# **INHALTSVERZEICHNIS**

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab
Teil A	Vorhabensbeschreibung	
1	Erläuterungsbericht	
Teil B	Planteil	
1 011 -	Übersichtskarte	1 . 100 000
2 3		1: 100.000
ع Blatt 1	Übersichtslageplan	1: 25.000
	Übersichtslageplan	
Blatt 2	Luftbildübersichtslageplan	1: 5.000
<b>5</b> Blatt 1 <b>T</b>	Lagepläne Task und Bestenlage	1: 1.000
Blatt 2	Tank- und Rastanlage	1: 1.000
6	Ausgleichsfläche A 1	1. 1.000
Blatt 1	Höhenpläne  Durchfahrtstrasse Lkw	1 . 1 000/100
		1: 1.000/100
Blatt 2	Pkw/Bus - Fahrgasse	1: 1.000/100
Blatt 3	Zufahrt Motelparkplatz	1: 1.000/100
7 <b>T</b>	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen	1: 1.000
8	Entwässerungsmaßnahmen	
Blatt 1	Lageplan der Einzugsgebiete	1: 5.000
Blatt 2	Detailplan Absetz- und Regenrückhaltebecken (nachrichtlich!)	1: 500/100
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen	4 0.500
9.1	Maßnahmenplan	1: 2.500
9.2	Maßnahmenblätter — — — — — — — — — — — — — — — — — — —	
9.3	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	
10	Grunderwerb	4 000
Blatt 1T	Grunderwerbsplan Tank- und Rastanlage	1: 1.000
Blatt 2	Grunderwerbsplan Ausgleichsfläche A 1	1: 1.000
Blatt 3	Grunderwerbsverzeichnis	
11 T	Regelungsverzeichnis	
Teil C	Untersuchungen, weitere Pläne und Skizzen	
14	Straßenquerschnitt	
Blatt 1	Regelquerschnitte Tank- und Rastanlage	1: 50
Blatt 2	Regelquerschnitt Zufahrt Motelparkplatz	1: 50
Blatt 3	Sonderquerschnitte - Kennzeichnende Querschnitte	1: 250
16 <b>T</b>	Sonstige Pläne	
	Lageplan der Ver- und Entsorgungsleitungen	1: 1.000
17	Immissionstechnische Untersuchungen	
Blatt 1	Erläuterungen zum Verkehrslärm und Berechnungsunterlagen	
Blatt 2	Erläuterungen zu den Luftschadstoffen und Berechnungsunterlagen	
18	Wassertechnische Untersuchungen	
19	Umweltfachliche Untersuchungen	
19.1	Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Artenschutzbeitrag (saP)	
19.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1: 2.500
19.3	Unterlagen zur FFH-/ VSch-VP	
19.3.1	Textteil zur FFH-/ VSch-VU	
19.3.2	Übersichtskarte	1: 100.000
19.3.3	Planteil zur FFH-/ VSch-VU	
Blatt 1	Lebensraumtypen und Arten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele/ Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	1: 10.000
Blatt 2	Lebensraumtypen und Arten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele/ Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	1: 10.000

# **Autobahndirektion Nordbayern**

Straße / Abschnittsnummer / Station:

A 3 / 260 / 0,412

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen

PROJIS-Nr.: Keine

# Planfeststellung

# Unterlage 1

# Erläuterungsbericht

Souts
Blauth, Baudirektor

#### **Abkürzungsverzeichnis**

A Autobahn (z.B. A 3)

Abb. Abbildung

ABD-N Autobahndirektion Nordbayern

Abs. Absatz

AD Autobahndreieck
AM Autobahnmeisterei

Anl. Anlagen
Art. Artikel

AK Autobahnkreuz
AS Anschlussstelle
ASB Absetzbecken

ASB-Nr. Erfassungsnummer f. Brücken in der Baulast des Bundes gemäß Anweisung Stra-

ßenbank (ASB), Teil B II - Bauwerksdaten (BMV, Abteilung Straßenbau)

B Bundesstraße
BAB Bundesautobahn
Betr.-km Betriebskilometer
Bau-km Bau-Kilometer

BaylmSchG Bayerisches Immissionsschutzgesetz
BayNatSchG Bayerisches Naturschutzgesetz

BayStrWG Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVwfG Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz

BayWG Bayerisches Wassergesetz
BayWaldG Waldgesetz für Bayern

BImSchG Bundesimmissionsschutzgesetz

16. BlmSchV 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes

Verkehrslärmschutzverordnung

39. BlmSchV 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes

Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft

BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Br.Kl. Brückenklasse
BW Bauwerk

BWV Bauwerksverzeichnis

dB Dezibel

dB(A) Dezibel (A-bewertet)
DIN Deutsche Industrienorm
DN Nenndurchmesser

DSchG Denkmalschutzgesetz Bayern

D StrO Korrekturfaktor für unterschiedliche Straßenoberflächen in dB(A)

DTV Durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h

DWA Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.

- A 111 - Hydraulische Dimensionierung und betrieblicher Leistungsnachweis von Anlagen

zur Abfluss- und Wasserstandsbegrenzung in Entwässerungssystemen

- A 117 - Arbeitsblatt "Bemessung von Regenrückhalteräumen"

- M 153 - Merkblatt "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser"

E Europastraße (z.B. E 50)

EKrG Eisenbahnkreuzungsgesetz

EKA Entwurfsklasse nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA

ERS Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen

EU Europäische Union e.V. Eingetragener Verein

FFH-RL Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Köln

FR Fahrtrichtung

FStrG Bundesfernstraßengesetz

FStrKrV Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung

FI.Nr. Flurnummer
Gde. Gemeinde
gebr. gebrochen(es)

Gew. % Gewichtsprozent
GG Grundgesetz
GOK Geländeoberkante
GRW Geh- und Radweg

GVS Gemeindeverbindungsstraße

GW Grundwasser
i.d.F. in der Fassung
i.V.m. in Verbindung mit

HBS Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Forschungsgesell-

schaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV)

HW Hochwasser
JMW Jahresmittelwert

Kfz/24h Kraftfahrzeugverkehr in 24 Stunden

Kr.< Kreuzungswinkel
Kr. Kreisstraße
kV Kilovolt

KVP Kreisverkehrsplatz

kW Kilowatt

LBP Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlage 19)

LEP Landesentwicklungsprogramm Bayern
LfD Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

LfU Bayerisches Landesamt für Umwelt

L.H. Lichte Höhe
Lkr. Landkreis
Lkw Lastkraftwagen
LS Lärmschutz
L.W. Lichte Weite

MLC Militär-Last-Klassen
MS Ministerielles Schreiben
MÜ Mittelstreifenüberfahrt

Nbg. Nürnberg
NBr. Nennbreite

NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> Stickstoffdioxid, Stickoxide

NW Nennweite
OD Ortsdurchfahrt

ODR Richtlinien für die rechtl. Behandlung von Ortsdurchfahrten

öFW öffentlicher Feld- und Waldweg

OK Oberkante

OPA Offenporiger Asphalt
Plafe Planfeststellung

PlafeR Richtlinien für die Planfeststellung von Straßenbauvorhaben

PM10 Partikel mit einem Durchmesser von 10 Mikrometer PWC-Anlage Unbewirtschaftet Rastanlage mit WC-Gebäude RAA Richtlinie für die Anlage von Autobahnen RAL Richtlinie für die Anlage von Landstraßen

RF Richtungsfahrbahn

RiStWag Richtlinien für bautechn. Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten

(Ausgabe 2002)

RiZak Richtzeichnungen für Lärmschirme außerhalb von Kunstbauten RLS - 90 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990)

RLuS 2012 Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (Ausgabe 2012)

RLW Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (Ausgabe 1999)

RMS Richtlinien für die Markierung von Straßen

RPS Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme

(Ausgabe 2002)

RQ Regelquerschnitt (z.B. RQ 35,5)

RRHB Regenrückhaltebecken

RStO 12 Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (Ausgabe

2012)

RS Rundschreiben

RWBA Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen

SBA Streckenbeeinflussungsanlage

SM Straßenmeisterei
SMA Splitt-Mastix-Asphalt
SPA Special-Protected-Area

St Staatsstraße

StBA Staatliches Bauamt

Str. Straße

StrKR Richtlinien über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von

Bundesfernstraßen und anderen öff. Straßen

StraWaKR Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien

SV Schwerverkehr RQ Regelquerschnitt

RVO Verordnung zu § 6a Abs.2 des Raumordnungsgesetzes

Tab. Tabelle

TEN Transeuropäische Verkehrsnetze
TKG Telekommunikationsgesetz
TR Tank- und Rastanlage
TWG Telegraphenwegegesetz

ü.N.N. Über Normalnull UL Unterlage

VBA Verkehrsbeeinflussungsanlage

VFB Verteilerfahrbahn

VLärmSchR Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast der

Bundes

VLS Verkehrsleitsystem
VoGEV Vogelschutzverordnung
V-RL Vogelschutzrichtlinie

VwVfG Verwaltungsverfahrensgesetz WaStrG Bundeswasserstraßengesetz

WHG Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts – Wasserhaushaltsgesetz

WWA Wasserwirtschaftsamt

Zufahrten-Richtlinien Richtlinien f. d. rechtliche Behandlung von Zufahrten und Zugängen an Bundes-

straßen

ZTVE-StB Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im

Straßenbau

ZTV-Lsw Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung

von Lärmschutzwänden an Straßen

# Inhalt

1		Darstellı	ung der Baumaßnahme	9
	1.1	Planer	ische Beschreibung	9
	1.2	Straße	nbauliche Beschreibung	9
		1.2.1	Standort	9
		1.2.2	Gestaltung der Anlage	10
		1.2.2.1	Allgemein	10
		1.2.2.2	Südseite	11
		1.2.2.3	Nordseite	13
		1.2.3	Größe der Anlage	14
	1.3	Verkeh	nrsanlagengestaltung	14
2		Begründ	ung des Vorhabens	15
	2.1	Vorges	chichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	15
	2.2	Pflicht :	zur Umweltverträglichkeitsprüfung	16
	2.3	Besond	lerer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	17
	2.4	Verkeh	rliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	17
		2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	17
		2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	17
		2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	19
	2.5	Verring	erung bestehende Umweltbeeinträchtigungen	20
	2.6	Zwinge	nde Gründe eines überwiegend öffentlichen Interesses	20
3		Vergleic	h der Varianten und Wahl der Linie	21
4		Techniso	che Gestaltung der Baumaßnahme	22
	4.1	Ausbau	standard	22
	4.2	Nutzun	g/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes	<b>2</b> 3
	4.3	Linienfi	ührung	<b>2</b> 3
	4.4	Quersc	hnittsgestaltung	24
		4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	24
		4.4.1.1	A 3	24
		4.4.1.2	Tank- und Rastanlage	25
		4.4.2	Fahrbahnbefestigung	25
		4.4.2.1	A 3	25
		4.4.2.2	Tank- und Rastanlage	25
	4.5	Knoten	punkte, Weganschlüsse und Zufahrten	27
	4.6	Besond	lere Anlagen	28
	4.7	Ingenie	urbauwerke	28

	4.8	Lärmschutzanlagen				
	4.9	Öffentli	che Verkehrsanlagen	29		
	4.10	Leitunge	en	29		
		4.10.1	Stromversorgung	29		
		4.10.2	Abwasserentsorgung	30		
		4.10.3	Wasserversorgung	30		
		4.10.4	Gasversorgung Rasthaus	30		
		4.10.5	Fernmeldeleitungen	31		
		4.10.6	Beleuchtung	31		
	4.11	Baugrur	nd / Erdarbeiten	32		
		4.11.1	Übersicht	32		
		4.11.2	Geotechnische Maßnahmen	33		
		4.11.2.1	Frostschutz	33		
		4.11.2.2	Böschungsneigungen	34		
		4.11.2.3	Klassifizierung der Boden- und Felsarten nach DIN 18300	34		
		4.11.2.4	Recycling des vorhandenen Oberbaus aus den Verkehrsflächen	34		
		4.11.2.5	Verfüllung der Baugrube des abgebrochenen Motels	35		
		4.11.2.6	Bodenverbesserungen	35		
			Entwässerung	35		
		4.11.2.8	Herstellung des Erdplanums	35		
		4.11.2.9	Oberboden	36		
		4.11.2.10	Gründung Lärmschutzwand	36		
		4.11.2.11	l Mengenbilanz	37		
	4.12	Entwäss	erung	37		
		4.12.1	Bestehende Vorflutverhältnisse	37		
		4.12.2	Geplante Entwässerungsmaßnahmen	37		
	4.13	Straßen	ausstattung	38		
_	Λ.	n ga h an	an den Harveltengwinkungen	20		
5		_	zu den Umweltauswirkungen			
	5.1		einschließlich der menschlichen Gesundheit			
		5.1.1	Bestand	40		
		5.1.2	Umweltauswirkungen	41		
	5.2	Schutzg	ut Pflanzen und Tiere	42		
		5.2.1	Bestand	42		
		5.2.2	Umweltauswirkungen	43		
	5.3	Schutzg	ut Boden	44		
		5.3.1	Bestand	44		
		5.3.2	Umweltauswirkungen	44		
	5.4	Schutzg	ut Wasser	45		
		5.4.1	Bestand	45		
		5.4.2	Umweltauswirkungen	46		
	5.5	Schutze	ut Luft und Klima	46		
	5.5	5.5.1	Bestand	46		
		5.5.2	Umweltauswirkungen	47		
			e e e e e e e e e e e e e e e e e e e	• •		

	5.6.	Schutz	gut Landschaftsbild	47
		5.6.1	Bestand	47
		5.6.2	Umweltauswirkungen	48
	5.7	Wechs	elwirkungen	48
	5.8	Kulturg	güter und sonstige Sachgüter	49
	5.9	Artens	chutz	49
	5.10	Natura	2000-Gebiete	50
	5.11	Weiter	e Schutzgebiete	50
6		MaRnah	men zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheb	lichor
U			auswirkungen nach den Fachgesetzen Ausgleich er neb	
	6.1		:hutzmaßnahmen	
		6.1.1	Rechtsgrundlagen	51
		6.1.2	Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse schalltechnischen Berechnungen	52
	6.2	Sonstig	ge Immissionsschutzmaßnahmen	54
		6.2.1	Gesetzliche Grundlagen	54
		6.2.2	Schutzmaßnahmen	54
	6.3	Maßna	hmen in Wassergewinnungsgebieten	54
	6.4	Landso	haftspflegerische Maßnahmen	55
		6.4.1	Gestaltungsmaßnahmen	55
		6.4.2	Ausgleichsmaßnahme	56
		6.4.3	Vermeidungsmaßnahmen	57
		6.4.4	Schutzmaßnahme	58
7		Kosten		58
	7.1	Kosten	träger	58
	7.2	Kosten	beteiligungen	58
8		Verfahr	en	59
U		VCHami		
9		Durchfü	hrung der Baumaßnahme	60
	9.1	Grunde	erwerb	60
	9.2	Vorübe	ergehend in Anspruch zu nehmende Flächen	61
	9.3	Bauabl	auf	61

# 1 Darstellung der Baumaßnahme

# 1.1 Planerische Beschreibung

An der A 3 im Abschnitt 260 bei Station 0,412 befindet sich östlich von Weibersbrunn die Tank- und Rastanlage Spessart. Konzessionär für die bestehende Tankstelle und das vorhandene Rasthaus mit Motel auf der Südseite ist die Autobahn Tank & Rast GmbH.

Baulast- und Vorhabensträger ist die Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung.

Die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen umfassen die Erweiterung der bestehenden Parkflächen auf der Südseite. Dort werden nach dem Ausbau 174 Pkw-Stellplätze (+8), 132 Lkw-Stellplätze (+73), 20 Stellplätze für Busse, Pkw mit Anhänger und Caravan (+9) und ein 175 m langer Parkstreifen für Groß- und Schwertransporte vorhanden sein.

Der Ausbau der Tank- und Rastanlage ist im Netzkonzept zur Ausstattung der Bundesautobahnen mit Nebenbetrieben enthalten. Es wird eine baldige Realisierung der geplanten Maßnahmen im Rahmen des Investitionsprogramms für den Neu- und Ausbau von Tank- und Rastanlagen an Bundesautobahnen angestrebt. Dem Vorentwurf hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung mit Schreiben vom 13.08.2013 Nr. StB 12/7436.3/003-Spessart/1980213 den Gesehenvermerk erteilt.

#### 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

#### 1.2.1 Standort

Die bestehende Anlage befindet sich an der A 3 zwischen der Anschlussstelle Weibersbrunn im Westen und der Anschlussstelle Marktheidenfeld im Osten.

In nachfolgender Tabelle sind die Abstände zu den nächsten Tank- und Rastanlagen angegeben:

Richtung	Name der Anlage	Abstand	Bemerkung
Nürnberg	PWC Kohlsberg Süd	11,3 km	geplant
Frankfurt	PWC Röthenwald	13,9 km	
Nürnberg	TR Würzburg - Süd	51,7 km	
Frankfurt	TR Weiskirchen	44,1 km	In Hessen

Tabelle 1

In die bestehende Anlage ist derzeit die Anschlussstelle Rohrbrunn integriert, so dass darüber ein Anschluss an das untergeordnete Straßennetz vorhanden ist. Die bestehende Anschlussstelle dient auch als Umfahrung für Motelgäste aus Richtung Nürnberg von der Nordseite auf die Südseite und zurück. Im Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau der A 3 im Abschnitt westlich Rohrbrunn – Haseltalbrücke ist eine Verlegung der Anschlussstelle Rohrbrunn um ca. 750 m nach Westen mit Anbindung an die Staatsstraße 2317 vorgesehen und bereits bestandskräftig planfestgestellt (Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008, Az: 32-4354.1-3/07). Die bestehende Anschlussstelle wird teilweise zurückgebaut und dient künftig nur noch dem Motelverkehr aus Richtung Nürnberg, dem Brand- und Katastrophenschutz und dem Autobahnbetriebsdienst. Eine Auffahrt auf die A 3 für Motelgäste mit Ziel Frankfurt ist in Zukunft nur noch über die Staatsstraße 2312 und die neue Anschlussstelle Rohrbrunn möglich.

Auf der Südseite wurde 2012 ein neues Motel mit 67 Zimmern, verteilt auf 5 Vollgeschossen, und Anschluss an die Westseite des vorhandenen Rasthauses gebaut. Das alte Motel wurde abgebrochen.

# 1.2.2 Gestaltung der Anlage

#### 1.2.2.1 Allgemein

Grundvoraussetzung für die geplante Erweiterung der Tank- und Rastanlage Spessart Süd sind der 6-streifige Ausbau der A 3 mit der Verlegung der AS

Rohrbrunn und der Staatsstraße 2312 sowie der bereits genannte Ersatzneubau des Motels.

Erst nach Umsetzung dieser Maßnahmen kann das vorgesehene Verkehrsflächenkonzept vollständig realisiert werden. Für den Streckenausbau besteht bereits Baurecht (Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008, Az: 32-4354.1-3/07). Der Ersatzneubau des Motels und der Abbruch des alten Gebäudes wurden bereits Ende 2012 abgeschlossen.

Die Gestaltung der neuen Rastanlage wurde nach den "Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen" (ERS 2011) vorgenommen.

Durch die Schrägaufstellung verschiedener Fahrzeugarten in den Parkständen ist ein optimales und zügiges Ein- und Ausfahren von und in die durchgehenden Fahrgassen möglich.

Bei der Planung der gesamten Anlage wurde der 6-streifige Ausbau der A 3 berücksichtigt.

#### 1.2.2.2 Südseite

Die bestehende Tankstelle befindet sich in "Insellage". An der Autobahn zugewandten Seite ist der Tankbereich für Pkw vorhanden. Hinter dem Tankstellengebäude befinden sich der Tankbereich Lkw sowie Garagen und Stellplätze für Personal. Die vorhandene Tankstelle wird durch den Umbau der Verkehrsanlagen nur randlich durch die Sanierung der Fahrbahndecke im Stauraum- und Abfahrtsbereich berührt. Die Abfahrt der Tankstelle in die neue Durchfahrtsstraße wird so umgestaltet, dass der Abstand zur Einfahrt in die neue Pkw-Rotunde und Lkw-Schrägparkharfen so groß wie möglich ist und damit eine klarere Verkehrsführung Tanken/Parken-Rasten sowie eine gut erkennbare Beschilderung geschaffen werden kann.

Die geplante Verkehrsflächenerweiterung ist ausschließlich auf bundeseigenen Flächen bzw. dem bisherigen Motelgrundstück geplant. Das vorhandene Motel wurde von der Autobahn Tank & Rast GmbH durch einen Neubau mit

Anschluss zum bestehenden Rasthaus ersetzt. Dadurch werden zusätzliche Flächen frei, die für neue Pkw-Stellplätze genutzt werden.

Die übrigen Erweiterungsflächen für die unterschiedlichen Fahrzeugarten befinden sich im Wesentlichen im Bereich der vorhandenen Stellplätze für Lkw und Pkw.

Die Erschließung der Pkw-Parkflächen erfolgt über zwei zusammenhängende Rotunden. Die Lkw-Parkflächen in Fischgrätaufstellung werden über eine Durchfahrtsstraße erschlossen.

Der Standort Spessart Süd ist beliebt bei Busreisenden aus Nordwestdeutschland und den Niederlanden. Nicht selten wird er, auch in den Nachtstunden, von bis zu 20 Bussen gleichzeitig aufgesucht. Wegen Überfüllung durch Lkw haben die Busse kaum eine Möglichkeit, einen Parkplatz zu finden, weil die ausgewiesenen Busparkplätze längst von Lkw belegt sind. Für Busse, Pkw mit Anhänger und Caravan werden daher Stellplätze im Randbereich der Pkw-Rotunde vorgesehen, wo ein Zuparken von Lkw nicht möglich ist.

Parkplätze für Frauen und Behinderte sind in der Nähe des bestehenden Rasthauses geplant.

Durch die Anlage von Gehwegen, mit möglichst direkten Führungen zur bestehenden Raststätte, ist eine sichere Führung der Fußgänger gewährleistet.

Zur Verdeutlichung der Fußgängerkreuzungsbereiche mit den Fahrgassen ist der Einbau eines farbigen Belages vorgesehen.

Parallel zur Autobahn wird eine durchgehende Fahrgasse angeordnet. Entlang dieser Durchfahrtsstraße ist ein 185 m langer und 5,00 m breiter Parkstreifen für Großraum- und Schwertransporte geplant. Zwischen dieser Durchfahrtsstraße und der Richtungsfahrbahn Nürnberg der A 3 wird eine beidseitig hochabsorbierende Lärmschutzwand (h = 4,50 m) für die zur Autobahn gerichteten Lkw erstellt. Der bereits planfestgestellte 6-streifiger Ausbau der A 3 ist dabei berücksichtigt.

Auf den Grundstücken der Autobahn Tank & Rast GmbH werden Anpassungsarbeiten notwendig. Insbesondere müssen die Abfahrt von der Tankstelle, die Personalparkplätze im Tankstellenbereich, die Anschlüsse der neuen Verkehrsflächen rund um Rasthaus mit neuem Motel und die Zufahrt zum vorhandenen Wirtschaftshof angepasst werden.

Die bisher im unmittelbaren Vorfeld zur Tankstelle liegende Anschlussstelle Rohrbrunn wird beim 6-streifigen Ausbau aufgelassen, teilweise zurückgebaut und dient künftig nur noch dem Motelverkehr aus Richtung Nürnberg, dem Brand- und Katastrophenschutz und dem Autobahnbetriebsdienst. Als Ersatz ist an der ca. 750 m westlich liegenden Staatstraße 2317 eine neue Anschlussstelle vorgesehen (siehe auch Ziffer 1.2.1). Hierfür besteht bereits Baurecht (Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008, Az: 32-4354.1-3/07). Eine Auffahrt auf die A 3 für Motelgäste mit Ziel Frankfurt ist in Zukunft nur noch über die neue Staatsstraße 2312 und die neue Anschlussstelle Rohrbrunn möglich.

Das vorhandene Rasthaus bleibt unverändert.

Das bestehende Motel wurde abgebrochen und mit Anschluss an das Rasthaus neu gebaut (siehe auch Ziffer 1.2.1). Verkehrsanlagen- und Motelerweiterungsplanung erfolgten in enger Abstimmung zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Autobahndirektion Nordbayern.

Für die Entwässerung der Verkehrsflächen ist eine Regenwasserbehandlungsanlage (ASB und RRHB 238-2L) östlich der Rastanlage und nördlich der A 3 geplant (siehe Unterlage 18). Diese Beckenanlage wurde bereits mit dem 6-streifigen Ausbau planfestgestellt und ist in der Lage, auch das zusätzliche Wasser aus der erweiterten Rastanlage aufzunehmen.

#### 1.2.2.3 Nordseite

Durch den teilweisen Rückbau der Anschlussstelle Rohrbrunn werden künftig Flächen auf der Westseite der Tank- und Rastanlage Spessart Nord frei, so dass dort fünf zusätzliche Lkw-Parkplätze geschaffen werden können. Diese geringfügige Erweiterung wurde bereits mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008, Az: 32-4354.1-3/07 genehmigt.

Zwischen der Durchfahrtsstraße und der Richtungsfahrbahn Frankfurt der A 3 wird eine beidseitig hochabsorbierende Lärmschutzwand (h = 2,50 m) für die zur Autobahn gerichteten Lkw erstellt. Der bereits planfestgestellte 6-streifige Ausbau der A 3 ist dabei berücksichtigt.

Ansonsten bleibt die Verkehrsanlage unverändert.

# 1.2.3 Größe der Anlage

Die Stellplatzkapazitäten für die Erweiterung der TR Spessart Süd wurden in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern festgelegt und sind unter Ziffer 2.4.2 in Tabelle 2 zusammenfassend dargestellt.

# 1.3 Verkehrsanlagengestaltung

Die Tank- und Rastanlage Spessart Süd ist Bestandteil des bundesweiten Netzes von Rastanlagen an Bundesautobahnen. Aufgrund der vorhandenen Standortbedingungen (bestehende leistungsfähige Ver- und Entsorgung, Ausnutzung bundeseigener Flächen zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme, Gebäude bleiben unverändert) drängt sich eine Untersuchung von Alternativstandorten nicht auf. Derartige Überlegungen mussten daher von vorneherein ausscheiden. Ein vollständig neuer Standort würde zu deutlich größeren Eingriffen an anderer Stelle führen. Gründe, die solche Eingriffe rechtfertigen könnten, sind nicht erkennbar. Auch zur Minimierung der Eingriffe in Privatgrund ist es sinnvoll, möglichst nah am Bestand zu bleiben. Gleiches gilt für die Minimierung der Baukosten.

# 2 Begründung des Vorhabens

# 2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

In der Bund-Länder-Standortbesprechung am 03.11.2004 wurde der Ausbau der Rastanlage aufgegriffen und vereinbart, dass im Rahmen einer Planungsbesprechung mit Ortseinsicht am 22.03.2005 das weitere Vorgehen erörtert werden soll. Im Ergebnis dieser Planungsbesprechung wurde folgendes Ausbaukonzept festgelegt:

- Anordnung einer Pkw-Rotunde auf der Fläche zwischen Rasthaus und Motel.
- Anordnung von Lkw-Längsstellplätzen anstelle der an der Lkw-Fahrgasse vorhandenen Pkw-Stellplätze.
- Umbau der vorhandenen Pkw-Rotunde östlich des Rasthauses zu Stellplätzen für Busse und Pkw mit Anhänger.
- Neuordnung der Zufahrt für Lieferverkehre und Personal von der St 2312 aus.
- Vertauschen der Lkw- und Pkw-Zapfsäulen an der Tankstelle zur Verbesserung der Abfahrtsituation (Beseitigung der vorhandenen Kreuzung).
- Motel und Rasthaus bleiben unverändert.
- Verlegung der AS Rohrbrunn an die Staatsstraße 2317.
- Vorlage des Standortkonzeptes bis Ende 2005.

Im Herbst 2005 verfestigte sich die Notwendigkeit zusammen mit dem Ausbau der A 3 auch die Staatsstraße 2312 östlich des Rasthauses zu verlegen. Dadurch wurden zusätzliche Flächen zwischen der A 3 und der St 2312 frei, die sich für weitere Lkw-Parkplätze anboten. Für die erforderliche Planungssicherheit sollte mit der Vorlage des Standortkonzeptes abgewartet werden, bis für den Ausbau der A 3 mit Verlegung der Staatsstraße Baurecht besteht.

Im Frühjahr 2008 hat die Autobahn Tank & Rast GmbH den Ersatzneubau des Motels mit direktem Anschluss an die Westseite des Rasthauses angekündigt. Damit wurden zusätzliche Flächen zwischen Tankstelle und Motel/Rasthaus frei, die potentiell für Parkplätze nutzbar sind.

Mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008, Az: 32-4354.1-3/07 wurde das Baurecht für die A 3 und die St 2312 geschaffen und die Planungen zum Standortkonzept für die Rastanlage wieder aufgenommen.

Unter Berücksichtigung der Verlegung der St 2312, der AS Rohrbrunn sowie des Motels und einem nun möglichen Verzicht auf einen kostenintensiven Umbau der Tankstelle wurde das Standortkonzept überarbeitet und am 30.01.2009 über die Oberste Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Genehmigung vorgelegt.

Mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung vom 16.02.2009, Az: PG Lkw/7413.2/003-Spessart/990436 wurde diesem zugestimmt und gleichzeitig der Auftrag zur Erstellung des Vorentwurfes erteilt. Der Vorentwurf hat mit Schreiben des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung vom 13.08.2013, Nr. StB 12/7436.3/003-Spessart/1980213 den Gesehenvermerk erhalten.

# 2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Für die geplante Verkehrsflächenerweiterung der Tank- und Rastanlage Spessart Süd soll eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Die Feststellungsunterlagen beinhalten insgesamt die notwendigen Angaben zur UVP. Mit diesem Erläuterungsbericht (Unterlage 1) wird die nach § 6 UVPG erforderliche "allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung" vorgelegt.

#### 2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag besteht nicht.

# 2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

#### 2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Die A 3 verbindet als transeuropäische Verkehrsachse die Niederlande und Deutschland mit den südosteuropäischen Nachbarn, verläuft dabei auch durch die Region Bayerischer Untermain (1) und muss neben einem besonders starken Transitverkehr auch erhebliche Quell- und Zielverkehre aus dem Oberzentren Würzburg und Aschaffenburg aufnehmen. Sie ist als Europastraße E41 auch Bestandteil des transeuropäischen Netzes (TEN).

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 01.09.2013 ist unter 4.2 folgendes ausgeführt:

"Die Straßen tragen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur – einschließlich der dazugehörigen Anlagen des ruhenden Verkehrs – ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei."

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ist nicht erforderlich, weil das Vorhaben den oben genannten Zielen der Raumordnung nicht entgegensteht und der Ausbau der Rastanlage keine raumbedeutsamen Auswirkungen nach sich zieht (siehe hierzu auch Art. 24 BayLPIG).

#### 2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Aufgrund des stark gestiegenen Verkehrsaufkommens auf der A 3 besteht dringend Bedarf, die Rastanlagen mit ausreichend Parkraum für Lkw und Pkw auszustatten. Die bundesweite Verkehrszählung der abgestellten Lkw entlang der Bundesautobahnen im Frühjahr 2008 hat für den Abschnitt der A 3 zwi-

schen der Landesgrenze Hessen/Bayern und dem AD Würzburg-West ergeben, dass auf ausgewiesenen 543 Lkw-Stellplätzen bis zu 753 Lkw abgestellt waren. Dabei waren nicht nur die Rastanlagen an der Autobahn, sondern auch die vorhandenen Autohöfe überfüllt. Für das Prognosejahr 2025 im Netzkonzept des Bundes für die Ausstattung der Rastanlagen an Bundesautobahnen mit Lkw-Stellplätzen wird im o.g. Streckenabschnitt mit folgendem Lkw-Stellplatzbedarf gerechnet:

	Lkw-Stellplätze
Prognose 2025:	775
Vorhanden:	- 543
Beim 6-str. Ausbau wegfallende kleine Parkplätze:	120

Defizit 2025:

352

Mit folgenden Abhilfemaßnahmen soll dieses Defizit beseitigt werden:

Rastanlage	Bautyp	Verkehrs- freigabe	Zusätzliche Lkw-Stellplätze
PWC Strietwald Nord	Neubau	2008	16
PWC Strietwald Süd	Neubau	2008	16
PWC Birkenhain	Neubau	2011	53
PWC Röthenwald	Neubau	2011	41
TR Spessart Süd	Ausbau	geplant	73
PWC Kohlsberg Nord	Neubau	2010	48
PWC Kohlsberg Süd	Neubau	geplant	47
PWC Fronberg Nord	Neubau	2009	43
PWC Fronberg Süd	Neubau	2009	47

Summe: 384

Besonders für Lkw stehen auf der TR Spessart Süd nicht genügend Parkplätze zur Verfügung, so dass es täglich in den Nachtstunden zur Überlastung der Anlage kommt. Die bundesweite Verkehrszählung der abgestellten Lkw auf Nebenbetrieben der Bundesautobahnen im Frühjahr 2008 hat gezeigt, dass auf der Südseite bis zu 169 Lkw bei 59 vorhandenen Lkw-Parkplätzen abge-

stellt waren. Es werden selbst die Pkw-Stellflächen, die Durchfahrtsstraßen und sogar die Ein- und Ausfädelungsstreifen als Abstellraum genutzt. Letzteres erhöht häufig das Unfallrisiko in diesen Bereichen. Eine sichere Zufahrt zur Verkehrsanlage ist dann nicht mehr möglich. Die Erweiterung der vorhandenen Parkflächen der Tank- und Rastanlage Spessart Süd ist daher dringend geboten.

Die gesamten kleinen Parkplätze mit max. 5 Stellplätzen für Lkw werden mit dem 6-streifigen Ausbau der A 3 aufgelassen.

Der Lkw-Stellplatzbedarf im Streckenabschnitt zwischen der Landesgrenze Hessen/Bayern und dem AD Würzburg-West wurde auf der Basis des prognostizierten Lkw-Verkehrsaufkommens von 14.033 Lkw/24h im Jahr 2025 ermittelt. Im Netzkonzept für die Schaffung von Lkw-Stellplätzen für den o.g. Streckenabschnitt sind für die Tank- und Rastanlage Spessart Süd folgende Stellplatzzahlen vorgesehen.

	Vorhanden	Geplant
Pkw	166	174
Lkw	59	132
Busse und Pkw m. Anhänger, Caravan	11	20
Groß- und Schwertransport	-	185 m

Tabelle 2

#### 2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Wie bereits unter Ziffer 2.4.2 ausführlich dargestellt, führt die Überlastung der Rastanlage oft auch dazu, dass Lkw im Bereich der Ausfädelungsstreifen abgestellt werden. Auf der Tank- und Rastanlage Rhön hat dies 2009 bereits zu zwei tödlichen Unfällen geführt. Ein bedarfsgerechter Ausbau der Tank- und Rastanlage Spessart Süd trägt auch zur deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit, nicht nur im Bereich der Verkehrsanlage, sondern auch auf

der gesamten A 3 bei, weil Lkw-Fahrer zur Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeit damit ausreichend Parkraum finden.

### 2.5 Verringerung bestehende Umweltbeeinträchtigungen

Die vorhandene Lärm- und Schadstoffsituation im Planungsraum wird bestimmt durch den bestehenden Verkehrsweg A 3. Durch die geplante Maßnahme sind keine erheblichen Veränderungen zu erwarten.

Der nächstgelegene bebaute Bereich ist der Ortsteil Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn mit Forsthof und Jagdhaus. Er liegt ca. 100 m von der Rastanlage entfernt und südlich der Staatstraße 2312. Bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung der A 3 beträgt die derzeitige Lärmbelastung bis zu 65 dB(A) tagsüber und 61 dB(A) nachts. Diese hohen Lärmimmissionen werden durch die für den Lkw-Bereich vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen um bis zu 3 dB(A) am Tag und 2 dB(A) in der Nacht vermindert.

Durch die Lärmschutzanlagen werden die Schadstoffimmissionen auch in der Ausbreitung in das Siedlungsgebiet gehindert. Sie bilden gleichzeitig einen Irritationsschutz für das benachbarte FFH- und Vogelschutzgebiet.

Wasserschutzgebiete werden von der Maßnahme nicht berührt. Überschwemmungsgebiete und Bebauung werden nicht beeinträchtigt.

#### 2.6 Zwingende Gründe eines überwiegend öffentlichen Interesses

Für die Schaffung von ausreichend Parkraum entlang der Autobahn und für die Verbesserung der Verkehrssicherheit besteht öffentliches Interesse. Ein Ausbau innerhalb der bestehenden Rastanlage ist einer Alternative eines Neubaus aus naturschutzfachlichen Gründen vorzuziehen. Das Erweiterungsvorhaben erfordert weder eine FFH- noch eine artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung, so dass weitere Ausführungen zur Darstellung der zwingen-

den Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses an der Erweiterung der Rastanlage nicht erforderlich sind.

# 3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Eine Variantenuntersuchung wird durch die vorhandenen Zwangspunkte erheblich eingeschränkt. Diese sind:

- Die vorhandenen Nebenbetriebe (Tankstelle und Rasthaus mit Motel).
- Die die A 3 kreuzenden Umfahrung von der Nord- zur Südseite.
- Die im Süden verlaufende Staatsstraße 2312.
- Die benachbarten Waldbereiche, die als Landschaftsschutzgebiet und Naturpark eingestuft sind.

Der so abgegrenzte zur Verfügung stehende Planungsraum lässt nur die vorliegende Konzeption ohne Gegenverkehrsführung zu. Die überwiegend gewählte Anordnung der Lkw-Parkstände in "Fischgrätaufstellung" stellt eine flächenverbrauchsoptimierte Planung dar. Durch die mögliche geländeangepasste Trassierung können Eingriffe in Natur und Landschaftsbild minimiert werden.

# 4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

#### 4.1 Ausbaustandard

Die Entwurfs- und Betriebsmerkmale richten sich nach der RAA i.V.m. den ERS 2011. Im Weiteren wird davon ausgegangen, dass die A 3 bereits 6-streifig ausgebaut ist oder ein zeitgleicher Ausbau von Strecke und Rastanlage erfolgt.

Die Tank- und Rastanlage Spessart Süd ist wie die A 3 als Autobahn in die Entwurfsklasse EKA 1 A einzustufen. Bisher vorhandene Gegenverkehrsbereiche entfallen mit dem Ausbau. Die Verkehrsanlage wird im Einrichtungsverkehr betrieben. Damit kann einem falschen Auffahren auf die Autobahn entgegengewirkt werden.

Die Regelquerschnitte wurden nach RAA (Ein- und Ausfädelungsstreifen) bzw. ERS 2011 (Fahrgassenbreiten, Parkstandabmessungen, Gehwegbreiten) festgelegt.

Kreuzungen von Fahrgassen wurden vermieden. Es kommen ausschließlich Gabelungen bei der Verkehrsführung zum Einsatz.

Die Vorfahrtsregelung richtet sich nach Vorgaben der RWAB 2000, der RMS bzw. ERS 2011.

Gehwege wurden so geplant, dass immer eine direkte Führung zum Rasthaus oder zur Tankstelle für den Verkehrsteilnehmer erkennbar ist und Kreuzungen mit Fahrgassen soweit wie möglich vermieden werden.

Erholungsflächen werden abseits der Fahrgassen angelegt.

Innerhalb der Rastanlage ist die Trassierung nach Lage und Höhe nicht fahrdynamisch sondern fahrgeometrisch gestaltet, so dass sich eine unterhaltungsfreundliche Verkehrsanlage ergibt. Die Gestaltung der Parkflächen berücksichtigt die Anforderungen an den Winterdienst, insbesondere im Bereich der Pkw-Schrägparktaschen.

# 4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes

Straßen- und Wegeverlegungen über die im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 3 bereits planfestgestellten Maßnahmen hinaus sind nicht erforderlich.

#### 4.3 Linienführung

Die Zu- und Abfahrten der Rastanlage sind nach den Grundsätzen der RAA fahrdynamisch gestaltet.

Die bestehenden Ein- und Ausfädelungsstreifen besitzen eine ausreichende Länge nach RAA und müssen nur dem 6-streifigen Ausbau der A 3 angepasst werden.

Die Ausfahrten wurden nach Typ A1 und die Einfahrt nach Typ E1 der RAA geplant. Die Entwurfsparameter sind in nachfolgender Tabelle 3 zusammengefasst:

			Ausfa	ahrt	Einfal	hrt
Rampengeschwindigkeit V <sub>Rampe</sub>		km/h	60	)	40	
Trassierungselement			Grenzwert (RAA)	gewählt	Grenzwert (RAA)	gewählt
Kurvenradien	min R	m	125	∞	50	1.000
Längsneigung	max s	%	6	0,222	6	1,5
Kuppenhalbmesser	min Hk	m	2.800	7.700	1.500	8.700
Wannenhalbmesser	min Hw	m	1400	-	750	-
Höchstquerneigung	max q	%	6	2,5	6	5,5

Tabelle 3

Zwangspunkte für die Anordnung der neuen Tank- und Rastanlage sind die vorhandene A 3, die bestehenden Unterführungen der Umfahrung von der Nordseite auf die Südseite, die vorhandenen Nebenbetriebe (Tankstelle, Motel und Rasthaus) und die südlich verlaufende Staatsstraße 2312.

Die Fahrgassen innerhalb der neuen Anlage sind grundsätzlich fahrgeometrisch geformt. Die Querneigungen der Fahrgassen und Stellflächen werden so angelegt, dass ein möglichst einfaches, wirtschaftliches und unterhaltungsfreundliches Entwässerungssystem entsteht. Für die geplanten Parkstände werden folgende Regelabmessungen der Tabelle 4 der ERS 2011 verwendet:

Parkstand für		Breite [m]	Tiefe [m]
Pkw	Schrägaufstellung	2,50	5,50
Lkw	Schrägaufstellung	3,50	18,00
Busse, Pkw mit Anhänger und Caravans	Sägezahnaufstellung	3,00 - 5,50	17,00
Großraum- u. Schwertransport	Längsaufstellung	5,00	185

Tabelle 4

Im Lageplan (Unterlage 5) sind die freizuhaltenden Sichtfelder eingetragen.

# 4.4 Querschnittsgestaltung

# 4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

# 4.4.1.1 A 3

Folgender Fahrbahnquerschnitt ist im Bereich der Ein- und Ausfädelungsstreifen geplant:

Randstreifen	0,75 m
Fahrstreifen	3,50 m
Fahrstreifen	3,50 m
Fahrstreifen	3,75 m
Aus-/Einfädelungsstreifen	3,75 m
Randstreifen	0,50 m
Bankett	2,00 m

In Bereichen, in welchen passive Schutzmaßnahmen nach RPS erforderlich werden, wurde das Bankett entsprechend des Wirkungsbereichs des gewählten Schutzsystems verbreitert.

# 4.4.1.2 Tank- und Rastanlage

Die Regelfahrgassenbreiten nach den ERS 2011 für die verschiedenen Fahrgassen enthält die nachfolgende Tabelle:

Fahrgasse	Breite [m]
Fahrgassen ohne Parkstände  – Für LKW-, Bus- oder PKW mit Anhänger  – Ausschließlich für PKW	5,50 4,50
Fahrgassen mit Parkständen  – Für LKW-, Bus- oder PKW mit Anhänger  – Ausschließlich für PKW	6,50 4,50
Zu- und Abfahrten und Erschließungsstraße Parkplatz Motel	5,50

Tabelle 5

Die Regelbankettbreite beträgt 1,50 m.

# 4.4.2 Fahrbahnbefestigung

#### 4.4.2.1 A 3

Die Festlegung der Belastungsklasse und des Oberbaues für die A 3 mit ihren Ein- und Ausfädelungsstreifen erfolgt nach der RStO-12. Danach ist der Oberbau für die Belastungsklasse BK<sub>100</sub> unter Berücksichtigung der Frostempfindlichkeitsklasse F3 vorzusehen.

# 4.4.2.2 Tank- und Rastanlage

Die Festlegung der Belastungsklassen und des Oberbaues für die Verkehrsund Parkflächen erfolgt nach der RStO-12.

Unter Berücksichtigung der Frostempfindlichkeitsklasse F3 ist folgender Oberbau vorgesehen:

- (1) Fahrgassen von und zu den Lkw-Stellplätzen sowie durchgehende Fahrgassen werden der Belastungsklasse BK<sub>10</sub> der RStO-12 zugeordnet.
- (2) Lkw- und Bus Parkflächen werden gemäß Tabelle 5 der RStO-12 ebenfalls der Belastungsklasse BK<sub>10</sub> zugeordnet.
- (3) Pkw Parkflächen werden gemäß Tabelle 5 der RStO-12 der Belastungsklasse BK<sub>1,0</sub> zugeordnet.
- (4) Fahrgassen zwischen den Pkw–Parkflächen, die nur von Pkw und Betriebsdienst befahren werden, werden gemäß Tabelle 5 der RStO-12 ebenfalls der Belastungsklasse BK<sub>1,0</sub> zugeordnet.
- (5) Fahrgassen, die nur von Pkw und Bus befahren werden, werden gemäß Tabelle 5 der RStO-12 der Belastungsklasse BK<sub>10</sub> zugeordnet.
- (6) Für Gehwege und Sitzflächen wird ein Betonplattenbelag nach RStO-12 gebaut.

Die notwendigen Einfassungen werden aus Betonbordsteinen hergestellt. Soweit wirtschaftlich, werden die ausgebauten Granitbordsteine wieder verwendet.

Die vorhandenen Asphaltflächen werden ausgebaut, kaltrecycelt und, soweit geeignet, als Frostschutz wieder eingebaut.

#### 4.5 Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten

Im Folgenden werden nur die Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten in und an das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz dargestellt. Die Gestaltung der Knotenpunkte innerhalb der Verkehrsanlagen richtet sich streng nach den ERS 2011.

Die Einmündung der Umfahrung von der Nordseite auf die Südseite in die Staatsstraße 2312 wird als Grundform I ohne Linksabbiegestreifen nach RAS-K-1 bzw. als Zufahrtstyp KE6 mit Linksabbiegestreifen ist nach Ziffer 3.2.4.2 Tabelle 8 der RAS-K-1 nicht erforderlich. Gegenüber den bisherigen Verkehrsverhältnissen als Anschlussstelle wird die künftige Verkehrsbelastung erheblich geringer sein, weil nur noch der Motelverkehr von der Nordseite zur Südseite, der Autobahnbetriebsdienst, Lieferverkehre und der Brand- und Katastrophenschutz diese Straße benutzen. Die straßenbauliche Gestaltung dieser Einmündung wurde bereits mit dem Streckenausbau der A 3 planfestgestellt und ist nur nachrichtlich enthalten.

Der Anschluss des Wirtschaftshofes des Rasthauses an die Staatsstraße 2312 wird nach den gleichen unter Ziffer 4.5 Abs. 2 genannten Grundsätzen ausgeführt. Zum Linksabbiegen in die Zufahrt zum Wirtschaftshof des Rasthauses wird auf der St 2312 ein Linksabbiegestreifen geplant. Die straßenbauliche Gestaltung dieser Einmündung wurde ebenfalls bereits mit dem Streckenausbau der A 3 planfestgestellt und ist nur nachrichtlich enthalten.

Die Einmündung des Südquadranten der Anschlussstelle Rohrbrunn in die Staatstraße 2312 bleibt für den Autobahnbetriebsdienst erhalten und wird für den öffentlichen Verkehr gesperrt.

#### 4.6 Besondere Anlagen

Die bestehende Tankstelle und das vorhandene Rasthaus bleiben in ihrer heutigen Form bestehen. Die Abfahrten von der Tankstelle mit Anschluss an die neuen Verkehrsflächen werden als Einmündung neu angelegt. Die Gehwege im Bereich des Rasthauses werden an die neue Verkehrsanlage angepasst. Das alte Motel wurde von der Autobahn Tank & Rast GmbH durch einen Ersatzneubau mit Anschluss an die Westseite des Rasthauses ersetzt und im September 2012 eröffnet. Der Abbruch des alten Motels wurde im Herbst 2012 durchgeführt. Zum neuen Parkplatz für Motelgäste aus Richtung Nürnberg wird über die Zufahrt zum Wirtschaftshof des Rasthauses eine neue Zufahrt gebaut, die auch von Autobahnbetriebsdienst mit genutzt wird.

Weitere Neu- Umbaumaßnahmen sind seitens der Autobahn Tank & Rast GmbH nicht geplant.

Soweit Änderungen an den Betriebsgrundstücken der Autobahn Tank & Rast GmbH notwendig werden, sind diese im Grunderwerbsplan Unterlage 10.1 dargestellt.

#### 4.7 Ingenieurbauwerke

Ingenieurbauwerke werden durch die Erweiterung der Rastanlage nicht unmittelbar betroffen. Die Änderung der vorhandenen Unterführung (Bauwerk-Nr. 6122 650, ehem. BW 237a) im Zuge der Umfahrung von der Nordseite auf die Südseite ist Bestandteil des Streckenausbaus der A 3 und bereits planfestgestellt. Die wesentlichen Daten des Bauwerkes werden nachfolgend nur nachrichtlich dargestellt.

Es ergeben sich folgende Abmessungen:

Station 0,000 L. W. = 11,50 m L. H.  $\ge$  4,50 m

Breite zw. d. Geländern = 51,00 m - 55,00 mKr.-Winkel = 133,216 gon Als Irritationsschutz für Vögel ist zwischen Pkw/Bus-Rotunde und der Staatsstraße 2312 eine 3,00 m hohe und 210 m lange Gabionenwand geplant.

### 4.8 Lärmschutzanlagen

Zum Schutz der Führerhäuser der Lkw in den der A 3 zugewandten Lkw-Schrägparkharfen sind auf der Nordseite von Station 0,096 bis Station 0,436 und auf der Südseite von Station 0,181 bis Station 0,836 Lärmschutzwände erforderlich. Die Höhe der jeweiligen Schutzmaßnahme beträgt auf den Nordseite 2,50 m über Gradiente Richtungsfahrbahn Frankfurt und auf der Südseite 4,50 m über Gradiente Durchfahrtsstraße. Diese Lärmschutzanlagen verbessern auch die Lärmsituation im Bereich der Wohnbebauung von Rohrbrunn. Sie bilden gleichzeitig einen Irritationsschutz für das benachbarte FFH-und Vogelschutzgebiet.

# 4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Bestehende öffentliche Verkehrsanlagen sind nicht betroffen.

# 4.10 Leitungen

# 4.10.1 Stromversorgung

Die vorhandene Rastanlage ist an das Leitungsnetz der Bayernwerk AG Netzbetrieb Unterfranken angeschlossen. Die Verbindung der beiden Trafo-Stationen Nord und Süd mit einen 20-kV-Kabel ist im Umbaubereich der Rastanlage zu verlegen.

Notwendige Umbau- und Sicherungsmaßnahmen werden in enger Abstimmung mit dem Versorgungsunternehmen getroffen.

#### 4.10.2 Abwasserentsorgung

Die Abwasserentsorgung der vorhandenen Rasthäuser und Tankstellen erfolgt über einen Privatkanal der Autobahn Tank & Rast GmbH an die bestehende Kläranlage der Autobahn Tank & Rast GmbH nördlich der A 3 bei Station 0,612. Soweit die Abwasserleitungen durch den Umbau der Verkehrsflächen berührt werden, sind sie zu verlegen bzw. zu sichern.

#### 4.10.3 Wasserversorgung

Die Versorgung der Tank- und Rastanlage Spessart mit Trinkwasser erfolgt über das Wassergewinnungsgebiet "Rösselbrunnen" und "Essigbrunnen" der Autobahn Tank & Rast GmbH im Gemeindegebiet von Dammbach an der Staatsstraße 2317 sowie über den vorhandenen Hochbehälter östlich des Ortsteils Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn.

Auf der Südseite bleiben die Anschlüsse an das vorhandene Rasthaus, das neue Motel und die best. Tankstelle erhalten. Die vorhandene Wasserleitung im Bereich des alten Motels wurde zusammen mit dem Abbruch aufgelassen. Die Verbindungsleitungen zwischen Tankstelle und Rasthaus sowie dem Rasthaus und dem Stützpunkt Rohrbrunn des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg werden in die Gehwege der Pkw/Bus-Rotunden verlegt. Die Wasserleitung vom Rasthaus zur Nordseite und zur Kläranlage bleibt unverändert und wird bei Bedarf gesichert. Die erforderlichen Verlegungs-, Sicherungs- und Schutzmaßnahmen an den Wasserleitungen werden in Abstimmung mit der Autobahn Tank & Rast GmbH durchgeführt.

# 4.10.4 Gasversorgung Rasthaus

Die Leitung von den Flüssiggastanks zum Rasthaus bleibt in ihrer Lage unverändert. Soweit sie im Baufeld liegt, wird sie in Abstimmung mit der Autobahn Tank & Rast GmbH gesichert.

# 4.10.5 Fernmeldeleitungen

Die bestehenden autobahneigenen Streckenfernmeldekabel, Strom- und Datenkabel werden, soweit sie innerhalb der neuen Verkehrsanlage liegen, in den Streifen zwischen Rastanlage und Staatsstraße 2312 verlegt. Das Anschlusskabel zur Tankstelle kann in seiner derzeitigen Lage verbleiben und wird gesichert.

Soweit öffentliche Fernmeldeleitungen im Umbaubereich berührt werden, sind sie in Abstimmung mit dem jeweiligen Telekommunikationsunternehmen im erforderlichen Umfang umzubauen bzw. zu sichern.

# 4.10.6 Beleuchtung

Die Bereiche der Parkflächen und Gehwege erhalten eine ausreichende Beleuchtung. Die Art der Leuchtmittel soll auf nachtaktive Insekten besondere Rücksicht nehmen. Die ausgewiesenen Frauenparkplätze werden mit einem beleuchteten Parkplatzschild ausgestattet. Die Stromversorgung erfolgt über die beiden vorhandenen Trafo-Stationen nördlich und südlich der A 3.

#### 4.11 Baugrund / Erdarbeiten

#### 4.11.1 Übersicht

Die bestehende Tank- und Rastanlage Spessart Süd an der A 3 Frankfurt – Nürnberg im Abschnitt 260 bei Station 0,412 wird durch neue Verkehrsflächen erweitert. Die Anlage liegt in der Nähe der Ortschaft Weibersbrunn im Mittleren Buntsandstein des Spessarts auf einer Höhe von ca. 450,0 m bis ca. 460,00 m über N.N.

Zur Erkundung des Untergrundes wurden in verschiedenen Zeiträumen Schürfen und Aufschlussbohrungen durchgeführt. Archivbohrungen aus den Jahren 1956 bis 1958, sowie 9 Bohrungen von 1987 mit Tiefen bis 13,0 m unter GOK und Bohrungen aus dem Jahr 2005 können zur Baugrundbeurteilung herangezogen werden.

Die aufgeschlossene Oberbodendicke beträgt im Mittel 0,20 m.

Auffüllungen im Bereich der Verkehrsflächen wurden bis 1,30 m unter GOK als schwach bindige bis bindige, kiesige, schwach steinige, Sande aufgeschlossen.

Weitere Auffüllungen unterhalb der Grünflächen wurden bis 1,00 m unter GOK als schwach organische, stark bindige, kiesige, schwach steinige Sande erkundet. Bereichsweise wurde Asphalt und Beton in einer Mächtigkeit von 0,35 m unter dem dort 0,05 m mächtigen Oberboden angetroffen.

Der Untergrund besteht aus den Gesteinen des Mittleren Buntsandsteines, sowie deren Verwitterungs- und Umlagerungsprodukten.

Die Überlagerungsböden wurden von ca. 0,20 m bis etwa 4,00 m unter GOK überwiegend als schwach bindige bis stark bindige, kiesige, schwach steinige bis steinige Fein- bis Mittelsande mit steifen Tonlagen angetroffen. Bereichsweise wurden auch sandige bis stark sandige, zum Teil steinige, steife bis halbfeste Schluffe und Tone aufgeschlossen. Ab ca. 0,80 m bzw. 1,60 m unter GOK können in dieser Schicht harte Sandsteinblöcke eingelagert sein.

Vereinzelt wurden auch halbfeste bis feste Schlufflagen erkundet.

Der anstehende Untergrund zeigt sich zunächst als fein bis mittelkörniger, überwiegend fester, fester bis harter Sandstein mit einem dünnplattigen bis dünnbankigen, klüftigem bis stark klüftigem Trennflächengefüge. Vereinzelt sind auch mürbe und mürbe bis feste Sandsteinschichten vorhanden.

Untergeordnet sind blättrige, halbfeste bis feste Tonlagen und feste Tonsteinlagen zwischengeschaltet.

In größeren Tiefen zeigt sich der Sandstein zunehmend hart, dickbankig bis massig, schwach klüftig bis kompakt. In einigen Bereichen zeigt sich der harte Sandstein bereits schon unterhalb der Überlagerungsböden.

In den Bohrungen wurde Grundwasser bei Tiefen von 7,05 m bis 13,00 m unter GOK angetroffen. Dies entspricht Höhen von ca. 452,50 m N.N. bis 446,10 m N.N.

Mit lokalen Schicht- und Kluftwasseraustritten muss ebenfalls gerechnet werden.

#### 4.11.2 Geotechnische Maßnahmen

#### 4.11.2.1 Frostschutz

Die anstehenden Böden wechseln je nach Feinkornanteil zwischen den Frostempfindlichkeitsklassen F2 und F3, wobei die Bereiche kleinräumig wechseln und im Voraus nicht abgegrenzt werden können. Die Dicke des Oberbaus wird deshalb mit F3 bemessen. Eventuell zu verwendendes Recyclingmaterial wird auf Frostempfindlichkeit untersucht.

#### 4.11.2.2 Böschungsneigungen

Im östlichen Bereich der Anlage sind Böschungen geplant. Die Böschungsneigungen können mit dem Verhältnis von 1:1,5 ausgeführt werden. Die Böschungen werden unmittelbar nach der Herstellung mit Erosionsschutz versehen.

#### 4.11.2.3 Klassifizierung der Boden- und Felsarten nach DIN 18300

Die anfallenden Überlagerungsböden sind den Bodenklassen 3 – 5 zuzuordnen. Breiige Bodenarten der Bodenklasse 2 wurden nicht erkundet, können jedoch in geringem Umfang anfallen.

Der anstehende Fels wurde als fester, fester bis harter Sandstein mit festen Tonsteinlagen der Bodenklasse 6. Aber auch feste bis harte und harte Sandsteinschichten der Bodenklassen 6/7 und 7 wurden in größeren Tiefen angetroffen.

# 4.11.2.4 Recycling des vorhandenen Oberbaus aus den Verkehrsflächen

Der größte Teil der Flächen ist bereits bebaut. Die anfallenden Baustoffe (gebundene und ungebundene Tragschichten, Randsteine...) sind hinsichtlich umweltrelevanter Inhaltsstoffe zu untersuchen. Mit den Ergebnissen werden die entsprechenden Maßnahmen für die Wiederverwendung vorgesehen.

Wenn möglich, wird eine Verwendung innerhalb der Baumaßnahme angestrebt.

Die Verdichtungsanforderungen sind nach Tabelle 2 der ZTV E-StB 09 definiert.

#### 4.11.2.5 Verfüllung der Baugrube des abgebrochenen Motels

Die Baugrube des abgebrochenen Motels liegt im Bereich der geplanten Verkehrsflächen für die Erweiterung der PKW- und Busstellplätze und wurde bereits gemäß ZTV E - StB 09 lagenweise verfüllt und verdichtet.

#### 4.11.2.6 Bodenverbesserungen

Die anstehenden Böden sind witterungsempfindlich und können bei ungünstigen Witterungsverhältnissen stark aufweichen.

Um die Tragfähigkeit des Erdplanums zu gewährleisten, kann es notwendig werden, Bindemittel hinzugegeben. Hierzu kann ca. 2 – 4 % Bindemittel (z.B. Weißfeinkalk) in mehreren Fräsgängen in die Böden eingearbeitet werden. Der notwendige Umfang dieser Verbesserungen hängt vom Bauwetter ab.

#### 4.11.2.7 Entwässerung

Die Grundwasserverhältnisse können als günstig beurteilt werden, da das anstehende Grundwasser deutlich unterhalb der geplanten Trassen liegt.

Der Einbau von Tiefenentwässerungen ist nicht erforderlich.

Vorhandene Entwässerungseinrichtungen sind funktionsfähig anzuschließen oder zurückzubauen.

#### 4.11.2.8 Herstellung des Erdplanums

Als Material für die Ausführung einer dichten Planumsschicht eignen sich gemischtkörnige Böden mit einem Feinkornanteil von 15 Gew.% (z.B. schottertragschichtähnliches Material).

#### **4.11.2.9** Oberboden

In wenigen Teilbereichen der Baufläche ist Oberboden in einer Mächtigkeit von etwa 0,20 m vorhanden. Der größte Teil der Flächen ist bereits versiegelt.

Der Oberboden kann in einer maximalen Stärke von 10 cm auf die Böschungen im östlichen Teil der Anlage aufgebracht werden.

#### 4.11.2.10 Gründung Lärmschutzwand

Zwischen A 3 und beidseits vorhandenen Verkehrsanlagen sind Lärmschutzwände geplant.

Diese kommen auf dem natürlichen Gelände bzw. Auffüllungen zu stehen, welche im Wesentlichen aus mehr oder wenigen bindigen, kiesigen und steinigen Feinsanden mit untergeordnet steifen bis halbfesten Schluff- und Tonlagen bestehen. Blöcke können eingelagert sein.

#### Bodenkennwerte:

 $\gamma = 19 - 20 \text{ kN/m}^3$ 

 $\varphi = 30.0 - 32.5 \text{ Grad}$ 

c' = 0

 $E_s = 30 - 50 \text{ MN/m}^2$ 

Die Lärmschutzwände können sowohl flach als auch tief gegründet werden.

Flachgründungen können mit einem aufnehmbaren Sohldruck von maximal 200 kN/m² geplant werden.

Bei Tiefgründungen können eingelagerte Steine und Blöcke Erschwernisse verursachen. Das Festgestein in Form von festen und festem bis harten Sandsteinen wird ca. 2,0 bis 4,0 m unter GOK erwartet.

# 4.11.2.11 Mengenbilanz

Für die Erweiterung der Verkehrsflächen sind folgende Erdbewegungen notwendig:

	Auftragsmengen	Abtragsmengen	Mengen- Defizit / Überschuss
Summe	25.335 m <sup>3</sup>	16.579 m <sup>3</sup>	- 8.756 m <sup>3</sup>

Tabelle 6

Damit ist ein Erdmengendefizit von rd. 8.800 m³ vorhanden, welches aus Erdüberschussmengen aus dem benachbarten Ausbauabschnitt der A 3 zwischen Rohrbrunn und Haseltalbrücke abgedeckt werden kann. Die genannte Menge wird im Lkw-Bereich östlich des Rasthauses benötigt.

## 4.12 Entwässerung

### 4.12.1 Bestehende Vorflutverhältnisse

Für die Entwässerung der gesamten Tank- und Rastanlage Spessart und Teile der durchgehenden Strecke der A 3 steht derzeit der "Rohrwiesenbach" nördlich der A 3 als Vorfluter zur Verfügung. Er fließt ca. 1,3 km östlich von Weibersbrunn in den Steinbach. Zur Behandlung des Straßenwassers der Tank- und Rastanlage und der A 3 ist je ein Absetzbecken mit Regenrückhaltebecken östlich der Rastanlage Südseite und nördlich der Rastanlage Nord vorhanden. In der nördlichen Beckenanlage wird nur das Oberflächenwassers aus der TR Spessart Nord behandelt. Sie wurde bei der Erweiterung der Nordseite 1999 hergestellt und entspricht dem aktuellen Stand der Technik.

### 4.12.2 Geplante Entwässerungsmaßnahmen

Das auf den neu gestalteten Verkehrs- und Stellflächen der Rastanlage anfallende Oberflächenwasser wird über Straßenabläufe gesammelt, über Rohrlei-

tungen, Mulden und Gräben sowie einem neuen Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzbecken dem "Rohrwiesenbach" zugeführt.

Die bestehende Beckenanlage östlich der Südseite wird durch die Erweiterung der Rastanlage überbaut. Als Ersatz ist auf der Nordseite der A 3 bei Station 0,900 zur Behandlung des Straßenwassers der Tank- und Rastanlage Spessart Süd ein neues Absetzbecken mit Regenrückhaltebecken (ASB und RRHB 238-2L) geplant. Diese Beckenanlage berücksichtigt auch einen ca. 1,7 km langen Entwässerungsabschnitt des 6-streifigen Ausbaus der A 3 und wurde mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 bereits genehmigt. Nach dem genannten Beschluss dürfen max. 75 l/s in den "Rohrwiesenbach" eingeleitet werden. Nachdem im Planfeststellungsverfahren für den Autobahnausbau die Wassermenge aus der späteren Erweiterung der Rastanlage bereits großzügig angesetzt wurde, ist eine Änderung der geplanten Beckenanlage nicht notwendig.

Die Planung der vorgesehenen neuen Beckenanlage liegt nachrichtlich diesen Planfeststellungsunterlagen als Unterlage 8.2 bei.

Der hydraulische Nachweis der Beckenanlage ASB und RRHB 238-2L ist Unterlage 18 zu entnehmen.

Die Konzeption der Oberflächenwasserableitung im Planungsbereich 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 vermieden.

### 4.13 Straßenausstattung

Die Beschilderung der Tank- und Rastanlage erfolgt nach den "Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen – RWBA 2000."

Die Markierung wird nach den "Richtlinien für Markierung an Straße" (RMS) durchgeführt.

Schutzplanken werden, wenn notwendig, entsprechend den "Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen" (RPS) angeordnet.

# 5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

## Abgrenzung und Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet (UG) beinhaltet das Umfeld der geplanten Tankund Rastanlage Spessart Süd, begrenzt durch die Autobahn A 3 (im Norden) und die St 2312 (im Süden) ("engeres" UG) sowie das Umfeld der geplanten Ausgleichsfläche.

Das Areal der geplanten Erweiterung der Tank- und Rastanlage Süd ist im Wesentlichen geprägt von der bestehenden Tankstelle, den Verkehrsflächen mit Stellplätzen für Lkw und Pkw, dem Rasthaus und einem mittlerweile neu gebauten Motelgebäude.

In den Grüninseln der Verkehrsanlage sind spärlich Gehölze vorhanden, während relativ großflächige Bereiche zwischen den derzeitigen Verkehrsflächen und der südlich verlaufenden St 2312 sich im Bestand als parkartige Gestaltungsflächen bzw. Grünflächen mit teilweise älterem Baumbestand darstellen.

Im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.2) ist im gesamten dargestellten Blattschnitt nachrichtlich die Bestandsaufnahme aus der Planung zum 6-streifigen Ausbau im A 3-Ausbau-Abschnitt AS Rohrbrunn – Haseltalbrücke dargestellt ("erweitertes" UG).

Demnach stellt sich die Ortslage Rohrbrunn als Rodungsinsel des Spessartwaldes dar, wobei mit dem Ortsnamen "Rohrbrunn" nicht ausschließlich die Tank- und Rastanlage "Spessart" gemeint ist. Südlich der Tank- und Rastanlage liegen in einer Entfernung von ca. 100 m der Forsthof Rohrbrunn und das Jagdschloss Luitpoldhöhe. In Fahrtrichtung Nürnberg liegen im Einfahrtsbereich von der Autobahn zur Tank- und Rastanlage Süd das "Alte Forsthaus" und ein Stützpunkt der Straßenmeisterei Mainaschaff. Die Bebauung bildet zusammen den Ortsteil Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn.

Die für die Ausgleichsmaßnahme vorgesehene Fläche liegt ca. 700 m südöstlich der T+R Spessart, nördlich von der Autobahn, unmittelbar angrenzend an den Autobahnkörper. Es handelt sich dabei um eine Hangmoorfläche mit der Tendenz, durch Gehölzanflug und –aufwuchs allmählich zu verbuschen.

Im Textteil zum LBP (Unterlage 19.1) erfolgt in Kap. 1 eine ausführliche Beschreibung zur naturschutzfachlichen Bestandsaufnahme im UG.

### Allgemeine Auswirkungen des Vorhabens

Der Ausbau der Südseite der Tank- und Rastanlage Spessart ist innerhalb des bereits bestehenden Areals geplant. Bei den beanspruchten Flächen handelt es sich sowohl um bereits versiegelte Flächen als um Gestaltungsflächen bzw. Grünflächen. Die Südseite der Tank- und Rastanlage Spessart nimmt bisher eine Fläche von ca. 10 ha in Anspruch. Die Ausbaumaßnahme findet auf einer Fläche von insgesamt 7,43 ha statt. Darüber hinaus werden baubedingt keine weiteren Flächen in Anspruch genommen. Nach dem Ausbau wird sich die bisher versiegelte Fläche von 3,329 ha auf 4,734 ha erhöhen (Nettoneuversiegelung 1,405 ha). Der Anteil an Begleitgrün und sonstigen Nebenflächen wird sich von bisher 4,102 ha auf 2,696 ha reduzieren.

### 5.1 Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

### 5.1.1 Bestand

Entsprechend den landschaftlichen Gegebenheiten bieten die weit ausladenden Waldflächen des Spessarts Möglichkeiten für extensive Erholungsaktivitäten wie Spazierengehen und Wandern. Die Waldflächen im Untersuchungsgebiet sind gemäß Waldfunktionsplan auch als "Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung, Intensitätsstufe II" ausgewiesen. Die Gemeinde Weibersbrunn hat Wanderwege ausgewiesen, die u. a. an kulturhistorischen Bauwerken (Schweinfurter Kreuz, Jagdhaus Luitpoldhöhe) vorbeiführen. An der St 2312 befinden sich östlich der BAB A 3, südöstlich der Tank- und Rastanlage Wanderparkplätze.

Die autobahnnahen Wald- und Wirtschaftswege sind auf Grund der Verlärmung durch die bestehende A 3 in ihrem Erholungswert, auch bei ausgewiesenen Wanderwegen, stark eingeschränkt.

Die Immissionsbelastung der Bebauung von Rohrbrunn wird derzeit in erster Linie durch die bestehende A 3 bestimmt.

# 5.1.2 Umweltauswirkungen

**Baubedingt** kann es im unmittelbaren Umfeld zu vermehrten Immissionen (Lärm, Abgase, Staubentwicklung) und daraus folgenden Beeinträchtigungen für den Menschen kommen. Die Beeinträchtigung ist jedoch nur vorübergehend und nicht erheblich, zumal durch den Betrieb der bestehenden Raststätte mit Parkplatz bereits eine Vorbelastung besteht.

Anlagebedingt sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten. Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage erfolgt innerhalb des bestehenden bzw. innerhalb des mit der Planung zum 6-streifigen Ausbau der A 3 planfestgestellten Autobahnumgriffs. Somit ergeben sich auch keine erheblichen neuen Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild. Die dem umgebenden Spessartwald gegebene Erholungsfunktion ist durch den Verkehr auf der Autobahn vorbelastet und wird durch das Erweiterungsvorhaben nicht weiter eingeschränkt.

Betriebsbedingte Auswirkungen in Form von Lärm und Abgasen werden durch die mit der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Spessart Süd geplanten Lärmschutzwände weitgehend abgeschirmt. Für die gesamte Bebauung von Rohrbrunn ergibt sich trotz Erweiterung der Tank- und Rastanlage künftig keine Verschlechterung der Lärm- und Schadstoffsituation.

Damit sind für das Schutzgut Mensch keine über das bisherige Maß hinausgehenden Beeinträchtigungen zu erwarten.

# 5.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere

### 5.2.1 Bestand

Die durch den Ausbau beanspruchten Flächen liegen größtenteils auf dem bestehenden Gelände der Tank- und Rastanlage. Die Vegetation innerhalb der bestehenden Tank- und Rastanlage setzt sich aus Straßenbegleitgrün und Straßennebenflächen, nitrophilen Säumen aber auch naturnahen Hecken und Gehölzen zusammen. Diese besitzen eine lokale Bedeutung für die Pflanzen- und Tierwelt.

Durch das Erweiterungsvorhaben nicht direkt betroffen liegen unmittelbar südlich der St 2312 die nahezu deckungsgleichen Schutzgebietsgrenzen des FFH-Gebietes DE 6022-371 "Hochspessart" bzw. des Vogelschutzgebietes DE 6022-471 "Spessart". Die in das Areal der Erweiterung hineinreichende kleine Ecke der Natura-2000-Gebiete in Höhe der künftigen Rastanlagenausfahrt in die A3 war bereits in der FFH-/ VSch-VP zum 6-streifigen Ausbau der A3 berücksichtigt (siehe auch Unterlagen 19.3 "Unterlagen zur FFH-/ VSch-VP").

Im Standard-Datenbogen für das Vogelschutzgebiet "Spessart" sind Raufußkauz, Eisvogel, Schwarzstorch, Schwarzspecht, Wanderfalke, Halsbandschnäpper, Zwergschnäpper, Sperlingskauz, Neuntöter, Wespenbussard, Mittelspecht und Grauspecht als Arten des Anhang I Vogelschutzrichtlinie aufgeführt. Aus dem weiteren Umfeld existieren Nachweise für den Wanderfalken (Haseltalbrücke). Mittelspecht, Grauspecht, Schwarzspecht, Grünspecht und Habicht wurden nördlich der BAB A3 nachgewiesen (ifanos planung, 2005). Im Bereich der Rohrbuchbrücke liegen Nachweise von Neuntöter, Hohltaube und Waldkauz vor (ifanos planung, 2005). Bis auf den Schwarzspecht, für den eine Nutzung des Geländes der Tank und Rast als Teil seines Nahrungsraums angenommen werden darf, kann ein Vorkommen der übrigen genannten Arten im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden.

Auf dem Gelände der Tank- und Rastanlage finden jedoch weit verbreitete Vögel des Waldes und halboffenen Geländes wie z. B. Buchfink, Kohlmeise, Hausrotschwanz und Bachstelze noch geeignete Habitatstrukturen.

Für die aufgrund des Lebensraumpotenzials im Umfeld potenziell vorkommenden Fledermausarten Fransenfledermaus, Kleiner und Großer Abendsegler, Braunes und Graues Langohr, Kleine und Große Bartfledermaus, Wasserfledermaus, Rauhautfledermaus, Breitflügelfledermaus, Zwergfledermaus und Mückenfledermaus ist eine zeitweise Nutzung des Geländes der Tank- und Rastanlage als Jagdgebiet ebenfalls nicht völlig auszuschließen.

# 5.2.2 Umweltauswirkungen

**Baubedingt** kommt es bei Errichtung der vorgegebenen Bauschutzzäune nicht zu Eingriffen in Flächen mit Biotopfunktion. Eingriffe in Flächen mit Habitatfunktion werden durch Auflagen bei der Baudurchführung vermieden.

**Anlagebedingt** gehen durch das Erweiterungsvorhaben als ökologisch relevante Strukturen naturnahe Gehölzflächen im Umfang von 0,608 ha, naturnahe Hecken im Umfang von 0,044 ha sowie sonstige Gehölzflächen im Umfang von 0,386 ha verloren.

Es ergibt sich ein naturschutzfachlicher Ausgleichsbedarf von 0,771 ha.

Eine quantifizierbare Erhöhung der **betriebsbedingten** Beeinträchtigungen von Pflanzen und Tieren durch Schadstoffe findet im Ausbaubereich der Tank- und Rastanlage nicht statt, da durch die Autobahn und die bestehende Tank- und Rastanlage bereits starke Vorbelastungen bestehen. Zudem wird über die geplanten Lärmschutzwände eine weitere Abschirmung erfolgen.

Weiterhin wird sich das Tötungsrisiko bei Fledermäusen und Vögeln durch Kollision durch den Ausbau nicht signifikant erhöhen.

Unter Berücksichtigung der in der saP festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen sind <u>keine Verbotstatbestände</u> nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

Damit sind keine erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Pflanzen und Tiere zu erwarten.

# 5.3 Schutzgut Boden

### 5.3.1 Bestand

Im Sandsteinspessart stehen Ablagerungen des der Trias zugehörigen Buntsandsteins an. Die Waldflächen im Untersuchungsgebiet werden von grobkörnigem, rotbraunem Mittlerem Buntsandstein, nach Westen hin von feinkörnigem Unterem Buntsandstein über Tongestein geprägt.

Auf dem Buntsandstein haben sich sandige Böden gebildet. Es handelt sich um saure, nährstoffarme Braunerden. Vorherrschender Bodentyp ist somit eine mäßig frische bis frische, (lehmig-)sandige, z.T. podsolierte Braunerde.

Die Böden im Bereich der geplanten Rastanlagenerweiterung sind in ihrer Entwicklung gestört und in ihrer Horizontabfolge verändert. Die Lebensraumfunktion für Boden bewohnende Arten ist deshalb eingeschränkt.

### 5.3.2 Umweltauswirkungen

**Baubedingt** unterliegt der Boden in Bereichen für vorübergehende Inanspruchnahme bauzeitlichen Belastungen wie Baustellenverkehr, Lagerung von Material und zusätzlicher Immissionsbelastung. Die Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme wieder rekultiviert.

**Anlagebedingt** stellt die mit dem Erweiterungsvorhaben verbundene Versiegelung von Boden einen dauerhaften vollständigen Verlust von Bodenfunktionen dar. Die ökologische Bodenfunktion wird über die biotische Standortfunktion bei vorhandener Wertigkeit mit erfasst.

Der Anteil bereits versiegelter Flächen im Untersuchungsgebiet beträgt ca. 3,329 ha. Nach der Erweiterung der Rastanlage wird eine Fläche von ca. 4,734 ha versiegelt sein (Netto-Neuversiegelung 1,405ha).

Mit dem Erweiterungsvorhaben wird Boden wie folgt
---

Bodenfläche	Bodeninanspruchnahme	Flächengröße
mit Straßenbegleitgehölz	Versiegelung	0,386 ha
mit sonst. einfachen Grünflä- chen	Versiegelung	1,199 ha
mit Feldgehölz/ Hecken	Versiegelung	0,360 ha
	(sonstige Überbauung	0,292 ha)
befestigte Flächen/ Gebäude	Entsiegelung/ Rückbau	- 0,540 ha
	Nettoneuversiegelung	1,405 ha

Im Ausbaubereich der Tank- und Rastanlage sind keine quantifizierbaren **betriebsbedingten** Beeinträchtigungen des Bodens zu erwarten, da durch die Autobahn und die bestehende Tank- und Rastanlage bereits Vorbelastungen bestehen. Zudem erfolgt über die geplanten Lärmschutzwände eine weitere Abschirmung.

Es ergeben sich keine nachhaltigen und erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden.

### 5.4 Schutzgut Wasser

### 5.4.1 Bestand

Im Bereich der Erweiterungsflächen sind keine natürlichen Still- oder Fließgewässer vorhanden. Nördlich der Autobahn bzw. nördlich der Tank- und Rastanlage Spessart Nord verläuft der Rohrwiesenbach, der im Bereich der geplanten Ausgleichsfläche seinen Ursprung hat (Rohrbrunnen).

Grundwasservorkommen von überörtlicher Bedeutung sind nicht vorhanden. Die Niederschläge versickern ohne quartäre Deckschichten im wasserdurchlässigen Buntsandstein. Stärkere Wasserbewegungen im Buntsandstein sind vorwiegend an Klüfte und Spalten gebunden, an Geländekanten kommt das Wasser über Brunnen / Quellen wieder zu Tage (z. B. Rohrbrunnen).

# 5.4.2 Umweltauswirkungen

Denkbare **baubedingte** Beeinträchtigungen wie Abschwemmungen oder Schadstoffeinträge in Oberflächengewässer treten aufgrund nicht vorhandener Gewässer nicht auf.

Anlagebedingt führt die mit der Baumaßnahme verbundene Zunahme der Versiegelung von Bodenoberfläche zu einer entsprechenden zusätzlichen Verringerung der Grundwasserneubildung und einem verstärkten Oberflächenabfluss. Der veränderte Abfluss von Oberflächenwasser und die Anlage von Absetzbecken und Regenrückhaltebecken führen aber nicht zu erheblichen Veränderungen im örtlichen Gewässersystem.

Eine Erhöhung **betriebsbedingter** Schadstoffeinträge durch die Ausbaumaßnahme ist aufgrund der im Zuge mit der Baumaßnahme geplanten Entwässerung nicht zu erwarten (s. Kap. 4.12.2).

Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser sind nicht zu erwarten.

### 5.5 Schutzgut Luft und Klima

### 5.5.1 Bestand

Die lufthygienischen Verhältnisse im ausgedehnten Laub(misch-)wald des Spessarts im Umfeld der Tank- und Rastanlage sind sehr gut. Das Gelände der Tank- und Rastanlage selbst ist dagegen vorbelastet durch den Betrieb der Autobahn A 3 und den Betrieb der Rastanlage.

Die Waldbestände im Umfeld der Tank- und Rastanlage erfüllen bioklimatisch wirksame Funktionen durch Deposition, Sedimentation und Gasaustausch. Sie gewährleisten Frischluftzufuhr in das Gelände der Tank- und Rastanlage.

# 5.5.2 Umweltauswirkungen

**Baubedingt** kann es zu zusätzlichen Immissionen im Umfeld der Tank- und Rastanlage kommen. Im Verhältnis zur bestehenden Vorbelastung wird die zeitlich und lokal begrenzte Belastung jedoch kaum quantifizierbar sein.

Anlagebedingt ergeben sich durch die Inanspruchnahme von Grünflächen und Bäumen innerhalb der Tank- und Rastanlage mögliche kleinräumige Beeinflussungen des lokalen Klimas. Ein relevanter Einfluss auf das Umfeld der Raststätte ist nicht zu besorgen. Durch die umliegenden Wälder ist die Frischluftzufuhr für die Tank- und Rastanlage gewährleistet.

Durch den **Betrieb** der erweiterten Verkehrsflächen ist eine erhöhte Belastung mit Immissionen (Abgase) möglich. Das Klima im Umfeld der Tank- und Rastanlage ist jedoch durch den Verkehr auf der Autobahn und auf der bestehenden Tank- und Rastanlage vorbelastet. Weitergehende Auswirkungen über die Rastanlage hinaus sind nicht zu erwarten, da der Ausbau innerhalb der bestehenden Anlage bzw. innerhalb des mit der Planung zum 6-streifigen Ausbau der A 3 planfestgestellten Umgriffs erfolgt und die Planung Lärmschutzwände beinhaltet, durch die auch eine Abschirmung von Abgasen stattfindet.

Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen sind für das Schutzgut Luft und Klima nicht zu erwarten.

# 5.6. Schutzgut Landschaftsbild

### 5.6.1 Bestand

Als prägende Landschaftsbildeinheiten stellen sich die benachbarten Waldbestände des Spessarts dar. Im nahen Umfeld liegen keine Aussichtspunkte, von denen die Tank- und Rastanlage als Teil des Landschaftsbilds sichtbar wäre und es existieren auch keine weit reichenden Sichtachsen. Die bestehende Tank- und Rastanlage ist eingegrünt.

Insgesamt ist die Bedeutung des Landschaftsbilds im Untersuchungsgebiet als untergeordnet anzusehen und erfährt im autobahnnahen Bereich eine starke Vorbelastung durch das Band der Autobahn.

### 5.6.2 Umweltauswirkungen

**Baubedingt** kann es durch Rodungsmaßnahmen und vorübergehend fehlende Eingrünung zu störenden Effekten für das Landschaftsbild kommen. Die Anlage wird jedoch im Zuge der Bauarbeiten wieder eingegrünt, so dass keine nachhaltigen negativen Auswirkungen für das Landschaftsbild entstehen.

Anlagebedingt werden sich kaum Auswirkungen für das Landschaftsbild ergeben. Die Tank- und Rastanlage wird innerhalb des bestehenden bzw. innerhalb des mit der Planung zum 6-streifigen Ausbau der A3 planfestgestellten Umgriffs erweitert.

Mit dem Erweiterungsvorhaben erfolgt auch wieder eine Eingrünung der Anlage, wodurch eine Anpassung an das bisherige Landschaftsbild erreicht wird. Es ergeben sich keine erheblichen neuen Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild.

**Betriebsbedingte** Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind nicht abzuleiten.

Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen sind für das Schutzgut Landschaftsbild nicht zu erwarten.

### 5.7 Wechselwirkungen

Die einzelnen Schutzgüter können nicht ausschließlich getrennt voneinander betrachtet werden, vielmehr stehen sie in direkter Abhängigkeit voneinander. Die Auswirkungen auf dieses Wirkungsgefüge (Wechselwirkungen) werden direkt oder indirekt über die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erfasst. Im Eingriffsbereich gewährleisten Lärmschutzwände und Entwässerungseinrichtungen, dass Beeinträchtigungen kaum über die Rastanlage hin-

aus wirken. Darüber hinausgehende Beeinträchtigungen durch Wechsel- bzw. Summationswirkungen sind aufgrund der Eingriffssituation in eine bestehende Rastanlage nicht zu erwarten.

# 5.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Die Tank- und Rastanlage wird innerhalb des bestehenden/ planfestgestellten Autobahnumgriffs erweitert.

Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter sind nicht zu erwarten.

#### 5.9 Artenschutz

Im Rahmen des LBP wurde eine Unterlage für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erarbeitet (Unterlage 19.1 – Anhang saP).

Folgende Arten können aufgrund der vorhandenen Biotopstrukturen potenziell vorkommen und es kann eine Gefährdung zunächst nicht eindeutig ausgeschlossen werden für:

- in Bäumen überwinternde Fledermäuse (Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus)
- Fledermäuse, die in Bäumen ihr Sommerquartier haben (Mückenfledermaus, Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Braunes Langohr

Beim Holzen von Bäumen kann jedoch ein Verbotstatbestand durch Vermeidungsmaßnahmen (V1 und V2, siehe Kap. 6) vermieden werden.

 Vögel, die das Untersuchungsgebiet potenziell zur Nahrungssuche aufsuchen (Baumfalke, Habicht, Kleinspecht, Schwarzspecht, Sperber, Waldkauz, Waldohreule, Wanderfalke)

Für Vögel, die die Tank- und Rastanlage potenziell zur Nahrungssuche nutzen, sind unter Berücksichtigung der allgemeinen Vermeidungsmaßnahme (Holzung außerhalb der Brutzeit, siehe Kap. 6.) keine Verbotstatbestände gegeben.

Unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungsmaßnahmen sind keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

### 5.10 Natura 2000-Gebiete

Im Umfeld des Ausbaubereichs liegen die Teilfläche 4 und 6 des FFH-Gebiets DE 6022-371 "HOCHSPESSART" bzw. die Teilfläche 2 und 4 des Vogelschutzgebiets DE 6022-471 "SPESSART". Die Tank- und Rastanlage ist sowohl aus dem FFH-Gebiet als auch aus dem Vogelschutzgebiet ausgespart. Die Erweiterung der Verkehrsflächen findet innerhalb der bestehenden Grenzen der Anlage bzw. innerhalb des mit dem 6-streifigen Ausbau planfestgestellten und der T+R "zugewachsenem" Flächenumgriff statt. Zur Vermeidung von Irritationen in den NATURA-2000-Gebieten werden Irritationsschutzwände installiert. Nach der Unterlage zur Verträglichkeitsprüfung bewirkt das Ausbauvorhaben in der Zusammenschau mit dem gesamten Ausbauabschnitt der BAB A 3 durch den Spessart für die NATURA-2000-Gebeite keine erheblichen Beeinträchtigungen.

### 5.11 Weitere Schutzgebiete

Das Untersuchungsgebiet liegt im "Naturpark Spessart", das Gelände der Tank- und Rastanlage Spessart mit Umgriff ist aus dem "Landschaftsschutzgebiet innerhalb des Naturparkes Spessart" ausgenommen. Weitere Schutzgebietsausweisungen liegen nicht vor.

### Gesetzlich geschützte Biotope (§ 30 BNatSchG)

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope.

# Wasserschutzgebiete

Im Untersuchungsgebiet liegen keine festgesetzten Wasserschutzgebiete.

Durch den Ausbau auf dem Gelände der bestehenden Tank- und Rastanlage sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgebiete zu erwarten.

# Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

### 6.1 Lärmschutzmaßnahmen

### 6.1.1 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, sofern dies nach dem Stand der Technik vermeidbar ist.

Gemäß § 1 Abs.2, Punkt 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) ist eine Änderung u. a. dann wesentlich, wenn durch einen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erhöht wird.

Neben der Immissionsbelastung für Wohnbebauung ist nach dem MS vom 15.02.2008 Az: IID4-43813-001/08 auch die Immissionsbelastung im Bereich der Lkw-Parkplätze zu ermitteln und bei Überschreitung des Nachtwertes von 65 dB(A) aktiver Lärmschutz zu prüfen.

# 6.1.2 Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse schalltechnischen Berechnungen

Lärmtechnische Untersuchungen wurden für die zur Autobahn und der Tankund Rastanlage nächstgelegene Wohnbebauung bereits im Planfeststellungsverfahren für den 6-streifigen Ausbau der A 3 im Abschnitt westl. AS Rohrbrunn bis Haseltalbrücke (festgestellt mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008) durchgeführt. Dies ist im Südosten der A 3 der Ortsteil Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn mit einem Abstand von ca. 100 -250 m. Gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV entspricht die Schutzbedürftigkeit dieser im Außenbereich liegenden Anwesen der in einem Kern-, Dorf- oder Mischgebiete gelegenen baulichen Anlage. Sie befinden sich im Einwirkungsbereich der Tank- und Rastanlage Spessart Süd und der A 3 Frankfurt - Nürnberg, wobei der Hauptverursacher der Lärmemission die Autobahn ist. Ein Ausbau der Tank- und Rastanlage Spessart Süd wurde bei den seinerzeitigen schalltechnischen Berechnungen nicht berücksichtigt. In den Berechnungen nach Unterlage 17.1 werden die Änderungen der planfestgestellten Immissionswerte durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage Spessart dargestellt.

Der Berechnung wurden folgende Daten zugrunde gelegt:

### A 3 (planfestgestellte Grundlagen):

Verkehrsbelastung DTV <sub>2020</sub>: 74.000 Kfz/ 24h

Lkw-Anteile (Tag/Nacht): 20/ 45 %

Zulässige Geschwindigkeit (Pkw/Lkw): 130/ 80 km/h

Straßenoberfläche D<sub>StrO</sub>: -2 dB(A) (Splitt-Mastix-Asphalt)

### Tank- und Rastanlage:

Die Berechnung der Emissionen aus den Parkflächen erfolgte nach RLS 90 Ziffer 4.5 unter Berücksichtigung der Stellplatzanzahl, -art (Pkw, Lkw / Bus) und der Anzahl der Stellplatzwechsel. Entsprechend den stündlichen Stellplatzwechselvorgängen wurden die Belastungen der Zufahrtsstraßen hergeleitet (vgl. Unterlage 17.1). Die Prognose der erforderlichen Stellplätze wurde

nach ERS 2011 Anhang 1 vorgenommen. Sie wurde im Netzkonzept des Bundes für die Ausstattung der Rastanlagen an Bundesautobahnen mit Lkw-Stellplätzen bundeseinheitlich auf den Prognosehorizont 2025 festgelegt.

Das Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen ist in Unterlage 17.1 zusammengefasst.

Wie dem zu entnehmen ist, sind an 5 Gebäuden des Ortsteils Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Außenwohnbereich überschritten. Für die betroffenen Anwesen wurde mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 für den 6-steifigen Ausbau der A 3 im Abschnitt westl. AS Rohrbrunn bis Haseltalbrücke bereits ein grundsätzlicher Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen beim Überschreiten der Nachtgrenzwerte und bei einem Gebäude zusätzlich, wegen Tagwertüberschreitung, ein Entschädigungsanspruch für den Außenwohnbereich festgestellt. Um den unter Ziffer 6.1.1 genannte Richtwert zum Schutz der Lkw-Fahrer von 65 dB(A) nachts einzuhalten, sind nördlich und südlich der A 3 zwischen Hauptfahrbahn und Durchfahrtsstraße der Verkehrsanlagen Lärmschutzwände mit 4,50 m bzw. 2,50 m Höhe vorgesehen Diese Lärmschutzwände wirken sich auch lärmmindernd für die benachbarte Wohnbebauung aus, so dass sich die planfestgestellten Immissionswerte für den Streckenausbau sogar um bis zu 3 dB(A) tags und 2 dB(A) nachts vermindern.

Dies ändert jedoch nichts an den grundsätzlichen planfestgestellten Anspruchsvoraussetzungen.

Durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage ist eine Pegelerhöhung um 3 dB(A) nicht zu erwarten. Die ermittelten Immissionspegel liegen weit unter den o. g. Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Ein wesentliche Änderung im Sinne des §1 Abs.2, Punkt 2 der 16.BImSchV liegt somit nicht vor. Ergänzende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der benachbarten Bebauung sind daher nicht erforderlich.

# 6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

## 6.2.1 Gesetzliche Grundlagen

Nach § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Die Abschätzung der Immissionskonzentrationen erfolgt nach den "Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen - RLuS 2012", welches den aktuellen Stand der Erkenntnisse zur prognostischen Abschätzung der aufgrund einer geplanten Straßenbaumaßnahme zu erwartenden Luftschadstoffen enthält. Sie führte zu dem Ergebnis, dass Überschreitungen der Immissionswerte der 39. BImSchV nicht zu erwarten sind.

### 6.2.2 Schutzmaßnahmen

Die Luftschadstoffbelastung für den Ortsteil Rohrbrunn wird in erster Linie durch der Verkehr auf der A 3 bestimmt. Eine Zusatzbelastung durch den Parkverkehr auf der Tank- und Rastanlage ist nicht nachweisbar. Im Planfeststellungsverfahren für den 6-streifigen Ausbau der A 3 wurde die Luftschadstoffsituation von Rohrbrunn überprüft und festgestellt, dass die Grenzwerte der 39. BlmSchV eingehalten werden. Schutzmaßnahmen für die dortige Wohnbebauung sind daher nicht erforderlich.

### 6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Wassergewinnungsgebiete sind durch die Maßnahmen nicht betroffen.

# 6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

## 6.4.1 Gestaltungsmaßnahmen

Ziel ist die Einbindung der neuen Tank- und Rastanlage in die umgebende Landschaft als auch die optisch ansprechende Gestaltung der Rastplatzflächen für die Verkehrsteilnehmer entsprechend den örtlichen Anforderungen.

Das Konzept sieht folgende Gestaltungsmaßnahmen vor (vgl. Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen und Maßnahmenblatt):

### Gehölzpflanzungen (G1)

Anpflanzungen von Einzelbäumen und Baumgruppen haben vor allem Gestaltungsfunktion im Bereich der neu geplanten Tank- und Rastanlage (optisch ansprechende Gestaltung für die Verkehrsteilnehmer) bzw. die Funktion der Einbindung der Verkehrs- und Gebäudeflächen in die Landschaft. Baumpflanzungen innerhalb der Tank- und Rastanlage erfolgen im Bereich von inselartigen Grünflächen mit Hochstämmen wie Ahorn oder Hainbuche. Bei den Pflanzmaßnahmen wird der erforderliche Mindestabstand zu den Fahrbahnrändern und Stellplatzflächen eingehalten, die Pflanzungen finden außerhalb der freizuhaltenden Sichtfelder statt.

### Anlage von Landschaftsrasen (intensiv) (G2)

In intensiv beanspruchten Bereichen, insbesondere entlang der Straßenbankette, der Entwässerungsmulden und zwischen Stellplätzen, erfolgt eine Einsaat mit einer Landschaftsrasen-Saatgutmischung (RSM, 20 g/m²). Dazu findet ein Oberbodenauftrag von 5 cm statt. Die Flächen werden mehrmals jährlich gemäht.

### Anlage von Landschaftsrasen (extensiv) (G3)

Auf Böschungen und eher abseits gelegenen Flächen im Bereich der Rastanlage erfolgt eine Erstbegrünung auf humusarmem Bodenmaterial. Verwendet wird eine standörtlich angepasste Landschaftsrasenmischung (RSM mit ge-

ringer Ansaatmenge von 10-15g/m², damit Gräser und Kräuter einwandern können. Die Flächen werden nach Bedarf gepflegt.

## Anlage von Sukzessionsflächen (G4)

Der Verzicht auf Oberbodenandeckung und die Entwicklung von Sukzessionsflächen ohne Ansaat ist auf den Rückbauflächen der nicht mehr benötigten südwestlichen Zufahrt der Tank- und Rastanlage möglich.

Durch Mahd im Abstand von ca. 3-5 Jahren (entlang von Mulden und frei zu haltenden Sichtflächen auch häufiger) sollen strukturreiche offene Randzonen erzielt werden.

### 6.4.2 Ausgleichsmaßnahme

Konfliktbereich

Als Ausgleichsmaßnahme wird eine in der Nähe gelegene ABD-N-eigene Hangmoorfläche mit einer Größe von 0,735 ha entbuscht und einer dauerhaften Erhaltungspflege zugeführt.

Die dort vorkommende typische Flora und Fauna droht durch zunehmende Verbuschung zu verschwinden. Durch das Entfernen von Gehölzen können die Vorkommen der typischen Arten wie Torfmoos, Siebenstern und auch Wollgras gesichert und gefördert werden.

Der verbleibende Ausgleichsbedarf von 0,036 ha wird aus dem Überhang an Ausgleichsflächen aus dem Streckenabschnitt der BAB A 3 "Haseltalbrücke – Marktheidenfeld" gedeckt. Dort stehen einem ermittelten Ausgleichsbedarf von 4,280 ha anrechenbare Ausgleichsmaßnahmen mit 5,2207 ha gegenüber.

Ausgleich Ersatz Maßnahme

		ŭ			
K1 und K2, Wald:	4,204	4,183	0,021	A1, A2, A3 (anrechenbar 5,090	(5,3907h; 7 ha)
				E1	(0,0300 h
K1 und K2, Offenland:	0,076	0,076		A4	(0,1000 h
Gesamtsumme:	4,280	4,259	0,021	A1, A2, A3, E1, A4 (anrechenbar 5,220	(5,5207 h

Bedarf

Das Ausgleichskonzept ist mit den Naturschutzbehörden abgestimmt.

# 6.4.3 Vermeidungsmaßnahmen

Als Vermeidungsmaßnahmen werden nach der saP festgelegt:

 Holzung von Bäumen und Sträuchern (die keine Habitatstrukturen für Fledermäuse aufweisen) außerhalb der Brutzeit von Vögeln von1. Oktober bis 28. Februar)
 (allgemeine Maßnahme zur Vermeidung).

#### • Fledermausschutzmaßnahmen:

Holzung von Bäumen mit Habitatstrukturen für Fledermäuse im Oktober durch abschnittweisen Abtrag/ schonendes Umlegen (besondere Maßnahme zur Vermeidung V1)

Zur Vermeidung einer Verletzung oder Tötung von Tieren werden potenzielle Habitatbäume im Oktober abschnittsweise abgetragen, die Stammstücke werden abgeseilt. Alternativ können die Bäume auch durch geeignetes Gerät fixiert und nach dem Abschneiden vorsichtig abgelegt werden. Die Holzungsmaßnahmen werden durch eine fledermauskundige Person begleitet, die die Stammabschnitte/ Stämme auf Fledermausvorkommen hin untersucht und eventuell vorhandene Tiere in ein Ersatzquartier verbringt.

Verbringen von Stammabschnitten mit (pot.) Fledermaushöhlen in die Ausgleichsfläche (besondere Maßnahme zur Vermeidung V2): Bei den Holzungen geborgene, potenziell als Fledermausquartier geeignete Stammabschnitte mit Spechthöhlen/ sonstigen Baumhöhlen werden in die Ausgleichsfläche A1 verbracht und dort in Bäumen installiert.

Irritationsschutzwände (besondere Maßnahme zur Vermeidung V3):
 Zur Abschirmung der Natura-2000-Gebiete und zur Vermeidung von Irritationswirkungen (durch Lärm, optische Effekte) auf die in den angrenzenden Wäldern lebenden Fledermäuse und Vögel werden am Westrand der Tank- und Rastanlage Irritationsschutzwände installiert.

### 6.4.4 Schutzmaßnahme

Schutz wertvoller Vegetationsbestände während des Baubetriebs An das Baufeld angrenzende, ökologisch empfindliche Bereiche, die durch den Baubetrieb gefährdet sein könnten (Befahren, Ablagern von Baustoffen etc.) werden durch Biotop-Schutzzäune geschützt.

## 7 Kosten

### 7.1 Kostenträger

Die Gesamtkosten belaufen sich auf rd. 9,6 Mio. Euro. Kostenträger der Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland.

Soweit die Maßnahmen auf dem Betriebsgrundstück der Tankstelle Süd durchgeführt werden, trägt die Autobahn Tank & Rast GmbH die Kosten.

## 7.2 Kostenbeteiligungen

Soweit Oberflächenwasser aus den Betriebsgrundstücken der Autobahn Tank- und Rast GmbH in das Entwässerungssystem der Verkehrsanlage eingeleitet wird, beteiligt sich die Autobahn Tank- und Rast GmbH an den Herstellungskosten für Entwässerungseinrichtungen, Absetzbecken und Regenrückhaltebecken im Verhältnis der Einleitungsmengen entsprechend § 8 Abs.3 des Konzessionsvertrages vom 10.03. und 18.03.1998.

Wie unter Ziffer 1.2.2.2 bereits ausgeführt ist eine Deckensanierung des Stauraumbereiches vorgesehen. Soweit die Maßnahmen auf dem Betriebsgrundstück der Tankstelle durchgeführt werden, trägt die Autobahn Tank & Rast GmbH die Kosten.

Die Kostenbeteiligungen werden in einem einmaligen Ablösebetrag dem Bund erstattet.

# 8 Verfahren

Bei der Tank- und Rastanlage Spessart handelt es sich um einen Nebenbetrieb nach § 15 Abs. 1 FStrG. Diese sind nach § 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG Bestandteil der Autobahn. Damit unterliegt die Erweiterung der Planfeststellungspflicht nach § 17 Satz 1 FStrG.

Das Planfeststellungsverfahren dient gemäß § 17 ff FStrG als Rechtsgrundlage für die vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen innerhalb der in den Plänen angegebenen Bereiche.

Laut Art. 75 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 Planstellung 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.

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden,
- wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben gestaltet werden,
- welche Folgemaßnahmen an anderen öffentlichen Verkehrswegen erforderlich werden,
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen und die Unterhaltungskosten abzugrenzen sind,

- welche Vorkehrungen im Interesse des öffentlichen Wohles oder im Interesse der benachbarten Grundstücke dem Träger der Straßenbaulast aufzuerlegen sind und
- ob die Maßnahme den Anforderungen der Umweltverträglichkeit entspricht.

# 9 Durchführung der Baumaßnahme

### 9.1 Grunderwerb

Die davon betroffenen Grundstücke liegen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern und der Autobahn Tank & Rast GmbH als Konzessionär und Betreiber der Nebenbetriebe. Der Umfang der im Einzelnen benötigten Flächen ist dem Grunderwerbsverzeichnis Unterlage 10 Blatt 3 und den Grunderwerbsplänen Unterlage 10 Blatt 1 und 2 zu entnehmen.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Eigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in gesonderten Grunderwerbsverhandlungen bzw. Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Die Betriebsgrundstücke der Autobahn Tank & Rast GmbH werden den neuen Verhältnissen angepasst, nach Abschluss der Maßnahmen neu vermessen und an die Autobahn Tank & Rast GmbH zum Verkehrswert veräußert. Die Grundstücksflächen des ehemaligen Motels werden auf die Bundesrepublik Deutschland entsprechend dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 rückübereignet.

# 9.2 Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen

Für die Baudurchführung müssen neben den zu erwerbenden Flächen auch Bereiche vorübergehend in Anspruch genommen werden. Der Umfang richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten.

Die entsprechenden Grundstücke und Flächen sind im Grunderwerbsverzeichnis Unterlage 10 Blatt 3 und den Grunderwerbsplänen Unterlage 10 Blatt 1 und 2 ausgewiesen.

### 9.3 Bauablauf

Grundvoraussetzung für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Spessart Süd ist die vorherige Verlegung der Anschlussstelle Rohrbrunn und der Staatsstraße 2312. Sofern die Erweiterung der Rastanlage vor dem 6-streifigen Ausbau der A 3 erfolgen soll, sind zunächst die o.g. Verlegungen als Vormaßnahme durchzuführen.

Die Baumaßnahme kann so abgewickelt werden, dass der Verkehr auf der durchgehenden A 3 und den bestehenden Rastanlagen ohne nennenswerte Beeinträchtigung fließen kann und Parkraum zur Verfügung steht.

Die Bauzeit wird etwa zwei Jahre betragen. Folgender Bauablauf ist vorgesehen:

### 1. Bauphase

In der ersten Bauphase ist geplant die neuen Pkw-Rotunden mit Zu- und Abfahrt zwischen Tankstelle und Rasthaus auf der Freifläche des ehemaligen Motels herzustellen. Die vorhandenen Pkw- und Lkw-Stellflächen können in dieser Phase weiter genutzt werden. Gleichzeitig wird das neue Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzbecken auf der Nordseite gebaut. Zum Anschluss der Oberflächenwasserleitung aus der Rastanlage an die neue Beckenanlage ist eine Durchpressung der A 3 notwendig.

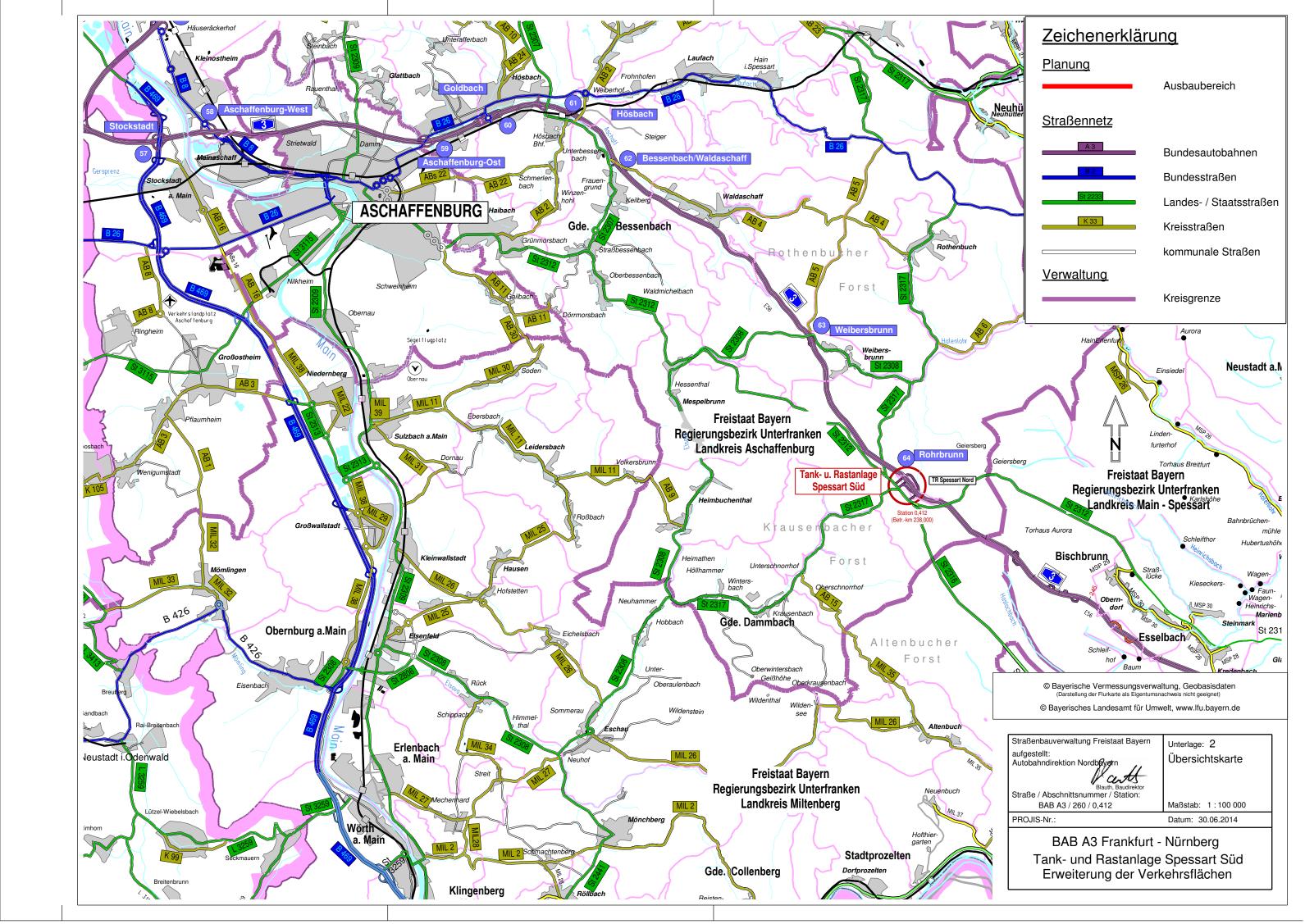
# 2. Bauphase

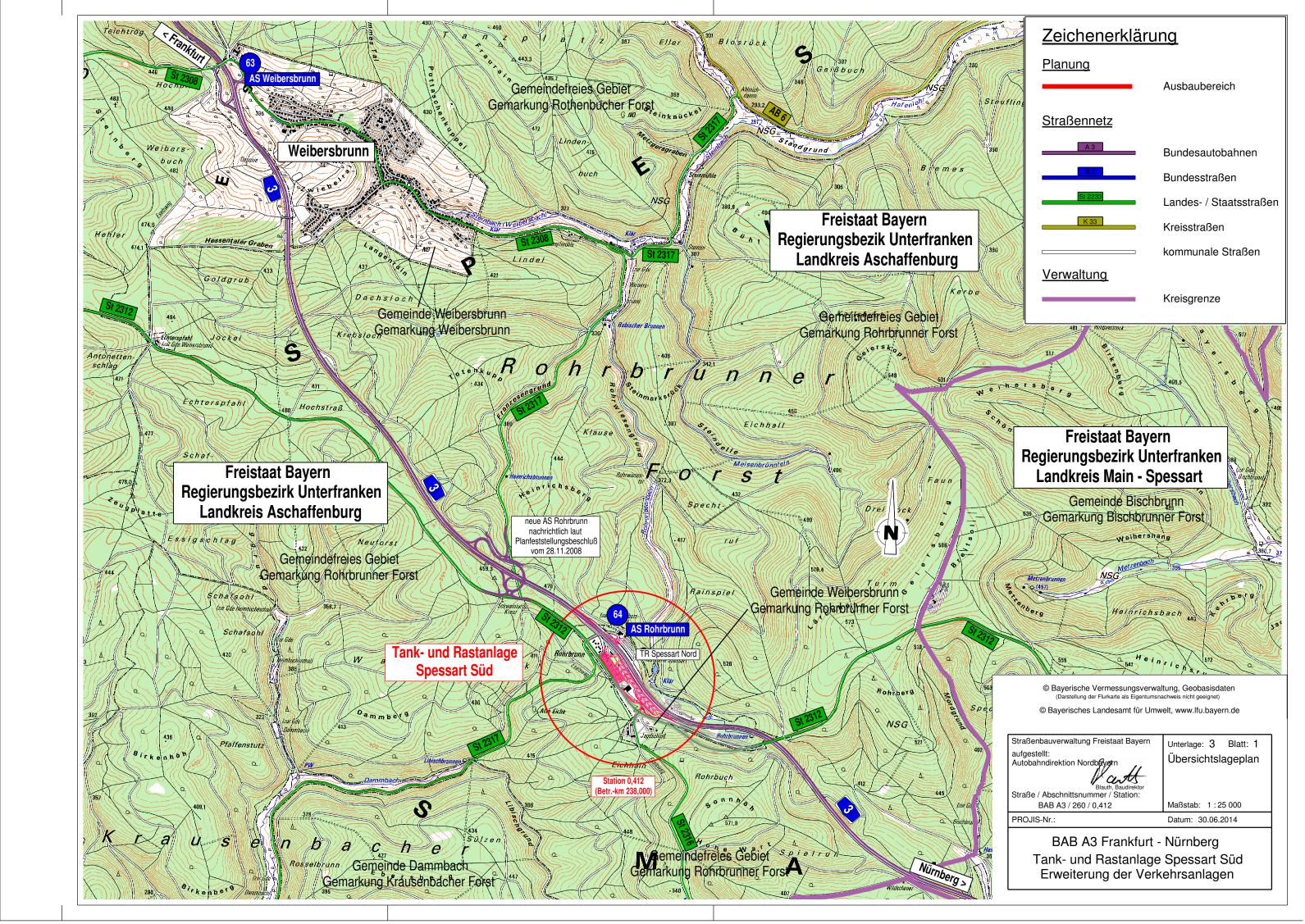
In Bauphase 2 ist vorgesehen die rechtsliegenden Lkw-Schrägparkharfen mit Durchfahrtsstraße zu bauen. Die vorhandenen Lkw-Stellplätze können dabei weiter genutzt werden. Für Pkw und Busse steht dann bereits die neue Pkw-Rotunde zur Verfügung.

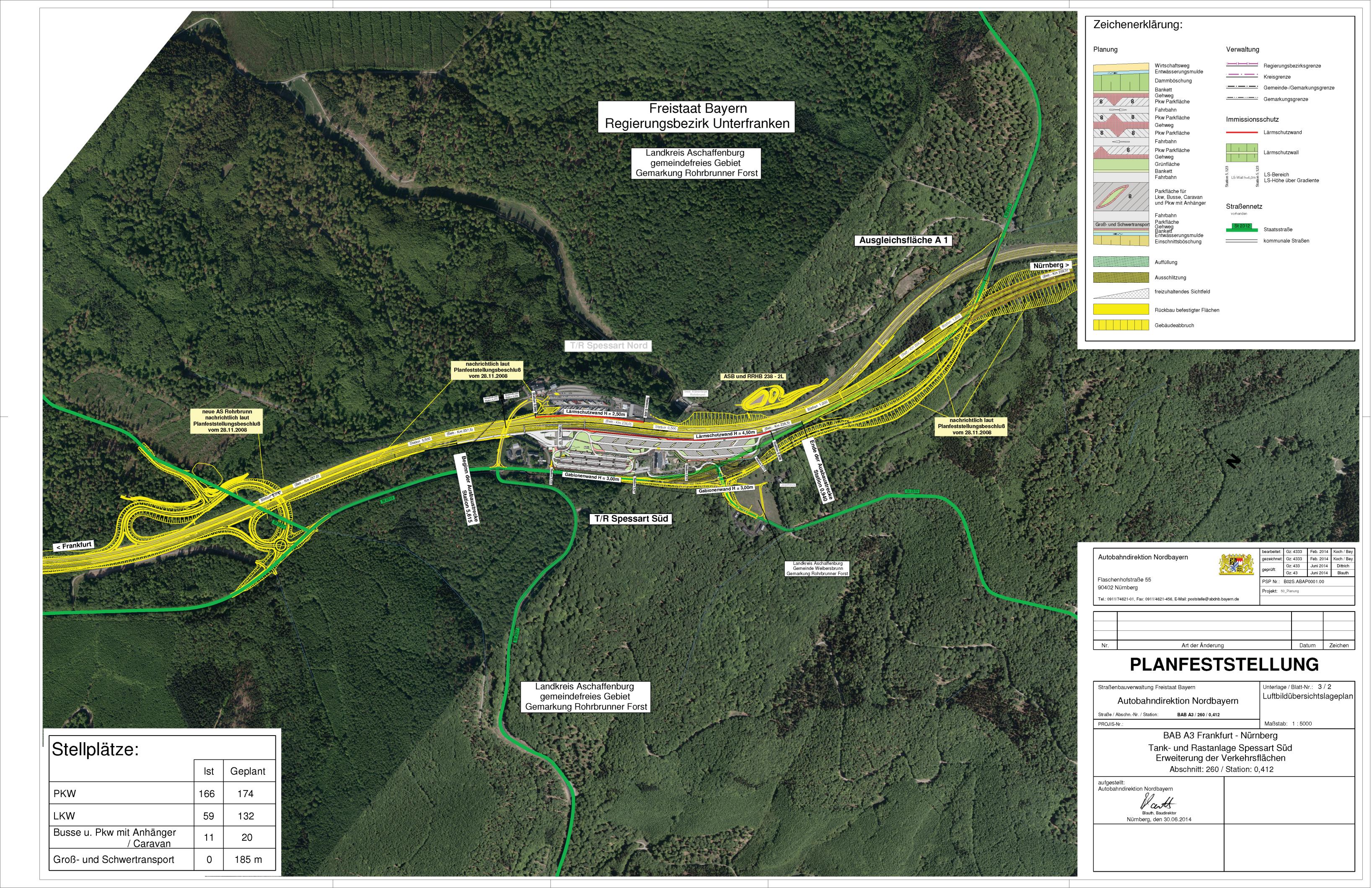
# 3. Bauphase

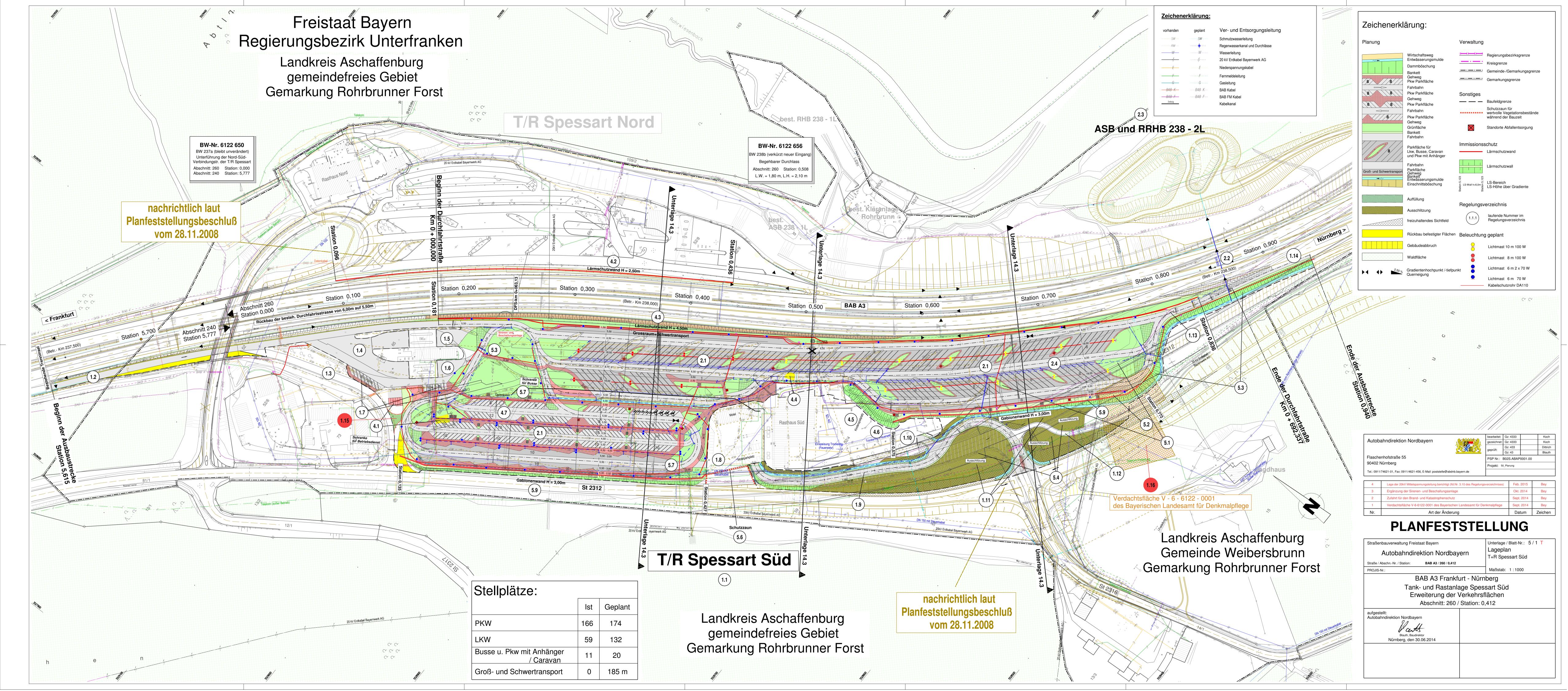
Im letzten Bauabschnitt ist die Herstellung der linksliegenden Lkw-Parkharfe mit Hauptdurchfahrtsstraße und Lärmschutzwand geplant.

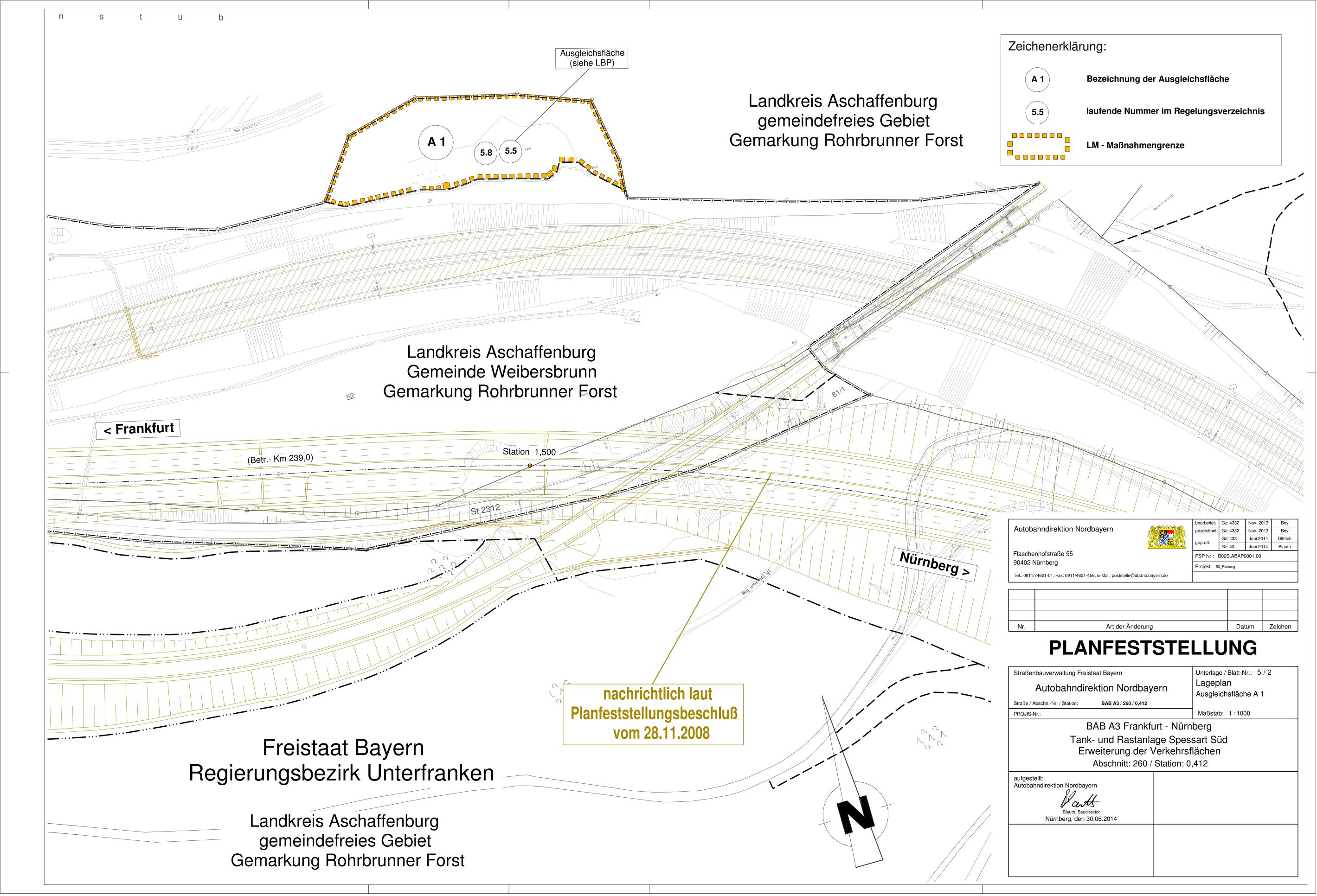
Zeitgleich kann auf der Nordseite die Lärmschutzwand für den Lkw-Bereich gebaut werden. Diese Maßnahme ist auch in den Bauphasen 1 und 2 denkbar.

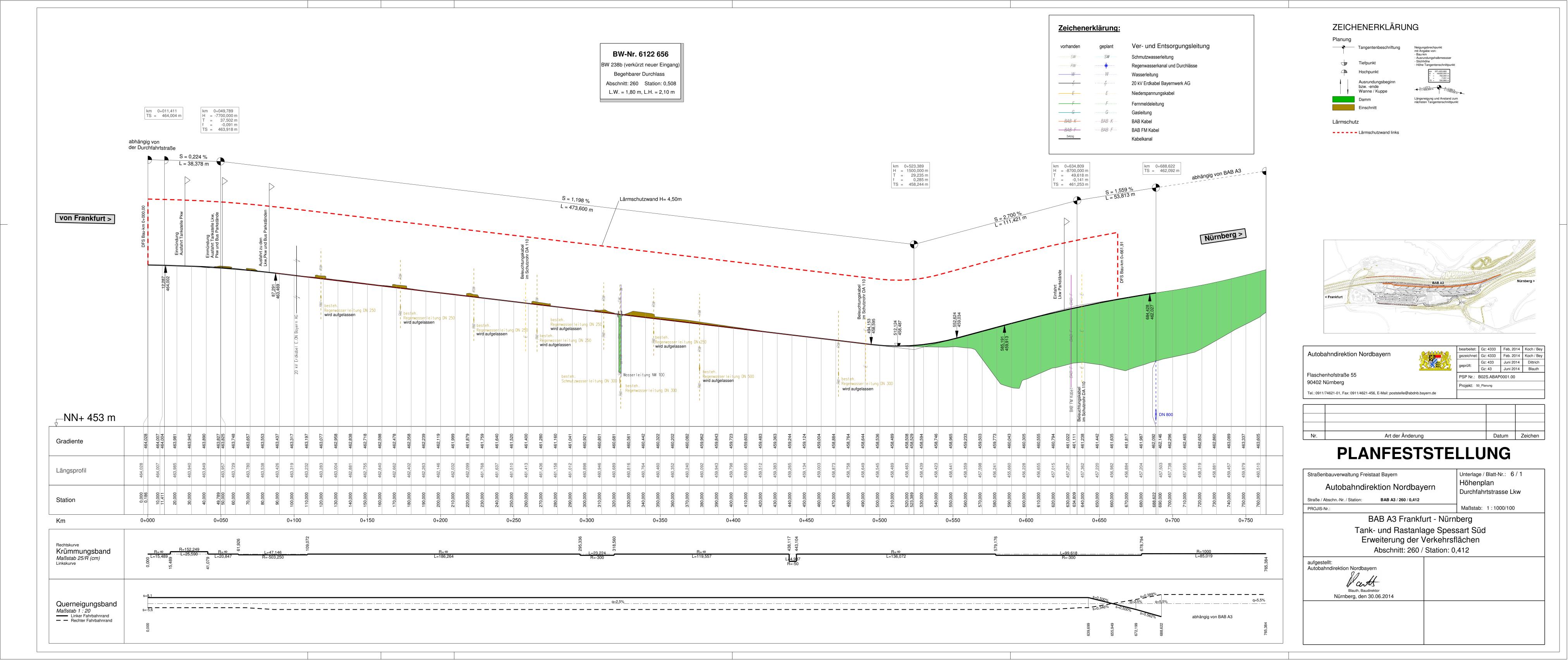














Bau-km 1+194,100 H = 3500,000 m T = 24,675 m f = 0,087 m TS = 461,043 m

Bau-km 1+074,587

 $TS = 461,885 \, \text{m}$ 

Bau-km 1+008,726 TS = 463,434 m = 3500,000 m

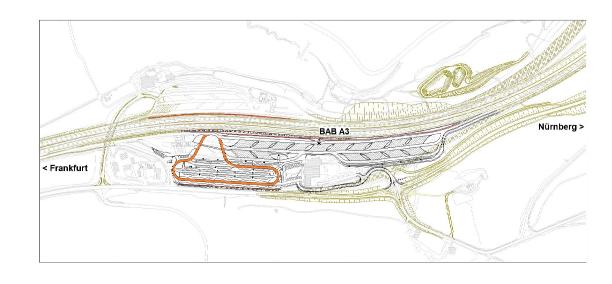
= 28,817 m

= 0,119 m

Bau-km 1+512,828 H = -1700,000 m T = 5,144 m f = -0,008 m TS = 463,290 m

Bau-km 1+562,455 | Bau-km 1+603,613 | H = 2000,000 m | T = 8,502 m | T = 5,282 m | f = 0,018 m | TS = 463,339 m | TS = 463,730 m

Bau-km 1+609,174 TS = 463,749 m



S = 1.070 % L = 1608,804 m S = 2.680 % L = 2429,934 m

Längsneigung und Anstand zum nächsten Tangentenschnittpunkt

ZEICHENERKLÄRUNG

Tangentenbeschriftung

Hochpunkt

- - - - Lärmschutzwand links

Ausrundungsbegi

Planung

Lärmschutz

Nr.

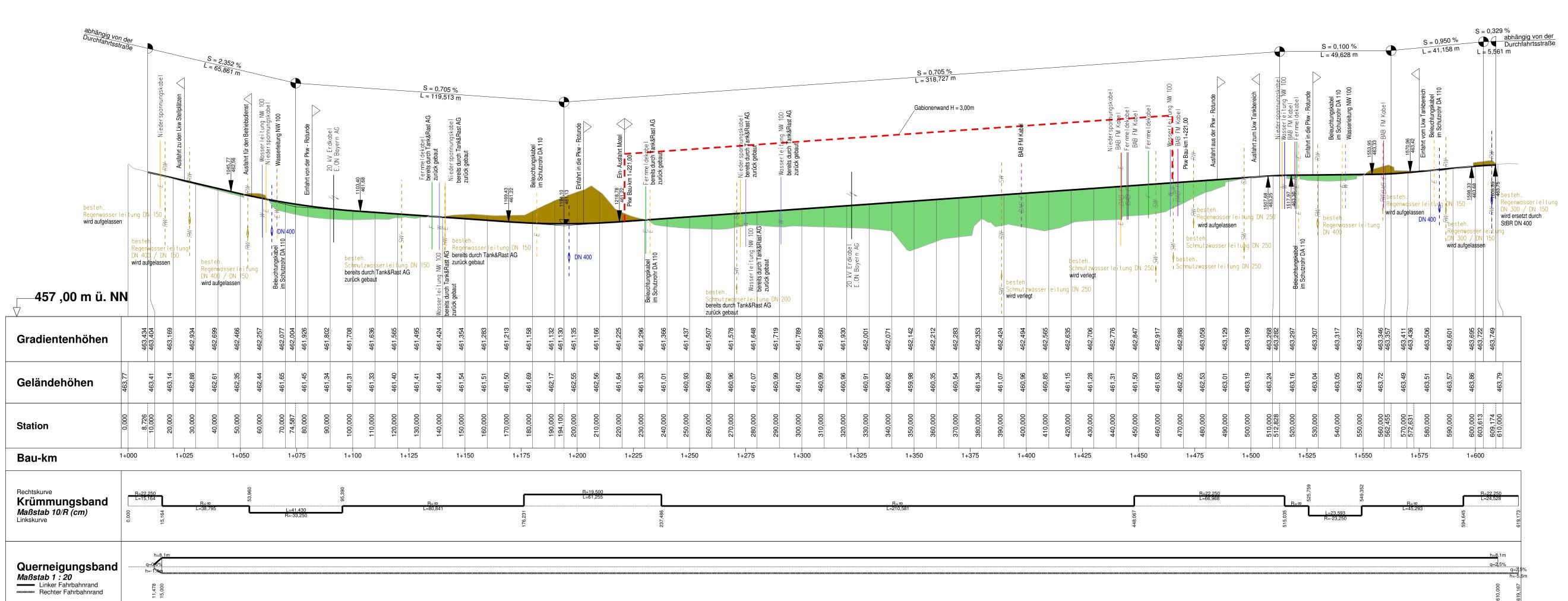
Autobahndirektion Nordbayern	(A) 1 (A) (A) (A) (A) (A)	bearbeitet:	Gz: 4333	Feb. 2014	Koch
Autobannunektion Nordbayem		gezeichnet:	Gz: 4333	Feb. 2014	Koch
		anne"ft.	Gz: 433	Juni 2014	Ditt
	A STATE OF THE STA	geprüft:	Gz: 43	Juni 2014	Ditt
Flaschenhofstraße 55		PSP Nr.: B02S.ABAP0001.00			
90402 Nürnberg		Projekt: 50_Planung			
Tel.: 0911/74621-01, Fax: 0911/4621-456, E-Mail: poststel	le@abdnb.bayern.de				
Tel.: 0911/74621-01, Fax: 0911/4621-456, E-Mail: postste	le@abdnb.bayern.de				
Tel.: 0911/74621-01, Fax: 0911/4621-456, E-Mail: poststel	le@abdnb.bayern.de				
Tel.: 0911/74621-01, Fax: 0911/4621-456, E-Mail: poststel	le@abdnb.bayern.de				

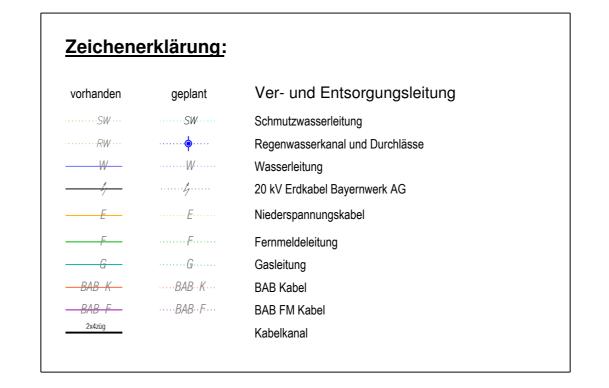
Art der Änderung

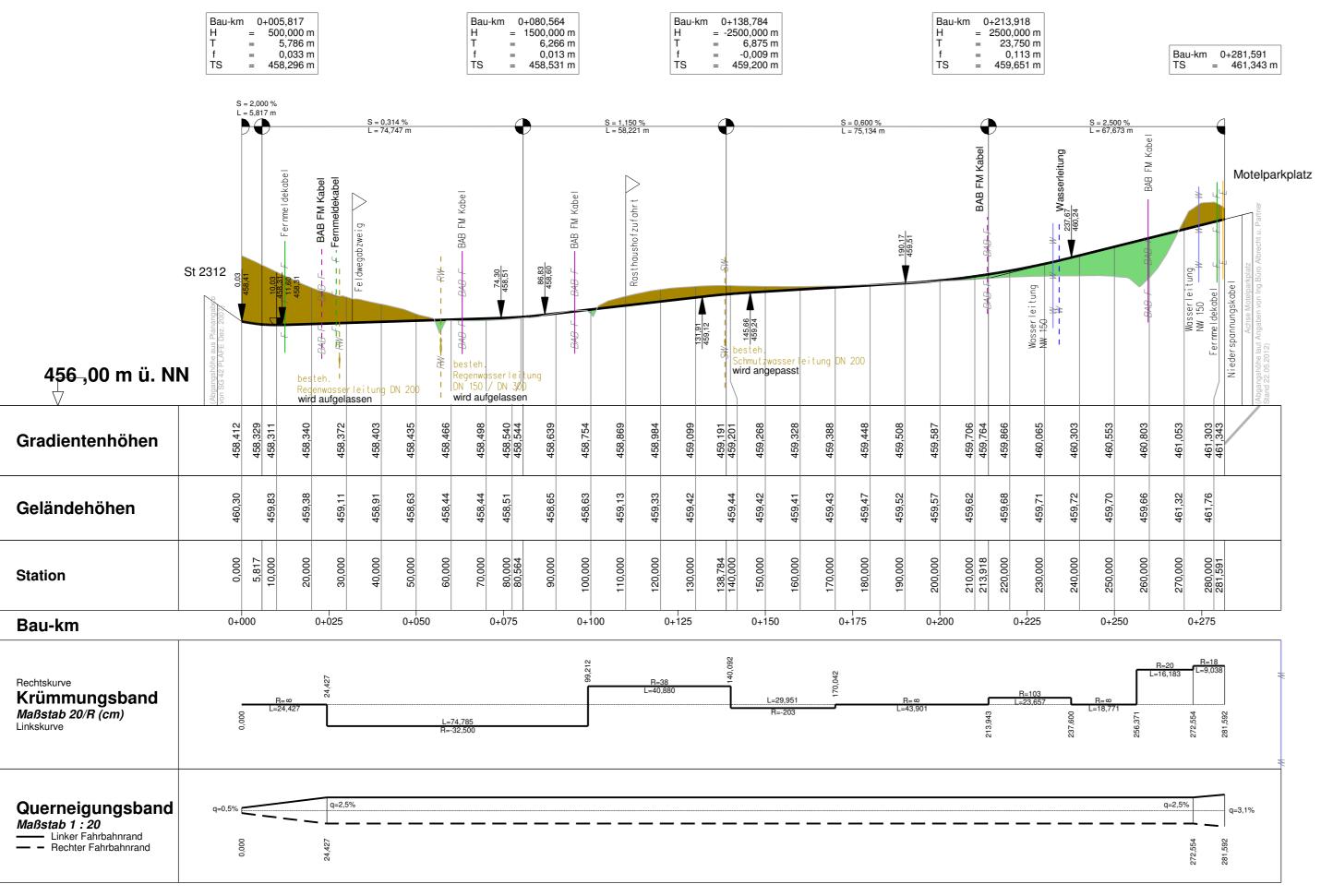
# **PLANFESTSTELLUNG**

Datum Zeichen



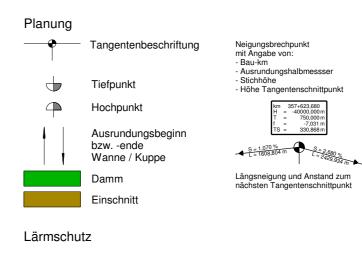


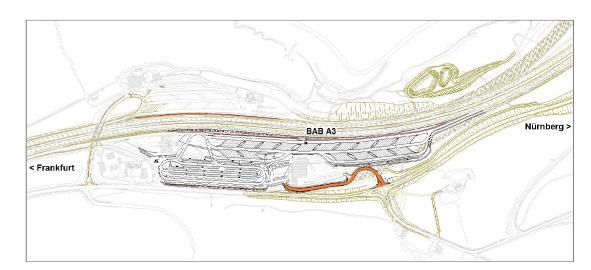




# ZEICHENERKLÄRUNG

- - - - Lärmschutzwand links



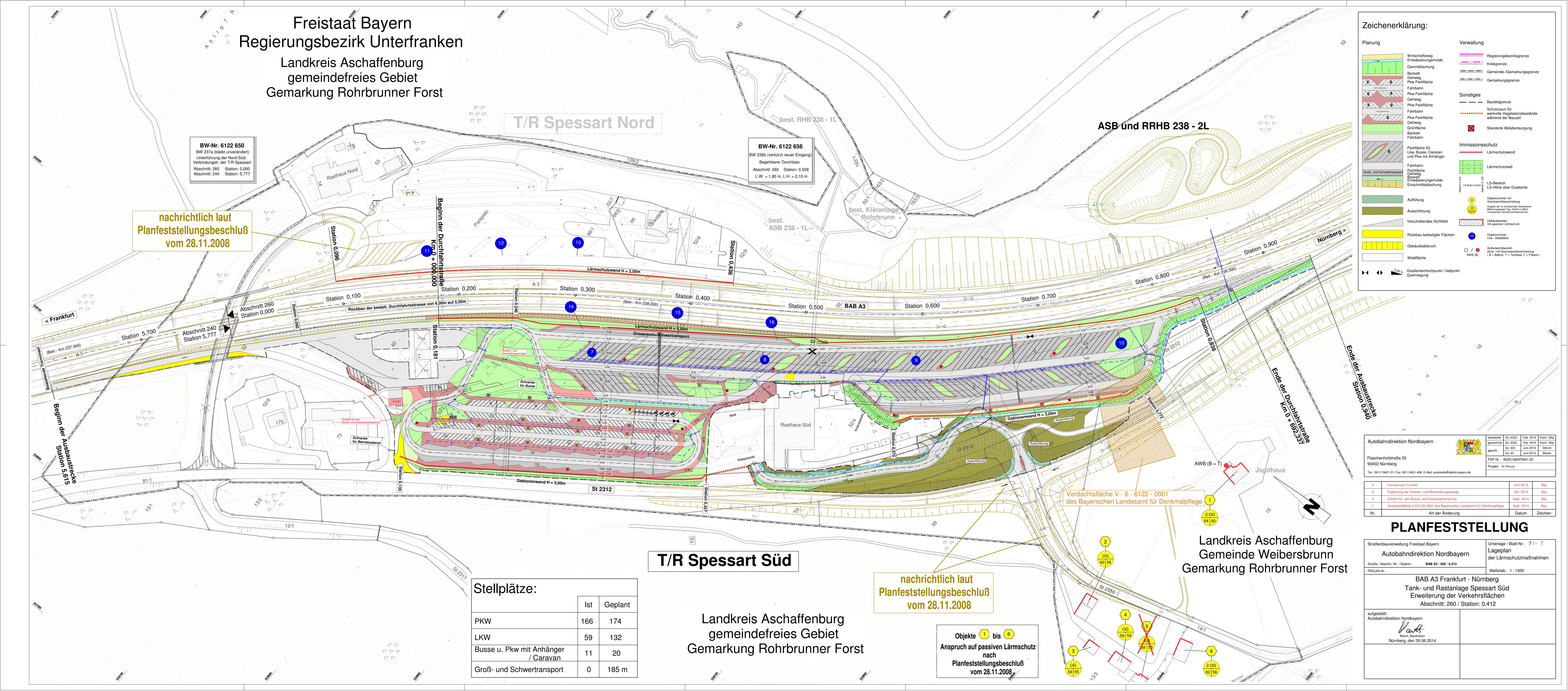


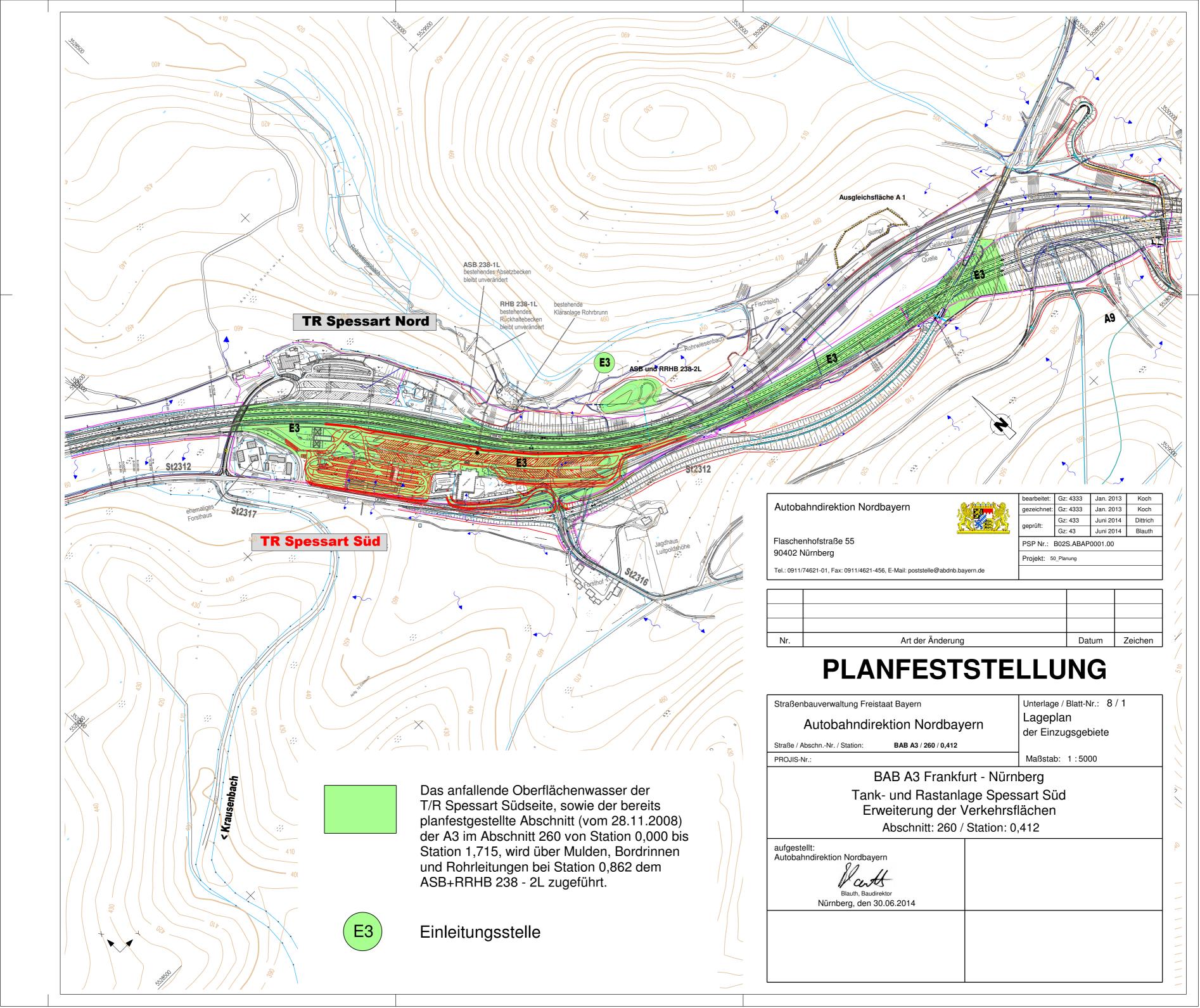
Gz: 4333 Feb. 2014 Koch / Bey Autobahndirektion Nordbayern Feb. 2014 Koch / Bey Gz: 4333 Gz: 433 Juni 2014 Dittrich geprüft: Blauth Gz: 43 Juni 2014 Flaschenhofstraße 55 PSP Nr.: B02S.ABAP0001.00 90402 Nürnberg Projekt: 50\_Planung Tel.: 0911/74621-01, Fax: 0911/4621-456, E-Mail: poststelle@abdnb.bayern.de

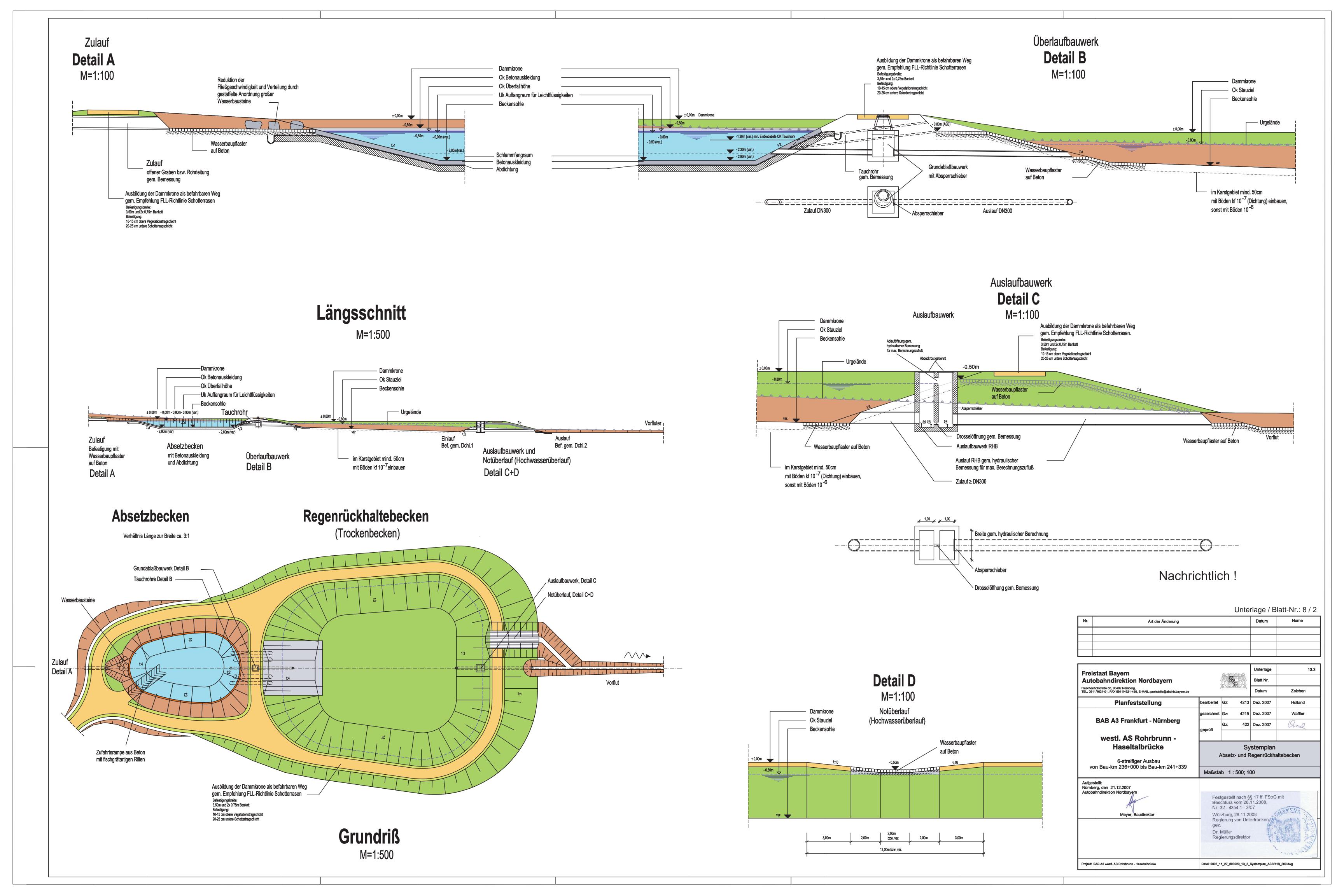
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

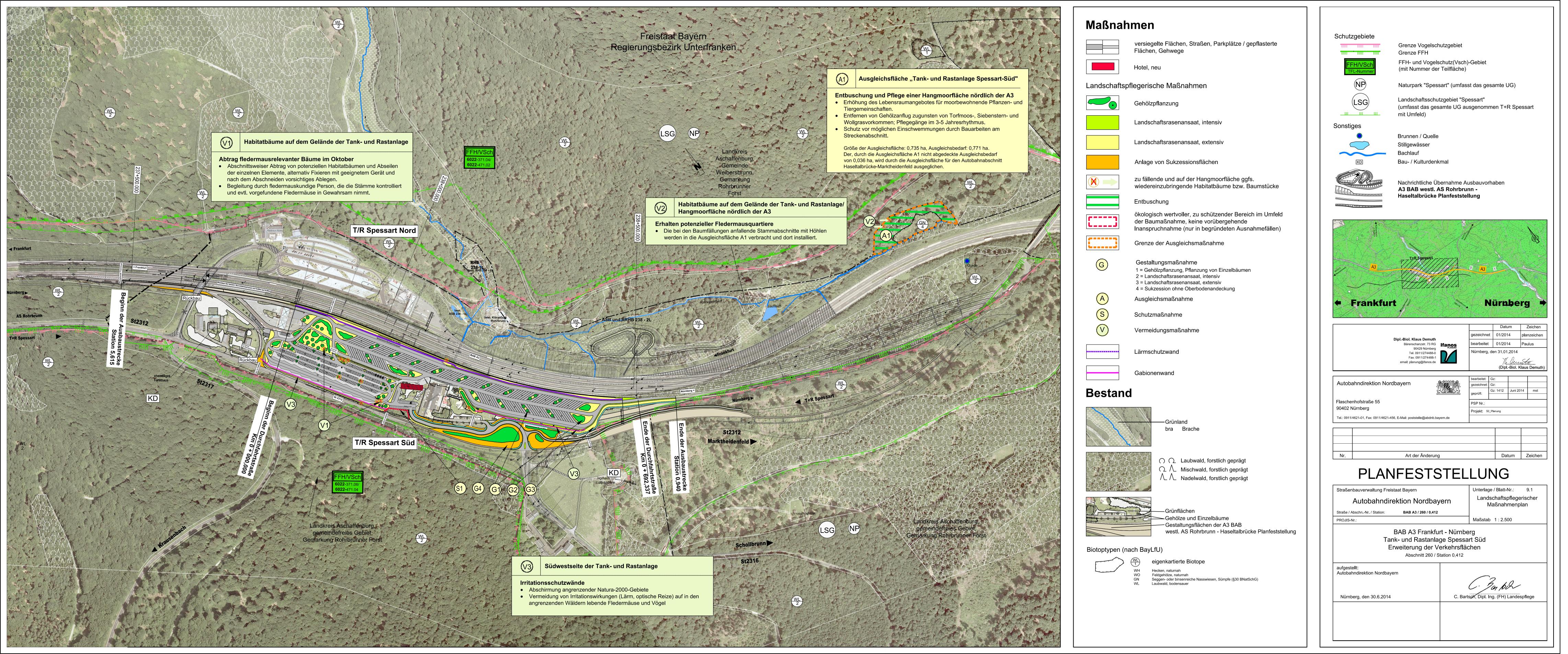
# **PLANFESTSTELLUNG**

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern	Unterlage / Blatt-Nr.: 6 / 3		
Autobahndirektion Nordba	vern Höhenplan		
Straße / AbschnNr. / Station: BAB A3 / 260 / 0,412	Zufahrt Motelparkplatz		
PROJIS-Nr.:	Maßstab: 1:1000/100		
BAB A3 Frankt	furt - Nürnberg		
Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen Abschnitt: 260 / Station: 0,412			
aufgestellt: Autobahndirektion Nordbayern  Blauth, Baudirektor Nürnberg, den 30.06.2014			









### **Autobahndirektion Nordbayern**

Straße / Abschnittsnummer / Station:

A 3 / 260 / 0,412

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen

PROJIS-Nr.: Keine

# Planfeststellung

### Unterlage 9.2

### Maßnahmenblätter

aufgestellt: Autobahndirektion Nordbayern	C. Barba
Nürnberg, den 30.06.2014	Bartsch, Dipl. Ing. (FH) Landespflege

ifanos planung

Bärenschanzstr. 73 RG 90429 Nürnberg Tel. 0911/27 44 88 -0 FAX 0911/27 44 88 -1 E-Mail: planung@ifanos.de

Dipl. Biol. K. Demuth Dipl. Geogr. S. Paulus



Erweiterung der Verkehrsflächen T+R Spessart (Süd)

### Maßnahmenblatt

Maßnahmennummer

**A**1

(S=Schutz-, A=Ausgleichs-, E=Ersatz-, G=Gestaltungsmaßnahme, V=Vermeidungsmaßnahme)

Lage der Maßnahme / Bau-km:

Östlich der Tank- und Rastanlage, nördlich der Autobahn

Konflikt: Eingriff in Gehölzflächen der Tank und Rast:

- Versiegelung/ Überbauung von Hecke, naturnah (WH/ 3.1-3.3).
- Versiegelung/ Überbauung von Feldgehölz, naturnah (WO/ 3.4-3.8, 3.10).
- Versiegelung/ Überbauung von sonstigen Grün- und Gehölzflächen.

Ausgleichsbedarf: 0,771 ha

Maßnahme: Unterlage 9.1 Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan

### Ausgleichsfläche "Tank- und Rastanlage Spessart Süd"

Beschreibung / Zielsetzung:

- ⇒ Entbuschung und Pflege einer Hangmoorfläche (nördlich der A3, zwischen T+R Spessart und der St 2312 Überführung über die A3 gelegen).
- ♦ Erhöhung des Lebensraumangebotes für moorbewohnende Pflanzen- und Tiergemeinschaften.

### Hinweise zur Unterhaltungspflege:

- ♦ Entfernen von Gehölzanflug zugunsten von Torfmoos-, Siebenstern- und Wollgrasvorkommen
- Pflegegänge im 3-5 Jahresrhythmus.
- ♦ Vermeidung von möglichen Einschwemmungen durch Bauarbeiten an der Strecke

Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:	zeitnah mit und nach dem Autobahnausbau
Ausgleich in Verbindung mit Maßnahme Nr.:	
liegenschaftliche Regelungen:	
Flächengröße der öffentlichen Hand: 0,735 ha	a Künftiger Eigentümer: BRD
Flächen Dritter: - ha	
Grunderwerb: - ha	Künftige Unterhaltung: BRD
Nutzungsänderung / -beschränkung: - ha	

Erweiterung der Verkehrsflächen Tank- und Rastanlage Spessart (Süd)

### Maßnahmenblatt

Maßnahmennummern

V1, V2

(S=Schutz-, A=Ausgleichs-, E=Ersatz-, G=Gestaltungsmaßnahme, V=Vermeidungsmaßnahme)

Lage der Maßnahme/ Bau-km: kartierte Habitatbäume

Maßnahmen: Unterlage 9.1 Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan

### Fledermausschutzmaßnahmen

Beschreibung / Zielsetzung:

### ⇒ Abtrag fledermausrelevanter Bäume im Oktober (V1):

Zur Vermeidung einer Verletzung oder Tötung von Tieren werden potenzielle Habitatbäume im Oktober abschnittsweise abgetragen und die einzelnen Stammstücke abgeseilt. Alternativ können die Bäume auch durch geeignetes Gerät fixiert und nach dem Abschneiden vorsichtig abgelegt werden. Die Fällmaßnahmen werden durch eine fledermauskundige Person begleitet die die Stämme auf Fledermausvorkommen hin untersucht und eventuell vorhandene Tiere in Gewahrsam nimmt.

- ⇒ Erhalten von potenziellen Fledermausquartieren (V2)

  Bei den Baumfällungen anfallende Stammabschnitte mit Baumhöhlen werden in die Ausgleichsfläche
  A1verbracht und dort installiert.
- Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen bzw. Vermeidung einer Tötung oder Verletzung von Fledermäusen
- ♦ Erhalten von Habitatstrukturen für Fledermäuse

Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:	Oktober vor Beginn der Bauarbeiten				
liegenschaftliche Regelungen:					
Flächengröße der öffentlichen Hand: - ha	Künftiger Eigentümer: BRD				
Flächen Dritter: - ha					
Grunderwerb: - ha	Künftige Unterhaltung: BRD				
Nutzungsänderung / -beschränkung: - ha					

Nutzungsänderung / -beschränkung: - ha

Maßnahmennummern Erweiterung der Verkehrsflächen **V3** Maßnahmenblatt Tank- und Rastanlage Spessart (Süd) (S=Schutz-, A=Ausgleichs-, E=Ersatz-, G=Gestaltungsmaßnahme, V=Vermeidungsmaßnahme) Lage der Maßnahme/ Bau-km: (süd-)westlicher Rand der Tank- und Rastanlage Maßnahmen: Unterlage 9.1 Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Irritationsschutzwände Beschreibung / Zielsetzung: Irritationsschutz für angrenzende NATURA-2000-Gebiete Vermeidung von Irritationen (durch Lärm, optische Effekte) der in den angrenzenden Bereichen lebenden Fledermäuse und Vögel Abschirmung der angrenzenden NATURA-2000-Gebiete Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme: Oktober vor Beginn der Bauarbeiten liegenschaftliche Regelungen: Flächengröße der öffentlichen Hand: Künftiger Eigentümer: BRD Flächen Dritter: - ha - ha Grunderwerb: Künftige Unterhaltung: BRD

Erweiterung der Verkehrsflächen Tank- und Rastanlage Spessart (Süd)

### Maßnahmenblatt

Maßnahmennummern

S

(S=Schutz-, A=Ausgleichs-, E=Ersatz-, G=Gestaltungsmaßnahme, V=Vermeidungsmaßnahme)

Lage der Maßnahme/ Bau-km:

Gehölzfläche angrenzend an die St 2312

Maßnahmen: Unterlage 9.1 Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan

# Schutz wertvoller Vegetationsbestände während des Baubetriebs

Beschreibung / Zielsetzung:

- ⇒ Errichtung von Schutzeinrichtungen (Bauzäune, Markierungen, etc.) gem. DIN 18920 und RAS LP 4 im Bereich empfindlicher Biotopflächen.
- ♦ Schutz empfindlicher Flächen im unmittelbaren Baustellenbereich vor Befahren, Schadstoffeintrag, Vegetationszerstörung, Ablagerung von Baumaterial etc. während des Baubetriebes.

Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:	bei Baubeginn
liegenschaftliche Regelungen:	
Flächengröße der öffentlichen Hand: - ha	Künftiger Eigentümer: BRD
Flächen Dritter: - ha	
Grunderwerb: - ha	Künftige Unterhaltung: BRD
Nutzungsänderung / -beschränkung: - ha	

Erweiterung der Verkehrsflächen Tank- und Rastanlage Spessart (Süd)

### Maßnahmenblatt

Maßnahmennummern

G1, G2, G3, G4

(S=Schutz-, A=Ausgleichs-, E=Ersatz-, G=Gestaltungsmaßnahme, V=Vermeidungsmaßnahme)

Lage der Maßnahme/ Bau-km:

Bauanfang bis Bauende

Maßnahmen: Unterlage 9.1 Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan

### Begleitgrün und Nebenflächen der Tank- und Rastanlage

Beschreibung / Zielsetzung:

⇒ Gehölzpflanzung (G1):

Verwendung standortheimischer Sträucher und Bäume.

⇒ Landschaftsrasenansaat, intensiv (G2):

Ansaat einer Landschaftsrasenmischung im vorwiegend straßennahen und intensiv gepflegten Bereich (Bankett, Entwässerungsmulde).

⇒ Landschaftsrasenansaat, extensiv (G3):

Erstbegrünung der Böschungen mit geringer Saatgutmenge als Erosionsschutz/ Selbstbegrünung mit gebietstypischen Arten in extensiv (bis nicht) gepflegten Bereichen.

⇒ Anlage von Sukzessionsflächen (G4):

Entwicklung von Sukzessionsflächen ohne Ansaat; Verzicht auf Oberbodenandeckung.

- ♦ Einbindung der Tank- und Rastanlage in die Landschaft
- Ansprechende Gestaltung der Tank- und Rastanlage
- ♦ Immissionsschutz
- Erosions- und Bodenschutz für neu geschaffene Freiflächen.

Hinweise zur Unterhaltungspflege:

- extensive Pflege (nach den Erfordernissen der Verkehrssicherheit).
- nach Möglichkeit ungestörte Entwicklung der Sukzessionsflächen.

Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme: zeitnah mit und nach dem Raststättenausbau

liegenschaftliche Regelungen:

Flächengröße der öffentlichen Hand: - ha
Flächen Dritter: - ha

Grunderwerb: - ha
Nutzungsänderung / -beschränkung: - ha

### **Autobahndirektion Nordbayern**

Straße / Abschnittsnummer / Station:

A 3 / 260 / 0,412

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen

PROJIS-Nr.: Keine

# **Planfeststellung**

### Unterlage 9.3

# Tabellarische Gegenüberstellung Eingriff und Kompensation

aufgestellt: Autobahndirektion Nordbayern	C. Jan pd
Nürnberg, den 30.06.2014	Bartsch, Dipl. Ing. (FH) Landespflege

### ifanos planung

Bärenschanzstr. 73 RG 90429 Nürnberg Tel. 0911/27 44 88 -0 FAX 0911/27 44 88 -1 E-Mail: planung@ifanos.de

Dipl. Biol. K. Demuth Dipl. Geogr. S. Paulus



Eingriff			Komp	Kompensation							
Konfliktb	1. Betroffener Bestand	Betroffene Fläche		Grund	Faktor	Flächen- bedarf	Zugeordnete Maßnahmen				
ereich	2. Beeinträchtigung			satz			Aus	gleich	Ersa	atz	Kurzbeschreibung
Bau-km		ausgleich bar	nicht ausgleic hbar	Nr.			Nr.	Fläche	Nr.	Fläche	
		ha	ha			ha		ha		ha	
K 1	Feldgehölz, naturnah (WO) mit Vorbelastung										Entbuschung und Pflege einer Hangmoorfläche zugunsten von
	2. Versiegelung und Überbauung	0,608		1.2/1.4	0,7	0,426	A1	0,426		Torfmoos-, Siebenstern- und Wollgrasvorkommen	
	1. Hecke, naturnah (WH)										A1:Ausgleichsfläche "Tank- und
	2. Versiegelung und Überbauung	0,044		1.2/1.4	0,7	0,031	A1	0,031			Rastanlage Spessart Süd"
	1. Gehölze										0,735 ha.
	2. Versiegelung	0,386		3.1	0,3	0,116	A1	0,116			
	1. Grünflächen										
	2. Versiegelung	1,199		3.1	0,3	0,360					
	2. Entsiegelung	-0,540			0,3	-0,162	A1	0,198			
	Summe K1:	1,697				0,771		0,771			

Die Ermittlung des Ausgleichserfordernisses entspricht den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei Staatslichen Strassenbauvorhaben gemäß der gemeinsamen Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren und des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.93.

Aus den in oben stehender Tabelle detailliert dargestellten Beeinträchtigungen von biotopwürdigen Gehölzflächen resultiert ein Kompensationserfordernis von 0,771 ha Flächenbedarf für Ausgleich.

Der hierbei noch offene Restflächenbedarf von 0,036 ha wird innerhalb des vorhandenen Überhangs von 0,940 ha der für den A3-Autobahnabschnitt Haseltalbrücke – Marktheidenfeld zur Verfügung gestellten Ausgleichs- und Ersatzflächen angerechnet. (Verrechnung des Überhangs im Sinne eines Ökokontos).

ifanos planung Nürnberg

KonfliktbereichBeda	arf	Ausgleich	Ersatz	Maßnahme		
K1 und K2, Wald:	4,204	4,183	0,021	A1, A2, A3 (anrechenbar 5,090	(5,3907ha) 7 ha) (0,0300 ha)	
K1 und K2, Offenland:	0,076	0,076		A4	(0,1000 ha)	
Gesamtsumme:	4,280	4,259	0,021	A1, A2, A3, E1, A4 (anrechenbar 5,220	( <u>5,5207</u> ha) )7 ha)	

ifanos planung Nürnberg

### **Autobahndirektion Nordbayern**

Straße / Abschnittsnummer / Station:

A 3 / 260 / 0,412

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen

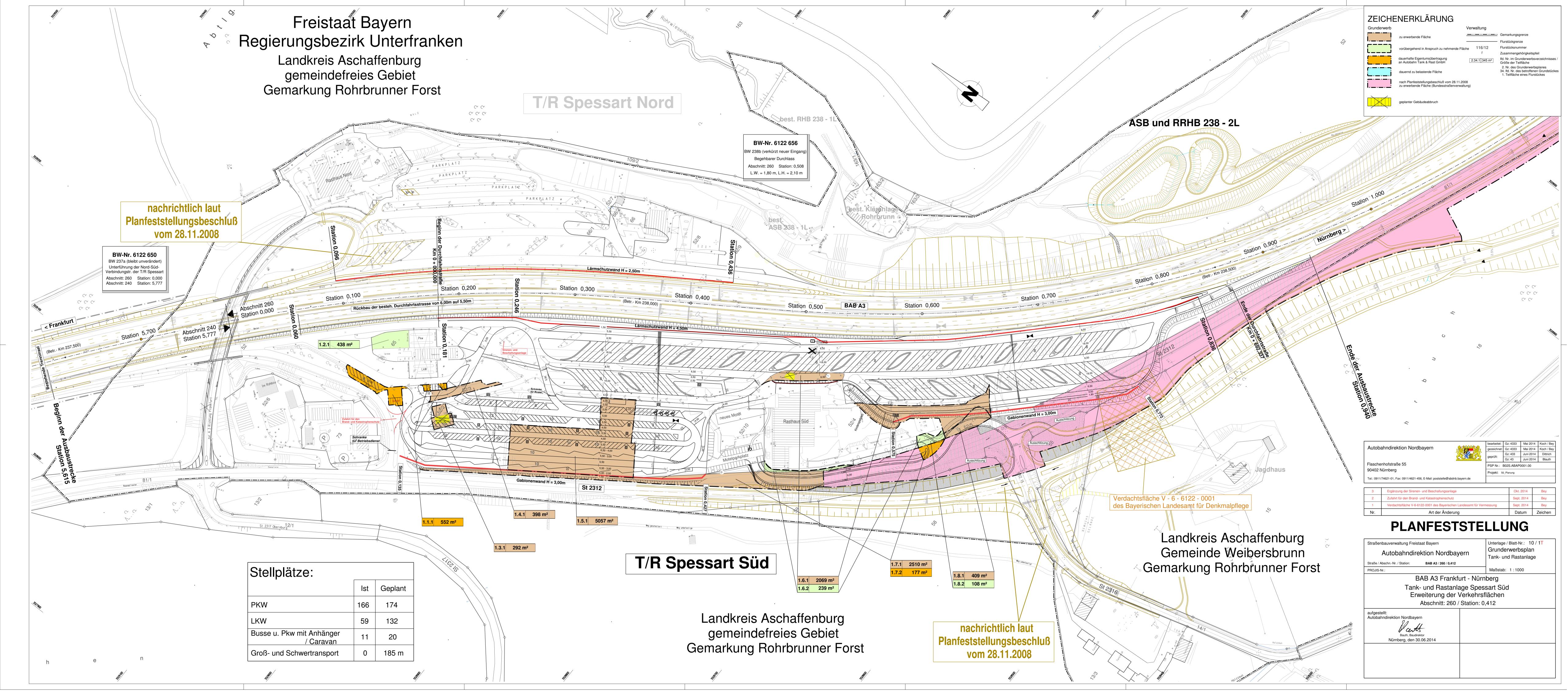
PROJIS-Nr.: keine

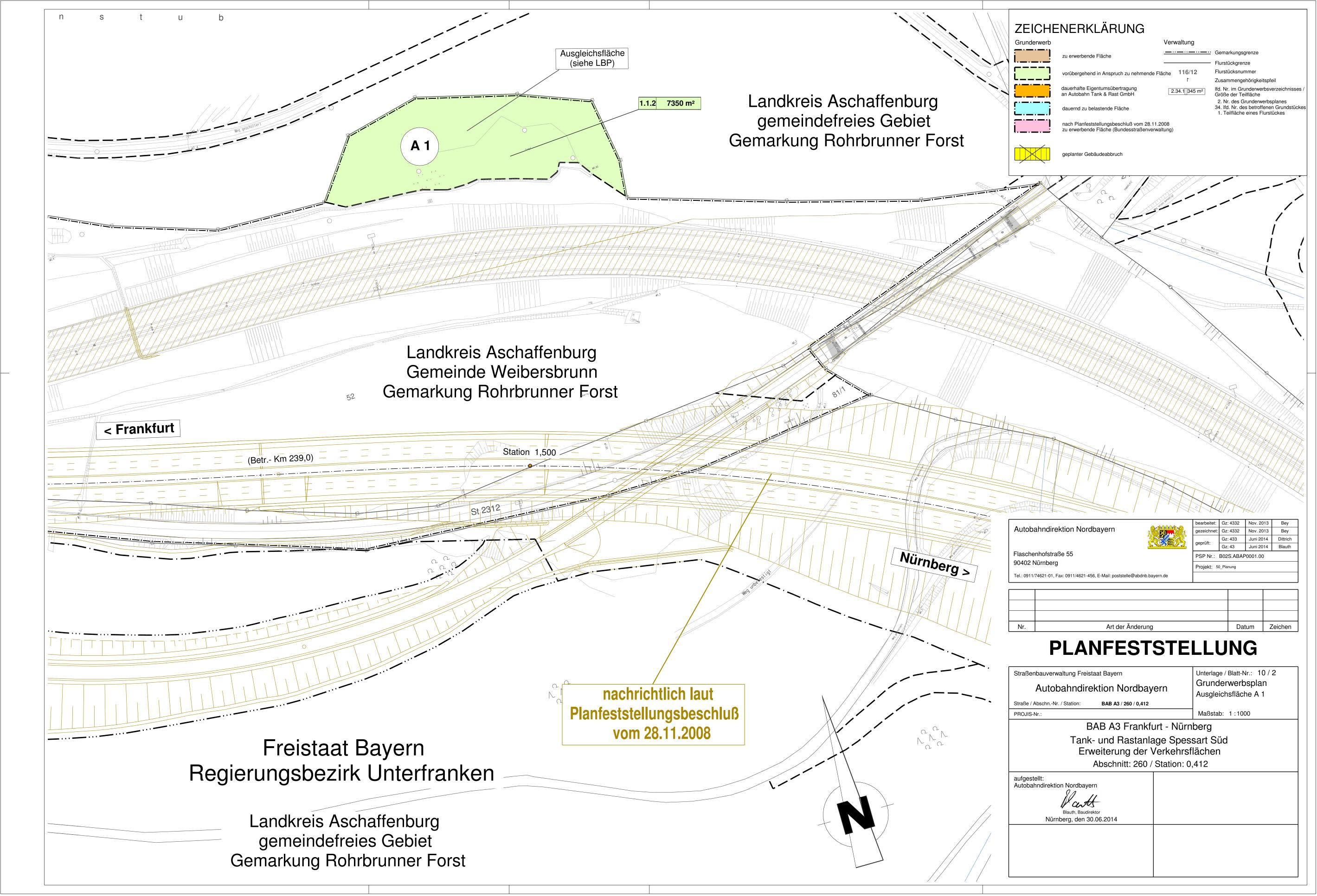
# **Planfeststellung**

### Grunderwerb

### Unterlage 10

aufgestellt: Autobahndirektion Nordbayern	Slants
Nürnberg, den 30.06.2014	Blauth, Baudirektor





### **Autobahndirektion Nordbayern**

Straße / Abschnittsnummer / Station:

A 3 / 260 / 0,412

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen

PROJIS-Nr.: keine

# **Planfeststellung**

Unterlage 10 Blatt-Nr.: 3

### Grunderwerbsverzeichnis

aufgestellt: Autobahndirektion Nordbayern	Slands
Nürnberg, den 30.06.2014	Blauth, Baudirektor

### Kulturart It. Grundbuch

= Ackerland

Α

AGr = Acker - Grünland Hei = Heide AOb = Acker (Obstbäume oder -sträucher) Hu = Hutung В = Böschung LH = Laubwald = Bahngelände LNH = Mischwald Bahn = Bauplatz = Lagerplatz Baup Lpl = Brunnen, Wasserbehälter = Landwirtschaftsfläche Brun Lw BtrG = Betriebsgelände Mο = MoorEnts = Entsorgungsanlage NH = Nadelwald G = Gartenland PrkP = Parkplatz Gebü = Gebüsch Str = Streuwiese GF = Gebäude- und Freifläche Stra = Straße = GF: Handel und Wirtschaft StrZ GFD = Straße mit Zugehörungen GFE U = GF: Erholung = Unland

Hbf

= Hopfenpflanzung

GFI = GF: Industrie, Gewerbe Uf = Uferstreifen
GFÖ = GF: Öffentlich Verk = Verkehrsfläche
GFV = GF: Verkehr, Ver- u. Entsorgung W = Wiese

GFW = GF: Wohnen Wa = Wasserfläche

Gr = Grünland Weg = Weg

Grab = Graben WegZ = Weg mit Zugehörungen
Grün = Grünanlage Wss = Windschutzstreifen

H = Wald

In den Grunderwerbsplänen (Unterlage 10.1 Blatt 1 und 2) sind in den Beschreibungen zu den jeweiligen betroffenen Grundstücken im Feld oben links gemarkungsweise die laufenden Nummern der betroffenen Grundstückseigentümer enthalten. Diese laufenden Nummern entsprechen den laufenden Nummern der Grunderwerbsverzeichnisse (Unterlage 10.2).

Sofern Erbengemeinschaften betroffen werden, ist die Anzahl der Eigentümer aufgeführt.

Die laufende Nummer der Eigentümer (z.B. Eigentümer: 0000001) entspricht der laufenden Nummer des Entschlüsselungskataloges.

### GRUNDERWERBSVERZEICHNIS

für das Straßenbauvorhaben

Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Spessart Süd

zu Unterlage / Blatt-Nr.: 10 / 1 + 2

Lfd. Nr.	GE- plan	Abschnitt / Station	Eigentümer Name, Vorname Straße, Wohnort	Grundbuch von	Gemarkung	Nutz- ungs- art	Flurstucks	Fläche	zu neh- mende Fläche	Fläche	Bemerkungen
4	2	3	4	Band Blatt	Flur Flurstüc	K 7	m² 8	m² 9	m² 10	m² 11	12
1.1.1	10 / 1	<u> </u>	000001	•	Rohrbrunner Forst	GF /	323334	552	10	111	12 D
1.1.1	10 / 1	260 / 0,120	000001	1 2	52	Verk	323334	552	7350		D A/E-Maßnahme A 1
1.2.1	10 / 1	,	000003		Rohrbrunner Forst	GF	2001		438		Δ
1.2.1	1071	200 / 0,140	000000	57	65	O.	2001		400		,,
1.3.1	10 / 1	260 / 0,178	000003		Rohrbrunner Forst	GF	292	292			A
				57	52/2						
1.4.1	10 / 1	260 / 0,200	000003	Rohrbrunner Forst	Rohrbrunner Forst	Verk	446	398			A
				57	52/3						
1.5.1	10 / 1	260 / 0,300	000003	Rohrbrunner Forst	Rohrbrunner Forst	GF	5057	5057			A
				57	61						
1.6.1	10 / 1	260 / 0,500	000003	Rohrbrunner Forst	Rohrbrunner Forst	GF	9984	2069			A
1.6.2	10 / 1	260 / 0,500		57	52/4				239		A
1.7.1	10 / 1	260 / 0,450	000002	Rohrbrunner Forst	Rohrbrunner Forst	Stra	42093	2510			Α
1.7.2	10 / 1	260 / 0,604		1 3	81/1			177			В
1.8.1	10 / 1	260 / 0,631	000003	Rohrbrunner Forst	Rohrbrunner Forst	Grün	766	409			Α
1.8.2	10 / 1	260 / 0,631		57	52/5				108		A

### **Autobahndirektion Nordbayern**

Straße / Abschnittsnummer / Station:

A 3 / 260 / 0,412

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen

PROJIS-Nr.: Keine

# Planfeststellung

### Unterlage 11 T

## Regelungsverzeichnis

aufgestellt: Autobahndirektion Nordbayern	Slauts
Nürnberg, den 30.06.2014	Blauth, Baudirektor

#### VORBEMERKUNGEN ZUM REGELUNGSVERZEICHNIS

### O. Allgemeines

Das Regelungsverzeichnis enthält die wesentlichen Angaben zur Straße, zu den Bauwerken und zu den betroffenen Anlagen, aber auch rechtliche Regelungen, die mit dem Planfeststellungsbeschluss verbindlich gemacht werden sollen.

Die Nummerierung erfolgt nach Art der Bauwerke entsprechend der Gliederung auf Seite 9.

Die Anordnung der Verkehrsflächen sowie der örtliche Bezug der Bauwerksnummer sind dem Lageplan Unterlage 5 und dem Lageplan der Ver- und Entsorgungsleitungen Unterlage 16 zu entnehmen. Die Stationierungsangaben sind im Allgemeinen aus Gründen der Vereinfachung auf ganze Meter gerundet. Zur besseren Übersicht wird die Stationierung der A 3 verwendet.

### 1. Kostentragung

Die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) führt die nachstehend aufgeführten Baumaßnahmen durch. Sie trägt die Kosten, soweit im Regelungsverzeichnis keine andere Regelung getroffen ist.

Grundsätzlich werden ersatzweise anzulegende bzw. den geänderten Verhältnissen anzugleichende Straßen und Wege seitens der Bundesrepublik Deutschland nur in der bisher bestehenden Breite (vorhandener Ausbauquerschnitt) und nur mit dem bisher vorhandenen Deckenaufbau wiederhergestellt. Wird jedoch ein aufwendigerer Ausbaugewünscht, gehen die Mehrkosten zu Lasten des jeweiligen Straßenbaulastträgers.

Die Herstellung oder Änderung von Kreuzungen und Einmündungen öffentlicher Straßen richtet sich nach § 12 FStrG bzw. Art. 32 BayStrWG, von Kreuzungen mit Gewässern nach § 12a FStrG bzw. Art. 32a BayStrWG.

Soweit Maßnahmen an den Anlagen der Autobahn Tank & Rast GmbH und auf deren Betriebsgrundstücken durchgeführt werden, regelt sich die Kostentragung nach dem Konzessionsvertrag zwischen der Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahndirektion Nordbayern, vom 10.03. und 18.03.1998.

### 2. Straßenbaulast und Unterhaltungspflicht

Straßenbaulastträger für die Bundesautobahn einschließlich aller Nebenanlagen ist die Bundesrepublik Deutschland (§ 5 Abs. 1 i. V. mit § 3 Abs. 1 FStrG).

Im Übrigen richtet sich die Baulast an den neuen oder geänderten öffentlichen Straßen und Wegen nach den Bestimmungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG). Straßenbaulastträger sind demnach, soweit im Regelungsverzeichnis nichts anderes bestimmt ist, für

- Staatsstraßen: der Freistaat Bayern (Art. 41 Satz 1 Nr. 1 BayStrWG), soweit nicht Art. 42 BayStrWG gilt,
- Kreisstraßen: die Landkreise und kreisfreien Gemeinden (Art. 41 Satz 1 Nr. 2 BayStrWG), soweit nicht Art. 42 BayStrWG gilt,

- Gemeindestraßen: die Gemeinden (Art. 47 Abs. 1 BayStrWG),
- öffentliche Feld- und Waldwege (Art. 54 Abs. 1 BayStrWG)
  - soweit ausgebaut: die Gemeinden,
  - soweit nicht ausgebaut: die Beteiligten, deren Grundstücke ü. d. Weg bewirtschaftet werden,
- beschränkt-öffentliche Wege: die Gemeinden (Art. 54a Abs. 1 BayStrWG),
- Eigentümerwege: die Grundstückseigentümer (Art. 55 Abs. 1 BayStrWG).

Die Unterhaltung an Kreuzungen der Bundesautobahn mit neuen oder geänderten öffentlichen Straßen, Wegen und Gewässern regelt sich nach §§ 13, 13a, 13b FStrG in Verbindung mit der Verordnung über Kreuzungsanlagen im Zuge von Bundesfernstraßen (Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung - FStrKrV -), den Straßenkreuzungsrichtlinien (StraKR) und den Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien (StraWaKR). Die Unterhaltung von Kreuzungen der Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen sowie öffentlichen Feld- und Waldwegen mit Gewässern richtet sich nach Art. 33 bzw. 33a BayStrWG.

Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich grundsätzlich nach dem jeweils geltenden Wasserrecht (§ 40 WHG i.V.m. Art. 22 BayWG).

Für die Unterhaltung von Be- und Entwässerungsgräben mit wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung enthält das Wasserrecht keine Regelung (§ 1 Abs.2 Satz 1 WHG sowie Art. 1 Abs. 1 Ziff. 2 BayWG). Sie sind von den jeweiligen Eigentümern zu unterhalten.

#### 3. Widmung, Umstufung, Einziehung

Soweit es sich nicht um Bestandteile von Bundesfernstraßen handelt, werden die im Regelungsverzeichnis im Einzelnen dargestellten Widmungen, Umstufungen und Einziehungen mit folgender Maßgabe verfügt:

- Die neu zu bauenden Straßen bzw. Straßenbestandteile werden entsprechend ihrer im Regelungsverzeichnis angegebenen Verkehrsbedeutung gewidmet, wobei die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen (Art. 6 Abs. 3 und 6 BayStrWG).
- Soweit sich die Verkehrsbedeutung von Straßen bzw. Straßenteilen ändert, werden sie umgestuft, wobei die Umstufung jeweils mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird (Art. 7 Abs. 5 i. V. mit Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).
- Soweit öffentliche Verkehrsflächen jegliche Verkehrsbedeutung verlieren, werden sie eingezogen mit der Maßgabe, dass die Einziehung jeweils mit der Sperrung für den öffentlichen Verkehr wirksam wird (Art. 8 Abs. 5 i. V. mit Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

Wird eine öffentliche Straße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet. Wird in diesem Zusammenhang der Teil einer Straße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Straßenteil durch die Sperrung als eingezogen (§ 2 Abs. 6a FStrG, Art. 6 Abs. 8, Art 8 Abs. 6 BayStrWG). Wenn Teile einer Straße nach BayStrWG in eine andere, ebenfalls dem BayStrWG unterfallende Straße einbezogen werden, wird die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam.

Ansonsten wird die Widmung neuer Bundesfernstraßen, die Aufstufung zu Bundesfernstraßen, sowie die Abstufung oder Einziehung bestehender Bundesfernstraßen nach dem in § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG vorgesehenen Verfahren innerhalb der Planfeststellung verfügt.

Die zur Einziehung vorgesehenen Streckenteile sind kenntlich gemacht.

#### 4. Vorübergehende Inanspruchnahme von Geländeflächen für Baumaßnahmen

Die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) sichert sich mit dieser Planfeststellung während der gesamten Bauzeit das Recht, Flächen nach Maßgabe der Grunderwerbspläne vorübergehend in Anspruch zu nehmen.

### 5. Straßensperrungen, Umleitungen, Zufahrten, Sondernutzungen

Soweit während der Bauzeit öffentliche Straßen und Wege gesperrt werden müssen oder Umleitungen notwendig werden, gelten hierfür die Bestimmungen des § 14 FStrG bzw. Art. 34 BayStrWG. Private Grundstückszufahrten werden im Zuge der Bauarbeiten nach Maßgabe der Planunterlagen bzw. im Einvernehmen mit den Eigentümern wiederhergestellt.

Es ist vorgesehen, das öffentliche Straßen- und Wegenetz im Bereich der Baustrecke durch Baufahrzeuge über den Gemeingebrauch hinaus zu benutzen.

#### 6. Wasserrechtliche Tatbestände

Die Einleitung von Oberflächenwasser der Straße in oberirdische Gewässer und in den Untergrund bedarf der Erlaubnis gemäß §§ 8, 10 und 15 WHG i.V.m. Art. 15 BayWG. Diese Erlaubnis wird mit dem Planfeststellungsbeschluss ausgesprochen.

Der Ausbau von Gewässern im Sinne des § 68 WHG ist Gegenstand des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens (Konzentrationswirkung). Dies gilt auch für Änderungen von Gewässern (Renaturierung), Anlage von Altwässern und Stillgewässern im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

### 7. Ver- und Entsorgungsleitungen, Fernmeldeleitungen

Notwendige Änderungen und Schutzmaßnahmen an Ver- und Entsorgungsleitungen werden im Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt (ob und wie). Die Kostentragung wird gemäß Rechtslage außerhalb des Planfeststellungsverfahrens unter Zugrundelegung der "Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (Nutzungsrichtlinien), veröffentlicht mit ARS-Nr. 05/2013 vom 26.03.2013 Az: StB 15/7175.1/3-1/1918743 (VkBl. 2013 S. 369) und eingeführt mit MS vom 15.07.2013 Nr. IIB2-4303.12-001/09, geregelt. Im Übrigen richtet sich die Kostentragung nach den zwischen Straßenbauverwaltung und Versorgungsunternehmen bereits abgeschlossenen Vereinbarungen.

Die Kostentragung für Verlegungs- oder Anpassungsmaßnahmen an Fernmeldeleitungen richtet sich nach den §§ 68 ff. des Telekommunikationsgesetzes (TKG), soweit bereits Straßenbenutzungen vorliegen.

Etwaige Vorteile für Versorgungsunternehmen sind entsprechend den "Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (Nutzungsrichtlinien) vom 11.05.2009 auszugleichen.

Soweit bei der Durchführung der Baumaßnahme Straßen und Wege in der Straßenbaulast Dritter mit Leitungen, die zur Straße gehören, gekreuzt werden müssen (Entwässerungsleitungen, Fernmeldekabel, Strom- und Steuerkabel), werden zwischen dem jeweiligen Straßenbaulastträger und der Bundesstraßenverwaltung außerhalb der Planfeststellung Straßenbenutzungsverträge abgeschlossen.

### 8. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Um bei Gestaltung und Pflege der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die naturschutzfachliche Zielsetzung auf Dauer zu gewährleisten, gilt für Eigentum und Unterhaltungslast, vorbehaltlich anderer Regelungen im Einzelfall, folgendes:

- Bei Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erwirbt die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) das Eigentum und übernimmt die Unterhaltungslast, die auch die dem Ausgleichs- und Ersatzziel entsprechende Pflege der Flächen umfasst. Die Vergabe der Unterhaltung an Dritte wird durch Vereinbarung geregelt. In besonders gelagerten Fällen gehen die Flächen nicht in das Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) über. Die dauerhafte Funktionserfüllung wird hier durch Grundbucheintrag (z.B. Auflagen zur Bewirtschaftung) gesichert.
- Ersatzwege, -flächen und andere der Öffentlichkeit dienende Anlagen zur Erholungsnutzung werden durch die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) angelegt. Es wird angestrebt, die Unterhaltslast und die Verkehrssicherungspflicht in Verwaltungsvereinbarungen mit den Gebietskörperschaften an diese zu übertragen.
- Sinngemäß Gleiches gilt für Flächen, die als Uferrandstreifen an Gewässer im Eigentum öffentlich-rechtlicher Träger angrenzen.
- Bei Schutzmaßnahmen für angeschnittene Waldflächen (im Regelfall Vor- und Unterpflanzung) übernimmt die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) im Einvernehmen mit dem Waldeigentümer die eventuell notwendigen Hiebsmaßnahmen, die Neupflanzung und eine dreijährige Fertigstellungs- und Entwicklungspflege. Die Neupflanzung geht in das Eigentum des Waldeigentümers über.

### **Abkürzungsverzeichnis**

A Autobahn (z.B. A 3)

Abb. Abbildung

ABD-N Autobahndirektion Nordbayern

Abs. Absatz

AD Autobahndreieck
AM Autobahnmeisterei

Anl. Anlagen Art. Artikel

AK Autobahnkreuz
AS Anschlussstelle
ASB Absetzbecken

ASB-Nr. Erfassungsnummer f. Brücken in der Baulast des Bundes gemäß Anweisung Straßenbank (ASB),

Teil B II - Bauwerksdaten (BMV, Abteilung Straßenbau)

B Bundesstraße
BAB Bundesautobahn
Betr.-km Betriebskilometer
Bau-km Bau-Kilometer

BaylmSchG Bayerisches Immissionsschutzgesetz
BayNatSchG Bayerisches Naturschutzgesetz

BayStrWG Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVwfG Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz

BayWG Bayerisches Wassergesetz
BayWaldG Waldgesetz für Bayern

BImSchG Bundesimmissionsschutzgesetz

16. BlmSchV 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes

Verkehrslärmschutzverordnung

39. BlmSchV 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes

Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft

BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Br.Kl. Brückenklasse BW Bauwerk

BWV Bauwerksverzeichnis

dB Dezibel

dB(A) Dezibel (A-bewertet)
DIN Deutsche Industrienorm
DN Nenndurchmesser

DSchG Denkmalschutzgesetz Bayern

D StrO Korrekturfaktor für unterschiedliche Straßenoberflächen in dB(A)

DTV Durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h

DWA Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.

- A 111 - Hydraulische Dimensionierung und betrieblicher Leistungsnachweis von Anlagen zur Abfluss-

und Wasserstandsbegrenzung in Entwässerungssystemen

- A 117 - Arbeitsblatt "Bemessung von Regenrückhalteräumen"

- M 153 - Merkblatt "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser"

E Europastraße (z.B. E 50)
EKrG Eisenbahnkreuzungsgesetz

EKA Entwurfsklasse nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA

ERS Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen

EU Europäische Union e.V. Eingetragener Verein

FFH-RL Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie

#### Tank- und Rastanlage Spessart Süd - Erweiterung der Verkehrsflächen

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Köln

FR Fahrtrichtung

FStrG Bundesfernstraßengesetz

FStrKrV Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung

FI.Nr. Flurnummer
Gde. Gemeinde
gebr. gebrochen(es)
Gew. % Gewichtsprozent
GG Grundgesetz
GOK Geländeoberkante
GRW Geh- und Radweg

GVS Gemeindeverbindungsstraße

GW Grundwasser
i.d.F. in der Fassung
i.V.m. in Verbindung mit

HBS Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen-

und Verkehrswesen e.V. (FGSV)

HW Hochwasser
JMW Jahresmittelwert

Kfz/24h Kraftfahrzeugverkehr in 24 Stunden

Kr.< Kreuzungswinkel
Kr. Kreisstraße
kV Kilovolt

KVP Kreisverkehrsplatz

kW Kilowatt

LBP Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlage 19)

LEP Landesentwicklungsprogramm Bayern
LfD Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

LfU Bayerisches Landesamt für Umwelt

L.H. Lichte Höhe
Lkr. Landkreis
Lkw Lastkraftwagen
LS Lärmschutz
L.W. Lichte Weite

MLC Militär-Last-Klassen
MS Ministerielles Schreiben
MÜ Mittelstreifenüberfahrt

Nbg. Nürnberg NBr. Nennbreite

NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> Stickstoffdioxid, Stickoxide

NW Nennweite
OD Ortsdurchfahrt

ODR Richtlinien für die rechtl. Behandlung von Ortsdurchfahrten

öFW öffentlicher Feld- und Waldweg

OK Oberkante

OPA Offenporiger Asphalt Plafe Planfeststellung

PlafeR Richtlinien für die Planfeststellung von Straßenbauvorhaben

PM<sub>10</sub> Partikel mit einem Durchmesser von 10 Mikrometer PWC-Anlage Unbewirtschaftet Rastanlage mit WC-Gebäude

RAA Richtlinie für die Anlage von Autobahnen RAL Richtlinie für die Anlage von Landstraßen

RF Richtungsfahrbahn

#### Tank- und Rastanlage Spessart Süd - Erweiterung der Verkehrsflächen

RiStWag Richtlinien für bautechn. Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (Ausgabe 2002)

RiZak Richtzeichnungen für Lärmschirme außerhalb von Kunstbauten **RLS - 90** Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990)

**RLuS 2012** Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (Ausgabe 2012)

**RLW** Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (Ausgabe 1999)

**RMS** Richtlinien für die Markierung von Straßen

**RPS** Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (Ausgabe 2002)

RQ Regelquerschnitt (z.B. RQ 35,5)

**RRHB** Regenrückhaltebecken

RStO 12 Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (Ausgabe 2012)

RS Rundschreiben

**RWBA** Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen

SBA Streckenbeeinflussungsanlage

SM Straßenmeisterei **SMA** Splitt-Mastix-Asphalt SPA Special-Protected-Area

St Staatsstraße StBA Staatliches Bauamt

Straße Str.

StrKR Richtlinien über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von

Bundesfernstraßen und anderen öff. Straßen

StraWaKR Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien

SV Schwerverkehr RQ Regelguerschnitt

**RVO** Verordnung zu § 6a Abs.2 des Raumordnungsgesetzes

Tab.

TEN Transeuropäische Verkehrsnetze **TKG** Telekommunikationsgesetz TR Tank- und Rastanlage **TWG** Telegraphenwegegesetz

ü.N.N. Über Normalnull UL Unterlage

**VBA** Verkehrsbeeinflussungsanlage

**VFB** Verteilerfahrbahn

**VLärmSchR** Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast der Bundes

**VLS** Verkehrsleitsystem VoGEV Vogelschutzverordnung V-RL Vogelschutzrichtlinie

VwVfG Verwaltungsverfahrensgesetz WaStrG Bundeswasserstraßengesetz

WHG Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts - Wasserhaushaltsgesetz

**WWA** Wasserwirtschaftsamt

Richtlinien f. d. rechtliche Behandlung von Zufahrten und Zugängen an Bundesstraßen Zufahrten-Richtlinien ZTVE-StB Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau

ZTV-Lsw Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutz-

wänden an Straßen

### **GLIEDERUNG DES REGELUNGSVERZEICHNISSES**

- 1. Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage
- 2. Entwässerung
- 3. Ver- und Entsorgung der Nebenbetriebe und autobahneigene Fernmeldeeinrichtungen (Bauwerksnummern siehe Unterlage Nr. 16.1)
- 4. Sonstige bauliche Anlagen
- 5. Landschaftspflegerischen Maßnahmen

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

Ab-

schnitt /

Station

Bezeichnung

Lfd.

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

Nr.	Station bzw. Bau-km	Bezeichnung	oder Unterhaltspflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
1.1	240 / 5,615 bis 260 / 0,940 rechts	BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg TR Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen Südseite	a) und b)  Bundesrepublik  Deutschland	Die vorhandenen Verkehrsflächen der bestehenden Tank- und Rastanlage werden erweitert.  Das neue Stellflächenangebot umfasst:  174 Pkw-Stellplätze (incl. 4 Parkplätze für Behinderte und 5 Frauenparkplätze)  132 Lkw-Stellplätze  20 Stellplätze für Busse und Pkw mit Anhänger bzw. Caravan  1 Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte (185 m Länge)  Die Gestaltung der neuen Verkehrsflächen wurde nach den "Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen" - ERS 2011 vorgenommen.  Die Anordnungen der verschiedenen Parkflächen mit ihren Zu- und Abfahrten sowie die sonstigen technischen Einzelheiten sind dem Lageplan Unterlage 5 zu entnehmen.  Als Belag für die Fahrbahnen und Parkplätze kommen Bauweisen der Belastungsklassen 10, 3,2 und 1 der RStO 12 zum Einsatz. Die Fußwege erhalten einen Pflasterbelag.  Zur Verdeutlichung von Querungsstellen für Fußgänger werden im Bereich der Fahrbahn farbig abgesetzte Furten markiert und die Bordsteine abgesenkt.  Die nicht mehr benötigten Verkehrsflächen der bestehenden Anlage werden zurückgebaut und renaturiert.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

oder

Ab-

schnitt /

Station

Bezeichnung

Lfd.

Nr.

Unterlage: '	11
--------------	----

Vorgesehene Regelung

Nr.	bzw. Bau-km	bezeichnung	oder Unterhaltspflichtiger (U)	vorgesellerie Regelding
1	2	3	4	5
Zu				- Fortsetzung -
1.1				Die vorhandenen Nebenbetriebe (Tankstelle, Rasthaus und Motel) bleiben von der Ausbaumaßnahme unberührt. Die Gehwegflächen werden im Bereich der Nebenbetriebe den neuen Verhältnissen angepasst.
				Die Grünflächen werden mit standortheimischen Gehölzen landschaftsgerecht bepflanzt. Weitere detaillierte Angaben zur gestalterischen Bepflanzung der Verkehrsflächen sind auch Unterlage 9.2 und 19.1 zu entnehmen.
				Zur Erholung der Verkehrsteilnehmer werden im Bereich der Pkw-Parkstände Ruhezonen in Form von Sitzgruppen geschaffen.
				Die Parkflächen und Gehwegflächen werden in den Nachtstunden beleuchtet. Bei der Wahl des Beleuchtungssystems wird auf nachtaktive Insekten besondere Rücksicht genommen. Die Anlagen der vorhandenen Beleuchtung werden aufgelassen und ausgebaut.
				Zur Gewährleistung der Sauberkeit und Hygiene der Verkehrsanlage werden in ausreichender Anzahl Müllcontainer aufgestellt.
				Die Entwässerung der Fahrbahn- Gehweg- und Parkflächen erfolgt in die Entwässerungseinrichtungen lfd. Nr. 2.1.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

Ab-

schnitt /

Station

Bezeichnung

Lfd.

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

1 1	bzw. Bau-km 2	3	Unterhaltspflichtiger (U)  4	5
1.2	240 / 5,615 bis 260 / 0,246 rechts	Ausfahrt aus Richtung Frankfurt Südseite	a) und b)  Bundesrepublik  Deutschland	Die bestehende Ausfahrtsrampe aus Richtung Frankfurt wird von Abschnitt 240 Station 5,615 bis Abschnitt 260 Station 0,060 neu gebaut. Sie erhält eine Breite von 5,50 m.  Im Abschnitt 260 von Station 0,060 bis Station 0,246 wird die vorhandene Fahrbahnbreite auf 5,50 m zurückgebaut.  Die Befestigung der Ausfahrtsrampe richtet sich nach der Belastungsklasse 10 der RStO 12.  Das Oberflächenwasser wird in den vorhandenen Entwässerungseinrichtungen am rechten Fahrbahnrand gesammelt.  Von Station 5,615 im Abschnitt 240 bis Station 5,759 entwässert die Ausfahrtsrampe, wie bisher, in die Entwässerungseinrichtungen der Umfahrungsstraße von der Nordseite zur Südseite.  Von Station 5,759 im Abschnitt 240 bis Station 0,246 im Abschnitt 260 wird das Straßenoberflächenwasser über die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen an die neuen Entwässerungseinrichtungen der Tank- und Rastanlage (lfd.Nr. 2.1) angeschlossen.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

oder

Ab-

schnitt /

Station

bzw.

Bezeichnung

Lfd.

Nr.

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

	Bau-km		Unterhaltspflichtiger (U)	
1	2	3	4	5
-		<u> </u>		
1.3	240 / 5,653 bis 260 / 0,161 rechts	Ehemalige Anschluss- stelle Rohrbrunn Aus- fahrt aus Richtung Frankfurt Südseite	a) und b)  Bundesrepublik  Deutschland	Die bestehende Ausfahrtsrampe der ehemaligen Anschlussstelle bleibt erhalten. Sie wird für den öffentlichen Verkehr mit einer Schranke gesperrt und dient nur noch dem Autobahnbetriebsdienst sowie dem Brand- und Katastrophenschutz. Der Anschluss an die Staatsstraße 2312 wird auf einen einfachen Einmündungstrichter zurückgebaut. Nicht mehr benötigte Fahrbahnflächen werden renaturiert. Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen bleiben unverändert.
1.4	260 / 0,060 bis 260 / 0,155 rechts	Tankstelle Stauraumbereich Südseite	Auf FI.Nr. 52  a) und b)  Bundesrepublik Deutschland  Auf FI.Nr. 65  a) und b)  Autobahn Tank & Rast GmbH	Die Fahrbahndecke des Stauraumbereiches vor der Tankstelle wird erneuert.  Die Befestigung des Stauraumbereiches richtet sich nach der Belastungsklasse 10 der RStO 12.  Das Oberflächenwasser wird, wie bisher, über die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen gefasst und dem neuen Entwässerungssystem der Tank- und Rastanlage (Ifd.Nr. 2.1) zugeführt.  Soweit die Maßnahmen auch auf dem Betriebsgrundstück der Autobahn Tank & Rast GmbH durchgeführt werden, trägt diese auch die Kosten.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen Ab-

b) künftiger Eigentümer (E)

bisheriger

oder

schnitt /

Station

bzw.

Bezeichnung

Lfd.

Nr.

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

	Bau-km		Unterhaltspflichtiger (U)	
1	2	3	4	5
	1		T	
1.5	260 / 0,179	Tankstelle Ausfahrt Pkw-Tankfeld	Auf Fl.Nr. 52 a) und b)	Die Ausfahrt vom Pkw-Tankfeld wird umgebaut und bei Station 0,208 an die Hauptdurchfahrtstraße angeschlossen.
	bis 260 /	Südseite	Bundesrepublik Deutschland	Die Befestigung der Ausfahrt richtet sich nach der Belastungsklasse 1 der RStO 12.
	0,218 rechts		Auf Fl.Nr. 65 a) und b)	Das Straßenoberflächenwasser wird, wie bisher, über die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen gefasst und dem neuen Entwässerungssystem der Tank-
			Autobahn Tank & Rast GmbH	und Rastanlage (lfd.Nr. 2.1) zu geführt.
1.6	260 / 0,179 bis	Tankstelle Ausfahrt Lkw-Tankfeld Südseite	Auf Fl.Nr. 52  a) und b)  Bundesrepublik  Deutschland	Die Ausfahrt vom Lkw-Tankfeld wird umgebaut und an die Ausfahrtsgasse der Pkw/Bus-Rotunde angeschlossen.  Die Befestigung der Ausfahrt richtet sich nach der Belastungsklasse 10 der RStO 12.
	260 / 0,215 rechts		Auf Fl.Nr. 65 a) und b)	Das Straßenoberflächenwasser wird über Rinnen und Rohrleitungen gesammelt und dem neuen Entwässerungssystem der Tank- und Rastanlage (lfd.Nr. 2.1) zu geführt.
			Autobahn Tank & Rast GmbH	

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

oder

Ab-

schnitt /

Station

bzw.

Bezeichnung

Lfd.

Nr.

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

	Bau-km		Unterhaltspflichtiger (U)	
1	2	3	4	5
1.8	260 / 0,096 bis 260 / 0,237 rechts 260 / 0,445 rechts	Tankstelle Personalparkplätze Südseite  Motelparkplatz Südseite	a) und b) Autobahn Tank & Rast GmbH  a) und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Die vorhandenen Personalparkplätze östlich der Tankstelle (FI.Nr. 52/3) werden durch die neue Fahrgasse der Pkw/Bus-Rotunde überbaut und teilweise renaturiert. Als Ersatz werden südlich des Lkw-Tankfeldes und am Südrand des Stauraumbereiches vor dem Lkw-Tankfeld neue Personalparkplätze mit angrenzendem Gehweg angelegt.  Die Befestigung der Personalparkplätze richtet sich nach der Belastungsklasse 1 der RStO 12.  Das Straßenoberflächenwasser wird über Rinnen und Rohrleitungen gesammelt und dem neuen Entwässerungssystem der Tank- und Rastanlage (lfd.Nr. 2.1) zu geführt.  Der vorhandene Motelparkplatz bleibt unverändert.  Auf der Westseite wird ein Anschluss an die Pkw-Rotunde, als neue Einfahrt für Motelgäste aus Richtung Frankfurt gebaut. Die Bau- und Unterhaltungslast des Anschlusses obliegt der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.  Der vorhandene provisorische Anschluss an die bestehenden Verkehrsflächen im Norden des Motelparkplatzes wird aufgelassen und zurückgebaut.  Auf der Südostseite des Motelparkplatzes wird die neue Zufahrt für Motelgäste aus Richtung Nürnberg (lfd.Nr. 1.9) angebunden.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

oder

Ab-

schnitt /

Station

bzw.

Bezeichnung

Lfd.

Nr.

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

	Bau-km		Unterhaltspflichtiger (U)	
1	2	3	4	5
1.9	260 / 0,465 bis 260 / 0,670 rechts	Zufahrt Motelparkplatz Südseite	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Für Motelgäste aus Richtung Nürnberg, Lieferverkehre zum Rasthaus und den Autobahnbetriebsdienst wird eine neue Zufahrt von der verlegten Staatsstraße 2312 zum Motelparkplatz (lfd.Nr. 1.8) gebaut. Diese Zufahrt ist für den öffentlichen Verkehr gesperrt, um eine "Schwarze Auffahrt" auf die A 3 zu vermeiden. Der Anschluss an die Staatsstraße wurde bereits mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 genehmigt. Aus Verkehrssicherheitsgründen wird im Einmündungstrichter ein Tropfen als Fahrbahnteiler angeordnet.  Bei Station 0,608 wird die bestehende Zufahrt zum Wirtschaftshof des Rasthauses untergeordnet angebunden.  Die Befestigung der Zufahrt richtet sich nach der Belastungsklasse 1 der RStO 12.  Das Oberflächenwasser wird über eine Mulde und eine Rohrleitung gesammelt und dem neuen Entwässerungssystem der Tank- und Rastanlage (lfd.Nr. 2.1) zu geführt.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

oder

Ab-

schnitt /

Station

Bezeichnung

Lfd.

Nr.

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

	bzw. Bau-km		Unterhaltspflichtiger (U)	
1	2	3	4	5
1.10	260 / 0,608 rechts	Zufahrt zum Wirtschaftshof des Rasthauses Südseite	a) und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Die bestehende Zufahrt wird den geänderten Verhältnissen angepasst und untergeordnet an die Zufahrt zu den Motelparkplätzen (lfd.Nr. 1.9) angebunden. Die vorhandene Schranke wird entsprechend versetzt und den neuen Verhältnissen angepasst.  Die Fahrbahnbefestigung richtet sich nach dem Bestand.  Das Oberflächenwasser wird im Anschlussbereich über eine Mulde und Einläufe an die den Entwässerungseinrichtungen der Motelzufahrt (lfd.Nr. 1.9) angeschlossen.
1.11	260 / 0,500 bis 260 / 0,765 rechts	Ausschlitzung Südseite	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Zur Gewährleistung der notwendigen Sichtverhältnisse im Einmündungsbereichen der Zufahrten zu den Motelparkplätzen in die Staatsstraße 2312 und zum Wirtschaftshof des Motels wird das angrenzende Gelände abgetragen. Die so gewonnenen Erdmengen werden in den Auftragsbereichen innerhalb der Tankund Rastanlage wieder eingebaut.  Die Sichtfelder werden von Bewuchs freigehalten.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

oder

Ab-

schnitt /

Station

bzw.

Bezeichnung

Lfd.

Nr.

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

	Bau-km		Unterhaltspflichtiger (U)	
1	2	3	4	5
	1			
1.12	260 / 0,663 bis 260 / 0,765 Rechts	Unterhaltungsweg Südseite	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Der mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 festgestellte Unterhaltungsweg (Privatweg des Bundes für öffentlichen Verkehr gesperrt) für die bundeseigenen Flächen zwischen BAB A 3 und St 2312 wird im Bereich der geplanten Zufahrt zu den Motelparkplätzen (Ifd.Nr. 1.9) sowie der vorgesehen Geländeausschlitzung (Ifd.Nr. 1.11) den geänderten Verhältnissen geringfügig trassierungstechnisch angepasst. Ansonsten bleiben die Regelungen des o.g. Beschlusses unberührt.
1.13	260 / 0,813 bis 260 / 0,861 rechts	Einfahrtsrampe Südseite	a) und b)  Bundesrepublik  Deutschland	Die Einfahrtsrampe Richtung Nürnberg wird den geänderten Verhältnissen angepasst.  Die Befestigung der Einfahrt richtet sich nach der Belastungsklasse 10 der RStO 12.  Das Oberflächenwasser wird über Rinnen, Mulden und Rohrleitungen gefasst und bei Station 0,862 an den Durchlass DN 800 (Ifd.Nr. 2.2 ) zur Beckenanlage ASB und RRHB 238-2L (Ifd.Nr. 2.3) angeschlossen.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

Ab-

schnitt /

Unterlage: 11

Lfd. Nr.	Station bzw. Bau-km	Bezeichnung	b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltspflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
1.14	260 / 0,861 rechts	Einfahrt in Richtung Nürnberg Südseite	a) und b)  Bundesrepublik  Deutschland	Der bestehende Einfädelungsstreifen an der A 3 in Richtung Nürnberg wird neu gebaut. Er erhält eine Breite von 3,75 m und eine Länge von 250 m.  Der vorgesehene Querschnitt richtet sich nach Ziffer 6.4.4 der RAA.  Die Befestigung des Einfädelungsstreifens richtet sich nach dem Fahrbahnaufbau der vorhandenen A 3.  Das Oberflächenwasser wird zusammen mit dem Straßenwasser der Richtungsfahrbahn Nürnberg der BAB A 3 dem Durchlass DN 800 (Ifd.Nr. 2.2 ) zugeführt, der schließlich in die Beckenanlage ASB und RRHB 238-2L (Ifd.Nr. 2.3 ) mündet.
1.15		Feuerwehrzufahrt Südseite	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Vom heutigen Ausfahrtsast der AS Rohrbrunn (lfd.Nr. 1.3) in die Rotunde für Pkw und Busse wird eine Feuerwehrzufahrt in Schotterrasenbefestigung, nach den Anforderungen der DIN 14090 "Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken", gebaut.
1.16		Bodendenkmal Verdachtsfläche Südseite	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Die Bodendenkmalverdachtsfläche nach der Denkmalliste Inv.Nr. V-6-6122-0001 wird bei der Bauausführung beachtet. Soweit erforderlich, werden Erkundungsund Sicherungsmaßnahmen in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, entsprechend den Auflagen in seinem Schreiben vom 25.08.2014, durchgeführt.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

a) bisheriger

Ab-

schnitt /

Unterlage: 11

Lfd. Nr.	schnitt / Station bzw. Bau-km	Bezeichnung	b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltspflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
2.1	240 / 5,759 bis 260 / 0,861 rechts	Entwässerung der Verkehrsflächen Einzugsgebiet E3 Südseite	a) und b) Bundesrepublik Deutschland	Das im Einzugsgebiet 3 auf den Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Spessart Süd und der durchgehenden A 3 zwischen Abschnitt 240 Station 5,759 und Abschnitt 260 Station 1,715 nach Unterlage 8.1 anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und über Mulden, Rinnen, Einlaufschächte, Verrohrungen über den neuen Durchlass DN 800 (lfd.Nr. 2.2 ) im Abschnitt 260 bei Station 0,862 an die Beckenanlagen ASB und RRHB 238 – 2L (lfd.Nr. 2.3) angeschlossen. Die weitere Vorflut bildet ein bestehender Entwässerungsgraben zum "Rohrwiesenbach."
2.2	260 / 0,862	Durchlass DN 800	a) und b) Bundesrepublik Deutschland	Nachrichtlich!  Zusammen mit dem 6-streifigen Ausbau der A 3 wird ein neuer Durchlass DN 800 zur Kreuzung der A 3 gebaut. Die Maßnahme wurde bereits mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 planfestgestellt (siehe Bauwerksverzeichnis vom 21.12.2007 lfd. 43). Der Durchlass dient auch der Ableitung des Oberflächenwassers aus der Tank- und Rastanlage Spessart Süd. Der Durchlass wird durch den Ausbau der Rastanlage nicht verändert.

für das Straßenbauvorhaben

Unterlage: 11

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg,	Fank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

Lfd. Nr. Bezeichnung a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) vorgesehene Regelung					,	
Nr. Station Bezeichnung oder Vorgesehene Regelung				a) bisheriger		
Nr.   .   Oder				b) künftiger Eigentümer (E)	Vargosohana Bagalung	
DZW.	Nr.	bzw.		oder	Volgesellerie Regelung	
Bau-km Unterhaltspflichtiger (U)				Unterhaltspflichtiger (U)		
1 2 3 4 5	1	2	2 3	4	5	

2.3	260 / 0,862 links	Absetz- und Regen- rückhaltebecken, ASB und RRHB 238-2L, Entwässerungsab- schnitt 3 Nordseite	a) und b)  Bundesrepublik  Deutschland	Nachrichtlich!  Zur schadlosen Ableitung und Vorreinigung des Straßenoberflächenwassers aus dem Entwässerungsabschnitt 3 (lfd.Nr. 2.1) und als Ersatz für das vorhandene Regenrückhaltebecken bei Station 0,700 (lfd.Nr. 2.4) wird ein neues Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken gebaut. Die Maßnahme wurde bereits mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 planfestgestellt (siehe Bauwerksverzeichnis vom 21.12.2007 lfd. 58).  Die Beckenanlage ist in der Lage auch das Oberflächenwasser aus der Rastanlage mit zu behandeln und muss durch den Ausbau der Rastanlage nicht verändert werden (siehe auch wassertechnische Untersuchungen Unterlage 18).
2.4	260 / 0,700 rechts	Vorhandenes Regenrückhaltebecken Südseite	a) und b)  Bundesrepublik  Deutschland	Das vorhandene Regenrückhaltebecken wird durch die Erweiterung der Lkw-Stellflächen überbaut und entfällt. Seine bisherige Funktion übernimmt die neue Beckenanlage ASB und RRHB 238-2L (lfd.Nr. 2.3).

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

oder

Ab-

schnitt /

Station

bzw.

Bezeichnung

Lfd.

Nr.

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

	Bau-km		Unterhaltspflichtiger (U)	
1	2	3	4	5
3.1	260 / 0,149 bis 260 / 0,425	Schmutzwasserleitung DN 250 Südseite	a) und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Die bestehende Schmutzwasserleitung zwischen dem Rasthaus, den ehemaligen Personalwohnhäusern und dem Stützpunkt des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg wird in den Gehweg vor der Gabionenwand (lfd.Nr. 4.4) verlegt.  Die Kostentragung regelt sich nach dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.
3.2	260 / 0,149 rechts	Schmutzwasserleitung DN 250 Südseite	a) und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Die bestehende Schmutzwasserleitung zwischen der Tankstelle und dem Schmutzwasserleitung (Ifd.Nr. 3.1) wird den geänderten Verhältnissen angepasst. Es sind lediglich Anpassungsarbeiten im Bereich der Schachtköpfe erforderlich.  Die Kostentragung regelt sich nach dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

bisheriger

oder

Ab-

schnitt /

Station

bzw.

Bezeichnung

Lfd.

Nr.

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

	Bau-km		Unterhaltspflichtiger (U)	
1	2	3	4	5
		Γ		
3.3	260 / 0,465 bis 260 / 0,508 rechts	Schmutzwasserleitung DN 300 Südseite	a) und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Die bestehende Schmutzwasserleitung zwischen dem Rasthaus und dem Versorgungstunnel (lfd.Nr. 3.17) wird den geänderten Verhältnissen angepasst. Es sind lediglich Anpassungsarbeiten im Bereich der Schachtköpfe erforderlich.  Die Kostentragung regelt sich nach dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.
3.4	260 / 0,512 rechts	Schmutzwasserleitung DN 200 Südseite	a) und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Die bestehende Schmutzwasserleitung zum Forsthof Rohrbrunn wird den geänderten Verhältnissen angepasst. Auf der Verkehrsanlage sind lediglich Anpassungsarbeiten im Bereich der Schachtköpfe erforderlich.  Im Kreuzungsbereich mit der neuen Zufahrt zum Motel (Ifd.Nr. 1.9) wird der Kanal gesichert.  Die Kostentragung regelt sich nach dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen Ab-

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

oder

schnitt /

Station

bzw.

Bezeichnung

Lfd.

Nr.

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

	Bau-km		Unterhaltspflichtiger (U)	
1	2	3	4	5
3.5	260 / 0,149 bis 260 / 0,463 rechts	Wasserleitung DN 100 (Ringleitung) Südseite	a) und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Die bestehende Wasserleitung (Ringleitung) zwischen dem Rasthaus, den ehemaligen Personalwohnhäusern und dem Stützpunkt des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg wird in den Gehweg vor der Gabionenwand (lfd.Nr. 4.4) bzw. in den Trennstreifen zwischen den Lkw-Parkplätzen und der Pkw-Rotunde verlegt. Die Kostentragung regelt sich nach dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.
3.6	260 / 0,149 rechts	Wasserleitung DN 100 Südseite	a) und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Die bestehende Wasserleitung zwischen der Tankstelle und der Wasserleitung (lfd.Nr. 3.5) wird den geänderten Verhältnissen angepasst.  Die Kostentragung regelt sich nach dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

Unterlage: 11

Lfd. Nr.	Ab- schnitt / Station bzw. Bau-km	Bezeichnung	a) b)	bisheriger künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltspflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3		4	5
3.7	260 / 0,020 rechts	Wasserleitung DN 100 Südseite	a)	und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Die bestehende Wasserleitung im Schutzrohr zwischen der Tank- und Rastanlage Spessart Nord- und Südseite wird im Kreuzungsbereich mit der Ausfahrtsrampe (lfd.Nr. 1.2), soweit erforderlich, den geänderten Verhältnissen angepasst. Die Kostentragung regelt sich nach dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.
3.8	260 / 0,466 bis 260 / 0,504 rechts	Wasserleitung DN 150 mit Steuerkabel Südseite	a)	und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Die Wasserversorgungsleitung mit Steuerkabel vom Hochbehälter zur Tank- und Rastanlage Spessart Süd wird in den Kreuzungsbereichen mit der Zufahrt zu den Motelparkplätzen (Ifd.Nr. 1.9) verlegt und gesichert.  Die Kostentragung regelt sich nach dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.
3.9	260 / 0,510 rechts	Wasserleitung DN 125 Südseite	a)	und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Die bestehende Wasserleitung zwischen dem Rasthaus und dem Versorgungstunnel (lfd.Nr. 3.17) wird den geänderten Verhältnissen angepasst.  Die Kostentragung regelt sich nach dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

Ab-

schnitt /

Station

Bezeichnung

Lfd.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

Nr.	Station bzw.	Bezeichnung	oder	Vorgesehene Regelung
	Bau-km		Unterhaltspflichtiger (U)	
1	2	3	4	5
3.10	260 / 0,276 bis 260 / 0,410 rechts	20-kV Kabel Südseite	a) und b) Bayernwerk AG	Durch den Ausbau der Rastanlage wird das 20-kV Kabel der Bayernwerk AG berührt. Die Anlage wird, soweit erforderlich, den neuen Verhältnissen angepasst.  Die Kostentragung regelt sich nach dem bestehenden Rahmenvertrag vom 25. und 29.08.1977 zwischen der Bayernwerk AG und der Bundesrepublik Deutschland.
3.11	260 / 0,122 bis 260 / 0,645 rechts	Niederspannungskabel Südseite	a) und b) Bayernwerk AG	Durch den Ausbau der Rastanlage wird das Niederspannungskabel der Bayernwerk AG berührt. Die Anlage wird, soweit erforderlich, den neuen Verhältnissen angepasst.  Die Kostentragung regelt sich nach dem bestehenden Rahmenvertrag vom 25. und 29.08.1977 zwischen der Bayernwerk AG und der Bundesrepublik Deutschland.

a) bisheriger

Ab-

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

Unterlage: 11

Lfd. Nr.	schnitt / Station bzw. Bau-km	Bezeichnung 3	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltspflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung 5
3.12	260 / 0,135 bis 260 / 0,175 rechts	Fernmeldeleitung Südseite	a) und b)  Deutsche Telekom,  Netzproduktion GmbH	Durch den Ausbau der Rastanlage wird die Fernmeldeleitung der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH berührt. Die Anlage wird, soweit erforderlich, den neuen Verhältnissen angepasst.  Die Kostentragung richtet sich nach §§ 68 ff TKG.
3.13	260 / 0,420 bis 260 / 0,530 rechts	Fernmeldeleitung Südseite	a) und b)  Deutsche Telekom,  Netzproduktion GmbH	Durch den Ausbau der Rastanlage und den Anschluss der Zufahrt zu den Motel- parkplätzen (Ifd.Nr. 1.9) wird eine Fernmeldeleitung der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH berührt. Die Anlage wird, soweit erforderlich, den neuen Verhältnissen angepasst.  Die Kostentragung richtet sich nach §§ 68 ff TKG.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

Ab-

schnitt /

Unterlage: 11

Lfd. Nr.	Station bzw. Bau-km	Bezeichnung	b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltspflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
3.14	260 / 0,756 bis 260 / 0,790 Rechts	Fernmeldeleitung Südseite	a) und b)  Deutsche Telekom,  Netzproduktion GmbH	Durch den Ausbau der Rastanlage wird die Fernmeldeleitung der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH berührt. Die Anlage wird, soweit erforderlich, den neuen Verhältnissen angepasst.  Die Kostentragung richtet sich nach §§ 68 ff TKG.
3.15	260 / 0,095 und 260 / 0,940 rechts	BAB-FM-Kabel Südseite	a) und b) Bundesrepublik Deutschland	Das bestehende BAB-Fernmeldekabel wird im Ausbaubereich umgelegt.  Von Station 0,115 bis 0,150 wird das neue Kabel im bisherigen Einmündungsbereich der AS Rohrbrunn in einem Schutzrohr verlegt.  Von Station 0,160 bis 0,420 verläuft das neue Kabel im Gehweg zwischen den Busstellplätzen und der Gabionenwand (lfd.Nr. 4.4).  Von Station 0,420 bis 0,530 bleibt das Kabel in seiner Lage unverändert und wird bei Bedarf gesichert.  Von Station 0,530 bis 0,940 wird das Kabel zwischen der Tank- und Rastanlagen und der zu verlegenden Staatsstraße 2312 geführt.  Das alte BAB-Fernmeldekabel im Bereich der Rastanlage wird stillgelegt und zurückgebaut.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

oder

Ab-

schnitt /

Station

bzw.

Bezeichnung

Lfd.

Nr.

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

	Bau-km		Unterhaltspflichtiger (U)	
1	2	3	4	5
			Т	<u> </u>
3.16	260 / 0,542 und 260 / 0,600 rechts	Gasleitung Südseite	a) und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Durch den Ausbau der Rastanlage wird die Gasleitung der Tank & Rast GmbH zwischen den Gastanks und dem Rasthaus Südseite berührt. Die Anlage wird an den Rand der neuen Verkehrsanlage verlegt und, soweit erforderlich, gesichert. Die Kostentragung regelt sich nach dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.
3.17	260 / 0,508 rechts	Versorgungstunnel (begehbarer Durch- lass) BW 238 b DN 1800/2100 Südseite	a) und b) Bundesrepublik Deutschland	Der Einstieg in den Versorgungstunnel wird durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage überbaut und zwischen Hauptdurchfahrtsgasse und die Lärmschutzwand (Ifd.Nr. 4.3) verlegt. Der Zugang wird vor unbefugter Benutzung gesichert. Ansonsten bleibt der Versorgungstunnel unverändert.

für das Straßenbauvorhaben

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

oder

Ab-

schnitt /

Station

Bezeichnung

Lfd.

Nr.

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

1	bzw. Bau-km 2	3	Unterhaltspflichtiger (U)  4	5
3.18	260 / 0,500 rechts	Niederspannungskabel Beleuchtung Verkehrs- flächen Südseite	a) und b) Bundesrepublik Deutschland	Die Stromversorgung der Beleuchtung der neuen Parkplätze erfolgt aus den vorhandenen Haupt- und Unterverteilungen des Rasthausgebäudes. Für den Anschluss der Beleuchtung der Verkehrsflächen wird westlich des Motels und nördlich des Rasthauses je ein Verteilerschrank installiert.  Die Kostentragung regelt sich nach dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.
3.19	260 / 0,225 rechts	Notrufsäule Südseite	a) und b)  Bundesrepublik  Deutschland	Die östlich der vorhandenen Tankstelle Südseite vorhandene Notrufsäule bleibt erhalten. Das Umfeld der Notrufeinrichtung wird den geänderten Verhältnissen angepasst. Über ein neues Kabel wird die Notrufsäule an das BAB-FM-Kabel (lfd.Nr. 3.15) angeschlossen. Das alte Anschlusskabel wird außer Betrieb genommen.
3.20	260 / 0,041 rechts	BAB-Datenkabel Südseite	a) und b)  Bundesrepublik  Deutschland	Das bestehende Datenkabel für die Dauerzählstelle an der bisherigen Anschlussstelle Rohrbrunn bleibt erhalten und wird bei Bedarf gesichert.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen Ab-

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

schnitt /

Lfd.

Unterlage: 11

Lfd. Nr.	Station bzw. Bau-km	Bezeichnung	b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltspflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
4.1	260 / 0,140 und 260 / 0,180 rechts	Garagen im Bereich der Tankstelle Südseite	a) und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Die bestehenden Garagen südlich der Tankstelle werden durch die Pkw/Bus-Rotunde überbaut. Sie werden abgebrochen und ca. 40 m westlich mit Anschluss an den Stauraumbereich der Tankstelle neu errichtet.  Die Kostentragung regelt sich nach dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.
4.2	260 / 0,096 bis 260 / 0,436 links	Lärmschutzwand Nordseite	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Zum Schutz der Lkw-Stellplätze der Tank- und Rastanlage Spessart Nord vor dem Verkehrslärm der durchgehenden Strecke wird eine autobahnseitig hochabsorbierend verkleidete Lärmschutzwand gebaut. Ihre Höhe beträgt 2,50 m über der Gradiente der Richtungsfahrbahn Frankfurt.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

a) bisheriger

Ab-

Unterlage: 11

Lfd. Nr.	schnitt / Station bzw. Bau-km	Bezeichnung	b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltspflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
4.3	260 / 0,181 bis 260 / 0,836 rechts	Lärmschutzwand Südseite	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Zum Schutz der Lkw-Stellplätze der Tank- und Rastanlage Spessart Süd vor dem Verkehrslärm der durchgehenden Strecke wird eine autobahnseitig hochabsorbierend verkleidete Lärmschutzwand gebaut. Ihre Höhe beträgt 4,50 m über der Gradiente der Hauptdurchfahrtsstraße.
4.4	260 / 0,500 rechts	Info-Stand und ehemaliger Kiosk <b>Südseite</b>	a) und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Der von der Autobahn Tank & Rast GmbH seit Langem nicht mehr betrieben Info-Stand mit ehemaligem Kiosk wird durch die Lkw-Durchfahrtsgasse überbaut und abgebrochen. Ein Ersatzneubau ist nicht vorgesehen und von der Autobahn Tank & Rast GmbH auch nicht gewünscht.  Die Kostentragung regelt sich nach dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

Ab-

schnitt /

Station

Bezeichnung

Lfd.

Unterlage: 11

Vorgesehene Regelung

Nr.	Station bzw. Bau-km	Bezeichnung	oder Unterhaltspflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
4.5	260 / 0,550 rechts	Spielplatz Südseite	a) und b) Autobahn Tank & Rast GmbH	Der bestehende Spielplatz an der Ostseite des Rasthauses wird durch die Baumaßnahmen nur randlich berührt und bleibt in seiner heutigen Form erhalten.  Die Kostentragung regelt sich nach dem Konzessionsvertrag vom 10.03. und 18.03.1998 zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.
4.6	260 / 0,575 rechts	Lärmschutzwall Südseite	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Als Abschirmung zwischen dem Kinderspielplatz und den Lkw-Parkplätzen wird ein 3,0 m hoher Lärmschutzwall gebaut. Die Böschungsflächen werden begrünt und mit standortgerechten Gehölzen bepflanzt.
4.7	260 / 0,230 rechts	Gedenkstein Südseite	a) und b)  Heimat- und Ge- schichtsverein Weibersbrunn	Der vorhandene Gedenkstein "650 Jahre Rohrbrunn" südöstlich der Tankstelle bleibt erhalten. Er wird gesichert und vor Beschädigungen durch Baufahrzeuge geschützt.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

a) bisheriger

Ab-

Unterlage: 11

Lfd. Nr.	schnitt / Station bzw. Bau-km	Bezeichnung 3	b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltspflichtiger (U) 4	Vorgesehene Regelung 5
5.1	260 / 0,200 bis 260 / 0,800 rechts	Gestaltungsmaßnah- me G1 Südseite	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Gehölzpflanzung unter Verwendung standortheimischer Sträucher und Bäume hergestellt.  Weitere detaillierte Angaben wie die genaue Lage und Ausführung sind Unterlage 9 bzw. 19 zu entnehmen.
5.2	260 / 0,590 bis 260 / 0,770 rechts	Gestaltungsmaßnah- me G2 Südseite	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Landschaftsrasenansaat, intensiv: Ansaat einer Landschaftsrasenmischung im vorwiegend straßennahen und intensiv gepflegten Bereich (Bankett, Entwässerungsmulde).  Weitere detaillierte Angaben wie die genaue Lage und Ausführung sind Unterlage 9 und 19 zu entnehmen.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

Unterlage: 11

Lfd. Nr.	Ab- schnitt / Station bzw. Bau-km	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltspflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
5.3	260 / 0,590 bis 260 / 0,940 rechts	Gestaltungsmaßnah- me G3 Südseite	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Landschaftsrasenansaat, extensiv: Erstbegrünung der Böschungen mit geringer Saatgutmenge als Erosionsschutz/ Selbstbegrünung mit gebietstypischen Arten in extensiv (bis nicht) gepflegten Bereichen.  Weitere detaillierte Angaben wie die genaue Lage und Ausführung sind Unterlage 9 und 19 zu entnehmen.
5.4	260 / 0,500 bis 260 / 0,750 rechts	Gestaltungsmaßnah- me G4 Südseite	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Anlage von Sukzessionsflächen: Entwicklung von Sukzessionsflächen ohne Ansaat; Verzicht auf Oberbodenandeckung. Weitere detaillierte Angaben wie die genaue Lage und Ausführung sind Unterlage 9 und 19 zu entnehmen.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

a) bisheriger

Ab-

Unterlage: 11

Lfd. Nr.	schnitt / Station bzw. Bau-km	Bezeichnung	a) bisneriger b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltspflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
5.5	260 / 1,600 links	Landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahme A 1 Nordseite	a) und b) Bundesrepublik Deutschland	Als Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft wird auf einer Teilfläche des Grundstückes Fl.Nr. 52 Gemarkung Rohrbrunner Forst eine landschaftspflegerische Ausgleichfläche angelegt. Vorgesehen ist die Entbuschung und Pflege einer Hangmoorfläche nördlich der A 3 mit dem Ziel, eine Erhöhung des Lebensraumangebotes für moorbewohnende Pflanzen- und Tiergemeinschaften zu erreichen.  Hinweise zur Unterhaltungspflege: Entfernen von Gehölzanflug zugunsten von Torfmoos-, Siebenstern- und Wollgrasvorkommen und Pflegegänge im 3-5 Jahresrhythmus.  Weitere detaillierte Angaben wie die genaue Lage und Ausführung sind Unterlage 9 und 19 zu entnehmen.
5.6	260 / 0,450 rechts	Landschaftspflegerische Schutzmaßnahme (Schutzzaun) S 1	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Zum Schutz empfindlicher Flächen im unmittelbaren Baustellenbereich vor Befahren, Schadstoffeintrag, Vegetationszerstörung, Ablagerung von Baumaterial etc. während des Baubetriebes wird ein Schutzzaun errichtet.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen

b) künftiger Eigentümer (E)

a) bisheriger

Ab-

schnitt /

Lfd.

Unterlage: 11

Lfd. Nr.	Station bzw. Bau-km	Bezeichnung 3	b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltspflichtiger (U) 4	Vorgesehene Regelung 5
5.7	260 / 0,260 und 260 / 0,390 rechts	Abtrag fledermausre- levanter Bäume im Oktober V 1	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Zur Vermeidung einer Verletzung oder Tötung von Tieren werden potenzielle Habitatbäume im Oktober abschnittsweise abgetragen und die einzelnen Stammstücke abgeseilt. Alternativ können die Bäume auch durch geeignetes Gerät fixiert und nach dem Abschneiden vorsichtig abgelegt werden. Die Fällmaßnahmen werden durch eine fledermauskundige Person begleitet, die die Stämme auf Fledermausvorkommen hin untersucht und eventuell vorhandene Tiere in Gewahrsam nimmt.
5.8	260 / 1,600 links	Erhalten von potenziel- len Fledermausquartie- ren V 2	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Bei den Baumfällungen anfallende potenziell als Fledermausquartier geeignete Baumstücke bzw. Baumstücke mit Entwicklungspotenzial für Quartiere Stammabschnitte mit Baumhöhlen werden in die Ausgleichsfläche A 1, dem Hangmoor auf der nördlichen Seite der BAB A 3 verbracht und dort installiert.

für das Straßenbauvorhaben

BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg, Tank- und Rastanlage Spessart Süd, Erweiterung der Verkehrsflächen Ab-

a) bisheriger

schnitt /

Unterlage: 11

Lfd. Nr.	schnitt / Station bzw. Bau-km	Bezeichnung	b) künftiger Eigentümer (E) oder Unterhaltspflichtiger (U)	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
5.9	260 / 0,135 bis 260 / 0,427 und 260 / 0,575 bis 260 / 0,772 rechts	Gabionenwand als Vermeidungsmaß- nahme V 3 Südseite	a) b) Bundesrepublik Deutschland	Als "Maßnahme zur Vermeidung" und als Irritationschutz vor Fahrzeugbeleuchtungen wird für angrenzende FFH- und Vogelschutzgebiete zwischen den Busparkplätzen und der St 2312 sowie entlang der östlichen Lkw-Parkharfen eine 3,0 m hohe Gabionenwand errichtet. Die östliche Wand wird an ihrem westlichen Ende in den Erdwall (Ifd.Nr. 4.7) eingebunden.

# **Autobahndirektion Nordbayern**

Straße / Abschnittsnummer / Station:

A 3 / 260 / 0,412

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen

PROJIS-Nr.: keine

# Planfeststellung

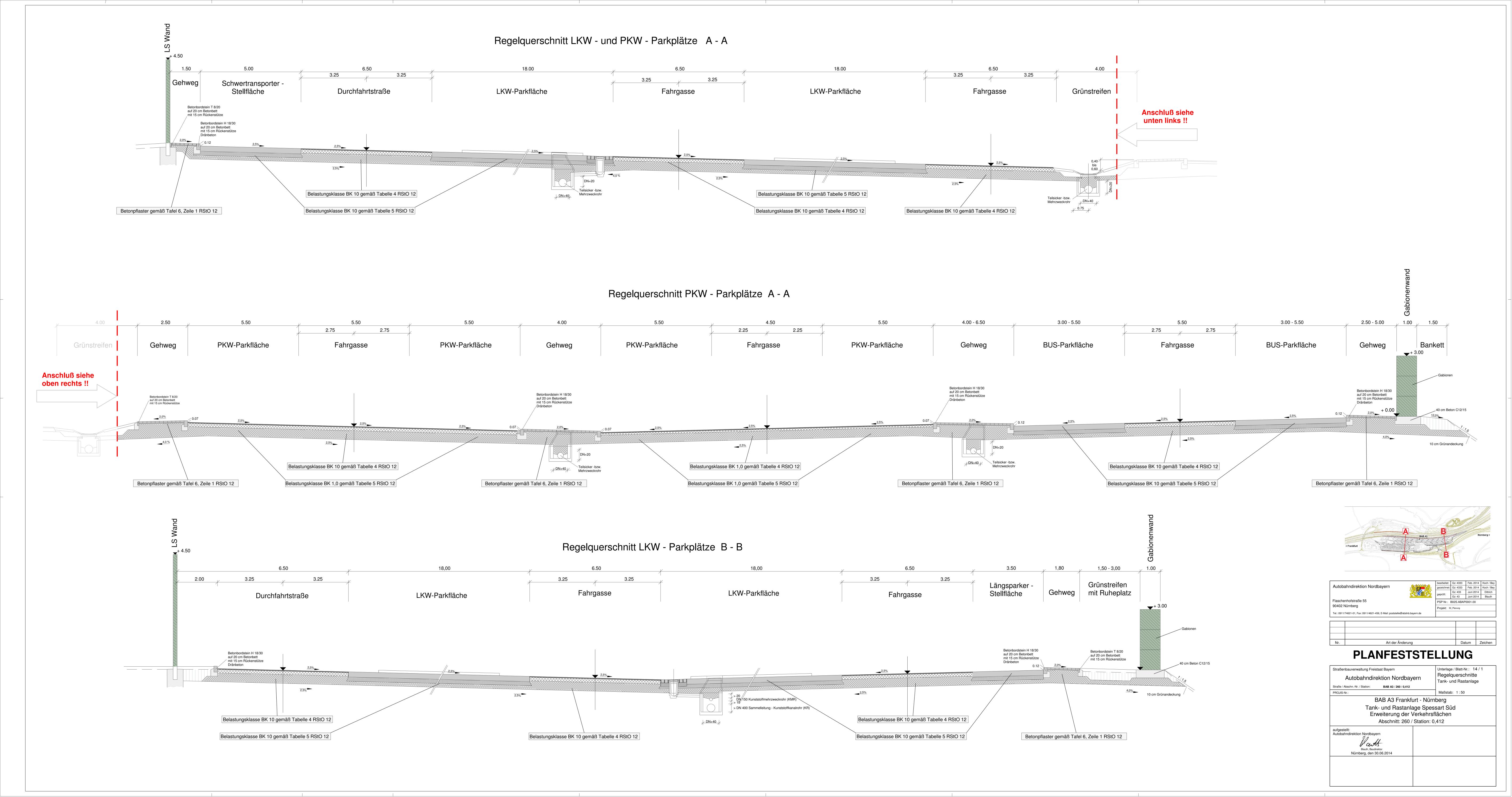
# Straßenquerschnitt

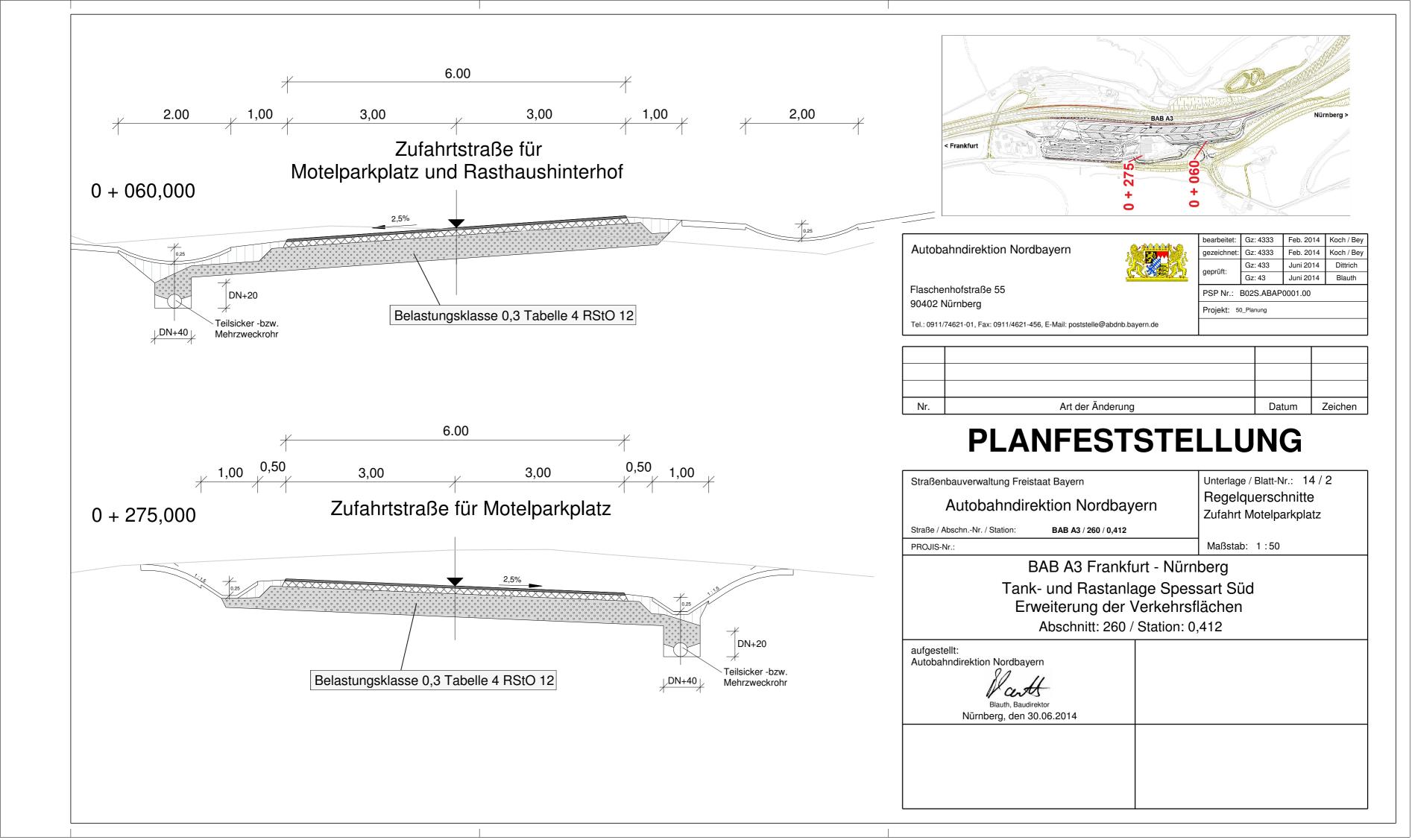
# Unterlage 14

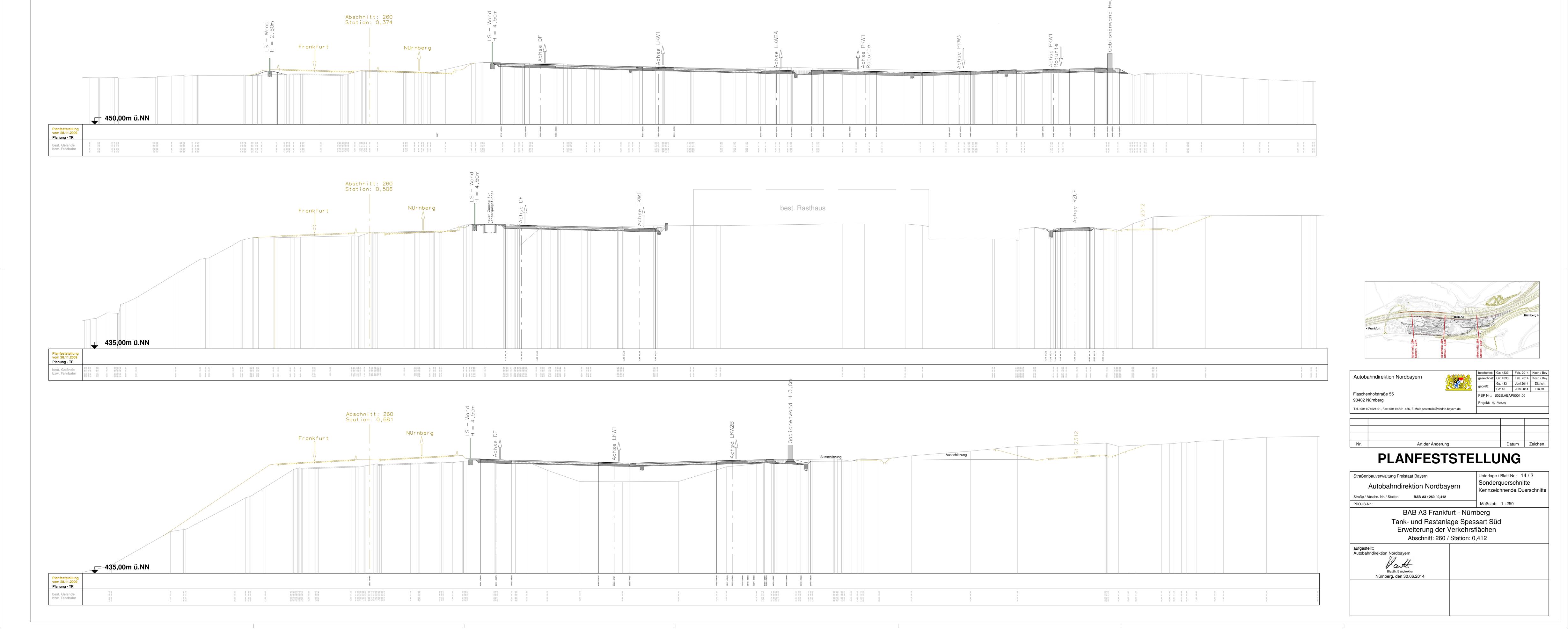
# **Inhaltsverzeichnis**

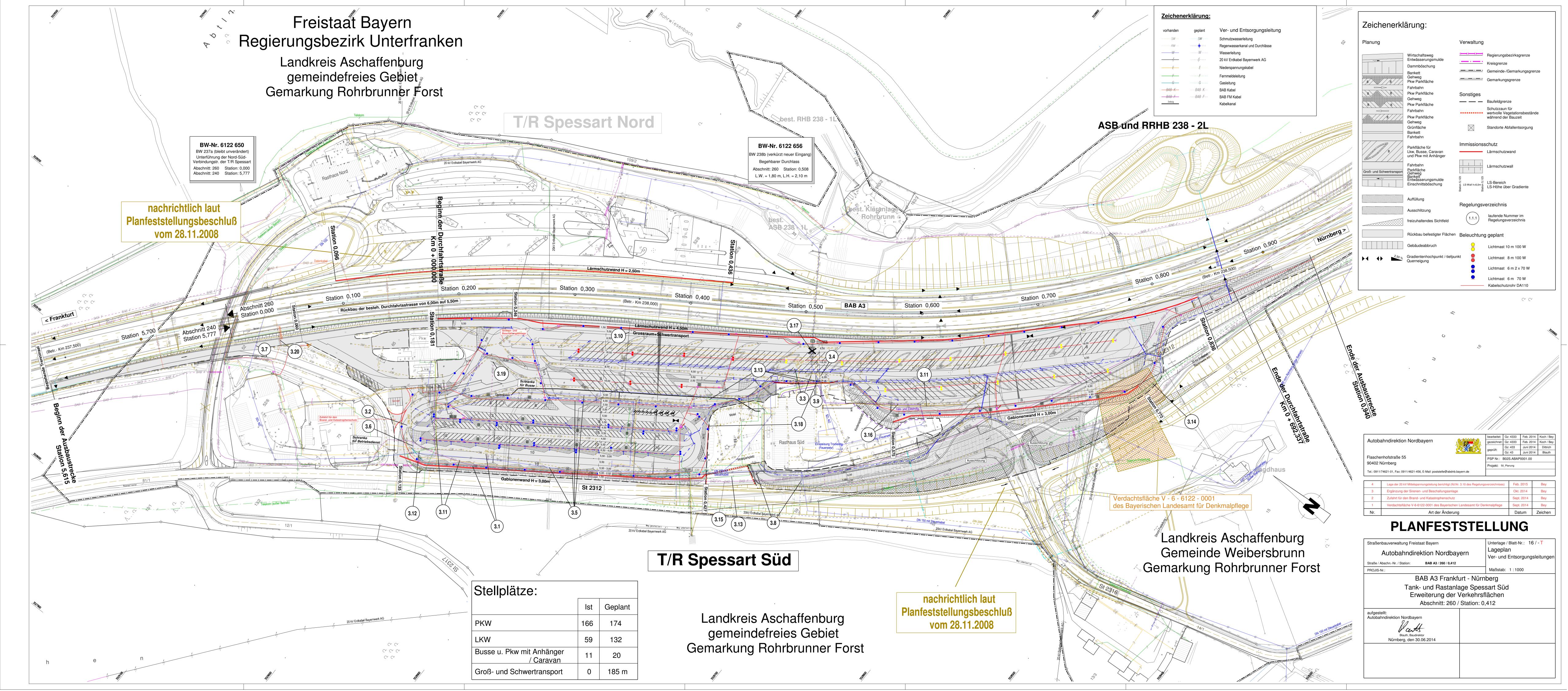
Blatt 1	Regelquerschnitte Tank- und Rastanlage	M = 1:50
Blatt 2	Regelquerschnitt Zufahrt Motelparkplatz	M = 1:50
Blatt 3	Sonderquerschnitte - Kennzeichnende Querschnitte	M = 1 : 250

aufgestellt: Autobahndirektion Nordbayern	Slands
Nürnberg, den 30.06.2014	Blauth, Baudirektor









# **Autobahndirektion Nordbayern**

Straße / Abschnittsnummer / Station:

A 3 / 260 / 0,412

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen

PROJIS-Nr.: Keine

# **Planfeststellung**

# Unterlage 17 Immissionstechnische Untersuchungen

Blatt-Nr.: 1

Erläuterungen zum Verkehrslärm und
Berechnungsunterlagen

aufgestellt: Autobahndirektion Nordbayern	Slants
Nürnberg, den 30.06.2014	Blauth, Baudirektor

### 1. <u>Immissionsgrenzwerte</u>

Nach § 41 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 26.09.2002 ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, sofern dies nach dem Stand der Technik vermeidbar ist.

Gemäß §1 Abs.2, Punkt 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) vom 12.06.1990 ist eine Änderung wesentlich, wenn durch einen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erhöht wird.

Neben der Immissionsbelastung für Wohnbebauung ist nach dem MS vom 15.02.2008 Az: IID4-43813-001/08 auch die Immissionsbelastung im Bereich der Lkw-Parkplätze zu ermitteln und bei Überschreitung des Nachtwertes von 65 dB(A) aktiver Lärmschutz zu prüfen.

# 2. <u>Einstufung der durch den Verkehrslärm betroffenen Gebiete</u>

Die zulässigen Immissionsgrenzwerte für die bebauten Gebiete entlang der Autobahn richten sich nach den Festlegungen der Bebauungspläne. Sofern keine Bebauungspläne vorliegen nach der tatsächlich vorhandenen baulichen Nutzung. Die jeweilige bauliche Nutzung ist im Lageplan Lärmschutz Unterlage 7 dargestellt.

# 3. Berechnungsgrundlagen

## a) Durchgehende Strecke der A 3:

Verkehrsbelastung DTV 2020: 74.000 Kfz/24h Lkw-Anteile (Tag/Nacht): 20,0/45,0 % Zulässige Geschwindigkeit (Pkw/Lkw): 130/80 km/h

Straßenoberfläche D<sub>StrO</sub>: -2 dB(A) (Splitt-Mastix-Asphalt)

Nach Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 Nr.

32-4354.1-3/07 und Prognoseberechnung Prof.Dr. Kurzak vom 05.03.2004.

# b) Stellplatzzahlen Tank- und Rastanlage "Spessart":

# Nordseite:

134 Pkw – Parkständedavon 2 Pkw - Parkstände für Schwerbehinderte und 4 Frauenparkplätze

47 Lkw – Parkstände

2 Bus/Caravan – Parkstände

# Südseite:

- 174 Pkw Parkständedavon 4 Pkw Parkstände für Schwerbehinderte und 5 Frauenparkplätze
- 34 Pkw Parkstände auf dem Motelparkplatz
- 132 Lkw Parkstände
- 185 m Lkw-Stellplätze für Groß- und Schwertransporte
- 20 Bus/Caravan Parkstände

Die Berechnung der Emissionen aus den Parkflächen erfolgte nach RLS 90 Ziffer 4.5 unter Berücksichtigung der Stellplatzanzahl, -art (Pkw, Lkw/Bus) und der Anzahl der Stellplatzwechsel. Entsprechend den stündlichen Stellplatzwechselvorgängen wurden die Belastungen der Zufahrtstraßen hergeleitet. Die Berechnungen wurden nach den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS 90" mit dem Programm Cadna/a Version 4.2.140 durchgeführt.

# 4. Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen

Die lärmtechnischen Untersuchungen wurden für die zur Autobahn und der Tank- und Rastanlage nächstgelegene Wohnbebauung durchgeführt. Dies ist im Südosten der BAB A 3 der Ortsteil Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn mit einem Abstand von ca. 100 bis 250 m zur Tank- und Rastanlage "Spessart Süd". Die bebauten Ortsbereiche liegen im Außenbereich, werden als Dorf- und Mischgebiet eingestuft und befindet sich im Einwirkungsbereich der Tank- und Rastanlage und der BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg, wobei der Hauptverursacher der Lärmemission die Autobahn ist.

Die daraus errechneten Emissionen sind in den nachfolgenden Tabellen "Zusammenstellung Emissionen Straßen" und "Zusammenstellung Emissionen Parkplätze" zusammengefasst.

Das Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen bezieht sich auf das Prognosejahr 2020 für die durchgehende A 3 und auf 2025, für den Parkraumbedarf im Netzkonzept des Bundes im Streckenabschnitt zwischen der Landesgrenze Hessen/Bayern und dem AD Würzburg/West und wird in nachfolgender Tabelle zusammengefasst.

Weibersbrunn die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV für Außenwohnbereich überschritten. Für die betroffenen Anwesen wurde mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 bereits ein grundsätzlicher Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen beim Überschreiten der Nachtgrenzwerte und bei einem Gebäude zusätzlich, wegen Tagwertüberschreitung, ein Entschädigungsanspruch für den Außenwohnbereich fest-

gestellt. Durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die Lkw-Bereiche in den Rastanlagen lassen sich die mit o.g. Beschluss festgestellten Pegel noch um bis zu 3 dB(A) tags und 2 dB(A) nachts vermindern. Dies ändert jedoch nichts an den grundsätzlichen planfestgestellten Anspruchsvoraussetzungen auf passive Lärmschutzeinrichtungen und dem Anspruch auf Entschädigung für Grenzwertüberschreitungen im Außenwohnbereich. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen an der BAB A 3 wird der Richtwert von 65 dB(A) nachts an keinem Lkw-Parkstand überschritten.

BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg Tank- und Rastanlage "Spessart Nord und Süd" Erweiterung der Verkehrsflächen Schalltechnische Berechnungen

# 1. Ergebnisse der Immissionsbelastungen

	gebinsse der inimissionsbelastung	, <u></u>			Nachr	ichtlich !							
			Abstand	Abstand	Vor der E	rweiterung *)	Nach der	Erweiterung	Beurteilung	skriterium 1	Beurteilungs	kriterium 2	Anspruch auf
lfd.	Bezeichnung	Nutzungsart	zur	zur	Beurteil	ungspegel	Beurteil	lungspegel	Pegelän	derung	Pegelän	derung	Lärmvorsorge *)
Nr.		Gebiet	A 3	TR-Anlage	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
			m	m	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	> 70 dB(A)	> 60 dB(A)	> 3 dB(A)	> 3 dB(A)	
	Jagdhaus (N) EG	MI	169	105	65	60	63,3	59,3	-	-	-2	-1	Ja
	Jagdhaus (N) 1.OG	MI	169	105	65	61	63,6	59,7	-	-	-2	-2	Ja
	Jagdhaus (N) 2.OG	MI	169	105	65	61	64,0	60,0	-	-	-1	-1	Ja
	Jagdhaus (O) EG	MI	171	114	63	59	62,4	58,3	-	-	-1	-1	Ja
1	Jagdhaus (O) 1.OG	MI	171	114	64	59	62,7	58,6	-	-	-2	-1	Ja
	Jagdhaus (O) 2.OG	MI	171	114	64	59	63,1	58,9	-	-	-1	-1	Ja
	Jagdhaus (W) EG	MI	177	110	60	56	58,0	54,1	-	-	-2	-2	Ja
	Jagdhaus (W) 1.OG	MI	177	110	60	56	58,4	54,5	-	-	-2	-2	Ja
	Jagdhaus (W) 2.OG	MI	177	110	60	56	58,8	54,9	-	-	-2	-2	Ja
	Forsthof 1 (N) EG	MI	257	176	62	57	58,6	54,8	-	-	-4	-3	Ja
2	Forsthof 1 (N) 1.OG	MI	257	176	62	57	58,9	55,1	-	-	-4	-2	Ja
	Forsthof 1 (O) EG	MI	255	174	62	58	59,3	55,3	-	-	-3	-3	Ja
	Forsthof 1 (O) 1.OG	MI	255	174	62	58	59,6	55,6	-	-	-3	-3	Ja
	Forsthof 2 (N) EG	MI	296	215	56	51	54,5	50,4	-	-	-2	-1	Nein
3	Forsthof 2 (N) 1.OG	MI	296	215	60	55	57,7	53,7	-	-	-3	-2	Nein
3	Forsthof 2 (O) EG	MI	296	215	58	53	56,8	52,7	-	-	-2	-1	Nein
	Forsthof 2 (O) 1.OG	MI	296	215	60	56	58,6	54,5	-	-	-2	-2	Ja
	Forsthof 3 (N) EG	MI	309	227	59	54	56,3	52,3	-	-	-3	-2	Nein
4	Forsthof 3 (N) 1.OG	MI	309	227	60	56	57,6	53,6	-	-	-3	-3	Nein
+	Forsthof 3 (O) EG	MI	310	234	60	55	57,4	53,3	-	-	-3	-2	Nein
	Forsthof 3 (O) 1.OG	MI	310	234	61	56	58,4	54,3	-	-	-3	-2	Ja

				Nachr	richtlich!									
				Abstand	Abstand	Vor der E	rweiterung *)	Nach der Erweiterung		Beurteilungs	kriterium 1	Beurteilungs	kriterium 2	Anspruch auf
lfe	d.	Bezeichnung	Nutzungsart	zur	zur zur		Beurteilungspegel		Beurteilungspegel		nderung Pegel		lerung	Lärmvorsorge *)
N	lr.		Gebiet	A 3	TR-Anlage	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
				m	m	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	> 70 dB(A)	> 60 dB(A)	> 3 dB(A)	> 3 dB(A)	
5	5	Forsthof 4 (O) EG	MI	330	254	59	54	57,1	53,0	-	-	-2	-1	Nein
		Forsthof 5 (N) EG	MI	312	232	60	56	57,9	54,0	-	-	-3	-2	Nein
		Forsthof 5 (N) 1.OG	MI	312	232	60	56	58,2	54,3	-	-	-2	-2	Ja
1	6	Forsthof 5 (N) 2.OG	MI	312	232	61	56	58,2	54,2	-	-	-3	-2	Ja
	٥	Forsthof 5 (O) EG	MI	306	229	61	56	58,6	54,6	-	-	-3	-2	Ja
		Forsthof 5 (O) 1.OG	MI	306	229	61	56	58,9	54,8	-	-	-3	-2	Ja
		Forsthof 5 (O) 2.OG	MI	306	229	61	56	59,1	55,1	-	-	-2	-1	Ja

<sup>\*)</sup> Für den 6-streifigen Ausbau der A 3 planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 Az: 32 - 4354.1 - 3/07

# 2. Ergebnisse der Immissionsbelastungen der Lkw-Parkplätze

Lfd.	Bezeichnung	Nutzungsart	Lage zur A 3 Achs-	Imissionsgrenzwert		Beurteilun ohne Lärn	• •		ıngspegel mschutz	Pegelminderung	
Nr.	Bezeichnung	Gebiet	Abstand	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			m	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
7	Lkw-Parkplatz Süd 1	Lkw-Parkplatz	29	-	65	74,0	69,5	66,4	61,8	-8	-8
8	Lkw-Parkplatz Süd 2	Lkw-Parkplatz	25	-	65	74,7	70,2	65,6	61,0	-10	-10
9	Lkw-Parkplatz Süd 3	Lkw-Parkplatz	20	-	65	76,2	71,7	65,9	61,3	-11	-11
10	Lkw-Parkplatz Süd 4	Lkw-Parkplatz	22	-	65	75,6	71,1	65,8	61,2	-10	-10
11	Lkw-Parkplatz Nord 1	Lkw-Parkplatz	32	-	65	76,3	71,8	68,5	64,0	-8	-8
12	Lkw-Parkplatz Nord 2	Lkw-Parkplatz	32	-	65	76,1	71,6	68,4	63,9	-8	-8
13	Lkw-Parkplatz Nord 3	Lkw-Parkplatz	33	-	65	75,9	71,3	68,9	64,4	-7	-7
14	Lkw GST Süd 1	Lkw-Parkplatz	29	-	65	77,2	72,7	67,8	63,2	-10	-10
15	Lkw GST Süd 2	Lkw-Parkplatz	28	-	65	77,6	73,1	67,0	62,5	-11	-11
16	Lkw GST Süd 3	Lkw-Parkplatz	26	-	65	78,3	73,8	66,6	62,0	-12	-12

BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg Tank- und Rastanlage "Spessart Nord und Süd" Erweiterung der Verkehrsflächen Schalltechnische Berechnungen Zusammenstellung der Emissionen Straßen vor dem Ausbau

		Emissions	pegel Lme		daten	genaue Z	Zähldaten	Lkw-Anteile		zul. Geschw.		Straßenober-
Lfd.Nr.	Bezeichnung	Tag	Nacht	DTV	Straßen-	M	M	p (%)		Pkw	Lkw	fläche
		(dBA)	(dBA)	Kfz/24h	gattung	Tag	Nacht	Tag		(km/h)	(km/h)	Dstro dB(A)
1	A3 Richtungsfahrbahn Nürnberg	74,10	69,60	37000	Autobahn	2.220	518	20	45	130	80	-2
2	A3 Richtungsfahrbahn Frankfurt	74,10	69,60	37000	Autobahn	2.220	518	20	45	130	80	-2
3	Ausfahrt Süd	66,00	63,30			488	260	27	27	50	50	0
4	Durchfahrtsstraße Lkw_Pkw Süd (1)	65,00	62,30			390	208	27	27	50	50	0
5	Lkw_PKW Fahrgasse Süd	62,30	59,60			390	208	27	27	30	30	0
6	Durchfahrtsstraße Lkw_Pkw Süd (2)	62,30	59,60			186	99	62	62	30	30	0
7	Einfahrt Süd	66,00	63,30			488	260	27	27	50	50	0
8	Lkw-Zufahrt Süd (1)	61,60	58,90			137	73	73	73	30	30	0
9	Lkw_Pkw-Zufahrt Süd (1)	65,00	62,30			390	208	27	27	50	50	0
10	Pkw-Zufahrt Süd	56,30	53,50			254	135	7	7	30	30	0
11	Pkw-Rotunde Süd	49,90	47,10			135	72	-	-	30	30	0
12	Ausfahrt aus Richtung Nürnberg Nord	64,40	61,70			338	180	27	27	50	50	0
13	Ausahrt Lkw Nord 2	59,30	56,60			107	57	54	54	30	30	0
14	Zufahrt Lkw Pkw Nord	60,70	58,00			270	144	27	27	30	30	0
15	LKW Fahrgasse Nord	60,10	57,40			72	38	100	100	30	30	0
16	PKW Fahrgasse Nord	50,80	48,10			168	90	-	-	30	30	0
17	Ausfahrt Lkw Nord 1	56,70	54,10			33	18	100	100	30	30	0
18	Pkw-Rotunde Nord	48,30	45,50			95	50	-	-	30	30	0
19	Ausfahrt Lkw Pkw Nord 1	57,80	55,10			231	123	14	14	30	30	0
20	Ausfahrt LKW Pkw Nord 2	62,20	59,50			303	162	35	35	30	30	0
21	Einfahrt in Richtung Frankfurt Nord	64,40	61,70			338	180	27	27	50	50	0

BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg Tank- und Rastanlage "Spessart Nord und Süd" Erweiterung der Verkehrsflächen Schalltechnische Berechnungen Zusammenstellung der Emissionen Parkplätze vor dem Ausbau

		Emissions	pegel Lme	Zähldaten	Rowogui	ng/ h/ Stellplatz	Zuschlag	
Lfd.Nr.	Bezeichnung	Tag	Nacht	Stellpl.	Dewegui	ig/ ii/ Stellplatz	Dp	Parkplatzart
		(dBA)	(dBA)		Tag	Nacht	(dB)	
1	Pkw-Parkplätze Süd	52,2	49,5	22	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
2	Pkw-Parkplätze Süd	48,3	45,6	9	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
3	Pkw-Parkplätze Süd	50,2	47,5	14	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
4	Pkw-Parkplätze Süd	48,8	46,0	10	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
5	Pkw-Parkplätze Süd	52,7	50,0	25	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
6	Pkw-Parkplätze Süd	53,8	51,1	32	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
7	Pkw-Parkplätze Süd	49,2	46,4	11	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
8	Pkw-Parkplätze Süd	49,6	46,8	12	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
9	Pkw-Parkplätze Süd	49,2	46,4	11	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
10	Pkw-Parkplätze Süd	49,6	46,8	12	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
11	Pkw-Parkplätze Süd	48,8	46,0	10	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
12	Pkw-Parkplätze Süd	46,5	43,8	6	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
13	Pkw-Parkplätze Süd	45,8	43,0	5	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
14	Pkw-Parkplätze Süd	45,8	43,0	5	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
15	Pkw-Parkplätze Süd	46,5	43,8	6	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
16	Lkw-Parkplätze Süd	57,2	54,5	7	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
17	Lkw-Parkplätze Süd	54,8	52,1	4	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz

		Emissions	pegel Lme	Zähldaten	Powegu	ng/ h/ Stellplatz	Zuschlag	
Lfd.Nr.	Bezeichnung	Tag	Nacht	Stellpl.	Dewegui	ig/ ii/ Steliplatz	Dp	Parkplatzart
		(dBA)	(dBA)		Tag	Nacht	(dB)	
18	Lkw-Parkplätze Süd	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
19	Lkw-Parkplätze Süd	58,3	55,6	9	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
20	Lkw-Parkplätze Süd	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
21	Lkw-Parkplätze Süd	57,2	54,5	7	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
22	Lkw-Parkplätze Süd	57,2	54,5	7	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
23	Lkw-Parkplätze Süd	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
24	Lkw-Parkplätze Süd	56,5	53,8	6	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
25	Lkw-Parkplätze Süd	56,5	53,8	6	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
26	Pkw-Parkplätze Nord	53,8	51,1	32	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
27	Pkw-Parkplätze Nord	53,7	50,9	31	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
28	Pkw-Parkplätze Nord	53,4	50,7	29	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
29	Pkw-Parkplätze Nord	54,8	52,1	40	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
30	Lkw-Parkplätze Nord	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
31	Lkw-Parkplätze Nord	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
32	Lkw-Parkplätze Nord	58,8	56,0	10	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
33	Lkw-Parkplätze Nord	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
34	Lkw-Parkplätze Nord	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
35	Lkw-Parkplätze Nord	56,5	53,8	6	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz

BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg Tank- und Rastanlage "Spessart Nord und Süd" Erweiterung der Verkehrsflächen Schalltechnische Berechnungen Zusammenstellung der Emissionen Straßen nach dem Ausbau

			pegel Lme		daten		Zähldaten	Lkw-Anteile		zul. Geschw.		Straßenober-
Lfd.Nr.	Bezeichnung	Tag (dBA)	Nacht (dBA)	DTV Kfz/24h	Straßen- gattung	M Tag	M Nacht	p (%) Tag	p (%) Nacht	Pkw (km/h)	Lkw (km/h)	<b>fläche</b> Dstro dB(A)
1	A3 Richtungsfahrbahn Nürnberg	74,10	69,60	37000	Autobahn	2.220	518	20	45	130	80	-2
2	A3 Richtungsfahrbahn Frankfurt	74,10	69,60	37000	Autobahn	2.220	518	20	45	130	80	-2
3	Ausfahrt Süd 1	68,90	66,20			656	350	41	41	50	50	0
4	Ausfahrt Süd nur Parker	67,90	65,20			525	280	41	41	50	50	0
5	Ausfahrt Süd 2	66,20	63,40			656	350	41	41	30	30	0
6	Hauptdurchfarhtsstraße Süd	65,00	62,30			518	276	40	40	30	30	0
7	Einfahrt Süd	68,90	66,20			656	350	41	41	50	50	0
8	Lkw-Durchfahrtsstraße 1 Süd	64,20	61,50			186	99	100	100	30	30	0
9	Ausfahrt Lkw 1 Süd	55,20	52,30			23	12	100	100	30	30	0
10	Ausfahrt Lkw 2 Süd	59,30	56,50			59	31	100	100	30	30	0
11	Zufahrt Lkw / Pkw 1 Süd	64,60	61,90			495	264	38	38	30	30	0
12	Zufahrt Pkw / Bus Süd	57,90	55,20			296	158	10	10	30	30	0
13	Pkw-Rotundendurchfahrt 1 Süd	50,30	47,60			150	80	-	-	30	30	0
14	Pkw-Rotundendurchfahrt 2 Süd	46,10	43,30			57	30	-	-	30	30	0
15	Bus-Rotundendurchfahrt Süd	56,30	53,60			30	16	100	100	30	30	0
16	Ausfahrt Pkw-Bus-Rotunde Süd	64,60	61,90			296	158	10	10	30	30	0
17	Zufahrt Motel West	42,70	40,00			26	14	-	-	30	30	0
18	Zufahrt Motel Ost	43,00	40,30			28	15	-	-	30	30	0
19	Ausfahrt Nord	64,40	61,70			338	180	27	27	50	50	0
20	Ausahrt Hauptdurchfahrtsstraße Nord	59,30	56,60			107	57	54	54	30	30	0
21	Zufahrt Lkw / Pkw Nord	60,70	58,00			270	144	27	27	30	30	0
22	Lkw-Durchfahrtsstraße 1 Nord	60,10	57,40			72	38	100	100	30	30	0

		Emissions	pegel Lme	Zähle	daten	genaue Z	ähldaten	Lkw-Anteile		zul. Geschw.		Straßenober-
Lfd.Nr.	Bezeichnung	Tag (dBA)	Nacht (dBA)	DTV Kfz/24h	Straßen- gattung	M Tag	M Nacht	p (%) Tag	p (%) Nacht	Pkw (km/h)	Lkw (km/h)	<b>fläche</b> Dstro dB(A)
23	Pkw-Durchfahrtsstraße Nord	50,80	48,10			168	90	-	-	30	30	0
24	Ausfahrt Lkw Nord 1	56,70	54,10			33	18	100	100	30	30	0
25	Pkw-Rotunde Nord	48,30	45,50			95	50	-	-	30	30	0
26	Ausfahrt Lkw / Pkw Nord 1	57,80	55,10			231	123	14	14	30	30	0
27	Ausfahrt Lkw / Pkw Nord 2	62,20	59,50			303	162	35	35	30	30	0
28	Einfahrt Nord	64,40	61,70			338	180	27	27	50	50	0
29	Pkw-Rotunde Nord	48,30	45,50			95	50	-	-	30	30	0
30	Ausfahrt Lkw Pkw Nord 1	57,80	55,10			231	123	14	14	30	30	0
31	Ausfahrt LKW Pkw Nord 2	62,20	59,50			303	162	35	35	30	30	0
32	Einfahrt in Richtung Frankfurt Nord	64,40	61,70			338	180	27	27	50	50	0

BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg Tank- und Rastanlage "Spessart Nord und Süd" Erweiterung der Verkehrsflächen Schalltechnische Berechnungen Zusammenstellung der Emissionen Parkplätze nach dem Ausbau

		Emissions	pegel Lme	Zähldaten	Rewegui	ng/ h/ Stellplatz	Zuschlag	
Lfd.Nr.	Bezeichnung	Tag	Nacht	Stellpl.		- ·	Dp	Parkplatzart
		(dBA)	(dBA)		Tag	Nacht	(dB)	
1	Pkw-Parkplätze Nord	53,8	51,1	32	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
2	Pkw-Parkplätze Nord	53,7	50,9	31	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
3	Pkw-Parkplätze Nord	53,4	50,7	29	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
4	Pkw-Parkplätze Nord	54,8	52,1	40	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
5	Lkw-Parkplätze Nord	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
6	Lkw-Parkplätze Nord	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
7	Lkw-Parkplätze Nord	58,8	56,0	10	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
8	Lkw-Parkplätze Nord	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
9	Lkw-Parkplätze Nord	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
10	Lkw-Parkplätze Nord	56,5	53,8	6	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
11	Lkw-Parkplätze Süd	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
12	Lkw-Parkplätze Süd	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
13	Lkw-Parkplätze Süd	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
14	Lkw-Parkplätze Süd	57,2	54,5	7	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
15	Lkw-Parkplätze Süd	57,2	54,5	7	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
16	Lkw-Parkplätze Süd	57,2	54,5	7	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
17	Lkw-Parkplätze Süd	57,2	54,5	7	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz

			pegel Lme	Zähldaten	Bewegung/ h/ Stellplatz		Zuschlag	
Lfd.Nr.	Bezeichnung	Tag (dBA)	Nacht (dBA)	Stellpl.	Tag	Nacht	Dp (dB)	Parkplatzart
18	Lkw-Parkplätze Süd	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
19	Lkw-Parkplätze Süd	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
20	Lkw-Parkplätze Süd	57,2	54,5	7	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
21	Lkw-Parkplätze Süd	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
22	Lkw-Parkplätze Süd	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
23	Lkw-Parkplätze Süd	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
24	Lkw-Parkplätze Süd	57,2	54,5	7	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
25	Lkw-Parkplätze Süd	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
26	Lkw-Parkplätze Süd	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
27	Lkw-Parkplätze Süd (GST)	57,2	54,5	7	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
28	Pkw-Parkplätze Süd	47,8	45,1	8	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
29	Pkw-Parkplätze Süd	47,8	45,1	8	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
30	Pkw-Parkplätze Süd	47,8	45,1	8	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
31	Pkw-Parkplätze Süd	47,8	45,1	8	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
32	Pkw-Parkplätze Süd	48,3	45,6	9	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
33	Pkw-Parkplätze Süd	49,6	46,8	12	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
34	Pkw-Parkplätze Süd	49,6	46,8	12	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
35	Pkw-Parkplätze Süd	48,8	46,0	10	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
36	Pkw-Parkplätze Süd	48,3	45,6	9	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
37	Pkw-Parkplätze Süd	48,3	45,6	9	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
38	Pkw-Parkplätze Süd	48,8	46,0	10	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz

		Emissions	pegel Lme	Zähldaten	Rowogui	Bewegung/ h/ Stellplatz		
Lfd.Nr.	Bezeichnung	Tag	Nacht	Stellpl.				Parkplatzart
		(dBA)	(dBA)		Tag	Nacht	(dB)	
39	Pkw-Parkplätze Süd	48,8	46,0	10	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
40	Pkw-Parkplätze Süd	48,8	46,0	10	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
41	Pkw-Parkplätze Süd	48,8	46,0	10	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
42	Pkw-Parkplätze Süd	48,8	46,0	10	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
43	Pkw-Parkplätze Süd	48,8	46,0	10	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
44	Pkw-Parkplätze Süd	48,8	46,0	10	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
45	Pkw-Parkplätze Süd	48,8	46,0	10	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
46	Pkw-Parkplätze Süd	48,8	46,0	10	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
47	Pkw-Parkplätze Süd	48,8	46,0	10	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
48	Pkw-Parkplätze Behinderte Süd	44,8	42,1	4	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
49	Lkw-Parkplätze Süd	57,8	55,1	8	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
50	Lkw-Parkplätze Süd	48,8	46,0	-	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
51	Bus-Parkplätze Süd	58,8	56,0	10	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
52	Bus-Parkplätze Süd	58,8	56,0	10	1,5	0,8	10	Lkw- und Omnibus-Parkplatz
53	Pkw-Parkplätze Motel Süd	47,2	44,5	7	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
54	Pkw-Parkplätze Motel Süd	49,9	47,2	13	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
55	Pkw-Parkplätze Motel Süd	49,6	46,8	12	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz
56	Pkw-Parkplätze Motel Süd	41,8	39,0	2	1,5	0,8	0	PKW-Parkplatz

# **Autobahndirektion Nordbayern**

Straße / Abschnittsnummer / Station:

A 3 / 260 / 0,412

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen

PROJIS-Nr.: Keine

# **Planfeststellung**

# Unterlage 17 Immissionstechnische Untersuchungen

Blatt-Nr.: 2

Erläuterungen zu den Luftschadstoffen und Berechnungsunterlagen

aufgestellt: Autobahndirektion Nordbayern	Souts
Nürnberg, den 30.06.2014	Blauth, Baudirektor

# Inhalt

1	Einführung	4
2	Grenzwerte	4
3	Prognosehorizont	5
4	Immissionsorte	5
5	Verkehrszahlen	5
6	Berechnungsgrundlagen	6
7	Berechnungsergebnisse	7
7.1	Derzeitige Immissionsbelastungen 2010	7
7.2	Künftige Immissionsbelastungen 2020	8
8.	Ergebnisbewertung	9
8.1	Derzeitige Immissionsbelastungen 2010	9
8.2	Künftige Immissionsbelastungen 2020	9

# 1 Einführung

Im Folgenden wird die Luftschadstoffsituation in den angrenzenden Wohnbebauung auf Grundlage der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BlmSchV) untersucht.

Die Berechnung erfolgt gemäß den im Jahr 2012 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung eingeführten Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012. Der Anwendungsbereich der Richtlinie ist gegeben. Die Dichte der unmittelbar betroffenen Bebauung liegt unter 50 %. Sie ist als lockere Randbebauung anzusprechen.

#### 2 Grenzwerte

Nachfolgend werden die wichtigsten, zum Schutz der menschlichen Gesundheit definierten Schadstoffgruppen und ihre Grenzwerte nach 39. BlmSchV aufgezeigt.

Zeile	Schadstoff		Mittelungszeitraum	Grenzwert [mg/m³]	pro Jahr erlaubte Überschreitungen
1	Schwefeldioxid	SO <sub>2</sub>	1 Stunde	350	24
2	Scriwereidioxid	302	24 Stunden	125	3
3	Stickstoffdioxid	NO <sub>2</sub>	1 Stunde	200	18
4	Stickstolidioxid INO <sub>2</sub>		Kalenderjahr	40	keine
5			24 Stunden	50	35
6	Feinstaub	PM10*	Kalenderjahr	40	keine
7	reinstaub		bzw.	27**	keine
8		PM2,5***	Kalenderjahr	25	keine
9	Blei Pb		Kalenderjahr	0,5	keine
10	Benzol		Kalenderjahr	5	keine
11	Kohlenmonoxid	CO	8 Stunden (gleitend)	10.000	keine

<sup>\*</sup> Particulate Matter, aerodynamischer Durchmesser ≤ 10 mm

Tabelle 1: Grenzwerte

Einleitend ist darauf hinzuweisen, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens darstellt. Es muss lediglich absehbar sein, dass das Vorhaben nicht die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

<sup>\*\*</sup> Quasigrenzwert zum vereinfachten Nachweis des Kriteriums aus Zeile 5 (s. a. RLuS 2012, Bild 3.2.2)

<sup>\*\*\*</sup> nach einer ersten Einschätzung des LfU ist davon auszugehen, dass bei Einhaltung der Grenzwerte für PM10 (Zeile 7) auch keine Überschreitung der PM2,5-Immissionen zu besorgen ist.

# 3 Prognosehorizont

Der Prognosehorizont für immissionsschutzrechtliche Betrachtungen wird auf das Jahr 2020 nach Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 Nr. 32-4354.1-3/07 und Prognoseberechnung Prof.Dr. Kurzak vom 05.03.2004 festgelegt.

Die Angaben für die Reduktionsfaktoren der einschlägigen Schadstoffgruppen werden in den Tabellen der RLuS 2012 nur bis zum Jahr 2025 ausgewiesen. Da jedoch darüber hinaus aufgrund der absehbaren Entwicklungen in der Fahrzeug-Abgastechnik mit einer weitergehenden Rückläufigkeit der Belastungswerte auch in den Folgejahren zu rechnen ist, liegt die im Folgenden geführte Nachweisberechnung auch in dieser Hinsicht auf der sicheren Seite.

#### 4 Immissionsorte

Der Nachweis erfolgt für die exponierteste Randlage einer Wohnbebauung im Ortsteil Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn.

Der Abstand zum Fahrbahnrand der Bundesautobahn beträgt 150 m. Im vereinfachten Nachweisverfahren nach RLuS 2012 können nur Maximalabstände bis 200 m berücksichtigt werden. Auch hier wird also der Nachweis für die Luftschadstoffimmissionen auf der sicheren Seite liegend geführt.

Der Bereich von Rohrbrunn südlich der A 3 wird durch einen Lärmschutzwand mit 4,5 m Höhe abgeschirmt, die in der Nachweisberechnung berücksichtigt werden kann.

Alle weiteren Siedlungsgebiete, erreichen einen Abstand zur Autobahn von weit über 200 m und brauchen in der weiteren Betrachtung nicht gesondert berücksichtigt werden.

#### 5 Verkehrszahlen

Bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2020 ist mit einem weiteren Ansteigen des Verkehrs auf der BAB A 3 zu rechnen. Die Werte der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 sowie die von Prof. Dr. Kurzak gutachtlich ermittelten Prognosezahlen sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Unterschieden wird der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) und der darin enthaltene Schwerverkehr (SV) mit Fahrzeugen > 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht.

Abschnitt		SVZ 2	2010	Prognose 2020	
		DTV	sv	DTV	SV
von	bis	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/24h]	[%]
AS Weibersbrunn	AS Rohrbrunn	59.258	20	75.000	25
AS Rohrbrunn	AS Marktheidenfeld	58.245	21	74.000	25

Tabelle 2: Verkehrszahlen

# 6 Berechnungsgrundlagen

Windgeschwindigkeit: Für eine Höhenlage von 10 m über Gelände liegen die mittleren Windgeschwindigkeiten im Bereich der Ausbaumaßnahme gemäß dem Bayerischen Wind- und Solaratlas überwiegend zwischen 2,0 und 3,0 m/s. Eine tendenziell niedrige Windgeschwindigkeit reduziert den Verdünnungseffekt und führt zu höheren Schadstoffkonzentrationen. Als konservativer Ansatz wird für die Berechnung eine Windgeschwindigkeit von 2,3 m/s gewählt.

# Hintergrundbelastung:

Schadstoff	Jahresmittelwerte [µg/m³]
СО	100
NO	1
SO <sub>2</sub>	2
Benzol	0,6
NO <sub>2</sub>	9
PM <sub>10</sub>	15
PM <sub>2,5</sub>	10

Tabelle 3: Vorbelastung Freiland "gering"

#### 7 Berechnungsergebnisse

PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) der Forschungsgesellschaft für Stra-Ben- und Verkehrswesen, Version 1.4.

#### 7.1 Derzeitige Immissionsbelastungen 2010

Ei ngabeparameter:

Prognosej ahr 2010

Autobahn, Tempolimit >130 Straßenkategori e

Längsnei gungsklasse: +/-2 %

6 Anzahl Fahrstreifen

58245 Kfz/24h (Jahreswert) 21 % (SV > 3.5 t) DTV

Schwerverkehr-Anteil:

142. 6 km/h Mittl. PKW-Geschw. 2.3 m/sWindgeschwindigkeit:

Ergebnisse Emissionen [g/(km\*h)]: 7861.113 N0x3060. 605 N02 569.636S02 4. 213 Benzol 9.692 194. 596 112. 302 PM10 PM2. 5 BaP 0.00204

# <u>Immi ssi onsort 1 Jagdhaus</u>

Entfernung: 150.0 m

Ergebnisse Immissionen [ $\mu g/m^3$ ]: (JM=Jahresmittelwert, Vorbelastung ohne Reduktionsfaktoren) Komponente Vorbel astung Zusatzbel astung

omponence	voi bei astung	Lusatzbera
-	JM-V	JM-Z
CO	100	88. 0
NO	1. 0	15. 35
NO2	9. 0	10. 73
NOx	10. 5	34. 27
S02	2. 0	0. 05
Benzol	0. 60	0. 109
PM10	15. 00	2. 179
PM2. 5	11. 00	1. 258
BaP	0. 00000	0. 00002
03	45. 0	_

NO2: Der 1h-Mittelwerte von 200 μg/m³ wird 2 mal überschritten. (Zulässig sind 18 Überschreitungen)
 PM10: Der 24h-Mittelwerte von 50 μg/m³ wird 12 mal überschritten. (Zulässig sind 35 Überschreitungen)
 CO: Der gleitende 8h-CO-Mittelwert beträgt: 974 μg/m³ (Rewertung: 10 % vom Reurteilungswort von 10000 mg/m³)

(Bewertung: 10 % vom Beurteilungswert von 10000 μg/m³)

Komponente	Gesamtbel astung JM G	Beurteilungswerte JM-B	Bewertung JM-G/ JM-B [%]
CO	188	-	-
NO	16. 4	-	-
NO2	19. 7	40. 0	49
NOx	44. 8	-	-
S02	2. 0	125. 0	2
Benzol	0. 71	5. 00	14
PM10	17. 18	40. 00	43
PM2. 5	12. 26	25. 00	49
BaP	0. 00002	0. 00100	2

#### 7.2 Künftige Immissionsbelastungen 2020

Ei ngabeparameter:

: 2020 Prognosej ahr

Straßenkategori e Autobahn, Tempolimit >130

Längsnei gungsklasse: +/-2 %

Anzahl Fahrstreifen: 6

DTV : 74000 Kfz/24h (Jahreswert) Schwerverkehr-Anteil: 25 % (SV > 3.5 t) Mittl. PKW-Geschw. : 140.8 km/h

Wi ndgeschwi ndi gkei t 2.3 m/sEntfernung 150.0 m

Ergebnisse Emissionen [g/(km\*h)]:

-	Popular poo	Time DOI Officia	LD	(	/ J ·
	CO		:		2522. 107
	NOx		:		993. 473
	NO2		:		272. 255
	S02		:		5. 093
	Benzol		:		2. 878
	PM10		:		183. 637
	PM2. 5		:		71. 954
	BaP		:		0.00310

# <u>Immissionsort 1 Jagdhaus</u>

Entfernung: 150.0 m

Lärmschutzparameter:

Wand/Steilwall

Maßnahme Höhe der Maßnahme 4.5 m 655.0 m Länge der Maßnahme 150.0 m

Abstand vom Ende der Maßnahme: Ort der Maßnahme : Gleiche Straßenseite oder auf beiden Straßen

seiten

Ergebnisse Immissionen [ $\mu g/m^3$ ]:

(JM=Jahresmi	ttelwert, Vorbelas	tung ohne Reduktionsfaktoren)
	Vorbel astung	Zusatzbel astung
•	JM- V	JM-Z
CO	100	25. 1
NO	1. 0	4. 29
NO2	9. 0	3. 30
NOx	10. 5	9. 87
S02	2. 0	0. 05
Benzol	0. 60	0. 029

PM10 15.00 1.824 PM2. 5 11.00 0.715 BaP 0.00000 0.00003 03 45.0

NO2:

PM10:

Der 1h-Mittelwerte von 200  $\mu$ g/m³ wird 1 mal überschritten. (Zulässig sind 18 Überschreitungen) Der 24h-Mittelwerte von 50  $\mu$ g/m³ wird 12 mal überschritten. (Zulässig sind 35 Überschreitungen) Der gleitende 8h-CO-Mittelwert beträgt: 648  $\mu$ g/m³ (Bewertung: 6 % vom Beurteilungswert von 10000  $\mu$ g/m³) **CO**:

Komponente	Gesamtbel astung JM-G	Beurteilungswerte JM-B	Bewertung JM-G/ JM-B [%]
CO	125	-	-
NO	5. 3	-	-
NO2	12. 3	40. 0	31
NOx	20. 4	-	-
S02	2. 1	125. 0	2
Benzol	0. 63	5. 00	13
PM10	16. 82	40. 00	42
PM2. 5	11. 71	25. 00	47
BaP	0. 00003	0. 00100	3

# 8. Ergebnisbewertung

Der geringste Abstand einer schützenswerten Bebauung zur Bundesautobahn A 3 beträgt 150 m und liegt am nördlichen Ortsrand von Rohrbrunn. In diesem Bereich sind zusätzliche Schutzwirkungen durch eine Lärmschutzanlage mit einer Höhe von 4,5 m gegeben, welche für den Planfall berücksichtigt wird.

Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) stellen die beiden maßgeblichen Schadstoffgruppen dar.

# 8.1 Derzeitige Immissionsbelastungen 2010

Durch die Nachweisberechnung wird belegt, dass derzeit an allen Wohngebäuden im Ortsteil Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn die Grenzwerte der 39. BlmSchV eingehalten werden können.

Für **Feinstaub PM10** liegt der zu erwartende **Jahresmittelwert** am ungünstigsten Immissionsort bei 17,18  $\mu$ g/m³ und damit weit unter dem zulässigen Grenzwert von 40  $\mu$ g/m³. Der zulässige **Tagesmittelwert** von 50  $\mu$ g/m³ wird nur 12-mal im Jahr überschritten (zulässig sind 35 Überschreitungen).

Für **Stickstoffdioxid NO**<sub>2</sub> liegt der zu erwartende **Jahresmittelwert** am ungünstigsten Immissionsort bei 19,7  $\mu$ g/m³ und damit ebenfalls weit unter dem zulässigen Grenzwert von 40  $\mu$ g/m³. Der zulässige **Stundenmittelwert** von 200  $\mu$ g/m³ wird nur 2-mal im Jahr überschritten (zulässig sind 18 Überschreitungen).

# 8.2 Künftige Immissionsbelastungen 2020

Durch die Nachweisberechnung wird belegt, dass auch im Jahr 2020 die Grenzwerte der 39. BlmSchV an allen Wohngebäuden im Ortsteil Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn eingehalten werden können.

Künftig wird trotz steigender Verkehrszahlen gegenüber den derzeitigen Verhältnissen keine Verschlechterung sondern sogar eine Verbesserung eintreten, da sich durch die geplante Lärmschutzwand und die umweltpolitischen Zielsetzungen der Schadstoffausstoß der Kraftfahrzeuge weiter verringern wird.

Für **Feinstaub PM10** liegt der zu erwartende **Jahresmittelwert** am ungünstigsten Immissionsort bei 16,82  $\mu$ g/m³ und damit unter dem zulässigen Grenzwert von 40  $\mu$ g/m³. Der zulässige **Tagesmittelwert** von 50  $\mu$ g/m³ wird nur bis zu 12-mal im Jahr überschritten (zulässig sind 35 Überschreitungen).

Für **Stickstoffdioxid NO**<sub>2</sub> liegt der zu erwartende **Jahresmittelwert** am ungünstigsten Immissionsort (s. oben) bei 12,3  $\mu$ g/m³ und damit unter dem zulässigen Grenzwert von 40  $\mu$ g/m³. Der zulässige **Stundenmittelwert** von 200  $\mu$ g/m³ wird nur 1-mal im Jahr überschritten (zulässig sind 18 Überschreitungen).

Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen an der A 3 und der Tank- und Rastanlage Spessart Süd sowie die geänderten Emissionsfaktoren der RLuS 2012 ergeben sich gegenüber den mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008

Nr. 32-4354.1-3/07 planfestgestellten Immissionswerten deutliche Verbesserungen für die Luftschadstoffsituation für den Ortsteil Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn.

# **Autobahndirektion Nordbayern**

Straße / Abschnittsnummer / Station:

A 3 / 260 / 0,412

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen

PROJIS-Nr.: Keine

# **Planfeststellung**

Unterlage 18

# Wassertechnische Untersuchungen

aufgestellt: Autobahndirektion Nordbayern	Slants
Nürnberg, den 30.06.2014	Blauth, Baudirektor

# Inhaltsverzeichnis

Anha	ang	.6
6.	Abkürzungsverzeichnis	. 5
5.	Bemessungsgrundlagen	. 4
4.	Regelwerke	. 3
3.	Entwässerungsabschnitt	2
2.	Zusammenstellung der Einleitungen	. 2
1.	Allgemein	. 1

# 1. Allgemein

Der ständig wasserführende Rohrwiesenbach dient der Tank- und Rastanlage Spessart und der durchgehenden A 3 als Vorflut. Über den vorhandenen Graben auf Fl.Nr. 52 Gemarkung Rohrbrunner Forst wird das Oberflächenwasser aus o.g. Bereichen eingeleitet.

Das auf den befestigten Flächen anfallende Wasser wird in Mulden bzw. mit Bordrinnen und Rohrleitungen gesammelt und im Absetz- und Rückhaltebecken 238 - 2L gereinigt, zwischengepuffert und gedrosselt dem Vorfluter zugeleitet, um die Gewässerbelastung zu minimieren. Die Ableitung des gedrosselt abfließenden Wassers aus den Rückhaltebecken erfolgt über einen neu zu bauenden Graben.

Die Außeneinzugsgebiete werden soweit möglich getrennt von der Straßenentwässerung abgeleitet.

Die Berechnung der Wassermengen und die Bemessung des Absetz- und Rückhaltebeckens ASB + RRHB 238-2L erfolgte bereits im planfestgestellten Ausbauabschnitt der A 3 zwischen der AS Rohrbrunn und der Haseltalbrücke. Die geplante Erweiterung der Tankund Rastanlage Spessart Süd wurde dabei grob abgeschätzt und berücksichtigt. Aufgrund der nun vorliegenden Detailplanung der Rastanlagenerweiterung wurden die Wassermengen genau ermittelt und die wassertechnischen Untersuchungen der Planfeststellung mit entsprechender Roteintragung tektiert. Wie dem zu entnehmen ist, reicht die festgestellte Beckenanlage ASB + RRHB 238-2L aus, um auch des Oberflächenwasser aus dem Rastanlagenbereich schadlos abzuleiten und den notwendigen Gewässerschutz sicherzustellen. Eine bauliche oder rechtliche Änderung der Beckenanlage wird nicht erforderlich. Eine neue wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 8, 10, 15 WHG wird deshalb nicht beantragt. Die tektiere Planfeststellungsunterlage ist als Anhang zu diesen wassertechnischen Untersuchungen enthalten.

Die Vorgaben des Merkblattes ATV-DVWK-M153 und des Arbeitsblattes A 117 wurden in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg bei der Bemessung der Anlagen berücksichtigt.

Das Rückhaltebecken wird über einen Erddamm mit Tauchrohren vom Absetzbecken getrennt und als Trockenbecken ausgeführt (siehe Systemplan Unterlage 8 Blatt 2). Auf eine naturnahe Gestaltung des Absetz- und Rückhaltebeckens wurde besonders geachtet. Das Absetzbecken wird abgedichtet.

# 2. Zusammenstellung der Einleitungen

Ein- leitung	Station	bei Fl.Nr.	Vorfluter	Gesamt- einleitung	Vorbehandlung / Rückhaltung
				max. I/s	J
E 3	0,780	52 Gmkg. Rohrbrunner Forst	Über vorhandenen Graben in den Rohrwiesenbach	75	ASB + RRHB 238 - 2L - max. Zufluss = <del>1.275 l/s</del> 1.228 l/s - gedrosselte Einleitung von 75 l/s

In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg wurde der Drosselabfluss für das Becken 238-2L auf 75 l/s begrenzt.

# 3. Entwässerungsabschnitt

Der geplante Entwässerungsabschnitt erstreckt sich vom Brückenbauwerk der Unterführung der Verbindungsstraße der T+R Spessart bei Station 0,000 bis zum Straßenhochpunkt bei ca. Station 1,715 und ist in Unterlage 8 Blatt 1 dargestellt.

Das anfallende Oberflächenwasser der T+R Spessart Südseite, beide Richtungsfahrbahnen der A 3, wie auch Wasser aus den Einschnittsbereichen der A 3, wird über Mulden mit Muldeneinläufen bzw. mit Bordrinnen gesammelt und über Rohrleitungen dem Absetzbecken und dem Regenrückhaltebecken 238 – 2 L zugeführt.

Das vorhandene Becken auf der Südseite der A 3, östlich der T+R Spessart wird durch den geplanten Ausbau der A 3 teilweise überbaut und durch das ASB + RHHB 238 – 2 L ersetzt.

Vom RHHB 238 – 2 L erfolgt die weitere Ableitung über ein Auslaufbauwerk in einem vorhandenen Graben der in den Rohrwiesenbach mündet.

ASB und RRHB 238 – 2L											
	Station		0	t öl	V öı		Station		V		
			[m²]	[m]	[m³]		***************************************		[m³]		
ASB	0,840	li	> 460	> 0,07 bei 460 m²	30	RRHB	0,840	i	> 3.600		

# 4. Regelwerke

Die einschlägigen Vorschriften und Richtlinien für die hydraulischen Berechnungen sowie der Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser wurden beachtet.

- Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung (RAS-Ew) Ausgabe 2005.
- ATV-DVWK-M 153, Ausgabe August 2007,
   Merkblatt "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser",
   EDV-Programm M 153, Bewertungsverfahren zur Bestimmung der hydraulischen und qualitativen Gewässerbelastung, erstellt vom Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft.
- ATV-DVWK-A 117, Ausgabe März 2001,
   Arbeitsblatt "Bemessung von Regenrückhalteräumen",
   EDV-Programm A 117 zur Prüfung und Bemessung von Regenrückhalteräumen nach dem "einfachen Verfahren", erstellt vom Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft.

# 5. Bemessungsgrundlagen

# **Abflussmenge**

$$Q = r * \varphi * \sum A_E * \Psi_s$$

$$Q = \text{Oberflächenabfluss [l/s]}$$

$$r = \text{Regenspende [l/s*ha]}$$

 $\varphi$  = Zeitbeiwert [-]

 $A_E$  = Einzugsfläche [ha]

 $\Psi_{\rm s}$  = zu  $A_E$  gehörender Spitzenabflussbeiwert [-]

n = Regenhäufigkeit [-]

In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg wurden folgende Bemessungsgrundlagen festgelegt:

# Bemessungsregen

Regenreihe geographisch interpoliert r = 15 min

 $r_{15(n=1)} = 120l/s$ 

**Regenhäufigkeit** n =[1/a] Anzahl der Regenereignisse, die im Mittel pro Jahr auftreten:

Entwässerung von Straßen über Mulden, n=1

Seitengräben oder Rohrleitungen

Regenereignis 1-mal pro Jahr

Rohrleitungen bei Mittelstreifenentwässerung n=0,33 Regenereignis 1-mal in 3 Jahren

Straßentiefpunkte und RHB n=0,2 Regenereignis 1-mal in 5 Jahren

# Abflussbeiwerte \Ps nach RAS Ew

Fahrbahnen  $\Psi = 0.9$ 

Sonstige befestige horizontale Flächen  $\Psi$  = 0,6 – 0,9

(je nach Art der Befestigung)

Unbewachsene Felsböschungen aus gering geklüfteten Festgesteinen

 $\Psi$  = 0,8

Vollflächige Versickerung  $\Psi$  = 1,0 Für die Ermittlung der abzuleitenden Wassermenge

wird der Abflussbeiwert  $\Psi = 1.0$  gesetzt.

# Versickerungsraten nach RAS Ew

Einschnittsböschungen 100 I/(s\*ha)

Außeneinzugsgebiete 150 I/(s\*ha)

#### **Drosselabfluss**

In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg wurde der Drosselabfluss für das Becken ASB + RRHB 238-2L auf 75 l/s begrenzt.

# 6. Abkürzungsverzeichnis

a Jahr

A Fläche in m² (im Grundriss bzw. im Querschnitt)

A 3 Autobahn 3
AD Autobahndreieck
AS Anschlussstelle
ASB Absetzbecken

ATV-DVWK Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (früher: Abwassertechni-

sche Vereinigung)

- A 117 - Arbeitsblatt "Bemessung von Regenrückhalteräumen"

- M 153 - Merkblatt "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser"

Au = Ared "undurchlässige" Fläche (nach ATV-DVWK - A 117)

A,E,K kanalisierte Einzugsgebietsfläche (nach ATV-DVWK - A 117)

B Bundesstraße
BAB Bundesautobahn
Bau-km Bau-Kilometer
BW-ÜF Bauwerksüberfahrt

D Dauerstufe (des Regenereignisses, Zeiteinheit) fA Abminderungsfaktor nach ATV-DVWK - A 117

FB Fahrbahn

fZ Risiko-Zuschlagsfaktor nach ATV-DVWK - A 117

GVS Gemeindeverbindungsstraße

h Stunde ha Hektar

HQ Hochwasserabfluss
HW Hochwasser
KVP Kreisverkehrsplatz
Ifd. Nr. laufende Nummer

L, li links

LS Lärmschutz l/s Liter pro Sekunde

m Meter

MQ Mittelwasserabfluss

n Überschreitungshäufigkeit / Jährigkeit der Regenereignisse

NN Normal-Null (Meeresniveau)

O Wasseroberfläche

qA Oberflächenbeschickung Absetzbecken

Qb Bemessungszufluss Qdr Drosselabfluss Qr Regenabflussspende

RAS-Ew Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Entwässerung rD,n Regenspende der Dauerstufe D und der Häufigkeit n

R, re rechts

RF Richtungsfahrbahn
RRHB Regenrückhaltebecken

RiStWag Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten

St Staatsstraße t Fliesszeit

Tn Wiederkehrzeit (des Regenereignisses)

T+R Tank- und Rastanlage

V Volumen

vmax maximale Fließgeschwindigkeit

VFB Verteilerfahrbahn

# Anhang

Unterlage Nr.: 13.1.2 nur nachrichtlich!

# **BAB A3 Frankfurt - Nürnberg**

6-streifiger Ausbau, Abschnitt: westl. AS Rohrbrunn - Haseltalbrücke Bau-km 236+000 bis Bau-km 241+339

# Bemessungsregen:

# Regenhäufigkeit:

120 l/(s\*ha) Regenspende r15

n = 1

180 min Regendauer für RHB

n = 0,2

32,9 I/(s\*ha) Regenspende für Bemessung des RHB

35,5 [mm] Niederschlagshöhe für RHB

# 1. Ermittlung der Einzugsgebiete für das

**ASB + RRHB 238 - 2L** 

Bau-km 238+500

		Lage ui	nd Bezeichnung			Ermit	tlung de	r Wasse	rmengen	1	
	von Bau - km	bis Bau - km	Beschreibung	Länge	Breite	Fläche	Abfluß- beiwert	redu- zierte Fläche	Wasser- menge (Regen)	Wasser- menge (Versick.)	Wasser- menge (Gesamt)
				L	В	Α	Ψ	Ared (Einzugsgeb.	Q1	Q2	Q
				[m]	[m]	[ha]	[]	[ha]	[l/s]	[l/s]	[l/s]
Befe	estigte Flä	chen									
1	237+640	238+042	A 3 - FB li	402	14,50	0,583	0,9	0,525	63,0	0,0	63,0
2	238+042	238+115		73	14,50	0,106	0,9	0,095	11,4	0,0	11,4
3	238+115	238+410		295	15,50	0,457	0,9	0,412	49,4	0,0	49,4
4	238+410	238+989		579	14,50	0,840	0,9	0,756	90,7	0,0	90,7
5	238+989	239+332		343	14,50	0,497	0,9	0,448	53,7	0,0	53,7
6	237+640	238+042	A 3 - FB re	402	14,50	0,583	0,9	0,525	63,0	0,0	63,0
7	238+042	238+390		348	14,50	0,505	0,9	0,454	54,5	0,0	54,5
8	238+390	238+700		310	15,50	0,481	0,9	0,432	51,9	0,0	51,9
9	238+700	238+989		289	14,50	0,419	0,9	0,377	45,3	0,0	45,3
10	238+989	239+323		334	14,50	0,484	0,9	0,436	52,3	0,0	52,3
11	237+700		T+R Ausfahrt li	50	5,00	0,025	0,9	0,023	2,7	0,0	2,7
12	238+150		T+R Ausfahrt li	90	9,00	0,081	0,9	0,073	8,7	0,0	8,7
13	238+400		T+R Ausfahrt re	120	7,00	0,084	0,9	0,076	9,1	0,0	9,1
14	238+150		T+R Süd (externe Flächenermittlung)			5,350	0,9	4,815	577,8	0,0	<del>577,8</del>
		,	Fahrgassen und Parkflächen T+R Nord (entwässert in ASB+RHB 238-1L)			4,714	0,9	4,243	509,1	0,0	509,1
15	237+640	237+828	Mittelstreifenaufweitung li	188	0,94	0,018	0,9	0,016	1,9	0,0	1,9
16	237+828	239+151	Mittelstreifenaufweitung li	1.323	1,70	0,018	0,9	0,010	24,3	0,0	24,3
17	239+151	239+250	Mittelstreifenaufweitung li	99	1,60	0,223		0,202		0,0	1,7
18	239+250	239+230	Mittelstreifenaufweitung li	82	1,40	0,010	0,9	0,014	1,7	0,0	1,7
19	237+914	238+218	Mittelstreifenaufweitung re	304	0,85	0,011	,	0,010	2,8	0,0	2,8
20	238+218	238+300	Mittelstreifenaufweitung re	82	1,45	0,020	0,9	0,023	1,3	0,0	1,3
21	238+300	238+400	Mittelstreifenaufweitung re	100	1,00	0,012	0,9	0,009	1,1	0,0	1,1
22	238+400	238+470	Mittelstreifenaufweitung re	70	0,68	0,005	0,9	0,003	0,5	0,0	0,5
23	238+470	238+787	Mittelstreifenaufweitung re	317	0,43	0,014	0,9	0,012	1,5	0,0	1,5
24	238+787	238+989	Mittelstreifenaufweitung re	202	0,15	0,003	0.9	0.003	0.3	0,0	0,3
- '		_50.000		202	0,10	<del>-10,833</del>	0,0	<del>-9,750</del>	,	0.0	<del>-1170,0</del>
						10,197		9,178	1101.3	3,0	1101.3

10,197 9,178 1101,3 1101,3

**15.04.2013** Seite 1 von 7

		Lage ui	nd Bezeichnung		Ermittlung der Wassermengen							
	von Bau - km	bis Bau - km	Beschreibung	Länge	Breite	Fläche	Abfluß- beiwert	redu- zierte Fläche	Wasser- menge (Regen)	Wasser- menge (Versick.)	Wasser- menge (Gesamt)	
				L	В	Α	Ψ	Ared (Einzugsgeb.)	Q1	<b>Q</b> 2	Q	
				[m]	[m]	[ha]	[]	[ha]	[l/s]	[l/s]	[l/s]	
Bös	chungen,	Bankette u	nd Mittelstreifen									
			BAB A 3									
25	239+190	239+332	Bankett li	142	1,50	0,021	0,9	0,019	2,3	0,0	2,3	
26	237+650	238+400	Bankett re (Spitzrinne entfällt)	750	0,00	0,000	0,9	0,000	0,0	0,0	0,0	
27	239+000	239+323	Bankett re	323	1,50	0,048	0,9	0,044	5,2	0,0	5,2	
28	237+640	239+332	Mittelstreifen	1.692	4,00	0,677	0,9	0,609	73,1	0,0	73,1	
29	239+190	239+332	Mulden li	142	2,00	0,028	0,9	0,026	3,1	0,0	3,1	
30	239+000	239+323	Mulden re	323	2,00	0,065	0,9	0,058	7,0	0,0	7,0	
31	239+190	239+332	Böschung li	142	18,00	0,256	1,0	0,256	30,7	25,6	5,1	
32	239+000	239+323	Böschung re	323	14,00	0,452	1,0	0,452	54,3	45,2	9,0	
33	238+150	,	Böschungen TR Spessart Süd			0,654	0,4	0,262	31,4	26,2	5,2	
34	238+150		Bankette TR Spessart Süd			0,155	0,9	0,139	16,7	0,0	16,7	
						<del>-1,547</del>		<del>1,463</del>	175,600	<del>70,800</del>	104,800	
Feld	wege	Ì	1	i	ı I	2,356	1	1,864	223,691	96,936	126,755	
						0,000		0,000	0,0	0,0	0,0	
Nati	irliche Eir	zugsgebie	te	i				[				
						0,000		0,000	0,0	0,0	0,0	

**15.04.2013** Seite 2 von 7

# 2. Einzugsbereiche und reduzierte Flächen

	<b>A</b> red (	(Teil) =	Q (Teil)	[l/s] [l/(s*ha)]	
				,,,	
<u>Planung</u>					
Befestigte Flächen	Q(Teil) =	<del>1170,0</del> [l/s]	]	Ared (Teil) =	<del>-9,750</del> [ha]
		1101,3 [l/s]	]		9,178 [ha]
Böschungen, Bankette und Mittelstreifen	Q(Teil) =	<del>-104,8</del> [l/s]	]	Ared (Teil) =	<del>-0,873</del> [ha]
		126,8 [l/s]	]		1,056 [ha]
Feldwege	Q(Teil) =	0,0 [l/s	]	Ared (Teil) =	0,000 [ha]
Natürliche Einzugsgebiete	Q(Teil) =	0,0 [l/s	]	Ared (Teil) =	0,000 [ha]
Größere Waldflächen	Q(Teil) =	0,0 [l/s	]	Ared (Teil) =	0,000 [ha]
		1228,1 [l/s	]		10,234 [ha]
GESAMT:	$\Sigma$ Q =	<del>1274,8</del> [l/s	1	$\Sigma$ Ared =	<del>10,623</del> [ha]

# 3. Qualitative Gewässerbelastung

nach ATV-DVWK-M 153

Gewässer: Grundwasser (außerh. von Trinkwassereinzugsgeb.)	TYP	Gewässerpunkte
(Anhang 1, Tabelle 1a und 1b)	G 12	G = 10

Flächenanteil f <sub>i</sub>			Luft L <sub>i</sub>		Fläc	hen F <sub>i</sub>	Abflussbelastung B <sub>i</sub>		
(Kapit	el 4)		(Tabelle 2)		(Tal	pelle 3)			
Flächen	A <sub>red.i</sub>	f <sub>i</sub>	Тур	Punkte	Тур	Punkte	$B_i = f_i * (L_i + F_i)$		
Befestigte Fläche	<del>9,750</del>	0,92	<del>-L1</del>	1-	F6	35	<del>-33,12 </del>		
	9,178	0,90	L 3	4			35,10		
Bösch., Bankette,	0,874	-0,08	<del>-L1</del>	1—	F6	35	<del>- 2,88 -</del>		
	1,056	0,10	L 3	4			3,90		
Feldwege	0,000	0,00	<del>-L1</del>	1	F6	35	0,00		
			L 3	4					
	Σ=10,23	$\Sigma=1,00$	A I- CI		7.0		B = <del>36</del>		
	Σ <del>=10,62</del>	Σ=1,00	Abti	ussbelas	tung B =	չ <b>ե</b> լ :	39		

maximal zulässiger Durchgangswert  $D_{max} = G / B$ :  $D_{max} = \frac{-0,28}{0,26}$ 

vorgesehene Behandlungsmaßnahmen (Tabellen 4a, 4b, 4c)	TYP	Durchgangswerte Di
RRHB mit vorgeschaltetem ASB (max. 10 m/h Oberflächenbeschickung)	D 23 d	0,25
Durchgangswert D = Produkt aller Di: (siehe Kap. 6.2.2)		D = 0,25

Emissionswert E = B \* D:  $E = \frac{-9,0}{}$ 

Die vorgesehenen Regenwasserbehandlungen reichen aus, da <del>E = 9,0 E = 9,8 < G = 10</del>

**02.09.2014** Seite 3 von 7

Nachweis des Absetzbeckens (ASB)	[Sedimenta	tion]	nach ATV-DVWK-M 15
Regenspende:	<b>r</b> 15(n=1)	=	120 l/(s*ha)
Bemessungszufluß: $Qb = r15(n=1) * Ared (Planung)$	Qb	=	<del>1.275</del> l/s
			1.228 l/s
Oberflächenbeschickung:			
Maximal zulässige Oberflächenbeschickung	Vs	=	$0.0028 \text{ m/s} \ (= 10 \text{ m/h})$
Erforderliche Wasseroberfläche: Oerf = Qb / vs	Oerf	=	459 m²
Gewählte Wasseroberfläche:	Ogew	=	>460 m²
Ölauffangraum > 30 m³	t1	=	0,07 m
VÖl = Ogew * t1	Vöı	=	30 m³
Oberfläche: Länge zu Breite ca. 3:1 bei 460 r	m²: 39 m X	12 m	
Gewählte Gro	öße: 39 m X	19 m	
horizontaler Durchfluss:			
Maximal zulässige horizontale Fließgeschwindigkeit	Vh	=	0,050 m/s
Erforderliche Querschnittsfläche: Aerf = Qb / vh	Aerf	=	<del>- 25 m²</del> 25 m²
Gewählte Querschnittsfläche:	Agew	=	>25 m²
Querschnittsfläche: Stauhöh	e *): 2,1 m		
WSP-Br	eite: 19,0 m		
Querschnittsfläche	e **): 26,7 m²		

<sup>\*</sup> ohne Höhe Öl- und Schlammauffangraum

4.

# 5. Bemessung der Tauchrohre

Die Fließgeschwindigkeit im Bereich der Einlauföffnung der Tauchrohre ist auf 0,5 m/s zu begrenzen\*, um Schlammaufwirbelungen sowie eine mögliche Sogwirkung auf abgeschiedene Leichtflüssigkeiten zu vermeiden.

Da es sich dabei um eine Maßnahme zur Sicherstellung der Reinigungswirkung (nicht der Regenrückhaltung) handelt,

Da es sich dabei um eine Maßnahme zur Sicherstellung der Reinigungswirkung (nicht der Regenrückhaltung) handelt wird gemäß ATV-DVWK-M 153 der maßgeblichen Regenabflußspende die Regenspende r(15;1) zugrundegelegt.

Regenspende:	<b>r</b> 15,(n=1)	=	120 l/(s*ha)
Bemessungszufluß: $Qb = r_{15(n=1)} * Ared (Planung)$	Qb	=	1.275 l/s 1.228 l/s
Maximal zulässige Fließgeschwindigkeit im Tauchro	hr: vTauch	=	0,50 m/s
Erforderlicher Rohrquerschnitt: A Tauch = Qb / vTauch	n A Tauch	=	2,55 m <sup>2</sup>
Anzahl der Tauchrohre Anz	zahl Tauchrohre	=	6
Tauchrohre			BR DN 800

<sup>\*</sup> Appelt, V.; Dittrich, V.; Schönfeld, R.: Bemessungsgrundsätze und Erfahrungen beim Entwurf, Bau und Betrieb von Anlagen zur Behandlung, Rückhaltung und Versickerung von Oberflächenwasser hochbelasteter Straßen, Teil II; Straße + Autobahn 8/2000

**15.04.2013** Seite 4 von 7

<sup>\*\*</sup> Böschungsneigung 1:3

Gewässer: Grundwasser (außerh. von Trinkwassereinzugsgeb.)						
Gewässerdaten:						
mittl. Wasserspiegelbreite: mittl. Wassertiefe:	0,50 m 0,15 m	errechneter Mittelwasserabfl. MQ: bekannter Mittelwasserabfluss MQ:	0,075 m³/s			
mittl. Fließgeschwindigkeit:	1,00 m/s	1-jährl. Hochwasserabfluss HQ1:				

Flächen	Art der Befestigung	AE,k [ha]	Psi	<b>A</b> red,i [ha]
befestigte Flächen	Fahrbahn	9,750	1,0	9,750
		9,178	1,0	9,178
unbefestigte Flächen	Bösch., Bankette,	<del>-0,874</del>	1,0	0,874
		1,056	1,0	1,056
unbefestigte Flächen	Feldwege	0,000	1,0	0,000
		$\Sigma = 10,23$		$\Sigma = 10,23$
		$-\Sigma = 10,62$		$-\Sigma = 10,62$

Emissionsprinzip nach Kap 6.3	<u>3.1</u>		Immissionsprinzip nach Kap	6.3.2	
Regenwasserabflussspende qr:	30	I / (s*ha)	Einleitungswert ew:	3,0	
	307	I/s			
Drosselabfluss Qdr = qr * Ared:	<del>-319 -</del>	I/s	Drosselabfluss Qdr,max:	225	1/s

Festlegung - reduzierter Drosselabfluss	Q <sub>dr</sub> = 75 l/s
---	--------------------------

# 7. Ermittlung des erforderlichen Rückhaltevolumens

nach ATV-DVWK-A 117

# Bemessungsgrundlagen:

Drosselabfluss Q<sub>dr</sub>: 75 [l/s]

reduzierte Fläche: A<sub>red</sub>: 10,62 [ha] (nach Flächenermittlung)

7,33

Drosselabflussspende  $q_{dr,r,u} = Q_{dr} / A_{red}$ : -7,06 [l/(s\*ha)]

Fließzeit t im Entwässerungssystem: 15,0 [min] Überschreitungshäufigkeit n: 0,20 [1/a]

 $Zuschlagsfaktor \hspace{1cm} f_Z: \hspace{1cm} 1,20 \hspace{1cm} \text{[---]} \hspace{1cm} \text{(Festlegung)}$ 

Abminderungsfaktor  $f_A$ : 0,989 [---] (Erm. nach Anhang 2, ATV A 117)

<u>Beckenstandort:</u> (Gauß-Krüger-Koordinaten) (Rasterfeld Kostra-Atlas)

 Rechtswert:
 3.528.800
 30

 Hochwert:
 5.528.670
 70

**15.04.2013** Seite 5 von 7

Dauei D	rstufe <sub>m</sub>	Nieder- schlags- höhe h <sub>N, n=1/a</sub>	zugehörige Regen- spende r	Dross abflus spend q <sub>dr,r,t</sub>	ss- de	zwis	erenz schen I q <sub>dr,r,u</sub>	spezifi Speid volu V <sub>s</sub>	cher- men	erfor Rückl volu V <sub>s</sub>	halte- men
[min]	[h]	[mm]	[l/(s*ha)]	[l/(s*ha	a)]	[l/(s	*ha)]	[m <sup>3</sup> /	ha]	[m	1 <sup>3</sup> ]
5		11,8	392,6	<del>7,06</del>	7,33	385,5	385,3	<del>137,2</del>	137,1	<del>1.404,1</del>	1.293,0
10		15,1	251,2	<del>7,06</del>	7,33	<del>244,1</del>	243,9	<del>-173,8</del>	173,6	<del>1.778,6</del>	1.637,2
15	0,25	17,5	194,1	<del>7,06</del>	7,33	<del>-187,0</del>	186,8	<del>199,7</del>	199,4	2.043,7	1.880,5
20	0,33	19,4	161,4	<del>7,06</del>	7,33	<del>-154,3</del>	154,1	<del>219,8</del>	219,4	2.249,4	2.069,2
30	0,5	22,4	124,6	<del>7,06</del>	7,33	<del>-117,5</del>	117,3	<del>-251,0</del>	250,5	2.568,7	2.362,5
45	0,75	25,9	96,1	<del>7,06</del>	7,33	<del>-89,0</del>	88,8	285,3	284,4	2.919,7	2.682,2
60	1	28,8	79,9	<del>-7,06</del>	7,33	<del>-72,8</del>	72,6	<del>311,1</del>	310,0	3.183,8	2.923,6
90	1,5	31,1	57,5	<del>-7,06</del>	7,33	<del>-50,4</del>	50,2	<del>-323,2</del>	321,5	3.307,6	3.032,1
120	2	32,8	45,5	<del>-7,06</del>	7,33	<del>-38,4</del>	38,2	328,4	326,1	3.360,8	3.075,4
180	3	35,5	32,9	<del>-7,06</del>	7,33	<del>-25,8</del>	25,6	<del>-331,1</del>	327,7	3.388,4	3.090,5
240	4	37,7	26,2	<del>-7,06</del>	7,33	<del>-19,1</del>	18,9	<del>-327,0</del>	322,5	3.346,5	3.041,5
360	6	41,0	19,0	7,06	7,33	<del>-11,9</del>	11,7	<del>306,0</del>	299,1	<del>3.131,6</del>	2.820,8
540	9	44,7	13,8	<del>-7,06</del>	7,33	<del>6,7</del>	6,5	<del>-259,0</del>	248,8	2.650,6	2.346,4
720	12	47,5	11,0	<del>7,06</del>	7,33	<del>-3,9</del>	3,7	<del>201,8</del>	188,2	2.065,2	1.774,9
1080	18	55,7	8,6	7,06	7,33	<del>- 1,5</del>	1,3	<del>118,2</del>	97,7	1.209,6	0.921,4
1440	24			<del>7,06</del>	7,33						
2880	48			<del>7,06</del>	7,33						
4320	72			7,06	7,33						

# $\underline{\text{Bemessungsergebnisse}}$

maximales, erforderliches, spezifisches Rückhaltevolumen Vs,u:	327,7 <del>-331,1</del>	[m³/ha]
wird erreicht bei einer Dauerstufe von	180	[min]
bei einer maßgeblichen Regenspende von	32,9	[l/(s*ha)]
(Nierderschlagshöhe)	35,5	[mm]

	3.090,5
erforderliches Rückhaltevolumen V = Vs,u * Ared :	<del>- 3.388,4</del> [m³]
gewähltes Rückhaltevolumen V = :	3.600 [m³]

Entleerungsdauer tE: 13,3 [h]

**15.04.2013** Seite 6 von 7

# 9. Bemessung des Grundablasses

Rohrleitung
Rohrleitungsneigung
k b (für BR = 1,5mm, für KMR = 0,4mm)
Wassermenge

BR DN 1000 J = 5,0 % kb [mm] = 1,5 mm Qab = 1.667 l/s

**15.04.2013** Seite 7 von 7

# **Autobahndirektion Nordbayern**

Straße / Abschnittsnummer / Station:

A 3 / 260 / 0,412

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen

PROJIS-Nr.: Keine

# **Planfeststellung**

Unterlage 19.1

# **Textteil zum LBP**

mit Artenschutzbeitrag (saP)

aufgestellt: Autobahndirektion Nordbayern	(B) 10 -
Nürnberg, den 30.06.2014	Bartsch, Dipl. Ing. (FH) Landespflege

#### ifanos planung

Bärenschanzstr. 73 RG 90429 Nürnberg Tel. 0911/27 44 88 -0 FAX 0911/27 44 88 -1 E-Mail: planung@ifanos.de

Dipl. Biol. K. Demuth Dipl. Geogr. S. Paulus



# Inhaltsverzeichnis

Vorben	nerkungen	4
1	Bestandserfassung und -bewertung von Naturhaushalt und Landschaftsbild	5
1.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	5
1.2	Geschützte Gebiete und Bestandteile der Natur, Biotope	
	<ul><li>1.2.2 Biotope / Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG bzw. Art 23 BayNatSchG</li><li>1.2.3 Natura 2000-Gebiete</li></ul>	6 7
1.3	1.2.4 Sonstige SchutzgebietePlanungsgrundlagen	
1.4	Ergebnisse der Bestandserfassung der Schutzgüter sowie der Bewertung hinsichtlic Leistungsfähigkeit, Empfindlichkeit und Schutzwürdigkeit	ch 9 9 11
	1.4.5 Schutzgut Landschaft / Landschaftsbild	
2	Konfliktanalyse und Vermeidung / Verminderung	14
2.1	Beschreibung des Eingriffs	14
2.2	Konfliktvermeidung / Konfliktminimierung	14
2.3	Auswirkungen	15
2.4	Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten	16
2.5	Artenschutz	17
2.6	Unvermeidbare Beeinträchtigungen	17
3	Ermittlung des Bedarfes für Ausgleichs- und Ersatzflächen	17
4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	19
4.1	Ausgleichskonzept im Sinne der Eingriffsregelung	19
4.2	Ausgleichsmaßnahmen	19
4.3	Vermeidungsmaßnahmen saP	21
4.4	Schadensbegrenzungsmaßnahme für NATURA -2000	22
4.5	Schutzmaßnahmen	23
4.6	Gestaltungsmaßnahmen	23
5	Waldrecht	25

# Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Flächenübersicht

Anlage 2: Gegenüberstellung Eingriff - Ausgleich

Anlage 3: Tierarten mit Bedeutung für das UG und dessen Umfeld

Anlage 4: Waldfunktionen gemäß Waldfunktionsplan

# Anhang saP

Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung

# Vorbemerkungen

#### Bauvorhaben

Die Autobahndirektion Nordbayern plant die Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Spessart Süd östlich der AS Rohrbrunn der A3 Frankfurt - Nürnberg. Um die Auswirkungen des Ausbauvorhabens auf Natur und Landschaft zu beurteilen, ist gem. § 17 Abs.4 Satz 3 BNatSchG ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erforderlich.

# Aufgabenstellung des LBP

Die Planung umfasst folgende Arbeitsschritte:

- Inhaltliche und räumliche Festlegung des Untersuchungsrahmens.
- Erfassung der bestehenden Nutzungen und der landschaftsökologischen Gegebenheiten.
- Bewertung des Untersuchungsgebietes hinsichtlich der Bedeutung, Schutzwürdigkeit bzw.
   Empfindlichkeit der folgenden Schutzgüter:
  - Pflanzen- und Tierwelt
  - Boden, Wasser, Luft, Klima,
  - Landschaft/ Landschaftsbild/ Erholung.
- Optimierung der Autobahnplanung im Sinne der Eingriffsvermeidung und -minderung
- Ermittlung der nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen.
- Festlegung der erforderlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen für nicht vermeidbare Beeinträchtigungen durch:
  - Schutzmaßnahmen
  - Landschaftsgestalterische Maßnahmen
  - Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

# Berücksichtigung von Natura 2000-Gebieten

Mit dem Bauvorhaben werden das FFH-Gebiet "Hochspessart" sowie das Vogelschutzgebiet-Gebiet "Spessart" nicht erheblich beeinträchtigt. (siehe auch Unterlagen zur FFH-/ VSch-VP, Unterlage 19.3)

# Ausgewertete Planungen und Unterlagen

Behördliche Vorgaben und rechtsverbindliche Planungen, wie Landesentwicklungsprogramm, Regionalplan, Schutzgebietsausweisungen, Flächennutzungsplan, Arten- und Biotopschutzprogramm, Biotop- und Artenschutzkartierung und Waldfunktionsplan werden im LBP berücksichtigt.

# Abstimmungsergebnisse mit Behörden

Die Ergebnisse der Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde Aschaffenburg, und mit der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Unterfranken sind in den vorliegenden LBP eingegangen.

# Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet (UG) beinhaltet das Umfeld der Tank- und Rastanlage Spessart Süd, begrenzt durch die Autobahn A3 im Norden und die St. 2312 im Süden ("engeres" UG) sowie das Umfeld der geplanten Ausgleichsfläche.

Im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.2) ist entsprechend der Plandarstellung nachrichtlich die Bestandsaufnahme aus der Planung zum 6-streifigen Ausbau im Planungsabschnitt AS Rohrbrunn – Haseltalbrücke dargestellt ("erweitertes" UG) dargestellt.

# Untersuchungsumfang

Zur Erfassung der Nutzungs- und Vegetationsstruktur im UG wurden vom Planverfasser auf das Projekt bezogene Erhebungen zuletzt im Jahr 2010 durchgeführt. Weiterhin ausgewertet:

- Amtliche Biotopkartierung (BK) des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU),
- Artenschutzkartierung (ASK) des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU),
- zoologischen Übersichtsbegehungen und avifaunistische Untersuchungen 2004/ 2005 im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 Frankfurt-Nürnberg, Abschnitt westlich Rohrbrunn - Haseltalbrücke.

Zuletzt erfolgte im Winter 2013/ 2014 eine Habitatbaumkartierung im Erweiterungsbereich der Rastanlage.

Die im Folgenden beschriebenen Ergebnisse der Bestandserfassung sind im Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan M 1:2.500 (Unterlage 19.2) dargestellt.

# 1 Bestandserfassung und -bewertung von Naturhaushalt und Landschaftsbild

## 1.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das UG befindet sich in der Planungsregion Bayerischer Untermain, im Landkreis Aschaffenburg in der Gemeinde Weibersbrunn.

# Naturräumliche Lage und Gliederung

Naturräumlich betrachtet gehört das UG im Naturraum "Odenwald, Spessart, Südrhön" zur Haupteinheit "Sandsteinspessart" (141) und innerhalb dieser zur namensgleichen naturräumlichen Untereinheit "Sandsteinspessart" (141A).

Das UG liegt im zentralen bis südlichen Bereich dieser großflächigen Untereinheit, welche den bayerischen Anteil des Sandsteinspessarts umfasst. Es handelt sich um ein großflächiges, bis 586 m ü. NN ansteigendes Mittelgebirge, gegliedert von Bächen, die in tief eingeschnittenen Tälern nach Osten und Süden zum Main hin entwässern. Im subatlantischen Klimabereich gelegen, ist der Sandsteinspessart niederschlagsreich und von ausgedehntem Waldbestand geprägt. Im Süden des Sandsteinspessarts besteht der Wald überwiegend aus Laubwald. Waldfrei zeigen sich nur die meisten Bachtäler (Wiesen, Wiesenbrachen) und Rodungsinseln um die Siedlungen in den Bachtälern.

# Potenzielle natürliche Vegetation

Wie der größte Teil Mitteleuropas, wäre auch das UG ohne weitere menschliche Einflussnahme fast vollständig bewaldet. Nach der 2009 von SUCK & BUSHART im Rahmen der "Fertigstellung der Vegetationskarte von Deutschland: Teilprojekt Bayern" überarbeiteten Potenziellen natürlichen Vegetation wäre im Sandsteinspessart des UG der Typische Hainsimsen-

<u>Buchenwald</u> vorherrschend (LfU Bayern). Die zonale Buchenwaldgesellschaft ist durch basenund nährstoffarme Standorte der kollinen bis montanen Stufe außerhalb des Tannenareals gekennzeichnet. Es handelt sich um einen Buchenwald ohne nennenswerte Fremdholzbeimischung. Die Strauchschicht ist nur ansatzweise entwickelt (v.a. Buchenverjüngung); die Krautschicht ist arten- und individuenarm und enthält hauptsächlich säuretolerante Arten.

## **Reale Vegetation**

Die reale Vegetation im Umfeld außerhalb der Tank- und Rastanlage wird bestimmt durch Laubmischwälder, dominiert von Rotbuche. Beigemischt sind v. a. Eichen, aber auch Fichte, Lärche und Kiefer. Grünflächen existieren am Rohrwiesenbach und am Jagdhaus Luitpoldshöhe. Auf dem Gelände der Tank- und Rastanlage finden sich parkartige Bereiche, Hecken und Grünflächen, meist Rasen mit Einzelbäumen.

## Flächennutzung

Die Waldflächen im Umfeld der T+R Spessart werden forstlich genutzt und befinden sich größtenteils in Staatsbesitz (Bayerische Staatsforsten, Forstbetrieb Rothenbuch).

Die Gebäude der Tank- und Rastanlage Spessart sind als Sonderbauflächen ausgewiesen.

Die A 3 Frankfurt - Nürnberg ist Bestandteil des deutschen bzw. europäischen Fernstraßennetzes (E 41) mit einem steigenden Verkehrsaufkommen.

Im UG sind keine Bodendenkmäler nachweislich bekannt (Bayernviewer Denkmal, abgefragt am 17.12.2013).

#### Vorhandene Beeinträchtigungen

Die bestehende Autobahn mit der Tank- und Rastanlage zerschneidet die Waldflächen des Spessarts und beeinträchtigt die Randbereiche (Vegetation, Fauna, Boden, Erholungseignung) durch Immissionen.

### 1.2 Geschützte Gebiete und Bestandteile der Natur, Biotope

#### 1.2.1 Geschützte Flächen nach BNatSchG Kap. 4

Naturschutzgebiete (§23 BNatSchG), Geschützte Landschaftsbestandteile (§ 29 BNatSchG) und Naturdenkmäler (§ 28 BNatSchG) kommen im UG nicht vor.

### Naturparke (§ 27 BNatSchG) und Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG)

Das UG liegt im "Naturpark Spessart", das Gelände der Tank- und Rastanlage mit Umgriff ist aus dem "Landschaftsschutzgebiet innerhalb des Naturparks Spessart" ausgenommen.

#### 1.2.2 Biotope / Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG bzw. Art 23 BayNatSchG

Im UG befinden sich keine Flächen der amtlichen Biotopkartierung und keine nach § 30 BNatSchG geschützten Flächen.

#### 1.2.3 Natura 2000-Gebiete

#### **Europäische Vogelschutzgebiete (VSch-Gebiete)**

Im UG liegen auch Teilflächen des VSch-Gebiets 6022-471 "Spessart" (Gesamtfläche 28.393 ha). Beidseits der A3 sind die Flächen des VSch-Gebietes zur Tank- und Rastanlage und mit einem Abstand von > 40 m zur Autobahn hin abgegrenzt. (siehe auch Unterlagen zur FFH-/ VSch-VP, Unterlage 19.3)

#### Fauna-Flora-Habitat-Gebiete (FFH-Gebiete)

Innerhalb o. g. VSch-Gebietes besteht das FFH-Gebiet 6022-371 "Hochspessart" (Gesamtfläche 17.416 ha). Im Umfeld des UG sind die Flächen des FFH-Gebietes mit denen des VSch-Gebietes (nahezu) identisch.

(siehe auch Unterlagen zur FFH-/ VSch-VP, Unterlage 19.3)

## 1.2.4 Sonstige Schutzgebiete

## **Sonstiger Schutzstatus**

Bannwald ist im UG und im Umfeld nicht ausgewiesen. Wasserschutzgebiete sind im UG und im Umfeld nicht vorhanden.

## 1.3 Planungsgrundlagen

Grundlage für die Landschaftspflegerische Begleitplanung ist das landschaftliche Leitbild im vom Bauvorhaben betroffenen Raum. Folgende Aussagen aus übergeordneten Planungen sind für das landschaftliche Leitbild relevant:

#### Landesentwicklungsprogramm (2013)

- Erhalt und Entwicklung von Natur und Landschaft: Natur und Landschaft sollen als unverzichtbare Lebensgrundlage und Erholungsraum des Menschen erhalten und entwickelt werden. (7.1.1.; G) Natur und Landschaft sind unverzichtbare Lebensgrundlage und dienen darüber hinaus der Erholung des Menschen. Der Schutz von Natur und Landschaft, einschließlich regionaltypischer Landschaftsbilder, sowie deren nachhaltige Nutzungsfähigkeit sind deshalb von öffentlichem Interesse. Kommenden Generationen sollen die natürlichen Lebensgrundlagen in insgesamt mindestens gleichwertiger Qualität erhalten bleiben. Dazu gehört auch, beeinträchtigte Natur- und Landschaftsräume so zu entwickeln, dass sie ihre Funktion als Lebensgrundlage und als Erholungsraum wieder erfüllen können. (B)
- Erhalt der Arten- und Lebensraumvielfalt, Biotopverbundsystem: Lebensräume für wildlebende Arten sollen gesichert und entwickelt werden. Die Wanderkorridore wildlebender Arten zu Land, zu Wasser und in der Luft sollen erhalten und wieder hergestellt werden. Ein zusammenhängendes Netz von Biotopen ist zu schaffen und zu verdichten. (7.1.6; G) Die Sicherung und Entwicklung von Lebensräumen für wildlebende Pflanzen und Tiere ist Voraussetzung für den Erhalt der Biodiversität sowie der genetischen Vielfalt und des genetischen Potenzials der wildlebenden Arten. Um diesen Arten einen Wechsel ihrer verschiedenen Habitate sowie einen Austausch nicht nur innerhalb, sondern auch zwischen diesen Lebensräumen zu gewährleisten, sind der Erhalt und die Wiederherstellung der Wanderkorridore zu Land, zu Wasser und in der Luft von besonderer Bedeutung. Künstliche Barrieren wie Verkehrs- und Energieinfrastruktur können von manchen Arten nicht überwunden werden und haben einen trennenden Effekt. Wo dieser Lebensraum bereits zerschnitten ist oder dies nicht zu vermeiden ist, kann der Trennungseffekt durch bauliche Maßnahmen abgeschwächt werden. (B)
- Schutz des Wassers: Es soll darauf hingewirkt werden, dass das Wasser seine Funktionen im Naturhaushalt auf Dauer erfüllen kann. (7.2.1;G) Wasser ist als wesentlicher Bestandteil des Naturhaushalts eine unverzichtbare Lebensgrundlage des Menschen und stellt einen bedeutenden Lebensraum für Tiere und Pflanzen dar. Der Schutz dieser Funktionen liegt im öffentlichen Interesse. Durch die zunehmende Inanspruchnahme des Naturraums für Siedlung und technische Infrastruktur sowie durch intensive land- und forstwirtschaftliche Nutzung können auch die Funk-

tionen des Wassers beeinträchtigt werden. Nutzungen, die die Funktionsfähigkeit des Grundwassers oder der oberirdischen Gewässer auf Dauer verschlechtern, sollen im Sinne des wasserwirtschaftlichen Vorsorgeprinzips und im Interesse der nachfolgenden Generationen unterbleiben. (B)

## Regionalplan Region Bayerischer Untermain (1985/2010):

- Es ist darauf hinzuwirken, dass die verschiedenen Teillandschaften der Region Bayerischer Untermain ...
  - langfristig so gesichert, gepflegt und entwickelt werden, dass die nachhaltige Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und der für die Region typische Landschaftscharakter insgesamt erhalten und verbessert werden,
  - die natürlichen Lebensgrundlagen Wasser, Boden, Luft, Tier- und Pflanzenwelt in ihrer Funktion sowie in ihrem Zusammenwirken bewahrt bleiben, besonders auch die vielfältigen ökologischen Funktionen des Bodens sowie dessen Bedeutung als land- und forstwirtschaftlicher Produktionsfaktor und als Archiv für Natur- und Kulturgeschichte gesichert und erforderlichenfalls wieder hergestellt werden,
  - große zusammenhängende Waldflächen, vor allem im zentralen Hoch-Spessart, und sonstige Biotopflächen, vor Zerschneidungen bewahrt werden, die Waldflächen im Maintal erhalten werden, die charakteristischen Wiesentäler und Rodungsinseln in Spessart und Odenwald offen gehalten werden und die natürlichen und naturnahen Landschaftselemente der Region als Grundlage eines regionalen Biotopverbundsystems erhalten und weiterentwickelt werden. (BI 1.1)
- Die Naturparke Spessart (und Bayerischer Odenwald), ..., sind als wertvolle Erholungslandschaften in ihrer charakteristischen landschaftlichen und kulturellen Attraktivität zu erhalten und weiterzuentwickeln. (BI 1.2)
- Bei Baumaßnahmen in den Naturparken Spessart und Odenwald ist durch entsprechende Gestaltungs- und Pflanzmaßnahmen auf eine Einbindung in das Landschaftsbild hinzuwirken. (BI 3.1.2)
- In den lufthygienisch besonders schutzwürdigen Gebieten der Naturparke Spessart und Bayerischer Odenwald sollen Luftverunreinigungen weitgehend vermieden werden. (BXII 2.4)
- In den Naturparken Spessart und Bayerischer Odenwald ist in besonderem Maße auf den Schutz vor Lärmeinwirkungen und auf die Verminderung bestehender Lärmbelastungen hinzuwirken. (BXII 3.2)

### Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP Landkreis Aschaffenburg 1997):

- Ökologische Optimierung der Wälder durch Förderung naturnaher Waldbewirtschaftung (Erhöhung des Laubholzanteils in fichten- und kieferndominierten Beständen durch langfristige Verjüngung; schonende Holznutzung in naturnahen Laubwäldern; Erhöhung des Anteils an Alt- und Totholz; Förderung einer natürlichen Verjüngung). Berücksichtigung der Funktion als Lebensraum von Tierarten mit hohem Raumanspruch und Anpassungen an spezifische Waldformen und Sukzessionsstadien bis hin zur Zerfallsphase.
- Erhalt und Aufbau breiter Waldränder.
- Offenhalten von Wiesentälern und Erhalt bzw. Wiederherstellung typischer, strukturreicher Feuchtgrünlandkomplexe bzw. von Magerrasen und magerem Grünland auf Rodungsinseln (keine Aufforstung). Extensive Bewirtschaftung.
- Erhöhung des Altholzanteils, Erhalt von Höhlenbäumen für höhlenbewohnende Vogel- und Fledermausarten (Zielarten sind u.a. Mittelspecht, Halsbandschnäpper und Hohltaube).
- Schaffung ausreichend großer Pufferzonen um alle bestehenden bzw. vorgeschlagenen Schutzgebiete; langfristig sollen Pufferzonen bei allen von der Biotopkartierung erfassten Bestände angestrebt werden; die Breite dieser Pufferzonen ist vom jeweiligen Lebensraum abhängig.
- Erhalt von Kleingewässern und extensiv genutzten Teichen und Weihern in den Bachtälern und innerhalb der geschlossenen Wälder (Wildsuhlen, Löschteiche); Neuanlage von kleinen Weihern zur Förderung von Amphibien und Libellen, jedoch nicht auf anderweitig ökologisch hochwertigen Flächen.

#### Waldfunktionsplan der Region Bayerischer Untermain:

- 1.1.2 Eine weitere Zerschneidung der geschlossenen Waldgebiete durch Verkehrs ... trassen soll nach Möglichkeit vermieden werden: Dies gilt insbesondere für die großflächigen Wälder und Waldkomplexe von Spessart [...].
- 3.4 Wälder in unmittelbarer Nachbarschaft von Emissionsquellen und Immissionsstätten sollen in ihrem Bestand gesichert werden. Durch geeignete waldbauliche Maßnahmen soll auf die weitere Verbesserung ihrer Funktionstüchtigkeit hingewirkt werden.
- 3.5 Es soll darauf hingewirkt werden, dass Wälder mit besonderer Bedeutung für den Lärmschutz v. a. entlang stark frequentierter Verkehrswege in ausreichender Tiefe erhalten und ihrer Aufgabe entsprechend bewirtschaftet werden.
- 3.7 Wälder mit Aufgaben des Straßenschutzes entlang öffentlicher Verkehrswege sollen so bewirtschaftet werden, dass sie [...] die angrenzenden Landschaftsteile vor unerwünschten Verkehrseinflüssen wirkungsvoll abschirmen. Bei Trassenaufhieben für Infrastrukturmaßnahmen soll insbesondere in einschichtigen Waldbeständen zum Schutz hinterliegender Waldflächen auf die Anlage stabiler Waldränder hingewirkt werden.

## Landschaftsplanung

Der FNP der Gemeinde Weibersbrunn (1993/2003) weist keine weiterführenden Aussagen auf. Ein Landschaftsplan liegt nicht vor.

## 1.4 Ergebnisse der Bestandserfassung der Schutzgüter sowie der Bewertung hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Empfindlichkeit und Schutzwürdigkeit

#### 1.4.1 Schutzgut Pflanzen und Tiere

#### Eigenkartierte Biotope

Auf dem Gelände der Tank- und Rastanlage finden sich einige <u>Hecken</u> (WH) und <u>Feldgehölze</u> (WO), die den Kriterien der Biotopkartierung entsprechen und somit naturnah ausgebildet sind. Die Feldgehölze werden gebildet durch Eichen, Hainbuchen, Kirschen, Eschen, Berg- und Spitzahorn, sowie Kastanien. Die Hecken, vorwiegend im Grenzbereich zu Wegen, setzen sich aus Weißdorn, Hainbuche, Rotem Hartriegel und Hasel zusammen.

#### Sonstige Flächen

#### Nährstoffreiche Säume, Ruderalflächen und Altgras

Nährstoffreiche Säume und Altgras treten vielfach an Gehölz-, Weg- und Straßenrändern auf und können teilweise Vernetzungslinien darstellen. Es handelt sich meist um kleinflächige Bestände mit vorwiegend kommunen Arten und gelegentlich mit Gehölzanflug.

## <u>Straßenbegleitgehölz</u>

Auf den Böschungen der bestehenden A 3 und entlang der St 2312 haben sich angrenzend an Wald i.d.R. dichte Straßenbegleitgehölze mit der Hauptbaumart Buche entwickelt. Weiterhin vertreten sind Eiche, Hainbuche, Spitzahorn, Kirsche, Birke und Kiefer. Zusammen mit nitrophilen Säumen und Altgras bilden sie das Straßenbegleitgrün.

#### Einzelbäume

Im Westen der Tank- und Rastanlage, im Umfeld des Rasthauses und des ehemaligen Motels konnten sich etwas ältere Einzelbäume (Ahorn, Eiche, Hainbuche) entwickeln. Auf Inselflächen zwischen den Parkplätzen finden sich u. a. jüngere Eichen, Kastanien und Ahornbäume.

#### **Tierwelt**

In Anlage 3 sind die bekannten und kartierten Vorkommen gefährdeter und geschützter Arten im Umfeld des UG aufgelistet. Innerhalb des UG liegen keine Nachweise von planungsrelevanten Tierarten vor.

## Säugetiere

#### Fledermäuse

Für den Spessart wird das Vorkommen von Bechsteinfledermaus und Großem Mausohr genannt (STANDARD-DATENBOGEN ZUM FFH-GEBIET 6022-371). Für beide Arten ist ein Vorkommen in der Tank- und Rastanlage unwahrscheinlich.

Weitere, aufgrund des Lebensraumpotenzials vermutlich im Umfeld der Tank- und Rastanlage vorkommende Fledermausarten sind Fransenfledermaus, Kleiner und Großer Abendsegler, Braunes und Graues Langohr, Kleine und Große Bartfledermaus, Wasserfledermaus, Rauhautfledermaus, Breitflügelfledermaus, Zwergfledermaus und Mückenfledermaus. Eine zeitweise Nutzung des Geländes der Tank- und Rastanlage als Jagdgebiet ist nicht völlig auszuschließen.

Die Habitatbaumkartierung im Winter 2013/ 2014 ergab in einigen älteren Bäumen im Umfeld des Rasthauses sowie angrenzend an die Staatsstraße St 2312 potenzielle Einzelquartiere für baumbewohnende Fledermäuse.

## Vögel

Im Standard-Datenbogen für das VSch-Gebiet Spessart sind Raufußkauz, Eisvogel, Schwarzstorch, Schwarzspecht, Wanderfalke, Halsbandschnäpper, Zwergschnäpper, Sperlingskauz, Neuntöter, Wespenbussard, Mittelspecht und Grauspecht als Arten des Anhang I Vogelschutzrichtlinie aufgeführt. Für den Wanderfalken existiert ein Brutnachweis für die Haseltalbrücke aus den Kartierungen zum Streckenabschnitt der A3 "westl. AS Rohrbrunn – Haseltalbrücke" (ifanos planung, 2005). Damals wurden nördlich der A3 auch Mittelspecht, Grauspecht und Schwarzspecht, sowie die nicht im Standard-Datenbogen aufgeführten Arten Habicht und Grünspecht, nachgewiesen. Im Bereich der Rohrbuchbrücke liegen Nachweise von Neuntöter, Hohltaube und Waldkauz aus den entsprechenden Erhebungen vor. Bis auf Schwarzspecht und Grünspecht, für die eine Nutzung des Geländes der Tank- und Rastanlage als Teil des Nahrungsraums nicht völlig ausgeschlossen werden kann, ist ein Vorkommen der Arten aufgrund der Lebensraumausstattung nicht zu erwarten.

Auf dem Gelände der Tank- und Rastanlage Spessart Süd finden ubiquitäre Vögel des Waldes und halboffenen Geländes wie z. B. Buchfink, Kohlmeise, Hausrotschwanz und Bachstelze geeignete Lebensbedingungen.

#### Heuschrecken

Altgrasflächen und Säume entlang der St 2317 bieten Lebensraum für häufige Heuschrecken wie Gemeiner Grashüpfer, Nachtigallgrashüpfer, Roesels Beißschrecke und Gemeine Strauchschrecke.

#### Austausch- und Wechselbeziehungen

Es bestehen Wechselbeziehungen zwischen den umliegenden Waldflächen und Gehölzen der Tank- und Rastanlage.

## Zusammenfassende Bewertung des UG hinsichtlich der Bedeutung für das Schutzgut Pflanzen und Tiere

#### Bereiche und Bestände mit geringwertiger ökologischer Bedeutung

 Nitrophile Säume an Wegrändern, Straßenbegleitgrün auf Böschungen der A 3 und Staatsstraßen, Nebenflächen der Tank- und Rastanlage Spessart.

## Bereiche und Bestände mit lokaler Bedeutung (Bedeutung für die nähere Umgebung)

Naturnah ausgebildete Hecken und Gehölze

## Bereiche und Bestände mit regionaler Bedeutung (Bedeutung für den Landkreis)

• -

Bereiche und Bestände mit überregionaler Bedeutung (landesweite bzw. naturraumübergreifender Bedeutung)

• -

Besonders Wert gebende Einzelflächen innerhalb großflächiger Bestände mit überregionaler Bedeutung

• -

#### 1.4.2 Schutzgut Boden

## Geologie

Im Sandsteinspessart stehen Ablagerungen des der Trias zugehörigen Buntsandsteins an. Die Waldflächen im UG werden von grobkörnigem, rotbraunem Mittlerem Buntsandstein, nach Westen hin von feinkörnigem Unterem Buntsandstein über Tongestein geprägt.

#### **Bodenarten und -typen**

Auf dem Buntsandstein haben sich sandige Böden gebildet. Es handelt sich um sauere, nährstoffarme Braunerden. Vorherrschender Bodentyp ist somit eine mäßig frische bis frische, (lehmig-) sandige, z.T. podsolierte Braunerde.

#### **Biotische Lebensraumfunktion**

Die Böden im Bereich der Tank- und Rastanlage sind in ihrer Entwicklung gestört und in ihrer Horizontabfolge verändert. Die Lebensraumfunktion für Boden bewohnende Arten ist deshalb eingeschränkt.

#### Natürliche Ertragsfunktion

Die Böden im UG unterliegen keiner land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung. Außerhalb des UG kann die Ertragsfunktion für die Forstwirtschaft in Abhängigkeit vom Nutzungsanspruch und -konzept als mittel bis hoch eingestuft werden.

## Filter-, Speicher- und Reglerfunktion

Auf Grund fehlender Lössabdeckungen und einer geringen Basensättigung besitzen die Böden im UG generell ein eher geringes Filtervermögen. Die Fähigkeit zur Schadstoffakkumulation

des Bodens und somit das Puffer- und Filtervermögen gegenüber Eintrag von Schadstoffen ins Grundwasser ist herabgesetzt.

## Vorbelastungen

Vorbelastungen der Böden bestehen im Wesentlichen durch die vorhandenen Verkehrsflächen und den Verkehr (Versiegelung, Schadstoffimmissionen).

## 1.4.3 Schutzgut Wasser

## Still- und Fließgewässer

Nördlich der A3 bzw. nördlich der Tank- und Rastanlage Spessart Nord verläuft der Rohrwiesenbach.

## Grundwasserdargebot und -qualität

Grundwasservorkommen von überörtlicher Bedeutung sind im UG nicht vorhanden.

#### Grundwasserflurabstand und -deckschichten

Die Niederschläge versickern ohne quartäre Deckschichten im generell wasserdurchlässigen Buntsandstein. Stärkere Wasserbewegungen im Buntsandstein sind vorwiegend an Klüfte und Spalten gebunden, an Geländekanten kommt das Wasser über Brunnen / Quellen wieder zu Tage (z. B. Rohrbrunnen).

#### **Funktionen im Naturhaushalt**

Der Buntsandstein weist kein hohes Wasserspeichervermögen auf, so dass keine typischen Feuchtstandorte entstehen.

## Wasserschutzgebiete

Gemäß Waldfunktionsplan hat außerhalb des UG der Spessartwald eine "Bedeutung für den Wasserschutz außerhalb von amtlichen Wasserschutzgebieten und wasserwirtschaftlichen Vorranggebieten" (s. Anlage 4).

#### Vorbelastungen

Vorbelastungen des Schutzgutes Wasser bestehen ebenfalls durch den Bestand und die Nutzung von Verkehrwegen (Versiegelung, Schadstoffimmissionen).

## 1.4.4 Schutzgut Klima und Luft

#### Klima

Das UG liegt im Übergangsbereich zwischen ozeanisch beeinflusstem und kontinentalem Klima. Im Spessart herrschen im Jahresdurchschnitt Temperaturen zwischen 7° und 8° C.

#### Geländeklimatische Besonderheiten

Mit einer durchschnittlichen Jahressumme der Niederschläge von ca. 950 mm zählt das Gebiet im Vergleich zum mittleren Jahreswert für Bayern von ca. 920 mm zu den feuchteren Landesteilen

#### Luft

Die lufthygienischen Verhältnisse im UG sind im Wesentlichen geprägt durch die bestehende Autobahn (Vorbelastung) und durch den ausgedehnten Spessartwald.

## Lufthygienische und klimatische Ausgleichsfunktionen

Die Waldbestände im Umfeld der Tank- und Rastanlage erfüllen bioklimatisch wirksame Funktionen durch Deposition, Sedimentation und Gasaustausch. Sie gewährleisten eine Frischluftzufuhr auch in das Gelände der Tank- und Rastanlage. Den Baumbeständen auf dem Gelände der Tank- und Rastanlage kommt eine gewisse Bedeutung für das lokale Kleinklima zu.

#### Schutzgebiete / Gebiete mit fachlichen Festlegungen

Schutzgebiete bzw. Gebiete mit fachlichen Festlegungen hinsichtlich Klimafunktionen sind im UG nicht vorhanden.

## Vorbelastungen

In Bezug auf die Luftqualität stellt der Verkehr der Autobahn, neben dem untergeordneten Straßennetz und der bestehenden Tank- und Rastanlage (Motor anlassen, Motor laufen lassen im Stand) die wesentliche Belastungsquelle dar.

#### 1.4.5 Schutzgut Landschaft / Landschaftsbild

#### Landschaftsbildeinheiten, Relief

Als prägende Landschaftsbildeinheiten stellen sich die benachbarten Waldbestände des Spessarts dar.

#### Landschaftsbildqualität, Eigenart, Vielfalt und Schönheit

Die Waldflächen, insbesondere mit Laubwaldbeständen, weisen eine besondere Landschaftsbildqualität auf und spiegeln den Jahreszeitenwandel in der Belaubung wider.

#### <u>Vorbelastungen</u>

Die Tank und Rastanlage ist von außen einsehbar. Gehölzbestände bilden teilweise Sichtschutz.

### Natürliche Erholungseignung und tatsächliche Erholungsfunktion

In Anpassung an die landschaftlichen Gegebenheiten ermöglichen die Waldflächen des Spessarts Erholungsaktivitäten wie Spazierengehen und Wandern. Die Gemeinde Weibersbrunn hat Wanderwege ausgewiesen, die u. a. an kulturhistorischen Bauwerken (Schweinfurter Kreuz, Jagdhaus Luitpoldshöhe) vorbeiführen. An der St 2312 befinden sich östlich der A 3, südöstlich der Tank- und Rastanlage Wanderparkplätze. Die Waldflächen im UG sind gemäß Waldfunktionsplan als "Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung, Intensitätsstufe II", ausgewiesen (s. Anlage 4).

Die Waldflächen im Umfeld des UG besitzen allerdings keinen direkten Kontakt zu Siedlungsbereichen mit starkem Naherholungsdruck.

#### Vorhelastungen

Autobahnnahe und T+R-nahe Wald- und Wirtschaftswege sind auf Grund der Verlärmung durch die bestehende A 3 bzw. durch die bestehende Rastanlage in ihrem Erholungswert stark eingeschränkt.

## 2 Konfliktanalyse und Vermeidung / Verminderung

## 2.1 Beschreibung des Eingriffs

Die Tank- und Rastanlage Spessart Süd wird größtenteils innerhalb der bestehenden Grenzen ausgebaut. Im Südosten reicht der Ausbau über den Bestand hinaus, auf ein Areal, das durch den 6-streifigen Ausbau der A3 und die damit zusammenhängende Verlegung der St. 2312 der Tank- und Rastanlage "zuwächst".

## Baubedingte Projektwirkungen

- Bauzeitige Überbauung und Versiegelung, vorübergehende Inanspruchnahme)
- Bauzeitige Benachbarungs-/ Immissionswirkungen (Lärm und Erschütterung, Schadstoffimmissionen)

## Anlagebedingte Projektwirkungen

 Zusätzliche Flächenumwandlung (dauerhafte Inanspruchnahme, Reliefveränderungen und Überbauung)

## Betriebsbedingte Projektwirkungen

 Mögliche Verstärkung von Benachbarungs-/ Immissionswirkungen durch höheres Verkehrsaufkommen und Heranrücken an die benachbarten Schutzgebiete

## 2.2 Konfliktvermeidung / Konfliktminimierung

Gemäß § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen:

## Flächen für vorübergehende Inanspruchnahme

Die zur Erweiterung der Tank- und Rastanlage erforderlichen Flächen für Baustelleneinrichtungen, Baulager und Baustraßen werden nach Möglichkeit auf Flächen der bestehenden Tank- und Rastanlage und geplantem Straßenkörper ausgewiesen.

Verkehrs- und Gebäudeflächen der bestehenden Tank- und Rastanlage bzw. Flächen der vorübergehenden Inanspruchnahme werden (soweit sie später ohnehin nicht überbaut sein werden) nach der Inanspruchnahme wieder renaturiert bzw. in das Gestaltungskonzept der Straßennebenflächen einbezogen.

## Vermeidung nach der saP

Durch das Beschränken der Holzungsarbeiten auf die brutfreie Zeit können Tötungstatbestände für die Vogelwelt vermieden werden.

Darüber hinaus werden folgende **besondere Maßnahmen zur Vermeidung** vorgesehen:

#### V1: Abtrag fledermausrelevanter Bäume im Oktober

Zur Vermeidung einer Verletzung oder Tötung von Fledermäusen werden potenzielle Habitatbäume im Oktober abschnittsweise abgetragen, die Stammstücke werden abgeseilt. Alternativ können die Bäume auch durch geeignetes Gerät fixiert und nach dem Abschneiden vorsichtig abgelegt werden. Die Fällmaßnahmen werden durch eine fledermauskundige Person begleitet, die die Stämme auf Fledermausvorkommen hin untersucht und eventuell vorhandene Tiere in Gewahrsam nimmt und in ein Ersatzquartier verbringt.

#### V2: Erhalten von potenziellen Fledermausquartieren

Bei den Baumfällungen anfallende Stammabschnitte mit Baumhöhlen werden in die Ausgleichsfläche A1 verbracht und dort installiert.

#### V3: Irritationsschutzwand:

Mit der Errichtung von Irritationsschutzwänden am südlichen Rand der T+R-Erweiterung werden erhebliche mittelbare Beeinträchtigungen der benachbarten NATURA-2000-Gebiete vermieden.

## 2.3 Auswirkungen

## Flächenumwandlung (Überbauung und Versiegelung)

### Pflanzen und Tiere

Durch das Erweiterungsvorhaben werden Gehölz- und sonstige Grünflächen der bestehenden Tank- und Rastanlage überbaut. Die Flächen haben keine besondere Bedeutung für Flora und Fauna des Spessartwaldes.

#### Boden

Im Planungsraum beträgt der Anteil bereits versiegelter Flächen ca. 3,329 ha. Nach der Ausbaumaßnahme wird eine Fläche von ca. 4,734 ha versiegelt sein (Netto-Neuversiegelung 1,405 ha).

Der Anteil bestehender Begleitgrün- oder sonstiger Nebenflächen im Planungsraum beträgt ca. 4,102 ha. Nach der Ausbaumaßnahme wird der Anteil der Begleitgrün- oder sonstiger Nebenflächen 2,696 ha betragen.

Bauzeitlich unterliegt der Boden in Bereichen für vorübergehende Inanspruchnahme weiteren Belastungen. Die Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme wieder rekultiviert.

#### Wasser

Die mit der Baumaßnahme verbundene Zunahme an Versiegelung führt zu einer entsprechenden zusätzlichen Verringerung der Grundwasserneubildung und einem verstärkten Abfluss von Oberflächenwasser. Der veränderte Abfluss von Oberflächenwasser und die Anlage der RHB führen zu Veränderungen im örtlichen Gewässersystem.

#### Luft und Klima

Durch Versiegelung/ Überbauung von Grünflächen innerhalb der Tank- und Rastanlage ergeben sich kleinräumig Beeinflussungen des Kleinklimas. Durch die umliegenden Wälder ist die Frischluftzufuhr für die Tank- und Rastanlage aber gewährleistet.

#### Landschaft / Landschaftsbild

Die Tank- und Rastanlage wird innerhalb der bestehenden bzw. der durch die Planfeststellung des 6-streifigen Ausbaus der A 3 festgesetzten Grenzen erweitert. Daraus ergeben sich keine erheblichen neuen Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild.

#### Landwirtschaft

Landwirtschaftliche Nutzflächen werden für das Ausbauvorhaben nicht benötigt.

#### Forstwirtschaft

Forstwirtschaftliche Nutzflächen werden für das Ausbauvorhaben nicht benötigt.

## Benachbarungs-/ Immissionswirkungen (Verkehrslärm, Staub, Schadstoffe)

## Pflanzen und Tiere

Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, der die Tier- und Pflanzenwelt des Spessarts betrifft, ist geprägt durch die bestehende Autobahn und Staatsstraße. Durch das Erweiterungsvorhaben ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen.

#### Boden

Betriebsbedingter Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) ergibt sich vorwiegend im Nahbereich der Verkehrsflächen. Bei einer steigenden Frequentierung ist eine Erhöhung des Schadstoffeintrags gegeben.

## Wasser

Derzeitig bestehen Gefährdungen durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) in das Oberflächen- und Grundwasser. Durch die Anlage neuer ASB+RHB wird eine Verringerung der Verschmutzungsgefahr erreicht. Bauzeitlich ist die Gefahr von Schadstoffeinträgen durch den Baubetrieb gegeben.

#### Luft und Klima

Lufthygienische und klimatische Beeinträchtigungen betreffen im Wesentlichen die Tank- und Rastanlage selbst.

#### Landschaft / Erholung

Im Bereich um die Tank- und Rastanlage sind die Flächen bereits starken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt. Durch das Erweiterungsvorhaben wird die Situation nicht erheblich verändert.

#### Zerschneidungs- und Trenneffekte

Durch die Erweiterung der T+R ergibt sich keine Verstärkung bestehender Zerschneidungsund Trenneffekte.

### 2.4 Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten

Der FFH-/ VSch-Verträglichkeitsprüfung liegen die Unterlagen zum 6-streifigen Ausbau der A3 zugrunde, wie sie für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte erarbeitet und immer wieder aktualisiert worden sind, zuletzt in Zusammenhang mit der Umplanung der A3-Anschlussstelle Weibersbrunn (mit Planfeststellungsbeschluss vom 15.07.2011). siehe Unterlagen 19.3

#### Ergebnis der FFH\_/ VSch-VU:

Nachdem das T+R-Erweiterungsvorhaben im Wesentlichen innerhalb des Areals der bestehenden T+R bzw. in einem Areal zwischen der Autobahn A3 und der St. 2312 durchgeführt werden soll, wie es mit Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt AS Rohrbrunn – Haseltalbrücke zum 6-streifigen Ausbau festgestellt worden ist, führt dieses nicht zu neu gearteten Beeinträchtigungstatbeständen, vielmehr wird es in der durch den Verkehr auf der Autobahn stark vorbelasteten Beeinträchtigungszone ausgeführt.

Zur St 2312 hin gehen allerdings randlich Gehölzflächen verloren, die eine gewisse abschirmende Wirkung zu den südlich der St 2312 liegenden Schutzgebieten innehaben.

Um potenzielle mittelbare Beeinträchtigungen in diese angrenzenden Schutzgebiete zu vermeiden, werden deshalb entlang der südlichen Randbereiche der Erweiterungsflächen Irritationsschutzwände vorgesehen.

Unter Berücksichtigung dieser "**Maßnahme zur Vermeidung**" bringt das Erweiterungsvorhaben auch in der Zusammenschau mit dem 6-streifigen Ausbau der A 3 <u>keine</u> erheblichen Beeinträchtigungen für die NATURA-2000-Gebiete.

### 2.5 Artenschutz

Unter Berücksichtigung der in der saP aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen sind für die europarechtlich geschützten Arten keine Verbotstatbestände nach § 44 auszumachen (vgl. Anhang saP).

## 2.6 Unvermeidbare Beeinträchtigungen

Auswirkungen auf die Wert- und Funktionselemente des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes, die trotz Konfliktminimierung verbleiben, sind als unvermeidbare Beeinträchtigungen gemäß § 15 BNatSchG vom Verursacher des Eingriffs durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen treten auf:

- Überbauung und Versiegelung von Gehölzen mit naturnahen Elementen (WH/3.1-3.3, WO/3.4-3.8, 3.10)
- Verlust von Gehölzflächen ohne Biotopstatus
- Verlust von Grünflächen

## 3 Ermittlung des Bedarfes für Ausgleichs- und Ersatzflächen

Die Ermittlung des Ausgleichserfordernisses erfolgte nach den GRUNDSÄTZEN FÜR DIE ERMITT-LUNG VON AUSGLEICH UND ERSATZ NACH ART. 6 UND 6A BAYNATSCHG BEI STAATLICHEN STRAS-SENBAUVORHABEN gemäß der gemeinsamen Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren und des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.93.

Angrenzend an die rückwärtige Zufahrtsstraße zur Tank- und Rastanlage ist kleinflächig ein Rückbau (0,024 ha) mit nachfolgender Rekultivierung vorgesehen. Zusammen mit versiegelten Flächen, die im Zuge der Neugestaltung begrünt werden, wird die Fläche als Entlastung berücksichtigt.

Im Bereich der Tank- und Rastanlage sind Grün- und Gehölzflächen sowie biotopwürdige Flächen (Hecken und Feldgehölze) vom Eingriff betroffen. Die Flächenverluste wurden als ausgleichbar eingestuft.

Die Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen bezogen auf den Naturhaushalt zeigt die Tabelle der Anlage 2.

Es resultiert eine Kompensationserfordernis von 0,771 ha Ausgleichsmaßnahmen.

#### Die Konfliktsituation stellt sich zusammenfassend im Wesentlichen wie folgt dar:

#### Konfliktbereich

#### Gehölze und Grünflächen der Tank- und Rastanlage

#### **BESTAND**:

- Gehölze, teilweise biotopwürdig (Hecke, naturnah Ökoflächen WH 3.1-3.3, Feldgehölz, naturnah WO 3.4 3.10)
- Grünflächen

#### MINIMIERUNG:

• Rückbau nicht mehr benötigter Straßennebenflächen der Tank- und Rastanlage, Begrünung ehemals versiegelter Flächen durch Neugestaltung (entsiegelte Fläche insgesamt 0,540 ha)

#### EINGRIFFSSCHWERPUNKTE UND AUSGLEICHBARKEIT:

Verlust von Feldgehölz (0,608 ha) und Hecken (0,044 ha) mit Biotopstatus sowie von sonstigen Gehölzflächen (0,386 ha) und Grünflächen (1,199 ha) im Bereich der Tank- und Rastanlage Spessart-Süd (WO, Ö 3.4 -3.8, 3.10; WH, Ö 3.1 -3.3) durch Versiegelung / Überbauung => ausgleichbar,

Ausgleichsbedarf 0,771 ha.

## 4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

## 4.1 Ausgleichskonzept im Sinne der Eingriffsregelung

Anzustreben sind

- die Wiederherstellung überbauter bzw. beeinträchtigter Lebensräume und
- die Wiederherstellung gestörter Lebensraumfunktionen in räumlich-funktionalem Zusammenhang.

Dies entspricht auch den Vorgaben aus Kap. 1.3 Planungsgrundlagen:

- Sicherung von Lebens- und Teillebensräumen der wild lebenden Arten sowie deren Lebensgemeinschaften, so dass das genetische Potenzial der Arten erhalten wird.
- Sicherung von Böden, soweit möglich Entsiegelung und Regeneration.
- Offenhalten von Wiesentälern / Erhalt von Rodungsinseln (keine Aufforstung).

## 4.2 Ausgleichsmaßnahmen

Nach § 15 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

- Dem ermittelten Ausgleichsbedarf von 0,771 ha wird die Ausgleichsmaßnahme A1 mit einer Flächengröße von 0,735 ha gegenübergestellt.
   (Maßnahmenbeschreibung siehe Maßnahmenblatt; Darstellung siehe landschaftspflegerischer Maßnahmenplan)
- Der hierbei noch offene Restflächenbedarf von 0,036 ha wird innerhalb des vorhandenen Überhangs von 0,940 ha (Bedarf 4,280 ha: 5,2207 ha anrechenbarer Ausgleich/Ersatz) der für den A3-Autobahnabschnitt Haseltalbrücke Marktheidenfeld zur Verfügung gestellten Ausgleichs- und Ersatzflächen angerechnet. (Verrechnung von "Überhang" im Sinne eines Ökokontos).

Flächenbilanz im A3-Abschnitt Haseltalbrücke - Marktheidenfeld Konfliktbereich Bedarf Ausgleich Ersatz Maßnahme K1 und K2, Wald: 4,204 4,183 0,021 A1, A2, A3 (5,3907ha) (anrechenbar 5.0907 ha) E1 (0.0300 ha) K1 und K2. Offenland: 0,076 0,076 A4 (0,1000 ha) Gesamtsumme: 4,280 4,259 0,021 A1, A2, A3, E1, A4 (5,5207 ha) (anrechenbar 5,2207 ha)

Das Ausgleichskonzept ist mit den Naturschutzbehörden abgestimmt.

Erweiterung der Verkehrsflächen T+R Spessart (Süd)

## Maßnahmenblatt

Maßnahmennummer

#### **A1**

(S=Schutz-, A=Ausgleichs-, E=Ersatz-, G=Gestaltungsmaßnahme, V=Vermeidungsmaßnahme)

Lage der Maßnahme / Bau-km:

Östlich der Tank- und Rastanlage, nördlich der Autobahn

Konflikt: Eingriff in Gehölzflächen der Tank und Rast:

- Versiegelung/ Überbauung von Hecke, naturnah (WH/ 3.1-3.3).
- Versiegelung/ Überbauung von Feldgehölz, naturnah (WO/ 3.4-3.8, 3.10).
- Versiegelung/ Überbauung von sonstigen Grün- und Gehölzflächen.

Ausgleichsbedarf: 0,771 ha

Maßnahme: Unterlage 9.1 Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan

## Ausgleichsfläche "Tank- und Rastanlage Spessart Süd"

Beschreibung / Zielsetzung:

- ⇒ Entbuschung und Pflege einer Hangmoorfläche nördlich der A 3.
- Erhöhung des Lebensraumangebotes für moorbewohnende Pflanzen- und Tiergemeinschaften.

#### Hinweise zur Unterhaltungspflege:

- ♦ Entfernen von Gehölzanflug zugunsten von Torfmoos-, Siebenstern- und Wollgrasvorkommen
- Pflegegänge im 3-5 Jahresrhythmus.
- ♦ Vermeidung von möglichen Einschwemmungen durch Bauarbeiten an der Strecke

Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:	zeitnah mit und nach dem Autobahnausbau
Ausgleich in Verbindung mit Maßnahme Nr.:	
liegenschaftliche Regelungen:	
Flächengröße der öffentlichen Hand: 0,735 ha	Künftiger Eigentümer: BRD
Flächen Dritter: - ha	
Grunderwerb: - ha	Künftige Unterhaltung: BRD
Nutzungsänderung / -beschränkung: - ha	

## 4.3 Vermeidungsmaßnahmen saP

Erweiterung der Verkehrsflächen Tank- und Rastanlage Spessart (Süd)

## Maßnahmenblatt

Maßnahmennummern

V1, V2

(S=Schutz-, A=Ausgleichs-, E=Ersatz-, G=Gestaltungsmaßnahme, V=Vermeidungsmaßnahme)

Lage der Maßnahme/ Bau-km:

kartierte Habitatbäume

Maßnahmen: Unterlage 9.1 Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan

## Fledermausschutzmaßnahmen

Beschreibung / Zielsetzung:

## ⇒ Abtrag fledermausrelevanter Bäume im Oktober (V1):

Zur Vermeidung einer Verletzung oder Tötung von Tieren werden potenzielle Habitatbäume im Oktober abschnittsweise abgetragen und die einzelnen Stammstücke abgeseilt. Alternativ können die Bäume auch durch geeignetes Gerät fixiert und nach dem Abschneiden vorsichtig abgelegt werden. Die Fällmaßnahmen werden durch eine fledermauskundige Person begleitet die die Stämme auf Fledermausvorkommen hin untersucht und eventuell vorhandene Tiere in Gewahrsam nimmt.

- ⇒ Erhalten von potenziellen Fledermausquartieren (V2)

  Bei den Baumfällungen anfallende Stammabschnitte mit Baumhöhlen werden in die Ausgleichsfläche
  A1verbracht und dort installiert.
- ♦ Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen bzw. Vermeidung einer Tötung oder Verletzung von Fledermäusen
- Erhalten von Habitatstrukturen für Fledermäuse

Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:	Oktober vor Beginn der Bauarbeiten
liegenschaftliche Regelungen:	
Flächengröße der öffentlichen Hand: - ha	Künftiger Eigentümer: BRD
Flächen Dritter: - ha	
Grunderwerb: - ha	Künftige Unterhaltung: BRD
Nutzungsänderung / -beschränkung: - ha	

## 4.4 Schadensbegrenzungsmaßnahme für NATURA -2000

Erweiterung der Verkehrsflächen Tank- und Rastanlage Spessart (Süd)	Maßnah	menblatt	Maßnahmennummern  V3  (S=Schutz-, A=Ausgleichs-, E=Ersatz-, G=Gestaltungsmaßnahme, V=Vermeidungsmaßnahme)							
Lage der Maßnahme/ Bau-km: (süd-)westlicher Rand der Tank- und Rastanlage										
Maßnahmen: Unterlage 9.1 Lands	schaftspflegerische	r Maßnahmenpla	an							
<ul> <li>Irritationsschutz für angrenzer</li> <li>Vermeidung von Irritationen (dur benden Fledermäuse und Vögel</li> </ul>	Irritationsschutzwände  Beschreibung / Zielsetzung:  ⇒ Irritationsschutz für angrenzende NATURA-2000-Gebiete  ◆ Vermeidung von Irritationen (durch Lärm, optische Effekte) der in den angrenzenden Bereichen lebenden Fledermäuse und Vögel  ◆ Abschirmung der angrenzenden NATURA-2000-Gebiete									
Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:	Oktob	er vor Beginn de	er Bauarbeiten							
liegenschaftliche Regelungen:										
Flächengröße der öffentlichen Har	nd: - ha	Künftiger	Eigentümer: BRD							
Flächen Dritter: - ha		K 61								
Grunderwerb: - ha		Künftige l	Jnterhaltung: BRD							
Nutzungsänderung / -beschränkur	ng: - ha									

#### 4.5 Schutzmaßnahmen

Maßnahmennummern Erweiterung der Verkehrsflächen S Maßnahmenblatt Tank- und Rastanlage Spessart (Süd) (S=Schutz-, A=Ausgleichs-, E=Ersatz-, G=Gestaltungsmaßnahme, V=Vermeidungsmaßnahme) Lage der Maßnahme/ Bau-km: Gehölzfläche angrenzend an die St 2312 Maßnahmen: Unterlage 9.1 Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Schutz wertvoller Vegetationsbestände während des Baubetriebs Beschreibung / Zielsetzung: Errichtung von Schutzeinrichtungen (Bauzäune, Markierungen, etc.) gem. DIN 18920 und RAS LP 4 im Bereich empfindlicher Biotopflächen. Schutz empfindlicher Flächen im unmittelbaren Baustellenbereich vor Befahren, Schadstoffeintrag, Vegetationszerstörung, Ablagerung von Baumaterial etc. während des Baubetriebes. Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme: bei Baubeginn liegenschaftliche Regelungen: Flächengröße der öffentlichen Hand: Künftiger Eigentümer: BRD - ha Flächen Dritter: - ha Grunderwerb: Künftige Unterhaltung: BRD - ha

#### 4.6 Gestaltungsmaßnahmen

Nutzungsänderung / -beschränkung:

Ziel ist die Einbindung der neuen Verkehrsflächen in die umgebende Landschaft als auch die optisch ansprechende Gestaltung der Rastplatzflächen für die Verkehrsteilnehmer.

- ha

Das Konzept sieht folgende Gestaltungsmaßnahmen vor (vgl. Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen und Maßnahmenblatt):

### Gehölzpflanzungen (G1)

Anpflanzungen von Einzelbäumen und Baumgruppen besitzen im Bereich der neu geplanten Tank- und Rastanlage insbesondere Gestaltungsfunktion (optisch ansprechende Gestaltung für die Verkehrsteilnehmer bzw. Einbindung der Verkehrs- und Gebäudeflächen in die Landschaft. Es werden vorwiegend Sträucher und niedrige Bäume 2. Ordnung gepflanzt. Bei den Pflanzmaßnahmen wird der erforderliche Mindestabstand zu den Fahrbahnrändern und Stellplatzflächen eingehalten, die Pflanzungen finden außerhalb der freizuhaltenden Sichtfelder statt.

In den inselartigen Grünflächen kommen Hochstämme (16-18 cm Stammumfang) wie Ahorn oder Hainbuche zur Verwendung.

## Anlage von Landschaftsrasen (intensiv) (G2)

In intensiv beanspruchten Bereichen, insbesondere entlang der Straßenbankette, der Entwässerungsmulden und zwischen Stellplätzen, erfolgt eine dichte Einsaat einer Landschaftsrasen-Saatgutmischung (RSM, 20 g/m²). Dazu findet ein Oberbodenauftrag von 5 cm statt. Die Flächen werden jährlich zweimal gemäht.

## Anlage von Landschaftsrasen (extensiv) (G3)

Auf Böschungen und weiter ausgedehnten Flächen im Bereich der Rastanlage erfolgt eine Erstbegrünung auf humusarmem Bodenmaterial. Verwendet wird eine standörtlich angepasste Landschaftsrasenmischung (RSM mit geringer Ansaatmenge von 10-15g/m², damit Gräser und Kräuter einwandern können. Die Flächen werden nach Bedarf gepflegt.

## Anlage von Sukzessionsflächen (G4)

Der Verzicht auf Oberbodenandeckung und die Entwicklung von Sukzessionsflächen ist innerhalb der rückwärtigen Anbindung an die St 2312 und auf der Rückbaufläche angrenzend an die rückwärtige bestehende Zufahrt möglich. Die Entwicklungspflege erfolgt durch Mahd im Abstand von ca. 3-5 Jahren, entlang von regelmäßig zu mähenden Mulden auch häufiger.

Erweiterung der Verkehrsflächen Tank- und Rastanlage Spessart (Süd)

## Maßnahmenblatt

Maßnahmennummern

G1, G2, G3, G4

(S=Schutz-, A=Ausgleichs-, E=Ersatz-, G=Gestaltungsmaßnahme, V=Vermeidungsmaßnahme)

Lage der Maßnahme/ Bau-km: Bauanfang bis Bauende

Maßnahmen: Unterlage 9.1 Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan

## Begleitgrün und Nebenflächen der Tank- und Rastanlage

Beschreibung / Zielsetzung:

⇒ Gehölzpflanzung (G1):

Verwendung standortheimischer Sträucher und Bäume.

⇒ Landschaftsrasenansaat, intensiv (G2):

Ansaat einer Landschaftsrasenmischung im vorwiegend straßennahen und intensiv gepflegten Bereich (Bankett, Entwässerungsmulde).

⇒ Landschaftsrasenansaat, extensiv (G3):

Erstbegrünung der Böschungen mit geringer Saatgutmenge als Erosionsschutz/ Selbstbegrünung mit gebietstypischen Arten in extensiv (bis nicht) gepflegten Bereichen.

⇒ Anlage von Sukzessionsflächen (G4):

Entwicklung von Sukzessionsflächen ohne Ansaat; Verzicht auf Oberbodenandeckung.

- Einbindung der Tank- und Rastanlage in die Landschaft
- Ansprechende Gestaltung der Tank- und Rastanlage
- Immissionsschutz
- Erosions- und Bodenschutz für neu geschaffene Freiflächen.

Hinweise zur Unterhaltungspflege:

- extensive Pflege (nach den Erfordernissen der Verkehrssicherheit).
- nach Möglichkeit ungestörte Entwicklung der Sukzessionsflächen.

Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme:	zeitnah mit und nach dem Raststättenausbau
liegenschaftliche Regelungen:	
Flächengröße der öffentlichen Hand: - ha	Künftiger Eigentümer: BRD
Flächen Dritter: - ha	
Grunderwerb: - ha	Künftige Unterhaltung: BRD
Nutzungsänderung / -beschränkung: - ha	

### 5 Waldrecht

Für die gegenständliche Baumaßnahme muss kein Wald im Sinne des Art. 2 BayWaldG gerodet werden.

## Quellenverzeichnis und ausgewertete Unterlagen

Regionaler Planungsverband Bayerischer Untermain: Regionalplan Region Bayerischer Untermain (1), 1985/2010.

Bayerisches Landesvermessungsamt München: Geologische Karte und Topographische Karte 1:25.000, Blatt 6022 Rothenbuch.

Bayerisches Landesvermessungsamt München: Geologische Karte und Topographische Karte 1:25.000, Blatt 6122 Bischbrunn.

Bayerisches Landesamt für Umweltschutz: Amtliche Biotopkartierung und Artenschutzkartierung Bayern (Landkreise Aschaffenburg, Miltenberg, Main-Spessart).

Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, Ornithologische Gesellschaft in Bayern und Landesbund für Vogelschutz in Bayern: Brutvögel in Bayern, Verlag Eugen Ulmer, 2005.

Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, Landesbund für Vogelschutz in Bayern und Bund Naturschutz in Bayern: Fledermäuse in Bayern, Verlag Eugen Ulmer, 2004.

Bayerisches Landesamt für Umweltschutz und Bund Naturschutz in Bayern: Libellen in Bayern, Verlag Eugen Ulmer, 1998.

Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen: Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern, Landkreis Aschaffenburg, 1997.

Bayerisches Landesamt für Umweltschutz: Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet 6022-371, *Hochspessart*, Stand 2004.

Bayerisches Landesamt für Umweltschutz: Standard-Datenbogen für das Vogelschutzgebiet 6022-471, *Spessart*, Stand 2004.

Bayerisches Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Waldfunktionsplan Region Bayerischer Untermain (1), 1993/4.

Fritsch-Landkartenverlag: Wanderkarte Naturpark Spessart Blatt Süd, 1:50.000, 2. Auflage, Hof/Saale.

Bezzel, E.: Kompendium der Vögel Mitteleuropas, Nichtsingvögel. Aula-Verlag Wiesbaden, 1985.

Günther, R.: Die Amphibien und Reptilien Deutschlands. Gustav Fischer Verlag, Jena, 1996.

Hölzinger, J.: Die Vögel Baden-Württembergs. Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart, 2001.

Rheindt, F.E.: The impact of roads on birds: Does song frequency play a role in determining susceptibility to noise pollution? Journal of Ornithology 144, 2003.

Seibert, P: Übersichtskarte der natürlichen Vegetationsgebiete von Bayern 1: 50.000 mit Erläuterungen. Schr. Reihe Vegetationskunde 3. Bad Godesberg 1968.

Suck, R. und M. Bushart: Potenzielle natürliche Vegetation Bayern

http://www.lfu.bayern.de/natur/fachinformationen/potenzielle\_natuerliche\_vegetation/download \_pnv/index.htm, Stand 28.04.2010

## Anlage 1: Flächenübersicht

Flächen T&R mit Ein-/Ausfahrter // Verzögerungsstreifen, incl. Begl Nebenflächen	7,430 ha		
bisheriger Flächenbedarf der Tank	und Rastanlage	ca. 10 ha	
von der Ausbaumaßnahme unbeei	nflusste Bereiche		ca. 2,570 ha
davon für versiegelte Flächen		4,734 ha	
bisher versiegelte Fläche		3,329 ha	
Neuversiegelung	1,946 ha		
Entsiegelung (Rückbau alter Gebäudeflächen, Au Benabschnitte, Grünflächen auf vorhe			
Netto-Neuversiegelung	1,405 ha		
davon für Begleitgrün, sonst. Neb		2,696 ha	
bisher Begleitgrün, sonst. Nebenfläch	nen	4,102 ha	

2. Flächenbedarf für Ausgleichsmaßnahmen	0,771 ha

gesamter Flächenbedarf für das Ausbauvorhaben einschließlich	8,201 ha
aller Nebenflächen und Ausgleichsmaßnahmen	

Anlage 2: Tabellarische Gegenüberstellung Eingriff – Ausgleich

Eingriff	f			Komp	ensatio	on						
Konflikt-	Betroffener Bestand	Betroffene Fläche		Grund	Faktor	Flächen-	Zugeordnete Maßnahmen					
bereich	2. Beeinträchtigung			satz bedarf	bedarf	edarf Ausgleich		eich Ersatz		Kurzbeschreibung		
Bau-km		aus- gleichbar	nicht aus- gleichbar	Nr.			Nr.	Fläche	Nr.	Fläche		
		ha	ha			ha		ha		ha		
K 1	Feldgehölz, naturnah (WO) mit Vorbelastung										Entbuschung und Pflege einer Hangmoorfläche zugunsten von	
	2. Versiegelung und Überbauung	0,608		1.2/1.4	0,7	0,426	A1	0,426			Torfmoos-, Siebenstern- und Wollgrasvorkommen	
	Hecke, naturnah (WH)     Versiegelung und Überbauung	0,044		1.2/1.4	0.7	0,031	A1	0,031			A1: Ausgleichsfläche "Tank- und Rastanlage Spessart Süd"	
	1. Gehölze	, ,,,,,,			, .	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,		,,,,,,			0,735 ha.	
	2. Versiegelung	0,386		3.1	0,3	0,116	A1	0,116				
	1. Grünflächen										]	
	2. Versiegelung	1,199		3.1	0,3	0,360						
	2. Entsiegelung	-0,540			0,3	-0,162	A1	0,198				
	Summe K1:	1,697				0,771		0,771				

Die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs entspricht den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatslichen Strassenbauvorhaben, gemeinsame Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren und des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.93.

Aus den in oben stehender Tabelle detailliert dargestellten Beeinträchtigungen resultiert ein Bedarf von 0,771 ha für Ausgleich.

Die Größe der Ausgleichsmaßnahme A1 beträgt 0,735 ha. Der hierbei noch offene Restflächenbedarf von 0,036 ha wird innerhalb des vorhandenen Überhangs von 0,940 ha der für den A3-Autobahnabschnitt Haseltalbrücke – Marktheidenfeld zur Verfügung gestellten Ausgleichsund Ersatzflächen angerechnet.

(Verrechnung von Überhang im Sinne eines Ökokontos).

ifanos planung Nürnberg 28

Tierarten mit Bedeutung für das UG und dessen Umfeld Anlage 3:

Tierart			Dater	ngrun	dlage		Gefa	ährdu	ngs- und	Schutz	zstatus	in	n UG
Deutscher Name	Lateinischer Name	SDB	ABSP	ASK	ifanos planung	sonstige	Anhang II FFH	Anhang I VSR	Streng ge- schützt nach	Rote Liste Bay- ern	Rote Liste Deutschland	mit Nachweis	Ohne Nachweis, Vor- kommen möglich
Säugetiere													
Bechsteinfledermaus	Myotis bechsteini	Х	Х				Х		FFH IV	3	3	-	-
Großes Mausohr	Myotis myotis	Х	х				Х		FFH-IV	V	V	-	_
Breitflügelfledermaus	Eptesicus serotinus		Х				-		FFH-IV	3	G	-	-
Fransenfledermaus	Myotis natteri		Х				-		FFH IV	3	3	-	х
Kleiner Abendsegler	Nyctalus leisleri		Х				-		FFH IV	2	G	-	х
Großer Abendsegler	Nyctalus noctula		Х				-		FFH IV	3	3	-	Х
Braunes Langohr	Plecotus auritus		х				-		FFH IV	-	V	-	Х
Graues Langohr	Plecotus austriacus		Х				-		FFH IV	3	2	-	Х
Kleine Bartfledermaus	Myotis mystacinus		х				-		FFH IV	-	3	-	х
Große Bartfledermaus	Myotis brandtii		Х				-		FFH IV	2	2	-	х
Zwergfledermaus	Pipistrellus pipistrellus		Х			х	-		FFH IV	-	D	-	х
Rauhautfledermaus	Pipistrellus nathusii		х				-		FFH-IV	3	-	-	Х
Wasserfledermaus	Myotis daubentoni		Х				-		FFH-IV	-	-	-	-
Mückenfledermaus	Pipistrellus pygmaeus					х			FFH IV	D	-	-	х
Vögel		<u> </u>	<u> </u>					<u> </u>					<u> </u>
Schwarzspecht	Dryocopus martius	Х	х		Х		T -	х	BV	V	l -	-	Х
Grauspecht	Picus canus	Х	х		х		-	х	BArt- Sch	3	2	-	-
Mittelspecht	Dendrocopus medius	Х	х		х		-		BArt- Sch	V	-	-	-
Hohltaube	Columba oenas		Х		Х		-		-	V	-	-	-
Kleinspecht	Dendrocopos minor		Х		Х		-	-	-	V	-	-	-
Grünspecht	Picus viridis		Х		Х		-	-	-	V	V	•	Х
Wanderfalke	Falco peregrinus	Х	Х		Х		-	Х	EG	3	3	-	-
Habicht	Accipter gentilis		Х		Х		-	-	EG	3	-	-	-
Waldkauz	Strix aluco	<u> </u>			Х		<u>l - </u>	-	EG	-	-		
Tagfalter													
Braunfleckiger Perl- mutterfalter	Boloria selene			Х			-		-	3	V	-	Х
Großer Schillerfalter	Apatura iris		х	Х			-		-	V	V	-	х

Erläuterungen:

SDB: Standard-Datenbögen für FFH-Gebiet 6022-371 und für SPA-Gebiet 6022-471

ABSP: Auswertung der Arten- und Biotopschutzprogramme des Landkreises Aschaffenburg

ASK: Artenschutzkartierung (Auswertung UG und Umfeld)

Ifanos planung: Erfassungen und Begehungen 2005

Sonstige: mündliche Mitteilungen Forstamtsrat H. Gebhardt und Forstamtsleiter H. Loy; Pressemitteilungen NABU Hessen (2005) und Hessisches Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Forsten (2004); Entwurf "Studie zur Zerschneidung von Lebensräumen durch Verkehrswege in Bayern" (nachrichtlich übernommen LfU Bayern, 2005)

- Streng geschützte Arten sind gemäß BNatSchG, § 7, Abs. 2, Ziff. 14 besonders geschützte Arten, die

  im Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates vom 9. Dez. 1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tierund Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,

  in den Anhängen IV a) und b) der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) oder

  in einer Rechtverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG, z. B. der Bundesartenschutzverordnung Anhang 1 genannt sind (in obiger Tabelle entsprechend angegeben mit "streng geschützt nach EG, FFH IV oder BV").

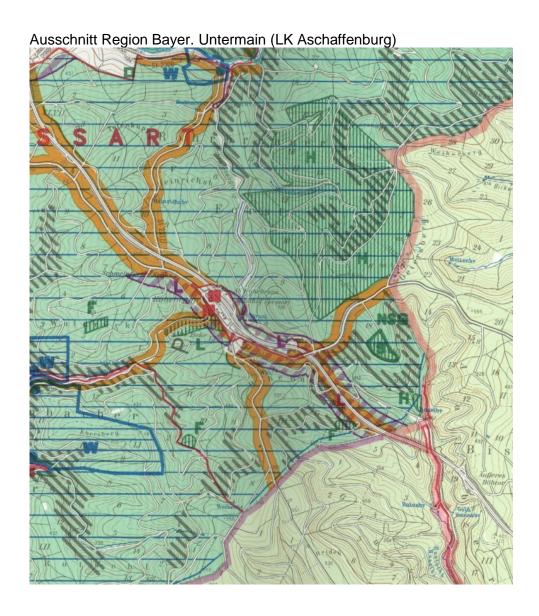
  RL-Bay: Neufassung der Roten Liste gefährdeter Tiere Bayerns (2003)

außer Vögel: Rote Liste gefährdeter Tiere Deutschland (1998), RL-D:

Vögel: Bauer et al. (2002)

Gefährdungskategorien Rote Liste: 0: Ausgestorben/verschollen 1: vom Aussterben bedroht 2: stark gefährdet 3: gefährdet G: Gefährdung anzunehmen, aber Status unbekannt R: Extrem seltene Arten und Arten mit geographischen Restriktionen V: Arten der Vorwarnliste

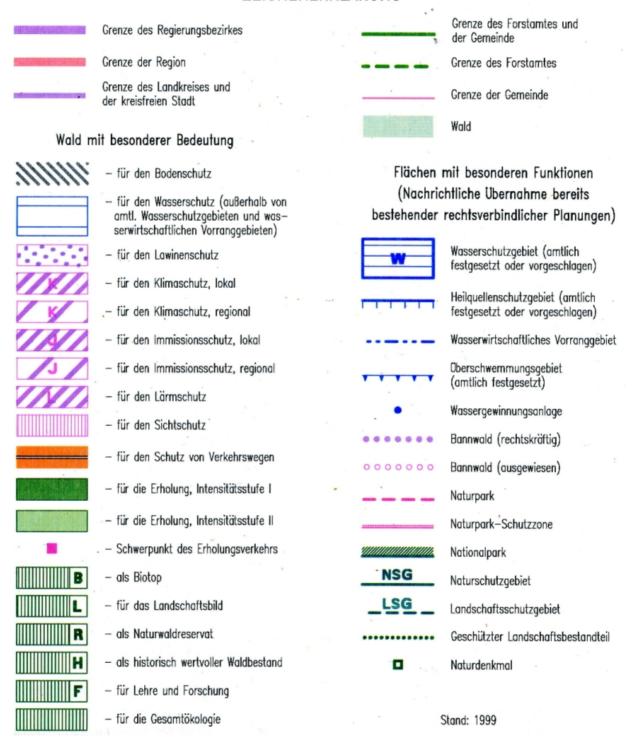
Anlage 4: Waldfunktionen gemäß Waldfunktionsplan



## Anlage 4: Waldfunktionen gemäß Waldfunktionsplan

Ausschnitt Legende Waldfunktionsplan

### ZEICHENERKLÄRUNG



## **Anhang saP** Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	2
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	2
1.2	Datengrundlagen	2
1.3	Methodisches Vorgehen und Begriffsbestimmungen	2
2	Wirkungen des Vorhabens	3
2.1	Baubedingte Wirkfaktoren/Wirkprozesse	3
2.2	Anlagebedingte Wirkprozesse	3
2.3	Betriebsbedingte Wirkprozesse	3
3	Maßnahmen zur Vermeidung und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität	4
3.1	Maßnahmen zur Vermeidung	4
3.2	Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen i. S. v. § 44 Abs. 5 BNatSchG)	4
4	Bestand sowie Darlegung der Betroffenheit der Arten	5
4.1	Bestand und Betroffenheit der Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie	5
4.1.1	Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie	5
4.1.2	Tierarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie	5
	4.1.2.1 Säugetiere	
	4.1.2.2. Reptilien	
4.2	Bestand und Betroffenheit der Europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschu Richtlinie	
5	Fazit	21

Literaturverzeichnis

Tabellen zur Ermittlung des zu prüfenden Artenspektrums

## 1 Einleitung

## 1.1 Anlass und Aufgabenstellung

#### In der vorliegende saP werden:

- die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 29. Juli 2009, mit in Krafttretung zum 01.03.2010, BGBI. I S.2542 durch das Gesetz zur Neuregelung des Rechtes des Naturschutzes und der Landschaftspflege bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie), die durch das Vorhaben erfüllt werden können, ermittelt und dargestellt.
- bei Bedarf die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG geprüft.

## 1.2 Datengrundlagen

Als Datengrundlagen wurden herangezogen:

- Angaben über ausgewertete vorhandene und selbst durchgeführte vertiefte Untersuchungen (vgl. Unterlage 12.1, Kap. 3.4), Arten- und Biotopschutzprogramm Landkreis Aschaffenburg.
- Fachliteratur mit Verbreitungskarten (vgl. Literaturverzeichnis).
- Aussagen der Höheren Naturschutzbehörde (Regierung von Unterfranken) zu Nachweisen oder potenziellen Vorkommen von Arten, Befragung von Gebiets- und Artenkennern.
- Auszüge aus der Artenschutzkartierung Bayern (ASK)

#### 1.3 Methodisches Vorgehen und Begriffsbestimmungen

Methodisches Vorgehen und Begriffsabgrenzungen dieser Unterlage stützen sich auf die mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 12. Februar 2013 Az.: IIZ7-4022.2-001/05 eingeführten "Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" mit Stand 01/2013. Diese "Hinweise" berücksichtigen das Urteil vom 14. Juli 2011 BVerwG, 9 A 12/10), in dem das Bundesverwaltungsgericht feststellt, dass § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG n.F. im Hinblick auf unvermeidbare Beeinträchtigungen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG EU-Recht entgegensteht.

## 2 Wirkungen des Vorhabens

Nachfolgend werden die Wirkfaktoren aufgeführt, die in der Regel Beeinträchtigungen und Störungen der streng und europarechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten verursachen können.

## 2.1 Baubedingte Wirkfaktoren/Wirkprozesse

Flächenumwandlung (Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme)

Baustelleneinrichtungen werden im Bereich der neu geplanten Stellplatzflächen errichtet. Soweit Baustelleneinrichtungen bzw. Baustraßen später ohnehin nicht überbaut sein werden, werden diese nach der Inanspruchnahme renaturiert (anteilig bestehende Straßennebenflächen mit Ruderalvegetation, Altgras, Straßenbegleitgehölz). Wald und Flächen mit aktuellem Biotopstatus werden nicht vorübergehend in Anspruch genommen.

<u>Benachbarungs-/Immissionswirkungen (Lärm und Erschütterung, Schadstoffimmissionen)</u> Im Rahmen der Baumaßnahme kommt es zu zusätzlichem Transportverkehr im Bereich bzw. im Umfeld der Baufelder (Lkw-Verkehr: Erdbau, Planum, etc.)

## 2.2 Anlagebedingte Wirkprozesse

Flächenumwandlung (dauerhafte Inanspruchnahme und Überbauung)

Durch die Erweiterung der Verkehrsflächen werden Nebenflächen der Tank- und Rastanlage (Gehölze und Hecken, teilweise biotopwürdig; Ruderalvegetation, Altgras) versiegelt bzw. überbaut.

## 2.3 Betriebsbedingte Wirkprozesse

<u>Verstärkung von Benachbarungs-/Immissionswirkungen (Verkehrsaufkommen und –zusammensetzung, Lärm und Erschütterung, Schadstoffimmissionen)</u>

Die Immissionen durch Lärm, Erschütterung und Schadstoffe werden im nahen Umfeld der Stellplatzflächen zunehmen (Anlassen von Motoren). Allerdings wird der durch die T+R verursachte Lärm bei weitem übertönt durch den betriebsbedingten Lärm der Autobahn A3. Die zunehmende Anzahl von vor allem größeren Fahrzeugen (Lkw, Busse) erhöht die Wahrnehmbarkeit optischer Störungen.

# 3 Maßnahmen zur Vermeidung und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

## 3.1 Maßnahmen zur Vermeidung

Folgende **allgemeine Vorkehrungen** zur Vermeidung werden durchgeführt, um Gefährdungen der europarechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten zu vermeiden oder zu mindern. Die Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfolgt unter Berücksichtigung folgender Vorkehrungen:

- Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme rekultiviert und wieder hergestellt.
- Holzungen erfolgen außerhalb der Vogelschutzzeit (1. März bis 30. September) zwischen Oktober und Ende Februar.

Darüber hinaus werden folgende besondere Maßnahmen zur Vermeidung vorgesehen:

#### V1: Abtrag fledermausrelevanter Bäume im Oktober

Zur Vermeidung einer Verletzung oder Tötung von Fledermäusen werden potenzielle Habitatbäume im Oktober abschnittsweise abgetragen, die Stammstücke werden abgeseilt. Alternativ können die Bäume auch durch geeignetes Gerät fixiert und nach dem Abschneiden vorsichtig abgelegt werden. Die Fällmaßnahmen werden durch eine fledermauskundige Person begleitet, die die Stämme auf Fledermausvorkommen hin untersucht und eventuell vorhandene Tiere in Gewahrsam nimmt und in ein Ersatzquartier verbringt.

#### V2: Erhalten von potenziellen Fledermausquartieren

Bei den Baumfällungen anfallende Stammabschnitte mit Baumhöhlen werden in die Ausgleichsfläche A1 verbracht und dort installiert.

3.2 Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen i. S. v. § 44 Abs. 5 BNatSchG)

Es sind keine CEF-Maßnahmen erforderlich.

## 4 Bestand sowie Darlegung der Betroffenheit der Arten

## 4.1 Bestand und Betroffenheit der Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

### 4.1.1 Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

Bezüglich der Pflanzenarten nach Anhang IV b) FFH-RL ergibt sich aus § 44 Abs.1, Nr. 4 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe folgendes Verbot:

Schädigungsverbot (s. Nr. 2 der Formblätter): Beschädigen oder Zerstören von Standorten wild lebender Pflanzen oder damit im Zusammenhang stehendes vermeidbares Beschädigen oder Zerstören von Exemplaren wild lebender Pflanzen bzw. ihrer Entwicklungsformen.

Abweichend davon liegt ein Verbot nicht vor, wenn die ökologische Funktion des von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Standortes im räumlichen Zusammenhang gewahrt wird.

Pflanzenarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

## 4.1.2 Tierarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie

Bezüglich der Tierarten nach Anhang IV a) FFH-RL ergibt sich aus § 44 Abs.1, Nrn. 1 bis 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe folgende Verbote:

<u>Schädigungsverbot von Lebensstätten (s. Nr. 2.1 der Formblätter):</u> Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten.

Abweichend davon liegt ein Verbot nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt wird.

Störungsverbot (s. Nr. 2.2 der Formblätter): Erhebliches Stören von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten. Abweichend davon liegt ein Verbot nicht vor, wenn die Störung zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führt.

<u>Tötungs- und Verletzungsverbot (s. Nr. 2.3 der Formblätter):</u> Der Fang, die Verletzung oder Tötung von Tieren, die Beschädigung, Entnahme oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen. Umfasst ist auch die Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweiligen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht.

An der bestehenden, vielbefahrenden BAB A 3 gehört für die lokalen Populationen der Tierarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie das Kollisionsrisiko zum allgemeinen Lebensrisiko, das durch das Vorhaben (Erweiterung der TR Spessart) nicht signifikant erhöht wird. Das Vorhaben löst in Bezug auf diesen Aspekt des Tötungsverbotes also keinen Verbotstatbestand aus.

## 4.1.2.1 Säugetiere

## Fledermäuse

Im UG potenziell vorkommende Fledermausarten mit projektspezifisch so geringer Empfindlichkeit, dass mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass keine Verbotstatbestände ausgelöst werden können:

Art (deutsch)	Art (lateinisch)
Abendsegler	Nyctalus noctula
Bechsteinfledermaus	Myotis bechsteinii
Breitflügelfledermaus	Eptesicus serotinus
Graues Langohr	Plecotus austriacus
Große Bartfledermaus	Myotis brandtii
Großes Mausohr	Myotis myotis
Kleine Bartfledermaus	Myotis mystacinus
Kleiner Abendsegler	Nyctalus leisleri
Nordfledermaus	Eptesicus nilssonii
Zweifarbfledermaus	Vespertilio murinus

Tab. 1: Schutzstatus und Gefährdung der im Untersuchungsraum nachgewiesenen bzw. potenziell betroffenen Säugetierarten

deutscher Name	wissenschaftlicher Name	RL BY	RL D	EHZ in der KBR
Braunes Langohr	Plecotus auritus	-	V	FV: günstig
Fransenfledermaus	Myotis nattereri	3	*	FV: günstig
Mückenfledermaus	Pipistrellus pygmaeus	D	D	XX: unbekannt
Rauhautfledermaus	Pipistrellus nathusii	3	*	FV: günstig
Wasserfledermaus	Myotis daubentoni	-	*	FV: günstig
Zwergfledermaus	Pipistrellus pipistrellus	-	*	FV: günstig

RL D	Rote Liste Deutschland	0 1 2 3 G R V D *	ausgestorben oder verschollen vom Aussterben bedroht stark gefährdet gefährdet Gefährdung unbekannten Ausmaßes Extrem selten Arten der Vorwarnliste Daten unzureichend ungefährdet nicht bewertet kein Nachweis oder nicht etabliert
RL BY	Rote Liste Bayern	0 1 2 3 G R V D	ausgestorben oder verschollen vom Aussterben bedroht stark gefährdet gefährdet Gefährdung anzunehmen, aber Status unbekannt extrem seltene Art mit geographischen Restriktionen Arten der Vorwarnliste Daten defizitär ungefährdet
EHZ	Erhaltungszustand	KBR = k FV U1 U2 XX	ontinentale biogeographische Region günstig (favourable) ungünstig - unzureichend (unfavourable – inadequate) ungünstig – schlecht (unfavourable – bad) unbekannt

Gilde der in Bäumen überwinternden Fledermausarten:				
Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus  Tierarten nach Anhang IV a) FFH-RL				
Mückenfledermaus (Pipistrellus pygmaeus)				
Rote-Liste Status Deutschland: D Bayern: D Art im UG: ☐ nachgewiesen ☐ potenziell möglich				
Erhaltungszustand der Art auf Ebene der <u>kontinentalen biogeographischen Region</u> ☐ günstig ☐ ungünstig – unzureichend ☐ ungünstig – schlecht ☐ unbekannt				
Die Mückenfledermaus ist besonders in gewässer- und waldreichen Gebieten zu finden. Hierzu zählen besonders Flussauen mit Auwäldern und Parkanlagen in der Nähe von Gewässern. Auch relativ offene Kiefernwälder mit Teichketten und alte Laub- und Mischwälder werden genutzt. Kolonien von Mückenfledermäusen findet man auch hinter Fassadenverkleidungen oder hinter Fensterläden. In Nordostdeutschland wurden natürliche Kolonien auch in Spalten von Bäumen beobachtet. Über die Winterquartiere dieser Fledermausart ist nur wenig bekannt. Sie befinden sich hinter abstehender Baumrinde oder an Gebäuden hinter Wandverkleidungen, in Mauerspalten und in Zwischendecken. Für die Jagd bevorzugen Mückenfledermäuse gewässernahe Wälder und Gehölze. Sie jagen aber auch in Parkanlagen oder anderen Baumbeständen in Siedlungen. Meist halten sie bei ihrem schnellen und wendigen Flug Abstände von einem bis wenigen Metern zum Gehölz. Ihre Beute sind meist kleine Fluginsekten (hauptsächlich Mücken).				
Lokale Population:				
Die Vorkommen der Art in den Waldbereichen des Spessarts mit den ausgeprägten Rodungsinseln von Rohrbrunn und Weibersbrunn bilden die lokale Population. Innerhalb des UG und dessen näheren Umfeld existieren keine Nachweise der Mückenfledermaus. Sie ist allerdings aus Kastenfunden im Rohrbrunner Forst ca. 2,5 km westlich des Planungsgebiets bekannt (Fledermaus-Datenbank; 2007). Ein Vorkommen im Umfeld des UG und eine Nutzung des Geländes der Raststätte als Jagdhabitat ist möglich.				
Der <b>Erhaltungszustand</b> der <u>lokalen Population</u> wird demnach bewertet mit:  hervorragend (A)  gut (B)  mittel – schlecht (C)				
Rauhautfledermaus (Pipistrellus nathusii)				
Rote-Liste Status Deutschland: * Bayern: 3 Art im UG: ☐ nachgewiesen ☐ potenziell möglich				
Erhaltungszustand der Art auf Ebene der <u>kontinentalen biogeographischen Region</u> ☑ günstig ☐ ungünstig – unzureichend ☐ ungünstig – schlecht ☐ unbekannt				
Diese größte <i>Pipistrellus</i> Art des Gebiets ist ürsprünglich wohl eine reine Waldfledermaus. Ihre Quartiere hat sie in Baumhöhlen und hinter Rinde aber auch an Gebäuden hinter Holzverkleidungen. Im Winter werden die Tiere zuweilen bei Baumfällungen tief im Mulm verkrochen entdeckt. Ein weiteres klassisches Winterquartier sind Brennholzstapel. Das Balzverhalten ist ähnlich dem des Abendseglers, d.h. das Männchen besetzt eine Baumhöhle und lockt die Weibchen an. Trotz ihrer geringen Größe gehören Rauhautfledermäuse zu den weitesten Ziehern.				
Lokale Population:				
Die Vorkommen der Art in den Waldbereichen des Spessarts mit den ausgeprägten Rodungsinseln von Rohrbrunn und Weibersbrunn bilden die lokale Population. Innerhalb des UG und dessen näheren Umfeld existieren keine Nachweise der Rauhautfledermaus. Sie ist aber aus Funden im Rohrbrunner Forst und aus dem Hafenlohrtal bekannt (Fledermaus-Datenbank, 2009, 2007). Ein Vorkommen im Umfeld des UG und eine Nutzung des Geländes der Raststätte als Jagdhabitat ist möglich.				
Der <b>Erhaltungszustand</b> der <u>lokalen Population</u> wird demnach bewertet mit:  ☐ hervorragend (A) ☐ gut (B) ☐ mittel – schlecht (C)				
2.1 Prognose des Schädigungsverbots für Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 Satz 1 - 3 u. 5 BNatSchG				

Tötungsverbot ist erfüllt:

Anhang saP

## Gilde der in Bäumen überwinternden Fledermausarten: Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus Tierarten nach Anhang IV a) FFH-RL Die vom Bauvorhaben beanspruchten Bereiche haben für die Arten keine existenzielle Bedeutung als Jagdhabitat. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die für die Baumaßnahme notwendigen Rodungen potenzielle Habitatbäume von Fledermäusen betroffen werden. Bei den Baumfällungen anfallende Stammabschnitte mit relevanten Habitat Strukturen werden in die Ausgleichsfläche A1 verbracht und dort installiert. In den angrenzenden, strukturreichen Laubwäldern existieren vielfältige Ausweichquartiere. Die ökologische Funktion der vom Eingriff potenziell betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird somit im räumlichen Zusammenhang gewahrt. Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich: V2: Erhalten von potenziellen Fledermausquartieren CEF-Maßnahmen erforderlich: -Schädigungsverbot ist erfüllt: ∐ ja nein 🖂 2.2 Prognose des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG Nach der Entfernung potenzieller Habitatbäume werden auf dem Gelände der Tank- und Rastanlage keine geeigneten Quartierbereiche mehr zur Verfügung stehen, so dass erhebliche Störungen von Fledermäusen nicht mehr stattfinden können. Das Areal der T+R stellt bauzeitig und im ausgebauten Zustand kein bedeutendes Jagdhabitat für die Fledermäuse dar. Diese können grundsätzlich in die benachbarten Waldgebiete ausweichen. Insgesamt bleibt der Erhaltungszustand der lokalen Populationen gewahrt. Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich: -CEF-Maßnahmen erforderlich: -N nein ☐ ja Störungsverbot ist erfüllt: 2.3 Prognose des Tötungs- und Verletzungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 **BNatSchG** Durch den Betrieb der künftigen T+R kommt es zu keiner Neuzerschneidung von strukturgebundenen Flugkorridoren. In der Folge kann ein erhöhtes Kollisionsrisiko ausgeschlossen werden. Zur Vermeidung einer Tötung oder Verletzung von Tieren werden potenzielle Habitatbäume im Oktober abschnittsweise abgetragen, die einzelnen Stammstücke werden abgeseilt. Alternativ können die Bäume auch durch geeignetes Gerät fixiert und nach dem Abschneiden vorsichtig abgelegt werden. Die Fällmaßnahmen werden durch eine fledermauskundige Person begleitet, die die Stämme im Hinblick auf Fledermausvorkommen untersucht und eventuell vorhandene Tiere in Gewahrsam nimmt. Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich: V1: Abtrag fledermausrelevanter Bäume im Oktober

☐ ja

Nein nein

	ilde der Fledermäuse, die in Bäumen Sommerquartiere haben:				
Mü	Mückenfledermaus, Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Braunes Langohr				
	Mückenfledermaus (Pipistrellus pygmaeus)				
1.	Grundinformation: siehe oben				
	Wasserfledermaus (Myotis daubentoni)				
1.	Grundinformationen				
	Rote-Liste Status Deutschland: * Bayern: - Art im UG: ☐ nachgewiesen ☐ potenziell möglich				
	Erhaltungszustand der Art auf Ebene der kontinentalen biogeographischen Region  ☑ günstig ☐ ungünstig – unzureichend ☐ ungünstig – schlecht ☐ unbekannt				
	Die Wasserfledermaus ist ein mittelgroßer Vertreter aus der Gattung der Mausohren. Im Sommer bewohnt die Art überwiegend Baumhöhlen und Nistkästen in denen sich auch ihre Wochenstuben befinden. Die Wasserfledermaus überwintert in Höhlen und Kellern. Ursprünglich ist diese Fledermausart wohl ein reiner Waldbewohner gewesen. In Städten ist das Vorkommen der Wasserfledermaus strikt an größere Baumbestände (etwa in Parkanlagen oder Stadtwäldern) gebunden. Zudem ist das Vorhandensein von Wasserflächen für den Bestand bedeutsam. Die Jagd der Wasserfledermaus ist klassisch an ruhigen Gewässern zu beobachten, über denen sie nahe der Wasseroberfläche in weiten Schleifen fliegt.				
	Lokale Population:				
	Die Vorkommen der Art in den Waldbereichen des Spessarts mit den ausgeprägten Rodungsinseln von Rohrbrunn und Weibersbrunn bilden die lokale Population. Vorkommen innerhalb des UG und dessen Umfeld sind nicht bekannt, aber durchaus möglich. Eine Nutzung des Geländes der Raststätte als Jagdhabitat ist eher unwahrscheinlich – Querungsflüge können jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden.				
	Der Erhaltungszustand der <u>lokalen Population</u> wird demnach bewertet mit:				
	☐ hervorragend (A) ☐ gut (B) ☐ mittel – schlecht (C)				
	Fransenfledermaus (Myotis nattereri)				
1.	Grundinformationen				
	Rote-Liste Status Deutschland: * Bayern: 3 Art im UG: ☐ nachgewiesen ☐ potenziell möglich				
	Erhaltungszustand der Art auf Ebene der kontinentalen biogeographischen Region  ☐ günstig ☐ ungünstig – unzureichend ☐ ungünstig – schlecht ☐ unbekannt				
	Die Fransenfledermaus gehört zu den mittelgroßen Arten aus der Gattung der Mausohren. Die Art wird im Allgemeinen als "Waldfledermaus" beschrieben, wurde aber auch häufig bei der Jagd über Rinderweiden, in Ställen und bei Wildtiergehegen beobachtet. Den Sommer verbringen Fransenfledermäuse in Baumquartieren, Nistkästen, in manchen Regionen auch in Lückensystemen von Hohlblocksteinen von offenen Hauswänden und auf Dachböden. Den Winter verbringt die Fransenfledermaus in unterirdischen Quartieren, wie Höhlen und Kellern.				
	Lokale Population:				
	Die Vorkommen der Art in den Waldbereichen des Spessarts mit den ausgeprägten Rodungsinseln von Rohrbrunn und Weibersbrunn bilden die lokale Population. Innerhalb des UG existieren keine Nachweise der Art. Die Fransenfledermaus ist jedoch aus dem Spessart bekannt. Es existieren Nachweise aus dem Rohrbrunner Forst nordöstlich des UG (Fledermaus-Datenbank, 2007). Eine Nutzung des UG als Jagdhabitat ist eher unwahrscheinlich, Überflüge können jedoch nicht ausgeschlossen werden.				

Gilde der Fledermäuse, die in Bäumen Sommerquartiere haben: Mückenfledermaus, Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Braunes Langohr					
D	er <b>Erhaltungszustand</b> der <u>lokalen Population</u> wird demnach bewertet mit:  hervorragend (A)  gut (B)  mittel – schlecht (C)				
Bra	Braunes Langohr (Plecotus auritus)				
1. G	rundinformationen				
R	ote-Liste Status Deutschland: V 💮 Bayern: - 💮 Art im UG: 🗌 nachgewiesen 🔀 potenziell möglich				
	rhaltungszustand der Art auf Ebene der kontinentalen biogeographischen Region  ☐ günstig ☐ ungünstig – unzureichend ☐ ungünstig – schlecht ☐ unbekannt				
V fä tid	Das Braune Langohr ist in Europa flächendeckend verbreitet und gehört wohl zu den häufigsten Fledermausarten ihres Verbreitungsgebiets. Die sehr großen Ohren und die breiten Flügel, die das Braune Langohr zu einem sehr manövrierähigen Flug befähigt, weisen die Art als strukturnahen Flieger und Jäger aus. Langohren sammeln auch sitzende Beuteere etwa von Blättern oder Rinde ab (Jagdtyp des "gleaners"). Im Sommer wählen die Tiere Dachböden, aber auch saumhöhlen und Nistkästen als Quartier. Den Winter verbringen Braune Langohren überwiegend in Höhlen und Kellern.				
Lo	okale Population:				
W D m	bie Vorkommen der Art in den Waldbereichen des Spessarts mit den ausgeprägten Rodungsinseln von Rohrbrunn und Veibersbrunn bilden die lokale Population. Es existiert ein Nachweis für das Braune Langohr aus der Fledermaustenbank für den Rohrbrunner Forst, ca. 1 km westlich des UG (2006). Im näheren Umfeld des UG sind keine Vorkomnen der Art bekannt. Eine Nutzung des UG als Jagdhabitat ist unwahrscheinlich, Querungsflüge können jedoch nicht auseschlossen werden.				
D	er <b>Erhaltungszustand</b> der <u>lokalen Population</u> wird demnach bewertet mit:				
	hervorragend (A) gut (B) mittel – schlecht (C)				
	rognose des Schädigungsverbots für Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 <u>Nr. 3</u> i. V. m. Abs. 5 Satz 1 - 3 u. 5 BNatSchG				
Es ta ta La	ie vom Bauvorhaben beanspruchten Bereiche haben für die Arten keine existenzielle Bedeutung als Jagdhabitat. Is kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die für die Baumaßnahme notwendigen Rodungen potenzielle Habitabien von Fledermäusen betroffen werden. Bei den Baumfällungen anfallende Stammabschnitte mit relevanten Habitat Strukturen werden in die Ausgleichsfläche A1 verbracht und dort installiert. In den angrenzenden, strukturreichen aubwäldern existieren vielfältige Ausweichquartiere. Die ökologische Funktion der vom Eingriff potenziell betroffenen ortpflanzungs- und Ruhestätten wird somit im räumlichen Zusammenhang gewahrt.				
	Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich: V2: Erhalten von potenziellen Fledermausquartieren				
	CEF-Maßnahmen erforderlich: -				
Schäd	igungsverbot ist erfüllt:				
2.2 P	rognose des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG				
Q kä m	ach der Entfernung potenzieller Habitatbäume werden auf dem Gelände der Tank- und Rastanlage keine geeigneten uartierbereiche mehr zur Verfügung stehen, so dass erhebliche Störungen von Fledermäusen nicht mehr stattfinden önnen. Das Areal der T+R stellt bauzeitig und im ausgebauten Zustand kein bedeutendes Jagdhabitat für die Flederäuse dar. Diese können grundsätzlich in die benachbarten Waldgebiete ausweichen. Insgesamt bleibt der Erhaltungsustand der lokalen Populationen gewahrt.				
	Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich: -				

Gilde der Fledermäuse, die in Bäumen Sommerquartiere haben:
Mückenfledermaus, Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Braunes Langohr
CEF-Maßnahmen erforderlich: -
Störungsverbot ist erfüllt: ☐ ja ☐ nein
2.3 Prognose des Tötungs- und Verletzungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG
Durch den Betrieb der umgebauten Rastanlage kommt es zu keiner Neuzerschneidung von strukturgebundenen Flugkor- ridoren. In der Folge kann ein erhöhtes Kollisionsrisiko ausgeschlossen werden.
Zur Vermeidung einer Tötung oder Verletzung von Tieren werden potenzielle Habitatbäume im Oktober abschnittsweise abgetragen. Alternativ können die Bäume auch durch geeignetes Gerät fixiert und nach dem Abschneiden vorsichtig abgelegt werden. Die Fällmaßnahmen werden durch eine fledermauskundige Person begleitet, die die Stämme im Hinblick auf Fledermausvorkommen untersucht und eventuell vorhandene Tiere in Gewahrsam nimmt.
Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich: V1: Abtrag fledermausrelevanter Bäume im Oktober
Tötungsverbot ist erfüllt: ☐ ja ☐ nein

Ζv	vergfledermaus (Pipistrellus pipistrellus)
1.	Grundinformationen
	Rote-Liste Status Deutschland: * Bayern: - Art im UG: ☐ nachgewiesen   ☑ potenziell möglich
	Erhaltungszustand der Art auf Ebene der kontinentalen biogeographischen Region  ☑ günstig ☐ ungünstig − unzureichend ☐ ungünstig − schlecht
	Die Zwergfledermaus ist wohl die anpassungsfähigste unserer Fledermausarten. Sie ist sowohl in Dörfern als auch in Großstädten zu finden und nutzt hier unterschiedlichste Quartiere und Jagdhabitate. Bejagt werden Gehölzsäume aller Art, Gärten oder von Gehölzen umstandene Gewässer, Straßenlaternen, aber auch im geschlossenen Wald oder auf Waldwegen ist sie nicht selten. Die Jagd findet i. d. R. in fünf bis 20 m Höhe statt. Typische Quartiere sind Spalten-quartiere an Gebäuden. Wochenstubenquartiere befinden sich beispielsweise in Spalten an Hausgiebeln, in Rollladenkästen, hinter Verkleidungen und Fensterläden, die Größe der Wochenstuben schwankt meistens zwischen 20 und 100 Individuen. Die Kolonien sind als Wochenstubenverbände organisiert und wechseln gelegentlich das Quartier, d. h. sie sind auf einen Quartierverbund angewiesen. Die Winterquartiere befinden sich z. B. in Mauerspalten, in Ritzen zwischen Dachgebälk, hinter Fassadenverkleidungen, in Kasematten, aber auch in den Eingangsbereichen von Höhlen. Winterquartiere können Massenquartiere sein, in denen mehrere Tausend Tiere aus einem größeren Einzugsgebiet überwintern. Einzelne Zwergfledermäuse oder auch Gruppen von Männchen findet man in ähnlichen Verstecken wie die Wochenstuben, darüber hinaus aber auch in Fledermauskästen (v. a. Flachkästen) in Wäldern. Die Zwergfledermaus findet sich etwa im November in ihrem Winterquartier ein und verlässt dieses im März/April. Die Wochenstuben werden ab April/Mai aufgesucht und häufig im Juli bereits wieder verlassen.
	Lokale Population:
	Die Vorkommen der Art in den Waldbereichen des Spessarts mit den ausgeprägten Rodungsinseln von Rohrbrunn und Weibersbrunn bilden die lokale Population. Es existiert ein Nachweis aus dem ehemaligen Jagdschlösschen südlich der Tank- und Rastanlage (Fledermaus-Datenbank, 2010). Quartiervorkommen in den Gebäuden der Raststätte können nicht vollständig ausgeschlossen werden. Eine Nutzung des UG als Jagdhabitat ist möglich.
	Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird demnach bewertet mit:  ☐ hervorragend (A) ☐ gut (B) ☐ mittel – schlecht (C)
2.1	Prognose des Schädigungsverbots für Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 Satz 1 - 3 u. 5 BNatSchG
	Für die Baumaßnahme werden keine als Quartier geeigneten Gebäude in Anspruch genommen. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt gewahrt.
	☐ Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich: -
	CEF-Maßnahmen erforderlich: -
Sch	ädigungsverbot ist erfüllt: 🔲 ja 🖂 nein
2.2	Prognose des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG
	Baubedingt kommt es aufgrund der Entfernung zu potenziellen Quartierstandorten zu keinen erheblichen Störungen von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs-, und Wanderzeiten. Waldflächen mit essentieller Bedeutung für die Jagd sind nicht betroffen.
	<ul><li>Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich: -</li><li>CEF-Maßnahmen erforderlich: -</li></ul>
Stör	ungsverbot ist erfüllt:

Zwergfledermaus (Pipistrellus pipistrellus)
2.3 Prognose des Tötungs- und Verletzungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG
Durch den Betrieb der umgebauten Rastanlage kommt es zu keiner Neuzerschneidung von strukturgebundenen Flugkor- ridoren. In der Folge kann ein erhöhtes Kollisionsrisiko ausgeschlossen werden. Da potenzielle Sommerquartiere nicht betroffen werden bzw. eine ausreichende Entfernung zu Baufeldern besteht, ist keine mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbundene vermeidbare Verletzung oder Tötung von Tieren und ihrer Entwicklungsformen zu erwarten.
Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich: -
Tötungsverbot ist erfüllt: ☐ ja ☐ nein

#### 4.1.2.2. Reptilien

Insgesamt bietet der Vorhabensbereich suboptimale Lebensraumpotenziale für Reptilien. Im Rahmen der Begehungen wurden keine relevanten Reptilienarten im UG und seiner Umgebung vorgefunden.

Das Vorkommen der Zauneidechse kann mit Sicherheit ausgeschlossen werden, da spezifische Habitatansprüche nicht erfüllt sind.

# 4.2 Bestand und Betroffenheit der Europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie

Bezüglich der Europäischen Vogelarten nach VRL ergibt sich aus § 44 Abs.1, Nr. 1 bis 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe folgende Verbote:

<u>Schädigungsverbot von Lebensstätten (s. Nr. 2.1 der Formblätter):</u> Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten.

Abweichend davon liegt ein Verbot nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt wird.

<u>Störungsverbot (s. Nr. 2.2 der Formblätter):</u> <u>Erhebliches Stören von Vögel während der</u> Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten. Abweichend davon liegt ein Verbot nicht vor, wenn die Störung zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führt.

<u>Tötungsverbot (s. Nr. 2.3 der Formblätter):</u> Der Fang, die Verletzung oder Tötung von Tieren, die Beschädigung, Entnahme oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen. Umfasst ist auch die Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweilige Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht.

Im UG vorkommende Vogelarten mit projektspezifisch so geringer Empfindlichkeit, dass mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass keine Verbotstatbestände ausgelöst werden können:

Art (deutsch)	Art (lateinisch)
Amsel	Turdus merula
Bachstelze	Motacilla alba
Blaumeise	Parus caeruleus
Buchfink	Fringilla coelebs
Buntspecht	Dendrocopos major
Eichelhäher	Garrulus glandarius
Elster	Pica pica

Art (deutsch)	Art (lateinisch)
Feldsperling	Passer montanus
Fitis	Phylloscopus trochilus
Gartenbaumläufer	Certhia brachydactyla
Gartengrasmücke	Sylvia borin
Gebirgsstelze	Motacilla cinerea
Gimpel	Pyrrhula pyrrhula
Girlitz	Serinus serinus
Goldammer	Emberiza citrinella
Grauschnäpper	Muscicapa striata
Grünfink	Carduelis chloris
Grünspecht	Picus viridis
Hausrotschwanz	Phoenicurus ochruros
Haussperling	Passer domesticus
Heckenbraunelle	Prunella modularis
Kernbeißer	Coccothraustes coccothraustes
Klappergrasmücke	Sylvia curruca
Kleiber	Sitta europaea
Kuckuck	Cuculus canorus
Misteldrossel	Turdus viscivorus
Mönchsgrasmücke	Sylvia atricapilla
Rabenkrähe	Corvus corone
Ringeltaube	Columba palumbus
Rotkehlchen	Erithacus rubecula
Schwanzmeise	Aegithalos caudatus
Singdrossel	Turdus philomelos
Sommergoldhähnchen	Regulus ignicapillus
Star	Sturnus vulgaris
Stieglitz	Carduelis carduelis
Sumpfmeise	Parus palustris
Tannenmeise	Parus ater
Trauerschnäpper	Ficedula hypoleuca
Turmfalke	Falco tinnunculus
Wacholderdrossel	Turdus pilaris
Waldbaumläufer	Certhia familiaris
Waldlaubsänger	Phylloscopus sibilatrix
Weidenmeise	Parus montanus
Wintergoldhähnchen	Regulus regulus
Zaunkönig	Troglodytes troglodytes
Zilpzalp	Phylloscopus collybita

#### Im UG vorkommende Vogelarten, für die Verbotstatbestände ausgelöst werden könnten:

Art (deutsch)	Art (lateinisch)	RLB	RLD	EHZ in der KBR
Baumfalke	Falco subbuteo	V	3	FV
Habicht	Accipiter gentilis	3	-	U1
Kleinspecht	Dendrocopos minor	V	V	U1
Schwarzspecht	Dryocopus martius	V	-	U1
Sperber	Accipiter nisus	-	-	FV
Waldkauz	Strix aluco	-	-	FV
Waldohreule	Asio otus	V	-	U1
Wanderfalke	Falco peregrinus	3	-	U1

Legende s. Tabelle 1

Lokale Population:

Anhang saP

### Gilde der Vogelarten die das Planungsgebiet potenziell zur Nahrungssuche aufsuchen: Baumfalke, Habicht, Kleinspecht, Schwarzspecht, Sperber, Waldkauz, Waldohreule, Wanderfalke **Baumfalke** (Falco subbuteo) 1. Grundinformation Rote-Liste Status Deutschland: 3 Bayern: V Art im UG nachgewiesen potenziell möglich Status: Nahrungsgast Der als Greifvogel streng geschützte Baumfalke nistet in Gehölzen, Altbäumen oder einzeln stehenden Bäumen an Waldrändern in Nähe zu ungenutztem Offenland, häufig in Verbindung zu Feuchtgebieten oder Gewässern als Jagdhabitate. Er ist ein häufiger Folgenutzer von Nestern der Rabenkrähe und Elster. Lokale Population: Die Vorkommen der Art in den Waldbereichen des Spessarts mit den ausgeprägten Rodungsinseln von Rohrbrunn und Weibersbrunn bilden die lokale Population. Nachweise des Baumfalken sind im Umfeld der Tank- und Rastanlage nicht bekannt. Ein Vorkommen im Umfeld und eine Nutzung des UG als Jagdhabitat können jedoch nicht ausgeschlossen wer-Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird demnach bewertet mit: hervorragend (A) gut (B) mittel – schlecht (C) Habicht (Accipiter gentilis) 1. Grundinformation Rote-Liste Status Deutschland: \* Bayern: 3 Art im UG nachgewiesen potenziell möglich Status: Nahrungsgast Der als Greifvogel streng geschützte Habicht besiedelt Übergangsbereiche vom Wald zum Offenland. Nester werden in den Wäldern und Waldrandbereichen in Altholzbeständen angelegt. Lokale Population: Die Vorkommen der Art in den Waldbereichen des Spessarts mit den ausgeprägten Rodungsinseln von Rohrbrunn und Weibersbrunn bilden die lokale Population. Der Habicht wurde im Zuge der Kartierungen für den Streckenabschnitt "westl. AS Rohrbrunn – Haseltalbrücke" in den Waldbereichen nördlich der BAB A3 nachgewiesen (ifanos planung, 2005). Ein Vorkommen im Umfeld und eine Nutzung des UG als Jagdhabitat können nicht ausgeschlossen werden. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird demnach bewertet mit: hervorragend (A) gut (B) mittel – schlecht (C) **Kleinspecht** (Dendrocopos minor) 1. Grundinformation Rote-Liste Status Deutschland: V Bayern: V Art im UG nachgewiesen potenziell möglich Status: Nahrungsgast Der Kleinspecht ist die kleinste europäische Spechtart. Er brütet in selbst gezimmerten Baumhöhlen in altholzreichen Laub- und Mischwäldern, vorwiegend in kleineren Baumgruppen oder Auwäldern. Die Siedlungsdichte kann bis zu 0,3-2,5 Brutpaare auf 10 ha betragen. Nisthöhlen werden im toten Holz, vor allem in Weichhölzern (Weiden, Pappeln) angelegt. Reviergründung und Balz ab Februar, Eiablage ab Ende April, bis Ende Juni sind die Jungen flügge. Im Herbst findet man die Tiere auch außerhalb der Brutgebiete.

# Gilde der Vogelarten die das Planungsgebiet potenziell zur Nahrungssuche aufsuchen:

Baumfalke, Habicht, Kleinspecht, Schwarzspecht, Sperber, Waldkauz, Waldohreule, Wanderfalke Die Vorkommen der Art in den Waldbereichen des Spessarts mit den ausgeprägten Rodungsinseln von Rohrbrunn und Weibersbrunn bilden die lokale Population. Nachweise des Kleinspechts sind im Umfeld der Tank- und Rastanlage nicht bekannt. Ein Vorkommen im Umfeld und eine Nutzung des UG als Nahrungshabitat können jedoch nicht ausgeschlossen Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird demnach bewertet mit: hervorragend (A) qut (B) mittel – schlecht (C) **Schwarzspecht** (Dryocopus martius) 1. Grundinformation Rote-Liste Status Deutschland: \* Bavern: V Art im UG  $\square$  nachgewiesen potenziell möglich Status: Nahrungsgast Totholz, Altholz und lichte Waldbestände von Laub-, Misch- und Nadelwäldern sind charakteristische Lebensräume für den Schwarzspecht. Optimale Kombination bieten alte Rotbuchen als Höhlenbäume und kränkelnde Fichten oder Kiefern als Nahrungslieferanten in Mischwäldern. Die Art braucht dicke, glattrindige und astfreie Baumstämme für die Anlage der Höhlen, weshalb 100-120 jährige Buchenbestände oder Altbäume mit wenigstens 35 cm Durchmesser im Höhlenbereich benötigt werden. Als Nahrung kommen fast nur Insekten in Betracht. Hauptbestandteil sind verschiedene Ameisenarten und ein breites Spektrum an Holz bewohnenden Gliederfüßlern. Lokale Population: Die Vorkommen der Art in den Waldbereichen des Spessarts mit den ausgeprägten Rodungsinseln von Rohrbrunn und Weibersbrunn bilden die lokale Population. Im Zuge der Kartierungen zum Streckenabschnitt der BAB A3 "westl. AS Rohrbrunn – Haseltalbrücke" konnte der Schwarzspecht in den Waldbereichen nördlich der BAB A3 nachgewiesen werden (ifanos planung, 2005). Zudem existieren Nachweise des Schwarzspechts aus der Artenschutzkartierung der 1990er Jahre westlich und südlich des Plangebiets. Ein Vorkommen im Umfeld und eine Nutzung des UG als Nahrungshabitat können nicht ausgeschlossen werden. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird demnach bewertet mit: hervorragend (A) gut (B) mittel – schlecht (C) **Sperber** (Accipiter nisus) 1. Grundinformation Rote-Liste Status Deutschland: \* Art im UG nachgewiesen potenziell möglich Bayern: -Status: Nahrungsgast Der als Greifvogel streng geschützte Sperber nistet auf Bäumen im Wald in Nähe zu strukturierten Offenlandbereichen und Siedlungsrändern, welche als Jagdhabitate dienen. Lokale Population: Die Vorkommen der Art in den Waldbereichen des Spessarts mit den ausgeprägten Rodungsinseln von Rohrbrunn und Weibersbrunn bilden die lokale Population. Aus den Kartierungen für den Streckenabschnitt der BAB A3 "Rohrbrunn –

Kauppenanstieg" existiert ein Nachweis nordwestlich von Weibersbrunn (ifanos planung, 2006). Ein Vorkommen im Um-

## hervorragend (A) gut (B) mittel – schlecht (C)

feld und eine Nutzung des UG als Jagdhabitat können nicht ausgeschlossen werden.

Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird demnach bewertet mit:

## Waldkauz (Strix aluco)

#### 1. Grundinformation

	ilde der Vogelarten die das Planungsgebiet potenziell zur Nahngssuche aufsuchen:
Bai	umfalke, Habicht, Kleinspecht, Schwarzspecht, Sperber, Waldkauz, Waldohreule, Wanderfalke
	Rote-Liste Status Deutschland: * Bayern: - Art im UG \subseteq nachgewiesen \subseteq potenziell m\u00f6glich Status: Nahrungsgast
	Der Waldkauz nistet in hohlen Bäumen oder alten Nestern von Greifvögeln in der Nähe zu Grenzstrukturen und strukturierten Offenlandbereichen und Siedlungsrändern, die die Jagdreviere darstellen. Ferner sind auch Gebäudebruten (Kirchtürme, Ruinen, Dachböden) und Felsbruten bekannt.
	Lokale Population:
	Die Vorkommen der Art in den Waldbereichen des Spessarts mit den ausgeprägten Rodungsinseln von Rohrbrunn und Weibersbrunn bilden die lokale Population. Der Waldkauz konnte während der Erfassungen zu dem Streckenabschnitt der BAB A3 "westl. AS Rohrbrunn – Haseltalbrücke" in den Waldbereichen südöstlich des UG auf der gegenüberliegenden Seite der Autobahn erfasst werden. Zudem existiert ein Nachweis des Waldkauzes aus der Artenschutzkartierung der 1990er Jahre westlich des Plangebiets. Ein Vorkommen im Umfeld und eine Nutzung des UG als Jagdhabitat können nicht ausgeschlossen werden.
	Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird demnach bewertet mit:  hervorragend (A)  gut (B)  mittel – schlecht (C)
	Waldohreule (Asio otus)
1.	Grundinformation
	Rote-Liste Status Deutschland: * Bayern: V Art im UG $\square$ nachgewiesen $\boxtimes$ potenziell möglich Status: Nahrungsgast
	Die Nahrung der Waldohreule besteht zu 80 % aus Feldmäusen, sie erbeutet aber auch Wühl- und Waldmäuse, daneben Wanderratten, Hausmäuse, Spitzmäuse und Kleinvögel. Der Lebensraum der Waldohreule sind aufgelockerte Landschaften mit Wald und Gehölzen, wobei sie auch in menschlichen Siedlungen, Gärten, Stadtparks und Friedhöfen vorkommt. Sie brütet bevorzugt in Krähen- und Elsternestern.
	Lokale Population:
	Die Vorkommen der Art in den Waldbereichen des Spessarts mit den ausgeprägten Rodungsinseln von Rohrbrunn und Weibersbrunn bilden die lokale Population. Nachweise der Waldohreule sind im Umfeld der Tank- und Rastanlage nicht bekannt. Ein Vorkommen im Umfeld und eine Nutzung des UG als Jagdhabitat können jedoch nicht ausgeschlossen werden.
	Der <b>Erhaltungszustand</b> der <b>Iokalen Population</b> wird demnach bewertet mit:  ☐ hervorragend (A) ☐ gut (B) ☐ mittel – schlecht (C)
	Wanderfalke (Falco peregrinus)
1.	Grundinformation
	Rote-Liste Status Deutschland: * Bayern: 3 Art im UG \sum nachgewiesen \sum potenziell möglich Status: Nahrungsgast
	Wanderfalken leben zur Brutzeit in strukturreichen Kulturlandschaften von Siedlungen bis in ausgedehnte Waldungen. Vor allem Flusstäler werden wegen natürlicher Brutplätze und gutem Nahrungsangebot besiedelt. Als Nistplatz werden in Bayern Bänder oder Nischen (im Alpenraum auch ehemalige Steinadler- oder Kolkrabennester) in Felswänden ab 30 m Höhe genutzt, bei Mangel aber auch kleine, nur wenige Meter hohe Felsen, etwa im Bayerischen Wald. Außerhalb der Alpen nehmen Bruten in Steinbrüchen - vor allem am Untermain - und an Bauwerken zu. Letztere machten 2000 36 % der außeralpinen Brutstandorte aus, Steinbrüche 13 %. An Kraftwerken, Industriebauten, Autobahnbrücken, Sendetürmen usw. werden erfolgreiche Bruten meist erst durch künstliche Bruthilfen möglich. Baumbruten sind in Bayern wenigstens in den letzten 20 Jahren nicht belegt.

# *Gilde* der Vogelarten die das Planungsgebiet potenziell zur Nahrungssuche aufsuchen:

ru	ngssuche aufsuchen:
Вац	ımfalke, Habicht, Kleinspecht, Schwarzspecht, Sperber, Waldkauz, Waldohreule, Wanderfalke
	Lokale Population:  Die Vorkommen der Art in den Waldbereichen des Spessarts mit den ausgeprägten Rodungsinseln von Rohrbrunn und Weibersbrunn bilden die lokale Population. Der Wanderfalke wurde während der Kartierungen zum Streckenabschnitt der BAB A 3 "westl. AS Rohrbrunn – Haseltalbrücke" im Umfeld des UG jagend beobachtet, ein Brutnachweis existiert für die Haseltalbrücke (ifanos planung, 2005). Ein Vorkommen im Umfeld und eine Nutzung des UG als Jagdhabitat können
	demnach nicht ausgeschlossen werden.  Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird demnach bewertet mit:  hervorragend (A)  gut (B)  mittel – schlecht (C)
2.1	Prognose des Schädigungsverbots der Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i. V. m. Abs. 5 Satz 3 und 5 BNatSchG  Für den Wanderfalken geeignete Brutplätze an Gebäuden sind nicht betroffen.  Für die Baumaßnahme werden keine Waldflächen in Anspruch genommen und keine als Brutbäume der Arten geeigne-
	ten Bäume gefällt. Demnach kommt es auch zu keiner Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten.  Das Planungsgebiet stellt kein essentielles Nahrungs- bzw. Jagdgebiet der genannten Arten dar.
	Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich: -
	CEF-Maßnahmen erforderlich: -
Sch	ädigungsverbot ist erfüllt: 🔲 ja 🔀 nein
	<u> </u>
	ädigungsverbot ist erfüllt: ☐ ja ☐ nein  Prognose des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG  Baubedingt kommt es aufgrund der Entfernung zu potenziellen Bruthabitaten der Arten zu keinen erheblichen Störungen von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs-, und Wanderzeiten.
	Prognose des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG  Baubedingt kommt es aufgrund der Entfernung zu potenziellen Bruthabitaten der Arten zu keinen erheblichen Störungen
	Prognose des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG  Baubedingt kommt es aufgrund der Entfernung zu potenziellen Bruthabitaten der Arten zu keinen erheblichen Störungen von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs-, und Wanderzeiten.
2.2	Prognose des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG  Baubedingt kommt es aufgrund der Entfernung zu potenziellen Bruthabitaten der Arten zu keinen erheblichen Störungen von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs-, und Wanderzeiten.  Monfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich: -
2.2	Prognose des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG  Baubedingt kommt es aufgrund der Entfernung zu potenziellen Bruthabitaten der Arten zu keinen erheblichen Störungen von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs-, und Wanderzeiten.  Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich: -  CEF-Maßnahmen erforderlich: -
2.2 Stör	Prognose des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG  Baubedingt kommt es aufgrund der Entfernung zu potenziellen Bruthabitaten der Arten zu keinen erheblichen Störungen von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs-, und Wanderzeiten.  Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich: -  CEF-Maßnahmen erforderlich: -  rungsverbot ist erfüllt:
2.2 Stör	Prognose des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG  Baubedingt kommt es aufgrund der Entfernung zu potenziellen Bruthabitaten der Arten zu keinen erheblichen Störungen von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs-, und Wanderzeiten.  Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich: -  CEF-Maßnahmen erforderlich: -  ungsverbot ist erfüllt:

## 5 Fazit

Für gemeinschaftsrechtlich geschützte Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie) ergeben sich durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Spessart keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG.

Diese Aussage gilt nur unter der Maßgabe, dass die im einleitenden Kap.3 aufgeführten Vorkehrungen und Vermeidungsmaßnahmen zur Vermeidung durchgeführt werden.

#### Literaturverzeichnis

#### Gesetze, Normen und Richtlinien

GESETZ ÜBER NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE (BUNDESNATURSCHUTZGESETZ - BNATSCHG) vom 29.07.2009, BGBI. I S. 2542, in Kraft getreten am 01. März 2010.

**BUNDESARTENSCHUTZVERORDNUNG (BARTSCHV)** –Verordnung zum Schutz wild lebender Tier- und Pflanzenarten. Vom 16. Februar 2005 (BGBI. I Nr. 11 vom 24.2.2005 S.258; ber. 18.3.2005 S.896) GI.-Nr.: 791-8-1

RICHTLINIE DES RATES 92/43/EWG VOM 21. MAI 1992 ZUR ERHALTUNG DER NATÜRLICHEN LEBENSRÄUME SOWIE DER WILDLEBENDEN TIERE UND PFLANZEN; ABI. Nr. L 206 vom 22.07.1992, zuletzt geändert durch die Richtlinie des Rates 2006/105/EG vom 20.11.2007 (ABI. Nr. 363)

RICHTLINIE DES RATES 79/409/EWG vom 02. APRIL 1979 ÜBER DIE ERHALTUNG DER WILDLEBENDEN VO-GELARTEN; ABI. Nr. L 103 vom 25.04.1979, zuletzt geändert durch die Richtlinie des Rates 2006/105/EG vom 20.11.2007 (ABI. Nr. 363)

RICHTLINIE 97/49/EG DER KOMMISSION VOM 29. JULI 1997 zur Änderung der Richtlinie 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten. - Amtsblatt Nr. L 223/9 vom 13.8.1997.

RICHTLINIE 97/62/EG DES RATES VOM 27. OKTOBER 1997 zur Anpassung der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt. - Amtsblatt Nr. L 305/42 vom 08.11.1997.

#### Literatur für Datengrundlage

BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ: Rote Liste gefährdeter Tiere, Pflanzen und Pilze Deutschlands, Band 1: Wirbeltiere, Bonn-Bad Godesberg, 2009.

BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ: Rote Liste gefährdeter Tiere Deutschlands. Bonn-Bad Godesberg, 1998.

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELTSCHUTZ: Rote Liste gefährdeter Tiere in Bayern, 2003.

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELTSCHUTZ, ORNITHOLOGISCHE GESELLSCHAFT IN BAYERN UND LANDESBUND FÜR VOGELSCHUTZ IN BAYERN: Brutvögel in Bayern, Verlag Eugen Ulmer, 2005.

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELTSCHUTZ, LANDESBUND FÜR VOGELSCHUTZ IN BAYERN UND BUND NATURSCHUTZ IN BAYERN: Fledermäuse in Bayern, Verlag Eugen Ulmer, 2004.

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELTSCHUTZ: Standard-Datenbogen für das Vogelschutzgebiet 6022-471, Stand 2004.

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELTSCHUTZ: Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet 6022-371, Stand 2004.

REIJNEN, R., FOPPEN, R. UND G. VEENBAAS: Disturbance by traffic of breeding birds: evaluation of the effect and considerations in planning and managing road corridors. Biodiversity and Conservation 6, 1997.

### Tabellen zur Ermittlung des zu prüfenden Artenspektrums

Die folgenden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüften Tabellen beinhalten alle in Bayern noch aktuell vorkommenden

- Arten des Anhangs IVa und IVb der FFH-Richtlinie,
- nachgewiesenen Brutvogelarten in Bayern (1950 bis 2008) ohne Gefangenschaftsflüchtlinge, Neozoen, Vermehrungsgäste und Irrgäste

In Bayern ausgestorbene/verschollene Arten, Irrgäste, nicht autochthone Arten sowie Gastvögel sind in den Listen nicht enthalten.

Anhand der dargestellten Kriterien wird durch Abschichtung das artenschutzrechtlich zu prüfende Artenspektrum im Untersuchungsraum des Vorhabens ermittelt.

Von den sehr zahlreichen Zug- und Rastvogelarten Bayerns werden nur diejenigen erfasst, die in relevanten Rast-/Überwinterungsstätten im Wirkraum des Projekts als regelmäßige Gastvögel zu erwarten sind.

Die ausführliche Tabellendarstellung dient vorrangig als interne Checkliste der Nach-vollziehbarkeit der Ermittlung des zu prüfenden Artenspektrums und als Hilfe für die Abstimmung mit den Naturschutzbehörden. Die Ergebnisse der Auswahl der Arten müssen jedoch in geeigneter Form (z.B. in Form der ausgefüllten Listen) in den Genehmigungsunterlagen dokumentiert und hinreichend begründet werden.

#### Abschichtungskriterien (Spalten am Tabellenanfang):

#### Schritt 1: Relevanzprüfung

- V: Wirkraum des Vorhabens liegt:
  - X = innerhalb des bekannten Verbreitungsgebietes der Art in Bayern oder keine Angaben zur Verbreitung der Art in Bayern vorhanden (k.A.)
  - 0 = außerhalb des bekannten Verbreitungsgebietes der Art in Bayern
- L: Erforderlicher Lebensraum/Standort der Art im Wirkraum des Vorhabens (Lebensraum-Grobfilter nach z.B. Feuchtlebensräume, Wälder, Gewässer):
  - X = vorkommend; spezifische Habitatansprüche der Art voraussichtlich erfüllt oder keine Angaben möglich (k.A.)
  - 0 = nicht vorkommend; spezifische Habitatansprüche der Art mit Sicherheit nicht erfüllt
- **E**: Wirkungsempfindlichkeit der Art:
  - X = gegeben, oder nicht auszuschließen, dass Verbotstatbestände ausgelöst werden können
  - 0 = projektspezifisch so gering, dass mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass keine Verbotstatbestände ausgelöst werden können (i.d.R. nur weitverbreitete, ungefährdete Arten)

Arten, bei denen *eines* der o.g. Kriterien mit "0" bewertet wurde, sind zunächst als nichtrelevant identifiziert und können damit von den weiteren Prüfschritten ausgeschlossen werden

Alle übrigen Arten sind als relevant identifiziert; für sie ist die Prüfung mit Schritt 2 fortzusetzen.

#### **Schritt 2: Bestandsaufnahme**

NW: Art im Wirkraum durch Bestandserfassung nachgewiesen

X = ja

0 = nein

**PO:** potenzielles Vorkommen: Vorkommen im Untersuchungsgebiet möglich, d. h. ein Vorkommen ist nicht sicher auszuschließen und aufgrund der Lebensraumausstattung des Gebietes und der Verbreitung der Art in Bayern nicht unwahrscheinlich

X = ja

0 = nein

<u>für Liste B, Vögel:</u> Vorkommen im Untersuchungsgebiet möglich, wenn Status für die relevanten TK25-Quadranten im Brutvogelatlas [B = möglicherweise brütend, C = wahrscheinlich brütend, D = sicher brütend];

Auf Grund der Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind die Ergebnisse der in der Relevanzprüfung (Schritt 1) vorgenommenen Abschichtung nochmals auf Plausibilität zu überprüfen.

Arten, bei denen *eines der* o.g. Kriterien mit "X" bewertet wurde, werden der weiteren saP (s. Anlage 2, Mustervorlage) zugrunde gelegt.

Für alle übrigen Arten ist dagegen eine weitergehende Bearbeitung in der saP entbehrlich.

#### Weitere Abkürzungen:

RLB: Rote Liste Bavern:

für Tiere: Bayerisches Landesamt für Umweltschutz (2003)

- 0 Ausgestorben oder verschollen
- 1 Vom Aussterben bedroht
- 2 Stark gefährdet
- 3 Gefährdet
- G Gefährdung anzunehmen, aber Status unbekannt
- R Extrem seltene Arten oder Arten mit geografischen Restriktionen
- D Daten defizitär
- V Arten der Vorwarnliste
- Ungefährdet

#### für Gefäßpflanzen: Scheuerer & Ahlmer (2003)

- **00** ausgestorben
- 0 verschollen
- 1 vom Aussterben bedroht
- 2 stark gefährdet
- 3 gefährdet
- RR äußerst selten (potenziell sehr gefährdet) (= R\*)
- R sehr selten (potenziell gefährdet)
- V Vorwarnstufe
- **D** Daten mangelhaft

# RLD: Rote Liste Deutschland (Kategorien wie RLB für Tiere): für Wirbeltiere: Bundesamt für Naturschutz (2009)<sup>1</sup>

- O Ausgestorben oder verschollen
- 1 Vom Aussterben bedroht
- 2 Stark gefährdet
- 3 Gefährdet
- G Gefährdung unbekannten Ausmaßes
- R Extrem seltene Arten
- V Vorwarnliste
- **D** Daten unzureichend
- \* Ungefährdet
- Nicht bewertet
- Kein Nachweis oder nicht etabliert

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Bundesamt für Naturschutz (2009, Hrsg.): Rote Liste gefährdeter Tiere, Pflanzen und Pilze Deutschlands. Band 1: Wirbeltiere. - Naturschutz und Biologische Vielfalt 70(1). Bonn - Bad Godesberg

für wirbellose Tiere: Bundesamt für Naturschutz (1998) für Gefäßpflanzen: Korneck et al. (1996)

für Flechten: WIRTH ET AL. (1996)

Haselmaus

streng geschützte Art nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG sg:

#### Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie Α

#### Tierarten:

٧	L	E	NW	РО	Art	Art	RLB	RLD	sg
					Fledermäuse				
		0		x	Abendsegler	Nyctalus noctula	3	V	х
0					Alpenfledermaus	Hypsugo savii	0	D	x
		0		x	Bechsteinfledermaus	Myotis bechsteinii	3	2	x
		x		x	Braunes Langohr	Plecotus auritus	-	V	х
		0		x	Breitflügelfledermaus	Eptesicus serotinus	3	G	х
		x		x	Fransenfledermaus	Myotis nattereri	3	*	x
		0		x	Graues Langohr	Plecotus austriacus	3	2	x
		0		x	Große Bartfledermaus	Myotis brandtii	2	V	x
0					Große Hufeisennase	Rhinolophus ferrumequinum	1	1	x
		0		x	Großes Mausohr	Myotis myotis	V	V	x
		0		x	Kleine Bartfledermaus	Myotis mystacinus	-	V	x
0					Kleine Hufeisennase	Rhinolophus hipposideros	1	1	x
		0		x	Kleiner Abendsegler	Nyctalus leisleri	2	D	x
	0				Mopsfledermaus	Barbastella barbastellus	2	2	x
		x		х	Mückenfledermaus	Pipistrellus pygmaeus	D	D	х
		0		x	Nordfledermaus	Eptesicus nilssonii	3	G	x
		x		x	Rauhautfledermaus	Pipistrellus nathusii	3	*	x
		x		x	Wasserfledermaus	Myotis daubentoni	-	*	х
0					Weißrandfledermaus	Pipistrellus kuhlii	D	*	x
0					Wimperfledermaus	Myotis emarginatus	2	2	x
		0		x	Zweifarbfledermaus	Vespertilio murinus	2	D	x
		x		x	Zwergfledermaus	Pipistrellus pipistrellus	-	*	x
					Säugetiere ohne Flederm	äuse			
0					Baumschläfer	Dryomys nitedula	R	R	x
	0				Biber	Castor fiber	-	V	x
0					Birkenmaus	Sicista betulina	G	2	x
0					Feldhamster	Cricetus cricetus	2	1	x
0					Fischotter	Lutra lutra	1	3	x

Muscardinus avellanarius

G

		-	NINA/	<b>DO</b>	A	And	DI D	DI D	
٧	L	Е	NW	РО		Art .	RLB	RLD	sg
	0				Luchs	Lynx lynx	1	2	Х
	0				Wildkatze	Felis silvestris	1	3	X
				1 1	Kriechtiere				
0					Äskulapnatter	Zamenis longissimus	1	2	х
0					Europ. Sumpfschildkröte	Emys orbicularis	1	1	х
0					Mauereidechse	Podarcis muralis	1	V	х
	0				Schlingnatter	Coronella austriaca	2	3	x
0					Östliche Smaragdeidechse	Lacerta viridis	1	1	x
	0				Zauneidechse	Lacerta agilis	V	V	x
					Lurche				
0					Alpenkammmolch	Triturus carnifex	D	•	x
0					Alpensalamander	Salamandra atra	-	*	х
0					Geburtshelferkröte	Alytes obstetricans	1	3	х
	0				Gelbbauchunke	Bombina variegata	2	2	х
	0				Kammmolch	Triturus cristatus	2	V	х
	0				Kleiner Wasserfrosch	Pelophylax lessonae	D	G	х
	0				Knoblauchkröte	Pelobates fuscus	2	3	х
	0				Kreuzkröte	Bufo calamita	2	V	х
	0				Laubfrosch	Hyla arborea	2	3	х
	0				Moorfrosch	Rana arvalis	1	3	х
	0				Springfrosch	Rana dalmatina	3	*	x
	0				Wechselkröte	Pseudepidalea viridis	1	3	x
					Fische	Tooddopidalod Villalo	<u> </u>		
0					Donaukaulbarsch	Gymnocephalus baloni	D	*	х
					Libellen	Cymnocephalus balom			^
_					Asiatische Keiljungfer	Comphus florings			~
0						Gomphus flavipes	G	G	X
0					Östliche Moosjungfer	Leucorrhinia albifrons	1	1	х
0					Zierliche Moosjungfer	Leucorrhinia caudalis	1	1	х
	0				Große Moosjungfer	Leucorrhinia pectoralis	1	2	х
0					Grüne Keiljungfer	Ophiogomphus cecilia	2	2	х
0					Sibirische Winterlibelle	Sympecma paedisca (S. braueri)	2	2	X
					Käfer				
0					Großer Eichenbock	Cerambyx cerdo	1	1	х
0					Scharlach-Plattkäfer	Cucujus cinnaberinus	R	1	x
0					Breitrand	Dytiscus latissimus	1	1	х
	0				Eremit	Osmoderma eremita	2	2	x
0					Alpenbock	Rosalia alpina	2	2	x

٧	L	E	NW	РО	Art	Art	RLB	RLD	sg
					Tagfalter				
0					Wald-Wiesenvögelchen	Coenonympha hero	2	1	х
0					Moor-Wiesenvögelchen	Coenonympha oedippus	0	0	x
	0				Kleiner Maivogel	Euphydryas maturna	1	1	x
	0				Thymian-Ameisenbläuling	Glaucopsyche arion	3	2	х
	0				Dunkler Wiesenknopf- Ameisenbläuling	Glaucopsyche nausithous	3	3	х
	0				Heller Wiesenknopf- Ameisenbläuling	Glaucopsyche teleius	2	2	х
0					Gelbringfalter	Lopinga achine	2	1	х
0					Großer Feuerfalter	Lycaena dispar	-	2	х
0					Blauschillernder Feuerfalter	Lycaena helle	1	1	х
0					Apollo	Parnassius apollo	2	1	х
0					Schwarzer Apollo	Parnassius mnemosyne	2	1	x
					Nachtfalter				
0					Heckenwollafter	Eriogaster catax	1	1	x
0					Haarstrangwurzeleule	Gortyna borelii	1	1	x
	0				Nachtkerzenschwärmer	Proserpinus proserpina	٧	V	x
					Schnecken				
0					Zierliche Tellerschnecke	Anisus vorticulus	1	1	x
0					Gebänderte Kahnschnecke	Theodoxus transversalis	1	1	х
					Muscheln				
	0				Bachmuschel	Unio crassus	1	1	x

## Gefäßpflanzen:

٧	L	E	NW	РО	Art	Art	RLB	RLD	sg
0					Lilienblättrige Becherglocke	Adenophora liliifolia	1	1	x
	0				Kriechender Sellerie	Apium repens	2	1	х
0					Braungrüner Streifenfarn	Asplenium adulterinum	2	2	х
0					Dicke Trespe	Bromus grossus	1	1	х
0					Herzlöffel	Caldesia parnassifolia	1	1	х
	0				Europäischer Frauenschuh	Cypripedium calceolus	3	3	х
0					Böhmischer Fransenenzian	Gentianella bohemica	1	1	х
0					Sumpf-Siegwurz	Gladiolus palustris	2	2	х
	0				Sand-Silberscharte	Jurinea cyanoides	1	2	х
0					Liegendes Büchsenkraut	Lindernia procumbens	2	2	х

٧	L	Е	NW	РО	Art	Art	RLB	RLD	sg
0					Sumpf-Glanzkraut	Liparis loeselii	2	2	х
0					Froschkraut	Luronium natans	0	2	х
0					Bodensee-Vergissmeinnicht	Myosotis rehsteineri	1	1	х
0					Finger-Küchenschelle	Pulsatilla patens	1	1	х
0					Sommer-Wendelähre	Spiranthes aestivalis	2	2	х
0					Bayerisches Federgras	Stipa pulcherrima ssp. bavarica	1	1	х
0					Prächtiger Dünnfarn	Trichomanes speciosum	R	*	х

## B Vögel

Nachgewiesene Brutvogelarten in Bayern (1950 bis 2008) ohne Gefangenschaftsflüchtlinge, Neozoen, Vermehrungsgäste und Irrgäste

٧	L	Ε	NW	РО	Art	Art	RLB	RLD	sg
0					Alpenbraunelle	Prunella collaris	R	R	-
0					Alpendohle	Pyrrhocorax graculus	-	R	-
0					Alpenschneehuhn	Lagopus mutus	2	R	-
		0	x		Amsel*)	Turdus merula	-	*	-
0					Auerhuhn	Tetrao urogallus	1	1	х
		0		x	Bachstelze*)	Motacilla alba	-	*	•
0					Bartmeise	Panurus biarmicus	-	*	•
		x		x	Baumfalke	Falco subbuteo	V	3	x
	0				Baumpieper	Anthus trivialis	3	V	•
	0				Bekassine	Gallinago gallinago	1	1	x
0					Berglaubsänger	Phylloscopus bonelli	-	*	x
0					Bergpieper	Anthus spinoletta	V	*	•
0					Beutelmeise	Remiz pendulinus	3	*	•
0					Bienenfresser	Merops apiaster	2	*	x
		0		x	Birkenzeisig	Carduelis flammea	-	*	•
0					Birkhuhn	Tetrao tetrix	1	2	x
	0				Blässhuhn* <sup>)</sup>	Fulica atra	-	*	•
	0				Blaukehlchen	Luscinia svecica	V	V	x
		0	x		Blaumeise*)	Parus caeruleus	-	*	•
	0				Bluthänfling	Carduelis cannabina	3	V	-
0					Brachpieper	Anthus campestris	1	1	x
0					Brandgans	Tadorna tadorna	R	*	-
	0				Braunkehlchen	Saxicola rubetra	2	3	-
		0	x		Buchfink*)	Fringilla coelebs	-	*	-

V	L	Ε	NW	РО	Art	Art	RLB	RLD	sg
		0		х	Buntspecht*)	Dendrocopos major	-	*	-
	0				Dohle	Corvus monedula	V	*	-
	0				Dorngrasmücke	Sylvia communis	-	*	-
0					Dreizehenspecht	Picoides tridactylus	2	2	х
	0				Drosselrohrsänger	Acrocephalus arundinaceus	2	V	х
		0	х		Eichelhäher*)	Garrulus glandarius	-	*	-
0					Eiderente*)	Somateria mollissima	R	*	-
	0				Eisvogel	Alcedo atthis	V	*	х
		0		х	Elster*)	Pica pica	-	*	-
	0				Erlenzeisig	Carduelis spinus	-	*	-
	0				Jagdfasan* <sup>)</sup>	Phasianus colchicus	-	•	-
	0				Feldlerche	Alauda arvensis	3	3	-
	0				Feldschwirl	Locustella naevia	V	-	-
		0		x	Feldsperling	Passer montanus	V	V	-
0					Felsenschwalbe	Ptyonoprogne rupestris	2	R	x
	0				Fichtenkreuzschnabel*)	Loxia curvirostra	-	*	-
0					Fischadler	Pandion haliaetus	2	3	x
		0	x		Fitis*)	Phylloscopus trochilus	-	*	-
	0				Flussregenpfeifer	Charadrius dubius	3	*	x
0					Flussseeschwalbe	Sterna hirundo	1	2	x
	0				Flussuferläufer	Actitis hypoleucos	1	2	x
0					Gänsesäger	Mergus merganser	2	2	-
		0		x	Gartenbaumläufer*)	Certhia brachydactyla	-	*	-
		0		x	Gartengrasmücke*)	Sylvia borin	-	*	-
	0				Gartenrotschwanz	Phoenicurus phoenicurus	3	*	-
		0		x	Gebirgsstelze*)	Motacilla cinerea	-	*	-
	0				Gelbspötter	Hippolais icterina	-	*	-
		0		x	Gimpel*)	Pyrrhula pyrrhula	-	*	-
		0		x	Girlitz*)	Serinus serinus	-	*	-
		0		x	Goldammer	Emberiza citrinella	V	*	-
	0				Grauammer	Miliaria calandra	1	3	х
0					Graugans	Anser anser	-	*	-
	0				Graureiher	Ardea cinerea	V	*	-
		0		x	Grauschnäpper*)	Muscicapa striata	-	*	-
	0				Grauspecht	Picus canus	3	2	х
0					Großer Brachvogel	Numenius arquata	1	1	x
		0		x	Grünfink*)	Carduelis chloris	-	*	-
		0		x	Grünspecht	Picus viridis	V	*	x

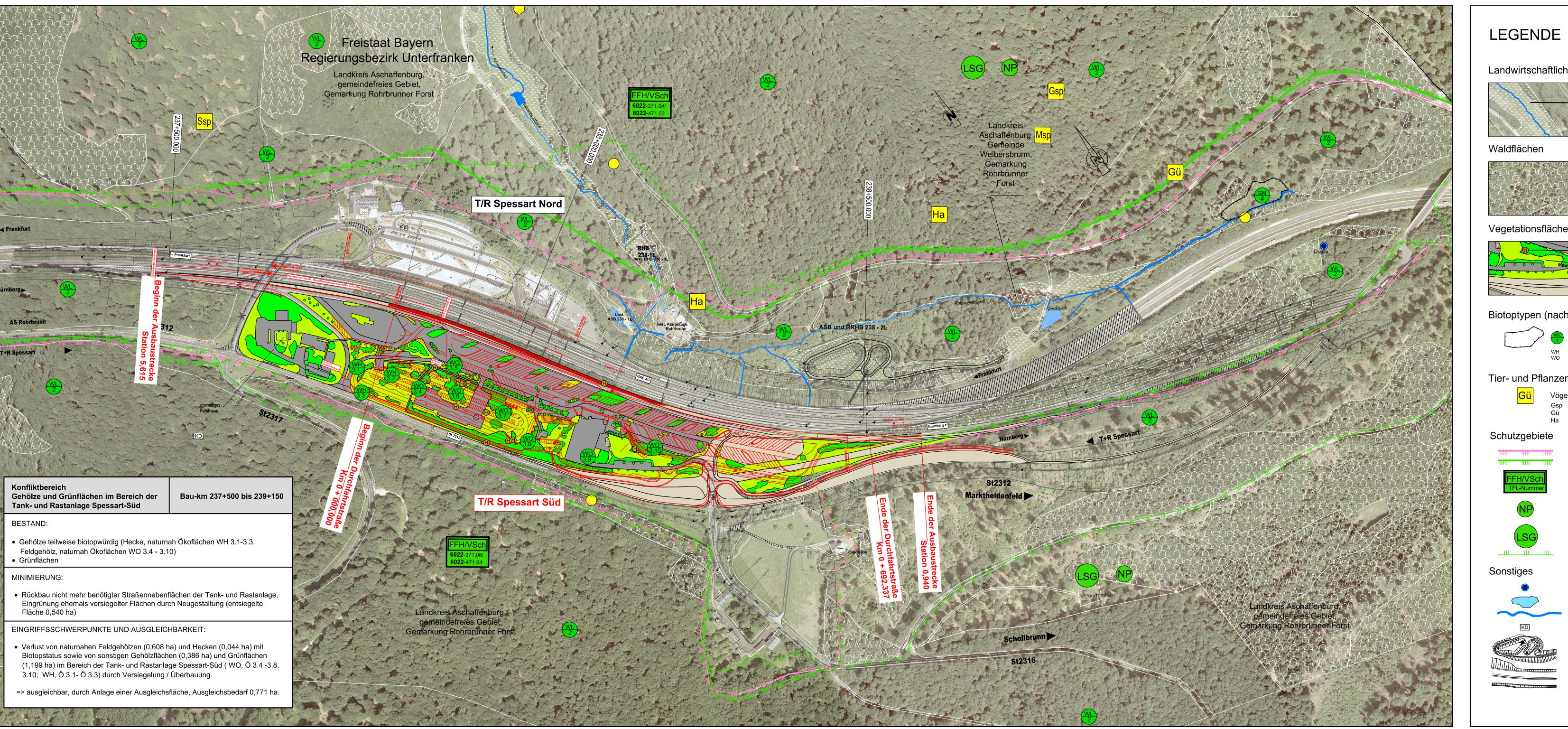
٧	L	Ε	NW	РО	Art	Art	RLB	RLD	sg
		х		х	Habicht	Accipiter gentilis	3	*	х
0					Habichtskauz	Strix uralensis	2	R	х
	0				Halsbandschnäpper	Ficedula albicollis	V	3	х
0					Haselhuhn	Bonasa bonasia	٧	2	•
0					Haubenlerche	Galerida cristata	1	1	x
	0				Haubenmeise*)	Parus cristatus	-	*	•
	0				Haubentaucher	Podiceps cristatus	-	*	•
		0		х	Hausrotschwanz*)	Phoenicurus ochruros	-	*	-
		0		х	Haussperling*)	Passer domesticus	-	V	•
		0		x	Heckenbraunelle*)	Prunella modularis	-	*	•
	0				Heidelerche	Lullula arborea	1	V	х
	0				Höckerschwan	Cygnus olor	-	*	-
	0				Hohltaube	Columba oenas	V	*	-
0					Kanadagans	Branta canadensis		•	-
0					Karmingimpel	Carpodacus erythrinus	2	*	x
		0		x	Kernbeißer*)	Coccothraustes coccothraustes	-	*	•
0					Kiebitz	Vanellus vanellus	2	2	x
		0		х	Klappergrasmücke	Sylvia curruca	V	*	
		0	x		Kleiber*)	Sitta europaea	-	*	1
		x		x	Kleinspecht	Dendrocopos minor	V	V	-
0					Knäkente	Anas querquedula	1	2	x
		0	x		Kohlmeise*)	Parus major	-	*	-
0					Kolbenente	Netta rufina	3	*	-
	0				Kolkrabe	Corvus corax	-	*	-
0					Kormoran	Phalacrocorax carbo	V	*	-
0					Kranich	Grus grus	-	*	x
0					Krickente	Anas crecca	2	3	-
		0		x	Kuckuck	Cuculus canorus	V	V	•
0					Lachmöwe	Larus ridibundus	-	*	•
0					Löffelente	Anas clypeata	3	3	-
0					Mauerläufer	Tichodroma muraria	R	R	-
	0				Mauersegler	Apus apus	V	*	-
	0				Mäusebussard	Buteo buteo	-	*	x
	0				Mehlschwalbe	Delichon urbicum	V	V	-
		0		x	Misteldrossel*)	Turdus viscivorus	-	*	-
0					Mittelmeermöwe	Larus michahellis	2	*	-
	0				Mittelspecht	Dendrocopos medius	V	*	x
		0		x	Mönchsgrasmücke*)	Sylvia atricapilla	-	*	-

٧	L	Ε	NW	РО	Art	Art	RLB	RLD	sg
0					Moorente	Aythya nyroca	0	1	х
	0				Nachtigall	Luscinia megarhynchos	-	*	-
0					Nachtreiher	Nycticorax nycticorax	1	1	х
	0				Neuntöter	Lanius collurio	=	*	•
0					Ortolan	Emberiza hortulana	2	3	x
	0				Pirol	Oriolus oriolus	V	V	1
0					Purpurreiher	Ardea purpurea	1	R	x
		0		x	Rabenkrähe*)	Corvus corone	-	*	1
	0				Raubwürger	Lanius excubitor	1	2	x
	0				Rauchschwalbe	Hirundo rustica	V	V	-
	0				Raufußkauz	Aegolius funereus	V	*	x
	0				Rebhuhn	Perdix perdix	3	2	-
	0				Reiherente*)	Aythya fuligula	-	*	•
0					Ringdrossel	Turdus torquatus	٧	*	•
		0		x	Ringeltaube*)	Columba palumbus	=	*	•
	0				Rohrammer*)	Emberiza schoeniclus	-	*	1
0					Rohrdommel	Botaurus stellaris	1	2	x
0					Rohrschwirl	Locustella luscinioides	3	*	x
	0				Rohrweihe	Circus aeruginosus	3	*	x
0					Rostgans	Tadorna ferruginea	-	*	
		0	x		Rotkehlchen*)	Erithacus rubecula	-	*	•
	0				Rotmilan	Milvus milvus	2	*	x
0					Rotschenkel	Tringa totanus	1	V	x
0					Saatkrähe	Corvus frugilegus	V	*	1
0					Schellente	Bucephala clangula	2	*	-
0					Schilfrohrsänger	Acrocephalus schoenobaenus	1	V	x
	0				Schlagschwirl	Locustella fluviatilis	3	*	-
	0				Schleiereule	Tyto alba	2	*	x
0					Schnatterente	Anas strepera	3	*	-
0					Schneesperling	Montifringilla nivalis	R	R	-
		0		x	Schwanzmeise*)	Aegithalos caudatus	-	*	-
0					Schwarzhalstaucher	Podiceps nigricollis	1	-	x
0					Schwarzkehlchen	Saxicola torquata	3	V	-
0					Schwarzkopfmöwe	Larus melanocephalus	2	*	-
	0				Schwarzmilan	Milvus migrans	3	*	х
		х		x	Schwarzspecht	Dryocopus martius	V	*	х
0					Schwarzstorch	Ciconia nigra	3	*	х
0					Seeadler	Haliaetus albicilla	-	*	х

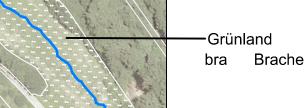
٧	L	Е	NW	РО	Art	Art	RLB	RLD	sg
0					Seidenreiher	Egretta garzetta	-	-	х
		0	х		Singdrossel*)	Turdus philomelos	-	*	-
		0	х		Sommergoldhähnchen*)	Regulus ignicapillus	-	*	-
		х	х		Sperber	Accipiter nisus	-	*	х
0					Sperbergrasmücke	Sylvia nisoria	1	*	х
	0				Sperlingskauz	Glaucidium passerinum	V	*	х
		0		x	Star*)	Sturnus vulgaris	-	*	-
0					Steinadler	Aquila chrysaetos	2	2	х
0					Steinhuhn	Alectoris graeca	0	0	х
	0				Steinkauz	Athene noctua	1	2	х
0					Steinrötel	Monzicola saxatilis	-	1	х
0					Steinschmätzer	Oenanthe oenanthe	1	1	-
0					Stelzenläufer*)	Himantopus himantopus	-	-	х
		0		x	Stieglitz*)	Carduelis carduelis	-	*	-
	0				Stockente*)	Anas platyrhynchos	-	*	
	0				Straßentaube*)	Columba livia f. domestica	-	•	•
0					Sturmmöwe	Larus canus	2	*	•
		0		x	Sumpfmeise*)	Parus palustris	-	*	•
0					Sumpfohreule	Asio flammeus	0	1	х
	0				Sumpfrohrsänger*)	Acrocephalus palustris	-	*	•
	0				Tafelente	Aythya ferina	-	*	-
	0				Tannenhäher*)	Nucifraga caryocatactes	-	*	•
		0	х		Tannenmeise*)	Parus ater	-	*	•
	0				Teichhuhn	Gallinula chloropus	V	V	х
	0				Teichrohrsänger	Acrocephalus scirpaceus	-	*	-
		0		x	Trauerschnäpper	Ficedula hypoleuca	-	*	•
0					Tüpfelsumpfhuhn	Porzana porzana	1	1	х
	0				Türkentaube*)	Streptopelia decaocto	-	*	-
	0				Turmfalke	Falco tinnunculus	-	*	x
	0				Turteltaube	Streptopelia turtur	V	3	x
0					Uferschnepfe	Limosa limosa	1	1	х
	0				Uferschwalbe	Riparia riparia	V	*	x
	0				Uhu	Bubo bubo	3	*	х
		0		х	Wacholderdrossel*)	Turdus pilaris	-	*	-
	0				Wachtel	Coturnix coturnix	V	*	-
	0				Wachtelkönig	Crex crex	1	2	х
		0	х		Waldbaumläufer*)	Certhia familiaris	-	*	-
		x		x	Waldkauz	Strix aluco	-	*	х

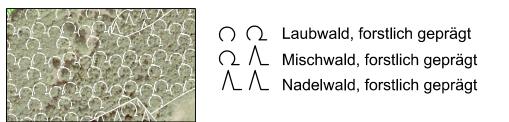
٧	L	Е	NW	РО	Art	Art	RLB	RLD	sg
		0	х		Waldlaubsänger*)	Phylloscopus sibilatrix	-	*	-
		x	x		Waldohreule	Asio otus	٧	*	х
	0				Waldschnepfe	Scolopax rusticola	٧	V	-
0					Waldwasserläufer	Tringa ochropus	2	*	х
		X		x	Wanderfalke	Falco peregrinus	3	*	х
	0				Wasseramsel	Cinclus cinclus	1	*	-
0					Wasserralle	Rallus aquaticus	2	V	-
		0		x	Weidenmeise*)	Parus montanus	ı	*	-
0					Weißrückenspecht	Dendrocopos leucotus	2	2	х
0					Weißstorch	Ciconia ciconia	3	3	х
	0				Wendehals	Jynx torquilla	3	2	х
	0				Wespenbussard	Pernis apivorus	3	V	х
0					Wiedehopf	Upupa epops	1	2	х
	0				Wiesenpieper	Anthus pratensis	V	V	
	0				Wiesenschafstelze	Motacilla flava	3	*	-
0					Wiesenweihe	Circus pygargus	1	2	x
		0	х		Wintergoldhähnchen*)	Regulus regulus	-	*	
		0	x		Zaunkönig* <sup>)</sup>	Troglodytes troglodytes	-	*	
0					Ziegenmelker	Caprimulgus europaeus	1	3	х
		0	x		Zilpzalp*)	Phylloscopus collybita	-	*	
0					Zippammer	Emberiza cia	1	1	x
0					Zitronenzeisig	Carduelis citrinella	V	3	х
0					Zwergdommel	Ixobrychus minutus	1	1	x
0					Zwergohreule	Otus scops	0	-	x
	0				Zwergschnäpper	Ficedula parva	2	*	x
0					Zwergtaucher*)	Tachybaptus ruficollis		*	-

<sup>\*)</sup> weit verbreitete Arten ("Allerweltsarten"), bei denen regelmäßig davon auszugehen ist, dass durch Vorhaben keine populationsbezogene Verschlechterung des Erhaltungszustandes erfolgt (vgl. hierzu Abschnitt "Relevanzprüfung" der Internet-Arbeitshilfe zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung bei der Vorhabenszulassung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt unter www.lfu.bayern.de/natur/index.htm)

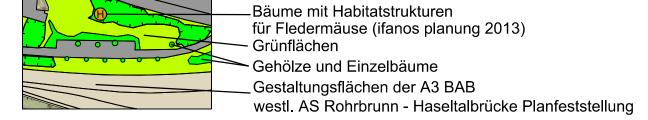


## Landwirtschaftliche Nutzflächen





# Vegetationsflächen der TU-Rastanlage Spessart Süd



# Biotoptypen (nach BayLfU)

eigenkartierte Biotope

WH Hecken, naturnah GN Seggen-, binsenreiche Nasswiesen (§30BNatSchG)
WO Feldgehölze, naturnah WL Laubwald, bodensauer

# Tier- und Pflanzenarten von besonderer Bedeutung

Ssp Schwarzspecht Grünspecht

Grenze Vogelschutzgebiet Grenze FFH

FFH- und Vogelschutz(Vsch)-Gebiet (mit Nummer der Teilfläche)

Naturpark "Spessart" (umfasst das gesamte UG)

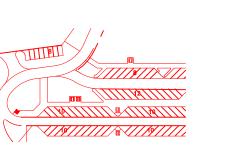
Landschaftsschutzgebiet "Spessart" (umfasst das gesamte UG ausgenommen T+R Spessart

Brunnen / Quelle Stillgewässer

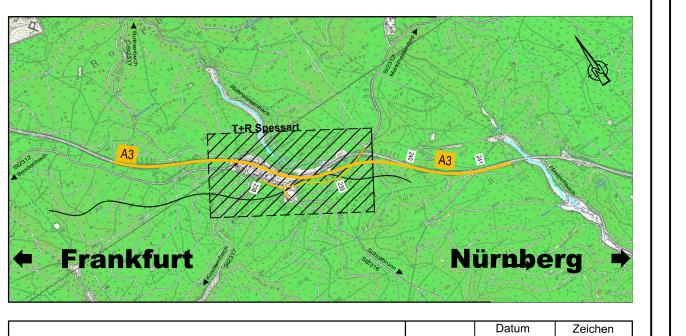
Bau- / Kulturdenkmal

Nachrichtliche Übernahme Ausbauvorhaben
A3 BAB westl. AS Rohrbrunn Haseltalbrücke Planfeststellung

# Konflikte



Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen



Diel Biel Kleue Demonth		gezeichnet	01/2014	planzeichen
DiplBiol. Klaus Demuth				
Bärenschanzstr. 73 RG	ifanos PLANUNG	bearbeitet	01/2014	Paulus
90429 Nürnberg	PLANUNG			
Tel. 0911/274488-0		Nürnberg, de	en 31.01.2014	
Fax: 0911/274488-1			4/ 8)	~ /
email: planung@ifanos.de			Me Gen	uto
			(DiplBiol. K	(laus Demuth)

	bearbeitet:	Gz:			
Autobahndirektion Nordbayern	gezeichnet:	Gz:			
	geprüft:	Gz: 1412	Juni 2014	mst	
	gepruit.				
Flaschenhofstraße 55	PSP Nr.:				
90402 Nürnberg					

Art der Änderung

# PLANFESTSTELLUNG

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern

Autobahndirektion Nordbayern

Tel.: 0911/4621-01, Fax: 0911/4621-456, E-Mail: poststelle@abdnb.bayern.de

Straße / Abschn.-Nr. / Station: BAB A3 / 260 / 0,412

Unterlage / Blatt-Nr.: 19.2

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan

BAB A3 Frankfurt - Nürnberg Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen Abschnitt 260 / Station 0,412

aufgestellt:
Autobahndirektion Nordbayern

Nürnberg, den 30.06.2014

C. Jan box C. Bartsoff, Dipl. Ing. (FH) Landespflege

#### **Autobahndirektion Nordbayern**

Straße / Abschnittsnummer / Station:

A 3 / 260 / 0,412

BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg Tank- und Rastanlage Spessart Süd Erweiterung der Verkehrsflächen

PROJIS-Nr.: Keine

# **Planfeststellung**

Unterlage 19.3.1

# Textteil zur FFH-/ VSch-VP

für das FFH-Gebiet DE 6022-371 "Hochspessart" und das Vogelschutzgebiet DE 6022-471 "Spessart"

im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 Frankfurt – Nürnberg Kauppenbrücke bis westl. Marktheidenfeld von km 228+275 bis 248+500 nachrichtlich für Planfeststellung

aufgestellt: Autobahndirektion Nordbayern	Bartech Diol Ing (EH) Landgepflogg
Nürnberg, den 30.06.2014	Bartsch, Dipl. Ing. (FH) Landespflege

#### ifanos planung

Bärenschanzstr. 73 RG 90429 Nürnberg Tel. 0911/27 44 88 -0 FAX 0911/27 44 88 -1 E-Mail: planung@ifanos.de Dipl. Ing. B. Malchartzeck Dipl. Biol. K. Demuth Dipl. Geogr. S. Paulus



### Zusammenfassung

Die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.Mai 1992 über die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/62 EG (FFH-RL) dient neben dem unmittelbaren Artenschutz dem Aufbau und dem Schutz eines kohärenten europäischen ökologischen Netzes von Schutzgebieten (Natura 2000). Gemäß § 34 BNatSchG sind Projekte (somit auch Straßenbauvorhaben) vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen.

Weite Teile des Spessarts sind als FFH-Gebiet in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB-Liste) in der kontinentalen biogeogragrafischen Region aufgenommen worden. Mit der Entscheidung der Kommission vom 13.11.2007 und der Veröffentlichung der Listen der "Gebiete gemeinsamer Bedeutung" am 15.01.2008 ist das Meldeverfahren für Deutschland abgeschlossen. Darüber hinaus sind umfangreiche Gebiete des Spessarts durch Verordnung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz vom 1. September 2006 zum Europäischen Vogelschutzgebiet erklärt worden.

Die Verträglichkeitsprüfung stellt fest, ob das Ausbauvorhaben unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung einzeln oder in Zusammenwirken mit anderen hinreichend verfestigten Plänen und Projekten (Summationswirkung) zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgebiete in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Die Betrachtung der räumlichen Betroffenheit ergibt dabei, dass hinsichtlich des FFH-Gebietes die Teilflächen 04, 05 und 06, hinsichtlich der Vogelschutzgebietes die Teilflächen 02, 03 und 04 entscheidende Relevanz besitzen.

In der vorliegenden Unterlage zur Verträglichkeitsprüfung werden als Prüfaspekte die Lebensraumtypen mit ihren charakteristischen Arten und die Arten nach den Anhängen der FFH-RL bzw. VSch-RL im "Wirkraum" (Raum, innerhalb welchem sich die zu betrachtenden Projektwirkungen auf ein Natura 2000-Gebiet ergeben können) betrachtet.

Die Unterlage führt auch bei Berücksichtigung von Summationswirkungen mit anderen Projekten und Plänen zu dem Ergebnis, dass durch den Streckenausbau der A 3 incl. den Änderungen bei der Verlegung der AS Weibersbrunn und dem Ausbau der Tank- und Rastanlage Spessart <u>keine erheblichen Beeinträchtigungen</u> bezüglich des **FFH-GEBIETES "HOCHSPESS-ART"** als auch bezüglich des **VOGELSCHUTZGEBIETES "SPESSART"** zu erwarten sind.

## Inhaltsverzeichnis

1	Anlas	ss und Aufgabenstellung	1
2	Übers	sicht über die Schutzgebiete und die für die jeweiligen Erhaltungsziele jeblichen Bestandteile	;
	2.1	Übersicht über die Schutzgebiete	
	2.1	Erhaltungsziele der Schutzgebiete	
	2.2	Überblick über die im SDB genannten Lebensräume im FFH-Gebiet:	
	2.3	Überblick über die im SDB genannten Arten des FFH-Gebietes:	
	2.5	Überblick über die im SDB genannten Vogelarten des VSch-Gebietes:	
	2.6	Sonstige im SDB genannte Arten ("Nicht-Anhang-Arten")	
	2.7	Managementpläne/ Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen	
	2.8	Funktionale Beziehungen zu anderen Natura 2000-Gebieten	
_		-	
3		hreibung des Ausbaus	
	3.1	Technische Beschreibung des Ausbaus	
	3.2	Ausbau im FFH-Gebiet "Hochspessart"	
	3.2.1	Wirkfaktoren	
	3.2.2	Abschnittweise Betroffenheit des FFH-Gebietes "Hochspessart"	
	3.3 3.3.1	Ausbau im Vogelschutzgebiet "Spessart"Wirkfaktoren	
	3.3.2	Abschnittweise Betroffenheit des Vogelschutzgebiet "Spessart"	
4		lliert untersuchte Bereiche	
	4.1	Allgemeine Beschreibung des Wirkraumes	
	4.2	Im Wirkraum vorkommende Lebensräume und Arten im FFH-Gebiet	
	4.3	Im Wirkraum vorkommende Vogelarten im Vogelschutzgebiet	26
	4.4	Sonstige für die Erhaltungsziele des Schutzgebietes erforderlichen	20
		Landschaftsstrukturen	28
5		eilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungszie	
		chutzgebiete	
	5.1	Beschreibung der Bewertungsmethode	
	5.2	Beeinträchtigungen der FFH-Lebensraumtypen im Wirkraum	
	5.2.1	LRT 9110 Hainsimsen-Buchenwald	
	5.2.2	LRT 6510 Magere Flachland-Mähwiesen	
	5.2.3	LRT 91E0 Auwald mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior	
	5.3	Beeinträchtigungen der FFH-Arten im Wirkraum	
	5.3.1	Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr	
	5.3.2	Hirschkäfer und Eremit	
	5.4	Beeinträchtigungen der Vogelarten im Wirkraum	42

	5.4.1	Raufußkauz, Sperlingskauz, Schwarzspecht, Grauspecht, Mittelspecht,	
		Halsbandschnäpper und Zwergschnäpper	42
	5.4.2	Neuntöter	43
	5.4.3	Wanderfalke	44
6	Vorh	abensbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	45
7		teilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete handere zusammenwirkende Pläne und Projekte	49
8	Zusa	amtübersicht über Beeinträchtigungen durch das Vorhaben im Immenwirken mit anderen Plänen und Projekten, Beurteilung der blichkeit der Beeinträchtigungen	49
	8.1	Beurteilung bezüglich Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL	
	8.2	Beurteilung bezüglich den Arten nach Anhang II der FFH-RL	50
	8.3	Beurteilung bezüglich den Arten nach Anhang I der VSch-RL	51
9	Zusa	mmenfassung der Ergebnisse	52
10	Quel	len und ausgewertete Unterlagen	54

Anlage 1: Auswertung der SDB der Schutzgebiete im Umfeld (LRT und Arten)

#### weitere Unterlagen

Unterlage 19.3.2: Übersichtskarte

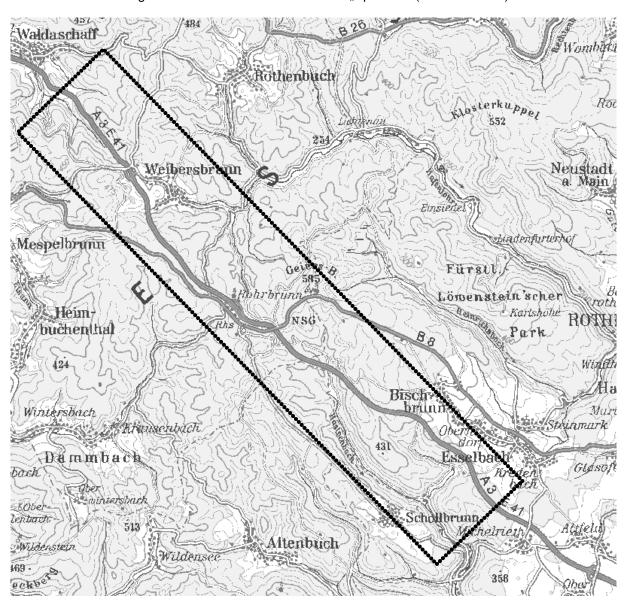
Maßstab 1:100.000

Unterlage 19.3.3 Planteil zur FFH-/ VSch-VP

Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele/ Maßnahmen zur Schadensbegrenzung /

Maßstab 1:10.000

Übersicht A 3 6-streifiger Ausbau im Unterabschnitt Mitte "Spessart" (ohne Maßstab)



## 1 Anlass und Aufgabenstellung

#### Rechtliche Grundlagen

Die beiden Richtlinien der Europäischen Union

- Richtlinie 79/ 409/ EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (VSch-RL)
- Richtlinie 92/ 43/ EWG des Rates vom 21. Mai 1992 über die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, kurz FFH-Richtlinie (FFH-RL)

dienen neben dem Artenschutz dem Aufbau und dem Schutz eines kohärenten europäischen ökologischen Netzes von Schutzgebieten, kurz Natura 2000.

In Natura 2000 sollen eingegliedert werden:

- "Europäische Vogelschutzgebiete" bzw. Special Protected Areas (SPA) oder kurz Vogelschutzgebiete (VSch-Gebiete) und
- "Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung" (GGB) bzw. Sites of Community Importance (SCI) oder kurz <u>FFH-Gebiete</u>.

Der § 34 BNatSchG legt fest, dass "Projekte … vor der Entscheidung … auf ihre Verträglichkeit mit den für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen zu prüfen" sind.

#### **Formale Grundlagen**

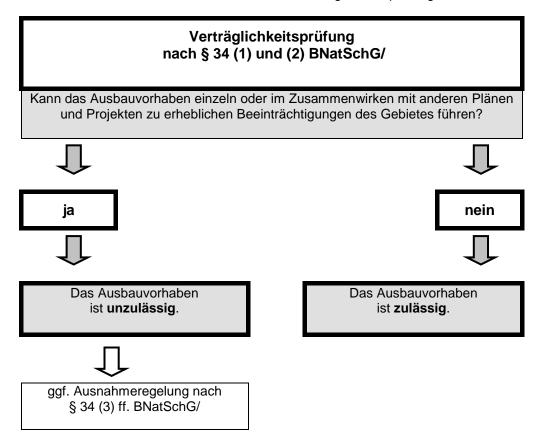
Der Aufbau der vorliegenden Unterlage orientiert sich am "Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (Leitfaden FFH-VP)", BMVBW, Ausgabe 2004.<sup>1</sup>

#### Ablauf der Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG

Da bei dem ca. 20 km langen Ausbauabschnitt durch das VSch-Gebiet "Spessart" bzw. FFH-Gebiet "Hochspessart" zunächst nicht eindeutig ausgeschlossen werden kann, ob die Natura 2000-Gebiete erheblich beeinträchtigt werden könnten, ist eine FFH-VP erforderlich.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Unter Berücksichtigung der "Vorläufigen Regelungen zum "Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung von Bundesfernstraßen (Leitfaden FFH-VP) –Ausgabe 2004-" der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (Anlage zum MS v. 17.05.2005)

#### Ablaufschema der Verträglichkeitsprüfung:



Die Verträglichkeitsprüfung stellt fest, ob das Ausbauvorhaben unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung einzeln oder in Zusammenwirken mit anderen hinreichend verfestigten Plänen und Projekten (Summationswirkung) zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

#### Integration der Verträglichkeitsprüfung in die Ausbauplanung

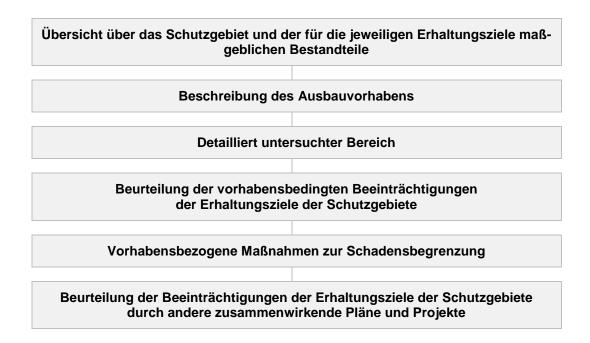
Die Verträglichkeitsprüfung erfolgt im Planfeststellungsverfahren.

Die vorliegende Ausarbeitung ist die vom Vorhabensträger bereitgestellte, entscheidungserhebliche Unterlage zur Verträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren.

#### Verwendete Quellen

Über die Standard-Datenbögen (SDB) hinaus wurden die amtlichen Datengrundlagen, wie die der Biotopkartierung Bayerns, der Artenschutzkartierung und der Arten- und Biotopschutzprogramme (Landkreise Aschaffenburg, Miltenberg und Main-Spessart) und weitere gebietsspezifische Daten verwendet.

Die Unterlage zur Verträglichkeitsprüfung umfasst die Darstellung folgende Arbeitsschritte:



# 2 Übersicht über die Schutzgebiete und die für die jeweiligen Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile

### 2.1 Übersicht über die Schutzgebiete

Das VSCH-GEBIET 6022-471 "SPESSART" besteht aus 4 Teilflächen und ist 28.393 ha groß. Das FFH-GEBIET 6022-371 "HOCHSPESSART" besteht aus 6 Teilflächen, ist 17.416 ha groß und liegt innerhalb des VSch-Gebietes.

Die Schutzgebiete gehören im Hauptnaturraum "Odenwald, Spessart, Südrhön" zur Haupteinheit "Sandsteinspessart" (141) und innerhalb dieser zur namensgleichen naturräumlichen Untereinheit "Sandsteinspessart" (141A).

#### FFH-Gebiet "Hochspessart"

Im Standard-Datenbogen (SDB, in Anlage) heißt es zur "Güte und Bedeutung" des FFH-Gebietes:

- bester Bereich zur Erhaltung bodensaurer Buchenwälder des Oberen und Unteren Buntsandsteins,
- wichtig für Kohärenz und Repräsentanz der Flachland-Mähwiesen auf Buntsandstein im Spessart,
- repräsentative Bäche mit Neunaugen-Populationen.

Als "Gebietsmerkmale" sind Anteile von 75% Laubwald, 10% Nadelwald und 14% Mischwald angegeben. Es handelt sich um großflächige, geschlossene Buchenwälder des Buntsandsteins mit hohen Anteilen an sekundären Eichenwäldern und repräsentativen Offenland-Komplexen.

#### Vogelschutzgebiet "Spessart"

Im Standard-Datenbogen (SDB, in Anlage) heißt zur "Güte und Bedeutung" des VSch-Gebietes:

- besondere Bedeutung für altholzgebundene Arten, v.a. Spechte, Kleineulen, Greifvögel,
- einzige baumbrütende Mauerseglerpopulation Bayerns,
- Erhaltungsraum für waldbewohnende Arten mit Weltverbreitungsschwerpunkt in Europa.

Als "Gebietsmerkmale" sind Anteile von 71% Laubwald, 10% Nadelwald und 16% Mischwald angegeben. Es handelt sich um den zentralen Teil eines großen, zusammenhängenden Laubwaldgebietes mit alten, strukturreichen Eichen-, Eichen-Hainbuchen- und Eichen-Buchenwäldern.

#### 2.2 Erhaltungsziele der Schutzgebiete

Mit dem Begriff "Erhaltungsziele" ist nach § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG sinngemäß folgendes zu verstehen:

 Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der in einem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung vorkommenden Lebensräume nach Anhang I und Arten nach Anhang II der FFH-RL bzw. Vogelarten nach Anhang I der VSch-RL.

Gebietsbezogene Erhaltungsziele auf der Grundlage der SDB sind von den zuständigen Stellen bislang nicht formuliert worden (mündliche Mitteilung der höheren Naturschutzbehörde Unterfranken, Regierung von Unterfranken).

## 2.3 Überblick über die im SDB genannten Lebensräume im FFH-Gebiet:

Das FFH-Gebiet zeichnet sich durch das relativ großflächige Vorkommen (38%-Anteil) des Lebensraumtyps **Hainsimsen-Buchenwald** aus (LRT 9110).

Folgende LRT'en ergänzen kleinflächig das Gebiet (jeweils < 1%-Anteil):

- Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitans und des Callitricho-Batrachion (LRT 3260),
- Artenreiche montane Borstgrasrasen ...

auf Silikatböden (LRT 6230, prioritär),

- Feuchte Hochstaudenfluren ... (LRT 6430),
- Magere Flachland-Mähwiesen ... (LRT 6510),
- Silikatfelsen mit Felsspaltenvegetation (LRT 8220).
- Schlucht- und Hangmischwälder Tilio-Acerion (LRT 9180, prioritär),
- Auenwälder mit Alnus glutinosa

und Fraxinus excelsior ... (LRT 91EO, prioritär).

Die Bedeutung der LRT'en im FFH-GEBIET "HOCHSPESSART" ergibt sich nach der Bewertung im SDB wie folgt:

#### • LRT 9110 Hainsimsen-Buchenwald:

"Anteil: 38%".

- A "hervorragende Repräsentativität".
- B "Relative Fläche des LRT bezogen auf den gesamten Bestand des LRT in Deutschland: 2-15%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten des LRT: gut; Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- A "Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt des LRT bezogen auf Deutschland: sehr hoch".

#### • LRT 3260 Flüsse der planaren bis montanen Stufe ... :

"Anteil: <1%".

- A "hervorragende Repräsentativität".
- C "Relative Fläche des LRT bezogen auf den gesamten Bestand des LRT in Deutschland: < 2%".
- A "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten des LRT: sehr gut; unabhängig von der Wiederherstellungsmöglichkeit".
- B "Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt des LRT bezogen auf Deutschland: hoch".

#### • LRT 6230 Artenreiche ... Borstgrasrasen ... auf Silikatböden:

"Anteil: <1%".

- B "gute Repräsentativität".
- C "Relative Fläche des LRT bezogen auf den gesamten Bestand des LRT in Deutschland: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten des LRT: gut; Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt des LRT bezogen auf Deutschland: mittel".

#### • LRT 6430 Feuchte Hochstaudenfluren ...:

"Anteil: <1%".

- B "gute Repräsentativität".
- C "Relative Fläche des LRT bezogen auf den gesamten Bestand des LRT in Deutschland: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten des LRT: gut; Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt des LRT bezogen auf Deutschland: mittel".

#### • LRT 6510 magere Flachland-Mähwiesen:

"Anteil: <1%".

- B "gute Repräsentativität".
- C "Relative Fläche des LRT bezogen auf den gesamten Bestand des LRT in Deutschland: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten des LRT: gut; Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt des LRT bezogen auf Deutschland: mittel".

#### • LRT 8220 Silikatfelsen mit Felsspaltenvegetation:

"Anteil: <1%".

- A "hervorragende Repräsentativität".
- C "Relative Fläche des LRT bezogen auf den gesamten Bestand des LRT in Deutschland: < 2%".
- A "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten des LRT: sehr gut; unabhängig von der Wiederherstellungsmöglichkeit".
- B "Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt des LRT bezogen auf Deutschland: hoch".

#### • LRT 9180 Schlucht- und Hangmischwälder Tilio-Acerion:

"Anteil: <1%".

- A "hervorragende Repräsentativität".
- C "Relative Fläche des LRT bezogen auf den gesamten Bestand des LRT in Deutschland: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten des LRT: gut; Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- B "Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt des LRT bezogen auf Deutschland: hoch".

#### • LRT 91EO Auenwälder mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior ...:

"Anteil: <1%".

- B "gute Repräsentativität".
- C "Relative Fläche des LRT bezogen auf den gesamten Bestand des LRT in Deutschland: < 2%".
- C "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten des LRT: mittel bis schlecht; Wiederherstellung schwierig bis unmöglich".
- C "Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt des LRT bezogen auf Deutschland: mittel".

### 2.4 Überblick über die im SDB genannten Arten des FFH-Gebietes:

•	Bechsteinfledermaus	(Kennziffer 1323)
•	Großes Mausohr	(Kennziffer 1324)
•	Biber	(Kennziffer 1337)
•	Kammmolch	(Kennziffer 1166)
•	Abiss-/ Skabiosen-Scheckenfalter	(Kennziffer 1065)
•	Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling	(Kennziffer 1061)
•	Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling	(Kennziffer 1059)
•	Hirschkäfer	(Kennziffer 1083)
•	Eremit	(Kennziffer 1084, prioritär)
•	Groppe	(Kennziffer 1163)
•	Bachneunauge	(Kennziffer 1096)

#### • Bechsteinfledermaus

Lebensraumansprüche: Alte, gestufte Laubwälder und laubholzreiche Mischwälder (Buchenwälder, Buchen-Eichenwälder) und Höhlenangebot (Spechthöhlen)

C "Population: häufig, große Population. Nichtziehend".

- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- A "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: hervorragender Wert".

#### Großes Mausohr

Lebensraumansprüche: Mehrere hundert ha unzerschnittene Laub- oder Mischwälder mit hohem Laubholzanteil als Jagdgebiete.

- C "Population: häufig, große Population. Auf dem Durchzug".
- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- A "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: hervorragender Wert".

#### • Biber

Lebensraumansprüche: Fließgewässer mit Gewässerbegleitgehölz bzw. Auwald.

- P "Population: vorhanden, ohne Einschätzung. Nichtziehend".
- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- A "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: hervorragende Erhaltung, unabhängig von der Wiederherstellungsmöglichkeit".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- C "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: signifikanter Wert".

#### Kammmolch

Lebensraumansprüche: ausdauernde, gut besonnte und pflanzenreiche Stillgewässer.

- R "Population: selten, mittlere bis kleine Population. Nichtziehend".
- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- C "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: durchschnittliche oder beschränkte Erhaltung, Wiederherstellung schwierig bis unmöglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".

C "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: signifikanter Wert".

#### Abbiss-/ Skabiosen-Scheckenfalter

Lebensraumansprüche: Feuchte Waldrodungswiesen, z.B. mit Gewöhnlichem Teufelsabbiss und Tauben-Skabiose.

- R "Population: selten, mittlere bis kleine Population. Nichtziehend".
- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- C "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: durchschnittliche oder beschränkte Erhaltung, Wiederherstellung schwierig bis unmöglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- C "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: signifikanter Wert".

### • Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling

Lebensraumansprüche: Feuchtwiesenkomplexe mit Großem Wiesenknopf und Wirtsameisenpopulationen (*Myrmica rubra*).

- V "Population: sehr selten, sehr kleine Population, Einzelindividuen. Nichtziehend".
- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- C "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: durchschnittliche oder beschränkte Erhaltung, Wiederherstellung schwierig bis unmöglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- C "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: signifikanter Wert".

#### Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling

Lebensraumansprüche: Feuchtwiesenkomplexe mit Großem Wiesenknopf und Wirtsameisenpopulationen (*Myrmica rubra bzw. scabrinodis*).

- R "Population: selten, mittlere bis kleine Population. Nichtziehend".
- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- C "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: durchschnittliche oder beschränkte Erhaltung, Wiederherstellung schwierig bis unmöglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- C "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: signifikanter Wert".

#### Hirschkäfer

Lebensraumansprüche: Alteichenbestände

R "Population: selten, mittlere bis kleine Population. Nichtziehend".

- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- C "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: durchschnittliche oder beschränkte Erhaltung, Wiederherstellung schwierig bis unmöglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- A "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: hervorragender Wert".

#### • Eremit

Lebensraumansprüche: Alte freistehende Eichen mit besonnten Mulmhöhlen.

- P "Population: vorhanden, ohne Einschätzung. Nichtziehend".
- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- C "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: durchschnittliche oder beschränkte Erhaltung, Wiederherstellung schwierig bis unmöglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- A "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: hervorragender Wert".

#### • Groppe

- Lebensraumansprüche: Seichte sauerstoffreiche Fließgewässer mit starker Strömung
- R "Population: selten, mittlere bis kleine Population. Nichtziehend".
- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- B "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: guter Wert".

#### Bachneunauge

Lebensraumansprüche: Bäche mit kiesig-sandigem Substrat.

- R "Population: selten, mittlere bis kleine Population. Nichtziehend".
- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".

A "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: hervorragender Wert".

# 2.5 Überblick über die im SDB genannten Vogelarten des VSch-Gebietes:

•	Raufußkauz	(Kennziffer A223)
•	Sperlingskauz	(Kennziffer A217)
•	Schwarzspecht	(Kennziffer A236)
•	Mittelspecht	(Kennziffer A238)
•	Grauspecht	(Kennziffer A234)
•	Halsbandschnäpper	(Kennziffer A321)
•	Zwergschnäpper	(Kennziffer A320)
•	Wanderfalke	(Kennziffer A103)
•	Wespenbussard	(Kennziffer A072)
•	Eisvogel	(Kennziffer A229)
•	Schwarzstorch	(Kennziffer A030)
•	Neuntöter	(Kennziffer A338)

#### Raufußkauz

Lebensraumansprüche: Strukturierte Buchenwälder mit Höhlenangebot (Schwarzspechthöhlen) und lückig stehendem Altholzbeständen, Nadelholzflächen, Waldweisen, Waldränder.

"Population: >10 Brutpaare. Ziehend".

- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- B "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: guter Wert".

## Sperlingskauz

Lebensraumansprüche: Reich strukturierte, ausgedehnte Waldflächen mit hohem Nadelholzanteil und einem ausreichenden Angebot an Baumhöhlen (Buntspechthöhlen). "Population: >5 Brutpaare. Ziehend".

- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".

C "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: signifikanter Wert".

# Schwarzspecht

Lebensraumansprüche: Ausgedehnte Waldflächen mit Buchenaltbeständen für die Höhlenanlage.

"Population: ~30 Brutpaare. Ziehend".

- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- B "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: guter Wert".

## • Mittelspecht

Lebensraumansprüche: Eichendurchsetzte Laub- und Laubmischwälder. "Population: >60 Brutpaare. Ziehend".

- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- B "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: guter Wert".

#### Grauspecht

Lebensraumansprüche: Reich gegliederte Landschaften mit einem hohen Grenzlinienanteil zwischen Laubwäldern (Buche) und halboffener Landschaft. "Population: >30 Brutpaare. Ziehend".

- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- B "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: guter Wert".

## Halsbandschnäpper

Lebensraumansprüche: Alte, lichte, totholzreiche, mesophile Laubwälder (ursprünglich Buchen- und Eichenwälder).

"Population: >50 Brutpaare. Ziehend".

- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- B "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: guter Wert".

## Zwergschnäpper

Lebensraumansprüche: Dunkle, kühl-feuchte Laub- und Mischwälder mit geschlossenem Kronendach; v.a. alte, totholzreiche Laub(Buchen)wälder mit wenig ausgeprägtem Unterholz in Gewässernähe.

- P "Population: vorhanden, ohne Einschätzung. Nichtziehend".
- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- A "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population (beinahe) isoliert".
- C "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: signifikanter Wert".

#### Wanderfalke

Lebensraumansprüche: Offenes Gelände der Ebene und Gebirge sowie Wälder mit größeren Lichtungen. Bei Fehlen von Felsbrutplätzen Nestanlage auch an geeigneten Bauwerken.

"Population: 1 Individuum. Auf dem Durchzug".

"Gebietsbeurteilung Population: ohne Angabe im SDB".

- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- C "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: signifikanter Wert".

#### Wespenbussard

Lebensraumansprüche: Lichte, stark strukturierte Laubwälder mit offenen Lichtungen, Wiesen und sonnenbeschienenen Schneisen und Rändern. Ausgedehnte Übergänge zum Offenland.

"Population: ~10 Individuen. Nichtziehend".

- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- C "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: signifikanter Wert".

# Eisvogel

Lebensraumansprüche: Naturnahe, kleinfischreiche Gewässer mit klarem Wasser. Abbruchkanten für die Nisthöhlenanlage.

"Population: >12 Brutpaare. Ziehend".

- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- B "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: guter Wert".

#### Schwarzstorch

Lebensraumansprüche: Wälder mit Feuchtwiesen oder Bachläufen; hohe Altbäume mit lichter Krone, z.B. alte Eichen, Buchen oder Kiefern zur Nestanlage.

"Population: ~2 Individuen. Nichtziehend".

- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- C "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: signifikanter Wert".

#### Neuntöter

Lebensraumansprüche: Reich strukturierte, offene bis halboffene Landschaften mit ausreichendem Vorkommen an Großinsekten.

"Population: 6-10 Brutpaare. Ziehend".

- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".

- C "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: Population nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets".
- C "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: signifikanter Wert".

# 2.6 Sonstige im SDB genannte Arten ("Nicht-Anhang-Arten")

## FFH-Gebiet "Hochspessart":

(keine sonstigen Arten im SDB)

## **VSch-Gebiet** "Spessart":

Hohltaube (Kennziffer A207)Mauersegler (Kennziffer A226)

#### Hohltaube

Lebensraumansprüche: Ältere Laub- bzw. Laubmischbestände mit einem ausreichenden Angebot an Baumhöhlen (v. a. Schwarzspechthöhlen).

"Population: ~95 Brutpaare. Ziehend".

- "Gebietsbeurteilung Population: ohne Angabe im SDB".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: *ohne Angabe im SDB*".
- "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: *ohne Angabe im SDB.*"

#### Mauersegler (hier Baumbrüter!)

Lebensraumansprüche: Alte Eichen mit ausgefaulten Spechthöhlen.

"Population: >30 Brutpaare. Ziehend".

- C "Gebietsbeurteilung Population: Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation: < 2%".
- B "Erhaltungszustand und Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente: gute Erhaltung, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich".
- "Isolierung der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art: *ohne Angabe im SDB*".
- A "Gesamt-Beurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Art in Deutschland: hervorragender Wert".

#### 2.7 Managementpläne/ Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen

Managementpläne als Bewirtschaftungspläne nach Art. 6 Abs. 1 FFH-RL für die Schutzgebiete FFH-GEBIET "HOCHSPESSART" und VOGELSCHUTZGEBIET "SPESSART" sind derzeit nicht aufgestellt. Die von Wald geprägten Schutzgebiete zählen zum Staatswald. Für Staatswaldflächen gilt generell, dass sie gemäß den Grundsätzen einer nachhaltigen Forstwirtschaft bewirtschaftet werden. Gemäß Art. 18 BayWaldG sollen "standortgemäße, naturnahe, gesunde, leistungsfähige und stabile Wälder" erhalten oder geschaffen werden.

# 2.8 Funktionale Beziehungen zu anderen Natura 2000-Gebieten

Im Umfeld der geprüften Schutzgebiete bestehen zu folgenden weiteren Schutzgebieten funktionale Beziehungen (vgl. **Karte 1**):

## FFH-Gebiete:

- DE 5823-301 Sinngrund
  - (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 1,5 km)
- DE 5824-371 Einertsberg, Schondraberg und angrenzende Wälder (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 5 km)
- DE 5921-301 Vorkommen von Wiesenknopf-Ameisenbläulingen im LKr. Aschaffenburg (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 17 km)
- DE 5921-371 Wiesen und Magerrasen zwischen Hösbach und Rottenberg (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 6 km)
- DE 5922-371 Lohrbach- und Aubachtal (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 1 km)
- DE 5923-301 NSG "Graureiherkolonie am Salzberg"
- (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 3,5 km)
  DE 5923-302 Winterquartiere der Mopsfledermaus im Spessart
- (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 5,5 km)
  DE 6023-301 NSG "Romberg"
  (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 1,5 km)
- DE 6023-302 Mausohrwochenstuben im Spessart (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 5 km)
- DE 6024-371 Mäusberg, Rammersberg, Ständelberg und Umgebung (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 10 km)
- DE 6121-372 NSG "Aubachtal bei Wildensee"
  (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 1,5 km)
- DE 6123-302 Maintrockenhänge am Kallmuth und Hübschenberg (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 13 km)
- DE 6123-371 Magerstandorte bei Martheidenfeld und Triefenstein (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 3 km)
- DE 6123-372 Naturdenkmal Unterer Klingelbachgraben (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 10 km)
- DE 6222-371 Maintalhänge zwischen Bürgstadt und Wertheim (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 5 km)

### Vogelschutzgebiet:

- DE 5723-471 Nördlicher Forst Aura
  - (Entfernung zu den geprüften Schutzgebieten ca. 6,5 km)
  - Besonderheit: Die Teilfläche 01 des FFH-Gebietes "Hochspessart" liegt innerhalb des VSch-Gebietes "Nördlicher Forst Aura"

# 3 Beschreibung des Ausbaus

# 3.1 Technische Beschreibung des Ausbaus

#### Querschnitt

Die A 3 wird im relevanten Streckenabschnitt weitestgehend bestandsnah i. d. R. auf sechs Fahrstreifen ausgebaut und erhält somit einen **Regel-Querschnitt RQ 35,5 mit einer Kronenbreite von 36,00 m** (Bestandsquerschnitt RQ 30 mit einer Kronenbreite von 30,00 m).

Vorhandene überbreite Mittelstreifen können zugunsten eines Flächen sparenden Eingriffs auf die Regelbreite von 4,00 m reduziert werden.

Die Standstreifen sind im Regelquerschnitt auf 2,50 m ausgelegt, die Bankette auf eine Breite von 1,50 m.

Im Bereich des sog. Kauppenaufstiegs ist zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ein Zusatzfahrstreifen in Fahrtrichtung Nürnberg mit einer Breite von 3,75 m notwendig.

Die Tank- und Rastanlage Spessart wir auf der Südseite erweitert.

#### Linienverlauf

Die bestehende Linie soll beim Ausbau im Wesentlichen beibehalten werden. Zur Beseitigung bestehender Unfallschwerpunkte und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden die Kurvenradien auf mindestens R = 1.000 aufgeweitet.

#### Gradientenverlauf

Die bestehende Gradiente soll beim Ausbau im Wesentlichen beibehalten werden. Die großen Einschnitts- und Dammböschungen können durch Gradientenanpassungen ebenfalls minimiert werden.

#### **Baufeld**

Die zur Herstellung des Straßenbauwerkes bzw. der Verkehrsflächen erforderlichen Flächen für Baustelleneinrichtungen, Baulager und Baustraßen werden nach Möglichkeit auf Flächen des bestehenden Straßenkörpers und auf landwirtschaftlichen Nutzflächen und nur in Ausnahmefällen im Waldbereich direkt an der Trasse ausgewiesen. Als Zu- und Abfahrtswege benutzen Baustellenfahrzeuge nach Möglichkeit bestehende Waldwege.

#### **Sonstiges**

Bestehende Böschungsbereiche werden z. T. zugunsten eines Flächen sparenden Eingriffs unter Einsatz von geotechnischen Stützkonstruktionen versteilt.

Die im Kauppenaufstieg notwendige Linienverbesserung zur Reduzierung der Unfallgefahr wird so vorgenommen, dass im Bereich eines natürlichen Geländeeinschnittes eine freistehende Hang-/Talbrücke realisiert werden kann. Durch Einsatz einer geotechnischen Stützkonstruktion am Böschungsfuß des westlichen Widerlagers wird dabei eine Flächeninanspruchnahme von Wald innerhalb der Schutzgebietsabgrenzungen auf Höhe der Aschaffquelle vermieden.

Das Ausbauvorhaben 6-streifiger Ausbau der A3 und Erweiterung der Tank- und Rastanlage Spessart Süd ist in Unterlage 19.3.3 dargestellt.

# 3.2 Ausbau im FFH-Gebiet "Hochspessart"

#### 3.2.1 Wirkfaktoren

### **Anlagebedingte Wirkfaktoren**

- direkte Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung und sonstige Überbauung von an die bestehende Autobahn angrenzenden Flächen (Straßenbegleitgrün und Wald, i. d. R. außerhalb der Schutzgebietsgrenzen; Grün-/ Gehölzflächen der bestehenden T+R Spessart Süd), die Funktion als Pufferzonen für die LRT und Flächen mit Lebensraumfunktion für Arten nach Anhang II FFH-RL innerhalb des Schutzgebietes besitzen.
- Verstärkung der bestehenden Trennwirkung für Arten nach Anhang II durch Verbreiterung des Autobahnkörpers.
- Erhöhung der Trennwirkung für charakteristische Arten von LRT.
- Verstärkung von Fahrbahnwasserabfluss durch zusätzliche Flächenversiegelung.

## Betriebsbedingte Wirkfaktoren

- Verstärkung der bestehenden Trennwirkung für Arten nach Anhang II bei Zunahme des Verkehrs.
- Erhöhung der Trennwirkung für charakteristische Arten von LRT bei Zunahme des Verkehrs,
- Verstärkung der bestehenden Luftschadstoffbelastung für LRT nach Anhang I und Arten nach Anhang II bei Zunahme des Verkehrs.

# **Baubedingte Wirkfaktoren**

- vorübergehende Verstärkung der bestehenden Trennwirkung und Immissionsbelastung entlang der Trasse (Baulärm, Erschütterung, Staub) für LRT nach Anhang I, charakteristischen Arten von LRT und Arten nach Anhang II.
- vorübergehende Immissionsbelastung entlang der von Baustellenfahrzeugen genutzten Waldwege (Lärm, Erschütterung, Staub) für LRT nach Anhang I, charakteristischen Arten von LRT und Arten nach Anhang II.

#### 3.2.2 Abschnittweise Betroffenheit des FFH-Gebietes "Hochspessart"

Kauppenbrücke bis AS Weibersbrunn:

Das FFH-Gebiet ist einseitig/ südseitig der A 3 im Talgrund der Aschaff mit mind. 80 m Abstand zur Autobahn abgegrenzt.

Mit dem Ausbauvorhaben sind Linienbegradigungen in diesem bestehenden unfallreichen Bereich vorgesehen, die im Bereich der AS Weibersbrunn durch die vorliegenden Änderungen zur Inanspruchnahme von FFH-Gebietsflächen (ca. 2,7 ha) führen. Die Linienverbesserung bedingt in diesem Bereich allerdings auch den Bau einer Hang-/ Talbrücke, so dass die bestehende Barrierewirkung der Autobahntrasse in diesem Bereich erheblich gemindert wird. Durch Einsatz einer Stützkonstruktion am Böschungsfuß des westlichen Widerlagers wird dabei eine Flächeninanspruchnahme von Wald innerhalb der Schutzgebietsabgrenzungen auf Höhe der

Aschaffquelle vermieden.

Baubedingt werden Waldwege, u. a. beidseits des Talgrunds der Aschaff, für den Verkehr von Baustellenfahrzeugen vorübergehend in Anspruch genommen.

AS Weibersbrunn bis Tank- und Rastanlage (T+R) Spessart:
 Die Rodungsinsel Weibersbrunn und auch ein größerer Waldbereich zwischen Weibersbrunn und Mespelbrunn sind von der FFH-Gebietsabgrenzung ausgenommen. Südseitig ist

in Richtung Würzburg das FFH-Gebiet zur A 3 mit der St 2312 abgegrenzt, nordseitig ca. 800 m vor der T+R Spessart (dem Verlauf der St 2317 folgend) mit ca. 40 m Abstand autobahnparallel abgegrenzt, so dass das Ausbauvorhaben in diesem Bereich konsequenterweise einseitig/ südseitig der bestehenden Autobahn, in dem von der FFH-Gebietsabgrenzung ausgesparten Bereich zwischen der A 3 und der St 2312 realisiert wird. Die Anschlussstelle Rohrbrunn wird im Zuge der Ausbauplanung aus der T+R Spessart herausverlegt. Die neue AS Rohrbrunn wird auf Höhe der St 2317 angeordnet. Mit dem dort vorgesehenen ASB und RHB wird geringfügig in das FFH-Gebiet eingegriffen.

## T+R Spessart:

Südlich der T+R wird das FFH-Gebiet weiterhin durch die St 2312 abgegrenzt. Nördlich der T+R wird die FFH-Gebietsabgrenzung deutlich "hinter" der T+R herumgeführt. Es ergibt sich ein Abstand der FFH-Gebietsgrenze zur Autobahn von mind. 90 bis 150 m. Die beengten räumlichen Verhältnisse erfordern einen symmetrischen Ausbau durch die T+R Spessart. Der Ausbau der T+R betrifft nur die Südseite der Anlage und geht nicht über den bestehenden Flächenumfang bzw. den Umfang des bereits planfestgestellten Autobahnabschnitts bzw. -areals hinaus.

Das FFH-Gebiet wird durch das Ausbauvorhaben in diesem Bereich nicht beeinträchtigt.

#### T+R Spessart bis Haseltalbrücke:

Zwischen T+R Spessart und Rohrbuchbrücke ergibt sich südseitig der A 3 eine Flächeninanspruchnahme von ca. 8 ha im Schutzgebiet durch die hier geplante Linienverbesserung verbunden mit einer Anpassung der St 2312.

Nordseitig der A 3, zwischen T+R und Überführung der St 2312, verläuft die Schutzgebietsgebietsgrenze zur Autobahn hin entlang eines Waldweges mit mind. 100 m Abstand. Weiter östlich, zwischen Überführung der St 2312 und Rohrbuchtal, wird ein Waldweg von der Südseite der Autobahn auf die Nordseite verlegt, wodurch sich eine Flächeninanspruchnahme von ca. 0,5 ha im Schutzgebiet ergibt.

Ab der Rohrbuchbrücke sind die Schutzgebietsgrenzen in Richtung Würzburg beidseits der Autobahn mit ca. 40 m Abstand parallel zur A 3 gezogen.

Baubedingt werden Waldwege beidseits der Trasse und im Rohrbuchtal für den Verkehr von Baustellenfahrzeugen vorübergehend in Anspruch genommen.

#### Haseltalbrücke:

Der Neubau der Haseltalbrücke erfolgt entsprechend der weiteren Abgrenzung des FFH-Gebietes, versetzt um einen halben Autobahnquerschnitt südseitig.

FFH-Gebietsflächen werden mit dem eigentlichen Brückenneubau zwar nicht in Anspruch genommen. Im Talgrund wird jedoch eine RHB-Anlage vorgesehen, die geringfügig das FFH-Gebiet berührt.

Baubedingt werden Waldwege beidseits der Trasse und im Haslochbachtal für den Verkehr von Baustellenfahrzeugen vorübergehend in Anspruch genommen.

#### Haseltalbrücke bis westlich Marktheidenfeld

Die FFH-Gebietsgrenze reicht im Bereich der beidseitigen Parkplätze am Widerlager der Haseltalbrücke an die Autobahntrasse heran, entfernt sich aber wenige hundert Meter nach dem Widerlager nordseitig entlang eines Waldweges mit mehreren hundert Metern von der Autobahn. Südseitig ist eine größere Fläche zur Autobahn hin von der FFH-Gebietsgrenze ausgespart und bei km 243,8 (ca. 4,7 km vor dem Abschnittsende) endet das FFH-Gebiet entlang eines von der Autobahn sich entfernenden Waldweges.

Die Ausbaumaßnahme, ab der Haseltalbrücke entsprechend der Schutzgebietsabgrenzung

noch südseitig, geht in einen symmetrischen Ausbau über, gewährleistet damit in den hier vorhandenen großen Dammböschungsabschnitten mit Stützkonstruktionen eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme, um am Abschnittsende westlich Marktheidenfeld mit einem einseitig/ nordseitigen Ausbau den Anschluss zum Ausbauabschnitt westlich Marktheidenfeld bis Landesgrenze zu finden.

Schutzgebietsflächen werden mit dem Ausbauvorhaben in diesem Bereich nicht in Anspruch genommen.

# 3.3 Ausbau im Vogelschutzgebiet "Spessart"

#### 3.3.1 Wirkfaktoren

## Anlagebedingte Wirkfaktoren

- direkte Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung und sonstige Überbauung von an die bestehende Autobahn angrenzenden Flächen (Straßenbegleitgrün und Wald, i. d. R. außerhalb der Schutzgebietsgrenzen, Grün-/ Gehölzflächen der bestehenden T+R Spessart Süd), die Funktion als Pufferzonen für die Lebensräume der Vogelarten nach Anhang I VSch-RL sowie sonstiger Vogelarten innerhalb des Schutzgebietes besitzen.
- Verstärkung der bestehenden Zerschneidungs- und Trenneffekte für die Vogelarten nach Anhang I sowie sonstiger Vogelarten durch Verbreiterung des Autobahnkörpers.

#### Betriebsbedingte Wirkfaktoren

- Verstärkung der bestehenden Zerschneidungs- und Trenneffekte für die Vogelarten nach Anhang I sowie sonstige Vogelarten bei Zunahme des Verkehrs,
- Verstärkung der bestehenden Immissionsbelastung für die Vogelarten nach Anhang I sowie sonstige Vogelarten bei Zunahme des Verkehrs.

#### **Baubedingte Wirkfaktoren**

- vorübergehende Verstärkung der bestehenden Trennwirkung und Immissionsbelastung (Baulärm, Erschütterung, Staub) für die Vogelarten nach Anhang I sowie sonstige Vogelarten.
- vorübergehende Immissionsbelastung entlang der von Baustellenfahrzeugen genutzten Waldwege (Lärm, Erschütterung, Staub) für die Vogelarten nach Anhang I sowie sonstige Vogelarten.

## 3.3.2 Abschnittweise Betroffenheit des Vogelschutzgebiet "Spessart"

Kauppenbrücke bis AS Weibersbrunn:

Das VSch-Gebiet ist südseitig der A 3, in gleicher Weise wie das FFH-Gebiet, im Talgrund der Aschaff mit mind. 80 m Abstand zur Autobahn abgegrenzt. Nordseitig wird die VSch-Gebietsgrenze "hinter" der Anhöhe Kauppen entlang eines autobahnparallelen Waldweges zunächst, über wenige hundert Meter relativ autobahnnah (25 bis 40 m), im weiteren Verlauf bis zur AS Weibersbrunn in einem Abstand von 40 bis über 80 m zur Autobahn abgegrenzt.

Mit dem Ausbauvorhaben werden Linienbegradigungen in diesem bestehenden unfallreichen Bereich vorgenommen, die hangseitig durch neue Einschnittsböschungen und im Bereich der AS Weibersbrunn zur Inanspruchnahme von VSch-Gebietsflächen (im zuletzt genannten Bereich gleichzeitig FFH-Gebiet, s. o.) führt.

Baubedingt werden Waldwege, u. a. beidseits des Talgrunds der Aschaff, für den Verkehr von Baustellenfahrzeugen vorübergehend in Anspruch genommen.

## • AS Weibersbrunn bis Tank- und Rastanlage (T+R) Spessart:

Die Rodungsinsel Weibersbrunn und auch ein größerer Waldbereich zwischen Weibersbrunn und Mespelbrunn sind von der VSch-Gebietsabgrenzung ausgenommen. In Richtung Würzburg ist das VSch-Gebiet südseitig zur A 3 mit der St 2312 abgegrenzt, nordseitig ab der Rodungsinsel Weibersbrunn mit ca. 40 m Abstand autobahnparallel abgegrenzt, so dass das Ausbauvorhaben in diesem Bereich konsequenterweise einseitig/ südseitig der bestehenden Autobahn, in dem von der VSch-Gebietsabgrenzung ausgesparten Bereich zwischen der A 3 und der St 2312 realisiert wird.

Die AS Rohrbrunn wird im Zuge des Ausbauvorhabens aus der T+R Spessart herausverlegt. Die neue AS Rohrbrunn wird auf Höhe der St 2317 angeordnet. Der NW-Quadrant greift mit ca. 1,5 ha in das VSch-Gebiet ein.

# Tank- und Rastanlage (T+R) Spessart:

(Beschreibung analog zu 3.2.2)

Südlich der T+R wird das VSch-Gebiet weiterhin durch die St 2312 abgegrenzt. Nördlich der T+R wird die VSch-Gebietsabgrenzung deutlich "hinter" der T+R herumgeführt. Es ergibt sich ein Abstand der VSch-Gebietsgrenzen zur Autobahn von mind. 90 bis 150 m. Die beengten räumlichen Verhältnisse erfordern einen symmetrischen Ausbau durch die Tank- und Rastanlage. Der Ausbau der T+R betrifft nur die Südseite der Anlage und geht nicht über den bestehenden Flächenumfang bzw. den Umfang des bereits planfestgestellten Autobahnabschnitts bzw. –areals hinaus.

Das VSch-Gebiet wird durch das Ausbauvorhaben in diesem Bereich nicht beeinträchtigt.

#### T+R Spessart bis Haseltalbrücke:

Zwischen T+R Spessart und Rohrbuchbrücke ergibt sich südseitig der A 3 eine Flächeninanspruchnahme von ca. 8 ha im Schutzgebiet durch die hier geplante Linienverbesserung verbunden mit einer Anpassung der St 2312.

Nordseitig der A 3, zwischen T+R und Überführung der St 2312, verläuft die VSch-Gebietsgrenze zur Autobahn hin entlang eines Waldweges mit mind. 80 m Abstand. Davon östlich, zwischen Überführung der St 2312 und Rohrbuchtal, wird ein Waldweg von der Südseite der Autobahn auf die Nordseite verlegt, wodurch sich eine Flächeninanspruchnahme von ca. 0,5 ha im Schutzgebiet ergibt.

Ab der Rohrbuchbrücke sind die VSch-Gebietsgrenzen in Richtung Würzburg beidseits der Autobahn mit ca. 40 m Abstand parallel zur A 3 gezogen.

Baubedingt werden Waldwege beidseits der Trasse und im Rohrbuchtal für den Verkehr von Baustellenfahrzeugen vorübergehend in Anspruch genommen.

#### Haseltalbrücke:

(Beschreibung analog zu 3.2.2)

Der Neubau der Haseltalbrücke erfolgt entsprechend der weiteren Abgrenzung des VSch-Gebietes versetzt um einen halben Autobahnquerschnitt südseitig.

VSch-Gebietsflächen werden mit dem eigentlichen Brückenneubau zwar nicht in Anspruch genommen. Im Talgrund wird jedoch eine RHB-Anlage vorgesehen, die geringfügig das VSch-Gebiet berührt.

Baubedingt werden Waldwege beidseits der Trasse und im Haslochbachtal für den Verkehr von Baustellenfahrzeugen vorübergehend in Anspruch genommen.

#### Haseltalbrücke bis westlich Marktheidenfeld

Die VSch-Gebietsgrenze reicht im Bereich der beidseitigen Parkplätze am Widerlager der Haseltalbrücke an die Autobahntrasse heran. Während nordseitig die VSch-Gebietsgrenze relativ autobahnparallel mit einem Abstand von ca. 80 m bis zum Waldende bei Bischbrunn geführt wird, werden südseitig zwei größere Flächen zur Autobahn hin von der VSch-Gebietsabgrenzung ausgespart, um ab Bischbrunn in einem parallelen Abstand von ca. 100 m zur Autobahn und bei Baumgartshof entlang eines Weges noch weiter von der Autobahn entfernt zu verlaufen. Ab Baumgartshof bis zum ca. 1 km entfernten Ende des Abschnittes durch den Spessart gehören die Wälder beidseits auch nicht mehr zum VSch-Gebiet.

Die Ausbaumaßnahme, ab der Haseltalbrücke entsprechend der Schutzgebietsabgrenzung noch südseitig, geht in einen symmetrischen Ausbau über, gewährleistet damit in den hier vorhandenen großen Dammböschungsabschnitten mit sog. Böschungsversteilungen eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme, um am Abschnittsende westlich Marktheidenfeld mit einem einseitig/ nordseitigen Ausbau den Anschluss zum Ausbauabschnitt westlich Marktheidenfeld bis Landesgrenze zu finden.

Schutzgebietsflächen werden mit dem Ausbauvorhaben in diesem Bereich nicht in Anspruch genommen.

# 4 Detailliert untersuchte Bereiche

Als sog. "Wirkraum" (Raum, innerhalb welchem sich Projektwirkungen auf ein Schutzgebiet ergeben können) wird ein Bereich von ca. 400 bis 500 m beidseits der Autobahn betrachtet.

Innerhalb des Wirkraumes wurden die LRT und sonstigen Biotopstrukturen kartiert sowie faunistische Übersichtsbegehungen durchgeführt. Weiterhin wurden sämtliche, bei den Geländebegehungen aufgefundenen Höhlen- bzw. Totholzbäume per GPS eingemessen und es wurden die Wildwechsel im Umfeld der bestehenden Autobahntrasse erfasst.

Um den Wissensstand in Bezug auf das VSch-Gebiet zu erhöhen, erfolgten innerhalb des Wirkraumes spezielle vogelkundliche Erfassungen.

Das Vorkommen von Fledermäusen ist auf Grund der Lebensraumstrukturen auch im Wirkraum anzunehmen. Das Vorkommen der schwer erfassbaren Arten Hirschkäfer und Eremit ist im Bereich von Alteichenbeständen auch im Wirkraum möglich. Eigene Kartierungen hierzu wurden nicht durchgeführt, ihr potenzielles Habitatspektrum ist aber mit der Lebensraum- und Biotopstrukturkartierung abgedeckt.

Die detailliert untersuchten Bereiche mit den vorkommenden Arten und LRT sind in der **Unterlage 19.3.3** im M = 1: 10.000 dargestellt.

## 4.1 Allgemeine Beschreibung des Wirkraumes

Der Wirkraum ist Teil des zentralen bis südlichen Bereiches des bayerischen Sandsteinspessarts, ein bis 586 m u. NN ansteigendes Mittelgebirge, gegliedert von Bächen, die in tief eingeschnittenen Tälern nach Osten und Süden zum Main hin entwässern. Im subatlantischen Klimabereich gelegen, ist der Sandsteinspessart niederschlagsreich und von ausgedehntem Waldbestand geprägt. Im Süden des Sandsteinspessarts besteht der Wald überwiegend aus Laubwald. Der Wald stockt auf sandigen, nährstoffarmen Böden der verwitternden Schichten des Unteren und Mittleren Buntsandsteins. Waldfrei zeigen sich nur die Bachtäler (Wiesen, Wiesenbrachen im Haslochbachtal und im Rohrbuchtal) sowie kleinere Rodungsinseln an Wegen und Gräben.

#### 4.2 Im Wirkraum vorkommende Lebensräume und Arten im FFH-Gebiet

# im SDB genannte Lebensräume nach Anhang I FFH-RL:

- Hainsimsen-Buchenwald
- Magere Flachlandmähwiesen
- Auwälder mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior

Im Wirkraum

nicht vorkommend: Flüsse der planaren bis montanen Stufe...

Feuchte Hochstaudenfluren ...

Siliaktfelsen mit Felsspaltenvegetation Schlucht- und Hangmischwald (Tilio-Acerion)

#### im SDB genannte Arten nach Anhang II FFH-RL:

- Bechsteinfledermaus
- Großes Mausohr
- Hirschkäfer und Eremit (Vorkommen im Wirkraum potenziell möglich)

aufgrund fehlender spezieller Lebensraumstrukturen kommen folgende im SDB genannte Arten im Wirkraum <u>nicht</u> vor: Biber

Kammmolch

Abbiss-/Skabiosen-Scheckenfalter

Dunkler und Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling

Groppe

Bachneunauge

## Beschreibung der Lebensräume im Wirkraum

#### Hainsimsen-Buchenwald

Der größte Flächenanteil im Wirkraum ist dem bodensauren, relativ artenarmen **Hainsimsen-Buchenwald** zuzuordnen. Die Rotbuche dominiert, beigemischt sind Eichen, in Verlichtungsbereichen auch Ebereschen und Birken.

In der artenarmen Krautschicht sind säureanzeigende Arten kennzeichnend, v. a. Arten der Drahtschmielen- und Adlerfarn-Gruppe wie Draht-Schmiele (*Deschampsia flexuosa*), Pillen-Segge (*Carex pilulifera*), Weiße Hainsimse (*Luzula luzuloides*), Behaarte Hainsimse (*Luzula pilosa*), Gewöhnlicher Dornfarn (*Dryopteris carthusiana*) und Gewöhnliches Bürstenmoos (*Polytrichum formosum*).

Bestände mit höherem Strukturreichtum, dem Vorkommen von Altbäumen und Höhlenbäumen und eines lichteren Unterwuchses, treten nur kleinflächig auf.

#### charakteristische Arten

Als charakteristische Arten, deren Populationsbestand an einen günstigen Erhaltungszustand des LRT gebunden ist, gelten über die in den SDB genannten Arten hinaus die Waldvogelarten (vgl. SDB VSch-Gebiet) und die "Leitarten" Wildkatze, Luchs und Rothirsch.

#### Wildkatze

Die wärmeliebende Wildkatze bevorzugt strukturreiche Laubholz- und Mischbestände in möglichst südlicher Exposition. Wichtige Lebensraumrequisiten sind großhöhlenreiche Altbäume, Dickungen sowie Waldwiesen für die Beutejagd.

Insgesamt wurden im Spessart seit 1984 in mehreren Stufen ca. 250 Wildkatzen ausgewildert. Derzeit läuft ein aktuelles Auswilderungsprogramm im Bereich des ehemaligen Forstamtes Rothenbuch außerhalb des UG (REGIE: FORSTAMTSRAT GEBHARDT), in dessen Rahmen seit 1993 bisher 50 Jungtiere gezüchtet und ausgewildert wurden. Die Katzen wanderten bisher bevorzugt nach Norden ab (ERGEBNISSE VON TELEMETRIEUNTERSUCHUNGEN IM RAHMEN DES AUSWILDERUNGSPROGRAMMS BZW. WIEDERFUNDE, MÜNDLICHE MITTEILUNG FORSTAMTSRAT GEBHARDT 2005). Nur in wenigen Fällen wurde nachweislich auch die Autobahn gequert, u. a. wurde eine der im September 1999 freigelassenen Wildkatzen nach vier Tagen in Freiheit tot an der A 3 westlich Marktheidenfeld (km 248+650, mehr als 3,5 km östlich des FFH-Gebietes) (DENK 2005, NABULON 2000), eine weitere wurde im Frühjahr 2006 tot bei Bau-km 235+800 westlich der AS Rohrbrunn (ifanos planung 2006) gefunden.

Beobachtungen der Art innerhalb des Wirkraumes bestehen darüber hinaus nördlich der T+R Spessart (ifanos planung 2005). Das Haslochbachtal und das Rohrbuchtal ermöglichen sichere Austauschbeziehungen für die Wildkatze zwischen Lebensräumen nördlich und südlich der A 3. Insgesamt steht die Population der Wildkatze im Spessart in Verbindung mit Vorkommen im Thüringer Wald und im Odenwald.

#### Luchs

Für diese größte europäische Katze liegen derzeit Einzelbeobachtungen aus dem an Bayern angrenzenden hessischen Teil des Spessarts vor. Bisher ist nicht geklärt, woher die Zuwanderer kommen. Die nächsten Luchsvorkommen gibt es im Harz (Wiederansiedlung im Jahr 2000) und im Grenzgebiet zwischen Bayern und Tschechien. Lange Wanderungen sind durchaus möglich, aber auch eine illegale Aussetzung aus einem Tierpark kann nicht ausgeschlossen werden. Bisher handelt es sich um Einzeltiere. Eine Vermehrung ist bisher nicht sicher nachgewiesen (NATURSCHUTZ AKTUELL NABU-PRESSEDIENST HESSEN, 23.03.2005). Das HESSISCHES MINISTERIUM FÜR UMWELT, LÄNDWIRTSCHAFT UND FORSTEN (PRESSESTELLE HESSISCHES MINISTERIUM FÜR UMWELT, LÄNDLICHEN RAUM UND VERBRAUCHERSCHUTZ, 19.05.2004) geht davon aus, dass die Tiere aus Populationen, die seit 1970 in verschiedenen Gebieten Deutschlands angesiedelt worden sind, stammen. Luchse sind - bis auf die Paarungszeit - Einzelgänger und benötigen auf Grund ihrer Ernährungsweise ein großes Revier von ca. 100 - 300 km², in dem sie keine gleichgeschlechtlichen Artgenossen dulden. Der Luchs jagt in der Dämmerung nach Beutetieren wie Reh, Fuchs und Hase.

Aufgrund der ausgedehnten Waldgebiete über die Grenzen der Bundesländer hinweg und der relativ großen unzerschnittenen und störungsarmen Bereiche im Spessart ist eine Wiederbesiedlung möglich. Das Landesamt für Umwelt (LFU) Bayern geht in seinem derzeit noch in

Bearbeitung befindlichen "Konzept für die Erhaltung und Wiederherstellung von überregional und bayernweit bedeutsamen Wildtierkorridoren an Bundesfernstraßen in Bayern" davon aus, dass der Spessart als Luchslebensraum anzusprechen ist und auch Querungen der A 3 erfolgen/ künftig erfolgen werden.

Die Brücken über das Haslochbachtal und das Rohrbuchtal stellen bereits sichere Querungshilfen für den Luchs zwischen Lebensräumen nördlich und südlich der A 3 dar.

#### Rothirsch

Der Spessart zählt zu den ausgewiesenen Rotwildgebieten Bayerns. Bekannte Einstände liegen nördlich und südlich der AS Rohrbrunn. Die Tiere wandern jahreszeitlich bedingt nachts und queren die Autobahn an den bestehenden Talbrücken (MÜNDLICHE MITTEILUNGEN FORST-AMTSRAT H. GEBHARDT UND FORSTAMTSLEITER H. LOY, FORSTAMT ROTHENBUCH, 2005). Das Haslochbachtal und das Rohrbuchtal ermöglichen somit Austauschbeziehungen für das Rotwild zwischen Lebensräumen nördlich und südlich der A 3.

Nach den Angaben im ABSP Lkr. Miltenberg besteht für die Population im Spessart (im Gegensatz zu einigen anderen Rotwildbeständen in Bayern) derzeit nicht die Gefahr der genetischen Verarmung, da in dem relativ großen Gebiet die Population selbst sehr groß ist (1.500 Tiere) und auch Austauschbeziehungen zu benachbarten Rotwildgebieten bestehen.

Durch den starken Verkehr mit über 50.000 Kfz/ Tag ist mit der bestehenden A 3 bereits eine hohe Trennwirkung verbunden. (In einer gutachterlichen Stellungnahme zur Barrierewirkung von Straßen für Rotwild wird bei einem Verkehrsaufkommen > 10.000 Fahrzeuge/Tag von einer nahezu vollständigen Barrierewirkung ausgegangen (HOHMANN 2003).

#### Magere Flachland-Mähwiesen

Im Offenlandbereich des Haslochbachtales und des Tals der Kleinaschaff kommen Bereiche mit artenreichem Extensivgrünland vor, die dem LRT **Magere Flachland-Mähwiesen** zuzuordnen sind. Eine richtige Mähwiesennutzung im Wirkraum besteht jedoch nicht. Die Flächen sind blütenreich und enthalten u.a. Rotes Straußgras (*Agrostis capillaris*), Gewöhnliches Ruchgras (*Anthoxanthum odoratum*), Rundblättrige Glockenblume (*Campanula rotundifolia*), Wiesen-Flockenblume (*Centaurea jacea*), Wiesen-Kammgras (*Cynosurus cristatus*), Schafschwingel (*Festuca ovina* agg.), Rotschwingel (*Festuca rubra*), Wolliges Honiggras (*Holcus lanatus*), Geflecktes Johanniskraut (*Hypericum maculatum*), Gemeiner Hornklee (*Lotus corniculatus*), Feld-Hainsimse (*Luzula campestris*), Kuckucks-Lichtnelke (*Lychnis flos-cuculi*), Wegerich (*Plantago spec.*), Knöllchen-Steinbrech (*Saxifraga granulata*), Kleiner Sauerampfer (*Rumex acetosella spp. acetosella*) und Feld-Thymian (*Thymus pulegioides*). Letztendlich haben sich die Ausbildungen der Tal-Fettwiesen (*Arrhenatherion*) und Fettweiden (*Cynosurion*) zu Artenreichem Extensivgrünland entwickelt, da eine intensive Bewirtschaftung auf Grund der schlecht zu bewirtschaftenden Gelände- und Standortsituation aus Sicht der Landwirtschaft nicht ergiebig wäre.

Bestände mit Großem Wiesenknopf (*Sanguisorba officinalis*), auf die der Dunkle und Helle Wiesenknopf-Ameisenbläuling angewiesen sind, kommen im <u>Wirkraum nicht</u> vor.

#### Auwald mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior

Im Tal der Kleinaschaff kommen kleine Erlen- und Eschenwaldfragmente mit Ausdehnungen von bis zu 1000 m² vor.

Die Flächen gehen am Talrand meist in Mischwald über, entlang des Gewässers grenzen sie an Magere Flachland-Mähwiesen, die im offenen Talraum zu finden sind.

Eine besondere Bedeutung für charakteristische Arten ist bei den Auwaldbeständen innerhalb des Wirkraums nicht gegeben.

## Beschreibung der Arten im Wirkraum

Die **Bechsteinfledermaus** ist am engsten an den Lebensraum Wald angepasst und bevorzugt die insektenreichen und ausgedehnten Laub- und Mischwaldbereiche im Wirkraum. Die Buchenwälder mit mehr oder weniger hohem Eichenanteil nördlich und südlich der A 3, aber auch die älteren Mischwaldbereiche bieten adäquate Jagdgebiete und Quartiermöglichkeiten (Wochenstuben und Sommerquartiere für Einzeltiere). Quartiermöglichkeiten bestehen z. B. südlich und südwestlich des Sendemastes und südlich der A 3 auf Höhe von Bischbrunn. Im Winter sucht die Bechsteinfledermaus unterirdische Quartiere (z.B. ungestörte Keller, Gewölbe) auf, die sich i.d.R. außerhalb der Waldbestände bzw. in Siedlungsnähe finden.

Die älteren Buchenbestände im Wirkraum sind potenziell gut geeignete Jagdhabitate für das Große Mausohr. Die niedrige Bodenvegetation in diesen Beständen ermöglicht einen Jagdflug dicht über dem Boden. Auch die Randstrukturen entlang von Forstwegen zeichnen sich durch einen besonderen Insektenreichtum aus. Als Wochenstuben und Sommerquartiere (störungsarme Dachstühle) sind Siedlungsbereiche im Flusstal des Mains außerhalb des FFH-Gebietes bekannt (funktionale Beziehungen zu den FFH-Gebieten DE 5923-302 und DE 6023-302, vgl. Kap. 2.8). Die Entfernung zwischen Wochenstuben und Jagdgebieten kann mehr als 10 km betragen. Demnach sind funktionale Beziehungen zum bekannten Wochenstubenquartier im Widerlager der Bettinger Mainbrücke anzunehmen. Einzelne Mausohrmännchen nutzen das östliche Widerlager der Haseltalbrücke als Tagesquartier, möglicherweise auch als Winterquartier. Kotfunde lassen auch auf ein Vorkommen des Großen Mausohres in den Widerlagern der Rohrbuchbrücke schließen. Die geplanten Brückenerneuerungen werden die Populationen des Großen Mausohrs im Untermaingebiet nicht nachhaltig einschränken, zumal in den Widerlagern der Brückenbauwerke wieder Hohlräume entstehen und auch Hohlkastenüberbauten (Eignung als Sommerquartiere) geplant sind. Normalerweise sucht das Große Mausohr frostfreie unterirdische Quartiere (z. B. ungestörte Keller, Gewölbe) auf, Baumhöhlen als potenzielle Winterquartiere für Einzeltiere (Männchen) spielen auf Grund der mikroklimatischen Mindestansprüche (konstante Temperaturen, hohe Luftfeuchte) eine untergeordnete Rolle. Im klimatisch begünstigten Maintal kommen winterschlafende Mausohren auch im Widerlager der Autobahnbrücke Bettingen vor (ca. 10 km südöstlich des Schutzgebietes).

## **Bestehende Barrierewirkung**

Fledermauskundliche Untersuchungen (KERTH, 1999, 2004) im Guttenberger Wald bei Würzburg haben die Trennwirkung der Autobahn wie folgt gezeigt:

- Nur einzelne telemetrierte Bechsteinfledermäuse queren die Autobahn zur Jagd; für die überwiegende Mehrzahl der telemetrierten Tiere wirkt die Autobahn als Reviergrenze.
- Im Bereich einer bestehenden Unterführung konnten 10 Arten beim Durchflug nachgewiesen werden, u. a. auch das Große Mausohr.

Die Ergebnisse entsprechen den folgenden allgemeinen Erkenntnissen:

- Fledermäuse überqueren vorhandene Autobahnen auf ihrem Weg ins Jagdrevier häufig nicht direkt, sondern nehmen Umwege (z. T. kilometerlang) in Kauf, um strukturgebunden entlang von vertikalen Grünstrukturen zu fliegen.
- Autobahnüberführungen ohne Grünstrukturen (typische Straßenüberführungen) werden i. d. R. nicht genutzt.

25

- Unterführungen mit hinführenden Leitlinien bzw. Grünbrücken mit seitlichen Leiteinrichtungen (Leitwänden) werden gerne von Fledermäusen zum Queren angenommen.
- Trassenabschnitte in Dammlage werden von Fledermäusen fast nie passiert.

Unterführungen kommen in Form von zwei ausgedehnten Talbrücken (Haseltalbrücke, Rohrbuchbrücke) und in Form von einzelnen Straßen- bzw. Waldwegunterführungen vor.

# 4.3 Im Wirkraum vorkommende Vogelarten im Vogelschutzgebiet

# im SDB genannte Arten nach Anhang I der VSch-RL:

- Raufußkauz
- Sperlingskauz
- Schwarzspecht
- Mittelspecht
- Grauspecht
- Halsbandschnäpper
- Zwergschnäpper
- Wanderfalke
- Neuntöter

# **Sonstige Arten**

Hohltaube

aufgrund fehlender spezieller Lebensraumstrukturen kommen folgende im SDB genannte Arten im Wirkraum <u>nicht</u> vor:

Wespenbussard Eisvogel Schwarzstorch

Sonstige Art: Mauersegler

## Beschreibung der Vogelarten im Wirkraum

Ein Rufnachweis eines Raufußkauzes ist in relativ weiter Entfernung, nördlich von Rohrbrunn, sowie südlich der Kleinaschaff, außerhalb des Wirkraumes gelungen, eine Ausdehnung der Reviere bis in den Wirkraum ist aber möglich. Die Bestände dieser Kleineule schwanken von Jahr zu Jahr sehr stark. Aus früheren Jahren ist für den Raufußkauz eine wesentlich höhere Bestandsdichte auch für den Wirkraum bekannt (MÜNDLICHE MITTEILUNG FORSTAMTSLEITER H. LOY, FORSTAMT ROTHENBUCH, 2005). Wie beim Sperlingskauz könnte auch hier die hohe Waldkauz-Dichte das Vorkommen des Raufußkauzes einschränken.

Folgende Arten konnten im Wirkraum nachgewiesen werden:

- Sperlingskauz,
- Schwarzspecht,
- · Mittelspecht,
- Halsbandschnäpper,
- · Zwergschnäpper,
- Grauspecht,
- Wanderfalke.
- Neuntöter

Der Schwarzspecht besiedelt die Waldbereiche im Wirkraum flächendeckend. Die Reviere erstrecken sich auch über die Autobahn hinweg. Höhlenkonzentrationen sind südlich der A 3 im Bereich des Sendemastes und auf Höhe von Bischbrunn (s. Karte) lokalisiert. Der Grauspecht bevorzugt eher lichte Altholzbereiche. Im Wirkraum liegt ein Revier im Bereich des Altholzbestandes nördlich der Rohrbuchbrücke. Der Mittelspecht tritt mit mindestens 2 Brutpaaren in den älteren Buchen-Eichenbeständen beiderseits der Autobahn auf. Zu den seltenen Arten im Wirkraum zählen der Sperlingskauz, der Halsbandschnäpper und der Zwergschnäpper. Der Sperlingskauz als Folgenutzer von Spechthöhlen wurde nördlich der A 3 zwischen Weibersbrunn und der AS Rohrbrunn nachgewiesen. Nachweise des Halsbandschnäppers beschränken sich auf das südlich der A 3 gelegene Untersuchungsgebiet westlich und östlich des Sendemastes. Für den Zwergschnäpper besteht ein einzelner Nachweis westlich der AS Rohrbrunn.

Die Hohltaube (sonstige im SDB genannte Art) ist eine charakteristische Art für den LRT Hainsimsen-Buchenwald und kommt im Wirkraum in Altholzbeständen mit Schwarzspechthöhlen vor.

Für Wanderfalken bestehen regelmäßig Brutnachweise in Falkenkästen an der Rohrbuchbrücke und an der Haseltalbrücke ("Aktion Wanderfalken- und Uhuschutz e. V.", W. Cavallo, mdl. Mai 2006). Ansitz- und Jagdmöglichkeiten innerhalb des Wirkraumes dieses Vogeljägers bestehen auf lichteren Waldflächen mit alten Eichen z.B. nördlich der Rohrbuchbrücke und entlang des Haslochbachtals. Weitere Vorkommen von Wanderfalken im Bereich des VSch-Gebietes sind nicht bekannt. Die geplanten Brückenerneuerungen werden die Population der Wanderfalken im Untermaingebiet nicht nachhaltig einschränken, auch wenn bei einem bauzeitigen Erhalt der Brutplätze bauzeitig die Brutmöglichkeiten nur eingeschränkt oder gar nicht möglich sein sollten. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden wieder Brutplatzangebote an den Brücken errichtet; von einer Wiederbesiedelung darf ausgegangen werden.

Halboffene Waldlichtungen mit Einzelbäumen und aufgelockertem Gehölzbestand bieten dem Neuntöter Brut- und Nahrungshabitat. 2005 konnten Brutpaare nordwestlich des Haslochbachtales, westlich der AS Rohrbrunn und außerhalb des VSch-Gebietes im Umfeld des Baumgartshofes (vgl. Unterlage 15.3) nachgewiesen werden.

#### **Bestehende Barrierewirkung**

Die A 3 zerschneidet den ehemals zusammenhängenden Waldlebensraum der Teilflächen 2, 3 und 4 des VSCH-GEBIETES "SPESSART". Spechte, Eulen, Greifvögel und auch die Hohltaube zählen zu den hochfliegenden Vogelarten, welche die Trasse problemlos im Überflug queren, so dass Austauschbeziehungen zwischen den Teilflächen des VSch-Gebietes bestehen. Darüber hinaus bieten die bestehenden hohen Talbrücken (Haseltal-, Rohrbuchbrücke) sichere Querungsmöglichkeiten.

Kleinere Vogelarten meiden aufgrund fehlender Deckung den Überflug von breiten Straßen. Teilweise markieren derartige Barrieren gleichzeitig die Grenze ihres Brutreviers. Nach REICH-HOLF (2003) weisen Autobahnen erheblich weniger Vogelschläge als Bundesstraßen oder Siedlungsrandstraßen auf, weil eine praktisch kontinuierlich befahrene Autobahn ein so ausgeprägtes Hindernis darstellt, dass dieses von Kleinvögeln entweder gar nicht mehr überflogen wird oder in ausreichend sicherer Höhe.

Auch wenn keine Querungsversuche im Überflug beobachtet wurden, so erhöhen Mittelstreifen mit Gehölzbewuchs generell das Kollisionsrisiko für Kleinvögel (STEIOF 1996), da die Tiere beim An- und Abflug in den Gefahrenbereich des Straßenverkehrs geraten können. Im Wirkraum kommen breite, bepflanzte Mittelstreifen im Bereich zwischen Bau-km 245+700 bis Bau-km 247+100 auf Höhe Bischbrunn vor.

# 4.4 Sonstige für die Erhaltungsziele des Schutzgebietes erforderlichen Landschaftsstrukturen

<u>Straßenbegleitgehölz und (nicht im Schutzgebiet liegender) Wald entlang der A 3:</u> Die Flächen sind zwar erheblich vorbelastet, übernehmen aber die Funktion als Pufferzonen für das eigentliche Schutzgebiet.

Die Breite der Störungszone entlang der Autobahn ist je nach Höhe der Damm- oder Einschnittslage auf beiden Straßenseiten unterschiedlich breit und kann insbesondere bei Vögeln zu einer stark reduzierten Brutdichte in der Nähe der Autobahn führen. An Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von 50.000 Kfz/Tag ergibt sich für Waldvögel eine effektive Stördistanz über 50 m hinaus. Die Reduktion der Brutdichte im Bereich über 50 m hinaus variiert stark zwischen den betroffenen Arten (Reijnen et al. 1997). Für Waldvogelarten liegt der Schwellenwert für Straßenverkehrslärm, oberhalb dessen ein Einfluss auf die Besiedlung des Lebensraums nachgewiesen werden kann, durchschnittlich zwischen 42 und 52 dB(A) (KLUMP 2001). Lärmberechnungen der ABD-N für die 52 dB(A)-Isophone haben ergeben, dass bei einem Ausbau der A 3 trotz Verkehrszunahme nach der Prognose aufgrund eines lärmmindernden Fahrbahnbelages der Lärm laut Berechnung reduziert wird. Die 52 dB(A) Isophone rückt näher an die Autobahn heran.

Bei Säugetieren sind im Vergleich zu Vögeln bei regelmäßigem Lärm von gleich bleibender Intensität häufiger Gewöhnungseffekte zu beobachten (MADER 1981, KNOLLE 1988, MACZEY & BOYE 1995, FREITAG & FRIEDRICH 1996). Rotwild wurde im Rohrbuchtal und an der AS Rohrbrunn in unmittelbarer Nähe der A 3 beobachtet. Fledermäuse gewöhnen sich z.B. an dauerhafte Lärmpegel, so dass sie ihre Quartiere auch in unmittelbarer Nähe einer bestehenden Autobahn anlegen, solange sie die Autobahn nicht queren müssen (KERTH 2004b). Auch besiedeln Mausohren in einem der größten Sommerquartiere in Nordbayern das in der Nähe liegende Widerlager der A 3-Mainbrücke bei Bettingen. Offensichtlich stört dabei die Fledermäuse bei der Wahl dieses Quartiers weder dauerhafter Lärm noch dauerhafte Erschütterung. Fledermauskundliche Untersuchungen zum Ausbau der A 3 durch den Guttenberger Wald (KERTH 2004 und FÖA LANDSCHAFTSPLANUNG 2001) zeigen zudem, dass Jagdschwerpunkt von

Myotis-Arten in direkter Autobahnnähe liegen können. Es ist nicht auszuschließen, dass trotz Verkehr die Rand- und Linienstrukturen entlang der A 3 bejagt werden.

#### Offenlandbereiche angrenzend an die Schutzgebiete

Generell bieten strukturreiche und extensiv genutzte Offenlandbereiche für die in Randbereichen von Laubwäldern bzw. lichten Altholzbeständen brütenden Vogelarten potenzielle Nahrungshabitate.

Extensives Grünland am Waldrand westlich Bischbrunn ist mehr oder weniger strukturarm und daher als Nahrungshabitat für wertbestimmende Arten der Schutzgebiete nur bedingt geeignet. Südlich der A 3 befindet sich Offenland im Umfeld des Baumgartshofes. Das Extensivgrünland mit einzelnen Gehölzen bildet eine für die Erhaltungsziele des VSch-Gebietes bedeutsame Landschaftsstruktur mit Kartierungsnachweisen von Schwarzspecht und Neuntöter.

# 5 Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete

# 5.1 Beschreibung der Bewertungsmethode

Die Erheblichkeit einer **Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebietes** wird in der Verträglichkeitsprüfung an den Erhaltungszielen gemessen und ergibt sich aus der FFH-RL wie folgt:

Art. 6 (3): Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten <u>Erhaltungszielen</u>.

Die "Legaldefinition" der "Erhaltungsziele" in Bezug auf die LRT und auf die Arten ergibt sich aus:

Art. 2 (2): Die aufgrund dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen zielen darauf ab, einen günstigen Erhaltungszustand der natürlichen Lebensräume und wildlebenden Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse zu bewahren oder wiederherzustellen.

Der "Erhaltungszustand" eines natürlichen **Lebensraums** wird als "günstig" erachtet, ...

Art.1 Bst. e: ... wenn

- sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen und
- die für seinen langfristigen Fortbestand notwendige Struktur und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiter bestehen werden und
- der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten im Sinne des Bst. i) günstig ist.

Der Erhaltungszustand einer Art wird als "günstig" erachtet, ...

Art.1 Bst. i: ...wenn

- aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird, und
- das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und
- ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern.

Um aufgrund des Vorhabens in einer Gesamtbewertung für die einzelnen im Natura 2000-Gebiet vorkommenden und im SDB genannten LRT'en und Arten letztlich eine "Erheblichkeit" oder "Nicht-Erheblichkeit" festzustellen, werden im folgenden die Eingriffstatbestände detailliert betrachtet und zunächst jeweils nach einer 6-stufigen Skala bewertet:

### keine Beeinträchtigung

Das Vorhaben löst – auch in der Zukunft durch indirekt ausgelöste Prozesse – keine quantitativen und/oder qualitativen Veränderungen des Vorkommens der Art des Anhangs II bzw. des Lebensraums des Anhangs I aus.

Alle für die Art bzw. für den Lebensraum relevanten Strukturen und Funktionen des Schutzgebiets (= für sie maßgebliche Bestandteile) bleiben im vollen Umfang und voller Leistungsfähigkeit erhalten.

Wenn sich die Art bzw. der Lebensraum im Schutzgebiet im Ist-Zustand in einem noch nicht günstigen Erhaltungszustand befindet, wird die notwendige zukünftige Verbesserung der aktuellen Situation nicht behindert.

Im Einzelfall kann sich durch das Vorhaben eine Förderung des Lebensraums oder der Art bzw. der zu ihrem Erhalt notwendigen Funktionen ergeben.

#### geringer Beeinträchtigungsgrad

Das Vorhaben löst geringfügige quantitative Veränderungen des Vorkommens der Art bzw. des Lebensraums aus.

Die Beeinträchtigung ist von sehr begrenzter Reichweite.

Sie betrifft im Wesentlichen Eigenschaften der Struktur, während kein Einfluss auf die Ausprägung der Kriterien der Funktionen und der Wiederherstellungsmöglichkeiten erkennbar ist. Die punktuelle Betroffenheit eines Teilbereiches löst keinerlei negative Entwicklungen in anderen Teilen des Schutzgebiets aus. Damit sind die Voraussetzungen zur langfristigen Sicherung bzw. Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustands der Art des Anhangs II bzw. des Lebensraums des Anhangs I vollständig gewahrt.

Beeinträchtigungen von geringem Grad entsprechen

- geringfügigen Verlusten oder Störungen des Lebensraums bzw. des Habitats der Art, die keine irreversiblen Folgen auslösen.
- leichte Bestandsschwankungen einer Art des Anhangs II bzw. von charakteristischen Arten des Lebensraums, die auch infolge natürlicher Prozesse auftreten können (z.B. Tod einzelner Individuen von einer größeren, stabilen Population) und die vom Bestand problemlos und in kurzer Zeit (eine Reproduktionsphase) durch natürliche Regenerationsmechanismen ausgeglichen werden können.
- irreversible Folgen von sehr geringem Umfang wie z.B. Flächenverlusten von wenigen m². Als gering werden ferner extrem schwache Beeinträchtigungen bewertet, die zwar ohne aufwändige Untersuchungen unterhalb der Nachweisbarkeitsgrenze liegen, jedoch wahrscheinlich sind.

#### noch tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad

Das Vorhaben löst geringfügige quantitative Veränderungen des Vorkommens der Art bzw. des Lebensraums aus.

Bevor eine Beeinträchtigung im Einzelfall als noch tolerierbar eingestuft wird, müssen u.a. folgende Fragen geklärt werden:

- Welchen Anteil am Vorkommen des Lebensraumtyps im Schutzgebiet nehmen die betroffenen Lebensräume ein?
- Stellen die betroffenen Lebensräume besondere Ausprägungen des Typs im Gebiet dar?
- Besitzen die betroffenen Bereiche im Lebenszyklus einer charakteristischen Art eine besondere Bedeutung?

- Welche Bedeutung haben die betroffenen Bereiche für das Lebensraumgefüge des Schutzgebiets? (z.B. besonderes Zonierungsmuster)
- Wie ist ihr Entwicklungspotenzial einzuschätzen, welche Entwicklungen bzw. Maßnahmen sind für sie im Managementplan des Gebiets vorgesehen?

#### bzw.

- Welcher Anteil des geschätzten Gesamtbestands der Art im Schutzgebiet bzw. welcher Anteil der geeigneten Lebensstätten der Art im Gesamtschutzgebiet wird betroffen?
- Spielt der betroffene Bereich im Lebenszyklus der Art eine besondere Funktion?
- Können Teilpopulationen durch Zerschneidungseffekte irreversibel isoliert werden?
- Verbleiben im Falle von zeitlich begrenzten Störungen im übrigen Gebiet ausreichend große, unbeeinträchtigte Populationen, um eine Wiederbesiedlung der beeinträchtigten Teilräume zu sichern?

Als noch tolerabel kann eine zeitweilige Beeinträchtigung eingestuft werden, die ohne unterstützende Maßnahmen aufgrund der eigenen Regenerationsfähigkeit des betroffenen Bestandes bzw. der betroffenen Lebensgemeinschaft vollständig reversibel ist. Ferner ist zu begründen, warum sich aus zeitweiligen Einbußen keine irreversiblen Folgen ergeben werden. Wenn eine irreversible Beeinträchtigung verbleibt, darf sie allenfalls lokal wirksam sein. Das Entwicklungspotenzial der Art bzw. des Lebensraums im Schutzgebiet wird außerhalb des im Verhältnis zum Gesamtgebiet kleinräumigen, direkt betroffenen Bereiches nicht eingeschränkt.

## hoher Beeinträchtigungsgrad

ausgeschlossen werden.

Mit einem hohen Beeinträchtigungsgrad wird die gebietsspezifische Schwelle der Erheblichkeit überschritten.

Die Stufe "hoher Beeinträchtigungsgrad" kennzeichnet Beeinträchtigungen, die zwar räumlich und zeitlich begrenzt bleiben werden, jedoch auf Grund ihrer Intensität vor dem Hintergrund des betroffenen Schutzgebiets nicht tolerabel sind. Ein Eingriff, der im Falle von großen und stabilen Vorkommen als noch tolerierbar eingestuft werden kann, löst für kleine bzw. aus sonstigen Gründen empfindliche Vorkommen eine schwerwiegende Beeinträchtigung aus. Ferner fallen in diese Kategorie Beeinträchtigungen, die zunächst nur räumlich und zeitlich begrenzt auftreten. Indirekt oder langfristig können sie sich über die erst lokal betroffenen Artbestände und Lebensraumvorkommen ausweiten. Es werden auch Funktionen und Wiederherstellungsmöglichkeiten des Lebensraums bzw. der Lebensstätten der Art partiell beeinträchtigt. Damit können irreversible Folgen für Vorkommen in anderen Teilen des Schutzgebiets nicht

Es werden dieselben Kriterien geprüft, die zur Begründung der im Einzelfall gegebenen Tolerierbarkeit einer Beeinträchtigung von Relevanz sind:

- Welchen Anteil am Vorkommen des Lebensraumtyps im Schutzgebiet nehmen die betroffenen Lebensräume ein?
- Stellen die betroffenen Lebensräume besondere Ausprägungen des Typs im Gebiet dar?
- Besitzen die betroffenen Bereiche im Lebenszyklus einer charakteristischen Art eine besondere Bedeutung?
- Welche Bedeutung haben die betroffenen Bereiche für das Lebensraumgefüge des Schutzgebiets? (z.B. besonderes Zonierungsmuster)
- Wie ist ihr Entwicklungspotenzial einzuschätzen, welche Entwicklungen bzw. Maßnahmen sind für sie im Managementplan des Gebiets vorgesehen?

#### bzw.

- Welcher Anteil des geschätzten Gesamtbestands der Art im Schutzgebiet bzw. welcher Anteil der geeigneten Lebensstätten der Art im Gesamtschutzgebiet wird betroffen?
- Spielt der betroffene Bereich im Lebenszyklus der Art eine besondere Funktion?
- Können Teilpopulationen durch Zerschneidungseffekte irreversibel isoliert werden?
- Verbleiben im Falle von zeitlich begrenzten Störungen im übrigen Gebiet ausreichend große, unbeeinträchtigte Populationen, um eine Wiederbesiedlung der beeinträchtigten Teilräume zu sichern?

#### sehr hoher Beeinträchtigungsgrad

Der Eingriff führt zu einer substanziellen quantitativen und/oder qualitativen Beeinträchtigung von Strukturen, Funktionen und/oder Voraussetzungen zur Entwicklung, die zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustands eines Lebensraums des Anhangs I oder einer Art des Anhangs II im Schutzgebiet notwendig sind.

Eine Restfläche des Lebensraums wird im Schutzgebiet zwar weiterhin ausgebildet sein, bzw. ein Teil der relevanten Funktionen werden weiterhin erfüllt sein, jedoch auf einem für das Schutzgebiet gravierend niedrigerem Niveau als vor dem Eingriff. Die Beeinträchtigung löst qualitative Veränderungen aus, die eine Degradation des Lebensraums bzw. des Habitats der Art einleiten können. Hierbei sind auch Veränderungen zu berücksichtigen, die zwar nicht die Zuordnung der betroffenen Flächen zum Lebensraumtyp in Frage stellen, dennoch einem Degradationsstadium innerhalb der Spanne der Ausprägungen des Lebensraums entsprechen.

Die betroffene Art verschwindet zwar nicht aus dem Schutzgebiet, die Situation ihres Bestands hat sich jedoch empfindlich verschlechtert. Für eine Art kann die Beeinträchtigung sowohl durch direkten Tod als auch durch Verlust oder Verschlechterung wesentlicher Habitatqualitäten mit negativer Rückkoppelung auf den Bestand auslösen.

## extrem hoher Beeinträchtigungsgrad

Eine extrem hohe Beeinträchtigung führt unmittelbar oder mittel- bis langfristig zu einem nahezu vollständigen Verlust der betroffenen Arten und Lebensräumen im betroffenen Schutzgebiet. Prozesse werden eingeleitet, die den langfristigen Fortbestand eines Lebensraums im Schutzgebiet gefährden. In manchen Fällen führt die quantitative oder qualitative Abnahme von Lebensraumflächen zu einem ungünstigen Verhältnis von gestörten zu intakten Zonen, das z.B. die Einwanderung von konkurrenzkräftigen Arten und die Verdrängung der charakteristischen Arten eines Lebensraums auslösen kann. Hierunter fallen auch Veränderungen, die die Wiederherstellungsmöglichkeiten für den Lebensraum irreversibel einschränken (z.B. Zunahme der Nährstoffverfügbarkeit in Mooren nach Grundwasserabsenkungen durch Torfmineralisation). Der Bestand einer Art wird vollständig vernichtet oder geht so drastisch zurück, dass die Mindestgröße für die langfristige Überlebensfähigkeit des Bestands unterschritten wird. Der eventuell verbleibende Restbestand wird so empfindlich, dass er durch natürliche Schwankungen der Standortfaktoren oder der Bestandsdynamik ausgelöscht werden könnte. Die Beeinträchtigung führt zu Habitatsverlusten, die die langfristige Überlebensfähigkeit des Bestands im Gebiet gefährden.

Durch den Eingriff wird eine mobile Tierart aus dem Schutzgebiet irreversibel vergrämt, so dass das Gebiet für sie seine Bedeutung verliert.

(nach Gutachten zum Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau. F+E Vorhaben 02.221/2002/LR im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.)

# 5.2 Beeinträchtigungen der FFH-Lebensraumtypen im Wirkraum

#### 5.2.1 LRT 9110 Hainsimsen-Buchenwald

Angaben im SDB:

- 38%-Anteil im FFH-Gebiet (von gesamt < 45%-Anteil aller LRT; bei 95%-Anteil Wald im FFH-Gebiet);
  - (38% von 17.416 ha = 6.618 ha)
- hervorragende Repräsentativität
- 2-15 %-Anteil bezogen auf den gesamten Bestand des LRT in Deutschland
- guter Erhaltungszustand, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich
- sehr hohe Bedeutung für den Erhalt des LRT bezogen auf Deutschland

charakteristische Arten:

Wildkatze, Rotwild, Luchs (potenziell), Mopsfledermaus, Schwarzspecht, Grauspecht, Sperlingskauz, Raufußkauz, Hohltaube, Zwergschnäpper

# **Anlagebedingte Auswirkungen:**

Die Schutzgebietsgrenzen verlaufen durchwegs in einem Abstand von mind. 40 m zur bestehenden Autobahn, so dass das Ausbauvorhaben im Regelfall noch einen deutlichen Abstand zum FFH-Gebiet wahrt. Allerdings werden durch die mit dem Ausbau verbundenen Änderungen bei den Anschlussstellen (AS Weibersbrunn und AS Rohrbrunn) und in der Linienführung (insbesondere zwischen der T+R Spessart und der Rohrbuchbrücke) zusammengenommen auch ca. 57 ha Straßenbegleitgehölz und daran anschließende Waldfläche in Anspruch genommen.

Der Großteil dieser Inanspruchnahme betrifft die autobahnparallelen Bereiche <u>außerhalb des</u> <u>FFH-Gebietes</u> (ca. 46 ha), die durch diese Randlage zur bestehenden, hoch frequentierten Autobahn entsprechend vorbelastet sind und im Hinblick auf die charakteristischen Arten mit hoher Wahrscheinlichkeit keine besondere Lebensraumfunktion aufweisen.

Der in Relation zum LRT-Anteil im FFH-Gebiet betrachtete reine Flächenverlust von ca. 11 ha Wald <u>im FFH-Gebiet</u> führt insgesamt zu einem <u>noch tolerierbaren Beeinträchtigungsgrad</u>, da die Beeinträchtigung allenfalls lokal wirksam ist und das Entwicklungspotenzial des Lebensraumtyps und der charakteristischen Arten im FFH-Gebiet insgesamt nicht eingeschränkt wird.

Anlagebedingt wird abschnittsweise auch die bestehende Autobahnbegleitpflanzung in Anspruch genommen, durch die Erweiterung der T+R Spessart auch weitere Gehölzflächen. Bis eine neue Bepflanzung wieder die ihr zugedachte Pufferfunktion voll erfüllen kann, werden die Schadstoff- und insbesondere die Lichtimmissionen abschnittsweise über einen gewissen Zeitraum intensiver in den Waldlebensraum hineinwirken. Eine populationsgefährdende Situation für die charakteristischen Arten des LRT ist jedoch nicht erkennbar. Mit dem "Zuwachsen" der neuen Begleitpflanzung nehmen die entsprechenden Beeinträchtigungen auch wieder kontinuierlich ab. Im Bereich der Erweiterung der T+R Spessart Süd puffern die dort vorgesehen Schutzwände die möglichen Wirkungen in die angrenzenden Schutzgebiete. Der Beeinträchtigungsgrad ist gering, da auf Grund der geringfügigen Verluste oder Störungen des Lebensraums keine irreversiblen Folgen ausgelöst werden.

Mit dem Ausbauvorhaben erfolgt eine Zunahme der versiegelten Flächen und in der Folge eine Zunahme der Fahrbahnwassermenge. Die Neuorganisation der Entwässerung sieht eine flächendeckende Sammlung und Ableitung des Fahrbahnwassers in Absatz- und Rückhaltebe-

cken (ASB+RHB) vor, womit Schmutzstoffe im Fahrbahnwasser zurückgehalten und die Vorfluter nur in verträglichem Maße mit den Abflussmengen beaufschlagt werden. In der Folge kommt es zu einer künftigen Entlastung der Waldflächen, da entsprechende Einrichtungen bisher fehlen und das Fahrbahnwasser über weite Teile unkontrolliert über die Böschungen in den Wald abfließt. Insbesondere aber wird künftig auch das Risiko von sog. "Ölunfällen" erheblich reduziert. Die mit dem Bau der Beckenanlagen einhergehende Flächeninanspruchnahme von Wald <u>außerhalb</u> der Schutzgebiete stellt für das eigentliche FFH-Gebiet lediglich einen <u>geringen</u> Beeinträchtigungsgrad dar.

## Betriebsbedingte Auswirkungen

Mit dem 6-streifigen Ausbau und der Zunahme des Verkehrs wird die Trennwirkung der Autobahn für die charakteristischen Arten des LRT Hainsimsen-Buchenwald verstärkt. Zwar ist erkennbar, dass z. B. das Großwild sich an die bereits bestehende "Barriere Autobahn" angepasst hat. Eigene Beobachtungen im Rahmen der Kartierungen und eine entsprechende Angabe des Forstamtes Rothenbuch bestätigen, dass sowohl Schwarz- als auch Rotwild sich durchaus autobahnnah aufhält. Diese praktisch "jagdfreien" Zonen werden vom jagdbaren Wild offensichtlich bewusst aufgesucht. Andererseits kommt es immer wieder zu Individuenverlusten durch Wildunfälle als unmittelbare Folge der Trennwirkung. Diese ereignen sich v. a. in den Nacht- und frühen Morgenstunden, in denen tendenziell eine geringere Verkehrsdichte einzelne Individuen dazu verleitet einen Querungsversuch zu unternehmen. Die Auswertung der registrierten Wildunfälle zeigt, dass im derzeitigen Zustand ohne vorhandenen Wildschutzzaun keine deutlichen Unfallschwerpunkte erkennbar sind. Die Wildunfälle verteilen sich über den gesamten Autobahnabschnitt durch den Spessart. Schon aus Verkehrssicherheitsgründen ist deshalb ein durchgehender Wildschutzzaun künftig sinnvoll. In der Folge wird jedoch auch die Trennwirkung durch die Gesamtanlage Autobahn mit Wildschutzzaun "effektiver". Die Betrachtung einzelner Abschnitte der Schutzgebietsdurchfahrung ergibt dazu ein differen-

zierteres Bild.
Während im westlichen Abschnitt der mit der Linienverbesserung einhergehende Neubau einer

Während im westlichen Abschnitt der mit der Linienverbesserung einhergehende Neubau einer Talbrücke und im östlichen Abschnitt mit der Beibehaltung der bestehenden Talbrücken Querungsmöglichkeiten bestehen, fehlt im mittleren Abschnitt eine vergleichbare Querungsmöglichkeit.

Überregionale naturschutzfachliche Planungen sprechen dem Spessart bundesweite Bedeutung als Lebensraum und auch als Lebensraumkorridor zu (LfU Bayern, BfN). Im bundesweit entworfenen Netz der "Lebensraumkorridore" wird die Bedeutung der "Kohärenz" für das FFH-Gebiet Hochspessart unterstrichen. Demnach kreuzt ein nord-süd gerichteter Hauptwanderkorridor die diagonal durch den Spessart laufende Autobahn.

Da Funktionen und Lebensstätten der charakteristischen Arten partiell beeinträchtigt werden, können im mittleren Durchfahrungsbereich des Schutzgebietes irreversible Folgen nicht ausgeschlossen werden, so dass im mittleren Abschnitt ein <u>hoher Beeinträchtigungsgrad</u> für charakteristische Arten angenommen werden muss.

Trotz Zunahme der Verkehrsmenge wird aufgrund eines lärmmindernden Oberflächenbelages die Lärmbelastung laut Berechnung insgesamt reduziert. Damit ergibt sich für die relativ autobahnnahen Waldbereiche eine gewisse Entlastungswirkung.

Von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub wird nicht ausgegangen. Die Luft- und Schadstoffeinträge bleiben auch nach anlagebedingter Verschiebung des Korridors der mittelbaren Beeinträchtigungen weitestgehend außerhalb des Schutzgebietes. Die Pufferzone mit Straßenbegleitgehölz und Wald außerhalb der Schutzgebietsgrenzen fängt Schadstoffe weiterhin ab.

Daraus resultiert ein insgesamt geringer Beeinträchtigungsgrad.

#### **Baubedingte Auswirkungen:**

Wald wird nur in bautechnisch notwendigem Ausmaß entlang der Trassenböschungen auf einer Breite von in der Regel 3,50 m in Anspruch genommen. Bedingt durch die Schutzgebietsabgrenzungen liegen die betroffenen Flächen weitestgehend außerhalb der Schutzgebiete, so dass der LRT nur geringfügig betroffen ist.

Verkehr von Baustellenfahrzeugen (Lärm, Erschütterungen und sonstige Immissionsbelastungen) bedingt eine Beeinträchtigung von Flächen des LRT entlang von Waldwegen, die für eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen sind. Staubemissionen werden dabei allerdings durch während der Bauzeit vorübergehende Asphaltierungen gemindert. Die Beeinträchtigung entlang von Waldwegen im Schutzgebiet ist nicht nachhaltig und nur lokal wirksam, so dass die Beeinträchtigung insgesamt zu einem geringen Beeinträchtigungsgrad führt. Eine besondere Lebensraumfunktion der betroffenen Flächen für charakteristische Arten ist nicht gegeben. Das Entwicklungspotenzial des Lebensraumtyps und der charakteristischen Arten im FFH-Gebiet wird insgesamt nicht eingeschränkt.

☐ zusammenfassende Bewertung zu den Beeinträchtigungen für den LRT Hainsimsen Buchenwald (mit charakteristischen Arten):
- Erhebliche Beeinträchtigung -

## 5.2.2 LRT 6510 Magere Flachland-Mähwiesen

Angaben im SDB:

- < 1%-Anteil im FFH-Gebiet</li>
   (<1% von 17.416 ha = < 1.741 ha 0,174 ha)</li>
- gute Repräsentativität
- < 2 %-Anteil bezogen auf den gesamten Bestand des LRT in Deutschland</li>
- guter Erhaltungszustand, Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich
- mittlere Bedeutung für den Erhalt des LRT bezogen auf Deutschland

charakteristische Arten: Schmetterlinge (Ameisenbläulinge)

Wertvolle bzw. typische Ausprägungen des LRT Magere Flachlandmähwiesen mit Lebensraumfunktion für die charakteristischen Arten sind im Wirkraum (im Haslochbachtal und im Tal der Kleinaschaff) nicht vorhanden.

#### Anlagebedingte Auswirkungen:

Flachlandmähwiesen werden von dem eigentlichen 6-streifigen Ausbau nicht überbaut. Aufgrund der Neuorganisation der Entwässerung kommt jedoch ein ASB+RHB im Haslochbachtal zu liegen. Dabei kommt es infolge des Verlustes von ca. 490 m² brachliegender Mähwiesen durch Überbauung zu einem insgesamt nur geringen Beeinträchtigungsgrad des LRT.

### Betriebsbedingte Auswirkungen:

Von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub wird nicht ausgegangen. Im Bereich des Tals der Kleinaschaff verläuft die Autobahn in ca. 150 - 200 m Entfernung. Die Luft- und Schadstoffeinträge bleiben hier weitestgehend außerhalb des Schutzgebietes, zumal für die Autobahn im betroffenen Bereich eine leichte Linienbegradigung weiter nach Norden hin vorgenommen wird. Im Haslochbachtal breiten sich die verkehrsbedingten Luftschadstoffe durch die Autobahn-Talbrücke in einer Höhe von bis zu 70 m diffus und windbeeinflusst aus. Ein konzentrierter Eintrag auf den Flächen des LRT ist auch hier nicht gegeben. Der Beeinträchtigungsgrad ist daher als gering einzustufen.

#### **Baubedingte Auswirkungen:**

Flächen im Tal der Kleinaschaff werden baubedingt nicht in Anspruch genommen. Im Haslochbachtal werden zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen die Wiesenflächen außerhalb der vorübergehenden Inanspruchnahme durch Biotopschutzzaun geschützt. Baubedingte Beeinträchtigungen durch Verkehr von Baustellenfahrzeugen (Lärmauswirkungen, Erschütterungen und Schadstoffimmissionen) ergeben sich zudem entlang benachbarter Waldwege. Staubemissionen werden dabei allerdings durch während der Bauzeit vorübergehende Asphaltierungen der Wege gemindert. Die Beeinträchtigungen sind nicht nachhaltig und nur lokal wirksam, so dass die Beeinträchtigung insgesamt zu einem geringen Beeinträchtigungsgrad führt. Eine besondere Lebensraumfunktion der betroffenen Flächen für charakteristische Arten ist nicht gegeben. Das Entwicklungspotenzial des Lebensraumtyps und der charakteristischen Arten im FFH-Gebiet wird insgesamt nicht eingeschränkt. Weitere baubedingte Beeinträchtigungen der Flachlandmähwiesen sind nur vorübergehend und daher als geringer Beeinträchtigungsgrad einzustufen.

□ zusammenfassende Bewertung zu den Beeinträchtigungen für den LRT Magere Flachlandmähwiesen:
- Nicht-Erhebliche Beeinträchtigung -

## 5.2.3 LRT 91E0 Auwald mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior

Angaben im SDB:

- < 1%-Anteil im FFH-Gebiet</li>
   (<1% von 17.416 ha = < 1.741 ha) 0,174 ha</li>
- gute Repräsentativität
- < 2 %-Anteil bezogen auf den gesamten Bestand des LRT in Deutschland</li>
- mittlerer bis schlechter Erhaltungszustand, Wiederherstellung schwierig bis unmöglich
- mittlere Bedeutung für den Erhalt des LRT bezogen auf Deutschland

Die einzelnen Flächen des LRT Auwald besitzen im Wirkraum (im Kleinaschafftal) Ausdehnungen von ca. bis zu 1000 m². Es handelt sich um Fragmente, spezifische charakteristische Arten kommen auf Grund der geringen Flächengrößen für diesen LRT nicht vor.

### Anlagebedingte Auswirkungen:

Auwaldflächen werden von dem 6-streifigen Ausbau weder überbaut noch in sonstiger Weise anlagebedingt beeinträchtigt.

#### **Betriebsbedingte Auswirkungen:**

Die Autobahn verläuft ca. 150 - 200 m nördlich des Tals. Trotz Zunahme der Verkehrsmenge wird aufgrund eines lärmmindernden Fahrbahnbelages die Lärmbelastung laut Berechnung insgesamt reduziert. Damit ergibt sich für das Tal der Kleinaschaff eine gewisse Entlastungswirkung.

Von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub wird nicht ausgegangen. Die Luft- und Schadstoffeinträge bleiben weitestgehend außerhalb des Schutzgebietes. Die Pufferzone mit Straßenbegleitgehölz und Wald außerhalb der Schutzgebietsgrenzen fängt Schadstoffe weiterhin ab. Der <u>Beeinträchtigungsgrad</u> ist daher als <u>gering</u> einzustufen.

#### **Baubedingte Auswirkungen:**

Flächen im Tal der Kleinaschaff werden baubedingt nicht in Anspruch genommen. Baubedingte Beeinträchtigungen (Lärmauswirkungen, Erschütterungen und Schadstoffimmissionen) ergeben sich jedoch durch Verkehr von Baustellenfahrzeugen entlang der Waldwege beidseits des Talgrunds der Aschaff. Staubemissionen werden dabei allerdings durch während der Bauzeit vorübergehende Asphaltierungen der Wege gemindert. Die Beeinträchtigung ist nicht nachhaltig und nur lokal wirksam. Insgesamt ergibt sich somit für den im Schutzgebiet nur kleinflächig vorkommenden und prioritären LRT ein noch tolerierbaren Beeinträchtigungsgrad. Eine besondere Lebensraumfunktion der betroffenen Flächen für charakteristische Arten ist nicht gegeben. Das Entwicklungspotenzial des Lebensraumtyps und der charakteristischen Arten im FFH-Gebiet wird insgesamt nicht eingeschränkt.

☐ zusammenfassende Bewertung zu den Beeinträchtigungen für den LRT Auwald mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior:
- Nicht-Erhebliche Beeinträchtigung -

# 5.3 Beeinträchtigungen der FFH-Arten im Wirkraum

#### 5.3.1 Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr

Die zwei Waldfledermausarten werden im Folgenden zusammen betrachtet, da sie auf die relevanten Wirkprozesse in gleicher Weise reagieren.

Der Erhaltungszustand der Waldfledermausarten Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr ist

- von der Gesamtausdehnung des Waldlebensraumes
- von der Ausprägungsvielfalt
- von der relativen Ungestörtheit der Wälder innerhalb der Teilflächen des FFH-Gebietes und
- von der Vernetzungssituation innerhalb der Teilflächen

abhängig und somit unmittelbar an den Erhalt des Wald-LRT gebunden.

#### Anlagebedingte Auswirkungen:

Die Schutzgebietsgrenzen verlaufen durchwegs in einem Abstand von mind. 40 m zur bestehenden Autobahn, so dass das Ausbauvorhaben im Regelfall noch deutlichen Abstand zum FFH-Gebiet wahrt. Allerdings werden durch die mit dem Ausbau verbundenen Änderungen bei den Anschlussstellen (AS Weibersbrunn und AS Rohrbrunn) und in der Linienführung (insbesondere zwischen der T+R Spessart und der Rohrbuchbrücke) zusammengenommen auch ca. 57 ha Waldfläche und daran angrenzend Straßenbegleitgehölz in Anspruch genommen. Der Großteil der Inanspruchnahme von Wald (ca. 46 ha) bzw. Autobahnbegleitgehölz betrifft die autobahnparallelen Bereiche <u>außerhalb des FFH-Gebietes</u>, die durch diese Randlage zur bestehenden, hoch frequentierten Autobahn entsprechend vorbelastet sind und im Hinblick auf die charakteristischen Arten mit hoher Wahrscheinlichkeit keine besondere Lebensraumfunktion aufweisen.

Der in Relation zum Gesamtgebiet (17.416 ha) betrachtete reine Flächenverlust an Waldlebensraum von ca. 11 ha wird insgesamt als <u>noch tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad</u> angesehen, da die Auswirkungen allenfalls lokal wirksam ist und der Erhaltungszustand für die Fledermausarten im FFH-Gebiet insgesamt nicht eingeschränkt wird. Auffällige Höhlenbäume, die im Umfeld der Autobahn kartiert wurden, sind durch das Ausbauvorhaben nicht direkt betroffen.

Bauzeitig wird abschnittsweise auch die bestehende Autobahnbegleitpflanzung in Anspruch genommen. Bis eine neue Bepflanzung wieder die ihr zugedachte Pufferfunktion voll erfüllt, werden die Schadstoff- und insbesondere die Lichtimmissionen abschnittsweise über einen gewissen Zeitraum intensiver in den Waldlebensraum hineinwirken. Eine populationsgefährdende Situation für die Fledermausarten ist jedoch nicht erkennbar. Mit dem "Zuwachsen" der neuen Begleitpflanzung nehmen die entsprechenden Beeinträchtigungen auch wieder kontinuierlich ab. Der Beeinträchtigungsgrad ist somit als gering einzustufen.

#### Betriebsbedingte Auswirkungen:

Mit dem Ausbauvorhaben und der Zunahme des Verkehrs wird die Barrierewirkung der Autobahn für die beiden Fledermausarten erhöht.

Eine Beeinträchtigung hinsichtlich Sicherung bzw. Wiederherstellung des genetischen Austausches ist jedoch nicht erkennbar, da für die Fledermäuse ein Überfliegen auch mit dem 6-streifigen Querschnitt grundsätzlich möglich bleibt. Auch die Möglichkeiten der Querung durch die Waldwegunterführungen und die Talbrücken bleiben in vollem Umfang erhalten, so dass von einem geringen Beeinträchtigungsgrad durch Erhöhung der Barrierewirkung ausgegangen wird.

Trotz Zunahme der Verkehrsmenge wird aufgrund eines lärmmindernden Fahrbahnbelages die Lärmbelastung laut Berechnung insgesamt reduziert. Damit ergibt sich für relativ autobahnnahe Fledermauslebensräume eine gewisse Entlastungswirkung.

Von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub wird nicht ausgegangen. Die Luft- und Schadstoffeinträge bleiben auch nach anlagebedingter Verschiebung des Korridors der mittelbaren Beeinträchtigungen weitestgehend außerhalb des Schutzgebietes. Die Pufferzone mit Straßenbegleitgehölz und Wald außerhalb der Schutzgebietsgrenzen fängt Schadstoffe weiterhin ab.

Daraus resultiert ein insgesamt geringer Beeinträchtigungsgrad.

### **Baubedingte Auswirkungen:**

Wald wird nur in bautechnisch notwendigem Ausmaß entlang der Trassenböschungen auf einer Breite von in der Regel 3,50 m in Anspruch genommen. Bedingt durch die Schutzgebietsabgrenzungen liegen die betroffenen Flächen weitestgehend außerhalb des Schutzgebietes. Verkehr von Baustellenfahrzeuge (Lärm, Erschütterungen und sonstige Immissionsbelastungen) bedingt eine Beeinträchtigung für die Waldfledermausarten entlang von Waldwegen, die für eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen sind. Staubemissionen werden dabei allerdings durch während der Bauzeit vorübergehende Asphaltierungen gemindert. Die Beeinträchtigung entlang von Waldwegen im Schutzgebiet ist nicht nachhaltig und nur lokal wirksam, so dass die Beeinträchtigung insgesamt zu einem geringen Beeinträchtigungsgrad führt. Eine besondere Lebensraumfunktion der betroffenen Flächen für Waldfledermäuse ist nicht gegeben. Trassennah werden bauzeitlicher Lärm, Erschütterungen und sonstige Immissionsbelastungen durch den laufenden Verkehrsbetrieb überdeckt.

□ zusammenfassende Bewertung zu den Beeinträchtigungen für die Arten Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr:
- Nicht-Erhebliche Beeinträchtigung -

#### 5.3.2 Hirschkäfer und Eremit

Die zwei Käferarten werden im Folgenden zusammen betrachtet, da sie auf die relevanten Wirkprozesse in gleicher Weise reagieren.

# Anlagebedingte Auswirkungen:

Die Schutzgebietsgrenzen verlaufen durchwegs in einem Abstand von mind. 40 m zur bestehenden Autobahn, so dass das Ausbauvorhaben im Regelfall noch deutlichen Abstand zum FFH-Gebiet wahrt. Allerdings werden durch die mit dem Ausbau verbundenen Änderungen bei den Anschlussstellen (AS Weibersbrunn und AS Rohrbrunn) und in der Linienführung (insbesondere zwischen der T+R Spessart und der Rohrbuchbrücke) zusammengenommen auch ca. 57 ha Waldfläche und daran angrenzend Straßenbegleitgehölz in Anspruch genommen. Der Großteil der Waldinanspruchnahme (ca. 46 ha) betrifft jedoch die an die Autobahn grenzenden Waldbereiche <u>außerhalb des FFH-Gebietes</u>. Dabei handelt es sich aufgrund der Randlage zur bestehenden, hoch frequentierten Autobahn durchwegs um entsprechend vorbelastete Waldbereiche, die im Hinblick auf die beiden Käferarten mit hoher Wahrscheinlichkeit keine besondere Lebensraumfunktion aufweisen.

Der in Relation zum Wald-Anteil im FFH-Gebiet betrachtete reine Flächenverlust von ca. 11 ha Wald (v. a. LRT Hainsimsen Buchenwald) <u>im FFH-Gebiet</u> führt insgesamt zu einem <u>geringen Beeinträchtigungsgrad</u>, da Flächen mit Alteichen als zu erhaltende Strukturelemente nicht betroffen sind.

Das Entwicklungspotenzial des Lebensraumes für die beiden Käferarten wird im FFH-Gebiet nicht eingeschränkt.

Anlagebedingt wird abschnittsweise auch die bestehende Autobahnbegleitpflanzung in Anspruch genommen. Bis eine neue Bepflanzung wieder die ihr zugedachte Pufferfunktion voll erfüllen kann, werden die Schadstoff- und insbesondere die Lichtimmissionen abschnittsweise über einen gewissen Zeitraum intensiver in den Waldlebensraum hineinwirken. Im Rahmen des Ausbaus wird im Bereich der angerissenen Waldränder wieder eine Bepflanzung der neu entstehenden Böschungen und bei Bedarf eine Unterpflanzung mit Sträuchern und Bäumen II. Ordnung zur Anlage eines stufig aufgebauten Waldmantels durchgeführt. Der Beeinträchti-

gungsgrad ist gering, da auf Grund der geringfügigen Verluste oder Störungen des Lebensraums keine irreversiblen Folgen ausgelöst werden.

## **Betriebsbedingte Auswirkungen:**

Mit dem Ausbauvorhaben und der Zunahme des Verkehrs wird die Barrierewirkung der Autobahn für die beiden Käferarten potenziell verstärkt. Der <u>Beeinträchtigungsgrad</u> ist <u>noch tolerierbar</u>, da die Auswirkungen nur lokal wirksam sind. Das Entwicklungspotenzial der Arten bzw. des Lebensraums im Schutzgebiet wird außerhalb des im Verhältnis zum Gesamtgebiet kleinräumigen, direkt betroffenen Bereiches nicht eingeschränkt.

Von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub wird nicht ausgegangen. Die Luft- und Schadstoffeinträge bleiben auch nach anlagebedingter Verschiebung des Korridors der mittelbaren Beeinträchtigungen weitestgehend außerhalb des Schutzgebietes. Die Pufferzone mit Straßenbegleitgehölz und Wald außerhalb der Schutzgebietsgrenzen fängt Schadstoffe weiterhin ab.

Daraus resultiert ein insgesamt geringer Beeinträchtigungsgrad.

#### **Baubedingte Auswirkungen:**

Wald wird nur in bautechnisch notwendigem Ausmaß entlang der Trassenböschungen auf einer Breite von in der Regel 3,50 m in Anspruch genommen. Bedingt durch die Schutzgebietsabgrenzungen liegen die betroffenen Flächen weitestgehend außerhalb des Schutzgebietes. Verkehr von Baustellenfahrzeugen (Lärm, Erschütterungen und sonstige Immissionsbelastungen) bedingt lokale Beeinträchtigungen entlang von Waldwegen, die für eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen sind. Staubemissionen werden dabei allerdings durch während der Bauzeit vorübergehende Asphaltierungen gemindert. Die Beeinträchtigung entlang von Waldwegen im Schutzgebiet ist nicht nachhaltig und nur lokal wirksam, so dass die Beeinträchtigung insgesamt zu einem geringen Beeinträchtigungsgrad führt. Trassennah werden bauzeitlicher Lärm, Erschütterungen und sonstige Immissionsbelastungen durch den laufenden Verkehrsbetrieb überdeckt.

□ zusammenfassende Bewertung zu den Beeinträchtigungen für die Arten Hirschkäfer und Eremit:
- Nicht-Erhebliche Beeinträchtigung -

# 5.4 Beeinträchtigungen der Vogelarten im Wirkraum

# 5.4.1 Raufußkauz, Sperlingskauz, Schwarzspecht, Grauspecht, Mittelspecht, Halsbandschnäpper und Zwergschnäpper

Die Waldvogelarten werden im Folgenden zusammen betrachtet, da sie auf die relevanten Wirkprozesse in gleicher Weise reagieren.

Der Erhaltungszustand der Populationen der Waldvogelarten Raufußkauz, Sperlingskauz, Schwarzspecht, Grauspecht, Mittelspecht, Halsbandschnäpper und Zwergschnäpper ist jeweils

- von der Gesamtausdehnung des Waldlebensraumes
- von der Ausprägungsvielfalt (insbesondere Altholzvorkommen zum Bau von Baumhöhlen/ Folgenutzung gebauter Baumhöhlen)
- von der relativen Ungestörtheit der Wälder innerhalb der Teilflächen des VSch-Gebietes und
- von der Vernetzungssituation innerhalb des VSch-Gebietes abhängig und somit an einen günstigen Erhaltungszustand des Waldlebensraumes gebunden.

## **Anlagebedingte Auswirkungen:**

Die Schutzgebietsgrenzen verlaufen durchwegs in einem Abstand von mind. 40 m zur bestehenden Autobahn, so dass das Ausbauvorhaben im Regelfall noch deutlichen Abstand zum VSch-Gebiet wahrt. Allerdings werden durch die mit dem Ausbau verbundenen Änderungen bei den Anschlussstellen (AS Weibersbrunn und AS Rohrbrunn) und in der Linienführung (insbesondere zwischen der T+R Spessart und der Rohrbuchbrücke) zusammengenommen auch ca. 57 ha Waldfläche und daran angrenzend Straßenbegleitgehölz in Anspruch genommen. Der Großteil der Waldinanspruchnahme (ca. 46 ha) betrifft jedoch die an die Autobahn grenzenden Waldbereiche (inkl. Straßenbegleitgehölz) außerhalb des VSch-Gebietes. Dabei handelt es sich aufgrund der bestehenden, hoch frequentierten Autobahn durchweg um entsprechend vorbelastete Waldbereiche, die insbesondere auch für die Waldvogelarten mit hoher Wahrscheinlichkeit keine hochwertigen Biotopstrukturen darstellen. Auffällige Altholzbäume/ Höhlenbäume, die zwar auch in relativer Nähe zur Autobahn kartiert worden sind, sind durch das Ausbauvorhaben dennoch nicht direkt betroffen. Der in Relation zum Gesamtgebiet (28.393 ha) betrachtete reine Flächenverlust von 11 ha wird insgesamt als noch tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad angesehen, da die Auswirkungen allenfalls lokal wirksam sind und der Erhaltungszustand der Waldvogelarten im VSch-Gebiet insgesamt nicht eingeschränkt wird.

## Betriebsbedingte Auswirkungen:

Mit dem Ausbauvorhaben und der Zunahme des Verkehrs wird die Barrierewirkung der Autobahn für die Vogelarten erhöht.

Eine Beeinträchtigung hinsichtlich Sicherung bzw. Wiederherstellung des genetischen Austausches ist jedoch nicht erkennbar, da für die Vogelarten ein Überfliegen auch mit dem 6-streifigen Querschnitt grundsätzlich möglich bleibt, so dass von einem geringen Beeinträchtigungsgrad durch die Erhöhung der Barrierewirkung ausgegangen wird.

Trotz Zunahme der Verkehrsmenge wird aufgrund eines lärmmindernden Fahrbahnbelages die Lärmbelastung laut Berechnung insgesamt reduziert. Damit ergibt sich für die relativ autobahnnahen Vogellebensräume eine gewisse Entlastungswirkung.

Von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub wird nicht ausgegangen. Die Luft- und Schadstoffeinträge bleiben auch nach anlagebedingter Verschiebung des Korridors der mittelbaren Beeinträchtigungen weitestgehend außerhalb des Schutz-

gebietes. Die Pufferzone mit Straßenbegleitgehölz und Wald außerhalb der Schutzgebietsgrenzen fängt Schadstoffe weiterhin ab. Durch bereichsweise unsymmetrische Verschiebung der Trassenlage kommt es zudem auch zu Entlastungen innerhalb der Pufferzone. Daraus resultiert ein insgesamt geringer Beeinträchtigungsgrad.

## **Baubedingte Auswirkungen:**

Wald wird nur in bautechnisch notwendigem Ausmaß entlang der Trassenböschungen auf einer Breite von in der Regel 3,50 m in Anspruch genommen. Bedingt durch die Schutzgebietsabgrenzungen liegen die betroffenen Flächen weitestgehend außerhalb des Schutzgebietes. Verkehr von Baustellenfahrzeugen (Lärm, Erschütterungen und sonstige Immissionsbelastungen) bedingt eine Beeinträchtigung für die Waldvogelarten entlang von Waldwegen, die für eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen sind. Staubemissionen werden dabei allerdings durch während der Bauzeit vorübergehende Asphaltierungen gemindert. Die Beeinträchtigung entlang von Waldwegen im Schutzgebiet ist nicht nachhaltig und nur lokal wirksam, so dass die Beeinträchtigung insgesamt zu einem geringen Beeinträchtigungsgrad führt. Eine besondere Lebensraumfunktion der betroffenen Flächen für die Waldvogelarten ist nicht gegeben. Trassennah werden bauzeitlicher Lärm, Erschütterungen und sonstige Immissionsbelastungen durch den laufenden Verkehrsbetrieb überdeckt.

□ zusammenfassende Bewertung zu den Beeinträchtigungen für die Arten Raufußkauz, Sperlingskauz, Schwarzspecht, Grauspecht, Mittelspecht, Halsbandschnäpper und Zwergschnäpper:

- Nicht-Erhebliche Beeinträchtigung -

#### 5.4.2 Neuntöter

Der Erhaltungszustand der Population des Neuntöters ist vom Vorkommen strukturreicher Lichtungen innerhalb der Teilflächen des VSch-Gebietes und vom Erhalt und der Vernetzungssituation der geeigneten Habitate abhängig.

## **Anlagebedingte Auswirkungen:**

Mit dem Ausbauvorhaben werden die ausgedehnten Lichtungen bzw. Kahlschläge als Lebensräume des Neuntöters nicht direkt betroffen. Der <u>Beeinträchtigungsgrad</u> ist daher als <u>gering</u> einzustufen.

#### Betriebsbedingte Auswirkungen:

Mit dem Ausbauvorhaben und der Zunahme des Verkehrs wird die Barrierewirkung der Autobahn für die Vogelarten erhöht.

Eine Beeinträchtigung hinsichtlich Sicherung bzw. Wiederherstellung des genetischen Austausches ist jedoch nicht erkennbar, da für die Vogelart ein Überfliegen auch mit dem 6-streifigen Querschnitt grundsätzlich möglich bleibt, so dass von einem geringen Beeinträchtigungsgrad durch Erhöhung der Barrierewirkung ausgegangen wird.

Trotz Zunahme der Verkehrsmenge wird aufgrund eines lärmmindernden Fahrbahnbelages die Lärmbelastung laut Berechnung insgesamt reduziert. Damit ergibt sich für die relativ autobahnnahen Vogellebensräume eine gewisse Entlastungswirkung.

Von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub wird nicht ausgegangen. Die Luft- und Schadstoffeinträge bleiben auch nach anlagebedingter Verschiebung des Korridors der mittelbaren Beeinträchtigungen weitestgehend außerhalb des Schutz-

gebietes. Die Pufferzone mit Straßenbegleitgehölz und Wald außerhalb der Schutzgebietsgrenzen fängt Schadstoffe weiterhin ab.

Daraus resultiert ein insgesamt geringer Beeinträchtigungsgrad.

## **Baubedingte Auswirkungen:**

Wald wird nur im bautechnisch notwendigem Ausmaß entlang der Trassenböschungen auf einer Breite von in der Regel 3,50 m in Anspruch genommen. Bedingt durch die Schutzgebietsabgrenzungen liegen die betroffenen Flächen weitestgehend außerhalb des Schutzgebietes.

Verkehr von Baustellenfahrzeugen (Lärm, Erschütterungen und sonstige Immissionsbelastungen) bedingt lokale Beeinträchtigungen entlang von Waldwegen, die für eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen sind. Staubemissionen werden dabei allerdings durch eine während der Bauzeit vorübergehende Asphaltierung gemindert. Die Beeinträchtigung entlang von Waldwegen im Schutzgebiet ist nicht nachhaltig und nur lokal wirksam, so dass die Beeinträchtigung insgesamt zu einem geringen Beeinträchtigungsgrad führt. Trassennah werden bauzeitlicher Lärm, Erschütterungen und sonstige Immissionsbelastungen durch den laufenden Verkehrsbetrieb überdeckt.

# □ zusammenfassende Bewertung zu den Beeinträchtigungen für die Art Neuntöter:

- Nicht-Erhebliche Beeinträchtigung -

## 5.4.3 Wanderfalke

Eine gewisse Sonderrolle innerhalb der Verträglichkeitsprüfung nimmt der Wanderfalke ein, der im VSch-Gebiet nach dem SDB als "Nahrungsgast" angegeben ist, und in Nistkästen in der Rohrbuchbrücke und in der Haseltalbrücke der A 3 in der Vergangenheit immer wieder erfolgreich gebrütet hat. Natürliche Brutplätze für den felsbrütenden Wanderfalken kommen im Spessart nicht vor.

### Anlagebedingte Auswirkungen:

Für den Wanderfalken als "Nahrungsgast" ergeben sich durch den 6-spurigen Ausbau der A 3 keine anlagebedingten Beeinträchtigungen.

Mit dem Neubau der Rohrbuchbrücke und der Haseltalbrücke werden auch jeweils wieder Nistplatzangebote für den Wanderfalken eingerichtet. Es ergibt sich damit keine anlagebedingte Veränderung des Beeinträchtigungsgrades.

#### Betriebsbedingte Auswirkungen:

Für den hoch fliegenden Greifvogel ergibt sich auch bei Zunahme des Verkehrs mit großer Wahrscheinlichkeit keine zusätzliche Beeinträchtigung. Ein gewisses Kollisionsrisiko wird bei den im Rahmen des Wanderfalkenprogramms eingerichteten Nistkästen in Brückenbauwerken in Kauf genommen und dürfte insbesondere bei unerfahrenen Jungvögeln eine größere Rolle spielen als bei Altvögeln.

Da auch künftig wieder ein Nistplatzangebot eingerichtet wird, muss im Gegenzug das Kollisionsrisiko, auch bei einem höheren DTV, in Kauf genommen werden.

Soweit überhaupt prognostizierbar ergibt sich max. ein geringer Beeinträchtigungsgrad.

Trotz Zunahme der Verkehrsmenge wird aufgrund eines lärmmindernden Fahrbahnbelages die Lärmbelastung laut Berechnung insgesamt reduziert.

Von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub wird nicht ausgegangen. Die Luft- und Schadstoffeinträge bleiben auch nach anlagebedingter Verschiebung des Korridors der mittelbaren Beeinträchtigungen weitestgehend außerhalb des Schutzgebietes. Die Pufferzone mit Straßenbegleitgehölz und Wald außerhalb der Schutzgebietsgrenzen fängt Schadstoffe weiterhin ab.

Daraus resultiert ein insgesamt geringer Beeinträchtigungsgrad.

#### **Baubedingte Auswirkungen:**

Die baubedingten Beeinträchtigungen dürften für den Wanderfalken als "Nahrungsgast" mit hoher Wahrscheinlichkeit nur von einem geringen Beeinträchtigungsgrad sein, da er auf das Bauumfeld nicht angewiesen ist.

Mit der Erneuerung der Rohrbuchbrücke und der Haseltalbrücke werden wieder Nistplatzangebote eingerichtet, um auch künftig wieder sichere Brutstätten für die Wanderfalken anzubieten. Die Wanderfalkennistkästen sollen auch bauzeitig erhalten werden. Vor und während der Bauzeit werden die erforderlichen Maßnahmen in enger Abstimmung mit dem die Wanderfalkenkästen betreuenden Verein "Aktion Wanderfalken- und Uhuschutz e. V." getroffen, um während der Bauzeit möglichst lückenlos eine Brutmöglichkeit aufrecht zu erhalten. Auch wenn es während der Bauzeit für die Wanderfalken zu Brutausfällen kommen sollte, so lassen die intakten Wanderfalkenvorkommen im Untermaingebiet in jedem Fall erwarten, dass nach Beendigung der Baumaßnahme die Nistplätze vom Wanderfalken wieder angenommen werden (mdl. von Lossow, LfU, Vogelschutzwarte). Insofern handelt es sich um einen zeitlich befristeten, noch tolerierbaren Beeinträchtigungsgrad.

□ zusammenfassende Bewertung zu den Beeinträchtigungen für die Art Wanderfalke:
- Nicht-Erhebliche Beeinträchtigung –

## 6 Vorhabensbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Das Ausbauvorhaben beinhaltet allgemeine, <u>projektimmanente Schadensbegrenzungen</u>, die in die Ausbauplanung eingegangen und bereits in die Bewertung nach Kap. 5 eingegangen sind:

- Bestandsorientierte Linienführung und Gradientenlage
  Die vorliegende Ausbauplanung orientiert sich am Bestand und vermeidet dadurch eine
  erhebliche neue Flächenüberbauung und -versiegelung und Reliefveränderungen.
  Durch weitgehende Inanspruchnahme von Flächen des bestehenden Straßenkörpers,
  einschließlich des teilweise vorhandenen überbreiten Mittelstreifens, wird die Inanspruchnahme von Flächen weiter minimiert.
- Mit Hilfe von geotechnischen Stützkonstruktionen können an hohen bestehenden Dammböschungen die oberen Böschungsbereiche für den Ausbau verbreitert und gleichzeitig die unteren Böschungsbereiche erhalten werden.

- Im Bereich hoher standfester Einschnittsböschungen kann durch den Bau relativ steiler Böschungen die Flächeninanspruchnahme minimiert werden.
- Waldmantelschutzpflanzung zum Schutz angrenzender Waldbestände
  Im Bereich der durch das Bauvorhaben aufgerissenen Waldflächen wird die durch den
  Ausbau verloren gehende Straßenbegleitpflanzung im Sinne einer Waldrandpflanzung
  durchgehend neu aufgebaut.
   Bei Bedarf wird schließlich zusätzlich in den angrenzenden Waldbeständen eine Unterpflanzung mit Bäumen 2. Ordnung und Straucharten vorgenommen, um die Bestandsstabilität zu verbessern.
- Anlage von Absetz- und Rückhaltebecken für Fahrbahnwasser (ASB+RHB) In Zusammenhang mit dem 6-streifeigen Ausbau werden in notwendigem Umfang Absetzbecken (ASB) und Rückhaltebecken (RHB) mit Abscheideranlagen vorgesehen, um Schmutzstoffe aus dem Fahrbahnwasser weitgehend zurückzuhalten. Drosseleinrichtungen ermöglichen eine dosierte Abgabe der Abflussmenge aus den Regenrückhaltebecken in die natürlichen Vorfluter. Mit den vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen wird gegenüber dem derzeitigen Zustand die Verschmutzungsgefahr für die Schutzgebiete, dabei insbesondere für das Grundwasser und das Oberflächengewässer erheblich verringert.
- Bau einer neuen Talbrücke

Die im Kauppenaufstieg notwendige Linienverbesserung zur Reduzierung der Unfallgefahr wird so vorgenommen, dass im Bereich eines natürlichen Geländeeinschnittes eine **Talbrücke** realisiert werden kann.

Diese projektimmanente Schadensgrenzung verdient besondere Erwähnung, weil damit für den Lebensraumverbund beidseits der Autobahn eine weitere sichere Querungsmöglichkeit geschaffen wird, wie sie in dieser Form bisher nicht existiert und von daher sogar eine Verbesserung gegenüber der bisherigen Situation mit sich bringt. Durch Einsatz einer geotechnischen Stützkonstruktion am Böschungsfuß des westlichen Widerlagers wird dabei eine Flächeninanspruchnahme von Wald innerhalb der Schutzgebietsabgrenzungen auf Höhe der Aschaffquelle vermieden.

Anlage von Irritationsschutzwänden
 An der Südwestseite der Tank- und Rastanlage Spessart Süd werden zur Abschirmung
 der Natura-2000-Gebiete und zum Schutz vor Irritationen (Lärm, optische Effekte)
 Schutzwände angebracht.

Abgeleitet aus den in Kap. 5 dargestellten und zunächst verbleibenden Beeinträchtigungen werden **folgende "Maßnahmen zur Schadensbegrenzung"** mit Bedeutung für das FFH-GEBIET "HOCHSPESSART" notwendig:

#### M1 Anlage von für Wildkatzen unüberwindbaren Wildschutzzäunen

Mit dem Ausbauvorhaben werden beidseitig der neuen Autobahn wildkatzensichere Wildschutzzäune errichtet. Damit wird nicht nur das Kollisionsrisikos für Schalenwild (Rotwild, Reh, Wildschwein etc.) verringert, sondern wirkungsvoll auch in Bezug auf den Verlust nur einzelner Individuen besonders empfindlich reagierender charakteristischen Arten Wildkatze und Luchs (pot.) eine Schadensbegrenzung erreicht.

Der wildkatzensichere Zaun ergänzt notwendig das Gesamtkonzept der Querungshilfen (Bestand/Neubau) und erfüllt somit Schutz- und Leitfunktion.

Der wildkatzensichere Zaun hat nach entsprechenden Erkenntnissen eines Forschungsvorhabens (Entwicklung eines für Wildkatzen unüberwindbaren Wildschutzzaunes an Straßen auf Basis von Verhaltensstudien als Beitrag zum Artenschutz bei Säugetieren, Lüttmann, W. Hochhardt, E. Hoßfeld, http://www.foea.de/f\_public.html) eine Maschenweite von 4 cm, ist 1,80 m hoch und mit einem Abschlussprofil versehen, das ein Überklettern weitgehend verhindert.

#### M2 Bau einer Grünbrücke im Bereich Weibersbrunn – AS Rohrbrunn

Damit wird die mit dem 6-streifigen Ausbau durch den gesamten Streckenabschnitt des Spessarts verbundene Zunahme der Trennwirkung der Autobahn an einem weiteren Streckenabschnitt erheblich gemindert, der ohne diese Grünbrücke nur unzureichende Querungsmöglichkeiten für die charakteristischen Tierarten aufweisen würde.

Der Bau dieser Querungshilfe entspricht den Erfordernissen des Netzes an "Lebensraumkorridoren" des Bundesamtes für Naturschutz, das für den Bereich westlich der T+R Spessart einen "Hauptkorridor für Arten der Wälder und Halboffenlandschaften" angibt.

Auch wird damit den Forderungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt entsprochen, das in ein einer gutachterlichen Stellungnahme und mit Bezug auf eine "Zerschneidungsstudie" für Bayern für diesen Bereich den Bau einer "Querungshilfe" fordert, die insbesondere von den Leitarten Rotwild und Luchs angenommen werden kann. In diesem Bereich kann aufgrund der topografischen Verhältnisse diesen Anforderungen nur durch den Bau einer Grünbrücke entsprochen werden.

Schließlich entspricht der Bau der Tierquerungshilfe auch hier den tatsächlichen Vorkommen bzw. Verhalten des Rotwildes (Leitart) und auch des Schwarzwildes, das hier fahrbahnnah mit auffällig hohen Bestandszahlen beobachtet wird (FoA Rothenbuch) Dies konnte bei den Bestandaufnahmen anhand der Wildwechsel auch tatsächlich bestätigt werden.

Die Querungshilfe bietet Raum für einen vegetationsbedeckten, durch seitliche Irritationsschutzwände beruhigten Bereich. Als Leitstrukturen werden randlich Gehölze gepflanzt, die eine Höhe von mehreren Metern erreichen können. Dazu wird Oberboden und Wasser speicherndes Substrat mit einer Schichtdicke von mind. 1m aufgetragen. Die Irritationsschutzwände werden seitlich über die Widerlager hinaus entlang der Böschungen weitergeführt und in die vorgesehene Straßenbegleitpflanzung eingebunden. Abgeschirmt von Luftturbulenzen, optischen und akustischen Irritationen, stellt das Bauwerk eine Querungsmöglichkeit nicht nur für das Wild (besonders Rothirsch, Luchs und Wildkatze als charakteristische Arten des Wald-LRT), sondern auch für Fledermäuse (Bechsteinfledermaus, Großes Mausohr) dar. Auch schutzgebietsrelevanten Käfer-(Hirschkäfer, Eremit) und Vogelarten bietet die Grünbrücke eine sichere Querungsmöglichkeit.

Der Bau einer Grünbrücke stellt im Vergleich zum bestehenden Zustand nicht nur eine Maßnahme zur Schadensbegrenzung, sondern eine deutliche Verbesserung der Austauschmöglichkeiten der Lebensgemeinschaften innerhalb der Teilflächen des Schutzgebietes dar.

# 7 Beurteilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete durch andere zusammenwirkende Pläne und Projekte

Zum aktuellen Bearbeitungsstand liegen keine Erkenntnisse über Pläne oder Projekte vor, die Schutzziele des FFH- und des VSch-Gebietes berühren bzw. in gleicher Weise wie das Ausbauvorhaben auf diese einwirken (Abfrage vom April 2006 bei LRÄmter AB, MIL, MSP und der Reg Ufr.).

### 8 Gesamtübersicht über Beeinträchtigungen durch das Vorhaben im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten, Beurteilung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen

Nach den in Kap. 5 dargestellten Ergebnissen der Bewertung der Beeinträchtigungen und den daraus abgeleiteten "Maßnahmen zur Schadensbegrenzung" (Kap. 6) ergibt sich für die Beurteilung FFH-Verträglichkeit folgendes:

# 8.1 Beurteilung bezüglich Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL Hainsimsen-Buchenwald (LRT 9110)

Ein direkter Flächenverlust von Hainsimsen-Buchenwald (LRT 9110) innerhalb des Schutzgebietes ist in geringen Umfang von ca. 11 ha gegeben. Die einzelnen Teilflächen des FFH-Gebietes als gut ausgeprägte großflächige Buchenwälder bleiben erhalten und werden durch das Ausbauvorhaben nicht neu zerschnitten.

Es ist davon auszugehen, dass diese ausgedehnten Buchenwälder auch in Zukunft einen geeigneten Lebensraum für die vorkommenden <u>charakteristischen Arten</u> bilden. Durch die vorgesehenen, besonderen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung wird eine Grünbrücke, sowie im Rahmen der Linienverbesserung eine zusätzliche Talbrücke neu errichtet, so dass neben den vorhandenen Talbrücken zukünftig an zwei weiteren Stellen im Bereich des FFH-Gebietes relativ sicher gestaltete Querungsmöglichkeiten vorhanden sein werden. Für den durch die bestehende Autobahn bereits beeinträchtigten Individuen- bzw. Genaustausch der charakteristischen Arten ist somit keine erhebliche Verschlechterung zu erwarten. Für einzelne Artengruppen dürfte insbesondere die vorgesehene Grünbrücke sogar eine deutliche Verbesserung der Situation bedeuten. Individuenverluste durch Querung der Autobahn an ungeeigneten Stellen mit Kollisionsrisiko werden durch die Errichtung wildkatzengerechter Wildschutzzäune vermieden. Da bislang keine Wildschutzzäune bestehen, bedeutet die Errichtung der Zäune sogar eine deutliche Verbesserung der Gefährdungssituation.

Auch durch die bauzeitige Flächeninanspruchnahme von Straßenbegleitgrün sowie in geringem Maße von direkt angrenzendem Wald (in der Regel außerhalb der eigentlichen Schutzgebiete) ist keine erhebliche Beeinträchtigung bezüglich der Erhaltungsziele des Wald-LRT zu erwarten. Das bestehende Autobahnbegleitgrün, bildet zwar zusammen mit den Waldbereichen zwischen Schutzgebietsgrenzen und der Autobahn eine Pufferzone, ist jedoch entsprechend vorbelastet und von deutlich reduzierter Habitatqualität. Durch den Aufbau einer neuen, dichten Straßenbegleitpflanzung mit "Pufferfunktion" ist insgesamt nicht von einer nachhaltigen Beeinträchtigung auszugehen.

Die Benutzung von Waldwegen für den Verkehr von Baustellenfahrzeugen bedingt vorübergehende lokale Beeinträchtigungen, wobei Staubemissionen durch während der Bauzeit vorüber-

gehende Asphaltierungen gemindert werden. Eine nachhaltige Beeinträchtigung ist nicht gegeben.

Mit der geregelten Ableitung von Fahrbahnwasser wird eine bestehende Beeinträchtigung weitestgehend reduziert und eine Beeinträchtigung von Boden bzw. des Gewässersystems im FFH-Gebiet gemindert.

#### Magere Flachland-Mähwiesen (LRT 6510)

Die Mageren Flachland-Mähwiesen sind im Tal der Kleinaschaff durch den Ausbau der A 3 flächenmäßig nicht, im Haslochbachtal nicht erheblich betroffen. Im Rahmen des Neubaus eines Regenrückhaltebeckens im Haslochbachtal südlich der Autobahn werden nur 490 qm bereits länger brachliegende Wiesenbestände überbaut.

Eine Beeinträchtigung durch zunehmende Immissionen bei steigendem Verkehrsaufkommen auf der gesamten A 3 ist für das Tal der Kleinaschaff als auch für das Haslochbachtal, über welches die Talbrücke mit einer lichten Höhe von bis zu 70 m führt, nicht zu erwarten. Beeinträchtigungen während der Bauzeit sind nicht nachhaltig.

#### Auwald mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior (LRT 91E0)

Die Auwaldflächen im Tal der Kleinaschaff werden durch den Ausbau der A 3 flächenmäßig nicht betroffen.

Eine Beeinträchtigung durch zunehmende Immissionen bei steigendem Verkehrsaufkommen auf der gesamten A 3 ist für das Tal der Kleinaschaff nicht zu erwarten. Beeinträchtigungen während der Bauzeit sind nicht nachhaltig.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Erhaltungsziele für die Lebensraumtypen Hainsimsen-Buchenwald (LRT 9110), Magere Flachland-Mähwiesen (LRT 6510), Auwald mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior und den dafür charakteristischen Arten durch die Ausbaumaßnahme incl. der vorliegenden Änderung der AS Weibersbrunn und dem Ausbau der T+R Spessart nicht erheblich beeinträchtigt werden. Dem Erhalt bzw. der Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes der natürlichen Lebensräume gemäß Art. 1 FFH-RL wird nicht entgegengewirkt.

#### 8.2 Beurteilung bezüglich den Arten nach Anhang II der FFH-RL

Fortpflanzungsstätten von Arten nach Anhangs II (Bechsteinfledermaus, Großes Mausohr, Hirschkäfer, Eremit) werden durch das Ausbauvorhaben nicht erkennbar betroffen.

Die Fortpflanzungsstätten des Großen Mausohrs liegen außerhalb des zu prüfenden FFH-Gebietes, u.a. in den FFH-Gebieten 5923-302 und 6023-302, zu denen funktionale Beziehungen bestehen. Die funktionalen Beziehungen werden durch den Ausbau nicht beeinträchtigt. Durch die Verwendung von lärmmindernden Straßenbelägen kommt es rechnerisch zu einer Verringerung der Lärmbelastung was sich in einer Verschiebung der 52 dB(A)-Isophone zur Autobahn hin auswirkt (vgl. Unterlage 15.3).

Bezüglich der Verstärkung des Barriereeffektes gilt, dass trotz des Ausbauvorhabens keine erhebliche Verschlechterung der derzeitigen Situation hinsichtlich des Individuen- und Genaustausches erkennbar ist. So stellt z.B. die bestehende Autobahn für die Arten zwar eine Barriere dar, die Aufrechterhaltung der Vernetzung von Lebensräumen ist jedoch durch die Talbrücken bzw. Unterführungen möglich. Überflüge von Fledermäusen sind ebenfalls nicht ausgeschlos-

sen, wie Beobachtungen an anderen Stellen der A 3 belegen (KERTH 2004b). Tiere die sich an die bestehende Barrieresituation gewöhnt haben, werden die Autobahn an geeigneter Stelle auch weiterhin queren.

Durch die vorgesehenen besonderen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung kann erreicht werden, dass die Möglichkeiten des Individuen- bzw. Genaustausches durch das Ausbauvorhaben nicht erheblich verschlechtert werden.

Im Rahmen der schadensbegrenzenden Maßnahmen werden eine Talbrücke und eine Grünbrücke neu geschaffen. Im Verbund mit den bestehenden Talbrücken und Unterführungen bieten sich somit für die Arten im Spessart sichere Querungsmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen an, für die derzeit unzureichende Querungsmöglichkeiten der A 3 im Bereich des Hochspessarts vorhanden sind.

Durch den zeitweisen Verlust der Straßenbegleitgehölze mit "Pufferfunktion" für die angrenzenden Waldlebensräume hinsichtlich Störeffekte und Immissionen ist keine nachhaltige Beeinträchtigung für die Arten nach Anhang II der FFH-RL abzuleiten, da auf Grund der Neuanlage von Straßenbegleitgehölzen im Sinne einer Waldrandpflanzung und der bei Bedarf zusätzlichen Unterpflanzung in den angrenzenden Waldbereichen ein Waldmantel mit Schutz- und Pufferfunktion neu entsteht. Auch bei steigendem Verkehrsaufkommen ist nicht von einer nachhaltigen Beeinträchtigung der Flächen mit Lebensraumfunktion bzw. mit einzelnen Höhlenbäumen als potenzielle Quartiere auszugehen. Ebenso ist durch die Benutzung von Waldwegen (Baustellenfahrzeuge) keine nachhaltige Beeinträchtigung gegeben.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Erhaltungsziele bezüglich der Arten nach Anhang II der FFH-RL durch die Ausbaumaßnahme incl. der vorliegenden Änderung der AS Weibersbrunn und dem Ausbau der T+R Spessart nicht erheblich beeinträchtigt werden. Dem Erhalt bzw. der Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes der Arten gemäß Art. 1 FFH-RL wird nicht entgegengewirkt.

#### 8.3 Beurteilung bezüglich den Arten nach Anhang I der VSch-RL

Fortpflanzungsstätten von Vogelarten des Anhangs I werden durch das Ausbauvorhaben nicht erkennbar betroffen.

Auch wenn durch das Ausbauvorhaben der Autobahnquerschnitt größer wird und der Verkehr zunehmen wird, ist damit keine erhebliche Verschlechterung der derzeitigen Situation hinsichtlich des Individuen- und Genaustausches erkennbar.

Naturgemäß sind Vögel in der Lage Verkehrswege zu überfliegen. Die bestehende Autobahn mit dem aktuell hohen Verkehrsaufkommen stellt für einzelne Kleinvogelarten zwar eine gewisse Barriere mit einer potenziellen Kollisionsgefahr dar. Durch den 6-streifigen Ausbau kommt es jedoch zu keinen populationsrelevanten Veränderungen des Ist-Zustandes. Durch den zeitweisen Verlust der Straßenbegleitgehölze mit "Pufferfunktion" für die angrenzenden Waldlebensräume hinsichtlich Störeffekte und Immissionen ist nicht eine nachhaltige Beeinträchtigung für die Arten nach Anhang I der VSch-RL abzuleiten. Auch wird auf Grund der Neuanlage von Straßenbegleitgehölzen im Sinne einer Waldrandpflanzung und der bei Bedarf zusätzlichen Unterpflanzung in den angrenzenden Waldbereichen ein Waldmantel mit Schutzund Pufferfunktion neu entstehen. Auch bei steigendem Verkehrsaufkommen ist nicht von einer erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigung der Flächen mit Lebensraumfunktion auszugehen. Durch die Verwendung von lärmmindernden Straßenbelägen kommt es rechnerisch zu einer Verringerung der Lärmbelastung, was sich in einer Verschiebung der 52 dB(A)-Isophone zur Autobahn hin auswirkt (vgl. Unterlage 15.3).

Nachhaltige Beeinträchtigungen im Schutzgebiet durch Benutzung von Waldwegen im Umfeld der Trasse (Verkehr von Baustellenfahrzeugen) sind nicht gegeben.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Erhaltungsziele bezüglich der Arten nach Anhang I der VSch-RL durch die Ausbaumaßnahme incl. der vorliegenden Änderung der AS Weibersbrunn und dem Ausbau der T+R Spessart nicht erheblich beeinträchtigt werden. Dem Erhalt bzw. der Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes der Arten gemäß Art. 1 FFH-RL wird nicht entgegengewirkt.

#### 9 Zusammenfassung der Ergebnisse

Bei der Untersuchung, ob die sich durch die Ausbaumaßnahme der A 3 ergebenden Wirkfaktoren unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und des Schutzzweckes des betroffenen NATURA-2000-Gebietes führen können, wurden als Prüfaspekte die Lebensraumtypen nach Anhang I und die Arten nach Anhang II der FFH-RL und nach Anhang I der VSch-RL im "Wirkraum" betrachtet:

#### Lebensraumtypen und Arten im FFH-Gebiet:

#### Hainsimsen-Buchenwald (9110)

Ein direkter Flächenverlust des Hainsimsen-Buchenwaldes innerhalb der Schutzgebietsgrenzen ist nur in geringem Maße gegeben. Die Teilflächen des Schutzgebietes mit ihren großflächigen Buchenwaldbeständen und ihren Lebensraumfunktionen bleiben erhalten.

#### Magere Flachland-Mähwiesen (6510)

Der sechsstreifige Ausbau der A 3 führt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen dieses Lebensraumtyps. Im Rahmen der Neuordnung der Entwässerung gehen durch die Anlage eines Absetz- und Rückhaltebeckens für Fahrbahnwasser (ASB+RHB) im Haslochbachtal kleinflächige, bereits länger brachliegende Wiesenbestände durch Überbauung verloren.

#### Auwald mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior (91E0)

Der sechsstreifige Ausbau der A 3 führt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen dieses Lebensraumtyps. Die Auwaldflächen liegen mit ca. 150 – 200 m Entfernung außerhalb des Baufeldes der A 3. Beeinträchtigungen durch Benutzung eines am Rand des Aschafftals bestehenden Waldwegs für Baustellenfahrzeuge sind nicht nachhaltig.

#### Bechsteinfledermaus (1323) und Großes Mausohr (1324)

Fortpflanzungshabitate dieser Arten werden nicht erkennbar von dem Ausbauvorhaben berührt. Die bereits bestehenden Querungsmöglichkeiten bleiben erhalten und werden durch den Neubau einer Tal- sowie einer Grünbrücke ergänzt.

#### Hirschkäfer (1083) und Eremit (1084)

Alteichenbestände mit potenzieller Lebensraumfunktion für diese Käferarten werden vom Ausbauvorhaben nicht betroffen. Die bereits bestehenden Querungsmöglichkeiten bleiben erhalten und werden durch den Neubau einer Tal- sowie einer Grünbrücke ergänzt.

Raufußkauz (A223), Sperlingskauz (A217), Schwarzspecht (A236), Grauspecht (A234) Mittelspecht (A238), Halsbandschnäpper (A321) und Zwergschnäpper (A320).

Das Ausbauvorhaben führt zu keinen direkten Beeinträchtigungen der Bruthabitate dieser Vogelarten. Der bereits bestehende Barriereeffekt wird durch die Verkehrszunahme nicht erheblich verstärkt.

#### Vogelarten im Vogelschutzgebiet

#### Neuntöter (A 338)

Die Neuntöter-Bruthabitate werden durch den 6-streifigen Ausbau nicht betroffen. Die Zunahme des Verkehrsaufkommens führt nicht zu einer erheblichen Erhöhung des Kollisionsrisikos für diese Art.

#### Wanderfalke (A103)

Der Wanderfalkenlebensraum wird durch den 6streifigen Ausbau nicht erheblich betroffen. Die künstlichen Nisthilfen werden wieder an der neuen Rohrbuchbrücke und neuen Haseltalbrücke angebracht.

Unter Berücksichtigung auch der Summationswirkungen mit anderen Projekten und Plänen ergibt sich, dass durch die Ausbaumaßnahme der A 3 auch unter dem Gesichtspunkt der Änderungen an der AS Weibersbrunn und dem Ausbau der T+R Spessart keine erheblichen Beeinträchtigungen bezüglich der Natura 2000 GEBIETE DE 6022-371 UND DE 6022-471 zu erwarten sind.

#### 10 Quellen und ausgewertete Unterlagen

Bayerisches Landesamt für Umwelt: Amtliche Biotopkartierung und Artenschutzkartierung Bayern (Landkreis Main-Spessart, Landkreis Aschaffenburg, Landkreis Miltenberg).

Bayerisches Landesamt für Umwelt: Standard-Datenbogen für das gemeldete FFH-Gebiet 6022-371, 2005.

Bayerisches Landesamt für Umwelt: Standard-Datenbogen für das gemeldete VSch-Gebiet 6022-471, 2005.

Bayerisches Landesvermessungsamt München: Geologische Karte und Topographische Karte 1:25.000, Blatt 6122 Bischbrunn, 6022 Rothenbuch und 6021 Haibach.

Bayerisches Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Waldfunktionsplan Region Bayerischer Untermain (1), 1993/94.

Bayerisches Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Waldfunktionsplan Region Würzburg (2), 1995.

Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen: Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern, Landkreis Main-Spessart, 1996.

Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen: Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern, Landkreis Aschaffenburg, 1997.

Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen: Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern, Landkreis Miltenberg, Stand März 2002.

Bennet, A. F.: Roads, roadsides and wildlife conservation: a review. Natur Conservation 2, 1991.

Berthoud, G. und S. Müller: Sicherheit Fauna/Verkehr. Praktisches Handbuch für Bauingenieure. École polytechnique fédéral de Lausanne, Département de génie civil/ Laboratoire des voies de circulation (LAVOC), 1995.

Bezzel, E., Geiersberger, I., Lossow, G. v. und Peiffer, R.: Brutvögel in Bayern. Verbreitung 1996 bis 1999, Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart, 2005.

Bezzel, E.: Kompendium der Vögel Mitteleuropas, Nichtsingvögel, 1985.

Bezzel, E.: Kompendium der Vögel Mitteleuropas, Nichtsingvögel. Aula-Verlag Wiesbaden, 1985.

Bundesamt für Naturschutz (BfN): Natura 2000 – Die Umsetzung des Naturschutzrechtes der Europäischen Union in Deutschland, 1998.

Bundesamt für Naturschutz (BfN): Natura 2000.

URL: http://www.bfn.de/03/030301\_typ91do.htm (Stand: 17.10.2003)

Denk, M. und O. Simon: Heimliche Mäusejägerin – Wildkatzen erobern den Spessart zurück. Spessart/August 2005.

Deutscher Verband für Landschaftspflege e.V. (DLV) und Bundesamt für Naturschutz (BfN): Fledermäuse im Wald, Informationen und Empfehlungen für den Waldbewirtschafter. URL: http://www.lpv.de/fledermaus/deutsch/index-d.htm (Stand: 28.8.2003).

Ellenberg, H., Müller, K. und T. Stottele.: Straßen-Ökologie. Ökologie und Straße. Broschürenreihe der Deutschen Straßenliga, Ausgabe 3, 1981.

FÖA Landschaftsplanung: Untersuchungen zur Auswirkung des Autobahnbaues auf das Jagdverhalten und die Revierverteilung von Bechsteinfledermäusen, 2001.

Forman, R. T. T., Friedman, D. S. et al.: Ecological effects of roads: Toward three summary indices and an overview for North America. Habitat Fragmentation & Infrastructure, Ministry of Transport, Public Works and Water Management. Directorate-General for Public Works and Water Management. Road and Hydraulic Engineering Division (DWW), Delft, 1997.

Freistaat Thüringen - Ministerium für Landwirtschaft, Naturschutz und Umwelt: Der Wald: Welche Bedeutung hat er für die Fledermäuse.

URL: http://www.thueringen.de/de/tmlnu/themen/naturschutz/fledermaus/wald/index.html (Stand: 28.8.2003).

Freitag, B. und C. Friedrich:. Hohlkastenbrücken von Autobahnen und Schnellstraßen der Steiermark (Austria) als Fledermausquartiere (Mammalia, Chiroptera). Mitteilungen des Naturwissen. Vereins Steiermark, 1996.

Fritsch-Landkartenverlag: Wanderkarte Naturpark Spessart Blatt Süd, 1:50.000, 2. Auflage, Hof/Saale.

G. Kerth, Dr. U. Grafe und M. Melber: Telemetrie der Mopsfledermaus in den FFH-Gebieten "Gramschatzer Wald" und "Guttenberger Forst", Zürich/Würzburg, 2003.

Herrmann, M.: Lärmwirkung auf frei lebende Säugetiere – Spielräume und Grenzen der Anpassungsfähigkeit. In: Reck, H.: Lärm und Landschaft. Referate der Tagung "Auswirkungen von Lärm und Planungsinstrumente des Naturschutzes" in Schloss Salzau bei Kiel am 2. und 3. März 2000. Angewandte Landschaftsökologie Heft 44, 2001.

Hohmann, U.: Gutachterliche Stellungnahme zur Barrierewirkung von Straßen für Rotwild (Cervus elaphus) dargestellt am Beispiel Pfälzerwald/Vogesen – Literaturübersicht, Situationsanalyse, Empfehlungen. http://www.fawf.wald-rlp.de

Hölzinger, J.: Die Vögel Baden-Württembergs. Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart, 2001.

Hoßfeld, E., W. Hochhardt, J. Lüttmann: Entwicklung eines für Wildkatzen unüberwindbaren Wildschutzzaunes an Straßen auf Basis von Verhaltensstudien als Beitrag zum Artenschutz bei Säugetieren. http://:www.foea.de/wildkatzen

Institut für Naturschutz und Tierökologie: Tierwelt und Straße. Problemübersicht und Planungshinweise. Jahrbuch für Naturschutz und Landschaftspflege 26 (Sonderdruck), Bundesamt für Naturschutz und Landschaftsökologie, 1977.

Keller, V. und H. P. Pfister: Wildlife passages as a means of mitigating effects of habitat fragmentation by roads and railway lines. Habitat Fragmentation & Infrastructure, Ministry of Transport, Public Works and Water Management. Directorate-General for Public Works and Water Management. Road and Hydraulic Engineering Division (DWW), Delft, 1997.

Kerth, G.: Ergebnisse des Bechsteinfledermaus-Monitoring in den FFH-Gebieten des Landkreises Würzburg im Jahr 2004, (2004a).

Kerth, G., M. Melber und V. Runkel: Fledermauskundliche Untersuchungen A 3 Frankfurt-Würzburg / 6-streifiger Ausbau / Abschnitt: AD Wü West- (AS) Heidingsfeld, 5.11.2004 (2004b).

Kiefer, A. und U. Sander: Auswirkungen von Straßenbau und Verkehr auf Fledermäuse. Naturschutz und Landschaftsplanung 25 (6), 1993.

Klump, G. M.: Die Wirkung von Lärm auf die auditorische Wahrnehmung der Vögel. Angewandte Landschaftsökologie Heft 44, Bundesamt für Naturschutz, 2001.

Knolle, F:. Anlage eines künstlichen Fledermaus-Winterquartiers im Zuge einer Straßenneubaumaßnahme. Natur und Landschaft 63 (1), 1988.

Korn, H. und C. Pitzke: Stellen Straßen eine Ausbreitungs-Barriere für Kleinsäuger dar? Berichte der Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL) 12, 1988.

Landesamt für Umweltschutz (LfU): NATURA 2000 Gebiete - Daten. URL: http://www.bayern.de/lfu/natur/schutzgebietskonzepte/ffh/index.html, Stand: 9.8.2005 (2005).

Landesamt für Umweltschutz (LfU): Stellungsnahme zur Minimierung der Zerschneidungwirkung der A 3 im Zusammenhang mit dem Autobahnausbau zwischen Würzburg und Aschaffenburg, 2003.

Maczey, N. und P. Boye: Lärmwirkung auf Tiere - ein Naturschutzproblem? Auswertung einer Fachtagung des Bundesamtes für Naturschutz. Natur und Landschaft 70(11), 1995.

Mader, H. J.: Der Konflikt Straße - Tierwelt aus ökologischer Sicht. Schriftenreihe für Landschaftspflege und Naturschutz 22. Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie (BFANL), 1981.

Mader, H. J.: Direkte und indirekte Einflüsse des Straßennetzes auf die freilebende Tierwelt (Wirbeltiere und Wirbellose) und auf die Populationsdynamik. Routes et Faune Sauvage, Actes du colloque, Conseil de l'Europe Strasbourg, 1987.

Meschede, A., Heller, K.-G. und P. Boye: Ökologie, Wanderungen und Genetik von Fledermäusen in Wäldern – Untersuchungen als Grundlage für den Fledermausschutz. Schriftenreihe für Landschaftspflege und Naturschutz Heft 71, Bundesamt für Naturschutz (BfN), 2002.

Meunier, F. D., Corbin, J., Verheyden, C. und P. Jouventin: Effects of landscape type and extensive management on use of motorway roadsides by small mammals. Canadian Journal of Zoology 77 (1), 1999.

Nabulon, T. und M. Hartmann-Furter: Pilotprojekt 1999, Telemetriestudie an Europäischen Wildkatzen im Wiederansiedlungsgebiet Spessart, Bericht für beteiligte Personen und Stellen, 2000.

Oxley, D. J., Fenton, M. B. und G. R. Carmody: The effects of roads on populations of small mammals. Journal of Applied Ecology 11, 1974.

Reck, H. und G. Kaule: Straßen und Lebensräume. Ermittlung und Beurteilung straßenbedingter Auswirkungen auf Pflanzen, Tiere und ihre Lebensräume. Forschung - Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 654, Bundesminister für Verkehr Abteilung Straßenbau, 1993.

Regionaler Planungsverband Bayerischer Untermain: Regionalplan Region Bayerischer Untermain (1), 1985.

Regionaler Planungsverband Würzburg: Regionalplan Region Würzburg (2), 1985.

Reichholf, J.: Vogelschläge im Straßenverkehr: Aufschlussreich für das Vogelschlagrisiko im Luftverkehr? Bd. 2/03: 50-63, 2003.

Reijnen, R., Foppen, R. und G. Veenbaas: Disturbance by traffic of breeding birds: evaluation of the effect and considerations in planning and managing road corridors. Biodiversity and Conservation 6, 1997.

Rheindt, F.E.: The impact of roads on birds: Does song frequency play a role in determining susceptibility to noise pollution? Journal of Ornithology 144, 2003.

Richarz, K.: Auswirkungen von Verkehrstrassen auf Fledermäuse. In: Zerschneidung als ökologischer Faktor, Laufener Seminarbeiträge 2/00, Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege, 2000.

Steiof, K.: Verkehrsbegleitendes Grün als Todesfalle für Vögel. Natur und Landschaft 71, 1996.

Van Apeldoorn, R. C.: Fragmented mammals; what does that mean? Habitat Fragmentation & Infrastructure, Ministry of Transport, Public Works and Water Management. Directorate-General for Public Works and Water Management. Road and Hydraulic Engineering Division (DWW), Delft, 1997.

Vauna e.V.: Studie zur Zerschneidung von Lebensräumen durch Verkehrswege in Bayern, Entwurf, Stand Juli 2005.

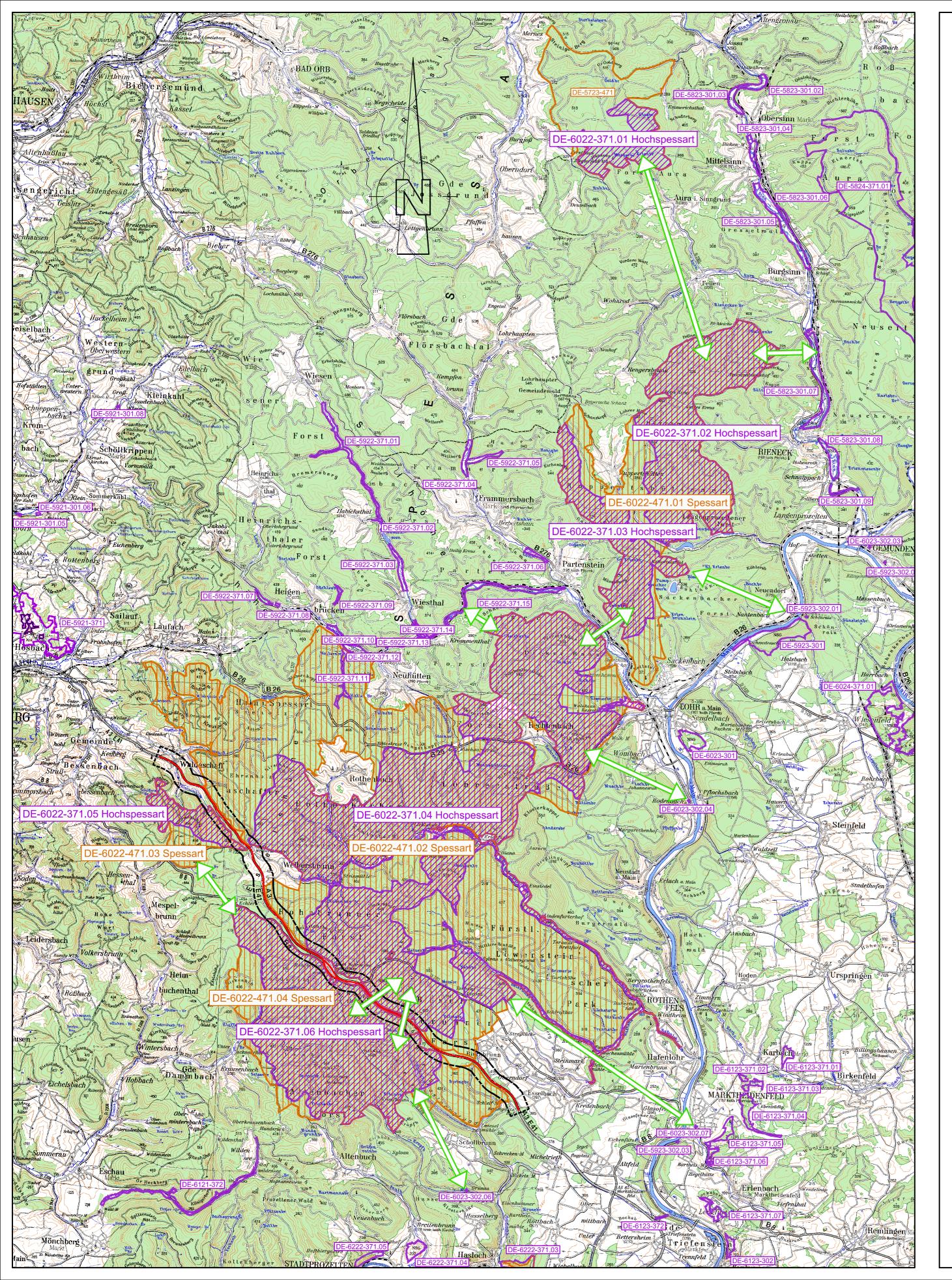
Walentowski, H. und H. J. Gulder: Die 8 landschaftsprägenden Waldgesellschaften Bayerns. LWF-aktuell Nr. 31, Bayerische Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft, 2002.

Wäscher, S., Janisch, A. und M. Sattler: Verkehrsstraßen - Todesfalle der Avifauna. Luscinia 46, 1988.

Zahn, A. und K. Krüger-Barvels: Wälder als Jagdhabitate von Fledermäusen, Zeitschrift für Ökologie und Naturschutz 5, 1996.

Anlage 1
Auswertung der SDB der Schutzgebiete im Umfeld (LRT und Arten)

	Geprüfte Schutzgebiete		Schutzgebiete im Umfeld (siehe Übersichtskarte)											
	6022- 371	6022- 471	5723- 471	5823- 301	5824- 371	5921- 371	5922- 371	5923- 301	5923- 302	6023- 301	6023- 302	6121- 372	6123- 371	6222 371
LRT FFH-RL (I)														
2330										х				
3260	х			х			х							
5130													Х	
6110													Х	
6120														х
6210													х	
6230	х						х							х
6410						(x)								
6430	х			х		(x)	х			х				
6510	х			х		(x)	х			х			х	х
7140						· · ·	х							
8220	х													х
9110	х				х			х						Х
8160	l i												Х	Ť
9170					Х								<u> </u>	х
9180	х				X	1							1	X
91E0	X			Х	X	(x)	Х	Х					<u> </u>	X
Arten FFH-RL (II)	<del>  ^</del>			<u> </u>	<u> </u>	(2)	<u> </u>	<u> </u>			1		<del>                                     </del>	<u> </u>
Mopsfledermaus	1					<del>                                     </del>			Х				<del> </del>	+
Bechsteinfledermaus	х													
Großes Mausohr									X					
	X								Х		Х			-
Biber	X			Х			Х							
Kammmolch	х													<u> </u>
Abiss-/Skabiosen- Scheckenfalter	х													
Dunkler Wiesenknopf- Ameisenbläuling	х			Х			Х							Х
Heller Wiesenknopf- Ameisenbläuling	x			х			х							
Hirschkäfer	х													
Groppe	х						х					х		
Bachneunauge	х			х			х					х		
Große Moosjungfer							х							
Spanische Flagge													х	х
Schmale Windel-														х
schnecke														
Frauenschuh													х	
Arten VSch-RL (I)														
Raufußkauz		х	х	х										
Sperlingskauz		х	х	х										
Schwarzspecht		х	х	х										
Mittelspecht		х	х											
Grauspecht		х	х											
Halsbandschnäpper		х		х										
Zwergschnäpper		х												
Wanderfalke		х												
Wespenbussard		х				1							1	
Eisvogel		х		х										
Schwarzstorch	l l	x	Х	x		t							t	t
Neuntöter	l l	x				t				х			t	t
Rotmilan	1	†		х		1				<u> </u>	1		1	<del>                                     </del>
Sonstige Arten	1													<del>                                     </del>
Hohltaube	1	_		1	1	1		1			1		1	<del>                                     </del>
Mauersegler	1	X X		1		<del>                                     </del>						1	1	<del>                                     </del>



# Unterlage zur Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 6022-371 "Hochspessart" und das Vogelschutzgebiet DE 6022-471 "Spessart"

## Legende



NATURA 2000-Gebiet, bei dem Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können und das Gegenstand der vorliegenden Verträglichkeitsprüfung ist





NATURA 2000-Gebiet, bei dem Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können

DE 5723-471 Nördlicher Forst Aura

DE 5824-371 Einertsberg, Schondraberg und angrenzende Wälder Vorkommen von Wiesenknopf-Ameisenbläulingen im LKr. Aschaffenburg

DE 5823-301 Sinngrund

DE 5921-371 Wiesen und Magerrasen zwischen Hösbach und Rottenberg

DE 5922-371 Lohrbach- und Aubachtal DE 5923-301 NSG "Graureiherkolonie am Salzberg"

DE 5923-302 Winterquartiere der Mopsfledermaus im Spessart

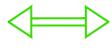
DE 6023-301 NSG "Romberg"

DE 6023-302 Mausohrwochenstuben im Spessart

DE 6024-371 Mäusberg, Rammersberg, Ständelberg und Umgebung DE 6121-372 NSG "Aubachtal bei Wildensee"

DE 6123-302 Maintrockenhänge am Kallmuth und Hübschenberg DE 6123-371 Magerstandorte bei Marktheidenfeld und Triefenstein

DE 6123-372 Naturdenkmal Unterer Klingelbachgraben DE 6222-371 Maintalhänge zwischen Bürgstadt und Wertheim



Funktionale Beziehungen zwischen NATURA 2000-Gebieten und / oder deren Teilflächen

6-streifiger Ausbau der BAB A3 Frankfurt - Nürnberg "Kauppenbrücke bis westl. Marktheidenfeld"



Wirkraum bzw. detailliert untersuchter Bereich / Ausschnitt Karte 2 "Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele / Maßnahmen

zur Schadensbegrenzung"

Dipl.-Biol. Klaus Demuth Bärenschanzstr. 73 RG ifanos 90429 Nürnberg Tel. 0911/274488-0 Fax: 0911/274488-1

email: planung@ifanos.de



Zeichen 01/2014 gezeichnet planzeichen bearbeitet 01/2014 Paulus Nürnberg, den 31.01.2014

(Dipl.-Biol. Klaus Demuth)

Autobahndirektion Nordbayern



PSP Nr.:

Flaschenhofstraße 55 90402 Nürnberg

Tel.: 0911/4621-01, Fax: 0911/4621-456, E-Mail: poststelle@abdnb.bayern.de

Projekt: 50\_Planung

Nr. Art der Änderung Datum Zeichen

# PLANFESTSTELLUNG

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern Autobahndirektion Nordbayern Unterlage / Blatt-Nr.: 19.3.2

BAB A3 / 260 / 0,412 Straße / Abschn.-Nr. / Station:

Übersichtskarte

Maßstab 1:100.000 PROJIS-Nr.: Unterlage zur Verträglichkeitsprüfung für die Gebiete DE 6022-371 und DE 6022-471

BAB A3 Frankfurt - Nürnberg 6-streifiger Ausbau Planänderung nachrichtlich für Abschnitt

Tank- und Rastanlage Spessart Süd - Erweiterung der Verkehrsflächen Abschnitt 260 / Station 0,412

aufgestellt:

Autobahndirektion Nordbayern

Nürnberg, den 30.06.2014

