestalteter Uferstreifen mit überbrückt wird. Der Uferstreifen wird nach tierökologischen Erfordernissen gestaltet (Schutzmaßnahme S5).

Dabei nimmt das Schmuttertal als Lebensraum und Migrationslinie von regionaler Bedeutung eine Sonderstellung ein. Entsprechend dieser Bedeutung wurden hier besondere Anstrengungen unternommen und die Lichte Weite des Brückenbauwerkes verdreifacht. Außerdem wird die Schmutterbrücke mit einem beidseitigen Spritzschutz versehen, um das Gewässer und die begleitenden Strukturen vor Schadstoffeintrag zu schützen. Eine Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Schmutter und ihres Talraumes als Migrationslinie unter die Autobahn BAB A 8 hinweg in einer mindestens vergleichbaren Art und Weise im Vergleich zum Ist-Zustand ist damit gegeben. Im Hinblick auf die zwischenzeitlich erfolgte Meldung des Schmuttertals als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung gem. Art 13c BayNatSchG (FFH) kann aufgrund der Gestaltung der Schmutterbrücke von einer Verträglichkeit ausgegangen werden.

Die für eine Aufrechterhaltung der Biotopvernetzung wichtigsten Durchlässe werden als Kastenprofile 3,0 m x 2,0 m ausgeführt und zur Erhöhung der faunistischen Akzeptanz im Bereich des Mittelstreifens jeweils mit einem Lichtschacht versehen.

Die erforderlichen Entwässerungsanlagen werden naturnah gestaltet.

Zur Kompensation der vorhabensbedingten Retentionsraumverluste im Schmuttertal erfolgt nördlich und südlich der BAB die Anlage von flachen Geländemulden (Z1) in Verbindung mit der Ausgleichsmaßnahme A 2).

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

Schutzmaßnahmen

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

- In Waldbereichen wird das Baufeld generell beschränkt. Angerissene Wald- und Gehölzflächen werden in Absprache mit den Grundeigentümern durch Unterpflanzung und

Umbau der angrenzenden Waldflächen wieder geschlossen und zu naturnahen Waldrändern entwickelt (Schutzmaßnahme S1).

- Das Baufeld wird im Bereich angrenzender schützenswerter Gehölzbestände oder Biotopflächen durch Bauzäune begrenzt. Die räumliche Festlegung und Durchführung von Schutzmaßnahmen für zu erhaltende Gehölzbestände gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 erfolgt in Abstimmung mit der ökologischen Baubetreuung (Schutzmaßnahme S2).
- Die durch die BAB gequerten Gewässer werden in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung während der gesamten Bauzeit von Beeinträchtigungen durch geeignete Schutzvorkehrungen gegen den Eintrag von Bau- und Bodenmaterial geschützt (Schutzmaßnahme S3).
- Die Erhaltung der Durchflugsmöglichkeit für Fledermäuse in den Unterführungsbauwerken BW Nr. 89, 91, 92 und 93 wird für die gesamte Bauzeit ohne zeitliche Unterbrechung oder sonstige funktionale Beeinträchtigungen (Behinderungen durch Baufahrzeuge, erhebliche Verringerung der lichten Weite, o.ä.) gewährleistet. Im Bereich der Brückenbauwerke ist im Zeitraum von Anfang März bis Oktober kein nächtlicher Baubetrieb (ab Beginn der Dämmerung) erlaubt (Schutzmaßnahme S4)
- Die Gestaltung der Querprofile für Durchlässe und Brückenbauwerke erfolgt nach tierökologischen Erfordernissen (Wechselmöglichkeiten für landbewohnende Arten). Zur Erhöhung der faunistischen Akzeptanz werden die Sohl- und Uferbereiche mit naturnahen Materialien gestaltet (Schutzmaßnahme S5).

Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes

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

Im Bereich der Wälder erfolgt auf der Ausbauseite, neben dem Aufbau eines neuen Waldmantels zur Stabilisierung der aufgerissenen Waldränder (Schutzmaßnahme S1), auf größeren Böschungflächen die flächige Neuanlage bzw. Wiederherstellung von Gehölzstrukturen in Verbindung mit der Ansaat von Waldsaumgesellschaften. Zur Pflege und Unterhaltung der Böschungflächen sowie für die zukünftige Nutzung durch infrastrukturelle Maßnahmen wird entlang der Grundstücksgrenze ein ausreichender Streifen von Gehölzaufwuchs freigehalten. Begleitend zu Rad- und Wanderwegen sowie forstlichen Erschließungsstraßen werden Baumreihen oder Einzelbäume gepflanzt.

Auf der ausbauabgewandten Seite werden die nicht mehr benötigten Verkehrsflächen entsiegelt. Die neu entstehenden Straßenböschungen werden unter Berücksichtigung des vorhandenen Gehölzbestandes auf eine einheitliche Böschungsneigung verzogen und je nach Breite der

Abrückung und Struktur der angrenzenden Wälder durch Vorpflanzung von Waldmantelgehölzen und Ansaat von Waldsaumgesellschaften oder entsprechende Pflegemaßnahmen zu gestuften Waldrändern entwickelt (Gestaltungsmaßnahme G1).

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

Die straßenbegleitenden Grünflächen im Schmuttertal werden durch die Anlage von Geländemulden, Ansaat von bodenfeuchteertragenden Wiesengesellschaften und die Pflanzung von auentypischen Gehölzen abwechslungsreich - flächige Anpflanzungen wechselnd mit Gehölzgruppen, Einzelbäumen und Baumreihen - begrünt. Höhere Gehölze werden vorwiegend am Dammfuß gepflanzt um eine bessere Einbindung des Autobahnkörpers in den Talraum zu erreichen (Gestaltungsmaßnahme G3).

Die Gestaltung von Erdwällen (Sicht- oder Lärmschutz) erfolgt entsprechend den landschaftlichen Gegebenheiten (Gestaltungsmaßnahmen G2 bis G3), Lärmschutzwände werden durch Vorpflanzungen oder Klettergehölzen (bei nichtselbstklimmenden Gehölzen mit geeigneten Rankhilfen) begrünt. Transparente oder teiltransparente Wände werden mit geeigneten Mitteln zum Schutz vor Vogelschlag ausgestattet (G 5.1)

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

Eingriff und Ausgleichsflächenbedarf

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

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

Für die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes durch Versiegelung von landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Flächen, sowie die Überbauung von Biotopen ergibt sich ein Ausgleichsflächenbedarf von **14,22 ha**. Für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes im Schmuttertal ergibt sich ein zusätzliches Ausgleichserfordernis von 1,1 ha.

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

- Einbindung des Autobahnkörpers und der technischen Bauwerke im Schmuttertal ins Landschaftsbild durch Stärkung der natürlich vorhandenen, landschaftsbildprägenden Strukturen sowie durch naturraumtypische Flächennutzungen und Einzelstrukturen.
- Entwicklung standorttypischer, extensiver Flächennutzungen unter Berücksichtigung der spezifischen Bodenfunktionen und Verbesserungen des Habitat- und Strukturangebotes im Naturraum.
- Stärkung der Naturgüter Boden und Wasser durch Nutzungsextensivierungen und die naturnahe Gestaltung von Gewässerläufen.

Dieses Planungskonzept wird für den Eingriff ins Landschaftsbild auf der Ausgleichsfläche A 1 (1,10 ha) im Schmuttertal und für den Eingriff in den Naturhaushalt auf der **Ausgleichsfläche A 1 (0,48 ha, anrechenbar 0,43 ha)** auf der Ausgleichsfläche A 2 (0,30 ha) zusammen mit dem waldrechtlichen Ausgleich auf Teilflächen des Gutes Bannacker (A 3 = 11,80 ha) am östlichen Rand der Westlichen Wälder, westlich von Bobingen umgesetzt. **Im Anschluss erfolgt zur Aufwertung des Diebelbaches für die entfallenden Teilflächen der Ausgleichsmaßnahme A 2 die naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme A 4T (2,06 ha)**. Der Gesamtbedarf an Ausgleichsflächen zur Kompensation der naturschutzrechtlichen Erfordernisse beläuft sich somit auf **15,74 (anrechenbar 15,69) ha**.

Das Planungskonzept für die Ausgleichsmaßnahmen und die Einzelmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan, Textteil (Unterlage 12.0 **1**) detailliert beschrieben und im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.2 **1**) dargestellt.

Beurteilung der Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht

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

In Hinblick auf Art. 6a (2), Satz 2 BayNatSchG wird festgestellt: Als Folge des Eingriffs werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen im Bereich der Schmutterquerung keine Biotope zerstört, die für wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der "streng geschützten Arten" nicht ersetzbar sind.

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

Im Plangebiet bzw. im weiteren Umgriff um die Baumaßnahme liegen keine gemeldeten FFH-Gebietsvorschläge. Das Schmuttertal ist ~~südlich der BAB unter der Gebietsnummer DE 7630-871-01 (Stand Dezember 2004) aufgeführt. Durch die vorgesehenen Baumaßnahmen finden keine direkten Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen oder Arten gem. Anhang I und II der FFH-Richtlinie innerhalb des gemeldeten Gebietes statt. Auch mittelbare Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des vorgeschlagenen Gebietes kann somit ausgeschlossen werden (siehe Unterlage 17).~~

Innerhalb der Westlichen Wälder befindet sich ein Waldtyp der prioritären Lebensräume (Erlen-Eschen-Auwald) nach der FFH-Richtlinie. Sein kleinflächiges und isoliertes Auftreten und die Lage nahe der beeinträchtigenden Autobahn lassen auf einen nur geringen Repräsentativitätsgrad schließen, der keine Meldung veranlaßt.

5.4. Waldrecht

Durch den Ausbau der A 8 werden durch Rodung i.S. des Bayerischen Waldgesetzes Waldflächen im Umfang von ca. ~~15,72~~ ha betroffen, davon sind 15,33 ha durch Verordnung vom 25. August 1982 als Bannwald „Wälder westlich von Augsburg“ nach Art. 11 BayWaldG ausgewiesen.

Die Aufforstungsflächen bei Bannacker ~~und westlich von Bobingen~~ stehen räumlich nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem zu rodenden Bannwald, schließen jedoch unmittelbar an vorhandenen Bannwald an. Beide Waldbezirke sind im Rahmen ~~von~~ Bannwaldverordnungen geschützt. Laut Aussage der zuständigen Forstdirektion Oberbayern-Schwaben (Abstimmungsgespräch vom 25.07.2003 ~~und mündl. Abstimmung Januar 2005~~) kann die Forderung gemäß Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG damit als erfüllt angesehen werden. Die Bannwaldverordnungen ~~sind~~ dementsprechend anzupassen.

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Neuschaffung von naturnahen Laubwaldbeständen im Umfang von ~~11,25~~ ha auf der Ausgleichsfläche A3 (Teilflächen des Gutes Bannacker) sind als Ausgleichsmaßnahmen für Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes nach Art. 6a BayNatSchG

konzipiert. Sie können aber aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen und Bestandsziele auch als Neugründung von Wald i. S. von Art. 16 BayWaldG gewertet werden. ~~Mit der bei Bobingen vorgesehenen Waldneugründungsfläche W1 T im Umfang von 4,99 ha kann der Waldverlust damit flächenmäßig in vollem Umfang ausgeglichen werden.~~

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

5.5. Ergebnis der Luftschadstoff-Untersuchung

Beurteilungsgrundlage und Grenzwerte

Grundlage zur Beurteilung der Luftschadstoffbelastung aus der A8 im Planungsgebiet ist die Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (22. BImSchV) vom 11.09.2002.

Als maßgeblich zur Beurteilung der Immissionssituation aus dem Straßenverkehr werden die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Benzol sowie Schwebstaub und Partikel (PM₁₀) erachtet.

Nach der 22. BImSchV gelten für diese Schadstoffe zum Schutz der menschlichen Gesundheit folgende Grenzwerte bezüglich des Jahresmittelwerts:

Schadstoff	Grenzwert (Jahresmittelwert)
NO ₂	40 µg/m ³
Benzol	5 µg/m ³
PM ₁₀	40 µg/m ³

Als weiterer relevanter Parameter gemäß 22. BImSchV wird die Anzahl der jährlichen Überschreitungen des 24h-Mittelwerts von 50 µg/m³ für PM₁₀ herangezogen. Zulässig sind 35 Überschreitungen.

Rechenverfahren:

Zu betrachten ist die Gesamtbelastung, d. h. die aus anderen Quellen (z. B. Hausbrand) gegebene Vorbelastung sowie die sich aus dem Verkehr der A8 ergebende Zusatzbelastung.

Die Berechnung der Luftschadstoff-Immissionen erfolgt mit MLuS 02, Version 5.0, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Die Berechnung wird exemplarisch

am Querschnitt bei ca. Bau-km 55+800 (Hirblingen) sowie an der nahe gelegenen Gailenbacher Mühle bei Bau-km 55+350 durchgeführt. Hier sind aufgrund der Nähe der Bebauung die höchsten Luftschadstoff-Konzentrationen zu erwarten.

Der Prognosehorizont wurde mit 2020 angesetzt. Die Vorbelastung wurde mit „Freiland-Mittel“ gewählt. Das Berechnungsprotokoll ist in der Anlage beigegeben. Softwarebedingt können Lärmschutzmaßnahmen mit einer Höhe von bis zu 6 m eingegeben werden.

Nach Auskunft des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz wurde das Rechenverfahren anhand von Vergleichsmessungen überprüft. Nach diesen Vergleichsmessungen ist davon auszugehen, dass eine Berechnung mit MLuS 02 bei Autobahnen in der Prognose zu einer Überschätzung der PM₁₀-Konzentration um minimal das 1,6 fache bis zum 2,5-fachen der gemessenen Werte führt.

Berechnungsergebnisse

Die Berechnung kommt zu folgendem Ergebnis:

Berechnungsergebnisse (Jahresmittelwerte (µg/m³))				
Schadstoff	Vorbelastung	Zusatzbelastung	Gesamtbelastung	Grenzwert
Hirblingen				
NO ₂	10,3	6,66	17	40
Benzol	1,1	0,043	1,14	5
PM ₁₀	17,4	8,783	26,18	40
Gailenbacher Mühle				
NO ₂	10,3	12,27	22,6	40
Benzol	1,1	0,149	1,25	5
PM ₁₀	17,4	30,712	48,11	40

Anzahl Überschreitungen des 24h-Mittels von 50 µg/m³ für PM₁₀ / Jahr		
Ort	zulässig	errechnet
Hirblingen	35	32
Gailenbacher Mühle	35	150

In Hirblingen werden die Grenzwerte für NO₂, Benzol und PM₁₀ eingehalten.

An der Gallenbacher Mühle werden die Grenzwerte für NO_2 und Benzol eingehalten. Auch bei der PM_{10} -Konzentration tritt bei Abminderung mit dem Faktor 1,6 zur Berücksichtigung der bereits erwähnten rechnerischen Überschätzung des PM_{10} -Wertes bei einer Berechnung mit MLuS 02 keine Überschreitung des Grenzwertes für PM_{10} auf ($48,11 \mu\text{g}/\text{m}^3 \cdot 1,6 = 30,07 \mu\text{g}/\text{m}^3 < 40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Unter Berücksichtigung dieser Berechnungsunsicherheit für PM_{10} ist davon auszugehen, dass die Jahresmittelwerte sowohl in Hirblingen als auch an der Gallenbacher Mühle für alle Schadstoffe unterschritten werden.

Somit ergibt die Betrachtung nach MLuS 02, daß an keinem der überprüften Orte eine Überschreitung der Schadstoff Grenzwerte auftritt. Dies gilt ebenso für die Anzahl der Überschreitungen des 50- μg -24h-Mittelwerts für PM_{10} in Hirblingen und den übrigen entfernteren Siedlungsgebieten.

An der Gallenbacher Mühle ergibt die Berechnung mit MLuS 02, daß mit 150 Überschreitungen des 24-h-Mittelwertes von PM_{10} pro Jahr die zulässige Zahl von 35 Überschreitungen pro Jahr nicht eingehalten wird.

Aus der schalltechnischen Untersuchung geht hervor, daß mit einer 4 m hohen Lärmschutzwand an der Gallenbacher Mühle die gesetzlichen Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Eine Erhöhung der Lärmschutzwand aus schalltechnischer Sicht ist somit nicht erforderlich. Eine Anhebung der Lärmschutzwand aus Gründen der Schadstoffbelastung von 4 m auf 6 m reduziert zwar die Zahl der Überschreitungen des 24-h-Mittelwertes von PM_{10} von 150 auf 111 – die zulässige Anzahl von 35 wird aber ebenfalls nicht erreicht.

In Anbetracht der bereits erwähnten rechnerischen Überschätzung des PM_{10} -Wertes mit dem Programm MLuS 02 und der Tatsache, daß auch bei einer Erhöhung der Lärmschutzwand von 4 m auf 6 m die zulässige Anzahl von Überschreitungen der PM_{10} -Tagesmittelwerte nicht eingehalten werden kann, wird im Bereich der Gallenbacher Mühle eine – auch mit dem Landschaftsbild wesentlich vertraglichere – Höhe der Lärmschutzwand von 4 m als verhältnismäßig angesehen.

Die Nachprüfung der Ergebnisse durch das bayernische Landesamt für Umweltschutz (LfU) hat ergeben, dass im vorliegenden Planungsabschnitt in Edenbergen, Hirblingen und Tafertingen Überschreitungen eines Grenz- oder Konzentrationswertes der 22. BImSchV nicht auftreten. Das LfU sah jedoch eine mögliche Überschreitung des Tagesmittelwertes für PM_{10} von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Bereich der Gallenbacher Mühle an mehr als 35 Tagen im Jahr.

Diese mögliche Überschreitung konnte durch eine vertiefte Untersuchung, die dem LfU und der Regierung von Schwaben vorliegt, widerlegt werden. Nach dieser Untersuchung durch einen

PLANFESTSTELLUNG
BAB A8/West Ulm – München
6-streifiger Ausbau
AS Adelsried – AS Augsburg-West
2. Tektur vom 29.04.2005

Str.-km 63,987 bis Str.-km 53,887
Bau-km 48 + 400 bis Bau-km 58 + 500

Erläuterungsbericht / U 1 T

Fachgutachter werden alle Grenz- und Konzentrationswerte auch im Bereich der Gallenbacher Mühle eingehalten

Einzelheiten der Nachprüfung können der Unterlage 11 5T entnommen werden

6. DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME

Bauabschnitte

Der 6-streifige Ausbau wird in Bauabschnitte unterteilt, zwischen denen jeweils Beruhigungsstrecken ohne Verkehrsbeeinträchtigung liegen.

Zeitliche Abwicklung

Die Baumaßnahme ist Bestandteil des sog. Betreibermodells. Sie soll im Rahmen der Konzessionsvergabe des Abschnittes Augsburg – Ulm abgewickelt werden. Als Ziel wird eine Fertigstellung bis 2010 angestrebt. Die Einteilung des Abschnittes in einzelne Lose obliegt dem Betreiber.

Die Baumaßnahme kann nach Erlangung des Baurechtes sowie nach Abschluss der Grunderwerbsverhandlungen durchgeführt werden.

Grunderwerb

Der notwendige Grunderwerb wird der Flächengröße nach und im Hinblick auf die Auswirkungen auf die betroffenen Eigentümer in der Planfeststellung geregelt. Die Höhe der Entschädigung bzw. des Kaufpreises wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Da es sich um die Verbreiterung einer bestehenden Autobahn handelt, treten keine neuen Durchschneidungen auf. Ein Flurbereinigungsverfahren ist somit nicht erforderlich.

Verkehrsregelung während der Bauzeit

Die gesamte Baumaßnahme erfolgt unter Aufrechterhaltung eines 4-streifigen Verkehrs auf der A8. Lediglich zur Nachtzeit kann es zu einer Verringerung um ein oder zwei Fahrstreifen kommen. Für Brückenabbrucharbeiten muss die A8 kurzfristig gesperrt werden. Diese Sperrungen erfolgen jedoch nur nachts.

Aufgrund dieser möglichen Sperrung ist eine i. d. R. stundenweise Umleitung des Verkehrs der A8 nach § 14 Abs. 1 FStrG nicht auszuschließen. Dies gilt auch für Sperrungen der Anschlussstellen Neusäß bzw. Augsburg-West. Die verkehrsrechtliche Regelung evtl. Sperrungen erfolgt außerhalb dieser Planfeststellung.

Auch längerfristige Sperrungen der kreuzenden Straßen und Wege sind baubedingt nicht zu vermeiden. Soweit der Bauablauf es zulässt, werden insbesondere die Bauwerke 94, 93, 92 und 91 nicht gleichzeitig gesperrt.

Mit folgenden Sperrungen muss grundsätzlich gerechnet werden:

BW 94 (Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.1/2.1.2) – Überführung ~~Grünbrücke~~ und Privatweg

Das bestehende Überführungsbauwerk wird abgebrochen und an gleicher Stelle durch ein neues Bauwerk ersetzt. Während der Bauzeit kann es zu längeren Unterbrechungen der Wegebeziehung kommen.

BW 93 (Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.3/2.1.4) – Unterführung Privatweg und Schwefelbach

Das bestehende Unterführungsbauwerk wird abgebrochen und an gleicher Stelle durch ein neues Bauwerk ersetzt. Während der Bauzeit kann es zu längeren Unterbrechungen der Wegebeziehung kommen.

BW 92 (Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.5/2.1.6) – Unterführung Privatweg und Mulde

Das bestehende Unterführungsbauwerk wird abgebrochen und an gleicher Stelle durch ein neues Bauwerk ersetzt. Während der Bauzeit kann es zu längeren Unterbrechungen der Wegebeziehung kommen.

BW 91 (Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.7/2.1.8) – Unterführung öffentl. Feld- und Waldweg

Das bestehende Bauwerk wird abgebrochen. An gleicher Stelle wird ein neues Unterführungsbauwerk errichtet. Während der Bauzeit kann es zu längeren Unterbrechungen der Wegebeziehung kommen.

BW 90 (Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.9/2.1.10) – Unterführung GVS Edenbergen - Täferlingen

Das bestehende Bauwerk wird abgebrochen. An gleicher Stelle wird ein neues Unterführungsbauwerk errichtet. Während der Bauzeit kann es zu längeren Sperrungen der GVS zwischen Edenbergen und Täferlingen kommen. Die Umleitung des Verkehrs kann über Batzenhofen und Hirblingen (St 2036/A 15) erfolgen.

BW 85 (Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.18/2.1.19) – Überführung öffentl. Feld- und Waldweg

Das bestehende Bauwerk wird abgebrochen und an gleicher Stelle durch ein neues Bauwerk ersetzt. Während der Bauzeit kann es zu längeren Unterbrechungen der Wegebeziehung kommen.

BW 84 (Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.20/2.1.21) – Überführung der Bahnlinie Augsburg - Donauwörth

Das alte Bauwerk wird abgebrochen und an gleicher Stelle durch ein neues Bauwerk ersetzt. Während der Bauzeit kann es zu kurzfristigen Sperrungen im Zuge der Bahnlinie Augsburg-Donauwörth kommen.

Erschließung der Baustelle

Die Erschließung der Baumaßnahme erfolgt über das öffentliche Straßen- und Wegenetz bzw. im Bereich der „Westlichen Wälder“ über das Privatwegenetz. Derzeit ist noch keine Aussage möglich, welche Straßen und Wege für die Baustellenerschließung erforderlich sind. Die Autobahndirektion wird diese Erschließungsstraßen und -wege im Benehmen mit dem betroffenen Straßenbaulastträger bzw. Eigentümer festlegen. Hierbei wird darauf geachtet, Gebiete mit Wohnbebauung von Lärm und Schmutz möglichst freizuhalten.

Mit dem Straßenbaulastträger bzw. Eigentümer werden vorab die zur Erschließung der Baustelle erforderlichen Baumaßnahmen festgelegt, um die Straßen und Wege verkehrssicher zu machen. Die hierfür nötigen Mehraufwendungen werden dem Träger der Straßenbaulast bzw. dem Eigentümer erstattet. Ebenso trägt der Bund die Aufwendungen, die dem Straßenbaulastträger bzw. dem Eigentümer dieser Erschließungsstraßen und -wege nach Ende der Baustellenerschließung entstehen, um die durch den Baustellenverkehr verursachten Schäden zu beseitigen.

Transporte entlang der BAB A8 können innerhalb des Baufeldes durchgeführt werden.