

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern

Straße / Abschnitt / Station: A73 / 100 / 6,162

**BAB A73 Suhl - Nürnberg**

**Neubau Tank- und Rastanlage „Coburger Land“**

Abschnitt: 100 / Station: 6,162

PROJIS-Nr.: entfällt

# FESTSTELLUNGSENTWURF

**BAB A73, Suhl - Nürnberg**

**Neubau Tank- und Rastanlage „Coburger Land“**

Abschnitt: 100 / Station: 6,162

- Erläuterungsbericht -

aufgestellt:  
Autobahndirektion Nordbayern



Hübner, Baudirektor  
Nürnberg, den 26.04.2019



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME</b>	<b>5</b>
1.1	Planerische Beschreibung	5
1.2	<b>Straßenbauliche Beschreibung</b>	<b>6</b>
1.2.1	Standort	6
1.2.2	Gestaltung der Anlage	7
1.2.2.1	Allgemein	7
1.2.2.2	Ostseite	7
1.2.2.3	Westseite	9
1.2.3	Größe der Anlage	10
<b>2</b>	<b>BEGRÜNDUNG DES VORHABENS</b>	<b>11</b>
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	11
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	12
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	13
2.4	<b>Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens</b>	<b>13</b>
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	13
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	14
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	16
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	17
2.6	Zwingende Gründe eines überwiegend öffentlichen Interesses	18
<b>3</b>	<b>VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DES STANDORTES</b>	<b>18</b>
3.1	Standort 1 östlich Mirsdorf	19
3.2	Standort 2 nordöstlich Drossenhausen	20
3.3	Standort 3 östlich Drossenhausen	22
3.4	Standort 4 nördlich Moggenbrunn	23
3.5	Standort 5 östlich Beuerfeld	24
3.6	Gewählter Standort	25
<b>4</b>	<b>TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME</b>	<b>26</b>
4.1	Ausbaustandard	26
4.2	Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes	27
4.3	Linienführung	27



<b>4.4</b>	<b>Querschnittsgestaltung</b>	<b>28</b>
4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	28
4.4.1.1	A 73	28
4.4.1.2	Tank- und Rastanlage	29
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	29
4.4.2.1	A 73	29
4.4.2.2	Tank- und Rastanlage mit PWC-Anlage	29
<b>4.5</b>	<b>Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten</b>	<b>30</b>
<b>4.6</b>	<b>Besondere Anlagen</b>	<b>31</b>
<b>4.7</b>	<b>Ingenieurbauwerke</b>	<b>31</b>
<b>4.8</b>	<b>Lärmschutzanlagen</b>	<b>33</b>
<b>4.9</b>	<b>Öffentliche Verkehrsanlagen</b>	<b>34</b>
<b>4.10</b>	<b>Leitungen</b>	<b>34</b>
4.10.1	Stromversorgung	34
4.10.2	Abwasserentsorgung	35
4.10.3	Wasserversorgung	35
4.10.4	Fernmeldeleitungen	36
4.10.5	Telekomleitung	36
4.10.6	Beleuchtung	36
<b>4.11</b>	<b>Baugrund / Erdarbeiten</b>	<b>36</b>
4.11.1	Übersicht	36
4.11.2	Geotechnische Bemerkungen	38
4.11.2.1	Frostschutz	38
4.11.2.2	Böschungsneigungen	38
4.11.2.3	Einschnitte	38
4.11.2.4	Dammschüttungen	38
4.11.2.5	Grundwasserverhältnisse	39
4.11.2.6	Massenbilanz	39
<b>4.12</b>	<b>Entwässerung</b>	<b>39</b>
4.12.1	Bestehende Verhältnisse	39
4.12.2	Geplante Entwässerungsmaßnahmen	40
<b>4.13</b>	<b>Straßenausstattung</b>	<b>41</b>
<b>5</b>	<b>ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN</b>	<b>42</b>
<b>6</b>	<b>MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN</b>	<b>43</b>
<b>6.1</b>	<b>Lärmschutzmaßnahmen</b>	<b>43</b>
6.1.1	Rechtsgrundlagen	43
6.1.2	Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse schalltechnischen Berechnungen	43
<b>6.2</b>	<b>Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen</b>	<b>45</b>
6.2.1	Gesetzliche Grundlagen	45
6.2.2	Schutzmaßnahmen	45
<b>6.3</b>	<b>Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten</b>	<b>46</b>



<b>6.4</b>	<b>Landschaftspflegerische Maßnahmen</b>	<b>46</b>
<b>7</b>	<b>KOSTENRÄGER</b>	<b>47</b>
<b>8</b>	<b>VERFAHREN</b>	<b>47</b>
<b>9</b>	<b>DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME</b>	<b>48</b>
<b>10</b>	<b>INANSPRUCHNAHME VON GRUNDEIGENTUM</b>	<b>49</b>
10.1	Grunderwerb	49
10.2	Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen	49
<b>11</b>	<b>ANLAGEN</b>	<b>50</b>
Anlage 1	UVP-Bericht	50
Anlage 2	Tabellarische Gegenüberstellung zum Vergleich der Standorte	50



## **1 DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME**

### **1.1 Planerische Beschreibung**

An der A 73 im Abschnitt 100 bei Station 6,162 nördlich von Coburg im Gemeindegebiet von Meeder ist der Neubau der Rastanlage „Coburger Land“ geplant.

Baulast- und Vorhabenträger ist die Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.

Die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen umfassen den Neubau einer Tank- und Rastanlage (TR) an der Ostseite der A 73 in Fahrtrichtung Suhl und den Neubau einer PWC-Anlage an der Westseite in Fahrtrichtung Nürnberg. Die beiden Anlagen sind mit einem Überführungsbrückenbauwerk verbunden, so dass ein Wechseln der Anlagenseiten im Kraftverkehr möglich ist. Somit ist ein Andienen der Tank- und Rastanlage auch in Fahrtrichtung Nürnberg möglich.

Die Tank- und Rastanlage ist im Gesamtkonzept zur Ausstattung der Bundesautobahnen mit Nebenbetrieben enthalten und trägt somit zur Verbesserung des Stellplatzangebotes an der A 73 bei. Es wird eine baldige Realisierung der geplanten Maßnahmen im Rahmen des seit 1995 laufenden Investitionsprogramms für den Neu- und Ausbau von Tank- und Rastanlagen an Bundesautobahnen angestrebt.

Vormals wurde für die Tank- und Rastanlage die Bezeichnung „Lange Berge“ geführt.



## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

### 1.2.1 Standort

Die geplante Anlage befindet sich an der A 73 zwischen der Landesgrenze Thüringen/ Bayern im Norden und der Anschlussstelle Coburg im Süden.

In nachfolgender Tabelle sind die Abstände zu den nächstgelegenen Tank- und Rast- sowie unbewirtschafteten PWC-Anlagen angegeben.

Richtung	Name der Anlage	Abstand	Bemerkung
Nürnberg	PWC Coburger Forst	13,9 km	
Nürnberg	TR Regnitztal West	79,9 km	geplant
Suhl	PWC Werratal	10,6 km	In Thüringen
Suhl (A 71)	TR Thüringer Wald	61,4 km	In Thüringen

Tabelle 1

Die geplante Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ schließt eine bisher vorhandene Versorgungslücke im Zuge der A 73. Sie ist im Netzkonzept der Rastanlagen an Bundesautobahnen als einseitig bewirtschaftete Rastanlage enthalten. Die Lage der bewirtschafteten Rastanlage an der Richtungsfahrbahn Suhl wurde auf die Lage der nächsten geplanten Tank- und Rastanlage Richtung Nürnberg (TR Regnitztal) bzw. Richtung Suhl (TR Thüringer Wald, A 71) abgestimmt.

Die Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ auf der Ostseite der A 73 wird kombiniert mit einer unbewirtschafteten PWC-Anlage auf der gegenüberliegenden Seite. Für die Neubauplanung können bereits vorhandene, bundeseigene Flächen genutzt werden, so dass für die Verkehrsanlagen keine zusätzlichen, dauerhaft zu beanspruchende Privatflächen benötigt werden.

Derzeit sind im Bereich der geplanten Tank- und Rastanlage jeweils für beide Richtungsfahrbahnen die Ein- und Ausfädelungsspuren baulich vorhanden. Die Länge der Baumaßnahme beträgt zwischen den Ein- und Ausfädelungsspuren 0,5 km.



## 1.2.2 Gestaltung der Anlage

### 1.2.2.1 Allgemein

Die Besonderheit der Anlage ist, dass das einseitige in Fahrtrichtung Suhl gelegene Tank- und Rastgebäude durch ein Überführungsbauwerk auch von der Fahrtrichtung Nürnberg angefahren werden kann. Auch sind die baulichen Anlagen für eine Fahrtrichtungsumkehr des Betriebsdienstes nutzbar.

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.

Es wird auf eine barrierefreie Ausführung der beidseitigen Verkehrsanlagen mit taktilen Bodenelementen für sehbehinderte bzw. blinde Personen insbesondere im Bereich der Bus- und Pkw-Stellflächen sowie im Zulaufbereich zu der Raststätte bzw. des WC-Gebäudes geachtet. An Parkständen für Rollstuhlbenutzer angrenzende Borde und Gehwege werden ausreichend abgesenkt.

### 1.2.2.2 Ostseite

Die Ostseite erhält eine Tankstelle in Seitenlage, die nach der Ausfahrt aus Richtung Nürnberg angeordnet wird. Die Zu- und Abfahrt an den Tankplätzen erfolgt für alle Fahrzeuge über eine Fahrgasse. Die Fahrbeziehungen sind somit für alle Tankenden gut erkennbar. Das Tank- und Rastgebäude befindet sich am Kopf des Tankstellenbereiches. Südöstlich davon angrenzend ist die Anlage eines Wirtschaftshofes vorgesehen.

Im nördlichen Anschlussbereich an die Tankstelle befinden sich die Parkflächen für die unterschiedlichen Fahrzeugarten. Hier werden die entsprechenden Stellplätze für Pkw, Bus und Lkw errichtet.



Der gesamte ostseitige Bereich nimmt zusätzlich neben der Tank- und Rastanlage und den beschriebenen Stellplätzen auch eine Spur für den Großraum- und Schwertransport auf sowie die erforderlichen Rampen für das Überführungsbauwerk.

Im Bereich der Pkw-Parkstände sind vier Parkplätze für Frauen und drei Parkplätze für Behinderte vorgesehen. An den Kurzzeitparkständen, unmittelbar neben der Raststätte, ist ein weiterer Parkplatz für Behinderte angeordnet.

Durch die Anlage von Gehwegen mit möglichst direkten Führungen zur geplanten Raststätte, ist eine sichere Führung der Fußgänger gewährleistet. Eine ausreichende Beleuchtung der Anlage wird sichergestellt.

Die Erschließung der Pkw-Parkstände erfolgt über eine Durchfahrtgasse. Die Parkstände für Busse werden parallel zur Fahrgasse ausgebildet. Für Lkw, Last- und Sattelzüge ist die Regelaufstellung als Schrägaufstellung mit einem Aufstellwinkel von 50 gon und der Zufahrt über eine Fahrgasse vorgesehen.

Parallel zur Autobahn wird eine durchgehende Fahrgasse für den Großraum- und Schwertransport geplant. Bedingt durch die Rampen unterteilt sich der Haltestreifen in zwei aufeinanderfolgende Abschnitte.

Für die Entwässerung der Verkehrsflächen wird die bestehende Regenwasserbehandlungsanlage südlich der geplanten Rastanlage genutzt. Diese Beckenanlage nimmt bereits das Oberflächenwasser der Fahrbahn der A 73 auf und wurde in Vorausschau auf die Errichtung der Tank- und Rastanlage dimensioniert. Die Beckenanlage ist in den vorhandenen Umrissen in der Lage, das zusätzliche Wasser aus der neu geplanten Rastanlage aufzunehmen und schadlos abzuführen. Das aus dem Gelände in Richtung Tank- und Rastanlage fließende Oberflächenwasser wird über Mulden und Gräben gefasst und an der Anlage vorbei in Richtung Vorflut geleitet.

Zusätzlich ist eine bestehende Betriebsumfahrt gegeben, welche an das untergeordnete Wegenetz angeschlossen ist. Diese Betriebsumfahrt wird zukünftig erhalten. Die Einmündungen in die Aus- bzw. Einfahrtspuren der A 73 werden an die verkehrssicherheitstechnischen Anforderungen angepasst und an das Ende der Ausfahrtspur der Richtungsfahrbahn Nürnberg vor die Gabelung versetzt.



An der Ausfahrt aus der A 73 wird aus dem nachgeordneten Wegenetz eine Zufahrt für Löschfahrzeuge geschaffen. Um unbefugtes Auffahren auf die Raststätte und Autobahn zu verhindern, wird die Zufahrt durch ein Tor gesichert. Die zuständige Feuerwehr erhält einen Schlüssel für die Toranlage.

Im Zufahrtsbereich zur Rastanlage ist ein Baufenster für den Nebenbetrieb bestehend aus einer Tankstelle mit einem Rasthaus vorgesehen. Die Fläche für das Rasthaus mit Tankshop ist stirnseitig am Tankstellenbereich mit drei Pkw- und zwei Lkw-Zapfinseln (beidseitig bedienbare Zapfstellen) vorgesehen. Der Wirtschaftshof auf der Ostseite der Raststätte wird durch eine rückwärtige Erschließung von der Gemeindestraße mittels einer befestigten Zufahrt angeschlossen. Eine westlich an das zukünftige Rasthaus angrenzende Terrasse mit einem Kinderspielplatz gehört ebenfalls zu den Betriebsflächen eines zukünftigen Konzessionärs.

Im südöstlichen Bereich der Anlage wird ein ca. 150 m langer Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4,00 m ausgebildet.

#### 1.2.2.3 Westseite

Die unbewirtschaftete Rastanlage auf der Westseite entspricht im Wesentlichen dem Musterplan A1 der ERS 2011.

Mittels einer Verbindung mit einem Überführungsbauwerk kann der Verkehrsteilnehmer in Fahrrichtung Nürnberg die gegenüberliegende Seite mit Rasthaus und Tankstelle nutzen. Es sind getrennte Parkstände für Pkw, Busse und Lkw vorgesehen. Die Pkw-Stellflächen werden über eine Fahrgasse zentral erschlossen. Für die Busse, Lkw, Last- und Sattelzüge erfolgt die Erschließung über eine weitere Durchfahrtsgasse. Dabei werden die Busse in Längsaufstellung parkiert. Die Lkw, Last- und Sattelzüge erhalten eine Schrägaufstellung mit einem Aufstellwinkel von 50 gon.

Parallel zur Autobahn verläuft eine durchgehende Fahrgasse, an die ein Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte angeordnet wird. Die Fahrgasse dient zudem der Zufahrt zum Überführungsbauwerk für die Tank- und Rastanlage auf der Ostseite der A 73. Parallel zur Autobahn wird ein



Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4,00 m ausgebildet. In einem Teilbereich der Anlage wird dieser auf eine Höhe von 2,50 m reduziert.

Zwei Parkplätze für Behinderte sind in der Nähe des WC-Gebäudes vorgesehen. Im Bereich der Behindertenparkplätze werden notwendige Bordsteinabsenkungen berücksichtigt.

### 1.2.3 Größe der Anlage

Die Stellplatzkapazitäten für den Neubau der Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ wurden in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der ehemaligen Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern festgelegt und sind unter Ziffer 2.4.2 in Tabelle 2 zusammenfassend dargestellt.



## **2 BEGRÜNDUNG DES VORHABENS**

### **2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren**

Die Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ ist im Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen (eingeführt mit Schnellbrief BMV vom 03.04.1994 Az: StB 18/38.72.00/32 Va 94 II) enthalten.

Die Nebenbetriebe an Bundesautobahnen dienen der Versorgung und Erholungsfunktion von Reisenden und Berufskraftfahrern und gehören nach § 1 Abs. 4 i.V.m. § 15 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) zu den Bundesautobahnen.

Aufgrund der täglichen Überlastung vorhandener Parkplätze und Rastanlagen entlang der A 73, kann die erforderliche Verkehrssicherheit nicht mehr sichergestellt werden.

Auf dem über 140 km langen Streckenabschnitt der A 73 zwischen der bayrisch/thüringischen Landesgrenze im Norden und der Tank- und Rastanlage „Feucht“ an der A 9 im Süden, ist derzeit keine weitere Tank- und Rastanlage vorhanden.

Nach ERS 2011 sind zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer im Abstand zwischen 50 bis 80 km Nebenbetriebe an Autobahnen vorzusehen.

Im Rahmen einer von der Autobahndirektion Nordbayern durchgeführten großräumigen Voruntersuchung im Jahr 2002, wurde der Neubauabschnitt der A 73 Suhl-Lichtenfels im Bereich Lichtenfels (B173) bis Eisfeld Nord (B4) auf einen möglichen Standort für eine Tank- und Rastanlage hin überprüft. Aus trassierungstechnischen, naturschutzfachlichen und topographischen Gründen konnten bereits im Vorfeld andere Rastanlagenstandorte westlich von Eisfeld, östlich von Drossenhausen und nordöstlich von Rohrbach ausgeschlossen werden.



Bei näherer Untersuchung wurde der Standort westlich von Eisfeld aufgrund der unmittelbarer Nähe des Anschlussstellenzubringers B89/B4 zur A 73, des daraus resultierenden zu geringen Platzangebotes und wegen des geringen Abstands zur Wohnbebauung von 300 m ausgeschlossen.

Der Standort nordöstlich von Rohrbach stellte sich in der Voruntersuchung aufgrund des hohen Erdmassenbedarfs und der daraus resultierenden Mehrkosten als ungeeignet dar. Im Zuge des Neubaus der A 73 wurde nordöstlich von Rohrbach die PWC Anlage Coburger Forst mit einem geringeren Erdmassenbedarf, der aus dem Streckenbereich gewonnen wurde, hergestellt.

In der Gesamtabwägung aller untersuchten Standorte ergab die Voruntersuchung, dass der Standort nordöstlich von Drossenhausen als der geeignetste beurteilt wurde.

In 2013 führte die Autobahndirektion Nordbayern einen interdisziplinären Gestaltungswettbewerb für die Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ am Standort Drossenhausen durch. Hierdurch konnte eine optimale Lösung aufgezeigt werden, der die Anlage auf dem zur Verfügung stehenden Areal gut in die Landschaft einbindet und dabei gleichzeitig den unterschiedlichen verkehrlichen, gestalterischen, naturschutzfachlichen und funktionalen Anforderungen gerecht wird.

Dem Standortkonzept hat das BMVI mit Schreiben vom 16.07.2014, AZ: StB 12/7436.3/073/073-Lange Berge/2239138 abschließend zugestimmt.

Der Vorentwurf wurde mit Schreiben vom 08.01.2019 durch das BMVI genehmigt.

## **2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Für die geplante Rastanlage ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Die Feststellungunterlagen beinhalten insgesamt alle notwendigen Angaben zu den Umweltauswirkungen und sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1)



und dem UVP-Bericht (Anlage 1 zur Unterlage 1) entsprechend § 16 UVPG dargestellt.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt.

## **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 73 verbindet als innerdeutsche Verkehrsachse die südthüringische Stadt Suhl und die mittelfränkische Stadt Nürnberg.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 01.03.2018 ist unter 4.2 ausgeführt:

„Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.

Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen.“

Zu 4.2 (B) heißt es weiter:

„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 (vgl. 1.4.1) bei.

Über die Bundesfernstraßen ist Bayern in das internationale und nationale Straßennetz eingebunden. Deren Aus- und Neubau richtet sich nach dem



jeweiligen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßen-  
ausbaugesetz). Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswege-  
plans soll der Bedarf weiterer Lückenschlüsse im Netz geprüft werden“.

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ist nicht erforderlich, weil  
das Vorhaben den oben genannten Zielen der Raumordnung nicht entgegen-  
steht und der Bau der Rastanlage keine raumbedeutsamen Auswirkungen  
nach sich zieht (siehe hierzu auch ROG vom 22.12.2008 § 15 Abs.1).

Im Rahmen der Bedarfsplanung wurde das Bedarfskonzept zwischen Bund  
und Land abgestimmt. Der Neubau der Tank- und Rastanlage „Coburger  
Land“ fügt sich in dieses Konzept ein.

Die A 73 zwischen Suhl und Nürnberg weist auf über 140 km keine bewirt-  
schaftete Rastanlage auf, die sowohl für Reisende als auch für Berufskraftfah-  
rer eine Versorgungs- und Erholungsfunktion bietet.

#### 2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

In einer bundesweiten Verkehrszählung der abgestellten Lkw entlang der  
Bundesautobahnen im Frühjahr 2008, konnte die A 73 im bayerischen Be-  
reich nicht vollständig erfasst werden, weil sie noch nicht durchgängig fertig-  
gestellt und damit noch nicht vollständig verkehrswirksam war. Im Frühjahr  
2012 wurde deshalb eine gesonderte Zählung durchgeführt. Sie hat für den  
Abschnitt der A 73 zwischen der Landesgrenze Thüringen/Bayern und dem  
AK Bamberg ergeben, dass auf den ausgewiesenen 97 Lkw-Stellplätzen bis  
zu 93 Lkw abgestellt waren. Hierbei wurden die PWC-Anlagen „Werratal Ost  
und West“ in Thüringen ebenfalls mit berücksichtigt. Für das Prognosejahr  
2025 wurde im o.g. Streckenabschnitt in 2012 anhand der „Parkraumbedarfs-  
rechnung“ nach Anhang 1 der ERS 2011 ein Bedarf von 119 Lkw-Stellplätzen  
und damit ein Defizit von 22 Lkw-Stellplätzen ermittelt.

In 2018 wurde eine weitere, bundesweite Verkehrszählung der abgestellten  
Lkw entlang der Bundesautobahnen durchgeführt. Im Abschnitt der A 73 zwi-  
schen der Landesgrenze Thüringen/Bayern und dem AK Bamberg wurden auf  
den 94 vorhandenen Lkw-Stellplätzen insgesamt 142 abgestellte Lkw festge-



stellt. Damit beträgt die vorhandene Überbelegung bereits 48 Lkw-Stellplätze. Dies entspricht einer Verdoppelung des in 2012 ermittelten Defizits für das Prognosejahr 2025.

Bei Berücksichtigung des gesamten 96 km langen Abschnitts der A 73 zwischen dem AD Suhl in Thüringen und dem AK Bamberg, beträgt die vorhandene Überbelegung 62 Lkw-Stellplätze. Hierbei werden neben den PWC-Anlagen „Werratal Ost und West“ zudem die PWC-Anlagen „Adlersberg Ost und West“ in Thüringen berücksichtigt. Die Erhebungszahlen und ausgewiesenen Lkw-Stellplätze in 2018 sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Entfernung und Lage zur TR Coburger Land	Name/Bezeichnung	ausgewiesene Lkw-Parkstände	abgestellte Lkw (2018)	Fehlbestand/Überschuss	Belegung
31,2 km Nördlich	PWC Adlersberg West	8	15	-7	188%
	PWC Adlersberg Ost	8	15	-7	188%
11,6 km Nördlich	PWC Im Werratal West	11	13	-2	118%
	PWC Im Werratal Ost	11	17	-6	155%
14,0 km Südlich	PWC Coburger Forst West (zukünftige Bezeichnung: PWC „Am Achatfelsen“)	10	19	-9	190%
	PWC Coburger Forst Ost (zukünftige Bezeichnung: PWC „Am Achatfelsen“)	10	27	-17	270%
43,9 km Südlich	P Zapfendorf West	4	7	-3	175%
	P Zapfendorf Ost	4	5	-1	125%
55,4 km Südlich	P Zückshuter Forst West	3	4	-1	133%
	P Zückshuter Forst Ost	3	4	-1	133%
51,5 km Südlich	Autohof Breitengüßbach	38	46	-8	121%
	<b>Gesamt</b>	<b>110</b>	<b>172</b>	<b>-62</b>	

Tabelle 2

Für das Prognosejahr 2030 berechnet sich der Parkraumbedarf nach Anhang 1 der ERS 2011 zu 178 Lkw-Stellplätzen. Das Defizit im Abschnitt der A 73 zwischen dem AD Suhl in Thüringen und dem AK Bamberg beträgt für das Prognosejahr 2030 demnach 68 Lkw-Stellplätze.

Der aktuellen und der vorangegangenen Bedarfsberechnungen wurden die Stellplatzkapazitäten des Autohofs „Breitengüßbach“ mit einbezogen. Nach der aktuellen Rechtsprechung stellen Autohöfe private Stellplätze dar und können keinen vollständigen Ersatz für die an Bundesfernstraßen erforderli-



chen Stellplätze bieten. Es besteht keine Straßenbaulast des Bundes für die Flächen. Sie sichern damit auch keine dauerhafte und zuverlässige Bedarfsdeckung (vgl. Urteil BVerwG 9 A 1.14 vom 25. März 2015). Blicke der Autohof in der Bedarfsprognose 2030 unberücksichtigt, ist davon auszugehen, dass ein zusätzlicher Parkraumbedarf auf der der A 73 im Abschnitt zwischen dem AD Suhl in Thüringen und dem AK Bamberg entsteht. Hierdurch erhöht sich das Defizit im betrachteten Abschnitt für das Prognosejahr 2030 auf 106 Lkw-Stellplätze.

Im Netzkonzept für die Schaffung von Lkw-Stellplätzen für den o.g. Streckenabschnitt sind für die Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ folgende Stellplatzzahlen vorgesehen.

	Ostseite	Westseite	Gesamt
Pkw	87	30	<b>117</b>
Lkw	48	16	<b>64</b>
Busse und Pkw m. Anh., Caravan	176 m	100 m	<b>276 m</b>
Großraum- und Schwertransport	140 m + 110 m	130 m + 100 m	<b>480 m</b>

Tabelle 3

Die Aufstellung der Pkw und Lkw erfolgt in Schrägaufstellung mit 50 Gon. Die Aufstellung der Busse und der Groß-/Schwertransporter (GST) erfolgt in Längsaufstellung.

Mit den vorgesehenen 48 ausgewiesenen Lkw-Stellplätzen im Bereich der TR-Anlage auf der Ostseite und weiteren 16 ausgewiesenen Lkw-Stellplätzen im Bereich des PWC auf der Westseite, kann der derzeitige Stellplatzbedarf nur knapp abgedeckt werden. Für das Prognosejahr 2030 verbleibt trotz Bau der TR-Anlage im Abschnitt zwischen dem AD Suhl in Thüringen und dem AK Bamberg ein Lkw-Stellplatzdefizit. Die Schaffung zusätzlicher Lkw-Stellplätze ist demnach dringend erforderlich.

### 2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der gesamten A 73 bei. Durch die Schaffung von Lkw-Stellplätzen und dem Lückenschluss im Netzkonzept, steht den Lkw-Fahrern



zusätzlicher Parkraum zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten zur Verfügung.

Durch zusätzlichen Parkraum werden außerdem die bestehenden Anlagen im Abschnitt der A 73 zwischen dem AD Suhl in Thüringen und dem AK Bamberg entlastet. Insbesondere in den Nachtstunden wird die Anzahl widerrechtlich abgestellter Lkw verringert und vermeidet Gefahrensituationen.

## **2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Die vorhandene Lärm- und Schadstoffsituation im Planungsraum wird durch den bestehenden Verkehrsweg A 73 bestimmt. Durch die geplante Maßnahme sind keine erheblichen Veränderungen zu erwarten.

Die nächstgelegenen bebauten Bereiche sind die Ortsteile Drossenhausen und Einzelberg der Gemeinde Meeder. Sie liegen ca. 450 m nord- bzw. südwestlich der Tank- und Rastanlage. Unter Berücksichtigung der geplanten Rastanlage werden die Werte nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) von 70 dB(A) zur Tagzeit und 60 dB(A) zur Nachtzeit in beiden Ortsteilen nicht überschritten und es kommt zu keiner Erhöhung der Beurteilungspegel von > 3 dB(A). Die genauen Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse können der Unterlage 17 entnommen werden.

Die geplante Maßnahme stellt im Ergebnis keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar und es sind keine Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich.

Zum Schutz der Lkw-Fahrer werden beiderseits der A 73 Lärmschutzwälle entlang der Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte errichtet. Detaillierte Darstellungen und Beschreibungen sind Kap. 4.8 sowie den Unterlagen 5 und 17 zu entnehmen.

Durch die vorgesehenen Lärmschutzanlagen werden die Schadstoffimmissionen auch in der Ausbreitung in das Siedlungsgebiet gemindert.



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

## **2.6 Zwingende Gründe eines überwiegend öffentlichen Interesses**

Das Bauvorhaben erfordert weder eine FFH- noch eine artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung, so dass weitere Ausführungen zur Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses an der Neubaumaßnahme der Rastanlage nicht erforderlich sind.

## **3 VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DES STANDORTES**

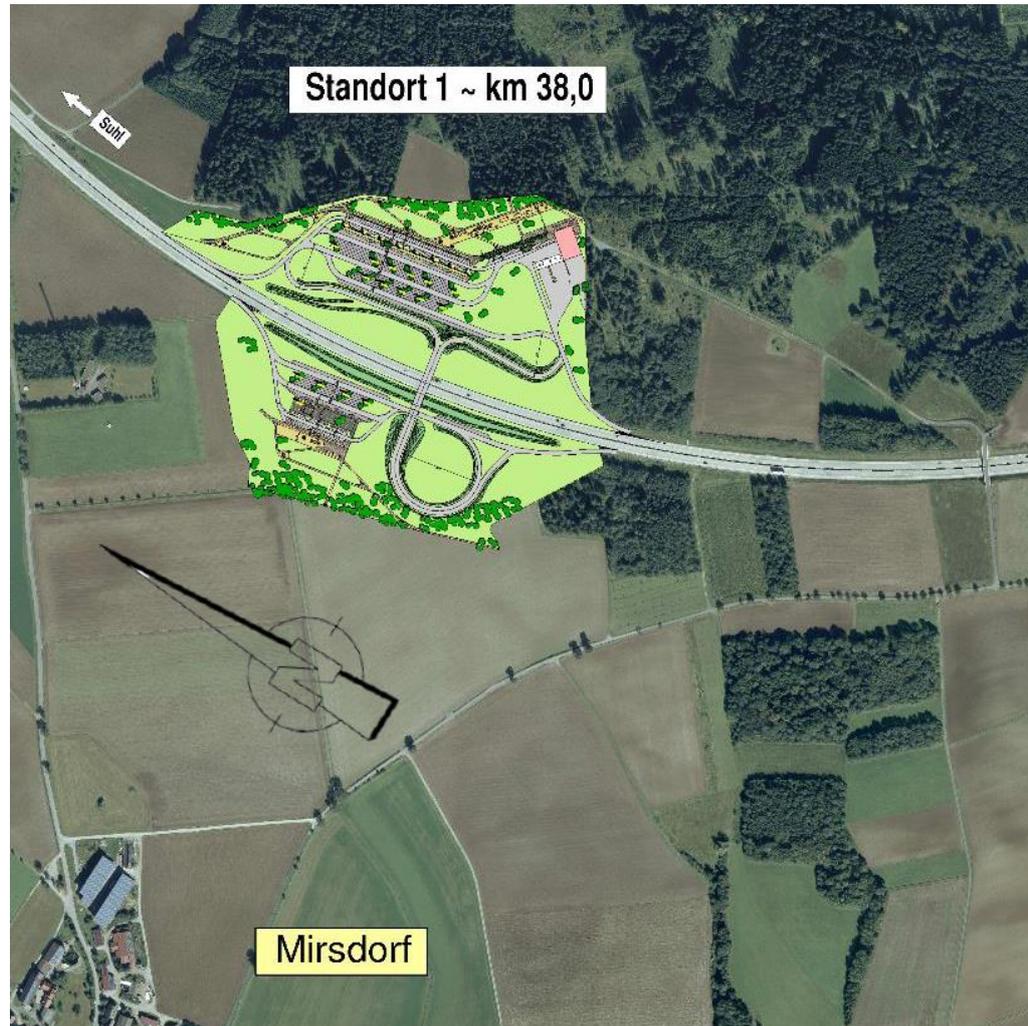
Im Rahmen einer großräumigen Voruntersuchung wurden alternative Standorte untersucht (siehe hierzu Ziff. 2.1).

Zur Wahl des Standortes nordöstlich von Drossenhausen wurden mehrere potenzielle Standorte einer neuen Tank- und Rastanlage zwischen östlich Mirsdorf und Unterlauter auf verkehrliche Aspekte, Lage im Netz, auf Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten, Flächeninanspruchnahme und Grunderwerb sowie die Auswirkungen auf Natur, Landschaft und Umweltverträglichkeit untersucht.

Die fünf geprüften Standorte sind im Folgenden dargestellt. Eine tabellarische Gegenüberstellung der Standortvarianten mit Bewertung aller maßgebenden Aspekte ist der Anlage 2 beigefügt.



### 3.1 Standort 1 östlich Mirsdorf



Der Standort östlich Mirsdorf hat einen Abstand von 8,5 km zur PWC „Werratal“ in Thüringen bzw. 16,0 km zur PWC „Coburger Forst“ südlich von Coburg. Der Abstand zur PWC „Werratal“ entspricht nicht den Anforderungen der ERS, die einen Regelabstand von 15 - 20 km vorsieht. Die geplante Rastanlage liegt in einem engen Kreisbogen ( $R = 1.600 \text{ m}$ ) und ist aus verkehrstechnischer Sicht als ungünstig zu bewerten.

Der Abstand zwischen der geplanten Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ und dem Anschlusspunkt für die Trinkwasserver- und Abwasserentsorgungsleitungen am Ortsrand von Mirsdorf beträgt 600 m. Für die Behandlung des Oberflächenwassers aus den Verkehrsflächen ist eine neue Regenwasserbehandlungsanlage erforderlich.



Die geplanten Flächen der Rastanlage befinden sich nicht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Aufgrund der bewegten Topographie ist ein hoher Flächenverbrauch durch Dammlagen und Einschnitte erforderlich.

Das Risiko der Beeinträchtigung von Arten und Biotopen ist bei dem untersuchten Standort als sehr hoch zu bewerten. Insgesamt weist der Standort ein hohes naturschutzfachliches Konfliktpotential auf. Der Standort befindet sich in einem Landschaftsschutzgebiet und erfordert den Eingriff in Waldflächen.

### 3.2 Standort 2 nordöstlich Drossenhausen



Der Standort nordöstlich Drossenhausen hat einen Abstand von 10,6 km zur PWC „Werratal“ in Thüringen bzw. 13,9 km zur PWC „Coburger Forst“ südlich von Coburg. Der Standort befindet sich in einem großen Kreisbogen ( $R = 2.700 \text{ m}$ ) und ist aus verkehrstechnischer Sicht als günstig zu bewerten.



Der Abstand zwischen der Tank- und Rastanlage und dem Anschlusspunkt für die Trinkwasserver- und Abwasserentsorgungsleitungen am Ortsrand von Drossenhausen beträgt 400 m. Die Verkehrsflächenentwässerung erfolgt über die bestehende Regenwasserbehandlungsanlage südöstlich des Standortes, die ausreichend groß dimensioniert ist um das zusätzlich anfallende Oberflächenwasser der Tank- und Rastanlage aufzunehmen.

Die geplanten Flächen der Rastanlage befinden sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Zusätzliche, dauerhaft in Anspruch zu nehmende Privatflächen sind nicht erforderlich.

Das naturschutzfachliche Konfliktpotenzial wird im Vergleich insgesamt als niedrig bewertet. Der Standort befindet sich in keinem Schutzgebiet. Es ist kein Eingriff in Waldflächen erforderlich.



### 3.3 Standort 3 östlich Drossenhausen



Der Standort östlich Drossenhausen hat einen Abstand von 11,3 km zur PWC „Werratal“ in Thüringen bzw. 13,2 km zur PWC „Coburger Forst“ südlich von Coburg. Die geplante Rastanlage liegt in der Wendelinie zwei entgegen gerichteter, großer Radien der Hauptfahrbahn und ist aus verkehrstechnischer Sicht als günstig zu bewerten.

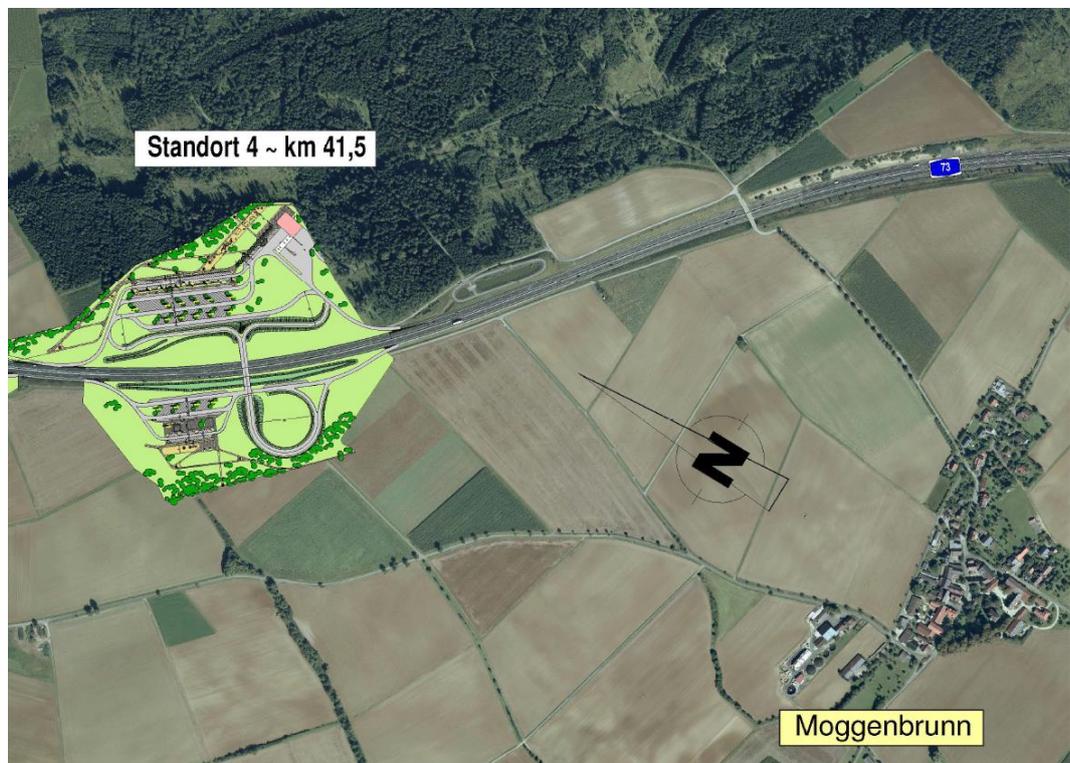
Der Abstand zwischen der Tank- und Rastanlage und dem Anschlusspunkt für die Trinkwasserver- und Abwasserentsorgungsleitungen am Ortsrand von Drossenhausen beträgt 400 m. Die Behandlung des Oberflächenwassers aus den Verkehrsflächen kann aufgrund der Höhenverhältnisse nicht über die bestehende, nordwestlich gelegene Regenwasserbehandlungsanlage erfolgen und erfordert einen Neubau.



Die geplanten Flächen der Rastanlage befinden sich nicht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Aufgrund der wenig bewegten Topographie ist der Flächenverbrauch als gering zu bewerten.

Das naturschutzfachliche Konfliktpotenzial wird im Vergleich insgesamt als niedrig bewertet. Der Standort befindet sich in keinem Schutzgebiet. Für den Standort ist kein Eingriff in Waldflächen erforderlich. Die Anlage hat mit 250 m den im Vergleich geringsten Abstand zur nächstliegenden Wohnbebauung.

### 3.4 Standort 4 nördlich Moggenbrunn



Der Standort nördlich Moggenbrunn hat einen Abstand von 12,0 km zur PWC „Werratal“ in Thüringen bzw. 12,5 km zur PWC „Coburger Forst“ südlich von Coburg. Die geplante Rastanlage liegt in einem engen Kreisbogen ( $R = 1.600$  m) und ist aus verkehrstechnischer Sicht als ungünstig zu bewerten.

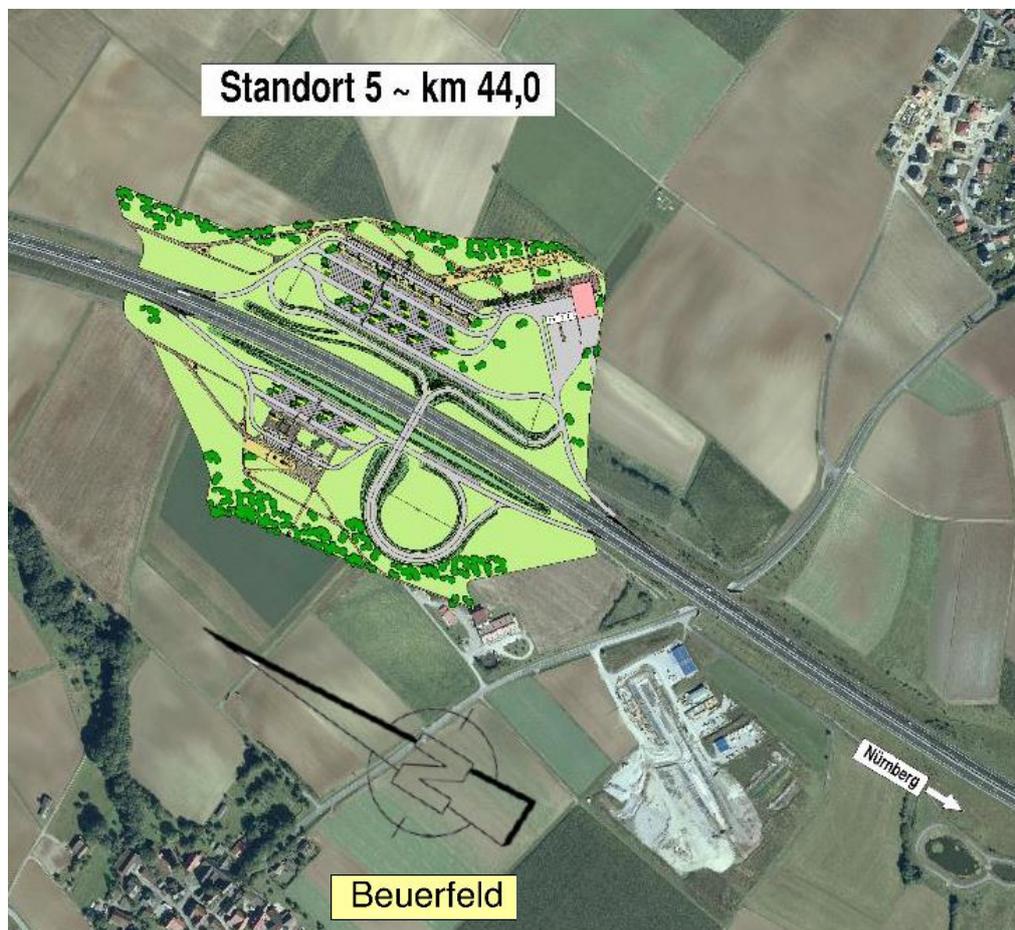
Der Abstand zwischen der Tank- und Rastanlage und dem Anschlusspunkt für die Trinkwasserver- und Abwasserentsorgungsleitungen am Ortsrand von Moggenbrunn beträgt 600 m.



Die geplanten Flächen der Rastanlage befinden sich nicht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Aufgrund der wenig bewegten Topographie ist der Flächenverbrauch als gering zu bewerten.

Das Risiko der Beeinträchtigung von Arten und Biotopen ist bei dem untersuchten Standort als sehr hoch zu bewerten und weist insgesamt ein relativ hohes naturschutzfachliches Konfliktpotenzial auf. Für den Standort ist ein erheblicher Eingriff in Waldflächen erforderlich.

### 3.5 Standort 5 östlich Beuerfeld



Der Standort östlich Beuerfeld hat einen Abstand von 14,5 km zur PWC „Werratal“ in Thüringen bzw. 10,0 km zur PWC „Coburger Forst“ südlich von Coburg. Die geplante Rastanlage liegt verkehrsgünstig in der Wendelinie zwei entgegen gerichteter, großer Radien der Hauptfahrbahn. Die Längsneigung der Hauptfahrbahn ist in diesem Bereich als ungünstig zu bewerten.



Der Abstand zwischen der Tank- und Rastanlage und dem Anschlusspunkt für die Trinkwasserver- und Abwasserentsorgungsleitungen am Ortsrand von Beuerfeld beträgt 500 m.

Die geplanten Flächen der Rastanlage befinden sich nicht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Aufgrund der wenig bewegten Topographie ist der Flächenverbrauch als gering zu werten.

Das Risiko der Beeinträchtigung von Arten und Biotopen ist bei dem untersuchten Standort durch die relative Nähe zum FFH-Gebiet gegeben. Für den Standort ist kein Eingriff in Waldflächen erforderlich.

### **3.6 Gewählter Standort**

In der Gesamtabwägung wird der Standort nordöstlich Drossenhausen (Standort 2) als der günstigste bewertet. Es können bundeseigene Flächen genutzt werden und eine dauerhafte Inanspruchnahme von Privatflächen ist nicht erforderlich. Die verkehrsgünstige Lage sowie die vergleichsweise geringen Auswirkungen auf Natur, Landschaft und Umwelt führten zur Wahl des Standortes nordöstlich von Drossenhausen.



## 4 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME

### 4.1 Ausbaustandard

Die Entwurfs- und Betriebsmerkmale richten sich nach der RAA (Ausgabe 2008) i.V.m. den ERS 2011.

Die Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ ist wie die A 73 als Autobahn in die Entwurfsklasse EKA 1 A einzustufen. Die Verkehrsanlage wird im Einrichtungsverkehr betrieben. Damit kann ein falsches Auffahren auf die Autobahn ausgeschlossen werden. Einzig die Verbindungsrampe zwischen der Ostseite und der Westseite wird auf einer Länge von ca. 305 m im Gegenverkehr abgewickelt.

Die Regelquerschnitte wurden nach RAA (Ein- und Ausfädelungstreifen) 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 „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen, Ausgabe 2000“ (RWBA 2000) und der „Richtlinien für Markierung an Straße“ (RMS) bzw. der ERS 2011.

Gehwege sind so angelegt, dass 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 werden nicht erforderlich. Die bestehende Betriebsumfahrt wird den neuen Verhältnissen angepasst.

## 4.3 Linienführung

Die Zu- und Abfahrten der Rastanlage sind nach den Grundsätzen der RAA 2008 fahrdynamisch gestaltet.

Die bestehenden Ein- und Ausfädelungstreifen sind baulich bereits erstellt und müssen entsprechend markiert werden.

Die Ausfahrten wurden nach Typ A1 und die Einfahrt nach Typ E1 der RAA geplant. Die Entwurfparameter sind in nachfolgender Tabelle 4 zusammengefasst:

		Ausfahrt			Einfahrt		
Rampengeschwindigkeit $V_{\text{Rampe}}$	km/h		60			50	
Trassierungselement		Grenzwert (RAA)	gewählt		Grenzwert (RAA)	gewählt	
			Ost	West		Ost	West
Kurvenradien min R	m	125	125	125	80	80	184
Längsneigung max s	%	6	3,50	0,75	6	2,83	0,50
Kuppenhalbmesser min Hk	m	2.800	-	-	2.000	2.800	3.200
Wannenhalbmesser min Hw	m	1.400	2.500	3.000	1.000	-	-
Höchstquerneigung max q	%	6	5,5	2,5	6	5,0	2,5

Tabelle 4

Zwangspunkte für die Anordnung der neuen Tank- und Rastanlage sind die vorhandene A 73, die bestehenden Ein- und Ausfahrten und die zur Verfügung stehenden Flächen im Bundeseigentum.

Die Fahrgassen innerhalb der neuen Anlage sind fahrgeometrisch geformt. Die Querneigung der Fahrgassen und Stellflächen werden so angelegt, dass ein möglichst einfaches, wirtschaftliches und unterhaltungsfreundliches Entwässerungssystem entsteht.



Für die geplanten Parkstände werden folgende Regelabmessungen nach Tabelle 4 der ERS 2011 verwendet.

<b>Parkstand für</b>	<b>Breite [m]</b>	<b>Tiefe [m]</b>
Pkw Schrägaufstellung	2,50	5,50
Lkw Schrägaufstellung	3,50	18,00
Busse, Pkw mit Anhänger und Caravans Längsaufstellung	3,50	176 / 100
Großraum- u. Schwertransport Längsaufstellung	5,00	140 / 110 / 130 / 100

Tabelle 5

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

## 4.4 Querschnittsgestaltung

### 4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

#### 4.4.1.1 A 73

Folgender Fahrbahnquerschnitt ist im Bereich der Ein- und Ausfädelungstreifen vorhanden:

Randstreifen	0,50 m
Fahrstreifen	3,50 m
Fahrstreifen	3,50 m
Aus-/Einfädelungstreifen	3,50 m
Randstreifen	0,50 m
Bankett	1,50 m

Im Bereich der geplanten Tank- und Rastanlage wurden im Zuge des Neubaus der A 73 die Ein- und Ausfädelungsspuren für beide Richtungsfahrbahnen angelegt. Auf der Südseite der Rastanlage wird im Bereich der Ein- und Ausfädelungsspuren das Unterführungsbauwerk 40-2 (Unterführung der GVS Tiefenlauter - Drossenhausen) gequert.



#### 4.4.1.2 Tank- und Rastanlage

Die Regelfahrgassenbreiten nach den ERS 2011 für die verschiedenen Fahrgassen enthält die nachfolgende Tabelle. Abweichend hiervon, werden die Fahrgassen für den Pkw-Verkehr für die Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ mit einer Breite von 5,50 m ausgeführt, um Müll- und Winterdienstfahrzeugen ausreichend Fahrbahnbreite zur Verfügung zu stellen.

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

Tabelle 6

Die Regelbankettbreite beträgt 1,50 m. Die Bankette werden standfest ausgeführt.

#### 4.4.2 Fahrbahnbefestigung

##### 4.4.2.1 A 73

An der A 73 werden keine baulichen Änderungen vorgenommen.

##### 4.4.2.2 Tank- und Rastanlage mit PWC-Anlage

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

- (1) Fahrgassen von und zu den Lkw-Stellplätzen sowie durchgehende Fahrgassen werden der Belastungsklasse BK<sub>10</sub> zugeordnet



- (2) Lkw- und Busparkflächen werden ebenfalls der Belastungsklasse BK<sub>10</sub> zugeordnet.

Die Durchfahrtsgassen im Bereich der Lkw- und Busparkflächen werden aus Gründen der besseren Einteilung von Betonquer- und Betonquerscheinfugen sowie aus wirtschaftlichen und betrieblichen Vorteilen in Beton hergestellt.

- (3) Pkw-Parkflächen und Pkw-Fahrgassen werden aufgrund einer nicht ausgeschlossenen Nutzung durch Lkws ebenfalls der BK<sub>10</sub> zugeordnet.
- (4) Für die Gehwege und Sitzflächen wird eine standardisierte Bauweise nach RStO 12 gewählt.

#### **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 nach den ERS 2011.

Die bestehende Betriebsumfahrt wird an die neuen Verhältnisse angepasst. Damit ist ein Anschluss für Berechtigte an das untergeordnete Wegenetz gegeben.

Die Tank- und Rastanlage erhält eine Feuerwehrezufahrt, welche an das untergeordnete Wegenetz angeschlossen ist. Dabei erfolgt die Erschließung von der Gemeindeverbindungsstraße Drossenhausen - Tiefenlauter auf Höhe des bestehenden Regenrückhaltebeckens über einen vorhandenen landwirtschaftlichen Weg.

Die Flächen eines zukünftigen Konzessionärs erhalten eine rückwertige Erschließung von der Gemeindeverbindungsstraße Drossenhausen - Tiefenlauter über einen vorhandenen landwirtschaftlichen Weg.



#### **4.6 Besondere Anlagen**

Die einseitige Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ erhält ostseitig eine Tankstelle und ein Restaurantgebäude. Der Tankstellenbereich ist nach den ERS 2011 konzipiert und erhält inkl. der parallel vorbeiführenden Durchfahrts-gasse eine Breite von 47,60 m. Die Tankstelle wird in Seitenlage ausgebildet und erhält drei Pkw- und zwei Lkw-Zapfinseln, welche beidseitig bedienbar ausgebildet sind. Vor den Betankungsplätzen ist eine Mindestdtiefe von 54 m für Lkw und 18 m für Pkw als Stauraumfläche gegeben. Angrenzend an das Rasthaus wird ein Betriebshof ausgebildet der von der Tankstelle erschlossen wird.

Die Planung, der Bau und die Gestaltung der Tankstelle und des Restaurantgebäudes liegen nicht in der Zuständigkeit der Bundesstraßenverwaltung sondern erfolgen durch einen zukünftigen Konzessionär. Die Vergabe der Konzession erfolgt nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens.

Die Westseite der Tank- und Rastanlage erhält ein standardisiertes WC-Gebäude, deren bauliche Gestaltung ebenfalls nicht Bestandteil der Planfeststellung ist.

#### **4.7 Ingenieurbauwerke**

Um eine interne Querung der Rastanlage zwischen den Fahrbahnrichtungen bewerkstelligen zu können, ist die Errichtung eines Überführungsbauwerkes erforderlich. Hierzu werden zwei Teilbauwerke errichtet. Die wesentlichen Daten der Bauwerke werden in den nachfolgenden Tabellen nur nachrichtlich dargestellt.



<b>BW 01a Überführung Überfahrt Bauwerksdaten:</b>		
Betr.-km		40,121
Netzknotenabschnitt		100
Station	[m]	6183
ASB-Nr.		5631 616
Interne BW-Nr.		B73_B040,221
Stützweite	[m]	44,70
Lichte Höhe	[m]	≥ 4,70
Breite zw. Geländer	[m]	12,10
Kreuzungswinkel	[gon]	100,0

Tabelle 7

<b>BW 01b Überführung Überfahrt Bauwerksdaten</b>		
Betr.-km		40,121
Netzknotenabschnitt		100
Station	[m]	6183
ASB-Nr.		5631 616
Interne BW-Nr.		B73_B040,221
Stützweite	[m]	31,20
Lichte Höhe	[m]	≥ 4,70
Breite zw. Geländer	[m]	12,10
Kreuzungswinkel	[gon]	100,0

Tabelle 8

Zwischen der Stellfläche für Großraum- und Schwertransporte auf der Ostseite der Tank- und Rastanlage und der dazu parallellaufenden Verbindungsrampe zum Überführungsbauwerk ist eine Stützwand erforderlich. Die Stützwand

BW 02 stellt ein weiteres Bauwerk dar und wird auf einer Länge von 97,40 m errichtet. Die Höhe der Stützwand richtet sich nach der Dammhöhe der Überfahrtsrampe und beträgt maximal 4,00 m. Die wesentlichen Bauwerksdaten in den nachfolgenden Tabelle nachrichtlich dargestellt.



<b>BW 02 Stützwand Bauwerksdaten</b>		
Betr.-km		40,300
Netzknotenabschnitt		100
Station	[m]	6081 - 6178
ASB-Nr.		5631 617
Interne BW-Nr.		B73_B040,03L
Länge des Stützbauwerks	[m]	97,40
kleinste Höhe (sichtbar)	[m]	≥ 0,80
größte Höhe (sichtbar)	[m]	4,00

Tabelle 9

Die bestehenden Ingenieurbauwerke BW 39-1 Feldwegüberführung nördlich der Tank- und Rastanlage sowie die Unterführung der GVS Tiefenlauter – Drossenhausen BW 40-2 südlich der Tank- und Rastanlage sind vom Neubau der Rastanlage nicht betroffen und bleiben unverändert.

Im Bereich der Freiflächen der Tank- und Rastanlage Ostseite werden zur Abfangung der vorhandenen Geländeneigung entlang der unbefestigten Fußgängerwege auf einer Länge von insgesamt 295 m Stützkonstruktionen errichtet. Die sichtbare Höhe der Stützkonstruktion beträgt durchgehend ca. 1,0 m.

#### 4.8 Lärmschutzanlagen

Zum Schutz der Lkw-Fahrer sind rechnerisch keine Lärmschutzmaßnahmen an den Anlagenteilen erforderlich. Auf dem östlichen Anlagenteil fungieren die Verbindungsrampen bereits als Lärmschutz. Die lärmtechnischen Berechnungen sind der Unterlage 17 zu entnehmen.

Um die Massenbilanz innerhalb der Anlage auszugleichen und die Lärmsituation für Lkw-Fahrer zu verbessern, werden auf beiden Anlagenteilen Lärmschutzwälle angelegt. Diese dienen zudem als Blendschutz für die parkenden Verkehrsteilnehmer. Insgesamt kann hierdurch die Aufenthaltsqualität auf den Anlagenteilen verbessert werden.



Am östlichen Anlagenteil wird im Bereich von Station 5,971 bis 6,123 links ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4,00 m über der Gradierte der A 73 angelegt.

An der westlichen PWC-Anlage steigt der Lärmschutzwall von Station 6,014 bis Station 6,049 rechts, auf einer Länge von 35 m von 2,50 m auf 4,00 m Höhe an. Im weiteren Verlauf erhält der Lärmschutzwall von Station 6,049 bis 6,315 auf einer Länge von 266 m eine durchgehende Höhe von 4,00 m über der parallel verlaufenden Stellfläche für Großraum- und Schwertransporte. Zwischen Station 6,169 und 6,195 rechts, wird der Brückenpfeiler der Bauwerke 01a und 01b in den Lärmschutzwall eingebunden.

#### 4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Bestehende öffentliche Verkehrsanlagen sind nicht betroffen.

#### 4.10 Leitungen

Die folgenden, vorhandenen Leitungen sind vom Neubau der Tank- und Rastanlage betroffen:

Lfd. Nr.	Station von-bis	Leitungsart	Versorgungsunternehmen	Maßnahmen
1	6,375-6,500	Wasserleitung	Gmd. Meeder	Sicherung im Baufeld, Keine Anpassung erforderlich
2	6,402	Steuerleitung	Gmd. Meeder	Aufgelassene Leitung, keine Sicherung erforderlich
3	5,850-6,435	FM - Kabel	Bund, ABDN	Anpassung des Trassenverlaufs im Bereich PWC-Anlage

Tabelle 10

##### 4.10.1 Stromversorgung

Die Stromversorgung der Tank- und Rastanlage sowie des WC-Gebäudes auf der Westseite der A 73 erfolgt über das Leitungsnetz des zuständigen Energieversorgers SÜC Coburg.



Der nächstgelegene Übergabepunkt befindet sich am nordöstlichen Ortseingang von Drossenhausen. Die neu zu verlegende Stromversorgungsleitung hat eine Länge von ca. 500 m.

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

#### 4.10.2 Abwasserentsorgung

Die Abwasserentsorgung des Rasthauses, der Tankstelle und des WC-Gebäudes erfolgt über einen neu zu errichtenden Abwasserkanal mit Anschluss an das Kanalnetz der Gemeinde Meeder. Der Anschlusspunkt befindet sich im Ortsteil Drossenhausen ca. 400 m südwestlich der Tank- und Rastanlage. Der Verlauf der Abwasserleitung ist in den Unterlagen 5 und 16 dargestellt.

Die Kostentragung für die gemeinsame Abwasserentsorgungsleitung ab dem Anschlusspunkt an der südlichen Grundstücksgrenze der PWC-Anlage bis zum Anschlusspunkt im Ortsteil Drossenhausen, wird zwischen dem Straßenbaulastträger und der Gemeinde Meeder in einer Vereinbarung geregelt.

#### 4.10.3 Wasserversorgung

Die Versorgung der Tank- und Rastanlage sowie des WC-Gebäudes mit Trinkwasser erfolgt über das Versorgungsnetz der Gemeinde Meeder. Der Anschlusspunkt für den Zählerschacht befindet sich am nordöstlichen Ortsrand von Drossenhausen. Der Verlauf der Trinkwasserleitung ist in den Unterlagen 5 und 16 dargestellt.

Die Kostentragung für die gemeinsame Trinkwasserleitung ab dem Anschlusspunkt an der südlichen Grundstücksgrenze der PWC-Anlage bis zum Anschlusspunkt im Ortsteil Drossenhausen, wird zwischen dem Straßenbaulastträger und dem zukünftigen Konzessionär in einer Vereinbarung geregelt.



#### 4.10.4 Fernmeldeleitungen

Die bestehenden autobahneigenen Streckenfernmeldekabel, Strom- und Datenkabel werden im Zuge der Maßnahme verlegt und den geänderten Verhältnissen angepasst.

#### 4.10.5 Telekomleitung

Die Tank- und Rastanlage wird an das Leitungsnetz der Telekom angeschlossen. Die Kostentragung und erforderliche Maßnahmen werden nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einer Vereinbarung mit der Telekom geregelt.

#### 4.10.6 Beleuchtung

Die Beleuchtung erfolgt nach den Regelungen der ERS 2011. Das Beleuchtungskonzept der Tank- und Rastanlage auf der Ostseite sieht eine Beleuchtung entlang des Längsparkstreifens für Großraum- und Schwertransporter, im Bereich der Inseln der Lkw-Schrägparkstände sowie im Bereich der Pflasterflächen zwischen den Stellplätzen für Busse und Pkw mit Anhänger und den Pkw-Stellplätzen vor. Weitere Beleuchtung ist entlang der Gehwegflächen an den Freiflächen und im Bereich des Übungsbandes vorgesehen.

Bei der WC-Anlage auf der Westseite wird der unmittelbare Bereich des WC-Gebäudes beleuchtet.

Bei Wahl der Beleuchtungsmittel wird Rücksicht auf nachtaktive Insekten genommen und eine seitliche Lichtausstrahlung soweit wie möglich reduziert.

### **4.11 Baugrund / Erdarbeiten**

#### 4.11.1 Übersicht

Die geplante Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ wird auf derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen neu errichtet. Ausgehend von der geologischen Karte von Bayern, bzw. den durchgeführten Baugrundunter-



suchungen kann davon ausgegangen werden, dass das Festgestein von den Kalksteinen mit Ton und der Tonsteinzwischenlage des Oberen Muschelkalks gebildet wird. Der Obere Muschelkalk ist der geologischen Formation der Trias zuzuordnen. Das Festgestein wird von seinen Verwitterungsprodukten und Umlagerungsböden überlagert.

Zur Erkundung des Untergrundes wurden seitens der Autobahndirektion Nordbayern Bohrprofile erstellt, welche Grundlage für das Baugrundgutachten bildeten.

Bereichsweise wurde eine 0,10 – 0,30 m mächtige Mutterbodenüberdeckung angetroffen.

Auffüllungen konnten in Teilbereichen mit einer Dicke von 0,70 – 3,35 m erkundet werden. Diese Auffüllungen setzen sich aus steifen Schluffen mit sandigen und schwach kiesigen Beimengungen zusammen.

Unterhalb der Mutterbodenüberdeckungen, bzw. Auffüllungen stehen Umlagerungs-, bzw. Verwitterungsböden mit einer Mächtigkeit zwischen 2,00 m und 7,00 m an. Diese bestehen überwiegend aus Tonen mit bereichsweise schwach sandigen bis stark sandigen, schwach kiesigen bis stark kiesigen und steinigen bis stark steinigen Beimengungen. Dabei konnte eine meist steife bis halbfeste und stellenweise steife, bzw. halbfeste Konsistenz der Tone festgestellt werden. Lokal überwiegt der Grobkornanteil, so dass diese Bereiche als stark bindige Sande, bzw. stark bindige Kiese vorliegen. Lokal sind harte Kalksteinlagen mit plattiger und stark klüftiger Struktur den Tonen zwischengelagert.

Der Verwitterungshorizont wird von den Gesteinen des Oberen Muschelkalks unterlagert. Hierbei handelt es sich um harte Kalkgesteine mit festen Ton- und Tonsteinzwischenlagen. Das Trennflächengefüge der Festgesteine ist dünnplattig bis dickplattig, bzw. stark klüftig bis schwach klüftig ausgebildet.



#### 4.11.2 Geotechnische Bemerkungen

##### 4.11.2.1 Frostschutz

Die anstehenden Böden weisen im Planungsbereich überwiegend die Frostempfindlichkeitsklasse F3 (nach ZTVE-StB) auf.

##### 4.11.2.2 Böschungsneigungen

Die Böschungsneigungen können im Verhältnis von 1 : 1,5 ausgeführt werden. Die Böschungen werden unmittelbar nach der Herstellung mit Erosionsschutz versehen. Böschungen, welche im Zuge der Freianlagen erforderlich sind, werden flacher ausgebildet.

##### 4.11.2.3 Einschnitte

Zur Herstellung der Freiflächen ist ein Bodenabtrag erforderlich.

Die Böden eignen sich zum Dammaufbau bzw. dem Bau von Lärmschutzwällen. Es handelt sich hierbei um Erdbaustoffe, die sehr sensibel auf Wassergehaltsänderungen reagieren. Zur besseren Verarbeitbarkeit und um eine Unabhängigkeit bei schlechten Witterungsbedingungen zu erreichen, sind qualifizierte Bodenverbesserungen mit Bindemitteln erforderlich.

##### 4.11.2.4 Dammschüttungen

Vor Schüttungen von Dämmen wird der Oberboden abgeschoben und in Mieten gelagert.

Nach Abtrag stehen überwiegend bindig ausgebildete Böden aus steifen Schluffen und steifen bis halbfesten Tonen an.

Zur Herstellung einer ausreichenden Standsicherheit und Tragfähigkeit der Dammaufstandsflächen ist eine qualifizierte Bodenverbesserung mit Bindemitteln erforderlich.



#### 4.11.2.5 Grundwasserverhältnisse

Bei den vorhandenen Untergrundverhältnissen ist davon auszugehen, dass sich der Grund-, bzw. Schichtwasserspiegel höher als 1,50 m unter Planum aufstauen kann. Für Geländegleichlagen und Einschnittsbereiche ist von ungünstigen Wasserverhältnissen auszugehen.

In den weiteren Planungsschritten werden hierzu weiterführende Untersuchungen durchgeführt und notwendige Maßnahmen zur bauzeitlichen Wasserhaltung sowie der schadlosen Ableitung festgelegt. Die notwendigen Maßnahmen werden vor der Ausführung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt abgestimmt.

#### 4.11.2.6 Massenbilanz

Für die Errichtung der Verkehrsflächen, Lärmschutzwälle und Freianlagen sind folgende Erdbewegungen notwendig:

	Auftragsmengen	Abtragsmengen	Mengen-Defizit / Überschuss
<b>Summe</b>	77.300 m <sup>3</sup>	78.500 m <sup>3</sup>	+ 1.200 m <sup>3</sup>

Tabelle 11

Damit ist ein Massenüberschuss von rd. 1.200 m<sup>3</sup> vorhanden. Dies wird durch weitere Modellierungsmaßnahmen innerhalb der Frei- und Grünflächen ausgeglichen.

### 4.12 Entwässerung

#### 4.12.1 Bestehende Verhältnisse

Für die Entwässerung der Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ und Teile der durchgehenden Strecke der A 73 steht ein Graben westlich der A 73 als Vorfluter zur Verfügung. Der „Graben zur Lauter“ fließt ca. 3,6 km südlich des vorhandenen Regenrückhaltebeckens in Oberlauter in die Lauter.



Das im Entwässerungsabschnitt der A 73 (Betr.-km 39,140 bis 40,435) anfallende Oberflächenwasser wird über Straßenabläufe und Entwässerungsgräben gesammelt und über Rohrleitungen, Mulden und Gräben dem vorhandenen Absetzbecken, zur Vorbehandlung und Rückhalt von ggf. anfallenden Leichtflüssigkeiten mittels einer Tauchwand, zugeleitet. Anschließend erfolgt die gedrosselte Abgabe des anfallenden Oberflächenwassers über das Regenrückhaltebecken 40-1 über ein Drosselbauwerk an den „Graben zur Lauter“.

Die bestehende Beckenanlage wurde bereits beim Bau der A 73 so dimensioniert, dass das zusätzlich zum bestehenden Entwässerungsabschnitt der A 73 anfallende Oberflächenwasser der Tank- und Rastanlage aufgenommen werden kann.

#### 4.12.2 Geplante Entwässerungsmaßnahmen

Das auf den Verkehrs- und Stellflächen der Rastanlage anfallende Oberflächenwasser wird zukünftig gemeinsam mit dem im Entwässerungsabschnitt der A 73 anfallenden Oberflächenwasser dem vorhandenen Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzbecken zugeführt. Die Sammlung erfolgt über Straßenabläufe, Rohrleitungen, Mulden und Gräben.

Zur Gewährleistung eines konstanten Drosselabflusses wird die Installation einer mechanischen Drosseleinrichtung und der Neubau eines Auslaufbauwerkes (Drosselbauwerk) erforderlich, der zudem die Dauerstauhöhe absenkt. Die bestehende Rohrleitung vom Drosselbauwerk zum Übergabeschacht im südlichen Entwässerungsgraben der Gemeindeverbindungsstraße ist durch ein DN 800 zu ersetzen.

Weiterführende Erläuterungen und der hydraulische Nachweis der Beckenanlage sowie der Rohrleitungen ist der Unterlage 18.1 zu entnehmen. Die Gestaltung des Absetz- und Regenrückhaltebeckens kann den Unterlagen 8/2 und 8/3 entnommen werden.

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 das Absetz- und Regenrückhaltebecken vermieden.



Das Entwässerungssystem wurde mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Kronach abgestimmt.

#### **4.13 Straßenausstattung**

Die Beschilderung der Tank- und Rastanlage erfolgt nach den „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen, Ausgabe 2000“ (RWBA 2000).

Die Markierung wird nach den „Richtlinien für Markierung an Straßen“ (RMS) durchgeführt.

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

Die vorhandenen Notrufsäulen an der Hauptfahrbahn werden im Bereich der Zufahrten zu den Anlagenteilen angeordnet.

Der vorhandene Wildschutzzaun im Zuge der A 73 wird entlang der Grundstücksgrenzen der Anlagen Ost und West an die neuen Gegebenheiten angepasst.



## **5 ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN**

Die Angaben zu den Umweltauswirkungen und den Schutzgütern Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit, Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser sowie Luft und Klima, Kulturgüter, Artenschutz und weiteren Schutzgebieten sind dem UVP-Bericht (Anlage 1) zu entnehmen.



## **6 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 Verkehrsräusche hervorgerufen werden, sofern dies nach dem Stand der Technik vermeidbar ist.

Gemäß § 1 Abs. 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) 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. Eine Änderung ist auch dann wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts weiter 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

Die lärmtechnischen Untersuchungen wurden für die zur Autobahn und der Tank- und Rastanlage nächstgelegene Wohnbebauung durchgeführt. Dies sind im Westen der A 73 die Ortsteile Drossenhausen und Einzelberg der Gemeinde Meeder mit einem Abstand von ca. 450 m. Der genannte Bereich liegt im Außenbereich und wird als Dorf- und Mischgebiet eingestuft und befindet sich im Einwirkungsbereich der Tank- und Rastanlage „Coburger Land“



sowie der  
A 73. Der Hauptverursacher der Lärmemission stellt die Autobahn dar.

Der Berechnung wurden folgende Daten zugrunde gelegt:

**A 73:**

Verkehrsbelastung DTV <sub>2015/2030</sub> :	13.901 / 16.681 Kfz/24h
Lkw-Anteile (Tag/Nacht):	12,5 / 26,3 %
Zulässige Geschwindigkeit (Pkw/Lkw):	130/80 km/h
Straßenoberfläche D <sub>StrO</sub> :	- 2 dB(A) (Betonbauweise mit Jutetuch-Längstexturierung) - 2 dB(A) (Splittmastixasphalt)

**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.

Die Rastanlage ist so konzipiert, dass es möglich ist, die A 73 zu queren. Dies ermöglicht es den Fahrzeugen, welche auf der westlichen Seite in die Rastanlage einfahren, die nur auf der östlichen Seite der Rastanlage vorhandene Tankstelle und das Restaurant zu nutzen. Hier wurde von einer Frequentierung von 70 Kfz/24 h mit einem Schwerlastanteil von 14 % ausgegangen. Die Aufteilung auf die Tag- und Nachtzeit erfolgte anhand der Vorgaben der RLS (2). Weiter wurde davon ausgegangen, dass die Rastanlage in der Regel nicht zum Wechsel der Fahrtrichtung genutzt wird.

Für die Straßenoberflächen innerhalb der beiden Anlagenteile wird kein Korrekturwert ( $D_{StrO} = 0$ ) angesetzt. Das Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen ist in Unterlage 17 zusammengefasst.



Für die Berechnung wurden für die Ortsteile Drossenhausen und Einzelberg insgesamt vier Immissionsorte festgelegt. Es wurde geprüft, ob sich durch den erheblichen baulichen Eingriff die Beurteilungspegel um 3 dB(A) im Vergleich zum Bestand erhöhen. Der Unterlage 17 ist zu entnehmen, dass die zukünftige Nutzung der geplanten Rastanlage an den relevanten Immissionsorten zu einer geringfügigen Erhöhung der Beurteilungspegel führt. Diese ist allerdings deutlich geringer als 3 dB(A). Die Grenzwerte von 70 dB(A) zur Tagzeit und 60 dB(A) zur Nachtzeit werden nicht überschritten.

Eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV liegt nicht vor. Ergänzende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der benachbarten Wohnbebauung sind daher nicht erforderlich.

Zur Einhaltung der Grenzwerte auf den Lkw-Stellflächen für den Groß- und Schwertransport entlang der Durchfahrts Spuren, sind keine Lärmschutzeinrichtungen 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.

### **6.2.2 Schutzmaßnahmen**

Die Luftschadstoffbelastung für den Ortsteil Drossenhausen wird in erster Linie durch den Verkehr auf der A 73 bestimmt.

Die „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (RLuS 2012) lassen eine Abschätzung der Immissionskonzentration nur bis zu einem Abstand von 200 m beiderseits des Schadstoffemittenten zu. Bei größeren Abständen, wie es bei der Ortschaft Drossenhausen der Fall ist, geht die RLuS - 12 davon aus, dass die vorhandene



Grundbelastung durch zusätzliche Schadstoffbelastungen aus der Autobahn und der Tank- und Rastanlage nicht erhöht wird. Eine Verschlechterung der derzeitigen Schadstoffsituation ist daher nicht gegeben und führt zu keiner Überschreitung der Immissionswerte der 39. BImSchV.

### **6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten**

Wassergewinnungsgebiete sind durch die Maßnahmen nicht betroffen.

### **6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen**

Es wird auf die Angaben in Kap. 3 des UVP-Berichtes (Anlage 1) verwiesen.



## **7 KOSTENRÄGER**

Kostenträger der Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland. Weitere Angaben sind der Unterlage 11 zu entnehmen.

## **8 VERFAHREN**

Nach § 17 FStrG ist für den Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Das Recht der Planfeststellung für die Bundesfernstraßen ist gleichfalls in § 17 FStrG sowie dem Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) geregelt.

Das Planfeststellungsverfahren dient als Rechtsgrundlage für die vorgesehene Baumaßnahme.

Durch das Planfeststellungsverfahren wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen nicht erforderlich.

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

Die baurechtliche Genehmigung der Tankstelle und des Restaurantgebäudes wird nach Vergabe einer Konzession durch den zukünftigen Betreiber des Nebenbetriebes (Konzessionär) herbeigeführt.



## 9 DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME

Die Baumaßnahme wird so abgewickelt, dass es für die Verkehrsteilnehmer auf der A 73 zu möglichst geringen Verkehrsbeeinträchtigungen kommen wird.

Für die Baumaßnahme wird ein Ausführungszeitraum von 2 - 3 Jahren veranschlagt.

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über die bereits bestehenden Ein- und Ausfädelungstreifen auf der A 73, der vorhandenen Betriebsumfahrung nordöstlich der Anlage und die vorhandenen öffentlichen Feld- und Waldwegen.

Im Zuge der weiteren Planungen erfolgen hierzu gesonderte Abstimmungen und Festlegungen mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern.

Besondere Schwierigkeiten bei der Durchführung der Baumaßnahme sind derzeit nicht zu erkennen.



## **10 INANSPRUCHNAHME VON GRUNDEIGENTUM**

### **10.1 Grunderwerb**

Für die mit dem Bau der Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ zusammenhängenden Maßnahmen wird kein privates Grundeigentum dauerhaft in Anspruch genommen.

Teile der Verkehrsflächen, die zur unmittelbaren Erschließung der landwirtschaftlich genutzten und im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befindlichen Flurstücke dienen, müssen für den Bau dauerhaft in Anspruch genommen werden. Die davon betroffenen Flurstücke und der Umfang der im Einzelnen benötigten Flächen sind dem Grunderwerbsverzeichnis und -plan (Unterlage 10) zu entnehmen.

### **10.2 Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen**

Für die Baudurchführung müssen Bereiche vorübergehend in Anspruch genommen werden. Diese sind im Grunderwerbsverzeichnis und -plan (Unterlage 10) ausgewiesen.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in gesonderten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Hier kann lediglich festgestellt werden, ob dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung besteht.



## **11 ANLAGEN**

**Anlage 1 UVP-Bericht**

**Anlage 2 Tabellarische Gegenüberstellung zum Vergleich der Standorte**