

# **Bundesautobahn A 3 Frankfurt – Nürnberg**

## **6- streifiger Ausbau**

**Abschnitt AS Würzburg-Heidingsfeld bis**

**westl. Mainbrücke Randersacker**

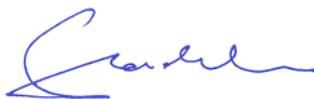
**Bau-km 286+400 bis Bau-km 291+800**

## **Planfeststellung Stuttgarter Straße bis Bauende**

Aufgestellt:

Nürnberg, 04.06.2014

Autobahndirektion Nordbayern



Stadelmaier, Baudirektor

## Inhaltsverzeichnis

0.	Veranlassung .....	5
1.	Straßen und Wege .....	5
1.1.	BAB A3 (BWV Nr. 1).....	5
1.2.	Ortsstraße Unterer Kaulweg (BWV Nr. 7) .....	6
1.3.	Unterführung öffentlicher Feld-und Waldweg Schattbergweg (BWV Nr. 20) .....	6
1.4.	Betriebsweg (BWV Nr. 23).....	6
1.5.	Eigentümerweg (BWV Nr. 27).....	7
1.6.	Öffentlicher Feld- und Waldweg Oberer Kaulweg (BWV Nr. 28) .....	7
1.7.	Öffentlicher Feld- und Waldweg Mittlerer Geisbergweg (BWV Nr. 29) .....	7
2.	Bauwerke und Anlagen.....	8
2.1.	Unterführung Mittlerer Geisbergweg (BWV Nr. 53) .....	8
2.2.	Unterführung Im Rosengarten (BWV Nr. 54) .....	8
2.3.	Durchlass DN 800 (BWV Nr. 55) .....	8
2.4.	Lärmschutzwand (BWV Nr. 64) – Bau-km 290+450 – 291+000.....	8
2.5.	Stützkonstruktionen, Lärmschutzwand (BWV Nr. 63, 72, 73, 76 und 77) .....	9
2.6.	Geschieberückhaltestation der Stadt Würzburg (BWV-Nr. 77a).....	16
2.7.	Tank- und Rastanlage Würzburg Nord (BWV Nr. 106).....	16
3.	Entwässerung.....	16
3.1.	Absetz- und Regenrückhaltebecken ASB/RHB 288-1R( BWV Nr. 111) .....	16
3.2.	Absetz- und Regenrückhaltebecken ASB/RHB 290-1L (BWV Nr. 115).....	17
3.3.	Entwässerungsabschnitt 4 (BWV Nr. 116) .....	17
3.4.	Entwässerungskonzept Bereich Mittlerer Geisbergweg .....	18
4.	Leitungen.....	18
4.1.	Abwasserkanal Tank- und Rast Würzburg Süd (BWV Nr. 155).....	18
4.2.	BAB-Kabel (BWV Nr. 161) .....	19
4.3.	Zwischengemäuerbach (BWV Nr. 162).....	19
5.	Ergänzende Lärmberechnung .....	19
6.	Landschaftspflege .....	20

---

### **Abkürzungen**

A	Autobahn (z. B. A 3)
AS	Anschlussstelle
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
Bau-km	Bau-kilometer
Bl.	Blatt
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWV Nr.	Bauwerksverzeichnis Nummer
bzw.	beziehungsweise
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
D <sub>StrO</sub>	Korrekturfaktor für unterschiedliche Straßenoberflächen in dB(A)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h
ERS	Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (Ausgabe 2011)
gem.	gemäß
Kfz/24h	Kraftfahrzeuge innerhalb von 24 Stunden
Km/h	Kilometer je Stunde
LKW	Lastkraftwagen
m	Meter
mind.	mindestens
MN	Maßgebende stündliche Verkehrsstärke Nacht
MT	Maßgebende stündliche Verkehrsstärke Tag
Nr.	Nummer
PKW	Personenkraftwagen
PT	Maßgebende LKW-Anteile im Tagesbereich
PN	Maßgebende LKW-Anteile im Nachtbereich
Prof.	Professor
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
Rd.Nr.	Randnummer
RF F	Richtungsfahrbahn Frankfurt
RF N	Richtungsfahrbahn Nürnberg
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990)
Tab.	Tabelle
WA	Allgemeines Wohngebiet
Wü.	Würzburg

zul. zulässig

Ziff. Ziffer

## **0. Veranlassung**

Für den sechsstreifigen Ausbau der A 3 im Abschnitt AS Würzburg-Heidingsfeld bis westlich Mainbrücke Randersacker (Bau-km 286+400 bis Bau-km 291+800) wurde in den Jahren 2008 und 2009 ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt (Planfeststellungsunterlagen vom 29.02.2008/22.06.2009), das die Regierung von Unterfranken mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 abgeschlossen hat. Gegen diesen Beschluss haben am 01.03.2010 mehrere Grundstückseigentümer gemeinschaftlich Klage erhoben. Das BVerwG hat diese Klage mit Urteil vom 03.03.2011 abgewiesen. Im Nachgang zum Urteil wurde ein Planergänzungsverfahren für erforderliche bauzeitliche Maßnahmen durchgeführt (Planergänzungsunterlagen vom 30.03.2012). Die Regierung von Unterfranken hat dazu am 13.05.2013 einen Planergänzungsbeschluss erlassen.

Die Autobahndirektion Nordbayern hat nun die Ausführungsunterlagen für den Bereich von der Stuttgarter Straße bis zum Bauende erstellt. Wesentliche Bestandteile dieser Planung sind neben der A3, der Untere Kaulweg, sonstige betroffene Wege, sowie die Gestaltung der Stützkonstruktionen und Lärmschutzanlagen. Außerdem liegt nun die Ausführungsplanung für das Absetz- und Regenrückhaltebecken 288-1R östlich der Stuttgarter Straße vor. Im Hinblick auf die Unterlagen, die dem Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 zugrunde liegen, haben sich die nachfolgend beschriebenen Änderungen ergeben.

## **1. Straßen und Wege**

### **1.1. BAB A3 (BWV Nr. 1)**

Die Einbeziehung der Ergebnisse des Sicherheitsaudits und die Berücksichtigung der seit 23.02.2010 eingeführten RAA (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen) hatten zur Folge, dass zur Einhaltung der Haltesicht die Gradienten gegenüber der Planfeststellung geändert werden musste. In den Bereichen von Bau-km 289+050 bis 290+150 wurde die linke Gradienten um bis zu 40 cm angehoben.

Weiterhin konnte aufgrund der in der RAA festgelegten Zielpunkthöhe von 1,00 m die Mittelstreifenaufweitung um max. 1,40 m zurückgenommen werden.

Um einen optimalen Bauablauf bzw. um den späteren Unterhalt der BAB (z.B. Deckensanierungen) mit einer sicheren Verkehrsführung zu gewährleisten, wurden im Zuge der

Ausführungsplanung zwei Mittelstreifenüberfahrten von Bau-km 290+760 bis 290+910 und von Bau-km 291+700 bis 291+920 ergänzt.

Die Grunderwerbsgrenzen der Planfeststellung bleiben von den Änderungen unberührt. Es ergeben sich keine neuen Betroffenheiten.

### **1.2. Ortsstraße Unterer Kaulweg (BWV Nr. 7)**

Die Querneigung der Ortsstraße Unterer Kaulweg wurde im Rahmen der Ausführungsplanung geändert. So wird die Querneigung als Dachprofil (bisher Einseitneigung) ausgebildet, um eine optimale Entwässerung des auch als Rettungszufahrt genutzten Weges zu gewährleisten. Das anfallende Niederschlagswasser muss nicht wie bei der Einseitneigung über die gesamte Fahrbahnbreite abgeleitet werden, sondern kann auf kürzestem Weg von der Fahrbahnmitte aus beidseitig seitlich abgeführt werden.

Weiterhin wurde auch die Anbindung des Gehweges entlang des Unteren Kaulwegs an den Bestand südlich der A3 optimiert. Dabei wird vorübergehend zusätzlicher Grund aus dem Straßengrundstück Fl.Nr. 4763 der Stadt Würzburg beansprucht.

Die Stadt Würzburg ist Baulastträger des Weges. Weitere Betroffenheiten ergeben sich durch die Anpassungen nicht.

### **1.3. Unterführung öffentlicher Feld-und Waldweg Schattbergweg (BWV Nr. 20)**

Der Schattbergweg verläuft westlich des Absetz- und Regenrückhaltebecken ASB/RHB 288-1R unter der Talbrücke Heidingsfeld. Aufgrund der Umgestaltung der Beckenanlage (siehe Ziffer 3.1., BWV Nr. 111) wurde die Trassierung des Schattbergweges der neuen Beckengeometrie angepasst. Gegenüber der Planfeststellung wurde er um wenige Meter nach Westen verschoben. Des Weiteren konnte die Linienführung des Weges gefälliger gestaltet werden. Die Befahrbarkeit des Schattbergweges wird durch die gestreckte Linienführung erheblich verbessert.

Neue Betroffenheiten entstehen dadurch nicht. Die planfestgestellte Grunderwerbsgrenze bleibt weiterhin bestehen. Die Stadt Würzburg ist zuständiger Straßenbaulastträger des Weges.

### **1.4. Betriebsweg (BWV Nr. 23)**

Als Zufahrt für Rettungskräfte wird zwischen Bau-km 288+350 und 288+370 ein Betriebsweg angelegt. Westlich des Weges ist eine Aufstellfläche für die Rettungsfahrzeuge

ge vorgesehen. Diese wurde so konzipiert, dass die Fahrzeuge innerhalb der Fläche wenden können, auch wenn bereits Fahrzeuge aufgestellt sind. Diese Aufstellfläche muss auch bei winterlichen Straßenverhältnissen schnee- und eisfrei gehalten werden. Es ist daher im Gegensatz zu der Signatur im planfestgestellten Plan vorgesehen, diese Fläche bituminös zu befestigen.

Auswirkungen auf Dritte ergeben sich nicht.

#### **1.5. Eigentümerweg (BWV Nr. 27)**

Die Anpassung des Böschungsbereichs für die Ausfahrtsrampe in die Tank- und Rastanlage Würzburg Nord bei Bau-km 289+700 (vgl. Ziffer 2.7., BWV Nr.106) hat zur Folge, dass auch der Eigentümerweg weiter Richtung Norden rückt.

Dritte sind durch diese Anpassung nicht betroffen. Die planfestgestellte Grunderwerbsgrenze bleibt weiterhin bestehen.

#### **1.6. Öffentlicher Feld- und Waldweg Oberer Kaulweg (BWV Nr. 28)**

Die Böschungen entlang des Weges im Bereich des ASB/RHB 290-1L wurden im Zuge der detaillierten Ausführungsplanung neu berechnet. Um in den planfestgestellten Grunderwerbsgrenzen zu bleiben, musste der Weg bei Bau-km 290+375 geringfügig nach Norden verschoben werden.

Es ergeben sich jedoch keine neuen Betroffenheiten. Die planfestgestellte Grunderwerbsgrenze bleibt weiterhin bestehen. Die Stadt Würzburg ist zuständiger Straßenbaulastträger des Weges.

#### **1.7. Öffentlicher Feld- und Waldweg Mittlerer Geisbergweg (BWV Nr. 29)**

Die Böschungen entlang des Weges Mittlerer Geisbergweg südlich der Autobahn wurden im Zuge der detaillierten Ausführungsplanung neu ermittelt und an das bestehende Gelände angepasst. Die Böschung des Weges wird gegenüber der Planfeststellung um maximal 3,50 m verbreitert. Lage- und höhenmäßige Veränderungen des Weges ergeben sich dadurch nicht. In Teilbereichen liegt die Böschung nun außerhalb der planfestgestellten Grunderwerbsgrenzen. Zusätzlich werden Flächen aus den Grundstücken Fl. Nr. 2837, 2828/1 und 2651 beansprucht.

Die jeweiligen Grundstückseigentümer haben der Änderung zugestimmt. Die Stadt Würzburg ist Baulastträger des Weges.

## **2. Bauwerke und Anlagen**

### **2.1. Unterführung Mittlerer Geisbergweg (BWV Nr. 53)**

Die Breite zwischen den Geländern hat sich verschmälert, da die rückwärtige Böschung des mit dem Bauwerk überführten Steilwalls durch die Anordnung einer Gabionenwand verkürzt wurde. Die Breite zwischen dem südlich Geländer und der nördlich liegenden Lärmschutzwand beträgt nun 63,45 m statt 68,00 m laut Planfeststellung. Die Achslage des Weges wurde geringfügig verschoben, damit die anschließenden Radien zur Anbindung der bestehenden Wege nicht in das Bauwerk hineinragen. Somit kann ein gekrümmtes Bauwerk vermieden werden, was wiederum wirtschaftliche Vorteile hat. Der Kreuzungswinkel beträgt nun aufgrund der Achsverschiebung 98,739 gon und der Kreuzungskilometer mit der A3 ist damit der Bau-km 290+660,809.

Auswirkungen auf Dritte ergeben sich nicht. Die planfestgestellten Grunderwerbsgrenzen bleiben unberührt.

### **2.2. Unterführung Im Rosengarten (BWV Nr. 54)**

Die Breite zwischen den Geländern wurde für das Bauwerk aufgrund der Rücknahme der Mittelstreifenaufweitung (siehe Ziffer 1.1, BWV Nr. 1) von 44,70 m laut Planfeststellung auf 44,26 m verschmälert.

Auswirkungen auf Dritte ergeben sich nicht. Die planfestgestellten Grunderwerbsgrenzen bleiben unberührt.

### **2.3. Durchlass DN 800 (BWV Nr. 55)**

Aus wirtschaftlichen Gründen wird der bestehende Durchlass nicht verlängert. Stattdessen wird bei Bau-km 291+700 ein neuer Durchlass mit DN 800 errichtet. Der Zu- und Abfluss wird den neuen Verhältnissen angepasst. Der derzeit bestehende Durchlass wird verpresst.

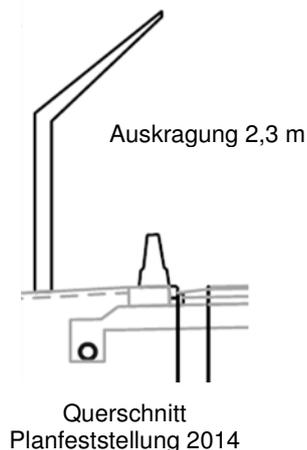
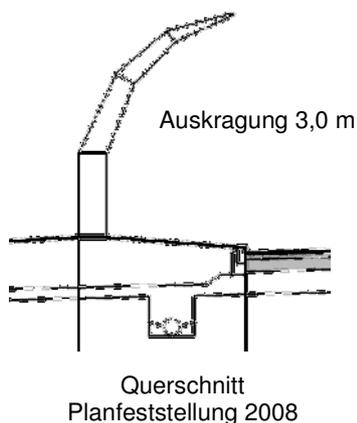
Die Änderung erfolgt innerhalb des planfestgestellten Grunderwerbs. Neue Betroffenheiten ergeben sich nicht.

### **2.4. Lärmschutzwand (BWV Nr. 64) – Bau-km 290+450 – 291+000**

Entlang der Fahrbahn ist im vorliegenden Abschnitt im Bereich des Mittleren Geißbergweges linksseitig eine Lärmschutzwand vorgesehen.

In den Unterlagen der Planfeststellung war vorgesehen, den Wandquerschnitt am Mittleren Geisbergweg weitgehend gekrümmt zu gestalten und zur Fahrbahn hin auskragen zu lassen.

Diese Konstruktion weist jedoch, wie sich im Zuge der Ausführungsplanung herausgestellt hat, Nachteile bei der Bemessung des Wirkungsbereichs nach der zwischenzeitlich eingeführten RPS 2009 (Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme) sowie der Wartungs- und Unterhaltungsfreundlichkeit, z.B. beim Prüfen der Wand, auf. Anstelle dieser gekrümmten Wand wird die Wand nun mit einem senkrechten, unteren Teil und einem zur Fahrbahn hin auskragenden Element errichtet. Die Auskragung wurde dem neuen Fußpunkt angepasst und beträgt nun statt 3,0 m 2,3 m. Die schalltechnische Berechnung ergab keine Pegelerhöhungen (vgl. Unterlage 11.1).



## 2.5. Stützkonstruktionen, Lärmschutzwall (BWV Nr. 63, 72, 73, 76 und 77)

Zur Herstellung der Troglage und als aktive Lärmschutzeinrichtungen werden im vorliegenden Bereich Stützkonstruktionen errichtet. Diese sind bis zu 10,50 m hoch. Laut Planfeststellung sollten die Ansichtsflächen in Natursteinoptik mit Drahtschotterkörben oder entsprechenden Verblendungen gestaltet werden (UL 1 S. 73 und 74 der Planfeststellungsunterlagen vom 29.02.2008).

Die technische und gestalterische Umsetzung des Lärmschutzkonzeptes sieht nun vor, beidseits der Autobahn an den Steilböschungen die hohen Ansichtsflächen zweizuteilen. Im unteren Bereich wird – entsprechend der Planfeststellung – ein durchlaufender Gabionenvorsatz angeordnet. Oberhalb wird die Steilböschung mit vorgesetzten Lärm-

schutzelementen aus Porenbeton verkleidet. Diese Verkleidung wird hochabsorbierend ausgebildet. Die schalltechnische Berechnung ergab keine Pegelerhöhungen (vgl. Unterlage 11.1).

In der Planfeststellung war für die Stützkonstruktionen eine Neigung von 75 Grad vorgesehen. Bei der südlich der A 3 liegenden Stützkonstruktion ist nun aus konstruktiv-geometrischen Gründen geplant, den unteren Teil mit einer Neigung von 10:1 (entspricht 84 Grad) auszuführen. Dies hat keine nachteiligen Auswirkungen auf den Lärmschutz.

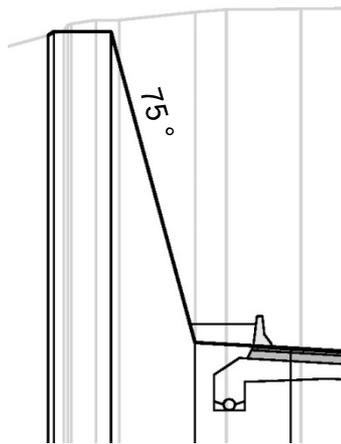
Je nach Festlegung der Planfeststellung werden zusätzlich Lärmschutzwände auf der Stützkonstruktion aufgesetzt. Diese entsprechen aus gestalterischen und wirtschaftlichen Gründen den sonst in diesem Abschnitt geplanten Lärmschutzwänden. Die Auskragungslänge ist dabei variabel.

Im Zuge der Ausführungsplanung wurden die längenmäßigen Ausdehnungen der einzelnen Konstruktionen aus gestalterischen und konstruktiven Gründen jeweils geringfügig angepasst.

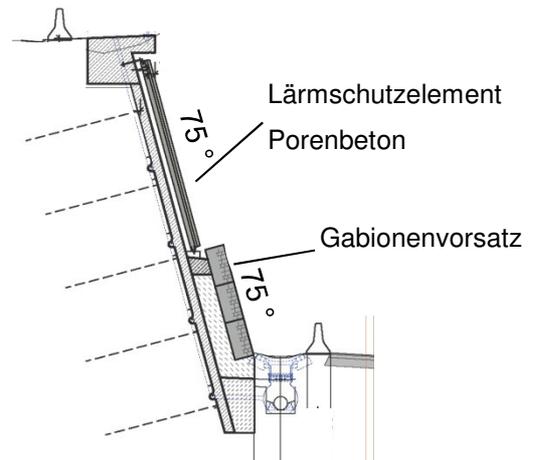
Im Einzelnen ergeben sich folgende Änderungen zur Planfeststellung:

- **BWV Nr. 63 – Bau-km 289+209 – 289+745 (Nordseite)**

Die Steilböschung wird nicht mit einer einheitlichen Oberfläche, sondern zweigeteilt ausgeführt.



Querschnitt  
Planfeststellung 2008



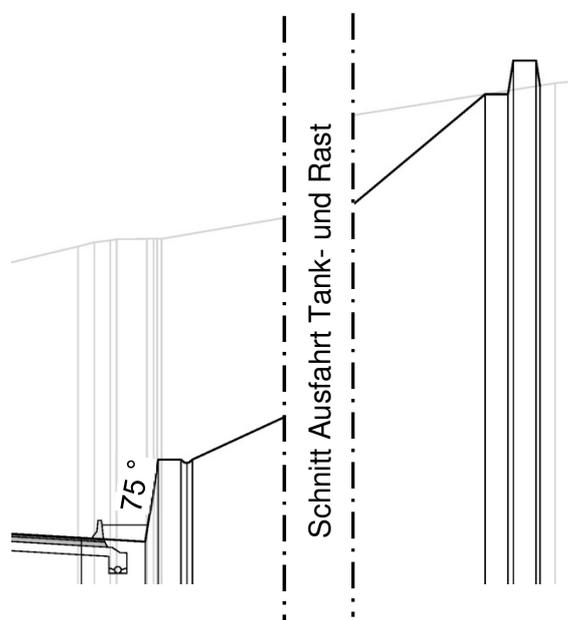
Querschnitt  
Planfeststellung 2014

- **BWV Nr. 72 - Bau-km 289+300 – 289+697 (Südseite)**

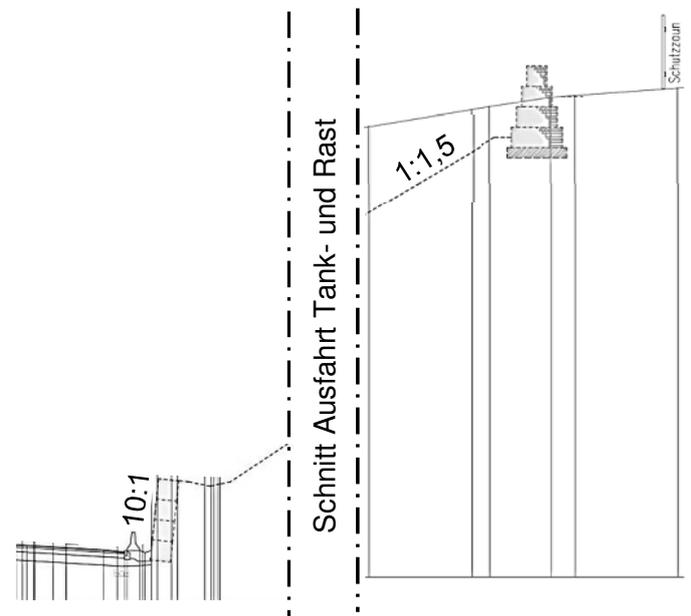
Die Neigung der Lärmschutz-Gabionen-Konstruktion von 75 Grad gemäß Planfeststellung wird auf 10:1 (entspricht 84 Grad) geändert.

Des Weiteren wird in diesem Bereich aus wirtschaftlichen Gründen die steile Böschung gemäß Planfeststellung mit der Regelböschungsneigung 1:1,5 ausgeführt, wodurch die Böschung breiter wird. Die benötigte Verbreiterung erfolgt auf bundeseigenem Grundstück, so dass keine weiteren Betroffenheiten entstehen.

Um einen ausreichend breiten Streifen von 4,00 m für den Baustellenverkehr zwischen dem Biotopschutzzaun und der oberhalb der Stützkonstruktion liegenden Gabionenwand zu gewährleisten, wird die Gabionenwand von Bau-km 289+300 bis Bau-km 289+500 von 1,50 m laut Planfeststellung auf max. 2,30 m erhöht. Die Höhe der Gabionenoberkante wird beibehalten.



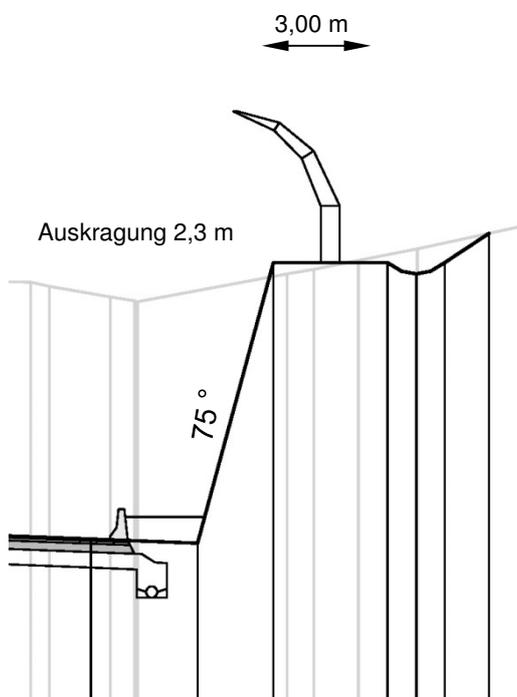
Querschnitt  
Planfeststellung 2008



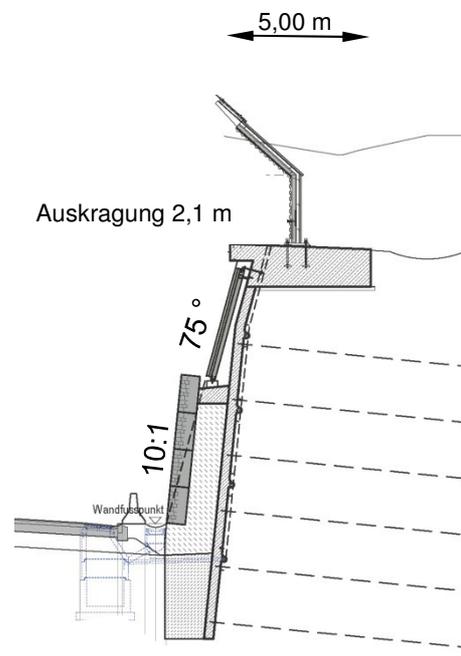
Querschnitt  
Planfeststellung 2014

- **BWV Nr. 73 - Bau-km 289+697 – 290+415 (Südseite)**

Die Steilböschung wird nicht mit einer einheitlichen Oberfläche, sondern zweigeteilt ausgeführt, wobei sich die Neigung des Gabionenvorsatzes von 75 Grad gemäß Planfeststellung auf 10:1 (entspricht 84 Grad) ändert. Zur Erleichterung der Wartungs- und Unterhaltungsmaßnahmen wird eine 5 m breite Krone entlang des Steilwalls vorgesehen. Die Verbreiterung erfolgt auf bundeseigenen Grundstücken. Zusätzliche Betroffenheiten entstehen dadurch nicht. Die aufgesetzte Lärmschutzwand wird konstruktiv angepasst.



Querschnitt  
Planfeststellung 2008

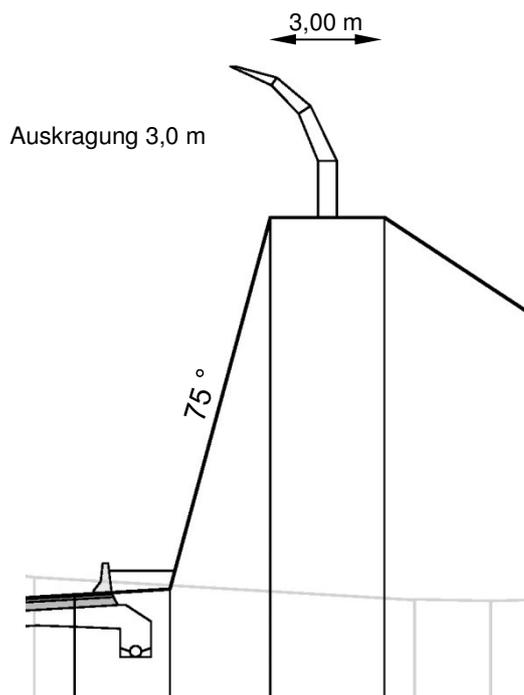


Querschnitt  
Planfeststellung 2014

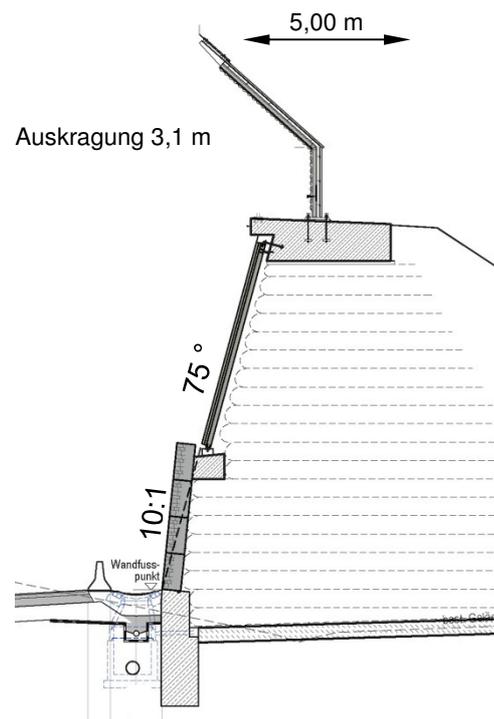
- **BWV Nr. 76 - Bau-km 290+334 – 291+175 (Südseite)**

Die Steilböschung wird nicht mit einer einheitlichen Oberfläche, sondern zweigeteilt ausgeführt, wobei sich die Neigung des Gabionenvorsatzes von 75 Grad gemäß Planfeststellung auf 10:1 (entspricht 84 Grad) ändert. Die aufgesetzte Lärmschutzwand wird konstruktiv angepasst.

Zur Erleichterung der Wartungs- und Unterhaltungsmaßnahmen wird eine 5 m breite Krone auf dem Steilwall vorgesehen. Im Dammbereich von Bau-km 290+600 – Bau-km 291+175 wird auf der autobahnabgewandten Seite die benötigte Mehrbreite durch den Verzicht der Böschungsausrundung eingespart. Die planfestgestellten Grunderwerbsgrenzen werden so eingehalten.



Querschnitt  
Planfeststellung 2008



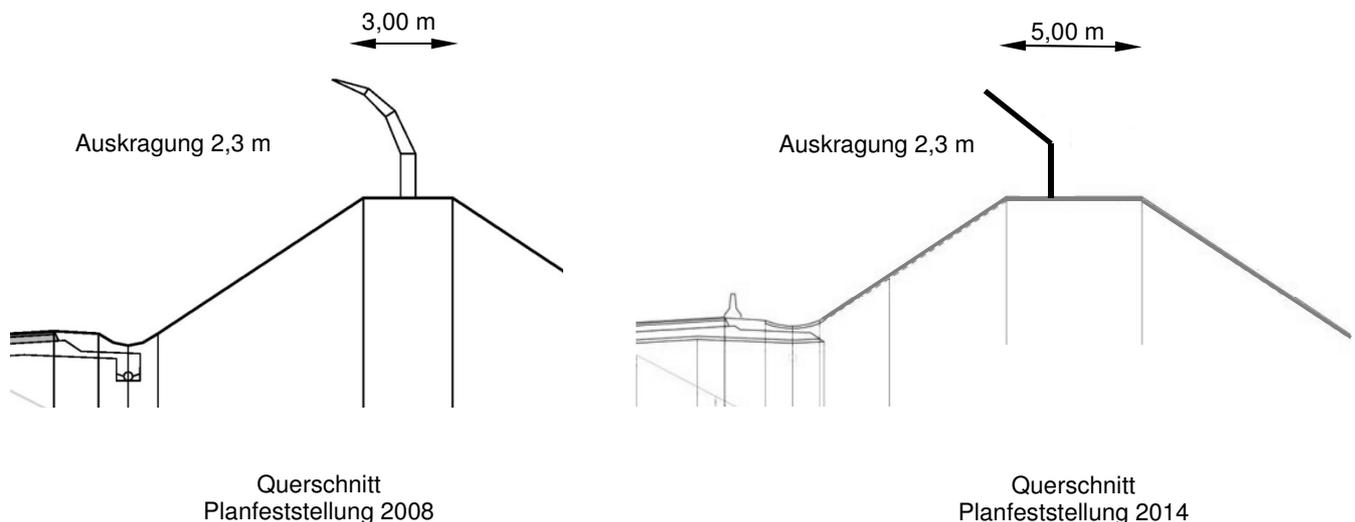
Querschnitt  
Planfeststellung 2014

Von Bau-km 290+334 bis Bau-km 290+600 wird der oberhalb der beschriebenen Steilböschung verlaufende Einschnitt aus wirtschaftlichen Gründen mit der Regelböschungsneigung 1:1,5, statt der planfestgestellten steilen Böschung ausgeführt. Die sich dadurch ergebende Mehrbreite der Böschung erfolgt auf bundeseigenem Grundstück, so dass keine weiteren Betroffenheiten entstehen.

Von Bau-km 290+200 bis Bau-km 290+334 verläuft die Südfahrbahn in Einschnittslage. Auch hier wird die planfestgestellte steile Böschung aus wirtschaftlichen Gründen mit der Regelböschungsneigung von 1:1,5 ausgeführt. Die sich dadurch ergebende Mehrbreite der Böschung erfolgt auf bundeseigenem Grundstück, so dass keine weiteren Betroffenheiten entstehen.

- **BWV Nr. 77 - Bau-km 291+175 – 291+350 (Südseite)**

Zur Erleichterung der Wartungs- und Unterhaltungsmaßnahmen wird eine 5 m breite Krone auf dem Wall vorgesehen. Auf der autobahnabgewandten Seite die benötigte Mehrbreite durch den Verzicht auf die Böschungsausrundung eingespart. Die planfestgestellten Grunderwerbsgrenzen werden so eingehalten. Die aufgesetzte Lärmschutzwand wird konstruktiv angepasst.



## **2.6. Geschieberückhaltestation der Stadt Würzburg (BWV-Nr. 77a)**

Durch die geänderte Geometrie der Beckenanlage ASB/RHB 288-1R (siehe Ziffer 3.1., BWV Nr. 111) wird die bestehende Geschieberückhaltestation bei Bau-km 288+200 von der Baumaßnahme nicht mehr berührt. Sie kann unverändert bestehen bleiben.

Die Stadt Würzburg ist Eigentümer der Geschieberückhaltestation.

## **2.7. Tank- und Rastanlage Würzburg Nord (BWV Nr. 106)**

### **2.7.1. Ausfahrbereich aus Lkw-Stellflächen**

Im Zuge der Ausführungsplanung wurde innerhalb der Tank- und Rastanlage Nord für den Ausfahrbereich aus den Lkw-Stellflächen die Linienführung gemäß ERS (Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, 2011), Ziff. 6.2.1.2. angepasst, um die vorgegebene Längsneigung von 5 % nicht zu überschreiten.

Dritte sind von dieser Maßnahme nicht betroffen. Die planfestgestellten Grunderwerbsgrenzen bleiben unberührt.

### **2.7.2. Ein- und Ausfahrtrampen**

Im Zuge der Ausführungsplanung wurde die Höhenlage der Ein- und Ausfahrten auf die Höhenlage der BAB abgestimmt. So wurde der westliche Böschungsbereich der Einfahrtrampe Nord bei Bau-km 289+200 angepasst.

Um keine neuen Betroffenheiten zu schaffen und innerhalb der planfestgestellten Grunderwerbsgrenzen zu bleiben, wird die Böschung der Ausfahrtrampe in die Tank- und Rastanlage zwischen Bau-km 289+600 bis Bau-km 289+725 gegenüber dem Eigentümerweg (BWV Nr. 27) und dem Oberen Kaulweg (BWV Nr. 28) mit einer Stützmauer abgefangen. Die neue Stützmauer wird im BWV mit der laufenden Nr. 63a geführt.

## **3. Entwässerung**

### **3.1. Absetz- und Regenrückhaltebecken ASB/RHB 288-1R( BWV Nr. 111)**

Bei Bau-km 288+200 ist unter der Talbrücke Heidingsfeld ein Absetz- und Regenrückhaltebecken vorgesehen. Die Ausführungsplanung beinhaltet gegenüber der Planfeststellung Änderungen bei der Geometrie der Beckenanlage sowie der Lage des Becken-

auslaufs. Die Beckenanlage wurde optimiert in das Gelände eingepasst. Die Abflussmenge zur Bemessung des Beckens wurde nicht geändert. Die planfestgestellten Werte für die Oberfläche des Absetzbeckens und das Volumen des Rückhaltebeckens bleiben so gewährleistet. Die Steigung der Zufahrtsrampen zum Umfahrungsweg des Beckens konnte verringert und damit die Unterhaltsfreundlichkeit erhöht werden.

Durch die verbesserte Form der Becken kann die Geschieberückhaltestation der Stadt Würzburg (siehe Ziffer 2.6. BWV-Nr. 77a) bei Bau-km 288+200 unverändert bestehen bleiben, was wirtschaftlich von erheblichem Vorteil ist.

Die Lage des Rückhaltebeckenablaufs in den Zwischengemäuerbach wurde entsprechend der neuen Beckenform angepasst.

Auswirkungen auf Dritte ergeben sich durch die geplanten Änderungen nicht. Die in der Planfeststellung festgelegten Grunderwerbsgrenzen werden eingehalten.

### **3.2. Absetz- und Regenrückhaltebecken ASB/RHB 290-1L (BWV Nr. 115)**

Die Gestaltung des Absetz- und Rückhaltebeckens 290-1L aus der Planfeststellung wurde im Zuge der Ausführungsplanung weitgehend beibehalten. Lediglich die südöstliche Ecke des Regenrückhaltebeckens wurde dem neuen Verlauf des Weges Nr. 28 angepasst und geringfügig nach Norden verschoben. Dadurch ergibt sich ein etwas kürzeres, aber breiteres Becken gegenüber der Planfeststellung. Es wurde darauf geachtet, dass sich die geänderte Geometrie nicht auf die Größe der Wasseroberfläche des Absetzbeckens oder des Volumens des Rückhaltebeckens auswirkt.

Auswirkungen auf Dritte ergeben sich durch die geplanten Änderungen nicht. Die in der Planfeststellung festgelegten Grunderwerbsgrenzen werden eingehalten.

### **3.3. Entwässerungsabschnitt 4 (BWV Nr. 116)**

Im Bereich der Wasserschutzzone II des Wasserschutzgebietes Winterhäuser Quelle wird der mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abgestimmte Regelquerschnitt (siehe Unterlage Nr. 6.1 / 2a) bis zur Planfeststellungsgrenze (Bau-km 290+640 bis Bau-km 291+800) zur Ausführung kommen. Dieser Regelquerschnitt hat eine im Mittelstreifen durchgezogene, asphaltierte Abdichtung, die bis zur Schulterentwässerung geht.

In der Planfeststellung war vorgesehen, in einem Teilabschnitt des o. g. zu schützenden Bereichs, und zwar von Bau-km 290+950 bis Bau-km 291+800, einen weiteren Regelquerschnitt mit einer Abdichtung jeweils nur im Bereich der Schultern des Querschnitts vorzusehen. Durch den Entfall dieses Querschnittes wird das Schutzniveau verbessert und der Bauablauf deutlich vereinfacht.

### **3.4. Entwässerungskonzept Bereich Mittlerer Geisbergweg**

Der Verlauf der Entwässerungsleitungen vor und nach der Unterführung des Mittleren Geisbergweges wurde überarbeitet und optimiert. Die aufwendige Leitungsführung und Unterdükerung des Geisbergweges westlich der A3 zur Ableitung des Oberflächenwassers und des Notüberlaufs des ASB/RHB 290-1L (BWV Nr. 115) wurde aus Gründen der Wirtschaftlichkeit angepasst. Zur Ableitung des Oberflächenwassers erfolgt nun mit einem kurzen Düker in der Richtungsfahrbahn Nürnberg im Randbereich des Wasserschutzgebietes. Für den Notüberlauf ist entlang des westlichen Widerlagers des BW 290a (BWV Nr. 53) ein kürzerer Düker geplant. Die weiterführenden Leitungen verlaufen wie planfestgestellt im Böschungsfuß der Richtungsfahrbahn Nürnberg.

Die Änderung erfolgt in den planfestgestellten Grunderwerbsgrenzen. Neue Betroffenheiten ergeben sich nicht.

## **4. Leitungen**

### **4.1. Abwasserkanal Tank- und Rast Würzburg Süd (BWV Nr. 155)**

Von Bau-km 289+693 bis 289+975 wird durch die Baumaßnahme der bestehende Abwasserkanal DN 200 der Bundesrepublik Deutschland zur Entsorgung der Tank- und Rastanlage Würzburg Süd berührt. Aus wirtschaftlichen Gründen soll die Leitung nun nicht wie im Bestand und planfestgestellt die A3 kreuzen, sondern über neue rückwärtige Erschließung zum Stadtteil Heuchelhof an das städtische Kanalnetz angeschlossen werden. Dabei werden weitestgehend bundeseigene Grundstücke genutzt. Die Abwasserleitung wird jeweils vom Tankstellen- und Rastgebäude am westlichen Rand der Verkehrsflächen bis zum Grundstück Fl.Nr. 4801/141 der Tank- und Rast GmbH geführt. Ab hier verläuft die Leitung Richtung Norden über bundeseigene Grundstücke. Im weiteren Verlauf kreuzt die Leitung das Flurstück Nr. 4754/27 und den Weg Fl.Nr. 4754/89 (beide

Eigentümer Stadt Würzburg). In der Erschließungsstraße Fl.Nr. 4751/3 der Stadt Würzburg wird die Leitung an das bestehende Kanalnetz der Stadtwerke Würzburg angeschlossen. Für die Bauausführung werden zusätzlich Flächen aus den Grundstücken Fl.Nr. 4751/30 und 4751/9 (beide Eigentümer Stadt Würzburg) benötigt. Die Würzburger Entwässerungsbetriebe haben dem Kanalanschluss mit e-mail-Verkehr vom 11.02.2014 und 05.03.2014 bereits zugestimmt

#### **4.2. BAB-Kabel (BWV Nr. 161)**

Aufgrund der beengten Verhältnisse zwischen dem Oberen Kaulweg und der Autobahn, soll das BAB-Kabel zwischen Bau-km 289+650 und Bau-km 290+600, nicht, wie laut Planfeststellung vorgesehen, in den Dammbereich der Autobahn, sondern in den Oberen Kaulweg (BWV Nr. 28) verlegt werden. Der Weg wird entsprechend dem Bestand neu befestigt (teilweise bituminös, teilweise wassergebunden).

Die Stadt Würzburg ist Baulastträger für den Weg. Für diese Verlegung der BAB-Kabel im Oberen Kaulweg wurde zwischen der Stadt Würzburg und der ABD N bereits ein Gestattungsvertrag mit Datum vom 24.02.2014/03.03.2014 abgeschlossen.

#### **4.3. Zwischengemäuerbach (BWV Nr. 162)**

Aufgrund der Änderung der Geometrie des Absetz- und Regenrückhaltebeckens (BWV-Nr. 111) wird auch Verlauf des Zwischengemäuerbach (BWV-Nr. 162) gegenüber den planfestgestellten Unterlagen angepasst. Bei der Planung des Bachquerschnittes ergeben sich dabei keine Änderungen.

Die Stadt Würzburg ist Eigentümer des Baches.

### **5. Ergänzende Lärmberechnung**

Unter Berücksichtigung sämtlicher vorstehend beschriebener Planänderungen wurde auf Grundlage der schalltechnischen Berechnungen aus der Planfeststellung vom 29.02.2008 eine Neuberechnung durchgeführt. Diese hat ergeben, dass sich bei allen Immissionsorten die Beurteilungspegel aus der Planfeststellung vom 29.02.2008 nicht erhöhen. Näheres ist aus der Unterlage 11.1 ersichtlich.

## **6. Landschaftspflege**

Die vorstehend beschriebenen Planänderungen führen im Vergleich zur Planfeststellung vom 29.02.2008/22.06.2009 zu keinem Kompensationsbedarf über die bisherigen Maßnahmenflächen hinaus. Der zusätzliche Ausgleichsbedarf von 3.420 m<sup>2</sup> ist durch den bestehenden Überhang von rund 1,5 ha bei weitem abgedeckt. Im Weiteren verweisen wir auf die Unterlage 12 und Unterlage 16.