

Die Autobahn GmbH des Bundes

Streckenabschnitt: A 7 / 280 / 1,720 – A 7 / 300 / 0,828

Unterlage 1

A 7, Ertüchtigungslos AS Kitzingen BW 671a – BW 672a
AK Biebelried – AS Marktbreit
von Bau-km 671+382 bis Bau-km 672+810

PROJIS-Nr.:

FESTSTELLUNGSENTWURF

Erläuterungsbericht

Aufgestellt: 23.08.2023

Niederlassung Nordbayern

Abteilung A2 Planung



i.A. Stadelmaier, Abteilungsleiter

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungen	4
1 Darstellung des Vorhabens	6
1.1 Planerische Beschreibung	6
1.1.1 Art und Umfang der Baumaßnahme, Träger der Baulast, Vorhabensträger	6
1.1.2 Lage im Territorium	6
1.1.3 Lage im vorhandenen Straßennetz	6
1.1.4 Straßenkategorie nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)	7
1.1.5 Räumliche Verkehrsgrenze der Planfeststellung	7
1.1.6 Bezeichnung der Folgemaßnahmen	7
1.1.7 Zukünftige Straßennetzgestaltung hinsichtlich Widmung/Umstufung/Einziehung	7
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	7
1.3 Streckengestaltung	8
2 Begründung des Vorhabens	9
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	9
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	9
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	10
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	10
2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	10
2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	10
2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit	11
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	11
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	11
3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	12
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebiets	12
4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme	13
4.1 Ausbaustandard	13
4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale	13
4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität	13

4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit.....	13
4.2	Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung.....	14
4.3	Linienführung	14
4.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufs	14
4.3.2	Zwangspunkte.....	15
4.3.3	Linienführung im Lageplan	15
4.3.4	Linienführung im Höhenplan.....	16
4.3.5	Räumliche Linienführung und Sichtweiten.....	16
4.4	Querschnittsgestaltung.....	17
4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung.....	17
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	17
4.4.3	Böschungsgestaltung.....	18
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	18
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	18
4.6	Besondere Anlagen.....	20
4.7	Ingenieurbauwerke.....	20
4.8	Lärmschutzanlagen.....	20
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	21
4.10	Leitungen	21
4.11	Baugrund/Erdarbeiten	22
4.12	Entwässerung	23
4.13	Straßenausstattung.....	24
5	Angaben zu den Umweltauswirkungen	25
6	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen.....	25
6.1	Lärmschutzmaßnahmen.....	25
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	26
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz	27
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen.....	27
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete.....	27
6.6	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht.....	27
7	Kosten.....	28
8	Verfahren	28
9	Durchführung der Baumaßnahme	29

Abkürzungen

A	Klothoidenparameter
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS 0	Straßenkategorie (Autobahnen) z. B. AS 0
AS	Anschlussstelle
ASB	Absetzbecken
ASB-Nr.	Erfassungsnummer für Brücken in der Baulast des Bundes gemäß „Anweisung Straßenbank“ (ASB), Teil B II – Bauwerksdaten (BMV, Abt. Straßenbau, 1998)
BAB	Bundesautobahn (z. B. BAB A 9)
Bau-km	Bau-Kilometer
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
Betr.-km	Betriebskilometer
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
Bk	Belastungsklasse
BW	Bauwerk
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DIN	Deutsches Institut für Normung
DN	Nennweite
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h
EA	Entwässerungsabschnitt
EKA	Entwurfsklasse für Autobahnen
FFH	Flora-Fauna-Habitat
Fl.-Nr.	Flurstücksnummer
FNP	Flächennutzungsplan
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrKrV	Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung
Gde.	Gemeinde
GOK	Geländeoberkante
H _k	Kuppenhalbmesser
H _w	Wannenhalbmesser
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
Lkr.	Landkreis

LH	lichte Höhe
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LW	lichte Weite
LWL	Lichtwellenleiterkabel
MÜ	Mittelstreifenüberfahrt
NS-Kabel	Niederspannungskabel
OK	Oberkante
Plafe	Planfeststellung
PWC	Parkplatz mit WC
q	Querneigung
Q	Querschnitt
R	Radius
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RF	Richtungsfahrbahn
RIN	Richtlinien für ingetrierte Netzgestaltung
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RiZ-ING	Richtzeichnungen für Ingenieurbauten
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
RMS	Richtlinien für die Markierung von Straßen
RPS	Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme
RQ	Regelquerschnitt
RRB	Regenrückhaltebecken
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
RWBA	Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen
s	Längsneigung
SV	Schwerverkehr
SVZ	Straßenverkehrszählung
T	Tangentenlänge der Gradiente
T+R	Tank- und Rastanlage
ÜKO	Übergangskonstruktion
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VTFB	Verteilerfahrbahn

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

1.1.1 Art und Umfang der Baumaßnahme, Träger der Baulast, Vorhabensträger

Die vorliegende Planung umfasst die Erneuerung der drei Bauwerke (BW) auf der Bundesautobahn A 7 im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Biebelried und der Anschlussstelle (AS) Marktbreit:

- BW 671a: Brücke über einen öffentlichen Feldweg
- BW 671c: Brücke über die Bundesstraße B 8
- BW 672a: Brücke über einen öffentlichen Feldweg

Bestandteil der Planung sind die streckenbauliche Anpassung der BAB A 7 im Ausbaubereich, die bauzeitliche Erschließung der Bauwerke 671a, 671c und 672a sowie die Anpassung der unterführten Straßen.

Straßenbaulastträger und Vorhabensträger ist die Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung (Bund), vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern.

1.1.2 Lage im Territorium

Der Planungsabschnitt befindet sich im Regierungsbezirk Unterfranken im Landkreis Kitzingen. Betroffen sind die Stadt Kitzingen mit der Gemarkung Repperndorf, die Gemeinde Buchbrunn mit der Gemarkung Buchbrunn sowie die Gemeinde Biebelried mit der Gemarkung Biebelried.

1.1.3 Lage im vorhandenen Straßennetz

Die geplante Maßnahme beginnt südlich des AK Biebelried bei Bau-km 671+382 und endet bei Bau-km 672+810 südlich der Anschlussstelle Kitzingen.

Über die Anschlussstelle Kitzingen erfolgt die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz (Bundesstraße B 8).

1.1.4 Straßenkategorie nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)

Die BAB A 7 ist gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) als Fernautobahn (Entwurfsklasse EKA 1A) der Straßenkategorie AS 0 einzustufen.

1.1.5 Räumliche Verkehrsgrenze der Planfeststellung

Der räumliche Umgriff des Planfeststellungsverfahrens erstreckt sich von Bau-km 671+382 bis Bau-km 672+810 auf einer Länge von ca. 1,4 km.

1.1.6 Bezeichnung der Folgemaßnahmen

Als Folge der Erneuerung der drei Brückenbauwerke BW 671a, 671c und 672a auf der BAB A 7 sind die kreuzenden Wege an die neuen Verhältnisse anzupassen. Dies gilt auch für vorhandene kreuzende Ver- und Versorgungsleitungen sowie Kommunikationslinien.

1.1.7 Zukünftige Straßennetzgestaltung hinsichtlich Widmung/Umstufung/Einziehung

Eine Änderung der bisherigen Straßennetzgestaltung hinsichtlich der Widmung der BAB A 7 ist für den betroffenen Ausbaubereich nicht vorgesehen.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die streckenbauliche Anpassung der Bundesautobahn A 7 beschränkt sich auf die unmittelbaren Bauwerksbereiche für:

- BW 671a (ASB-Nr. alt 6226 673): von Bau-km 671+475 bis 671+550
- BW 671c (ASB-Nr. alt 6226 674): von Bau-km 671+913 bis 672+035
- BW 672a (ASB-Nr. alt 6226 675): von Bau-km 672+727 bis 672+797

Die 4-streifige BAB A 7 weist in diesem Streckenabschnitt den Regelquerschnitt RQ 31 in Anlehnung an die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) mit 12,00 m breiten Fahrbahnen auf. Die Mittelstreifenbreite beträgt anstelle von 4,00 m lediglich 3,00 m.

Im Bereich der Bestandsbauwerke beträgt die Regelfahrbahnbreite 11,50 m.

Mit der Erneuerung der Brückenbauwerke BW 671a, 671c und 672a werden die Fahrbahnbreiten der Bauwerke auf eine Fahrbahnbreite von 12,30 m verbreitert, um 4+0-Verkehrsführungen über den gesamten Lebenszeitzyklus der Bauwerke gefahrlos und ohne größere bautechnische Maßnahmen führen zu können.

Das Bauwerk BW 671c – Brücke über die B 8 – an der Anschlussstelle AS Kitzingen wird für den Beschleunigungs- bzw. Verzögerungstreifen auf eine Mindestbreite von 13,15 m verbreitert.

Die Bestandquerneigungen der Fahrbahn mit 2,5 % zum äußeren Fahrbahnrand werden beibehalten.

1.3 Streckengestaltung

Die geplante Streckengestaltung orientiert sich an den bestehenden Verhältnissen. Die Baustrecke befindet sich abseits von Siedlungsgebieten, Sichtbeziehungen dazu existieren nicht. Zusätzliche besondere Maßnahmen zur Streckengestaltung sind daher nicht erforderlich.

Die Ersatzneubauten werden an Ort und Stelle der vorhandenen Bauwerke mit im wesentlichen gleichen Abmessungen erstellt. Im Zuge der Ersatzneubauten werden lediglich Anpassungen an aktuelle Regelwerke bezüglich einzuhaltender Sicherheitsräume bzw. Wirkungsbereiche berücksichtigt. Die beiden Feldwegunterführungen BW 671a und BW 672a werden in Ortbetonbauweise als Stahlbetonrechteckrahmenbauwerke auf Traggerüst erstellt. Das Anschlussstellenbauwerk BW 671c wird aufgrund der größeren Stützweite als Stahlverbundrahmenbauwerk mit Fertigteilen und Ergänzung der Fahrbahnplatte ohne Traggerüst hergestellt. Alle Bauwerke werden flach gegründet. Bei den Straßenbaulasträgern der unterführten Straßen und Wege wurde im Vorfeld ein Verlangen auf Änderung der Bauwerke abgefragt. Es fand zudem ein Termin zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung am 03.05.2023 im Rathaus Kitzingen statt. Der Vermerk zum Termin liegt dem Anschreiben zum Antrag auf Planfeststellung bei.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die bestehenden Bauwerke BW 671a und 672a wurden 1978 als einfeldrige, frei aufliegende Plattenbrücken aus Stahlbeton und das Bauwerk BW 671c mit einfeldrigem, mehrstegigem Vollquerschnitt aus Spannbeton mit je einem Teilbauwerk (Brückenklasse 60) je Fahrtrichtung errichtet.

Die Bauwerkshauptprüfungen nach DIN 1076 aus dem Jahr 2020 ergaben folgende Zustandsnoten:

Bauwerk	Teilbauwerk 1	Teilbauwerk 2
BW 671a	2,3	2,5
BW 671c	3,0	3,0
BW 672a	2,7	2,7

Bei den drei zum Ersatz anstehenden Bauwerken wurde die Nachrechnung durchgeführt. Bei allen drei Bauwerken konnte das geforderte Ziellastniveau nicht erreicht werden. Eine technisch sinnvolle und wirtschaftliche Ertüchtigung auf das Ziellastniveau ist bei den Bauwerken nicht möglich. Um das für Bundesfernstraßen geforderte Ziellastniveau sicherzustellen, sind die Bauwerke durch Ersatzneubauten zu ersetzen.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Vorhaben befindet sich im Verbreitungsgebiet des Feldhamsters. Die unvermeidbare flächige Inanspruchnahme von Lebensstätten verursacht einen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand für den eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig ist. Somit sind für den Ersatzneubau der BW 671a, 671c und 672a erhebliche Umweltauswirkungen gemäß IMS vom 25.08.2017 Anlage 1 nicht auszuschließen und eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 7 Abs. 3 UVPG erforderlich.

Die Feststellungsunterlagen beinhalten insgesamt die notwendigen Angaben zur UVP (s. hierzu die Anlage zu Unterlage 1).

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Für das vorliegende Bauvorhaben liegt kein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag vor.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Die Maßnahme hat keine raumbedeutsamen Auswirkungen.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die Verkehrsverhältnisse sind für die Begründung und technische Gestaltung des Vorhabens nicht relevant, da diese durch die Maßnahme nicht verändert werden.

Die betrachteten Verkehrsverhältnisse basieren auf den Ergebnissen der bundesweit durchgeführten Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2019 (SVZ 2019), um den Rückgang der Verkehrsbelastung während der Pandemiezeit unbeachtet zu lassen. Sie stellen sich in den beiden maßgeblichen Abschnitten der A 7 zwischen dem AK Biebelried und der AS Marktbreit wie folgt dar:

AK Biebelried – AS Kitzingen

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke 2019 (DTV 2019) → 27.492 Kfz/24h
- Schwerverkehrsanteil 2019 → 18 %

AS Kitzingen – AS Marktbreit

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke 2019 (DTV 2019) → 30.530 Kfz/24h
- Schwerverkehrsanteil 2019 → 17 %

Demnach liegt der bisherige und zukünftige Fahrbahnquerschnitt RQ 31 im unteren Drittel des Einsatzbereichs für die vorliegende Verkehrsstärke gemäß RAA Bild 4 und ist somit auch für eventuell ansteigende Verkehrsstärken leistungsfähig.

Die Verbreiterung im Bauwerksbereich von 12,00 m auf 12,30 m Fahrbahnbreite begründet sich vor allem in der Verkehrssicherheit während bauzeitlicher Verkehrsführungen. Siehe hierzu auch Punkt 2.4.3 des vorliegenden Erläuterungsberichts.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Durch die vorgesehene Maßnahme werden die vorhandenen Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit und der Tragfähigkeit behoben und die Brückenbauwerke im Abschnitt zwischen dem AK Biebelried und der AS Marktbreit zukunftssicher hergestellt. Mit der vorgesehenen unwesentlichen Verbreiterung der Fahrbahn in den Bauwerksbereichen wird im Hinblick auf zukünftig erforderliche Unterhaltsmaßnahmen über den Lebenszeitzyklus der Bauwerke eine ausreichende Fahrbahnbreite für eine leistungsfähige und gefahrlose bauzeitliche 4+0-Verkehrsführung zur Verfügung gestellt. Alle geplanten Maßnahmen verbessern dauerhaft die Verkehrssicherheit.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Bebaute Gebiete werden von der Maßnahme nicht berührt.

Die Baugrube des Bauwerks BW 672a tangiert bauzeitlich die Zone III des südöstlich gelegenen Trinkwasserschutzgebietes Mühlenäcker. Die Baufeldgrenze für die Böschungsanpassung reicht bis ca. 10 m in die Trinkwasserschutzzone. Der Eingriff in das Trinkwasserschutzgebiet erfolgt nur oberflächlich und deutlich oberhalb des Grundwasserstandes. Bauzeitlich werden Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Schadstoffeinträgen über die Baugrubenböschung in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde getroffen.

Nach Fertigstellung des Bauwerks wird das Gelände entsprechend dem Bestand wiederhergestellt, sodass sich keine negativen Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet gegenüber dem Bestand ergeben.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Die rechtzeitige Beseitigung der gravierenden Schäden an den drei Bestandsbauwerken durch die Bauwerkserneuerungen an bestehender Stelle stehen im überwiegenden öffentlichen Interesse. Aufgrund der schlechten Bauwerkszustände und mit Blick auf das Alter der Brücken stellen weitere Sanierungsmaßnahmen keine wirtschaftlich sinnvolle Alternative dar.

Insbesondere ist eine Ertüchtigung der Bestandsbauwerke auf das geforderte Zielastniveau technisch sinnvoll nicht möglich.

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Die Ersatzneubauten erfolgen im Bestand in gleicher Achslage und unveränderter Höhenlage an Ort und Stelle der Bestandsbauwerke. Damit werden zusätzliche Eingriffe vermieden und eine Minimierung des baulichen Umgriffs auf das absolut notwendige Minimum sichergestellt.

Aufgrund der vorgesehenen Randbedingungen wurden keine weiteren Standortvarianten untersucht.

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet befindet sich bzgl. des Zonenmodells der Biogeographie der EU in der Haupteinheitengruppe „Mainfränkischen Platten“ (D56) in der naturräumlichen Untereinheit 134 „Gäuplatten im Mairdreieck“ (LFU 2020A). Es wird größtenteils ackerbaulich genutzt, nur wenige Flächen sind intensiv genutztes Grünland. Hinzu kommen im Randbereich der Photovoltaik-Anlagen Ausgleichsflächen mit extensiven Wiesen und Gebüsch.

Es erstreckt sich entlang der BAB A7 von der AS Kitzingen (BW 671c) nach Süden bis zum BW 672a und nördlich bis zum BW 671a. Dabei liegt es im Westen des Landkreises Kitzingen, zwischen Biebelried und Kitzingen. Das südliche und mittlere BW liegt auf dem Gemeindegebiet von Kitzingen. Nördlich der B8 bis unmittelbar vor dem BW 671a befindet sich das Untersuchungsgebiet in der Gemeinde Buchbrunn. Westlich des BW 671a liegt das Untersuchungsgebiet im Gemeindegebiet von Biebelried. Die größten Siedlungsgebiete im näheren Bereich des Ertüchtigungsloses sind die Orte Biebelried, Buchbrunn, Repperndorf und Kitzingen.

Es liegen keine Natura 2000-Gebiete innerhalb des Untersuchungsgebiets.

Weitere relevante gesetzlich geschützte Bereiche wie Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale, geschützte Landschaftsbestandteile befinden sich nicht im Untersuchungsgebiet (LFU - BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT 2020N). Ebenso befinden sich im Untersuchungsgebiet keine natürlichen Fließgewässer oder Stillgewässer.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Die BAB A 7 ist eine 4-streifige Fernautobahn, die gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), Tabelle 9, in die Entwurfsklasse EKA 1 A einzuordnen ist. Die Grundsätze und Elemente der Linienführung für die durch die Bauwerkserneuerungen anzugleichenden Teilstücke der A 7 von Bau-km 671+382 bis Bau-km 672+810 richten sich daher gleichfalls nach den Vorgaben der RAA für die Entwurfsklasse EKA 1 A. Die wesentlichen Trassierungsparameter des Bestandes in Lage und Höhe können dabei nahezu unverändert beibehalten werden.

Der Planungsentwurf ist hinsichtlich der betrieblichen Belange abgestimmt. Hinweise zur unterhaltungsfreundlichen Ausstattung und Straßenraumgestaltung wurden dabei berücksichtigt.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die Verkehrsqualität wird durch die Maßnahme nicht verändert.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Die Erneuerung der Brückenbauwerke gewährleistet den Erhalt der Verkehrssicherheit für den vorgesehenen Nutzungszeitraum.

Mit der vorgesehenen unwesentlichen Verbreiterung der Fahrbahn in den Bauwerksbereichen kann im Hinblick auf zukünftig erforderliche Unterhaltungsmaßnahmen über den Lebenszeitzyklus der Bauwerke eine leistungsfähige 4+0-Verkehrsführung mit sichere Fahrverläufen sichergestellt werden.

Die Absicherung der Seitenräume erfolgt im Maßnahmenbereich mit neuen Schutzsystemen, der Übergang auf die Bestandssysteme wird mit dafür zugelassenen Übergangssystemen ausgeführt.

Bei der Sicherheitsauditierung der Entwurfsunterlagen konnten gemäß abschließendem Bericht in dieser Auditphase keine Defizite festgestellt werden. Die Trassierung ist vollständig regelkonform.

4.2 Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung

Die Erneuerung der Bauwerke hat keine Auswirkungen auf die Straßennetzgestaltung.

Als Folge der Ersatzneubauten sind geringfügige Anpassungen an den kreuzenden Straßen und Wegen notwendig. Es handelt sich dabei jeweils um Änderungen höhenungleicher Kreuzungen. Bei einseitig veranlasster Änderung einer höhenungleichen Kreuzung – hier durch den Bund – beschränkt sich der Bau und somit die Kostenmasse auf die Wiederherstellung entsprechend den bisherigen Abmessungen unter Berücksichtigung der geltenden Sicherheitsstandards. Darüberhinausgehende Verpflichtungen bestehen grundsätzlich nicht. Forderungen nach größeren Querschnittsbreiten und Bauwerksabmessungen wurden von keinem der betroffenen Straßenbaulastträger gestellt.

Im Zuge des Ertüchtigungsloses AS Kitzingen sind keine Umstufungen bzw. Änderungen von Widmungen im vorhandenen Straßen- und Wegenetz vorgesehen.

Die nachfolgend aufgeführten kreuzenden Straßen und Wege müssen aufgrund des Ertüchtigungsloses Kitzingen wiederhergestellt und an die neuen Verhältnisse angepasst werden.

Straße / Weg	Bau-km	vorh. Querschnitt	gepl. Querschnitt	Belastungs- klasse	Art der Kreuzung
Öffentlicher Feldweg	671+508 bis 671+514	5,0 m + 2 x 1,0 m	5,0 m + 2 x 1,0 m	-	A 7 über öFW (BW 671a)
Bundesstraße B 8	671+944 bis 672+225	3,7 m + 3,5 m + 3,8 m + 2 x 0,5 m	3,7 m + 3,5 m + 3,8 m + 2 x 0,5 m	Bk 32	A 7 über B 8 (BW 671c)
Öffentlicher Feldweg	672+745 bis 672+780	5,0 m + 2 x 1,0 m	5,0 m + 2 x 1,0 m	-	A 7 über öFW (BW 672a)

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Der Trassenverlauf richtet sich strikt nach der Bestandstrasse der BAB A 7 und verläuft bei Bauwerk BW 671a in einer Klothoide $A = 3.002$ m, gefolgt von einem Radius $R = 5.000$ m, der bis über das Bauwerk BW 672a reicht.

Das Bauwerk BW 671a liegt in einer Kuppenausrundung mit Kuppenhalbmesser $H = 49.655,193$ m für die Fahrtrichtung Ulm und $H = 49.533,128$ m für die Fahrtrichtung Würzburg.

Im Bereich des BW 671c weist die Gradiente der Richtung Ulm eine Kuppenausrundung mit $H = 50.296,317$ m und die Gradiente Richtung Würzburg eine Kuppenausrundung mit $H = 49.500$ m auf.

Das Bauwerk BW 672a liegt in einer Wannenausrundung mit Wannenthalbmesser $H = 30.348,660$ m für die Richtung Ulm und $H = 30.332,927$ m für die Richtung Würzburg.

4.3.2 Zwangspunkte

Zur Vermeidung unnötiger Eingriffe in Bewuchs, Biotopflächen und den angrenzenden Ackerflächen, auf denen der Feldhamster kartiert wurde, sowie den erforderlichen lichten Höhen und lichten Weiten der querenden Straßen erfolgt die Erneuerung in identischer Lage.

In der Höhenentwicklung stellen die Anschlusshöhen an den Bestand die Zwangspunkte dar.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Die Lagetrassierung der BAB A 7 erfolgt analog dem Bestand und entspricht den RAA, Entwurfsklasse EKA 1 A. In der nachstehenden Tabelle sind die Trassierungselemente für die durchgehende Strecke sowie die dazugehörigen Grenzwerte dargestellt.

BAB A 7 Trassierungsparameter in der Lage		
Entwurfsklasse		EKA 1 A
Geschwindigkeit	km/h	130

Trassierungselement		Grenzwert	gewählt
Kurvenradius min R	m	900	5.000
Klothoidenparameter min A	m	300	3.002
Höchstquerneigung	%	6,0	2,5
Mindestradius für Querneigung zur Kurvenaußenseite	m	4.000	5.000

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Höhentrassierung der BAB A 7 erfolgt in Anlehnung an den Bestand. In der nachstehenden Tabelle sind die Trassierungselemente für die durchgehende Strecke sowie die dazugehörigen Grenzwerte gemäß RAA, Entwurfsklasse EKA 1 A, dargestellt.

BAB A 7 Trassierungsparameter in der Höhe			
Entwurfsklasse		EKA 1 A	
Geschwindigkeit	km/h	130	
Trassierungselement		Grenzwert	gewählt
Längsneigung max s	%	4,0	2,93
Kuppenhalbmesser min H_K	m	13.000	49.533,128
Wannenhalbmesser min H_W	m	8.800	30.332,927
Mindestlänge von Tangenten min T	m	150	377,264
Höchstquerneigung	%	6,0	2,5

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die räumliche Linienführung richtet sich nach dem Bestand. Die Anforderungen an die räumliche Linienführung und an die Haltesichtweiten sind eingehalten.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Mit den Bauwerkserneuerungen ist keine Änderung der freigegebenen Fahrstreifenanzahl (zwei je Richtungsfahrbahn) der BAB A 7 verbunden.

Der Fahrbahnquerschnitt der A 7 im Strecken- und Bauwerksbereich wird in Anlehnung an den Regelquerschnitt RQ 31 bzw. RQ 31 B gemäß RAA festgelegt. Die Mittelstreifenbreite beträgt 3,00 m.

Im Bauwerksbereich gliedert sich der Querschnitt je Richtungsfahrbahn wie folgt:

– Seitenstreifen:	3,45 m
– Randstreifen außen:	0,30 m
– Rechter Fahrstreifen:	3,75 m
– Linker Fahrstreifen	3,75 m
– <u>Randstreifen innen:</u>	<u>1,05 m</u>
– Gesamtbreite je Richtungsfahrbahn:	12,30 m

In den Anpassungsbereichen der freien Strecke wird wie folgt aufgeteilt:

– Seitenstreifen:	3,05 m
– Randstreifen außen:	0,30 m
– Rechter Fahrstreifen:	3,75 m
– Linker Fahrstreifen	3,75 m
– <u>Randstreifen innen:</u>	<u>1,15 m</u>
– Gesamtbreite je Richtungsfahrbahn:	12,00 m

Die Querneigung auf der BAB A 7 in den Strecken- und Bauwerksbereichen beträgt analog dem Bestand 2,5 %.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Die Festlegung der Belastungsklasse und die Dimensionierung des Oberbaus für die BAB A 7 erfolgt nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12).

Dementsprechend ergibt sich für die Belastungsklasse (Bk) 100 eine Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus von 70 cm. Die endgültige Materialauswahl des Oberbaus erfolgt in der Ausführungsplanung.

Folgender Oberbau ist vorgesehen:

- Asphaltdeckschicht
- Asphaltbinderschicht
- Asphalttragschicht
- Frostschuttschicht

Maßnahmen an der Oberflächenbefestigung der Bundesstraße B 8 sind durch die Erneuerung des BW 671c nicht erforderlich. Die Oberflächenbefestigung der unterführten Wirtschaftswege im Bereich der Bauwerke BW 671a und BW 672a erfolgt analog dem Bestand mit Bindemittel.

Die zu Baustraßen ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwege werden nach Abschluss der Maßnahme entsprechend ihrer ursprünglichen Breite und Oberflächenbefestigung wiederhergestellt. Der Aufbau der öffentlichen Feld- und Waldwege erfolgt nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW).

4.4.3 Böschungsgestaltung

Die Böschungen an den Fahrbahnrändern werden gemäß RAA mit einer Regelneigung von 1 : 1,5 und einer 3,00 m breiten Böschungsausrundung hergestellt.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

In den Seitenräumen der BAB A 7 sind keine Hindernisse im Baubereich vorhanden.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Anschlussstelle Kitzingen:

Mit der Erneuerung des Bauwerks BW 671c sind Anpassungsarbeiten an den Verzögerungstreifen der Anschlussstelle AS Kitzingen verbunden. Die Fahrbahnbreiten und Radien der Ausfahrten bleiben gegenüber dem Bestand unverändert.

Während der Bauzeit wird die Anschlussstelle Kitzingen über provisorische Ein- und Ausfahrten aufrechterhalten. Die vorhandene Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle wird durch den Ersatzneubau nicht verändert. Bauzeitliche kurzzeitige Sperrpausen wie beispielsweise beim Bauwerksabbruch oder beim Einheben und der Montage von Fertigteilen werden auf ein Minimum begrenzt.

Bauwerk BW 671a:

Die bauzeitliche Erschließung für die Erneuerung des BW 671a erfolgt über die BAB A 7 in Verbindung mit den Baustraßen 11, 12, 13 sowie 21 und 22 (s. Unterlage 16.3 / 1). Das Bauwerk muss während der Bauzeit für den Verkehr gesperrt werden.

Bauwerk BW 671c:

Die bauzeitliche Erschließung für die Erneuerung des BW 671c erfolgt über die BAB A 7 und die B 8 in Verbindung mit den Baustraßen 14 und 15 sowie 21, 22 und 24 (s. Unterlage 16.3 / 1).

Bauwerk BW 672a:

Die bauzeitliche Erschließung für die Erneuerung des BW 672a erfolgt über die BAB A 7 und die B 8 in Verbindung mit den Baustraßen 15 sowie 23 und 25 (s. Unterlage 16.2). Das Bauwerk muss während der Bauzeit für den Verkehr gesperrt werden.

Die bauzeitlichen Zufahrten über bestehende öffentliche Feld- und Waldwege, die als Baustraßen ausgebaut werden, werden nach der Baufertigstellung zurückgebaut und die ursprüngliche Lage und Oberflächenbefestigung wiederhergestellt. Für den Begegnungsverkehr werden an geeigneten Stellen (siehe auch Planunterlagen) Ausweichbuchten angelegt, sodass ein Befahren von randlichen Ackerbereichen vermieden wird.

Einzelheiten sind im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) beschrieben und geregelt.

Weitere Informationen zum Bauablauf und bauzeitlichen Sperrungen finden sich unter Punkt 9 des vorliegenden Erläuterungsberichts.

4.6 Besondere Anlagen

Im Baubereich sind keine besonderen Anlagen vorhanden.

4.7 Ingenieurbauwerke

Die Ersatzneubauten der Brückenbauwerke BW 671a, BW 671c und BW 672a weisen folgende Abmessungen auf:

Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Lichte Weite [m]	Kreuzungswinkel [gon]	Lichte Höhe [m]	Breite zw. Geländern [m]	Vorgesehene Gründung
BW 671a	671+512	7,00	100	≥ 4,50	31,20	Flachgründung
BW 671c	671+982	21,60	65,77	≥ 4,70	37,46 - 38,44	Flachgründung
BW 672a	672+762	7,00	100	≥ 4,70	31,20	Flachgründung

Aufgrund der Ergebnisse der geotechnischen Untersuchungen können alle Bauwerke flach gegründet werden.

Die beiden Feldwegunterführungen BW 671a und BW 672a werden als Rechteckrahmenbauwerke in Ortbetonbauweise auf Traggerüst hergestellt. Das Anschlussstellenbauwerk BW 671c wird als Stahlverbundrahmen mit geneigten Widerlagerstirnseiten in Fertigteilbauweise mit Ortbetoneergänzung der Fahrbahnplatte hergestellt.

4.8 Lärmschutzanlagen

Lärmschutzanlagen sind im Planungsabschnitt nicht vorhanden. Im Zuge der Baumaßnahme werden keine Lärmschutzanlagen erstellt.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Der Verkehr auf der Bundesstraße B 8 - einschließlich Linksabbiegestreifen - wird während der gesamten Bauzeit des BW 671c, mit Ausnahme des Bauwerksabbruchs und dem Einheben der Stahlverbundfertigteile, aufrechterhalten.

Die Feld- und Waldwege der Bauwerke BW 671a und BW 672a werden während der Bauzeit im Baufeld für den Verkehr gesperrt. Das Queren der Autobahntrasse für den landwirtschaftlichen Verkehr ist nur über das nördlich gelegene Unterführungsbauwerk BW 670a bei Betr.-km 670+186 bzw. das südliche Unterführungsbauwerk BW 673b bei Betr.-km 673+502 oder die Bundesstraße B 8 möglich.

Die vorhandenen Feld- und Waldwege werden entsprechend der Darstellung in den Planunterlagen während der Bauzeit zu Baustraßen umgebaut. An der Baustraße Nr. 23 werden zwei Ausweichmöglichkeiten für Begegnungsfälle vorgesehen.

Nach Fertigstellung der Maßnahme werden die Baustraßen rückgebaut und die öffentlichen Feld- und Waldwege entsprechend ihrem ursprünglichen Zustand (Breite und Befestigung) wiederhergestellt.

Geringfügige Beeinträchtigungen für den öffentlichen Verkehr sind nicht vollständig auszuschließen.

4.10 Leitungen

Im Bereich des Maßnahmenumfangs sind nachfolgende Leitungen vorhanden. Die BAB-eigenen Entwässerungsleitungen im unmittelbaren Baufeld der drei Brückenbauwerke werden entsprechend dem Bestand erneuert. Die vorhandenen Leitungen und Kabel werden während der Bauzeit gesichert, ggf. sind Umverlegungen erforderlich.

Einzelheiten sind im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) beschrieben und geregelt. Die Kostentragung bestimmt sich nach den jeweils gültigen Verträgen bzw. nach geltendem Recht.

Bau-km	Art	Eigentümer	Lage	Maßnahme
671+382 bis 672+810	BAB- Fernmeldekabel	Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung)	Parallellage, westlich der A 7, Querung A 7	Sicherung während der Bauzeit, ggf. Umverlegung
671+382 bis 672+810	BAB-LWL-Kabel	Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung)	Parallellage, westlich der A 7	Sicherung während der Bauzeit, ggf. Umverlegung
671+382 bis 672+810	LWL-Kabel	NGN Fibernetzwerk GmbH und Co. KG	Parallellage, westlich der A 7	Sicherung während der Bauzeit, ggf. Umverlegung
671+963 bis 672+007	Fernmeldetrasse	Deutsche Telekom Technik GmbH	Querung A 7, am südlichen Fahr- bahnrand der B 8	Sicherung während der Bauzeit, ggf. Umverlegung
672+012 bis 672+066	1-kV Stromlei- tung	Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung)	Querung A 7, weiterer Verlauf südlich der B 8 in Richtung Kitzingen	Sicherung während der Bauzeit, ggf. Umverlegung
672+510	Freileitung Mittelspannung	N-ERGIE Netz GmbH	Querung A 7	Sicherung der Durchfahrts- höhe
672+760	Mittelspannungs- stromkabel	Licht-, Kraft- und Wasser- werke Kitzingen GmbH	Querung A 7, nördliches Widerla- ger BW 672a	Sicherung während der Bauzeit, ggf. Umverlegung
672+760	Mittelspannungs- stromkabel	ABO Wind AG	Querung A 7, nördliches Widerla- ger BW 672a	Sicherung während der Bauzeit, ggf. Umverlegung
672+761	Fernmeldetrasse	Deutsche Telekom Technik GmbH	Querung A 7, südliches Widerlager BW 672a	Sicherung während der Bauzeit, ggf. Umverlegung

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Für die drei Bauwerke BW 671a, BW 671c und BW 672a wurden geotechnische Gutachten vom 29.09.2020 auf Grundlage von jeweils vier ausgeführten Erkundungsbohrungen erstellt, die detaillierte Angaben zu Baugrund- und Grundwasser-Verhältnissen beinhalten.

Die in den jeweiligen Bauwerksbereichen anstehenden Gesteine des Baugrunds werden als Obere Tonstein - Gelbkalkschichten charakterisiert. Darunter folgen die Gesteine des Werksandsteins.

Die Festgesteine werden von Überlagerungsböden aus feinsandigen Schluffen des Lösshorizontes sowie den Verwitterungshorizonten aus schwach kiesigen, halbfesten Tonen bedeckt.

Der Baugrund wurde in fünf Homogenbereiche unterteilt (B1, B2, B3, X1 und X2).

Der anstehende Untergrund für den Straßenbau ist somit in die Frostempfindlichkeitsklasse F3 einzustufen.

4.12 Entwässerung

Die BAB A 7 entwässert im Bestand breitflächig über die Dammböschung in Dammfußmulden bzw. über Entwässerungsmulden und Mehrzweckrohrleitungen.

Bestand:

Am Bauwerk BW 671a wird das Oberflächenwasser über die Dammböschung versickert. Nicht versickerndes Oberflächenwasser wird über einen bestehenden Vorflutgraben in Richtung Osten abgeschlagen.

Das anfallende Oberflächenwasser der BAB A 7 im Bereich des BW 671c entwässert im Bestand über die Dammböschung und Raubettgerinne in die Bestandsentwässerung der B 8 mit weiterer Vorflut in einen bestehenden Vorflutgraben in nordöstliche Richtung.

Am Bauwerk BW 672a wird das anfallende Oberflächenwasser der A 7 über Entwässerungsmulden und Sammelleitungen gefasst. Nördlich des BW 672a wird das Oberflächenwasser über Raubettgerinne in die Entwässerungsgräben des unterführten öffentlichen Feld- und Waldweges, Flurstück Nr. 716 Gemarkung Reppendorf, abgeschlagen. Die weitere Vorflut erfolgt über den südlichen Graben entlang des Weges in östliche Richtung. Das anfallende Oberflächenwasser südlich des BW 672a entwässert vom Bauwerk in südliche Richtung über die bestehenden Entwässerungseinrichtungen der BAB A 7.

Planung:

Da die vorliegende Maßnahme nur die Erneuerung der drei Brückenbauwerke mit Anpassungsarbeiten an den Bestand beinhaltet, wird das bestehende Entwässerungssystem beibehalten und wiederhergestellt.

Bauzeit:

Während der Bauzeit wird das anfallende Oberflächenwasser außerhalb der Baugruben an die bestehenden Entwässerungseinrichtungen abgeschlagen. Die durch die Baustraßen unterbrochenen Vorflutgräben werden bauzeitlich verrohrt und mit Rückbau der Baustraßen im ursprünglichen Zustand wiederhergestellt.

Trinkwasserschutzgebiet:

Südöstlich des Bauwerkes BW 672a reicht die Zone III des Trinkwasserschutzgebietes *Mühlenäcker* bis an die Grundstücksgrenze des die BAB A 7 querenden öffentlichen Feld- und Waldweges. Bauzeitlich wird durch die Baugrube des BW 672a das Trinkwasserschutzgebiet tangiert.

Die Baufeldgrenze für die Böschungsanpassung (oberflächige Erdbauarbeiten) reicht bis ca. 10 m in die Trinkwasserschutzzone. Da der Eingriff in das Trinkwasserschutzgebiet nur oberflächlich, randlich und deutlich oberhalb des Grundwasserstandes erfolgt, ist von keinen negativen Auswirkungen der Bauwerkserneuerung auf das Wasserschutzgebiet auszugehen.

Bauzeitlich werden Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Schadstoffeinträgen über die Baugrubenböschung gemäß RiStWag und in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde getroffen.

4.13 Straßenausstattung

Die Beschilderung erfolgt nach den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA). Die Markierung wird nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) ausgeführt.

Art und Umfang der Schutzeinrichtungen an den Fahrbahnrändern und im Mittelstreifen werden entsprechend der aktuell geltenden Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) geregelt.

Bestehende Wildschutzzäune werden in gleichem Umfang nach Beendigung der Bauarbeiten wiederhergestellt.

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

Es wird auf den UVP-Bericht (Anlage zur Unterlage 1) verweisen.

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

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

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:

- 1) eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen baulich erweitert wird oder
- 2) durch einen erheblichen 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 mindestens 60 dB(A) nachts erhöht wird.

Die Überprüfung, ob die oben genannten Voraussetzungen der 16. BImSchV vorliegen, ergibt folgendes Ergebnis:

- zu 1) Die Anzahl der vorhandenen Fahrstreifen bleibt unverändert, es liegt keine bauliche Erweiterung vor.
- zu 2) Beim geplanten Vorhaben handelt es sich um brückenbauliche Erhaltungsmaßnahmen, die die Verkehrsfunktion der BAB A 7 unverändert belässt und keine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit mit sich bringt. Kennzeichnend für einen erheblichen baulichen Eingriff ist aber gemäß Ziffer 10.1 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR) der Eingriff in die Verkehrsfunktion der Straße im Sinne einer Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit. Weiterhin wird in Ziffer 10.1 Nr. 2 der VLärmSchR 97 explizit ausgeführt, dass Erhaltungs- bzw. Erneuerungsmaßnahmen keinen erheblichen baulichen Eingriff darstellen.

Bei den vorgesehenen Bauwerkserneuerungen mit streckenbaulichen Anpassungen handelt es sich somit um keinen erheblichen Eingriff.

Damit sind die Anspruchsvoraussetzungen der 16. BImSchV auf Maßnahmen des Lärmschutzes nicht erfüllt.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Im Einzugsbereich der geplanten Baumaßnahme liegen keine Bereiche, die dem dauernden Aufenthalt von Personen dienen. Der nächstliegende Siedlungsbereich in östlicher Richtung ist das ausgewiesene Wohngebiet der Ortschaft Repperndorf in ca. 600 m Entfernung und in westlicher Richtung das ausgewiesene Wohngebiet der Ortschaft Biebelried in ca. 770 m Entfernung.

Durch die Baumaßnahme ergeben sich dort keine Änderungen in Bezug auf die bestehenden Beeinträchtigungen hinsichtlich der Luftqualität aus dem Autobahnbereich. Besondere Maßnahmen zum Schutz vor Luftschadstoffen sind daher nicht erforderlich.

6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz

Südöstlich des Bauwerks BW 672a existiert parallel zur Autobahn und entlang der Grundstücksgrenzen des die A 7 querenden öffentlichen Feld- und Waldweges in Richtung Osten das Trinkwasserschutzgebiet *Mühlenacker* mit der Zone III.

Mit der Erneuerung des Bauwerks BW 672a wird bauzeitlich der Eingriff in den äußersten Randbereich des Trinkwasserschutzgebietes zur Errichtung der Baugrube und zur Böschungsanpassung erforderlich.

Währenddessen werden Sicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Schadstoffeintragungen über die Baugrubenböschung in das Grundwasser vorgesehen.

Nach Fertigstellung der Maßnahme wird die Grundwasserüberdeckung entsprechend dem Bestand wiederhergestellt.

Negative Auswirkungen auf das Trinkwasserschutzgebiet gegenüber dem Bestand sind nicht gegeben.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Es wird auf den UVP-Bericht (Anlage zur Unterlage 1) verwiesen.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Die Baumaßnahme liegt außerhalb bebauter Gebiete. Besondere Einpassungsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

Mit den Ersatzneubauten der Bauwerke BW 671a, BW 671c und BW 672a bleibt die versiegelte Fläche unverändert. Es erfolgt somit keine Änderung beim Chlorideintrag gegenüber dem Bestand, weshalb auf eine Nachberechnung verzichtet wird.

7 Kosten

Die ermittelten Gesamtkosten betragen ca. 14 Mio. €. Kostenträger der Gesamtmaßnahme ist, soweit im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) nichts anderes bestimmt ist, die Bundesrepublik Deutschland (Bundesfernstraßenverwaltung). Weitere Kostenträger sind an der Baumaßnahme nicht beteiligt.

8 Verfahren

Zur Erlangung des Baurechts wird ein Planfeststellungsverfahren nach § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) durchgeführt. Die Planfeststellung ist gleichsam im Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) geregelt.

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

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

Für die mit der Erneuerung der Bauwerke zusammenhängenden Maßnahmen wird privates Grundeigentum in Anspruch genommen.

Die davon betroffenen Grundstücke und der Umfang der im Einzelnen benötigten Flächen sind dem Grunderwerbsverzeichnis und dem Grunderwerbsplan (Unterlage 10) zu entnehmen.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Zuge der Entschädigung ausgeglichen.

Über Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in gesonderten Grunderwerbsverhandlungen bzw. Entschädi-

gungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Es kann lediglich festgestellt werden, ob dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung besteht.

9 Durchführung der Baumaßnahme

Es ist vorgesehen, nach Vorliegen der planungsrechtlichen Voraussetzungen und nach Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel mit dem Bau zu beginnen. Geplanter Baubeginn ist Frühjahr 2025. Die Bauzeit wird mit ca. zwei Jahren veranschlagt.

Die Ersatzneubauten erfolgen im Wesentlichen in zwei Bauphasen:

0. Vorphase mit 2s+2s-Verkehrsführung zum Einbringen der Mittellängsverbauten
1. 4+0-Verkehrsführung auf der Richtungsfahrbahn Ulm unter Aufrechterhaltung der Anschlussstelle Kitzingen, mit Unterbrechung der öffentlichen Feld- und Waldwege BW 671a und BW 672a, Abbruch und Neubau aller Teilbauwerke der Richtungsfahrbahn Würzburg
2. 4+0-Verkehrsführung auf der Richtungsfahrbahn Würzburg unter Aufrechterhaltung der Anschlussstelle Kitzingen, mit Unterbrechung der öffentlichen Feld- und Waldwege BW 671a und BW 672a, Abbruch und Neubau aller Teilbauwerke der Richtungsfahrbahn Ulm

Die Feldweg-Unterführungen BW 671a und BW 672a werden mit bodengestützten Traggerüsten in Ortbetonbauweise hergestellt, während das Anschlussstellenbauwerk BW 671c als Stahlverbundrahmen mit Fertigteilmontage und Ortbetonergänzung ohne Traggerüst ausgeführt wird.

Abbruchverfahren

Die vorhandenen Bauwerke werden im Zuge der Maßnahme bis zur Gründungsebene komplett abgebrochen. Während der gesamten Abbrucharbeiten werden Schutzmaßnahmen zum Verkehrsraum der unterführten Bundesstraße B 8 und Schutzzäune in BAB-Achse vorgesehen.

Verkehrsführung

Die Überleitungen der Verkehrsführungen sind an den bestehenden Mittelstreifenüberfahrten im Norden bei Betr.-km 670+300 unmittelbar südlich des AK Biebelried und im Süden bei Betr.-km 673+000 geplant. Die südliche Überfahrt wird für die notwendige Baustellenerschließung verlängert.

Die Bestandsfahrbahnen weisen in diesem Streckenabschnitt die erforderliche Fahrbahnbreite von 12,00 m für die 4+0-Verkehrsführung auf.

Die Teilbauwerke der Bauwerke BW 671a, BW 671c und BW 672a der Richtungsfahrbahn Ulm werden in einer Vorphase von 11,50 m auf 12,00 m Breite durch Kappenrückschnitte für die Verkehrsführung verbreitert.

Baustellenerschließung

Die Erschließung des Baufeldes erfolgt über die BAB A 7 und das vorhandene Straßen- und Wegenetz (Sondernutzung). Längstransporte und Erdmassentransporte werden über die Autobahn und die Baustraßen 11 bis 15 in der ersten Bauphase bzw. 21 bis 25 in der zweiten Bauphase erfolgen.

Die Nutzung an sonstigen öffentlichen Straßen richtet sich ausschließlich nach bürgerlichem Recht (Art. 56 BayStrWG). Diese Wege sind, soweit sie zur Durchführung der Baumaßnahme benötigt werden und die Nutzung über den Gemeingebrauch hinausgeht, in den Grunderwerbsunterlagen als vorübergehende Beanspruchung gekennzeichnet. Der Zustand der betroffenen Straßen und Wege wird zum Zweck der Beweissicherung festgehalten. Die betroffenen Straßen und Wege werden nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand versetzt, der im Zuge der Beweissicherung festgehalten wurde.

Verkehrliche Regelungen

Die Wirtschaftswege der Bauwerke BW 671a und 672a werden für die voraussichtliche Bauzeit von Ostern bis Ende Oktober unterbrochen und sind nicht befahrbar. Zwischen den Bauphasen wird ein Provisorium eingerichtet, sodass die Bauwerke in den Wintermonaten bis zur Wiederaufnahme des Baugeschehens im Frühjahr der zweiten Bauphase befahrbar sind.

Während der Sperrung der Bauwerke BW 671a und 672a können die unterführte Bundesstraße B 8 sowie das ca. 750 m südlich des BW 672a gelegene Bauwerk als Quierungsmöglichkeiten genutzt werden. Weitere Straßen und Wege, die als Baustellenerschließung genutzt werden, können auch weiterhin durch die Öffentlichkeit genutzt werden.

Während der Bauzeit wird der Verkehr auf der unterführten Bundesstraße B 8 und der Anschlussstelle grundsätzlich weiterhin aufrechterhalten. Es kommt gegebenenfalls zu Einschränkungen wie einer verringerten Fahrbahnbreite und dem Einsatz einer Lichtsignalanlage.

Bauzeitliche kurzzeitige Sperrpausen wie beispielsweise beim Bauwerksabbruch oder beim Einheben und der Montage von Fertigteilen werden auf ein Minimum begrenzt.