

Erläuterungsbericht

Planfeststellung (803452)

Bundesautobahn BAB A3 Frankfurt - Nürnberg

6- streifiger Ausbau

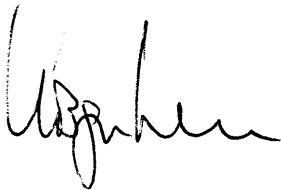
Abschnitt: Aschbach – östlich Schlüsselfeld

von Bau-km 336+183 bis Bau-km 346+628

Aufgestellt:

Nürnberg, 29. Mai 2009

Autobahndirektion Nordbayern



Eisgruber, Baudirektor

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Beschreibung des Vorhabens	1
1.1. <i>Standort</i>	1
1.1.1. Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz	1
1.2. <i>Planerische Beschreibung</i>	1
1.2.1. Art und Umfang der Baumaßnahme	1
1.2.2. Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen	2
1.3. <i>Straßenbauliche Beschreibung</i>	2
1.3.1. Längen und Querschnitte	2
1.3.2. Kosten	3
1.3.3. Kostenträger	3
1.3.4. Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik	3
1.3.5. Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik	4
2. Notwendigkeit des Vorhabens	5
2.1. <i>Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren</i>	5
2.2. <i>Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen</i>	6
2.3. <i>Raumordnerische Entwicklungsziele</i>	7
2.4. <i>Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur</i>	8
2.4.1. Anpassung des Straßenzustandes an die Erfordernisse aus dem regelmäßigen Verkehrsaufkommen	8
2.4.2. Prognostizierte Einschätzung der Verkehrsentwicklung auf Grund zukünftig zu erwartender Entwicklungen (Verkehrsuntersuchungen)	8
2.4.3. Entlastung des vorhandenen, unzureichenden Straßennetzes	9
2.4.4. Verbesserung der Verkehrssicherheit	9
2.4.5. Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für Straßennutzer (Zeit- und Betriebskostensparnisse)	9
2.5. <i>Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen</i>	10

3.	Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	11
3.1.	<i>Beschreibung der Maßnahme</i>	12
3.2.	<i>Beurteilung der Maßnahme</i>	14
3.2.1.	Raumordnung, Städtebau	14
3.2.2.	Verkehrsverhältnisse	14
3.2.3.	Straßenbauliche Infrastruktur	14
3.2.4.	Umweltverträglichkeit	15
3.2.5.	Auswirkungen auf andere Planungen	15
3.3.	<i>Aussagen Dritter</i>	16
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	16
4.1.	<i>Trassierung</i>	16
4.1.1.	Gewählte Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente	16
4.1.2.	Unter- bzw. Überschreitung von Trassierungsgrenzwerten	18
4.1.3.	Zwangspunkte, die die Linie im Grund- und Aufriss bestimmen	19
4.1.4.	Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung	19
4.1.5.	Ergebnisse der Sichtweitenanalyse	20
4.2.	<i>Querschnitte</i>	21
4.2.1.	Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung (einschl. Anteil Schwerverkehr)	21
4.2.2.	Begründung des gewählten Querschnittes und eventuell erforderlicher Sonderquerschnitte	21
4.2.2.1.	Regelquerschnitt BAB A3	21
4.2.2.2.	Ein- und Ausfahrrampen der AS Schlüsselfeld	22
4.2.2.3.	Staatsstraße 2261 Attelsdorf – Burghaslach Bau-km 342+483,082	23
4.2.2.4.	GVS Heuchelheim – Freihaslach mit Bach, Bau-km 337+167,075	24
4.2.2.5.	GVS Heuchelheim - Rambach, nördl. Bau-km 339+600 bis Bau-km 339+780	24
4.2.2.6.	GVS Thüngfeld - Burghaslach, Bau-km 341+584,891	25
4.2.2.7.	GVS Elsendorf – Gleisenberg mit Bach, Bau-km 343+775,978	25
4.2.2.8.	GVS Elsendorf - Frickenhöchstadt, Bau-km 345+267,907	27
4.2.2.9.	Öffentlicher Feldweg, Bau-km 336+185,975	27
4.2.2.10.	Öffentlicher Feldweg, Bau-km 337+701	27
4.2.2.11.	Öffentlicher Feld- und Waldweg, südl. Bau-km 337+460 bis Bau-km 337+780	28
4.2.2.12.	Öffentlicher Feldweg, nördlich Bau-km 337+700 bis Bau-km 337+980	28
4.2.2.13.	Öffentl. Feld- und Waldweg, südl. Bau-km 337+780 bis Bau-km 338+460	29
4.2.2.14.	Öffentlicher Feldweg, Bau-km 338+627,061	29
4.2.2.15.	Öffentlicher Waldweg, südlich Bau-km 338+630 bis Bau-km 338+940	30

4.2.2.16.	Öffentlicher Feldweg, südlich Bau-km 339+300 bis Bau-km 339+370	30
4.2.2.17.	Öffentlicher Feldweg, Bau-km 339+550,000	31
4.2.2.18.	Beschränkt öffentlicher Forstweg, Bau-km 340+580,836	31
4.2.2.19.	Öffentlicher Feldweg, südlich Bau-km 340+680 bis Bau-km 341+590	32
4.2.2.20.	Geh und Radweg, südl. Bau-km 341+610 bis Bau-km 342+330 (Bermenweg)	32
4.2.2.21.	Öffentlicher Feldweg, südlich Bau-km 342+390 bis Bau-km 342+440	33
4.2.2.22.	Öffentlicher Feldweg, südlich Bau-km 343+420 bis Bau-km 343+680	33
4.2.2.23.	Öffentlicher Feldweg, südlich Bau-km 343+740 bis Bau-km 343+840	34
4.2.2.24.	Öffentlicher Feldweg, Bau-km 344+386,484	34
4.2.2.25.	Öffentlicher Feldweg, südlich Bau-km 344+380 bis Bau-km 344+460	34
4.2.2.26.	Öffentlicher Feldweg, südlich Bau-km 344+720 bis Bau-km 344+810	35
4.2.2.27.	Öffentlicher Feldweg, Bau-km 344+810,004	35
4.2.3	Betriebszu- und Betriebsabfahrten	36
4.2.3.1.	Betriebszu- und Betriebsabfahrt, südlich 338+070	36
4.2.3.2.	Betriebszu- und Betriebsabfahrt, nördlich Bau-km 338+300	36
4.2.3.3.	Betriebszu- und Betriebsabfahrt, nördlich Bau-km 343+640	37
4.2.3.4.	Betriebszu- und Betriebsabfahrt, südlich Bau-km 343+685	37
4.2.3.5.	Betriebszu- und Betriebsabfahrt, südlich Bau-km 345+375	38
4.2.3.6.	Betriebszu- und Betriebsabfahrt, nördlich Bau-km 345+840	38
4.2.3.7.	Betriebszu- und Betriebsabfahrt, südlich Bau-km 346+530	39
4.2.4.	Befestigung der Rand- und Standstreifen und der Bankette	39
4.2.5.	Landschaftspflegerische Gestaltung der Böschungen	39
4.2.6.	Einordnung der Lärmschutz- und sonstigen Immissionsschutzanlagen in den Querschnitt	40
4.3.	<i>Kreuzungen und Änderungen im Wegenetz</i>	40
4.4.	<i>Baugrund / Erdarbeiten</i>	41
4.4.1.	Bodengutachten / Grundwasser	41
4.4.2.	Umfang der Erdarbeiten / Massenbilanz	43
4.5.	<i>Entwässerung</i>	43
4.5.1.	Einzugsgebiete und Absetz- und Regenrückhaltebecken	44
4.5.1.1.	ASB / RHB 337-1L, Bau-km 337+940	44
4.5.1.2.	ASB / RHB 339-1R, Bau-km 339+500	45
4.5.1.3.	ASB / RHB 340-1L, Bau-km 340+360	45
4.5.1.4.	ASB / RHB 341-1L, Bau-km 341+480	45
4.5.1.5.	ASB / RHB 342-1L, Bau-km 342+940	45
4.5.1.6.	ASB / RHB 342-2L, Bau-km 342+980	46
4.5.1.7.	ASB / RHB 343-1R, Bau-km 343+820	46
4.5.1.8.	ASB / RHB 344-1L, Bau-km 344+460	46
4.5.1.9.	ASB / RHB 344-2L, Bau-km 344+840	47

4.5.1.10.	ASB / RHB 345-1R, Bau-km 345+600	47
4.5.2	Eingriffe in amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete	47
4.5.3.	Schutz des Grundwassers	47
4.6.	<i>Ingenieurbauwerke</i>	48
4.6.1.	Unter- und Überführungsbauwerke	48
4.6.1.1.	Unterführung eines öffentlichen Feldwegs, 6229 597 (W03_B336,199), Bau-km 336+185,975	48
4.6.1.2.	Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Heuchelheim – Freihaslach mit Bach, 6229 598 (W03_B337,180), Bau-km 337+167,075	49
4.6.1.3.	Unterführung eines öffentlichen Feldwegs, 6229 599 (W03_B337,709), Bau-km 337+701	49
4.6.1.4.	Versorgungsdurchlass DN 2000 (PWC-Anlage bei Bau-km 338+200) W03_D338,160, Bau-km 338+160,000	50
4.6.1.5.	Unterführung eines öffentlichen Feldweges, 6229 600 (W03_B338,634), Bau-km 338+627,061	50
4.6.1.6.	Unterführung eines öffentlichen Feldweges mit Vorflutgraben, 6229 601 (W03_B339,639), Bau-km 339+550,000	51
4.6.1.7.	Unterführung eines beschränkt öffentlichen Forstweges 6229 602 (W03_B340,529), Bau-km 340+580,836	51
4.6.1.8.	Plattendurchlass 2000/1500, 6229 603 (W03_D340,691), Bau-km 340+672,941	52
4.6.1.9.	Plattendurchlass 2000/1200, 6229 604 (W03_D341,531), Bau-km 341+513,118	52
4.6.1.10.	Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Thüngfeld - Burghaslach, 6229 605 (W03_B341,624), Bau-km 341+584,891	53
4.6.1.11.	Überführung der Staatsstraße 2261, Attelsdorf – Burghaslach, 6229 606, W03_B342,469, Bau-km 342+483,082	54
4.6.1.12.	Unterführung der Reichen Ebrach im Zuge der St 2261-Verlegung, 6229 616 (W03_B342,40L), Bau-km 0+099,104 (St 2261)	55
4.6.1.13.	Unterführung eines Geh- und Radweges im Zuge der St 2261-Verlegung, 6229 XXX (W03_B342,59R), Bau-km 0+520,000 (St 2261)	55
4.6.1.14.	Flutbrücke Haslach im Zuge der St 2261-Verlegung, 6229 695 (W03_B342,66R), Bau-km 0+661,279 (St 2261)	56
4.6.1.15.	Flutbrücke, 6229 607 (W03_B342,949), Bau-km 342+931,769	56
4.6.1.16.	Unterführung der Haslach, 6229 608 (W03_B343,347), Bau-km 343+325,837	56
4.6.1.17.	Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Elsendorf – Gleisenberg mit Bach, 6229 609 (W03_B343,799), Bau-km 343+775,978	57
4.6.1.18.	Unterführung eines öffentlichen Feldweges, 6229 610 (W03_B344,404), Bau-km 344+386,484	58
4.6.1.19.	Unterführung eines öffentlichen Feldweges 6229 611 (W03_B344,927), Bau-km 344+810,004	58
4.6.1.20.	Durchlass DN 2000 6229 619 (W03_D344,930), Bau-km 344+930,000	59

4.6.1.21.	Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Elsendorf - Frickenhöchstadt, 6230 690 (W03_B345,299), Bau-km 345+267,907	59
4.6.1.22.	Unterführung eines öffentlichen Feldwegs, - nachrichtlich - 6230 691 (W03_B346,633), Bau-km 346+632,890 (Bestand)	60
4.6.2.	Durchlässe	61
4.7.	<i>Straßenausstattung</i>	62
4.8.	<i>Besondere Anlagen</i>	62
4.8.1.	PWC-Anlagen – Standortwahl	62
4.8.1.1.	Standort 1: Beidseitig Anlage bei Bau-km 336+500 (bestehender Parkplatz „Mannlehen“, Nordseite)	64
4.8.1.2.	Standort 2: Beidseitig Anlage bei Bau-km 338+200 (best. Rastplatz „Heuchelheim“, Südseite)	64
4.8.1.3.	Standort 3: nördliche Anlage bei Bau-km 336+500 und südliche Anlage bei Bau-km 338+200	65
4.8.1.4.	Entfallende Rastplätze	65
4.8.2.	Beidseitige PWC-Anlage bei Bau-km 338+200	66
4.8.2.1.	PWC-Anlage, Bau-km 338+200 (Nord)	66
4.8.2.2.	PWC-Anlage, Bau-km 338+200 (Süd)	66
4.8.2.3.	Bemessung der PWC-Anlage	66
4.8.2.4.	Ver- und Entsorgung	68
4.9.	<i>Öffentliche Verkehrsanlagen</i>	68
4.10.	<i>Leitungen</i>	68
5.	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	71
5.1.	<i>Lärmschutzmaßnahmen</i>	71
5.1.1.	Rechtsgrundlagen	71
5.1.2.	Immissionsgrenzwerte	72
5.1.3.	Berechnungsgrundlagen	72
5.1.4.	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen / Aktive Lärmschutzmaßnahmen	74
5.1.4.1.	Lärmschutzmaßnahme Schlüsselfeld, Ortsteil Heuchelheim	74
5.1.4.2.	Lärmschutzmaßnahme Schlüsselfeld, Ortsteile Rambach, Schlüsselfeld, Thüngfeld und Attelsdorf	76
5.1.4.3.	Lärmschutzmaßnahme Schlüsselfeld, Ortsteil Elsendorf	78
5.1.4.4.	Lärmschutzmaßnahme Wachenroth, Ortsteil Warmersdorf	79
5.1.5.	Passive Lärmschutzmaßnahmen	79
5.2.	<i>Schutz vor Luftschadstoffen</i>	80
5.3.	<i>Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen</i>	80

6.	Zweck des Planfeststellungsverfahrens	81
7.	Inanspruchnahme von Grundeigentum	81
7.1.	<i>Grunderwerb</i>	81
7.2.	<i>Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen</i>	82
8.	Durchführung der Baumaßnahme	82

Abkürzungen

A	Autobahn (z. B. BAB A3)
Abs.	Absatz
AH-RAL-K-2	Aktuelle Hinweise zur Gestaltung planfreier Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete, Ergänzungen zu den RAL-K-2
Anl.	Anlage
Art.	Artikel
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
ASB	Absetzbecken
ASB-Nr.	Erfassungsnummer für Brücken in der Baulast des Bundes gemäß Anweisung Straßenbank (ASB), Teil B II - Bauwerksdaten (BMV, Abt. Straßenbau, 1998)
ATV-DVWK-A 117	Arbeitsblatt „Bemessung von Regenrückhalteräumen“ der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
ATV-DVWK-M 153	Merkblatt „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.,
BAB	Bundesautobahn
Bau-km	Baukilometer
Betr.-km	Betriebskilometer
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes - Verkehrslärmschutzverordnung
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes - Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft
BW	Bauwerk
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DN	Nenndurchmesser
D _{StrO}	Korrekturfaktor für unterschiedliche Straßenoberflächen in dB(A)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h
EU	Europäische Union
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV),
kV	Kilovolt
Kr.<	Kreuzungswinkel
BA	Kreisstraße Bamberg
km	Kilometer

L. H.	Lichte Höhe
LS	Lärmschutz
L. W.	Lichte Weite
MLuS 02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (geänderte Fassung 2005)
NO ₂	Stickstoffdioxid
östl.	östlich
Pb	Blei
PM ₁₀	Feinpartikel mit einem aerodynamischen Korndurchmesser bis 10 µm
PWC	Parkplatz mit WC-Gebäude
RAL-K-2	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, Teil III: Knotenpunkte, Abschnitt 2: Planfreie Knotenpunkte
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen
- RAS-L	- Teil: Linienführung
- RAS-Q	- Teil: Querschnitte
- RAS-K-1	- Teil: Pangleiche Knotenpunkte
- RAS-K-2	- Teil: Planfreie Knotenpunkte
RiFa	Richtungsfahrbahn
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
RMS	Richtlinie für die Markierung von Straßen
RPS	Richtlinie für Passive Schutzeinrichtungen
RQ	Regelquerschnitt
RHB	Regenrückhaltebecken
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen
St	Staatsstraße
StraKR	Straßen-Kreuzungsrichtlinien
SO ₂	Schwefeldioxid
SQ	Sonderquerschnitt
VHRR	Vorläufige Hinweise zu den Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahn-rastanlage

1. Beschreibung des Vorhabens

1.1. Standort

1.1.1. Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz

Die geplante Maßnahme beginnt auf Höhe der Ortschaft Aschbach (Regierungsbezirk Oberfranken, Landkreis Bamberg, Stadt Schlüsselfeld) bei Bau-km 336+183 und endet auf Höhe der Ortschaft Warmersdorf (Regierungsbezirk Mittelfranken, Landkreis Erlangen-Höchstadt, Markt Wachenroth), östlich von Schlüsselfeld bei Bau-km 346+628. Das nachgeordnete Straßennetz wird über die Anschlussstelle Schlüsselfeld angeschlossen.

1.2. Planerische Beschreibung

Die Bundesautobahn (BAB) A3 ist eine hochbelastete Fernverkehrsverbindung, über die der Verkehr aus dem Ruhrgebiet und dem Rhein-Main-Gebiet in den Ballungsraum Nürnberg und weiter über Regensburg nach Österreich und Ungarn, bzw. über die BAB A9 Richtung München und weiter nach Italien und Österreich führt. Mit der Öffnung Osteuropas hat die Bedeutung der BAB A3 erheblich zugenommen.

1.2.1. Art und Umfang der Baumaßnahme

Der vorliegende Entwurf behandelt den 6-streifigen Ausbau der BAB A3 von Aschbach (Bau-km 336+183) bis östlich Schlüsselfeld (Bau-km 346+628). Er bildet einen Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der BAB A3 zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth/Erlangen.

Bei Bau-km 342+483 wird die Anschlussstelle Schlüsselfeld unter Berücksichtigung der zu bevorzugenden Verkehrsbeziehungen angepasst.

Bei Bau-km 338+200 ist eine neue beidseitige PWC-Anlage geplant.

Weitere Ausführungen siehe Ziffer 4.8.

1.2.2. Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen

Der 6-streifige Ausbau der BAB A3 vom Autobahnkreuz Biebelried bis östlich Anschlussstelle Schlüsselfeld ist im derzeit gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im „vordringlichen Bedarf“ enthalten.

1.3. *Straßenbauliche Beschreibung*

1.3.1. Längen und Querschnitte

Die Baulänge der durchgehenden Strecke der BAB A3 beträgt 10,5 km, die Anschlussstellenrampen der AS Schlüsselfeld ergeben zusammen eine Anpassungslänge von 1,0 km.

Die Baulänge der beidseitige PWC- Anlage bei Heuchelheim mit Zu- und Abfahrten einschl. Fahrgassen beträgt zusammen 2,2 km.

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der BAB A3 im vorliegenden Planungsabschnitt sind 2,4 km Straßen und 5,0 km Wege anzupassen.

Der Ausbau der BAB A3 erfolgt im gesamten Planungsabschnitt AK Biebelried (Bau-km 303+480) bis AK Fürth/Erlangen (Bau-km 382+035) in einem einheitlich festgelegten Querschnitt (SQ 36), basierend auf dem Regelquerschnitt RQ 35,5.

1.3.2. Kosten

Die Gesamtkosten für den vorliegenden Planungsabschnitt einschl. der beidseitigen PWC-Anlage bei Heuchelheim betragen gemäß der Kostenberechnung (brutto):

Baukosten:	81,298 Mio. €
Grunderwerb:	1,785 Mio. €
<hr/>	
Gesamtkosten:	83,083 Mio. €

1.3.3. Kostenträger

Kostenträger der Baumaßnahme ist, soweit im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) nichts anderes bestimmt ist, die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung). An den Kosten für die Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Thüngfeld – Burghaslach (Bauwerk W03_B341,624) beteiligt sich gemäß §12 Abs. 3 Nr. 2 FStrG die Stadt Schlüsselfeld.

1.3.4. Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die Trasse der 4-streifigen BAB A3 im Streckenabschnitt weist eine harmonische und abgestimmte Linienführung auf. Die Trassierungselemente in Lage und Höhe sind für die Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h abgestimmt. In Teilbereichen ist die Haltesicht, bedingt durch die vorhandenen Schutzeinrichtungen im Mittelstreifen, nicht eingehalten. Im Bereich von Bau-km 340+500 bis Bau-km 341+800 weist die bestehende Autobahn ein Dachprofil ohne Längsneigung auf.

1.3.5. Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die vorliegende Entwurfsplanung sieht grundsätzlich einen bestandsorientierten 6-streifigen Ausbau der BAB A3 vor, ohne dabei wesentliche Abweichungen in Lage und Höhe vorzunehmen. Die vorgesehene Abrückung zwischen dem Ausbaubeginn und der AS Schlüsselfeld erfolgt aus immissionsschutztechnischen sowie wasserwirtschaftlichen und umweltschutzrechtlichen Gründen in Richtung Süden.

Wie oben beschrieben erfolgt vom Baubeginn bis zur Anschlussstelle Schlüsselfeld eine Abrückung in Richtung Süden. Der Abstand der neuen Autobahnachse zur bestehenden Autobahnachse beträgt bis zu 15,6 m. Daran anschließend bis ca. Bau-km 343+000 verschwenkt die Achse auf die Bestandsachse. Ab Bau-km 346+000 rückt die neue Achse um eine Fahrstreifenbreite nach Norden ab, um im Bereich des hohen Dammes zwischen Bau-km 346+640 bis 346+940 eine andernfalls erforderlich werdende bautechnisch schwierige Dammverbreiterung nach Süden zu vermeiden.

Den Trassierungselementen liegt einheitlich eine Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h ($V_{85} = 130$ km/h) zugrunde. Um die Haltesicht im Bereich der Radien $R \leq 2.000$ m zu gewährleisten, wird der Mittelstreifen in diesen Bereichen aufgeweitet.

Mit dem 6-streifigen Ausbau der BAB A3 wird eine deutliche Verbesserung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit erreicht.

Die vorhandenen Parkplätze werden aufgelassen und durch die beidseitige PWC-Anlage bei Bau-km 338+200 ersetzt.

Der Parkplatz bei Betr.-km 345,9 wird als Fläche für Verkehrsüberwachungen durch die Polizei aufrechterhalten und entsprechend an die neuen Verhältnisse angepasst.

Die Trassierung der Rampen der AS Schlüsselfeld werden an den 6-streifigen Ausbau angepasst.

2. Notwendigkeit des Vorhabens

2.1. Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Der 6-streifige Ausbau der BAB A3 vom Autobahnkreuz Biebelried bis zur Anschlussstelle Schlüsselfeld ist im derzeit gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im „vordringlichen Bedarf“ enthalten. Für diesen Gesamtabschnitt laufen die Vorentwurfsplanungen oder werden die Planfeststellungsverfahren vorbereitet bzw. wurden bereits eingeleitet.

Für den gesamten Abschnitt vom AK Biebelried bis zum AK Fürth/ Erlangen wurde im Jahre 2005 eine Voruntersuchung durchgeführt.

Der Vorentwurf für diesen Abschnitt wurde im Mai 2008 der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern zur Weiterleitung an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Erteilung des Gesehen-Vermerks vorgelegt. Die mündliche Genehmigung des BMVBS liegt vor.

2.2. *Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen*

Bei der Verkehrserhebung im Jahr 2005 wurde im Abschnitt zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth/Erlangen ein DTV¹ von 57.700 Kfz/24h bis 76.300 Kfz/24h ermittelt.

Nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Kurzak, München, sowie detaillierter Erhebungen im Juli 2006 an den Anschlussstellen steigt das Verkehrsaufkommen im Planungsabschnitt bis zum Jahr 2020 zwischen der AS Geiselwind und der AS Schlüsselfeld auf 72.000 Kfz/24h (Schwerverkehrsanteil 20,8%) und im Abschnitt zwischen der AS Schlüsselfeld und der AS Höchststadt Nord auf 72.800 Kfz/24h (Schwerverkehrsanteil 20,8%) an.

Damit erreicht gemäß RAS-Q 96, Bild 5, ein 4-streifiger Autobahnquerschnitt seine Leistungsgrenze und ist unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens nicht mehr zur Abwicklung der Verkehrsmengen geeignet. Gemäß dem HBS 2001 erreicht die Verkehrsqualität zum Prognosehorizont 2020 auf den Streckenabschnitten für beide Fahrtrichtungen nur noch die unzureichende Qualitätsstufe F².

Infolge dessen kommt es zu erheblichen Verkehrsbehinderungen durch die Überlastung des 4-streifigen Querschnittes der BAB A3 und ein Teil des Verkehrs weicht auf das nachgeordnete Straßennetz aus.

Weiterhin genügen die auf den vorhandenen Parkplätzen angebotenen Stellplatzkapazitäten in quantitativer Hinsicht nicht mehr den Anforderungen des momentanen und zukünftigen Verkehrsaufkommens. Insbesondere für den Schwerlastverkehr reichen bereits jetzt die vorhandenen Stellplätze nicht mehr aus. Auf Grund der fehlenden sanitären Anlagen,

¹ DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge [Kfz / 24 h]

² Qualitätsstufe F bedeutet: Das Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Die Strecke ist überlastet.

befinden sich die Parkplätze größtenteils in einem hygienisch defizitären Zustand.

Beim Neu-, Um oder Ausbau von Bundesfernstraßen soll gem. HBS die Qualitätsstufe D³ als Mindestqualität zugrunde gelegt werden.

2.3. *Raumordnerische Entwicklungsziele*

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2006 ist im Teil B V, 1.4.1 folgender Grundsatz formuliert:

„Der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur kommt im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union, besondere Bedeutung zu.“

Die BAB A3 verbindet die Wirtschaftsräume Frankfurt und Nürnberg miteinander und hat starken überregionalen Verkehr aufzunehmen. Zur Bewältigung des Transit- und Reiseverkehrs und zur Erhaltung und Stärkung der Infrastruktur der angrenzenden Wirtschaftsräume ist der durchgehende 6-streifige Ausbau der BAB A3 dringend erforderlich.

Dazu ist im Teil B V unter 1.4.2 folgendes Ziel benannt:

“... Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der bestehenden europäischen Transversalen sollen folgende Autobahnstrecken vorrangig sechsstreifig ausgebaut werden:

- *BAB A3 Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg“*

³ Qualitätsstufe D bedeutet: Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Zur Bewältigung des Transit- und Reiseverkehrs sowie zur Erhaltung und Stärkung der Infrastruktur der angrenzenden Wirtschaftsräume ist der durchgehende 6-streifige Ausbau der A3 dringend erforderlich.

2.4. *Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur*

2.4.1. Anpassung des Straßenzustandes an die Erfordernisse aus dem regelmäßigen Verkehrsaufkommen

Der 4-streifige Autobahnquerschnitt der BAB A3 im Planungsabschnitt entspricht nicht mehr den Anforderungen einer leistungsfähigen Fernstraßenverbindung. Nach dem HBS 2002 erreicht die Verkehrsqualität der bestehenden Strecke mit dem DTV 2005 für beide Fahrtrichtungen die Qualitätsstufen E⁴ und für die DTV Prognose 2020 nur die Qualitätsstufe F.

Der zwischen Aschaffenburg und Würzburg begonnene 6-streifige Ausbau der BAB A3 muss daher durchgehend fortgeführt werden.

2.4.2. Prognostizierte Einschätzung der Verkehrsentwicklung auf Grund zukünftig zu erwartender Entwicklungen (Verkehrsuntersuchungen)

Die Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Kurzak berücksichtigt das derzeit geplante Straßennetz im weiteren Untersuchungsraum und überregionale Entwicklungen.

Der Planung wurden die prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Prognosejahr 2020 zugrunde gelegt. Der Prognosewert für den DTV 2020 liegt im Abschnitt AS Geiselwind bis AS Schlüsselfeld bei 72.000 Kfz/24h (Schwerverkehrsanteil: 20,8 %) und im Abschnitt AS Schlüsselfeld bis AS Höchststadt Nord bei 72.800 Kfz/24h (Schwerverkehrsanteil: 20,8 %).

⁴ Qualitätsstufe E bedeutet: Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität in die Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

2.4.3. Entlastung des vorhandenen, unzureichenden Straßennetzes

Durch den kontinuierlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens, maßgeblich auch in Verbindung mit den Grenzöffnungen und dem EU-Beitritt der osteuropäischen Länder ist die BAB A3 bereits seit Jahren regelmäßig überlastet. Die Verkehrsverhältnisse sind gekennzeichnet durch häufige Staus und Behinderungen, mit der Folge, dass Verkehre auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen und dort negative Auswirkungen – Lärm- und Luftschadstoffemissionen – verursachen.

Nach dem 6-streifigen Ausbau der BAB A3 und der damit verbundenen Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist zu erwarten, dass sich der auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichende Verkehr wieder auf die Autobahn zurückverlagert und die Ausweichrouten entsprechende Entlastungen verzeichnen werden.

2.4.4. Verbesserung der Verkehrssicherheit

Durch die große Geschwindigkeitsdifferenz zwischen PKW und LKW kommt es beim zweistreifigen Bestandsquerschnitt, insbesondere in Steigungstrecken, zu Konflikten mit Verkehrsbehinderungen.

Durch den 6-streifigen Ausbau der BAB A3 werden diese Konflikte verringert und eine deutliche Leistungssteigerung des Straßenzuges erreicht. Der geplante 6-streifige Ausbau verbessert damit die Verkehrssicherheit in erheblichem Umfang.

2.4.5. Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für Straßennutzer (Zeit- und Betriebskostensparnisse)

Die derzeitigen häufigen Staus auf der BAB A3 sind für die Straßennutzer zeit- und kostenintensiv.

Durch den Ausbau der BAB A3 und der damit verbundenen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse werden sich im Nah- und Fernverkehr erhebliche Zeit- und Kosteneinsparungen ergeben.

2.5. *Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen*

Bestehende Umweltbeeinträchtigungen können durch den Ausbau teilweise reduziert werden. So führen die Verwendung eines lärmtechnisch günstigeren Fahrbahnbelags sowie die Erweiterung des Querschnittes von vier auf sechs Fahrstreifen und die damit verbundene Verringerung von Staus bzw. die Verbesserung des Verkehrsflusses zu einer Minderung des Lärms und der Abgasemissionen. Die aktiven Lärmschutzvorkehrungen in Form von Lärmschutzwällen in Verbindung mit Lärmschutzwänden gewährleisten eine deutlich spürbare Lärmreduzierung in bewohnten Gebieten (Unterlage 11).

Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen bewirken gleichzeitig eine Abschirmwirkung gegenüber evtl. Luftschadstoffen und damit eine Reduzierung der Belastung für die Wohngebiete.

Durch die Anordnung von Absetz- (ASB) und Regenrückhaltebecken (RHB) wird künftig das gesamte gesammelte Fahrbahnwasser mechanisch gereinigt und gedrosselt den Vorflutern zugeführt.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Der Trassenwahl liegen folgende wesentliche Randbedingungen bzw. Zielsetzungen zu Grunde:

- ↳ Verbesserung der Sicherheit des Verkehrs;
- ↳ Verbesserung der Leichtigkeit des Verkehrs;
- ↳ Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft;
- ↳ Vermeidung von Neudurchschneidungen (Trennwirkung);
- ↳ Minimierung der Flächeninanspruchnahme;
- ↳ Minimierungen der Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes während der Bauarbeiten;
- ↳ wirtschaftlicher Bauablauf;
- ↳ möglichst ausgeglichene Massenbilanz;

Die BAB A3 existiert nun schon seit fünf Jahrzehnten, die weitere Infrastruktur hat sich dieser Situation entsprechend angepasst. Die bauliche Entwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten hat sich auf das vorhandene Bundesfernstraßennetz hin ausgerichtet und es wurden Wohngebiete in einem Schutz gebenden Abstand geplant und festgesetzt. Deshalb ist der vorhandene Korridor des bisherigen Straßenzuges für die Planung eines 6-streifigen Ausbaus zunächst nahe liegend. Durch die weitgehende Beibehaltung der vorhandenen Trasse können neue Eingriffe und Belastungen auf das absolut notwendige Maß verringert werden.

Es liegen keine Gründe vor, die den Ausbau der Autobahn über eine grundlegend neue Trasse rechtfertigen. Jede größere Abweichung vom vorhandenen Trassenkorridor würde erhebliche Nachteile in den Belangen Natur und Landschaft, Flächenbedarf und Wirtschaftlichkeit nach sich ziehen.

Demzufolge werden im Weiteren keine Alternativtrassen mit wesentlich anderen Linienführungen untersucht.

Im Vorfeld wurde eine Voruntersuchung für den gesamten Abschnitt zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth/Erlangen durchgeführt.

Im Rahmen dieser Voruntersuchung stellte sich für den Abschnitt Aschbach bis östlich Schlüsselfeld eine grundsätzliche einseitige Verbreiterung Richtung Süden als Vorzugslösung dar. Bei der vorliegenden vertieften Planung hat sich dies bestätigt.

Die Abrückung nach Süden ist überwiegend mit dem Freihalten des Ebrachbachtals und aus lärmschutztechnischen Gründen bezüglich der Ortslage Schlüsselfeld zu begründen.

Ergänzend ist, um das Verkehrsaufkommen während der Bauzeit möglichst verkehrssicher und staufrei abwickeln zu können und ohne zusätzliche Ertüchtigungsmaßnahmen an der bestehenden Autobahntrasse durchführen zu können, auf 2/3 der Ausbaustrecke eine Abrückung (nach Süden) zur bestehenden Hauptachse notwendig. Der erforderliche Lärmschutz für die Ortschaft Schlüsselfeld, kann danach weitgehend auf der bestehenden nördlichen Fahrbahn errichtet werden.

Auf Grund der vorgenannten Vorteile wurde für den geplanten 6-streifigen Ausbau eine Achsabrückung um 15,50 m nach Süden auf 2/3 des Ausbauabschnittes gewählt.

3.1. *Beschreibung der Maßnahme*

Die Achse und Gradienten ist im gesamten Planungsabschnitt durch die bestehende Autobahntrasse weitgehend vorgegeben. Wie oben bereits ausgeführt, weist der geplante 6-streifige Ausbau vom Ausbaubeginn bis zur Anschlussstelle Schlüsselfeld eine Achsabrückung von 15,50 m nach Süden auf. Wegen der Tank- und Rastanlage Steigerwald im östlich an-

grenzenden Planungsabschnitt erfolgt der Ausbau von der AS Schlüsselfeld bis zum Ausbauende annähernd symmetrisch unter weitestgehender Beibehaltung der Bestandsgradiente

Zur Vermeidung abflussschwacher Bereiche beim 6-streifigen Querschnitt müssen Gradientenänderungen mit einer max. Abweichung von 3,3 m gegenüber dem Bestand vorgenommen werden.

Der vorhandene Parkplatz „Mannlehen“ nördlich der BAB A3 bei Betr.-km 336,5 und der vorhandene Parkplatz „Heuchelheim“ südlich der BAB A3 bei Betr.-km 338,1 werden aufgelassen und durch die beidseitige PWC-Anlage bei Bau-km 338+200 ersetzt. Der Parkplatz „Elsendorf“ bei Betr.-km 345,9 wird für den öffentlichen Verkehr gesperrt. Um eine Nutzung durch die Verkehrspolizei zu ermöglichen, wird die Standspur aufgeweitet. Der vorhandene Parkplatz „Schwarze Föhren“ südlich der BAB A3 bei Betr.-km 346,5 wird überbaut. Die befestigten Restflächen der aufgelassenen Parkplätze werden rekultiviert.

Die Anschlussstelle Schlüsselfeld wird an den 6-streifigen Ausbau angepasst. Um den öffentlichen Verkehr während der Bauzeit weitestgehend aufrecht erhalten zu können werden die neuen Anschlussstellenrampen und Teile der St 2261, soweit es möglich ist, außerhalb der bestehenden AS-Rampen hergestellt.

Im Bereich der Anschlussstelle Schlüsselfeld werden im Zuge der St 2261 die bereits im Bestand vorhandenen Linksabbiegespuren angeordnet.

Die Straßen und Wege werden in ihrer Lage und Höhe – soweit erforderlich – angepasst. Weitere Ausführungen siehe Ziffer 1.3.1 (Längen und Querschnitte) und Ziffer 4.2 (Querschnitte).

3.2. *Beurteilung der Maßnahme*

3.2.1. Raumordnung, Städtebau

Die vorliegende Planung wurde mit der angrenzenden Stadt Schlüsselfeld abgestimmt. Künftige Planungen und Vorhaben der Stadt Schlüsselfeld werden durch den Ausbau der BAB A3 nicht behindert oder beeinträchtigt. Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die Siedlungsbereiche von Schlüsselfeld und Warmersdorf verbessert sich die Lärm- und Schadstoffsituation erheblich.

3.2.2. Verkehrsverhältnisse

Der 6-streifige Ausbau der BAB A3 ermöglicht künftig eine sichere und leichte Verkehrsabwicklung. Gemäß dem HBS 2001 erreicht die Verkehrsqualität zum Prognosehorizont 2020 auf dem Streckenabschnitt für beide Fahrtrichtungen dann die angestrebte Qualitätsstufe D.

Der durch die Staus auf das nachgeordnete Straßennetz (Bedarfsumfahrung) ausweichende Verkehr wird sich wieder auf die BAB A3 zurückverlagern und das nachgeordnete Straßennetz, insbesondere die St 2260 in der Ortsdurchfahrt Schlüsselfeld entlasten.

3.2.3. Straßenbauliche Infrastruktur

Mit dem geplanten 6-streifigen Ausbau der BAB A3 werden die Leistungengpässe beseitigt und die damit verbundenen Unfälle reduziert.

In Verbindung mit dem gesamten 6-streifigen Ausbau kann die BAB A3 ihrer wichtigen Netzfunktion als leistungsfähige Autobahn und Europastraße künftig wieder besser gerecht werden.

3.2.4. Umweltverträglichkeit

Zu Belangen von Natur und Landschaft wird auf die Landschaftspflege-
rische Begleitplanung (Unterlage 12) und die Angaben zur Umweltverträglichkeit (Unterlage 16) verwiesen. Lärm und Luftschadstoffe werden im Abschnitt 5 dieses Erläuterungsberichtes zusammenfassend behandelt. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind in der Unterlage 11 dargelegt.

3.2.5. Auswirkungen auf andere Planungen

Westlich grenzt an den Planfeststellungsabschnitt der Ausbauabschnitt „östlich Geiselwind bis Aschbach“ an.

Um den Übergang von der Bestandsstrecke auf die Ausbaustrecke zu gewährleisten bleibt das vorhandene Unterführungsbauwerk W03_B336,199 vorerst unverändert erhalten.

Östlich endet der Planfeststellungsabschnitt am Beginn des Nachbarabschnittes „östlich Schlüsselfeld bis westlich AS Höchststadt Nord“. Die dort bestehende Wirtschaftswegunterführung Bauwerk W03_B346,648 wird vorerst ebenfalls nicht an den 6-streifigen Ausbau angepasst.

Durch die einstweilige Beibehaltung dieser bestehenden Bauwerke am Ausbaubeginn und am -ende kann, für den Fall, dass die unmittelbar angrenzenden Nachbarabschnitte erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden, der 6-streifig ausgebaute Abschnitt problemlos an die bestehenden 4-streifigen Fahrbahnen angebunden werden.

Hierzu sind am Baubeginn und am Bauende Provisorien zur Angleichung an den Bestand erforderlich. Diese Anpassungen erfolgen innerhalb des Planungsabschnittes. Es treten dadurch keine zusätzlichen Betroffenheiten gegenüber der vollständigen Umsetzung der Planung auf, insbesondere besteht kein zusätzlicher Grundbedarf.

3.3. *Aussagen Dritter*

Der vorliegende Entwurf des 6-streifigen Ausbaus der BAB A3 im Streckenabschnitt Aschbach bis östlich Schlüsselfeld wurde in Abstimmung mit

- ↳ der Regierung von Oberfranken, Höhere Naturschutzbehörde
- ↳ dem Landratsamt Bamberg, Untere Naturschutzbehörde;
- ↳ dem Staatlichen Bauamt Bamberg;
- ↳ dem Wasserwirtschaftsamt Kronach;
- ↳ der Stadt Schlüsselfeld
- ↳ den betroffenen Spartenträgern

erarbeitet.

4. **Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

4.1. *Trassierung*

4.1.1. Gewählte Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente

Die BAB A3 zwischen Frankfurt und Nürnberg ist der Straßenkategorie A I zuzuordnen. Für den zu planenden Streckenabschnitt Aschbach bis östlich AS Schlüsselfeld wird die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 120$ km/h zugrunde gelegt.

Gemäß RAS-L ermittelt sich die V_{85} zu $V_e + 10$ km/h = 130 km/h

Straßenkategorie		BAB A3
		A I
Entwurfsgeschwindigkeit V_e	km/h	120

V ₈₅		km/h	130	
Trassierungselement			gewählt	Grenzwert [RAS-L]
Kurvenradien	min R	m	1.900	720
Klothoidenparameter	min A	--	638	240
Längsneigung	max s	%	2,4	4,0
Kuppenhalbmesser	min H _k	m	22.000	16.000
Wannenhalbmesser	min H _w	m	21.700	8.800

Tabelle 1: BAB A3

AS Schlüsselfeld	Ve [km/h]	min R [m]	min A [m]	max s [%]	min H _k [m]	min H _w [m]
- nordwestliche Ausfahrt	40	55	50	1,5	5.000	10.000
- nordwestliche Einfahrt	40	55	50	1,5	5.000	2.000
- südwestliche Ausfahrt	40	55	50	4,0	2.000	1.800
- südwestliche Einfahrt	40	55	50	4,0	2.000	1.500

Tabelle 2: Anschlussstelle Schlüsselfeld

		PWC-Anlage		PWC-Anlage		
Straßenkategorie		Einfahrt in PWC		Ausfahrt zur BAB		
Entwurfsgeschwindigkeit Ve	km/h	50		50		
Trassierungselement		gewählt	Grenzwert (RAL-K-2) (AH-RAL-K-2)	gewählt	Grenzwert (RAL-K-2) (AH-RAL-K-2)	
Kurvenradien	min R	m	120	75	100	75
Klothoidenparameter	min A	--	70	-	77	-
Längsneigung	max s	%	5,0	6,0	3,5	7,0
Kuppenhalbmesser	min H _k	m	1.000	1.500	1.500	1.500
Wannenhalbmesser	min H _w	m	930	750	1.250	750

Tabelle 3.1 – PWC-Anlage, Bau-km 338+200 (Süd)

			PWC-Anlage		PWC-Anlage	
Straßenkategorie			Einfahrt in PWC		Ausfahrt zur BAB	
Entwurfsgeschwindigkeit V_e	km/h		50		50	
Trassierungselement			gewählt	Grenzwert (RAL-K-2) (AH-RAL-K-2)	gewählt	Grenzwert (RAL-K-2) (AH-RAL-K-2)
Kurvenradien	min R	m	120	75	100	75
Klothoidenparameter	min A	--	70	-	60	-
Längsneigung	max s	%	3,3	7,0	2,3	6,0
Kuppenhalbmesser	min H_k	m	2.500	1.500	2.500	1.500
Wannenhalbmesser	min H_w	m	2.500	750	2.500	750

Tabelle 3.2 – PWC-Anlage, Bau-km 338+200 (Nord)

Straßenkategorie			St 2261	
			A III	
Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = V_K$	km/h	70		
Knotenpunktsgeschwindigkeit $V_k = V_{zul}$	km/h	70		
Trassierungselement			gewählt	Grenzwert [RAS-L]
Kurvenradien	min R	m	400	180
Klothoidenparameter	min A	--	323	60
Längsneigung	max s	%	4,2	7,0
Kuppenhalbmesser	min H_k	m	4.000	3.150
Wannenhalbmesser	min H_w	m	4.500	1.000

Tabelle 4: Staatsstraße 2261, Attelsdorf – Burghaslach

4.1.2. Unter- bzw. Überschreitung von Trassierungsgrenzwerten

Die gewählten Trassierungselemente der BAB A3 halten die Grenzwerte der RAS-L ein. Es liegen keine unzulässigen Unter- bzw. Überschreitungen der Trassierungsgrenzwerte vor.

Die Grundsätze der Relationstrassierung sind berücksichtigt.

4.1.3. Zwangspunkte, die die Linie im Grund- und Aufriss bestimmen

- ↪ Am Planungsanfang: Anschluss an den westlich angrenzenden Abschnitt östl. Geiselwind – Aschbach nach Lage und Höhe.
- ↪ Bestehende Bundesautobahn BAB A3 in Ihrer Lage und Höhe.
- ↪ Eingriffsminimierung aus ökologischen Gründen in den nördlichen Talraum der Ebrach.
- ↪ Bestehende Anschlussstelle Schlüsselfeld.
- ↪ Bestehende unterführte bzw. überführte Straßen und Wege mit ihren beidseitigen Anschlüssen.
- ↪ Aktive Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Schlüsselfeld, OT Heuchelheim von Bau-km 336+206 bis 338+350.
- ↪ Aktive Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Schlüsselfeld, OT Rambach, Schlüsselfeld, Thüngfeld und Attelsdorf von Bau-km 339+260 bis 342+930.
- ↪ Aktive Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Schlüsselfeld, OT Eisendorf von Bau-km 343+830+206 bis 345+600.
- ↪ Aktive Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Wachenroth, OT Warmersdorf von Bau-km 346+350 bis 345+600.
- ↪ Am Planungsende Anschluss an den östlich angrenzenden Abschnitt östlich Schlüsselfeld – westlich AS Höchststadt Nord.

4.1.4. Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung

Durch den bestandsnahen Ausbau wurden tiefgreifende Eingriffe in bisher unberührte Natur- und Landschaftsbereiche vermieden.

Die vorhandene Bebauung wurde durch die nach Süden vorgenommene Abrückung entsprechend berücksichtigt.

Auf die Untersuchungen zu den Immissionen (Unterlage 11) sowie die Landschaftspflegerische Begleitplanung und die Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage 12 und 16) wird verwiesen.

4.1.5. Ergebnisse der Sichtweitenanalyse

Bundesautobahn BAB A3

Im Grundriss ist auf die Einhaltung der Haltesichtweiten am Mittelstreifen zu achten. Die geplanten passiven Schutzeinrichtungen stellen in den Linkskurven für die auf der linken Fahrspur fahrenden Kraftfahrzeuge ggf. ein Sichthindernis dar. Für die Einhaltung der Haltesichtweiten sind deshalb Sichtverbesserungen bis hin zu Aufweitungen des Mittelstreifens erforderlich. Die dazugehörigen Berechnungsgrößen sind im Anhang 10 der RAS-L beschrieben.

Im vorliegenden Abschnitt sind sowohl in Fahrtrichtung Nürnberg als auch in Fahrtrichtung Frankfurt zusätzliche Aufweitungen des 4,0 m breiten Mittelstreifens zwischen 1,4 m bis 3,15 m erforderlich.

Der Nachweis der Überholsichtweite entfällt bei zweibahnigen Straßen, da dies durch die bauliche Trennung sichergestellt wird.

Anschlussstelle Schlüsselfeld

Die erforderliche Haltesichtweite für die Rampen der AS Schlüsselfeld von 30 m für eine v_e von 40 km/h wird eingehalten.

Die Anfahr- und Annäherungssichtweiten im Anschlussbereich der Anschlussstellenrampen an die St 2261 werden eingehalten.

4.2. Querschnitte

4.2.1. Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung (einschl. Anteil Schwerverkehr)

Für den vorliegenden Abschnitt wurde die Prognosebelastung 2020 von Prof. Dr. Kurzak ermittelt.

Den Bemessungen und Berechnungen der vorliegenden Planung liegt das unter Ziffer 2.4.2 beschriebene Verkehrsgutachten vom 05.Juli 2007 zugrunde.

Nachfolgende Werte sind für die Wahl des Querschnittes maßgebend:

Prognosewert DTV 2020:	72.800 Kfz/24h
Anteil des Schwerverkehrs 2020:	20,8 %

4.2.2. Begründung des gewählten Querschnittes und eventuell erforderlicher Sonderquerschnitte

Die Bemessungen der Querschnitte wurden nach RAS-Q 96 und RStO 01 durchgeführt.

4.2.2.1. Regelquerschnitt BAB A3

Der 6-streifige Ausbau der BAB A3 erfolgt in dem Planungsabschnitt vom AK Biebelried (Bau-km 302+000) bis zum AK Fürth/Erlangen (Bau-km 382+000) mit einem einheitlich festgelegten Ausbauquerschnitt SQ 36, basierend auf dem Regelquerschnitt RQ 35,5.

Die Breite des Mittelstreifens beträgt im gesamten Streckenabschnitt mind. 4,00 m. Es ist beabsichtigt, die Mittelstreifenbreite durchgehend beizubehalten. Dies erleichtert u. a. die Verkehrsführung während der Bauzeit, das Unterbringen der Entwässerungseinrichtungen, der Schutzeinrichtungen, der Fundamente für Schilderbrücken und der Brückenpfeiler sowie die Einhaltung der Sichtweiten.

Im Mittelstreifen werden zur baulichen Trennung der Fahrbahnen passive Schutzeinrichtungen nach RPS angeordnet.

Aus dem Regelquerschnitt RQ 35,5 mit dem auf 4,00 m verbreiterten Mittelstreifen ergibt sich der Ausbauquerschnitt SQ 36 mit einer Kronenbreite von 36,00 m (siehe Unterlage Nr. 6.1, Blatt Nr. 1).

Fahrstreifen	2	x	3,75 m	=	7,50 m
Fahrstreifen	4	x	3,50 m	=	14,00 m
innere Randstreifen	2	x	0,75 m	=	1,50 m
äußere Randstreifen	2	x	0,50 m	=	1,00 m
Mittelstreifen	1	x	4,00 m	=	4,00 m
Standstreifen	2	x	2,50 m	=	5,00 m
Bankette	2	x	1,50 m	=	3,00 m
Gesamtbreite:				=	36,00 m

Die prognostizierte Verkehrsbelastung erfordert nach RStO 01 (Tafel 1, Zeile 1) die Bauklasse SV.

Es kommt eine Deckschicht zur Ausführung, die für die Lärmberechnung einen Korrekturwert D_{Stro} von -2 dB(A) gewährleistet.

Die Darstellung des Fahrbahnaufbaus in Unterlage 6.1 ist nachrichtlich.

4.2.2.2. Ein- und Ausfahrrampen der AS Schlüsselfeld

Die Querschnitte der Ein- und Ausfahrrampen der Anschlussstelle Schlüsselfeld richten sich nach der RAL-K-2 in Verbindung mit den AH-RAL-K-2. Es kommen die Querschnitte Q 1 und Q 4 der vorgenannten Richtlinien zur Anwendung, die sich wie folgt zusammensetzen (siehe Unterlage Nr. 6.2, Blatt Nr. 1 und 2):

Querschnitt Q 1:

Fahrstreifen	1	x	5,00 m	=	5,00 m
Randstreifen	2	x	0,50 m	=	1,00 m
Bankette	2	x	1,50 m	=	3,00 m
Gesamtbreite:				=	9,00 m

Querschnitt Q 4:

Fahrstreifen	2	x	3,50 m	=	7,00 m
Randstreifen	2	x	0,25 m	=	0,50 m
Bankette	2	x	1,50 m	=	3,00 m
Gesamtbreite:				=	10,50 m

Der Oberbau der Rampen wird in der Bauklasse II gemäß RStO 01 hergestellt.

Die Darstellung des Fahrbahnaufbaus in Unterlage 6.2 ist nachrichtlich.

4.2.2.3. Staatsstraße 2261 Attelsdorf – Burghaslach
Bau-km 342+483,082

Die bestehende Staatsstraße Attelsdorf - Burghaslach wird abgebrochen und nach Osten verlegt. Zur Einhaltung des Lichtraumprofils der sechsstreifig ausgebauten BAB wird die GVS geringfügig angehoben.

Die St 2261 erhält, dem Bestand entsprechend, eine befestigte Fahrbahnbreite von 7,50 m (RQ 10,5). Die Ausbaulänge beträgt ca. 725 m.

Im Einmündungsbereich der St 2261 zur BAB A3 werden wie bereits im Bestand vorgesehen zur Abwicklung der prognostizierten Verkehrsmengen und des hohen LKW-Anteils Linksabbiegespuren geplant.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend in Bauklasse II mit bituminöser Bauweise gem. RStO 01 hergestellt.

(siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 1)

4.2.2.4. GVS Heuchelheim – Freihaslach mit Bach,
Bau-km 337+167,075

Die in Bau-km 337+167,075 unterführte Gemeindeverbindungsstraße Heuchelheim – Freihaslach bleibt in Lage und Höhe erhalten.

Die durch den Neubau des Bauwerks W03_B337,180 betroffene Fahrbahnfläche der Gemeindeverbindungsstraße Schlüsselfeld – Freihaslach wird, dem Bestand entsprechend, mit einer befestigten Breite von 5,00 m wieder erstellt.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend, gem. RStO 01 für Bauklasse IV bituminös mit einer Gesamtdicke von 70 cm hergestellt.

(siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 2)

4.2.2.5. GVS Heuchelheim - Rambach,
nördl. Bau-km 339+600 bis Bau-km 339+780

Im Zusammenhang mit der Verlegung des Bauwerks W03_B339,639 wird die Gemeindeverbindungsstraße Heuchelheim – Rambach auf ca. 212 m tiefer gelegt.

Die Gemeindeverbindungsstraße Heuchelheim – Rambach wird, dem Bestand entsprechend, mit einer befestigten Breite von 3,00m wieder erstellt. In Kurvenbereichen mit kleineren Radien wird die Fahrbahn aufgeweitet.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend, gem. RStO 01 für Bauklasse IV bituminös mit einer Gesamtdicke von 70 cm hergestellt.

4.2.2.6. GVS Thüngfeld - Burghaslach,
Bau-km 341+584,891

Die bestehende Gemeindeverbindungsstraße Thüngfeld - Burghaslach wird abgebrochen und nach Westen verlegt. Zur Einhaltung des Lichtraumprofils der sechsstreifig ausgebauten BAB wird die GVS geringfügig angehoben.

Die Gemeindeverbindungsstraße erhält eine regelgerecht befestigte Fahrbahnbreite von 5,50 m mit einer Kronenbreite von 7,50 m (RQ 7,5). Die Ausbaulänge beträgt ca. 508 m.

Der Oberbau wird regelgerecht, gem. RStO 01 für Bauklasse IV bituminös mit einer Gesamtdicke von 70 cm hergestellt.

(siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 3)

Die Mehrkosten für das, gegenüber dem bestehenden Bauwerk, verbreiterte neue Bauwerk werden von der Stadt Schlüsselfeld getragen.

4.2.2.7. GVS Elsendorf – Gleisenberg mit Bach,
Bau-km 343+775,978

Die in Bau-km 343+775,978 unterführte Gemeindeverbindungsstraße Elsendorf - Gleisenberg bleibt in ihrer Lage und Höhe erhalten.

Die durch den Neubau des Bauwerks W03_B343,799 betroffene Fahrbahnfläche der Gemeindeverbindungsstraße Elsendorf - Gleisenberg wird, dem Bestand entsprechend, mit einer befestigten Breite von 5,00 m wieder erstellt.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend, gem. RStO 01 für Bauklasse IV bituminös mit einer Gesamtdicke von 70 cm hergestellt.
(siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 4)

4.2.2.8. GVS Elsendorf - Frickenhöchstadt,
Bau-km 345+267,907

Die bestehende Gemeindeverbindungsstraße Elsendorf - Frickenhöchstadt wird abgebrochen und nach Westen verlegt. Zur Einhaltung des Lichtraumprofils der sechsstreifig ausgebauten BAB wird die GVS geringfügig angehoben.

Die Gemeindeverbindungsstraße wird, dem Bestand entsprechend, mit einer befestigten Breite von 5,00 m wieder erstellt. Die Ausbaulänge beträgt ca. 428 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend, gem. RStO 01 für Bauklasse IV bituminös mit einer Gesamtdicke von 70 cm hergestellt.
(siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 5)

4.2.2.9. Öffentlicher Feldweg,
Bau-km 336+185,975

Der Feldweg bleibt in Lage und Höhe unverändert, die vorhandenen Querschnittsabmessungen bleiben erhalten

Um eine Anbindung der sechsstreifig ausgebauten BAB an die bestehende vierstreifige BAB zu ermöglichen, wird die Unterführung des öffentlichen Feldweges W03_B336,199 erst zu einem späteren Zeitpunkt umgebaut.

4.2.2.10. Öffentlicher Feldweg,
Bau-km 337+701

Die Unterquerung des öffentlichen Feldweges entfällt.

Als Ersatz wird ein öffentlicher Weg südlich der BAB von der GVS Heuchelheim – Burghaslach bis zum Unterführungsbauwerk W03_B338,634 angelegt (siehe 4.2.2.11).

4.2.2.11. Öffentlicher Feld- und Waldweg,
südl. Bau-km 337+460 bis Bau-km 337+780

Der von Bau-km 337+460 bis Bau-km 337+780 parallel zur Autobahn verlaufende öffentliche Feld- und Waldweg wird als Ersatz für den Entfall des Bauwerks W03_B337,709 (siehe 4.2.2.10) angelegt.

Der öffentliche Feld- und Waldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 359 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung ohne Bindemittel hergestellt.

Von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+200 erhält der öffentliche Feldweg eine bitum. Trag-Deckschicht (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.2.12. Öffentlicher Feldweg,
nördlich Bau-km 337+700 bis Bau-km 337+980

Zur Erschließung der angrenzenden Grundstücksflächen und zur Unterhaltung der Beckenanlage ASB/RHB 337-1L sowie der Ver- und Entsorgungsleitungen für die PWC-Anlage bei Bau-km 338+200 wird ein öffentlicher Feldweg angelegt.

Der öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 270 m.

Der Oberbau wird gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung ohne Bindemittel hergestellt (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.2.13. Öffentlicher Feld- und Waldweg,
südl. Bau-km 337+780 bis Bau-km 338+460

Der von Bau-km 337+780 bis Bau-km 338+460 parallel zur Autobahn verlaufende öffentliche Feld- und Waldweg wird als Ersatz für den Entfall des Bauwerks W03_B337,709 (siehe 4.2.2.10) angelegt.

Der öffentliche Feld- und Waldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 760 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung ohne Bindemittel hergestellt (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.2.14. Öffentlicher Feldweg,
Bau-km 338+627,061

Der unterführte öffentliche Feldweg wird dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A3 angepasst.

Der Feldweg erhält, dem Bestand entsprechend, eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m und eine Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 155 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit einer bitum. Trag-Deckschicht hergestellt (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.2.15. Öffentlicher Waldweg,
südlich Bau-km 338+630 bis Bau-km 338+940

Zur Erschließung der angrenzenden Waldgrundstücksflächen wird ein öffentlicher Waldweg angelegt.

Der öffentliche Waldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 326 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung ohne Bindemittel hergestellt. Von Bau-km 0+070 bis Bau-km 0+180 erhält der öffentliche Waldweg eine bitum. Trag-Deckschicht (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.2.16. Öffentlicher Feldweg,
südlich Bau-km 339+300 bis Bau-km 339+370

Der bestehende Feldweg wird durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB überbaut. Als Ersatz wird ein öffentlicher Feldweg von Bau-km 339+300 bis Bau-km 339+370 angelegt.

Der öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 70 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung ohne Bindemittel hergestellt (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.2.17. Öffentlicher Feldweg,
Bau-km 339+550,000

Im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus wird die BAB-Unterquerung eines öffentlichen Feldweges um ca. 80 m nach Westen verlegt und an die abgesenkte GVS Heuchelheim – Rambach angeschlossen (siehe 4.2.2.5). Um die Querungsmöglichkeiten für Wildtiere zu verbessern und um einen Vorflutgraben zu unterführen, wird das neue Bauwerk mit einer größeren Lichten Weite ausgebildet.

Der öffentliche Feldweg erhält, dem Bestand entsprechend, eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m und eine Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 326 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend, gem. RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit bitum. Trag-Deckschicht, hergestellt (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.2.18. Beschränkt öffentlicher Forstweg,
Bau-km 340+580,836

Der Forstweg bleibt in Lage und Höhe unverändert, die vorhandenen Querschnittsabmessungen bleiben erhalten.

Der beschränkt öffentliche Forstweg erhält, dem Bestand entsprechend, eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,50 m und eine Kronenbreite von 4,50 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend, gem. RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit bitum. Trag-Deckschicht hergestellt (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.2.19. Öffentlicher Feldweg,
südlich Bau-km 340+680 bis Bau-km 341+590

Der bestehende Feldweg wird durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB überbaut. Als Ersatz wird ein öffentlicher Feldweg von Bau-km 340+680 bis Bau-km 341+590 angelegt.

Der öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 910 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung ohne Bindemittel hergestellt. Von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+100 und von Bau-km 0+800 bis zur Anbindung an die GVS Thüngfeld - Burghaslach erhält der öffentliche Feldweg eine bitum. Trag-Deckschicht (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.2.20. Geh und Radweg,
südl. Bau-km 341+610 bis Bau-km 342+330 (Bermenweg)

Zur Unterhaltung der Einschnittsböschung und zur Nutzung als Geh- und Radweg wird ein neuer Geh- und Radweg angelegt.

Der öffentliche Weg (Geh- und Radweg) erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 720 m.

Der Oberbau wird gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit einer bitum. Trag-Deckschicht hergestellt (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

Die Kosten der bitum. Fahrbahndecke und der erf. Schutzeinrichtungen an der BAB-zugewandten Bankettseite werden von der Stadt Schlüsselfeld getragen.

4.2.2.21. Öffentlicher Feldweg,
südlich Bau-km 342+390 bis Bau-km 342+440

Der bestehende Feldweg wird durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB überbaut. Als Ersatz wird südlich der AS-Rampe Frankfurt – St 2261 ein öffentlicher Feldweg von Bau-km 342+390 bis Bau-km 342+440 angelegt.

Der öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 60 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung ohne Bindemittel hergestellt (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.2.22. Öffentlicher Feldweg,
südlich Bau-km 343+420 bis Bau-km 343+680

Der bestehende Feldweg wird durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB überbaut. Als Ersatz wird südlich der BAB von Bau-km 343+420 bis Bau-km 343+680 ein öffentlicher Feldweg angelegt.

Der öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 260 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung ohne Bindemittel hergestellt. Von Bau-km 0+240 bis Bau-km 0+260 erhält der Feldweg eine bitum. Trag-Deckschicht (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.2.23. Öffentlicher Feldweg,
südlich Bau-km 343+740 bis Bau-km 343+840

Der bestehende Feldweg wird durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB überbaut. Als Ersatz wird südlich der Beckenanlage ASB/RHB 343-1R von Bau-km 343+740 bis Bau-km 343+840 ein öffentlicher Feldweg angelegt.

Der öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 140 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung bitum. hergestellt. (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.2.24. Öffentlicher Feldweg,
Bau-km 344+386,484

Der Feldweg bleibt in Lage und Höhe unverändert, die vorhandenen Querschnittsabmessungen bleiben erhalten.

Der öffentliche Feldweg erhält, dem Bestand entsprechend, eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m und eine Kronenbreite von 4,00 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend, gem. RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit bitum. Trag-Deckschicht, hergestellt.

4.2.2.25. Öffentlicher Feldweg,
südlich Bau-km 344+380 bis Bau-km 344+460

Der bestehende Feldweg wird durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB überbaut. Als Ersatz wird ein öffentlicher Feldweg von Bau-km 344+380 bis Bau-km 344+460 angelegt.

Der öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 78 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend, gem. RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit bitum. Trag-Deckschicht, hergestellt (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.2.26. Öffentlicher Feldweg,
südlich Bau-km 344+720 bis Bau-km 344+810

Der bestehende Feldweg wird durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB überbaut. Als Ersatz wird südlich der BAB ein öffentlicher Feldweg von Bau-km 344+720 bis Bau-km 344+810 hergestellt.

Der öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 90 m.

Bedingt durch die Längsneigung des öffentlichen Feldweges wird der Oberbau gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit bitum. Trag-Deckschicht hergestellt (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.2.27. Öffentlicher Feldweg,
Bau-km 344+810,004

Im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus wird die BAB-Unterquerung eines öffentlichen Feldweges um ca. 100 m nach Westen verlegt.

Der öffentliche Feldweg erhält, dem Bestand entsprechend, eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m und eine Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 352 m.

Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend, gem. RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit bitum. Trag-Deckschicht hergestellt (siehe Unterlage Nr. 6.4, Blatt Nr. 6).

4.2.3 Betriebszu- und Betriebsabfahrten

4.2.3.1. Betriebszu- und Betriebsabfahrt, südlich 338+070

Für die Zu- und Abfahrt zur bzw. von der PWC-Anlage Süd bei Bau-km 338+200 wird für Unterhaltungsfahrzeuge des Autobahnbetriebsdienstes ein nicht öffentlicher Feldweg hergestellt. Die Zufahrt zur Nebenanlage der BAB A3 wird für den öffentlichen Verkehr durch eine Schranke unterbunden.

Der nicht öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 5,00 m mit einer Kronenbreite von 6,00 m. In den engen Kurven wird die Fahrbahn aufgeweitet. Die Ausbaulänge beträgt ca. 90 m.

Der Oberbau wird gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit bitum. Trag-Deckschicht hergestellt.

4.2.3.2. Betriebszu- und Betriebsabfahrt, nördlich Bau-km 338+300

Für die Zu- und Abfahrt zur bzw. von der PWC-Anlage Nord bei Bau-km 338+200 wird für Unterhaltungsfahrzeuge des Autobahnbetriebsdienstes ein nicht öffentlicher Feldweg hergestellt, der an die GVS Heuchelheim – Rambach anbindet. Die Zufahrt zur Nebenanlage der BAB A3 wird für den öffentlichen Verkehr durch eine Schranke unterbunden.

Der nicht öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 5,00 m mit einer Kronenbreite von 6,00 m. In den engen Kurven wird die Fahrbahn aufgeweitet. Die Ausbaulänge beträgt ca. 102 m.

Der Oberbau wird gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit bitum. Trag-Deckschicht hergestellt.

4.2.3.3. Betriebszu- und Betriebsabfahrt,
nördlich Bau-km 343+640

Für die Zu- und Abfahrt zur bzw. von der BAB A3, Richtungsfahrbahn Frankfurt wird für Unterhaltungsfahrzeuge des Autobahnbetriebsdienstes ein öffentlicher Feldweg hergestellt. Die öffentlichen Feldwege Fl. Nrn. 551/1 und 556, Gmkg Elsendorf werden angeschlossen.

Die Zufahrt zur BAB A3 wird für den öffentlichen Verkehr durch eine Schranke unterbunden.

Der nicht öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 5,00 m mit einer Kronenbreite von 6,00 m. In den engen Kurven wird die Fahrbahn aufgeweitet. Die Ausbaulänge beträgt ca. 170 m.

Der Oberbau wird gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit bitum. Trag-Deckschicht hergestellt.

4.2.3.4. Betriebszu- und Betriebsabfahrt,
südlich Bau-km 343+685

Für die Zu- und Abfahrt zur bzw. von der BAB A3, Richtungsfahrbahn Nürnberg wird für Unterhaltungsfahrzeuge des Autobahnbetriebsdienstes ein öffentlicher Feldweg hergestellt. Der öffentliche Feldweg Fl. Nrn. 538, Gmkg Elsendorf wird angeschlossen.

Die Zufahrt zur BAB A3 wird für den öffentlichen Verkehr durch eine Schranke unterbunden.

Der nicht öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 5,00 m mit einer Kronenbreite von 6,00 m. In den engen Kurven wird die Fahrbahn aufgeweitet. Die Ausbaulänge beträgt ca. 55 m.

Der Oberbau wird gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit bitum. Trag-Deckschicht hergestellt.

4.2.3.5. Betriebszu- und Betriebsabfahrt,
südlich Bau-km 345+375

Für die Zu- und Abfahrt zur bzw. von der BAB A3, Richtungsfahrbahn Nürnberg wird für die Unterhaltung des ASB/RHB 345-1R ein nicht öffentlicher Feldweg hergestellt.

Der nicht öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. In den engen Kurven wird die Fahrbahn aufgeweitet. Die Ausbaulänge beträgt ca. 200 m.

Der Oberbau wird gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit bitum. Trag-Deckschicht hergestellt.

4.2.3.6. Betriebszu- und Betriebsabfahrt,
nördlich Bau-km 345+840

Für die Zu- und Abfahrt zur bzw. von der BAB A3 im Bereich des ehemaligen Rastplatzes „Elsendorf“ wird für Unterhaltungsfahrzeuge des Autobahnbetriebsdienstes ein nicht öffentlicher Feldweg hergestellt, der an den öffentlichen Feldweg Fl. Nr. 750, Gmkg Elsendorf anbindet. Die Zufahrt zur BAB A3 wird für den öffentlichen Verkehr durch eine Schranke unterbunden.

Der nicht öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. In den engen Kurven wird die Fahrbahn aufgeweitet. Die Ausbaulänge beträgt ca. 50 m.

Der Oberbau wird gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung ohne Bindemittel hergestellt.

4.2.3.7. Betriebszu- und Betriebsabfahrt,
südlich Bau-km 346+530

Zur Erschließung der angrenzenden Grundstücksflächen und zur rückwärtigen Unterhaltung der Lärmschutzanlagen wird ein öffentlicher Feldweg angelegt, der an den öffentlichen Feldweg Fl. Nr. 165, Gmkg Warmersdorf anbindet.

Der öffentliche Feldweg erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 4,00 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 50 m.

Der Oberbau wird gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit bitum. Trag-Deckschicht hergestellt.

4.2.4. Befestigung der Rand- und Standstreifen und der Bankette

Die Rand- und Standstreifen erhalten die gleiche Befestigung wie die Fahrstreifen, die Bankette eine Schotterbefestigung mit Rasenansaat auf dünner Oberbodenschicht.

4.2.5. Landschaftspflegerische Gestaltung der Böschungen

Die Damm- und Einschnittsböschungen der geplanten Straßen werden entsprechend dem geologischen Gutachten mit einer Böschungsneigung von 1:1,5 ausgeführt. Die Ausrundung der Böschung erfolgt gemäß RAS-Q 96, Ziffer 2.5.

Die landschaftspflegerische Gestaltung der Böschungen ist in Unterlage 12 beschrieben.

4.2.6. Einordnung der Lärmschutz- und sonstigen Immissionsschutzanlagen in den Querschnitt

Zum Schutz der Ortslagen Schlüsselfeld und Warmersdorf vor dem von der BAB A3 ausgehenden Verkehrslärm werden neben einer Pegelmindernden Fahrbahnoberfläche Lärmschutzwälle, -wände und Lärmschutzwall-wand-Kombinationen errichtet (siehe Abschnitt 5 des Erläuterungsberichts).

Lärmschutzwälle werden mit einer Böschungsneigung von 1:1,5 und einer Dammkronenbreite von 2 m gebaut. Die Entwässerung der der Fahrbahn zugewandten Dammböschung erfolgt über eine 2 m breite Entwässerungsmulde.

Die Wälle, die Wall-Wand-Kombinationen sowie die Lärmschutzwände werden durch passive Schutzeinrichtungen gem. RPS gegen Anprall geschützt.

Die Lärmschutzwände werden richtlinienkonform ausgeführt.

4.3. *Kreuzungen und Änderungen im Wegenetz*

Als Folge der Ausbauplanung sind Veränderungen an der Anschlussstelle Schlüsselfeld sowie im nachgeordneten Wegenetz erforderlich. Durch den bestandsnahen Ausbau fallen diese jedoch relativ gering aus.

Die unter- bzw. überführten Straßen und Wege werden in Lage und Höhe den neu zu errichtenden Bauwerken angepasst.

Durch die Trasse der BAB A3 werden kreuzende, bzw. parallel verlaufende Wege unterbrochen bzw. überdeckt. Diese Wege werden entsprechend den Erfordernissen (Verbindungs- und Transportfunktionen) wieder hergestellt.

4.4. *Baugrund / Erdarbeiten*

4.4.1. Bodengutachten / Grundwasser

Für den vorliegenden Planungsabschnitt wurde ein Baugrundgutachten erstellt.

Die wesentlichen Punkte für die Planung werden nachfolgend zusammengefasst:

- ↪ Die in den bestehenden Erdplanien eingebauten Böden sowie die in den Einschnitten anstehenden Böden werden in die Frostempfindlichkeitsklassen F 2 und F 3 eingestuft. Auch der anstehende Fels wird als frostempfindlich beurteilt. Bei Verwendung der Überlagerungsböden bzw. der Festgesteine als Schüttmaterial sollte der Dimensionierung des Frostschutzes die Frostempfindlichkeitsklasse F 3 zugrunde gelegt werden.
- ↪ Der Grundwasserstand liegt bei Einhaltung der erforderlichen Entwässerungsmaßnahmen im gesamten Streckenabschnitt mehr als 2 m unter der geplanten Gradientenlinie.
- ↪ Wenn das Planum aus den im Bauabschnitt anstehenden Witterungsböden hergestellt wird, ist eine Verbesserung mit Bindemitteln erforderlich. Für ein durchgängig verbessertes Erdplanum kann die Querneigung des Planums auf 2,5 % begrenzt werden.
- ↪ Böschungsneigungen können in den Dammbereichen bei Verwendung grobkörnigen Schüttmaterials mit 1:1,5 gestaltet werden, Schüttmaterial aus Überlagerungsböden und stark angewitterter Fels muss dafür verbessert werden.
- ↪ Bei Verbreiterungen von Einschnitten kann die vorhandene Böschungsneigung beibehalten werden.

- ↪ Auf Einschaltung von Bermen kann aus geotechnischer Sicht verzichtet werden.
- ↪ Im Bereich der bestehenden Autobahn wird die Fahrbahndecke abgetragen. Die neuen Gründungen können nach Vorverdichtung des verbleibenden Materials erfolgen.
- ↪ Ab einer Neigung des Urgeländes von 1:8 und steiler müssen Dämme und Lärmschutzwälle über Geländeabtreppungen gegründet werden. Darüber hinaus muss örtlich in geringem Umfang mit Auskoffierung wenig tragfähiger Böden bzw. dem Einbringen steiniger Basisschüttungen gerechnet werden.
- ↪ Die zu verbreiternden Dämme sind mit dem Bestand durch Abtreppungen zu verzahnen, wobei in den Dammflanken ca. 0,50 m stark anstehende weiche und steife, durchwurzelte Überlagerungsböden entfernt werden müssen. Diese können mit Bindemitteln verbessert wieder als Dammbaumaterial verwendet werden. Das Schüttmaterial für die Verbreiterung sollte durchlässiger sein als die bestehende Dammschüttung, Wenn dies nicht gewährleistet werden kann, müssen Entwässerungsschichten zwischen alter und neuer Dammschüttung vorgesehen werden.
- ↪ Die vorhandenen quartären Überlagerungsböden, Tone, Tonsteine und Sandsteine des Keupers gelten als witterungsempfindlich. Sie müssen im Zuge der Aufbereitung zum Einbau in Abhängigkeit vom Bauwetter mit Bindemitteln verbessert werden.
- ↪ Lokale Schichtwasseraustritte in den Einschnittsböschungen sind über Sickerstränge zu fassen und in die seitlichen Entwässerungen zu führen.

- ↪ Die Bauwerke im gesamten Streckenbereich lassen sich flach gründen. Hierbei können geringfügige Bodenaustauschmaßnahmen nötig werden.
- ↪ Die Standorte der geplanten Regenrückhaltebecken befinden sich naturgemäß in lokalen Geländetiefpunkten. Aufgrund der teilweise hohen Grundwasserstände sind an einigen Becken Maßnahmen zur Gewährleistung der Auftriebssicherheit notwendig.

4.4.2. Umfang der Erdarbeiten / Massenbilanz

An Abtragsmengen werden

rd. 715.000 m³

anfallen; an Auftragsmengen

rd. 1.150.000 m³

Der Wiederverwertung von Frostschutz- und Betonmaterialien können aus dem Planungsabschnitt

rd. 135.000 m³

zugeführt werden.

Als Mengendefizit verbleiben somit noch ca. 300.000 m³, welches durch eine Bodenentnahme südlich Bau-km 339+850 bis Bau-km 340+350 ausgeglichen werden soll.

4.5. *Entwässerung*

Im vorliegenden Planungsabschnitt steht die Reiche Ebrach als ständig Wasser führender Vorfluter zur Verfügung.

Für die gesamte Straßenentwässerung sind insgesamt zehn Entwässerungsabschnitte mit den zugehörigen Einleitungsstellen geplant (siehe Unterlage 13.2). Das auf den befestigten Flächen des Planungsabschnitt-

tes anfallende Wasser wird in Mulden und Rohrleitungen gesammelt und um die Gewässerbelastung zu minimieren, in Absetz- und Rückhaltebecken gereinigt, zwischengepuffert und gedrosselt den Vorflutern zugeführt. Die Ableitung des gedrosselt abfließenden Wassers aus den Rückhaltebecken erfolgt über vorhandene Gräben bzw. neu zu bauende Rohrleitungen und Gräben. Das auf Brückenbauwerken anfallende Wasser fließt über Rohrleitungen der Streckenentwässerung zu.

Die Berechnung der Wassermengen und die Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken sind in der Unterlage 13.1 enthalten. Die Vorgaben der Regelwerke ATV-DVWK-A117 und ATV-DVWK-M153 wurden in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Bamberg, Servicestelle Kronach, bei der Bemessung der Anlagen berücksichtigt.

Die Rückhaltebecken werden über einen Erddamm mit Tauchrohren vom Absetzbecken getrennt und als Trockenbecken ausgeführt (siehe Systemplan Unterlage 13.3). Auf eine naturnahe Gestaltung der Absetz- und Rückhaltebecken wird besonders geachtet. Die Absetzbecken werden abgedichtet.

Die Konzeption der Oberflächenwasserableitung im Planungsabschnitt verfolgt den Planungsgrundsatz, das Regenwasser aus den Fahrbahnbereichen getrennt von den Außengebietswässern abzuleiten. Dabei wird eine Einleitung von sauberem Wasser in die Absetz- und Regenrückhaltebecken weitgehend vermieden. Die zumeist hangseitig in Verbindung mit Wirtschaftswegen angeordneten Mulden bzw. Gräben sammeln das Oberflächenwasser auf möglichst kurzen Wegen, um es direkt an die natürlichen Vorfluter abzuleiten.

4.5.1. Einzugsgebiete und Absetz- und Regenrückhaltebecken

4.5.1.1. ASB / RHB 337-1L, Bau-km 337+940

Das Einzugsgebiet 1 mit einer reduzierten Einzugsfläche von 10,696 ha benötigt ein Absetzbecken mit 244 m² Oberfläche und ein Regenrückhaltebecken mit 1808 m³ Rückhaltevolumen.

Die auf 321 l/s gedrosselte Abflusswassermenge entwässert schadlos in einen bestehenden Graben.

4.5.1.2. ASB / RHB 339-1R, Bau-km 339+500

Das Einzugsgebiet 2 mit einer reduzierten Einzugsfläche von 3,430 ha benötigt ein Absetzbecken mit 78 m² Oberfläche und ein Regenrückhaltebecken mit 571 m³ Rückhaltevolumen.

Die auf 103 l/s gedrosselte Abflusswassermenge entwässert schadlos in einen bestehenden Graben.

4.5.1.3. ASB / RHB 340-1L, Bau-km 340+360

Das Einzugsgebiet 3 mit einer reduzierten Einzugsfläche von 3,411 ha benötigt ein Absetzbecken mit 78 m² Oberfläche und ein Regenrückhaltebecken mit 572 m³ Rückhaltevolumen.

Die auf 102 l/s gedrosselte Abflusswassermenge entwässert schadlos in einen geplanten Graben.

4.5.1.4. ASB / RHB 341-1L, Bau-km 341+480

Das Einzugsgebiet 4 mit einer reduzierten Einzugsfläche von 2,965 ha benötigt ein Absetzbecken mit 68 m² Oberfläche und ein Regenrückhaltebecken mit 495 m³ Rückhaltevolumen.

Die auf 89 l/s gedrosselte Abflusswassermenge entwässert schadlos in einen bestehenden Graben bzw. Wegseitengraben.

4.5.1.5. ASB / RHB 342-1L, Bau-km 342+940

Das Einzugsgebiet 5 mit einer reduzierten Einzugsfläche von 5,477 ha benötigt ein Absetzbecken mit 125 m² Oberfläche und ein Regenrückhaltebecken mit 906 m³ Rückhaltevolumen.

Die auf 164 l/s gedrosselte Abflusswassermenge entwässert schadlos in einen bestehenden Graben.

4.5.1.6. ASB / RHB 342-2L, Bau-km 342+980

Das Einzugsgebiet 6 mit einer reduzierten Einzugsfläche von 2,820 ha benötigt ein Absetzbecken mit 64 m² Oberfläche und ein Regenrückhaltebecken mit 468 m³ Rückhaltevolumen.

Die auf 85 l/s gedrosselte Abflusswassermenge entwässert schadlos in einen bestehenden Graben.

4.5.1.7. ASB / RHB 343-1R, Bau-km 343+820

Das Einzugsgebiet 7 mit einer reduzierten Einzugsfläche von 2,055 ha benötigt ein Absetzbecken mit 47 m² Oberfläche und ein Regenrückhaltebecken mit 342 m³ Rückhaltevolumen.

Die auf 62 l/s gedrosselte Abflusswassermenge entwässert schadlos in einen Straßenseitengraben bzw. bestehenden Graben.

4.5.1.8. ASB / RHB 344-1L, Bau-km 344+460

Das Einzugsgebiet 8 mit einer reduzierten Einzugsfläche von 1,544 ha benötigt ein Absetzbecken mit 35 m² Oberfläche und ein Regenrückhaltebecken mit 260 m³ Rückhaltevolumen.

Die auf 46 l/s gedrosselte Abflusswassermenge entwässert schadlos in einen bestehenden Wegseitengraben bzw. Graben.

4.5.1.9. ASB / RHB 344-2L, Bau-km 344+840

Das Einzugsgebiet 9 mit einer reduzierten Einzugsfläche von 2,788 ha benötigt ein Absetzbecken mit 64 m² Oberfläche und ein Regenrückhaltebecken mit 464 m³ Rückhaltevolumen.

Die auf 84 l/s gedrosselte Abflusswassermenge entwässert schadlos in einen bestehenden Graben.

4.5.1.10. ASB / RHB 345-1R, Bau-km 345+600

Das Einzugsgebiet 10 mit einer reduzierten Einzugsfläche von 3,867 ha benötigt ein Absetzbecken mit 88 m² Oberfläche und ein Regenrückhaltebecken mit 645 m³ Rückhaltevolumen.

Die auf 116 l/s gedrosselte Abflusswassermenge entwässert schadlos in einen bestehenden Graben bzw. in einen bestehenden Eiprofildurchlass.

4.5.2 Eingriffe in amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete

Im Bereich des Zusammenflusses der beiden Vorfluter Reiche Ebrach und Haslach werden deren Überschwemmungsgebiete bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3, die Verlegung der St 2261 und dem Neubau von ASB/RHB-Anlagen reduziert.

Ein Ausgleich des Retentionsraumverlustes wird durch einen flächenhaften Geländeabtrag nördlich der Reichen Ebrach und durch die Renaturierung der Reichen Ebrach nördlich der BAB A3 von ca. Bau-km 338+250 bis Bau-km 338+700 erreicht (siehe Unterlage 13.3).

4.5.3. Schutz des Grundwassers

Durch die vorgesehenen entwässerungstechnischen Maßnahmen werden das Grundwasser sowie die Vorfluter vor Verunreinigungen mit wassergefährdenden Stoffen, die durch den Straßenverkehr freigesetzt werden könnten, geschützt.

4.6. *Ingenieurbauwerke*

4.6.1. Unter- und Überführungsbauwerke

4.6.1.1. Unterführung eines öffentlichen Feldwegs, 6229 597 (W03_B336,199), Bau-km 336+185,975

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 mit südlicher Trassenverschiebung muss das bestehende Unterführungsbauwerk abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Die bestehende Breite von 5,50 m zwischen den Widerlagern wird regelgerecht auf 6,00 m verbreitert.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	100,00 gon
L. W.	=	6,00 m
L. H.	≥	4,50 m
Breite zw. den Geländern	=	36,50 m

Der öffentliche Feldweg kann während der gesamten Bauzeit im Bauwerksbereich nicht benutzt werden (Durchfahrt gesperrt).

Hinweis zum geplanten Bauablauf:

Um im Bedarfsfall den öffentlichen Verkehr des sechsstreifig ausgebauten Abschnittes an den vorhandenen vierstreifigen Fahrbahnbestand anbinden zu können, bleibt das vorhandene Bauwerk mit seinen Abmessungen zunächst bestehen. Das neue, dem sechsstreifigen Querschnitt angepasste, Bauwerk wird zu einem späteren Zeitpunkt mit dem westlich angrenzenden Abschnitt Geiselwind – Aschbach errichtet.

4.6.1.2. Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Heuchelheim – Freihaslach mit Bach, 6229 598 (W03_B337,180), Bau-km 337+167,075

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 mit südlicher Trassenverschiebung muss das bestehende Unterführungsbauwerk abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Die bestehende Breite von 7,50 m zwischen den Widerlagern wird auf 11,50 m vergrößert, um den vorhandenen Bach mit einem offenen Trapezquerschnitt unterführen zu können.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	104,6597 gon
L. W.	=	11,50 m
L. H.	≥	4,50 m
Breite zw. den Geländern	=	überschüttet

Die GVS kann während der gesamten Bauzeit im Bauwerksbereich nicht benutzt werden (Durchfahrt gesperrt).

4.6.1.3. Unterführung eines öffentlichen Feldwegs, 6229 599 (W03_B337,709), Bau-km 337+701

Das bestehende Bauwerk entfällt.

Als Ersatz wird ein öffentlicher Feld- und Waldweg von Bau-km 337+460 bis Bau-km 338+460 angelegt (siehe 4.2.2.11 und 4.2.2.13).

4.6.1.4. Versorgungsdurchlass DN 2000 (PWC-Anlage bei Bau-km 338+200)
W03_D338,160, Bau-km 338+160,000

Bedingt durch den Neubau einer beidseitigen Park- und WC-Anlage bei Bau-km 338+200 wird für die Unterführung der Wasserversorgungs-, Abwasserentsorgungs- und Stromversorgungsleitung ein Versorgungsdurchlass benötigt. Der Durchlass wird begehbar ausgeführt.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Durchlass	=	DN 2000
Kreuzungswinkel	=	1000,00 gon
Länge	=	65,00 m

4.6.1.5. Unterführung eines öffentlichen Feldweges,
6229 600 (W03_B338,634), Bau-km 338+627,061

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 mit südlicher Trassenverschiebung muss das bestehende Unterführungsbauwerk abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Die bestehende Breite von 5,50 m zwischen den Widerlagern wird beibehalten.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	100,00 gon
L. W.	=	5,50 m
L. H.	≥	4,50 m
Breite zw. den Geländern	=	überschüttet

Der öffentliche Feldweg kann während der gesamten Bauzeit im Bauwerksbereich nicht benutzt werden (Durchfahrt gesperrt).

4.6.1.6. Unterführung eines öffentlichen Feldweges mit Vorflutgraben,
6229 601 (W03_B339,639), Bau-km 339+550.000

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 mit südlicher Trassenverschiebung muss das bestehende Unterführungsbauwerk abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der BAB A3 wird die Unterführung des öffentlichen Feldweges um ca. 80 m nach Westen verlegt. Um eine Wildquerung zu ermöglichen (siehe Unterlage 12) und um zusätzlich einen Vorflutgraben zu unterführen, wird das neue Bauwerk mit einer größeren Lichten Weite ausgebildet.

Die bestehende Breite von 5,50 m zwischen den Widerlagern wird auf 15,00 m vergrößert.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	100,00 gon
L. W.	=	15,00 m
L. H.	≥	4,50 m
Breite zw. den Geländern	=	38,89 m

4.6.1.7. Unterführung eines beschränkt öffentlichen Forstweges
6229 602 (W03_B340,529), Bau-km 340+580,836

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 mit südlicher Trassenverschiebung muss das bestehende Unterführungsbauwerk abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Die bestehende Breite von 6,00 m zwischen den Widerlagern wird auf 6,50 m vergrößert.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	73,2796 gon
L. W.	=	6,50 m
L. H.	≥	4,50 m
Breite zw. den Geländern	=	36,50 m

Der öffentliche Feldweg kann während der gesamten Bauzeit im Bauwerksbereich nicht benutzt werden (Durchfahrt gesperrt).

4.6.1.8. Plattendurchlass 2000/1500,
6229 603 (W03_D340,691), Bau-km 340+672,941

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 mit südlicher Trassenverschiebung muss das vorhandene Bauwerk angepasst werden.
Das bestehende Rahmenbauwerk wird beidseitig verbreitert.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	99,8815 gon
L. W.	=	2,00 m
L. H.	≥	1,50 m
Breite zw. den Geländern	=	67,50 m

4.6.1.9. Plattendurchlass 2000/1200,
6229 604 (W03_D341,531), Bau-km 341+513,118

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 mit südlicher Trassenverschiebung muss das vorhandene Bauwerk angepasst werden.
Das bestehende Rahmenbauwerk wird beidseitig verbreitert.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	100,0643 gon
L. W.	=	2,00 m
L. H.	≥	1,20 m
Breite zw. den Geländern	=	73,50 m

4.6.1.10. Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Thüngfeld - Burghaslach, 6229 605 (W03_B341,624), Bau-km 341+584,891

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 mit südlicher Trassenverschiebung muss das bestehende Unterführungsbauwerk abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus wird die Überführung der GVS um ca. 20 m nach Westen verlegt. Zur Einhaltung der erforderlichen Lichten Höhe zur sechsstreifig ausgebauten BAB wird die GVS geringfügig angehoben.

Die bestehende Breite von 6,00 m zwischen den Geländern wird auf regelgerechte 10,00 m vergrößert.

Die Stadt Schlüsselfeld beteiligt sich anteilig an den Herstellungskosten.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	74,9089 gon
L. W.	=	50,00 m
L. H.	≥	4,70 m
Breite zw. den Geländern	=	10,00 m

Die GVS kann während der gesamten Bauzeit im Bauwerksbereich nicht benutzt werden (Überfahrt gesperrt).

Die von der Stadt Schlüsselfeld gewünschte Verbreiterung des Bauwerkes ist durch die Aufstufung des öffentlichen Feldweges zu einer Gemeindeverbindungsstraße begründet. Hierbei ist von einer gleichzeitigen Veranlassung auszugehen, deshalb erfolgt eine Kostenteilung nach § 12 Abs. 3 Nr. 2 des FStrG i. V. m. Nr. 7 Abs. 1 StraKR. Hierzu wird eine gesonderte Vereinbarung zwischen dem Bund und der Stadt Schlüsselfeld geschlossen.

4.6.1.11. Überführung der Staatsstraße 2261, Attelsdorf – Burghaslach,
6229 606, W03_B342,469, Bau-km 342+483,082

Durch die südliche Trassenverschiebung und die Verbreiterung der BAB A3 wird das bestehende Zweifeldbauwerk abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt. Um den Verkehr auf der Staatstrasse und der bestehenden Anschlussstelle während der Bauzeit möglichst wenig zu behindern, wird das neue Bauwerk östlich des bestehenden Bauwerks errichtet.

Die Breite zwischen den Geländern wird von 10,50 m auf regelgerechte 11,50 m erhöht.

Die Verbreiterung dient der ordnungsgemäßen Aufnahme der Entwässerungseinrichtungen und damit der Dauerhaftigkeit des neuen Bauwerks, da durch den hohen Lkw-Verkehr aus den angrenzenden Gewerbetrieben (zwei Autohöfe, Fa. BIG, Hochregallager Fa. Puma) die Straßeneinläufe regelmäßig beschädigt werden.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	67,2917 gon
L. W.	=	43,60 m
L. H.	≥	4,70 m
Breite zw. den Geländern	=	11,50 m

4.6.1.12. Unterführung der Reichen Ebrach im Zuge der St 2261-Verlegung,
6229 616 (W03_B342,40L), Bau-km 0+099,104 (St 2261)

Bedingt durch die Anpassung der St 2261 an den sechsstreifigen Ausbau der BAB A3 muss das vorhandene Zweifeldbauwerk der Ausbaumaßnahme angepasst werden. Die bestehende Breite zwischen den Geländern von 10,50 m wird auf regelgerechte 11,50 m vergrößert. (Begründung siehe 4.6.1.10.)

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	84,7610 gon
L. W.	=	2*11,00 m
L. H.	≥	2,20 m
Breite zw. den Geländern	=	11,50 m

4.6.1.13. Unterführung eines Geh- und Radweges im Zuge der St 2261-Verlegung,
6229 XXX (W03_B342,59R), Bau-km 0+520,000 (St 2261)

Ein neuer Geh- und Radweg der Stadt Schlüsselfeld kreuzt die St 2261 und wird mit einem neuen Bauwerk unterführt. Die Breite zwischen den Geländern wird mit einer regelgerechten Breite von 11,50 m ausgeführt. Die gesamten Bau- und Erhaltungskosten einschl. der Kosten für passive Schutzeinrichtungen und Ausstattung werden von der Stadt Schlüsselfeld getragen.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	100,00 gon
L. W.	=	5,00 m
L. H.	≥	2,50 m
Breite zw. den Geländern	=	11,50 m

4.6.1.14. Flutbrücke Haslach im Zuge der St 2261-Verlegung,
6229 695 (W03_B342,66R), Bau-km 0+661,279 (St 2261)

Bedingt durch die Anpassung der St 2261 an den sechsstreifigen Ausbau der BAB A3 muss das vorhandene Bauwerk der Ausbaumaßnahme angepasst werden.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	90,00 gon
L. W.	=	10,00 m
L. H.	≥	2,05 m
Breite zw. den Geländern	=	11,50 m

4.6.1.15. Flutbrücke,
6229 607 (W03_B342,949), Bau-km 342+931,769

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 muss das bestehende Unterführungsbauwerk südseitig verlängert werden.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	127,0205 gon
L. W.	=	8,00 m
L. H.	≥	2,00 m
Breite zw. den Geländern	=	36,50 m

4.6.1.16. Unterführung der Haslach,
6229 608 (W03_B343,347), Bau-km 343+325,837

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 muss das bestehende Unterführungsbauwerk abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Die bestehende Breite von 6,50 m zwischen den Widerlagern wird beibehalten.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	137,3921 gon
L. W.	=	6,50 m
L. H.	≥	4,50 m
Breite zw. den Geländern	=	überschüttet

4.6.1.17. Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Elsendorf – Gleisenberg mit Bach, 6229 609 (W03_B343,799), Bau-km 343+775,978

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 muss das bestehende Unterführungsbauwerk abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Um eine Wildquerung zu ermöglichen (siehe Unterlage 12) und um zusätzlich einen Vorfluter zu unterführen, wird das neue Bauwerk mit einer größeren Lichten Weite ausgebildet.

Die bestehende Breite von 7,50 m zwischen den Widerlagern wird auf 15,00 m vergrößert.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	139,6392 gon
L. W.	=	15,00 m
L. H.	≥	4,50 m
Breite zw. den Geländern	=	38,10 m

Die GVS kann während der gesamten Bauzeit im Bauwerksbereich nicht benutzt werden (Durchfahrt gesperrt).

4.6.1.18. Unterführung eines öffentlichen Feldweges,
6229 610 (W03_B344,404), Bau-km 344+386,484

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 muss das bestehende Unterführungsbauwerk abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Die bestehende Breite von 5,50 m zwischen den Widerlagern wird auf 6,00 m vergrößert.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	117,7107 gon
L. W.	=	6,00 m
L. H.	≥	4,50 m
Breite zw. den Geländern	=	36,50 m

Der öffentliche Feldweg kann während der gesamten Bauzeit im Bauwerksbereich nicht benutzt werden (Durchfahrt gesperrt).

4.6.1.19. Unterführung eines öffentlichen Feldweges
6229 611 (W03_B344,927), Bau-km 344+810,004

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 muss das bestehende Unterführungsbauwerk abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus wird die Unterführung des öffentlichen Feldweges um ca. 100 m nach Westen verlegt. Die bestehende Breite von 7,00 m zwischen den Widerlagern wird auf 6,00 m verringert. Der im bestehenden Bauwerk querende Vorfluter wird im Geländetiefpunkt mit einem Durchlass DN 2000 bei Bau-km 344+930 gesondert unterführt (siehe 4.6.1.20.).

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	100,0564 gon
L. W.	=	6,00 m
L. H.	≥	4,50 m
Breite zw. den Geländern	=	37,38 m

4.6.1.20. Durchlass DN 2000

6229 619 (W03_D344,930), Bau-km 344+930,000

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 muss das vorhandene Bauwerk W03_B344,927 erneuert werden (siehe 4.6.1.19.). Im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus wird die Unterführung des öffentlichen Feldweges um ca. 100 m nach Westen verlegt. im Geländetiefpunkt wird ein neuer Durchlass DN 2000 gebaut.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Durchlass	=	DN 2000
Kreuzungswinkel	=	70,00 gon
Länge	=	97,50 m

4.6.1.21. Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Elsendorf - Frickenhöchstadt, 6230 690 (W03_B345,299), Bau-km 345+267,907

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A3 muss das bestehende Unterführungsbauwerk abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus wird die Überführung der GVS um ca. 15 m nach Westen verlegt. Zur Einhaltung der Lichten Höhe zur sechsstreifig ausgebauten BAB wird die GVS geringfügig angehoben.

Die bestehende Breite von 6,50 m zwischen den Geländern wird auf 9,50 m vergrößert. Im Bauwerksbereich wird der Querschnitt gegenüber

dem Bestand um 2 x 0,25 m verbreitert um die Entwässerungseinrichtungen auf dem Bauwerk besser vor einem Überfahren schützen zu können und damit die Dauerhaftigkeit des Bauwerks zu erhöhen.

Daraus ergeben sich folgende Abmessungen:

Kreuzungswinkel	=	68,6991 gon
L. W.	=	53,00 m
L. H.	≥	4,70 m
Breite zw. den Geländern	=	9,00 m

4.6.1.22. Unterführung eines öffentlichen Feldwegs, - nachrichtlich -
6230 691 (W03_B346,633), Bau-km 346+632,890 (Bestand)

Das Bauwerk befindet sich im Regierungsbezirk Mittelfranken und ist derzeit vom sechsstreifigen Ausbau der BAB A3 nicht betroffen. Das Bauwerk wird im folgenden Planungsabschnitt von östlich Schlüsselfeld bis östlich AS Höchststadt Nord dem künftigen sechsstreifigen BAB-Querschnitt angepasst.

4.6.2. Durchlässe

Zur Entwässerung der natürlichen Einzugsgebiete werden vorhandene Durchlässe den neuen Gegebenheiten angepasst bzw. neu hergestellt.

BW Nr.	Durchmesser	Länge best. / neu	Anpassung bzw. neuer Dchl.
W03_D337,701	DN 800	76m	neu
W03_D337,966	DN 800	81m	neu
W03_D338,627	DN 800	70m	neu (BW 6229 600)
W03_D338,940	DN 800	81m	neu
W03_D340,933	DN 800	49m+28m	Anpassung / neu
W03_D341,232	DN 800	49m	wird aufgelassen
W03_D342,66R	DN 800	48m+14m	Anpas. / neu (St2261)
W03_D343,214	DN 1200	50m+20m	Anpassung / neu
W03_D344,386	DN 800	95m	neu (BW 6229 610)
W03_D345,505	1,00 x 1,50 (Eiprofil)	110,5m	unverändert

Tabelle 5: Durchlässe

4.7. *Straßenausstattung*

Die Beschilderung erfolgt nach den einschlägigen Richtlinien.

Die Markierung wird nach den „Richtlinien für die Markierung von Straßen – RMS“ ausgeführt.

Passive Schutzeinrichtungen werden entsprechend den Regelungen der „Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen“ angeordnet.

Die Darstellung der passiven Schutzeinrichtungen in Unterlage 6 ist nachrichtlich.

Entlang der BAB werden beidseitig Notrufsäulen vorgesehen.

4.8. *Besondere Anlagen*

4.8.1. PWC-Anlagen – Standortwahl

Nach dem PWC-Standortkonzept sind PWC-Anlagen in einem Abstand von ca. 15 km vorgesehen.

Im Bereich des Abschnittes Aschbach – östlich AS Schlüsselfeld ist eine PWC-Anlage geplant.

Die nächstgelegenen Anlagen sind gemäß dem vorgesehenen Ausbau der BAB A3 zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth Erlangen vorgesehen bei:

↳ Richtung Frankfurt: südl. PWC-Anlage bei Bau-km 326+850 und
nördl. PWC-Anlage bei Bau-km 327+500

↳ Richtung Nürnberg: Tank- und Rastanlage Steigerwald Nord bei
Betr.-km 349,7

Die Mitte zwischen diesen beiden Anlagen liegt ca. bei Betr.-km 338,4.

In der Voruntersuchung zum sechsstreifigen Ausbau der A3 zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth/ Erlangen sind als mögliche Standorte PWC-Anlagen im Bereich der bestehenden Parkplätze bei ca. Betr.-km 336,5 (Nord) und Betr.-km 337,9 vorgesehen.

Im Rahmen der Planungen wurden verschiedene Standorte genauer betrachtet.

Die Vorauswahl möglicher Standorte erfolgte anhand folgender Kriterien:

- Abstand zu bestehenden Ortschaften
- verkehrliche Aspekte (Längsneigung der BAB im Bereich der Ein- und Ausfahrten, Einsehbarkeit in Kurvenlage, Entfernung zur nächsten Anschlussstelle, kreuzende Verkehrswege)
- Anschlussmöglichkeiten an Strom, Wasser- und Abwasserversorgung
- Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft
- Massenbilanz

In die engere Wahl kamen die folgenden Standorte:

- Standort 1: Beidseitig Anlage bei Bau-km 336+500
- Standort 2: Beidseitig Anlage bei Bau-km 338+200
- Standort 3: nördliche Anlage bei Bau-km 336+500,
südliche Anlage bei Bau-km 338+200

Nachfolgend werden die entscheidungsrelevanten Vor- und Nachteile der einzelnen Standorte stichpunktartig aufgelistet und eine abschließende Standortfestlegung getroffen.

4.8.1.1. Standort 1: Beidseitig Anlage bei Bau-km 336+500 (bestehender Parkplatz „Mannlehen“, Nordseite)

- + Abstand zur Ortschaft Heuchelheim ca. 700 m
- + Längsneigung der BAB 0,5% Gefälle Richtung Westen,
1,3% Gefälle Richtung Osten
- + gestreckte Trassierung $R > 4975$ m
- Geringe Entfernung zur westlich gelegenen PWC-Anlage
- Kreuzender öffentlicher Weg im PWC-Bereich
- ca. 800 m Strom- und Wasserversorgung, Abwasserentsorgung
- + exponierte Lage, gute Aussicht über Ebrachtal (RiFa Frankfurt)
- + Geringe zusätzliche Inanspruchnahme von Fremdflächen (best. Parkplatz RiFa Frankfurt)
- Inanspruchnahme größerer Waldflächen (RiFa Nürnberg)
- + Massenausgleich

4.8.1.2. Standort 2: Beidseitig Anlage bei Bau-km 338+200 (best. Rastplatz „Heuchelheim“, Südseite)

- + Abstand zur Ortschaft Heuchelheim ca. 500 m
- + Längsneigung der BAB 0% Richtung Westen,
1,0% Steigung Richtung Osten
- + gestreckte Trassierung $R > 2000$ m
- + Optimale Entfernung zu den nächsten PWC-Anlagen
- + Kein kreuzender öffentlicher Weg im PWC-Bereich
- + ca. 500 m Strom- und Wasserversorgung, Abwasserentsorgung
- + exponierte Lage, gute Aussicht über Ebrachtal (RiFa Frankfurt)
- Inanspruchnahme größerer Waldflächen (RiFa Nürnberg)

- + Geringe zusätzliche Inanspruchnahme von Fremdf Flächen (best. Parkplatz RiFa Frankfurt)
- + Massenausgleich

4.8.1.3. Standort 3: nördliche Anlage bei Bau-km 336+500 und südliche Anlage bei Bau-km 338+200

- + Abstand zur Ortschaft Heuchelheim ca. 700 m und 500 m
- + RiFa Frankfurt: Längsneigung der BAB 0,5% Gefälle nach Westen
Längsneigung der BAB 1,3% Gefälle nach Osten
RiFa Nürnberg: Längsneigung der BAB 0% Richtung Westen,
1,0% Steigung Richtung Osten
- + Gestreckte Trassierung
- + geeignete Entfernung zu den nächsten PWC-Anlagen
- Kreuzender öffentlicher Weg im PWC-Bereich
- ca. 1300 m Strom- und Wasserversorgung, Abwasserentsorgung
- + Geringe zusätzliche Inanspruchnahme von Fremdf Flächen (best. Parkplätze)
- + Massenausgleich

Aus technischer und landschaftsplanerischer Sicht ergibt sich der Standort 2 als Vorzugsvariante. Auf Grund dieser Beurteilung wurde der Standort 2 weiter beplant.

4.8.1.4. Entfallende Rastplätze

Der vorhandene Rastplatz „Mannlehen“ nördlich der BAB A3 bei Bau.-km 336+350 und die vorhandenen Parkplätze „Heuchelheim“ und „Schwarze

Föhren“ südlich der BAB A3 bei Bau-km 338+100 und Bau-km 346+500 werden aufgelassen und überbaut bzw. renaturiert.

Der vorhandene Rastplatz „Elsendorf“ bei Bau-km 345+900 wird für den öffentlichen Verkehr gesperrt und soll für die Polizei als Fläche zur Anhaltung bei Verkehrsüberwachungsmaßnahmen aufrecht erhalten werden.

4.8.2. Beidseitige PWC-Anlage bei Bau-km 338+200

4.8.2.1. PWC-Anlage, Bau-km 338+200 (Nord)

Die geplante PWC-Anlage in Fahrtrichtung Frankfurt weist 41 Lkw-Stellplätze in Schrägaufstellung unter 50 gon auf.

Des Weiteren sind 4 Stellplätze für Busse und 4 Stellplätze für PKW mit Anhänger in Längsaufstellung sowie 80 Pkw-Stellplätze und 3 Behindertenparkplätze geplant. Im Bereich der Lkw-Durchfahrt wird eine Abstellfläche für Schwertransporte vorgesehen.

4.8.2.2. PWC-Anlage, Bau-km 338+200 (Süd)

Die geplante PWC-Anlage in Fahrtrichtung Nürnberg weist 36 Lkw-Stellplätze in Schrägaufstellung unter 50 gon auf.

Des Weiteren sind 4 Stellplätze für Busse und 4 Stellplätze für PKW mit Anhänger in Längsaufstellung sowie 67 Pkw-Stellplätze und 3 Behindertenparkplätze geplant. Im Bereich der Lkw-Durchfahrt wird eine Abstellfläche für Schwertransporte vorgesehen.

4.8.2.3. Bemessung der PWC-Anlage

Die Bemessung der Stellplätze sowie der Fahrgassen erfolgt nach den „Vorläufigen Hinweisen zu den Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen [VHRR]“ und der ABD-N-Richtzeichnung LKW 1 „LKW-Stellplätze auf PWC- und T/R Anlagen“ vom August 2008.

Dabei sind im Einzelnen vorgesehen:

Parkstände für	Parkstands-		
	breite [m]	tiefe [m]	länge [m]
Pkw schräg – 50 gon	2,50	5,50	
Behinderte	3,50	5,50	
Lkw schräg – 50 gon	3,50	18,00	
Busse längs – 0 gon	3,50		20,00
Pkw mit Anhänger längs – 0 gon	3,50		20,00
Schwertransport längs	4,50		100,00

Tabelle 6: Bemessung der Stellplätze der PWC-Anlage

Fahrgassen für	Breite [m]	min R [m]
Pkw	6,50	10,00
Bus / Lkw	6,50	20,00
Ein- / Ausfahrten	5,50	

Tabelle 7: Bemessung der Fahrgassen der PWC-Anlage

Entlang der Parkstellplätze werden 2,50 m breite Gehwege vorgesehen. Im Bereich der Fläche für Schwertransporte wird ein Gehweg mit 2,00 m Breite vorgesehen.

Zum Schutz der Ortschaft Heuchelheim vor Immissionen aus der PWC-Anlage und um Blendungen zu vermeiden, wird entlang der PWC-Anlage Nord ein Lärmschutzwall / -Wand mit max. 6,0 m errichtet.

Die WC-Gebäude werden zentral im Bereich der Bus- und Pkw-Stellplätze angeordnet. Auf die Einsehbarkeit aus allen vier Richtungen sowie eine ausreichende Beleuchtung wurde besonders Wert gelegt.

4.8.2.4. Ver- und Entsorgung

Die Wasserversorgung wird über die bestehende Wasserversorgung von Heuchelheim sichergestellt. Das Schmutzwasser wird über eine neu zu verlegende Leitung an die Ortskanalisation Schlüsselfeld angeschlossen. Die Schmutzwasserentsorgung kann im Freispiegelgefälle erfolgen. Die Stromversorgung wird sichergestellt.

4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrsanlagen sind durch die Maßnahme nicht betroffen.

4.10. Leitungen

In dem vorliegenden Bauabschnitt der BAB A3 werden verschiedene Leitungen durch die Straßenbaumaßnahmen berührt oder gequert. In der Planung wurden alle Bedürfnisse, soweit erkennbar, berücksichtigt.

Soweit erforderlich, sind die Ver- und Entsorgungsanlagen durch den Leitungseigentümer an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Die Kosten regeln sich durch Rahmen- und Gestattungsverträge, bzw. durch die gesetzlichen Bestimmungen.

Die betroffenen Leitungskreuzungen sind im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) beschrieben.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Leitungskreuzungen auf:

Ltg.-Nr.	Bau-km	Leitung	Eigentümer
11	337+159	FM-Kabel	Deutsche Telekom AG
11a	337+166	220/380V-Erdkabel	E.ON Netz GmbH
12	337+163	Quellfassung-Leitung DN 300	Autobahndirektion Nordbayern
13	337+658	Wasserleitung 125 GG	Markt Schlüsselfeld
14	337+703	220/380V-Erdkabel	E.ON Bayern AG
14a	337+700 - 338+160	Gepl. Wasserleitung	Autobahndirektion Nordbayern
14b	337+700 - 338+162	Gepl. Abwasserleitung	Autobahndirektion Nordbayern
15	340+308 - 340+543	FM-Kabel	Deutsche Telekom AG
16	340+543	FM-Kabel	Deutsche Telekom AG
17	340+543	FM-Kabel	Deutsche Telekom AG
18	340+573	Schutzrohre FM-Kabel	Deutsche Telekom AG
19	340+573	Montagegrube FM-Kabel	Deutsche Telekom AG
20	34+601	FM-Kabel im Leerrohr	Deutsche Telekom AG
21	340+573 - 341+604	FM-Kabel	Deutsche Telekom AG
22	340+613	FM-Kabel	Deutsche Telekom AG
23	341+129	20KV-Freileitung	E.ON Bayern AG
24	341+358	20KV-Dreifachleitung	E.ON Bayern AG
25	342+104 - 342+325	20KV-Erdkabel	E.ON Bayern AG
26	342+500	FM-Kabel	Deutsche Telekom AG
27	342+503	FM-Kabel	Deutsche Telekom AG

28	342+922	Abwasserdruckleitung 20 AZ	Markt Burghaslach
29	343+720	Ferngasleitung DN 500	E.ON Ruhrgas AG
30	343+766	Regenwasserleitung	Autobahndirektion Nordbayern
31	343+773	Regenwasserleitung	Autobahndirektion Nordbayern
32	341+604 - 343+775	FM-Kabel	Deutsche Telekom AG
33	343+807	Quellfassung-Leitung DN 300	Autobahndirektion Nordbayern
34	341+572	110KV-Freileitung	E.ON Netz GmbH
35	345+018	Wasserleitung 80 St	Markt Schlüsselfeld

Tabelle 8: Leitungskreuzungen

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1. Lärmschutzmaßnahmen

5.1.1. Rechtsgrundlagen

Nach § 41 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Gebot des aktiven Lärmschutzes). Dies gilt nicht, soweit die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm ergeben sich aus der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Für den Fall, dass die dort festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden, hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, es sei denn, dass die Beeinträchtigung wegen der besonderen Nutzung der Anlage zumutbar ist (§ 42 BImSchG).

Das Gebot des aktiven Lärmschutzes ist ebenso wie das Gebot des Lärmschutzes durch Planung (§ 50 BImSchG) Ausdruck des Vorsorgeprinzips und beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer Bundesautobahn zu beachten.

Gemäß § 1 Abs. 2, Ziffer 1 der 16. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 ist eine Änderung wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert wird. Dies ist beim 6-streifigen Ausbau der BAB A3 der Fall.

5.1.2. Immissionsgrenzwerte

Laut 16. BImSchV sind die folgenden Grenzwerte einzuhalten:

Art der Nutzung	Tag	Nacht
Reine und allgemeine Wohngebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiete	69 dB(A)	59 dB(A)

Tabelle 9: Immissionsgrenzwerte nach Art der baulichen Nutzung

Den lärmtechnischen Untersuchungen ist die Art der baulichen Nutzung gemäß den rechtskräftigen Bebauungsplänen zugrunde gelegt. Soweit keine Festsetzungen vorhanden sind, erfolgen die Festlegungen der Schutzwürdigkeit auf der Basis einer Ortsbegehung.

5.1.3. Berechnungsgrundlagen

schalltechnische Berechnungen werden für die Ortslagen Heuchelheim, Rambach, Schlüsselfeld, Thüngfeld, Attelsdorf, Elsendorf, Warmersdorf und das Einzelgehöften südl. Bau-km 337+060 sowie den südl. der BAB liegende Autohof und die Fa. Big durchgeführt. Die Seeramsmühle und die Ortslage Buchfeld liegen außerhalb des Planfeststellungsabschnittes, die schalltechnischen Berechnungen hierfür erfolgen in den benachbarten Planungsabschnitten.

Für die schalltechnischen Berechnungen werden folgende Prognosewerte zu Grunde gelegt:

BAB A3	AS Geiselwind – AS Schlüsselfeld	AS Schlüsselfeld – AS Höchstad Nord
Verkehrsbelastung (DTV 2020)	72.000 Kfz/24 h	72.800 Kfz/24 h
LKW-Anteile (Tag/Nacht)	17,0 / 43,8 %	17,0 / 42,9 %
Maßgebende stündliche Verkehr- stärke (Tag/ Nacht)	3.856 / 1.288 Kfz/h	3.897 / 1.306 Kfz/h
Zulässige Geschwindigkeit (PKW/LKW)	130 / 80 km/h	
Straßenoberfläche D_{StrO}	-2 dB(A)	

Tabelle 10: Lärmtechnische Berechnungsgrundlagen – BAB A3

AS Schlüsselfeld	AS Schlüsselfeld Nordwest	AS Schlüsselfeld Südwest
Verkehrsbelastung (DTV 2020)	1.500 Kfz/24 h	1.100 Kfz/24 h
LKW-Anteile (Tag/Nacht)	25,0 / 45,0 %	
Zulässige Geschwindigkeit (PKW/LKW)	60 / 60 km/h	
Straßenoberfläche D_{StrO}	0 dB(A)	

Tabelle 11: Lärmtechnische Berechnungsgrundlagen – AS Schlüsselfeld

Als Emittenten wurden die Fahrstreifen der durchgehenden Strecke der BAB A3, die Rampen der Anschlussstelle Schlüsselfeld und die PWC-Anlage Heuchelheim berücksichtigt.

5.1.4. Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen / Aktive Lärmschutzmaßnahmen

5.1.4.1. Lärmschutzmaßnahme Schlüsselfeld, Ortsteil Heuchelheim

Zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte sind nach den Berechnungen für die Siedlungsbereiche von Heuchelheim nördlich der BAB A3 aktive Schutzmaßnahmen erforderlich.

LS – Maßnahme	von	bis	Länge	Höhe (ü. Gradiente)
LS – Wall	336+206	336+280	74 m	2,0 m - 4,0 m
LS – Wall	336+280	336+740	460 m	4,0 m
LS - Wall	336+740	336+980	240 m	6,0 m
LS - Wall + Wand	336+980	337+400	420 m	2,0 m + 5,0 m
LS - Wall + Wand	337+400	338+020	620 m	6,0 m + 2,0 m
LS - Wall + Wand (PWC)	338+020	338+020	80 m	6,0 m + 2,0 m
LS - Wall (PWC)	338+020	338+100	90 m	6,0 m - 2,0 m
LS - Wall	338+020	338+580	560 m	4,0 m
LS – Wall (PWC)	338+350	338+350	100 m	4,0 m
Gesamtlänge			2.644 m	

Tabelle 12: Lärmschutzeinrichtungen Schlüsselfeld, Ortsteil Heuchelheim

Die Immissionsgrenzwerte für den Tag werden sowohl für die nördlich der BAB gelegene Bebauung als auch für das südlich der BAB gelegene Anwesen eingehalten. Die Nachtgrenzwertüberschreitung ($GWÜ_{\text{nacht}}$) für das südseitig gelegene Anwesen beträgt 6,9 dB (A).

Trotz der o. g. aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden für die nächtlichen Beurteilungszeiträume Pegelüberschreitungen berechnet:

An folgenden 14 Gebäuden werden mind. ein Nachtgrenzwert im Erd-, Ober- bzw. Dachgeschoss auf mindestens einer Gebäudeseite überschritten:

Aufgeführt wird der Wert mit der maximalen Grenzwertüberschreitung (GWÜ max., nacht).

IO, Nr., Geschoß, Gebäudeseite	GWÜ max. tag, [dB(A)]	GWÜ max. nacht, [dB(A)]	Bemerkung
^a Heuchelheim, HH007, DG, Südseite	-	4,1	FNP; Ortseinsicht
^b Heuchelheim, HH008, DG, Südseite	-	2,4	FNP; Ortseinsicht
^e Heuchelheim, HH009, DG, Südseite	-	3,7	FNP; Ortseinsicht
^f Heuchelheim, HH010, DG, Südseite	-	3,6	FNP; Ortseinsicht
^h Heuchelheim, HH011, DG, Südseite	-	2,6	FNP; Ortseinsicht
^k Heuchelheim, HH016, 1. OG, Südseite	-	0,1	Ortsrandsatzung
^l Heuchelheim, HH024, EG, Nordseite	-	5,6	Einzelanwesen
^m Heuchelheim, HH024, 1.OG, Nordseite	-	6,9	südl. BAB A3
ⁿ Heuchelheim, HH025, DG, Südseite	-	2,4	FNP; Ortseinsicht
^a _c Heuchelheim, HH026, DG, Südseite	-	3,4	FNP; Ortseinsicht
^d Heuchelheim, HH027, DG, Südseite	-	2,2	FNP; Ortseinsicht
^t Heuchelheim, HH028, DG, Südseite	-	2,5	FNP; Ortseinsicht
^g _r Heuchelheim, HH029, DG, Südseite	-	2,7	FNP; Ortseinsicht
^h Heuchelheim, HH030, 1.OG, Südseite	-	0,9	FNP; Ortseinsicht
ⁿ _z Heuchelheim, HH032, 1.OG, Südseite	-	1,9	FNP; Ortseinsicht

Tabelle 13: Nachtgrenzwertüberschreitungen Schlüsselfeld, Ortsteil Heuchelheim

Weitere detaillierte Ausführungen sind in Unterlage 11 enthalten.

5.1.4.2. Lärmschutzmaßnahme Schlüsselfeld, Ortsteile Rambach, Schlüsselfeld, Thüngfeld und Attelsdorf

Zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte sind nach den Berechnungen für die Siedlungsbereiche von Rambach, Schlüsselfeld, Thüngfeld und Attelsdorf (nördlich der BAB) aktive Schutzmaßnahmen erforderlich.

LS – Maßnahme	von	bis	Länge	Höhe (über Gradiente)
LS – Wall + Wand	339+260	339+490	230 m	4,0 m + 2,0 m
LS – Wand (BW 339b)	339+490	339+600	110 m	6,0 m
LS - Wall + Wand	339+600	340+550	950 m	4,0 m + 3,0m
LS – Wand (BW 340a)	340+550	340+600	50 m	6,0 m
LS - Wall + Wand	340+600	341+000	400 m	4,0 m + 2,0m
LS - Wall	341+000	341+960	960 m	4,0 m
LS – Wall + LS - Wand	341+960	342+930	970 m	4,0 m + 2,0 m
LS – Wall + Wand (AS)	342+200	342+400	70 m	4,0 m +2,0 m
Gesamtlänge			3.740 m	

Tabelle 14: Lärmschutzeinrichtungen Schlüsselfeld, OT Rambach, Schlüsselfeld, Thüngfeld, Attelsdorf

Die Immissionsgrenzwerte für den Tag werden an allen Immissionsorten eingehalten.

Trotz der o. g. aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden für die nächtlichen Beurteilungszeiträume Pegelüberschreitungen berechnet:

An folgenden 12 Gebäuden werden mind. ein Nachtgrenzwert im Erd-, Ober- bzw. Dachgeschoss auf mindestens einer Gebäudeseite unwesentlich ($< 3\text{dB(A)}$) überschritten: Aufgeführt wird der Wert mit der maximalen Grenzwertüberschreitung ($\text{GWÜ}_{\text{max., nacht}}$)

IO, Nr., Geschoß	GWÜ max. tag, [dB(A)]	GWÜ max. nacht, [dB(A)]	Bemerkung
Schlüsselfeld, SF001, DG Südseite	-	1,1	BBP
Schlüsselfeld, SF002, DG Südseite	-	1,3	BBP
Schlüsselfeld, SF003, DG Südseite	-	1,1	BBP
Schlüsselfeld, SF005, DG Südseite	-	0,2	BBP
Schlüsselfeld, SF007, DG Südseite	-	0,8	BBP
Schlüsselfeld, SF037/1, DG Südseite	-	0,9	BBP
Schlüsselfeld, SF038, DG Südseite	-	0,5	BBP
Schlüsselfeld, SF039, DG Südseite	-	1,5	BBP
Schlüsselfeld, SF040, DG Südseite	-	0,9	BBP
Schlüsselfeld, SF041, DG Südseite	-	0,9	BBP
Schlüsselfeld, SF042, DG Südseite	-	1,4	BBP
Schlüsselfeld, SF043, DG Südseite	-	0,6	BBP

Tabelle 15: Nachtgrenzwertüberschreitungen Schlüsselfeld, OT Rambach, Schlüsselfeld, Thüngfeld, Attelsdorf

Weitere detaillierte Ausführungen sind in Unterlage 11 enthalten.

5.1.4.3. Lärmschutzmaßnahme Schlüsselfeld, Ortsteil Elsendorf

Zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte sind nach den Berechnungen für den Siedlungsbereich von Elsendorf (nördlich der BAB) aktive Schutzmaßnahmen erforderlich.

LS – Maßnahme	von	bis	Länge	Höhe (über Gradiente)
LS – Wall	343+830	344+000	170 m	3,0 m
LS – Wall	344+000	344+200	200 m	4,0 m
LS - Wall	344+200	344+370	170 m	6,0 m
LS – Wand (BW 344a)	344+370	344+420	50 m	6,0 m
LS - Wall	344+420	344+550	130 m	6,0 m
LS - Wall	344+550	344+680	130 m	5,0 m
LS –Wall	344+680	344+760	80 m	4,0 m
LS-Wand	344+760	344+980	220 m	4,0 m
LS - Wall	344+980	345+360	380 m	6,0 m
LS –Wand	345+360	345+600	240 m	4,0 m
Gesamtlänge			1.770 m	

Tabelle 16: Lärmschutzeinrichtungen Schlüsselfeld, OT Elsendorf

Die gesetzlich festgeschriebenen Immissionsgrenzwerte für den Tag und die Nacht werden an allen Immissionsorten eingehalten.

Weitere detaillierte Ausführungen sind in Unterlage 11 enthalten.

5.1.4.4. Lärmschutzmaßnahme Wachenroth, Ortsteil Warmersdorf

Zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte sind nach den Berechnungen für den Siedlungsbereich von Warmersdorf (südlich der BAB) aktive Schutzmaßnahmen erforderlich.

LS – Maßnahme	von	bis	Länge	Höhe (über Gradiente)
LS – Wall	346+350	346+610	260 m	6,0 m
LS –Wand - nachrichtlich !	346+610	347+020	410 m	4,0 m
Gesamtlänge			670 m	

Tabelle 17: Lärmschutzeinrichtungen Wachenroth, OT Warmersdorf

Die Immissionsgrenzwerte für den Tag und die Nacht werden an allen Immissionsorten eingehalten.

Der vom östlich angrenzenden Folgeabschnitt ausgehende Lärm wurde bei den lärmtechnischen Berechnungen berücksichtigt. Daher ist eine spätere Anpassung des Lärmschutzwalles (260 m) nicht mehr erforderlich.

Die Lärmschutzwand von Bau-km 346+610 bis Bau-km 347+020 wird erst im Zuge der Bauarbeiten im Abschnitt östlich Schlüsselfeld bis östlich AS Höchststadt Nord planfestgestellt und errichtet.

5.1.5. Passive Lärmschutzmaßnahmen

Für die Anwesen, für die trotz aktiver Schallschutzmaßnahmen nächtliche Pegelüberschreitungen errechnet werden, sind die Anspruchgrundvoraussetzungen auf passiven Lärmschutz an den betroffenen Gebäudefassaden gegeben.

5.2. *Schutz vor Luftschadstoffen*

Für den vorliegenden Planungsabschnitt erfolgt eine Vorabschätzung zur Belastung durch Luftschadstoffe. Die Berechnung der Belastung durch Luftschadstoffe entlang der BAB BAB A3 wird nach dem PC-Berechnungsverfahren zum Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen MLuS 02, geänderte Fassung 2005 durchgeführt. Dabei wird die Immissionsbelastung durch Benzol, PM₁₀, SO₂, NO₂, Pb und das 98 Perzentil von NO₂ im Bezug auf die bestehenden Grenzwerte untersucht. Als Analysefall wird das Jahr 2005 und als Prognosejahr das Jahr 2020 in Ansatz gebracht.

Als Ergebnis ist festzustellen, dass für den vorliegenden Planungsabschnitt alle relevanten Grenzwerte der 22. BImSchV vom 04.06.2007 eingehalten werden.

Weitergehende Untersuchungen erübrigen sich. Dies deckt sich auch mit den bisherigen Erfahrungen, nach denen die Schadstoffproblematik vor allem in dicht bebauten Innenstadtbereichen auftritt. Hier liegt jedoch freie Strecke und lockere Bebauung vor.

5.3. *Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen*

Der Ausbau erfolgt bestandsorientiert, damit werden negative Auswirkungen minimiert. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind in der Unterlage 12 erläutert.

6. Zweck des Planfeststellungsverfahrens

Das Planfeststellungsverfahren dient gemäß § 17 ff. Bundesfernstraßengesetz (FStrG) als Rechtsgrundlage für die vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen.

Laut Art. 75 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen nicht erforderlich.

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

7. Inanspruchnahme von Grundeigentum

7.1. Grunderwerb

Für die mit dem Autobahnausbau zusammenhängenden Maßnahmen wird privates Grundeigentum in Anspruch genommen. Die davon betroffenen Grundstücke und der Umfang der im Einzelnen benötigten Flächen sind den Grunderwerbsverzeichnissen und Grunderwerbsplänen (Unterlage 14) zu entnehmen.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden,

sondern in gesonderten Grunderwerbsverhandlungen bzw. Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Hier kann lediglich festgestellt werden, ob dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung besteht.

7.2. *Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen*

Für die Baudurchführung einschließlich der Zwischenlagerung von Erdmassen müssen Flächen vorübergehend in Anspruch genommen werden. Diese sind in den Grunderwerbsverzeichnissen und -plänen (Unterlage Nr. 14) ausgewiesen.

Die Entschädigung erfolgt analog zum Grunderwerb.

8. Durchführung der Baumaßnahme

Es ist vorgesehen, nach Vorliegen der planungsrechtlichen Voraussetzungen und nach Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel mit dem Bau zu beginnen. Die Bauzeit wird mit 3 Jahren veranschlagt.

Die Erschließung des Baufeldes erfolgt über das vorhandene Straßen- und Wegenetz. Arbeiten an größeren Einschnitten und Dämmen (insbesondere umfangreiche Materialtransporte) werden über die BAB A3 und gegebenenfalls parallele Baustraßen abgewickelt.

Die Sondernutzung an sonstigen öffentlichen Straßen richtet sich ausschließlich nach bürgerlichem Recht (Art. 56 BayStrWG). Diese Wege sind, soweit sie zur Durchführung der Baumaßnahme benötigt werden und die Nutzung über den Gemeingebrauch hinausgeht, in den Grunderwerbsunterlagen als vorübergehende Inanspruchnahme gekennzeichnet.

Vor Baubeginn wird den jeweils betroffenen Baulastträgern mitgeteilt, welche Straßen und Wege von einer Sondernutzung betroffen sind.

Der Zustand der betroffenen Straßen und Wege wird zum Zweck der Beweissicherung festgehalten. Dem jeweiligen Straßenbaulastträger wird dabei Gelegenheit zur Teilnahme gegeben. Die betroffenen Straßen und Wege werden nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand oder einen gleichwertigen Zustand versetzt, der im Zuge der Beweissicherung festgehalten wurde.