


## Bundesautobahn Nr. 7

Beginn: zw. NK 5524/049 und 5624/009 ; km 8,020  
Ende: zw. NK 5524/049 und 5624/009 ; km 8,900

 Hessen Mobil  
Straßen- u. Verkehrs-  
management / Fulda

Nächster Ort: Kalbach, OT Uttrichshausen

Dezernat Planung PL11/  
Planung Osthessen

BAB-km: 579,245 bis 580,072

Anschlüsse: Kommunale Wege

Haushalt 2020ff

# - ERLÄUTERUNGSBERICHT -

## 1. PLANÄNDERUNG

### Aufgestellt:

Fulda, den 30. August 2019  
Hessen Mobil  
- Dezernat Planung Osthessen -

gez. i.A. Heuser  
Dezernent

Nachrichtliche Unterlage  
Nr. 1a  
zum

### Planfeststellungsbeschluss

vom 11. Januar 2024 Gz.VI 6-C- 061-k-  
04-2.204#001  
Wiesbaden, den 18. Januar 2024

Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Energie, Verkehr  
und Wohnen

Abt. VI  
Im Auftrag

Regierungsrat



# - ERLÄUTERUNGSBERICHT -

## BAB A 7

### Erweiterung der TR-Anlage Uttrichshausen-West Gemeinde Kalbach

zwischen

NK 5524/049 und NK 5624/009 ; km 8+020

NK 5524/049 und NK 5624/009 ; km 8+900

BAB-km: 579,245 bis 580,072



Abbildung: Blick auf die Rastanlage Uttrichshausen und die angrenzenden Erweiterungsflächen/ © GoogleEarth

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b><u>Darstellung der Baumaßnahme</u></b>	<b>5</b>
1.1	Planerische Beschreibung	5
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	6
1.3	Streckengestaltung	8
<b>2.</b>	<b><u>Begründung des Vorhabens</u></b>	<b>8</b>
2.1	Vorgeschichte der Planung vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	8
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	11 a
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	12 a
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	12 a
2.4.1	<i>Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung</i>	12 a
2.4.2	<i>Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse</i>	12 a
2.4.3	<i>Verbesserung der Verkehrssicherheit</i>	13 a
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	14 a
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	14 a
<b>3.</b>	<b><u>Varianten und Variantenvergleich</u></b>	<b>15 a</b>
3.1	<u>Beschreibung des Untersuchungsgebietes</u>	15 a
3.2	<u>Beschreibung der untersuchten Varianten</u>	16 a
3.2.1	<i>Variantenübersicht</i>	16 a
3.2.2	<i>Variante A</i>	18 a
3.2.3	<i>Variante B</i>	19 a
3.2.4	<i>Variante C</i>	21 a
3.2.5	<i>Variante D</i>	22 a
3.3	<u>Variantenvergleich</u>	24 a
3.3.1	<i>Raumstrukturelle Wirkungen</i>	24 a
3.3.2	<i>Kapazität</i>	25 a
3.3.3	<i>Funktionale Anforderungen</i>	26 a
3.3.4	<i>verkehrliche Beurteilung</i>	27 a
3.3.5	<i>Umweltverträglichkeit</i>	29 a
3.3.6	<i>Wirtschaftlichkeit</i>	35 a
3.4	Gewählte Linie	35 a



<b>4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme</b>	<b>37 a</b>
4.1 Ausbaustandard	37 a
4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale	37 a
4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität	37 a
4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit	37 a
4.1.4 Betriebsdienstaudit	38 a
4.2 Nutzung / Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes	38 a
4.3 Linienführung	38 a
4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs	38 a
4.3.2 Zwangspunkte	40 a
4.3.3 Linienführung im Lageplan	40 a
4.3.4 Linienführung im Höhenplan	40 a
4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten	41 a
4.4 Querschnittsgestaltung	41 a
4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	41 a
4.4.2 Fahrbahnbefestigung	42 a
4.4.3 Böschungsgestaltung	42 a
4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen	42 a
4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	42 a
4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten	42 a
4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte	42 a
4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten	42 a
4.6 Besondere Anlagen	43 a
4.7 Ingenieurbauwerke	43 a
4.8 Lärmschutzanlagen	43 a
4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen	44 a
4.10 Leitungen	44 a
4.11 Baugrund / Erdarbeiten	45 a
4.12 Entwässerung	47 a
4.13 Straßenausstattung	48 a



<b>5.</b>	<b><u>Angaben zu den Umweltauswirkungen</u></b>	<b><u>49 a</u></b>
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	49 a
5.1.1	<i>Bestand</i>	49 a
5.1.2	<i>Umweltauswirkungen</i>	50 a
5.2	Naturhaushalt	50 a
5.2.1	<i>Schutzgut Pflanzen, Tiere, Biotope</i>	50 a
5.2.2	<i>Schutzgut Boden</i>	51 a
5.2.3	<i>Schutzgut Wasser</i>	52 a
5.2.4	<i>Schutzgut Klima, Luft</i>	53 a
5.3	Landschaftsbild	53 a
5.3.1	<i>Bestand</i>	53 a
5.3.2	<i>Umweltauswirkungen</i>	54 a
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	54 a
5.4.1	<i>Bestand</i>	54 a
5.4.2	<i>Umweltauswirkungen</i>	54 a
5.5	Artenschutz	54 a
5.6	Natura 2000-Gebiete	55 a
5.7	Weitere Schutzgebiete	56 a
<b>6.</b>	<b><u>Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen sowie Ersatzmaßnahmen</u></b>	<b><u>57 a</u></b>
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	57 a
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	58 a
6.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	58 a
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	59 a
6.4.1	<i>Ableitung erforderlicher Kompensation und Vermeidungsmaßnahmen</i>	59 a
6.4.2	<i>Darstellung der Maßnahmen</i>	59 a
6.4.3	<i>Funktionskontrolle</i>	60 a
6.4.4	<i>Gesamtbeurteilung des Eingriffs</i>	60 a
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	61 a
<b>7.</b>	<b><u>Kosten</u></b>	<b><u>61 a</u></b>
<b>8.</b>	<b><u>Verfahren</u></b>	<b><u>61 a</u></b>
<b>9.</b>	<b><u>Durchführung der Baumaßnahme</u></b>	<b><u>61 a</u></b>

# 1. Darstellung der Baumaßnahme

## 1.1 Planerische Beschreibung

Gegenstand der Planung ist die Erweiterung der bestehenden Tank- und Rastanlage Uttrichshausen-West. Die Anlage liegt an der Bundesautobahn (BAB) A 7 Flensburg – Füssen, Abschnitt Hattenbach – Landesgrenze Hessen/Bayern zwischen den Netzknoten 5524/049 und 5624/009 bei Betriebskilometer 579,4.

Vorhabenträger ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Straßen- und Verkehrsmanagement Hessen Mobil. Die Tank und Rast GmbH hat die Konzession für den Nebenbetrieb.

Die zu erweiternde Tank- und Rastanlage Uttrichshausen-West liegt etwa 600 m nördlich des Ortsteils Uttrichshausen der Gemeinde Kalbach auf der Westseite der BAB A 7, Fahrtrichtung Würzburg. Betroffene Gemeinde ist die Gemeinde Kalbach (Land Hessen, Regierungsbezirk Kassel, Landkreis Fulda).

Der Abstand zum Autobahndreieck (AD) Fulda (A 7 / A 66) beträgt ca. 8,4 km. Die benachbarten Knotenpunkte sind im Norden das AD Fulda (NK 5524/049) und im Süden die Anschlussstelle (AS) Bad Brückenau – Volkers (NK 5624/009). Durch die geplante Erweiterung der Rastanlage sind keine Veränderungen im vorhandenen Straßennetz erforderlich.

Die benachbarten bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen sind:

BAB	TR/PWC-Anlage (Betr.-km)	Abstand [km]
A 7 (nördlich)	TR Großenmoor (542,9)	36,5
A 7 (nördlich)	P Pilgerzell (567,9)	11,5
A 7 (nördlich)	AH Eichenzell (571,00)	8,4
A 7 (nördlich)	P Steinhauk (572,6)	6,8
A 7 (nördlich)	P Steinborntal (575,40)	4,0
A 7	<b>TR Uttrichshausen (579,4)</b>	
A 7 (südlich)	P Am Forsthaus (579,4)	4,0

Das Vorhaben fällt in das Programm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) - Aktionsplan Güterverkehr und Logistik<sup>1</sup> - zur Verbesserung der Verkehrssituation für den Schwerverkehr entlang deutscher Autobahnen. Die Lkw-Parkplatzkapazitäten an und in der Nähe der Bundesautobahnen sind unzureichend. Hierdurch können sich vermehrt ein nicht ordnungsgemäßes Abstellen der Lkw, zusätzlicher Parkplatzsuchverkehr und auch ein Überschreiten der zulässigen Lenkzeiten ergeben, was zu einer Erhöhung der Unfallgefahr führt. Die Erweiterung der Kapazitäten ist aus Sicht des Bundes dringend erforderlich.

Durch ausreichende Lkw-Parkstände soll eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen (Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten) und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Die bestehenden Verkehrsflächen sollen optimal genutzt und zusätzliche Lkw-Parkflächen errichtet

<sup>1</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Aktionsplan Güterverkehr und Logistik –  
Logistikinitiative für Deutschland 11/2010

werden. Die bedarfsorientierte Umsetzung erfolgt auf den bestehenden Rastanlagen im gesamten Bundesautobahnnetz, wobei ergänzend Flächen neben den Bundesautobahnen genutzt werden sollen. Es sollen in Deutschland 15.500 neue Lkw-Parkstände entstehen.

Die konkrete Bestandserfassung<sup>2</sup> von Lkw-Stellplätzen an Bundesautobahnen im Auftrag des BMVBS im Jahr 2008 ergab an der BAB A 7 im Abschnitt südlich Hattenbacher Dreieck bis zum Kreuz Schweinfurt/Werneck einen hohen Bedarf (1 bis 5 fehlende Lkw-Parkstände je km). Für die Rastanlage Uttrichshausen-West wurde eine Belegung von durchschnittlich 85 Lkw ermittelt. Bei einem Angebot von 24 Stellplätzen für Lkw entspricht das einer Auslastung von 354 % bzw. einem Fehlbestand von 61 Stellplätzen.

Die Planungsziele sind:

- die Erhöhung der Parkstandskapazität für Lkw,
- die Trennung der Kfz-Arten gemäß den gültigen technischen Regelwerken,
- die Erneuerung bzw. Sanierung der befestigten Flächen und des Entwässerungssystems
- eine bedarfsgerechte Ausstattung einschließlich des Angebotes an Rastplätzen und Erholungsflächen.

Nach § 1 Absatz 4 Nr. 5 FStrG gehören Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen zu den Bundesfernstraßen. Bewirtschaftete Rastanlagen sind Anlagen für den ruhenden Verkehr, die den Verkehrsteilnehmern zum Halten, Parken und Rasten zur Verfügung stehen. Sie dienen der Versorgung, Erholung und Entspannung der Verkehrsteilnehmer und der Versorgung ihrer Fahrzeuge. Die Tank- und Rastanlage Uttrichshausen ist Bestandteil der BAB A 7.

Die BAB A 7 ist im Planungsbereich eine 4-streifige Autobahn mit kontinentaler Verbindungsfunktion. Sie wird daher gemäß den "Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung" (RIN 2008) der Straßenkategorie AS 0 zugeordnet. Es ergibt sich nach RAA die Entwurfsklasse EKA 1A. Die L 3207 ist als regional bedeutsame Straße eingestuft.

Die Baurechtsgrenzen umfassen einerseits die bestehende Rastanlage Uttrichshausen-West sowie die südlich angrenzenden Erweiterungsflächen einschließlich der Fläche für ein notwendiges Regenrückhaltebecken (siehe Unterlage 5) sowie die externen Flächen für die landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Unmittelbare Abhängigkeiten zu Folgemaßnahmen bestehen nicht. Die Erweiterung der Rastanlage Uttrichshausen-West stellt eine unabhängige Maßnahme mit einem eigenständigen Verkehrswert dar.

Angrenzend an die Erweiterungsfläche der TR-Anlage wird ein Gewerbegebiet durch die Gemeinde Kalbach entwickelt. Für die Fläche zwischen der TR-Anlage und den Landesstraßen L 3207 und L 3430 wird ein Bebauungsplan aufgestellt. Als Grenze des Bebauungsplanes ist der Freihaltekorridor von 100 m neben den befestigten Flächen der Autobahn festgelegt. Innerhalb dieses Korridors wird die Erweiterungsfläche der TR-Anlage angelegt.

## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die BAB A 7 weist im Bereich der TR-Anlage Uttrichshausen eine gestreckte Linienführung auf. Die Anlage West liegt etwa höhengleich zur Autobahn zwischen der BAB A 7 und der L 3207, die im betreffenden Bereich in Parallellage zur Autobahn nach Uttrichshausen führt.

<sup>2</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)  
Erhebung der Parksituation für Lkw an BAB in Deutschland  
März 2008



Von der L 3207 aus wird die Anlage rückwärtig angeschlossen. Diese Erschließung bleibt erforderlich, da an der Rastanlage Uttrichshausen die Zu- und Abfahrt des zuständigen Katastrophenschutzes der Länder Hessen und Bayern stattfindet. Unmittelbar nach Ausfahrt aus der Autobahn schließt an die Ausfahrrampe eine Zufahrt zu einem Winterdienststützpunkt an. Die Zufahrt muss zu Betriebsdienstzwecken erhalten werden, eine Nutzung durch öffentlichen Verkehr ist nicht vorgesehen und durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden.

Die Um- und Ausbauplanung der Rastanlage Uttrichshausen-West (Querschnitte der Fahrgassen, Parkstandabmessungen, Linienführungen der Fahrgassen, Knotenpunktsgestaltung) erfolgt auf der Grundlage der Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2011). Die Versorgungsgebäude werden nicht geändert. Die Betriebsflächen der Tankstelle und des Raststättengebäudes bleiben weitestgehend erhalten. Rasthaus und Tankstelle liegen räumlich getrennt.

Die Erweiterung der Rastanlage umfasst neben der Erhöhung der Parkstandskapazität für Lkw auch eine Trennung der Kfz-Arten gemäß den gültigen technischen Regelwerken sowie die Erneuerung bzw. Sanierung der befestigten Flächen und des Entwässerungssystems.

Im Rahmen der Planung sind, ausgehend vom Versorgungsbedarf und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit, folgende grundsätzliche Hinweise zu beachten:

- Die funktionalen Erfordernisse von Nebenbetrieben und Verkehrsanlage sind im Hinblick auf eine verkehrlich und betrieblich befriedigende Gesamtanlage sorgfältig zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen.
- Wegen der von Standort zu Standort unterschiedlichen örtlichen Voraussetzungen sind bei bewirtschafteten Rastanlagen als Ganzes – anders als bei unbewirtschafteten Rastanlagen – Standardlösungen kaum anwendbar. Es wird eine optimale Einzellösung entwickelt, die standortspezifische Kompromisse auf Grund schwieriger Randbedingungen erforderlich macht.
- Die Verkehrsführung erfolgt grundsätzlich im Richtungsverkehr.
- Die bestehende rückwärtige Anbindung soll erhalten werden.

Berücksichtigung finden:

- die Lage und der Betriebsablauf des Nebenbetriebs
- die bestehenden und geplanten Gebiete der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung
- die Ein- und Ausfahrten an der BAB A 7 (Talbrücke Uttrichshausen südlich der Anlage)
- eine rückwärtige Erschließung
- der Schutzes vor Verkehrslärm während der Ruhezeiten der Lkw-Fahrer (65 dB(A) Nacht)
- die Flächen für Regenrückhalteanlagen
- die konzeptionellen Wegebeziehungen
- die Ver- und Entsorgung
- die zu schützende, von Bebauung frei zu haltende Fläche des Quellgebietes

Im Rahmen der Planung der Verkehrsanlage der Tank- und Rastanlage ist eine frühzeitige Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger, der Straßenbauverwaltung des Landes Hessen und der Gemeinde Kalbach erfolgt. Diese plant im unmittelbaren Anschluss an die Erweiterungsfläche der TR-Anlage ein Gewerbegebiet.

### **Kapazität**

Auf der umgestalteten Anlage können folgende Parkstandskapazitäten angeboten werden:

- 72 Parkstände für Lkw (einschließlich Kurzparkstände und Flächen für Pkw mit Anhänger)
- 71 Parkstände für Pkw (einschließlich 2 Behinderten-Parkstände und Kurzparker)
- 4 Parkstände für Busse

### **Befestigungen**

Borde sind nur dort vorgesehen, wo diese aus Gründen angrenzender Gehwege, der Verkehrsführung oder der Oberflächenentwässerung erforderlich sind. Die Befestigung der Fahrbahn sowie der Stellflächen erfolgt nach RStO 12. Die Fahrgassen werden bituminös befestigt, die Parkstände für Lkw und Busse mit Betondecke und die Parkstände für Pkw mit Betonpflaster.

### **Knotenpunkte**

Der Anschluss an die Hauptfahrbahn erfolgt über Ein- und Ausfahrt. Die Gestaltung erfolgt nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), wobei die Querschnittsbreite nach ERS auf 5,50 m festgelegt wird.

Innerhalb der Rastanlage kommen folgende Typen von Knotenpunkten vor:

- Schrägausfahrt
- Einfahrt
- Gabelung
- Kreisverkehrsplatz

An den Einfahrten sind ausreichend große Sichtfelder (15 m) freigehalten. Die Knotenpunktabstände betragen mindestens 20 m.

### **Linienführung**

Die Fahrgassen der Tank- und Rastanlage sind fahrgeometrisch gestaltet. Der Mindestradius für Fahrgassen, die Lkw, Last- und Sattelzüge, Busse bzw. Pkw mit Anhängern befahren, beträgt  $R_{\min} = 17,50$  m (Kurveninnenradius).

Der Mindestradius für Fahrgassen, die nur Pkw befahren, beträgt  $R_{\min} = 7,50$  m (Kurveninnenradius).

## **1.3 Streckengestaltung**

Eine besondere Gestaltungskonzeption der Rastanlage ist nicht vorgesehen. Die Gestaltung der Anlage wird durch die Verkehrsanlagenplanung, die Planung der Bepflanzung und Ausstattung der Erholungsbereiche festgelegt.

Baukulturelle Aspekte sind nicht zu beachten.

## **2. Begründung des Vorhabens**

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

Die Lkw-Parkplatzkapazitäten an und in der Nähe der Bundesautobahnen (BAB) sind unzureichend. Hierdurch können sich vermehrt ein nicht ordnungsgemäßes Abstellen der Lkw, zusätzlicher Parkplatzsuchverkehr und auch ein Überschreiten der zulässigen Lenkzeiten ergeben, was zu einer Erhöhung der Unfallgefahr führt. Die erwartete Zunahme des Güterverkehrs in Verknüpfung mit der Lenk- und Ruhezeitregelung wird den Bedarf weiter erhöhen.

Insgesamt ist an deutschen Autobahnen das Defizit an Lkw-Stellplätzen so hoch, dass die Bundesregierung einen Aktionsplan Güterverkehr und Logistik<sup>3</sup> als strategisches Konzept zur Ver-

<sup>3</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland 11/2010



besserung der Stellplatzsituation aufgestellt hat, der konkrete Maßnahmen für die künftige Ausrichtung des Güterverkehrs enthält. Unter anderem soll eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen (Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten) und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch das Angebot ausreichender Lkw-Parkstände erreicht werden.

Dabei sollen bestehende Verkehrsflächen optimal genutzt, sowie zusätzliche Lkw-Parkflächen errichtet werden. Flächen neben den Bundesautobahnen sollen in die Erweiterung eingebunden werden. Es sollen in Deutschland 15.500 neue Lkw-Parkstände entstehen.

Im Auftrag der hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (ASV Kassel) wurde schon 2006 ein Ausbaukonzept<sup>4</sup> (Machbarkeitsstudie) zur Erweiterung der Rastanlagen im Zuge der BAB A 7 zwischen Hattenbacher Dreieck und der Landesgrenze Hessen/Freistaat Bayern aufgestellt. Ziel des Konzeptes war, die Möglichkeiten der Erhöhung des Parkstandangebotes insbesondere für Lkw entlang der A 7 aufzuzeigen, die Situation auf den Parkplätzen hinsichtlich sanitärer Einrichtungen und Aufenthaltsqualität zu verbessern und gleichzeitig den Betriebsaufwand zu optimieren.

Im Ergebnis war ein Konzept zur Erweiterung der Tank- und Rastanlagen im Streckenabschnitt sowie zur Anlage von wenigen, größeren unbewirtschafteten Parkplätzen mit WC (PWC-Anlagen) aufgestellt.

Inhalt der v.g. Machbarkeitsstudie ist die Ausarbeitung eines auf einer Bestandsanalyse basierenden Gesamtkonzeptes, aus dem zu entnehmen ist, welche Parkplätze geschlossen bzw. welche zu PWC-Anlagen erweitert werden sollen. Die Erweiterung der Tank- und Rastanlagen wurde hinsichtlich ihrer Machbarkeit untersucht und dargestellt.

Als Zielgrößen für die Tank- und Rastanlage Uttrichshausen-West wurde seinerzeit von mindestens

- 50 Lkw-Parkplätze,
- 100 Pkw-Parkplätze sowie
- 10 Parkplätze für Busse bzw. Pkw mit Anhänger

ausgegangen.

Die daraus ermittelte Vorzugsvariante des Ausbaukonzeptes erreichte folgende Kapazitäten:

- 37 Lkw-Parkplätze,
- 95 Pkw-Parkplätze sowie
- 10 Parkplätze für Busse bzw. Pkw mit Anhänger

Für die Vorzugsvariante West wurde zu diesem Zeitpunkt kein Sichtvermerk vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erteilt. Die im Ausbaukonzept angestrebte Anzahl an Parkständen für Lkw wurde nicht annähernd erreicht.

Gemäß der Bestandserfassung des BMVBS aus dem Jahre 2008<sup>5</sup> werden zusätzlich zu den bestehenden 24 Lkw-Parkplätzen 61 Stellplätze, d.h. insgesamt 85 Lkw-Parkplätze benötigt. Die An-

---

<sup>4</sup> Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung  
Amt für Straßen- und Verkehrswesen Kassel  
Ausbaukonzept für Rastanlagen an der BAB A 7 zwischen Hattenbacher Dreieck und Landesgrenze Hessen/Bayern  
Machbarkeitsstudie  
MANNS Ingenieure, Juni 2006

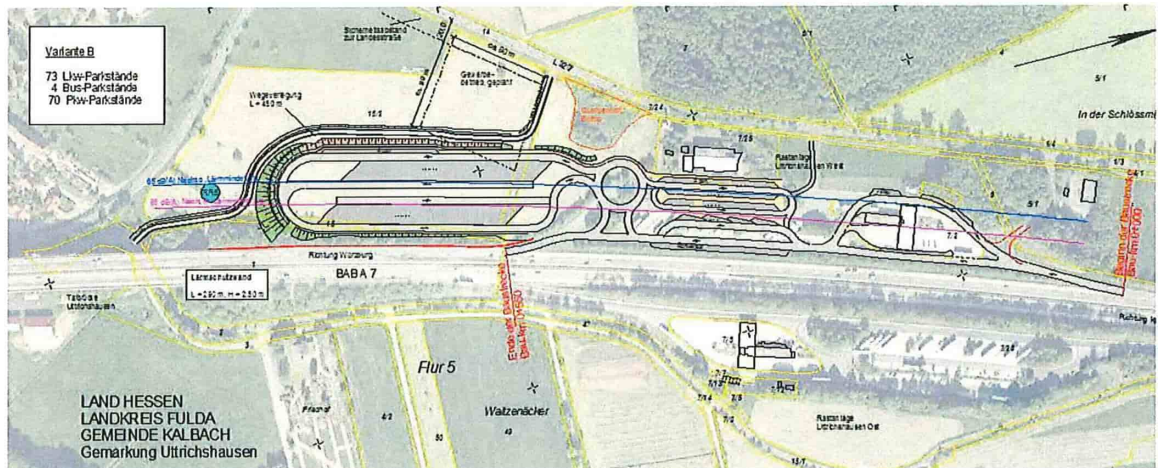
<sup>5</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)  
Erhebung der Parksituation für Lkw an BAB in Deutschland  
März 2008



zahl an Pkw-Parkständen aus der bisherigen Vorgabe von 100 ist in dieser Größenordnung nicht zwingend erforderlich. Damit bestand das Erfordernis, weitere Alternativen zu prüfen.

Die Notwendigkeit der erneuten Variantensuche ergab sich außerdem aus den geänderten Vorgaben für Planung und Bau von Rastanlagen, die mit den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) 2011 eingeführt wurden.

Durch eine weitere Variantenuntersuchung<sup>6</sup> ab Herbst 2012 wurde eine Vorzugslösung (Variante B) mit Erweiterungsfläche nach Süden entwickelt, die hinsichtlich der Kapazität eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Bestand darstellt. Diese Lösung ist Grundlage der vorliegenden Entwurfsplanung.



### Vorzugsvariante der Voruntersuchung

Im März 2013 begann die Entwurfsplanung der Maßnahme, einschließlich der planerischen Fachbeiträge.

Am 07. Mai 2013 erfolgte eine Informationsveranstaltung für die betroffenen Träger öffentlicher Belange in Fulda.

Am 25.04.2016 wurde der Sichtvermerk für den RE-Vorentwurf durch das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur erteilt.

Im Zeitraum 2012 bis 2018 fanden zahlreiche Absprachen mit der Gemeinde Kalbach statt. Es wurde angestrebt, die Planungen TR-Anlage und die Bauleitplanung der Gemeinde für das Gewerbegebiet Kirschenäcker zu koordinieren und eine gemeinsame Entwässerungsanlage zu schaffen. Teil der gemeinsamen Planung war auch eine größere Verwaltung der Anlage zur Verbesserung des Sichtschutzes. Hierzu sollte eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen werden und mit dem Einvernehmen der Gemeinde war ein Entfall der Planfeststellung und Plangenehmigung nach § 74 Abs. 7 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) vorgesehen. Trotz des erheblichen Abstimmungsaufwandes konnte letztendlich keine Einigung erzielt werden. Damit wird der Planungsstand Vorentwurf nunmehr zur Planfeststellung eingereicht.

Auflistung Abstimmungsgespräche:

- |          |  |
|----------|--|
| 22.06.12 | Beteiligung an Bauantrag der Gemeinde Bau eines Erdwalls ohne Grenzabstand |
| 02.11.12 | Abstimmung zum angestrebtes B-Plan-Verfahren Ende 2013                     |
| 31.01.13 | Abstimmung zu Gewerbegebiet und Erweiterung TR-Anlage                      |

<sup>6</sup> Hessen Mobil  
BAB A7 – Erweiterung der TR-Anlagen Uttrichshausen West  
Voruntersuchung  
INVER, März 2013

21.06.13	Abstimmungsgespräch zu Planung Gewerbegebiet und Erweiterung der TR-Anlage, Trennung der Baurechtschaffung der Anlagen Ost und West
08.10.13	Abstimmungs- und Informationsgespräch mit der Gemeinde: Sachstand Planungen der Anlagen Ost und West - Planung des Gewerbegebiets "Kirschenäcker",
05.12.13	Abstimmung gemeinsames Regenrückhaltebecken (RRB) zwischen Hessen Mobil, Gemeinde und UWB
21.01.14	Abstimmungstermin zur Vorstellung beider Maßnahmen Ost und West – Gemeinde Kalbach und Bürgerinitiative
08.07.14	Informationsveranstaltung der Gemeindegremien
13.11.14	Abstimmungstermin mit der Gemeinde Kalbach zur Planungsvereinbarung: Verwaltungsvereinbarung beinhaltet die Planung eines gemeinsamen RRB, gemeinsame Wegeführung und eine Geländemodellierung im GE.
13.11.14	Abschluss der Planungsvereinbarung zwischen der Gemeinde und Hessen Mobil
15.12.14	Abstimmungstermin mit der Gemeinde Kalbach, Klärung der Fragen zum gemeinsamen RRB, Verlegung Wirtschaftsweg, Verlegung Erschließungsleitungen, Geländemodellierung im geplanten GE.
24.02.15	Bürgerinformationsveranstaltung
06.07.15	Abstimmung mit der Gemeinde Kalbach: Geländemodellierung, Versorgungsleitungen, Wegeführung, Grunderwerb, RRB-Regelungen, Unterhaltung und Baulast, Baurechtschaffung
01.10.15	Abstimmung mit der Gemeinde Kalbach: Übergabe Genehmigungsunterlagen zum Entfallen der Plafe, Erläuterung und Übergabe Verwaltungsvereinbarung zum Bau Anlage West, Übergabe der Besitzüberlassungs- u. Entschädigungsvereinbarungen an die Gemeinde durch die HLG.
28.01.16	Abstimmung mit der Gemeinde Kalbach: Baurecht und Grunderwerb bis Juni 2016.
17.03.16	Abstimmungstermin auf Wunsch der Gemeinde Kalbach zum weiteren Vorgehen.
30.03.16	Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 40 "GE Kirschenäcker" und zur 20. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Kalbach OT Utrichshausen
28.04.16	Vorstellung Planungsergebnis in der Sitzung des Gemeindevorstands
15.10.18	Abstimmungsgespräch

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 15.10.2019 eingeleitet. Am 2. Dezember 2019 fand ein weiterer Termin mit Öffentlichkeitsbeteiligung in Utrichshausen statt. Aufgrund der Aktualisierung der Verkehrsprognose und der Forderungen in den eingegangenen Stellungnahmen im Verfahren wurden nachfolgend aufgeführte ergänzende Untersuchungen durchgeführt:

- Ergänzung zur Voruntersuchung – Untersuchung einer zusätzlichen ortsfernen Variante (separate Unterlage)
- Überarbeitung der immissionstechnischen Untersuchung (vollständiger Ersatz der Unterlagen 17.1 und 17.2)

## 2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach §9 i.V.m. §7 UVPG (Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung) hat ergeben, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, so dass keine Verpflichtung besteht, für dieses Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG durchzuführen.



## 2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag nach Bundesverkehrswegeplanung besteht nicht.

## 2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

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

Die Tank- und Rastanlagen Uttrichshausen werden nach Regionalplan (RP) Nordhessen<sup>7</sup> von einem Vorranggebiet für Landwirtschaft umschlossen, sie liegen außerdem im Bereich eines Vorbehaltsgebietes für Grundwasserschutz. Die Wälder westlich der Anlage West sind als Vorranggebiet bzw. Vorbehaltsgebiet für Forstwirtschaft ausgewiesen.

Eine Fläche unmittelbar südlich der bestehenden Anlage West zwischen A 7 und L 3207 ist im RP Nordhessen als Vorranggebiet Industrie- und Gewerbe (Planung) ausgewiesen. Die Bauleitplanung (Bebauungsplan) der Gemeinde Kalbach sieht eine Bebauung des Gewerbegebietes auf der Westseite zwischen A 7 und den Landesstraßen L 3207 und L 3430 vor. Die Planungen überschneiden sich mit den Erweiterungsvorschlägen der Tank- und Rastanlage-West. Abstimmungen sind bereits erfolgt. Dabei wurde festgelegt, dass sich der Erweiterungsbereich der TR-Anlage auf die 100 m breite Anbaubeschränkungszone nach §9 Abs. 2 Nr.2 FStrG entlang der Autobahn beschränken soll, für den nach Bundesfernstraßengesetz Genehmigungsbedarf für bauliche Anlagen von Dritten erforderlich ist.

Gemäß Landesentwicklungsplan (LEP)<sup>8</sup> liegt der gesamte Planungsraum in einem überregional bedeutsamen Freiraum (ökologischer Verbundraum), der Bereich östlich der A 7 zusätzlich in einem ökologischen Vorzugsraum.

### 2.4.2 *Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse*

Im Zuge der BAB A 7 sind nach aktueller Verkehrsmengenkarte für Hessen Ausgabe 2010 im Abschnitt AD Fulda bis AS Brückenau 37.133 Kfz/24 h, und 8.471 SV/24 h zu verzeichnen. Das entspricht einem SV-Anteil von 22,8 %.

Die Verkehrsmengen in der Größenordnung von 50.000 Kfz/24 h wurden für die Prognosebelastung zugrunde gelegt. Der Lkw-Anteil (Kfz > 3,5 t = Schwerverkehr) liegt bei 13.200 SV/24 h. (Bezug gem. Verkehrsmodell Region Fulda Prognoseszenario 2025)

Es wurde geprüft, ob eine Fortschreibung vom Prognosejahr 2025 auf 2030 erforderlich ist. Hierzu wurden die aktuellen Daten der Analyse 2015 Hessen-Modell und der Prognose 2030 Hessen-Modell mit den in der schalltechnischen Untersuchung angesetzten Daten der Analyse und der Prognose verglichen.

Dabei zeigte sich, dass der Prognosewert des Verkehrsmodells Region Fulda von 50.000 Kfz/24 h (Prognose 2025) bereits über dem prognostizierten Wert des Hessen-Modells von 41.700 Kfz/24 h (Prognose 2030) liegt. Damit wird für die Ermittlung der Rechtsbetroffenheiten der für die

<sup>7</sup> Regionalplan Nordhessen  
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung  
Regierungspräsidium Gießen, Staatsanzeiger 11/2010 vom 15. März 2012

<sup>8</sup> Landesentwicklungsplan Hessen 2000  
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung  
13. Dezember 2000



Anwohner günstigere Ansatz verwendet, der auch für eine Prognose 2030 angewendet und herangezogen werden kann.

Da keine weiteren Infrastrukturmaßnahmen vorliegen, die zu einer Änderung bzw. Steigerung der Verkehrsbelastung führen würden, ist davon auszugehen, dass die Verkehrszunahme im Bereich Uttrichshausen konstant bleibt.

Damit führt eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf das Prognosejahr 2030 zu keinen anderen Ergebnissen, Erkenntnissen oder Rechtswirkungen.

Die Prognoseverkehrsbelastung<sup>9</sup> beträgt nach aktualisierter Verkehrsuntersuchung 51.376 Kfz/24h Die Lkw-Anteile betragen 26,3 % Tag und 64,8 % Nacht. Auf den Zu- und Abfahrten sowie den Fahrgassen der TR-Anlage Uttrichshausen-West fahren ca. 3.000 bis 4.500 Kfz/24h.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat 2008 eine Bestandserfassung von Lkw-Parkständen auf und an Bundesautobahnen durchgeführt und von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) auswerten lassen. Danach ist an der BAB A 7 im Abschnitt südlich Hattenbacher Dreieck bis zum Kreuz Schweinfurt/Werneck ein hoher Bedarf ausgewiesen (1 bis 5 fehlende Lkw-Parkstände je km).

Derzeit entspricht die Rastanlage Uttrichshausen-West nicht mehr den Anforderungen, die sich aus dem stark gestiegenen Verkehrsaufkommen auf der BAB A 7, insbesondere des Schwerverkehrs ergeben. Die vorhandenen 24 Lkw-Parkstände sind insbesondere nachts nicht ausreichend und können den Bedarf, der sich insbesondere aus den gesetzlich vorgegebenen Lenk- bzw. Ruhezeiten für Lkw-Fahrer ergibt, nicht decken. Aus diesem Grund besteht für die Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkstände eine hohe Priorität.

Konkret für Uttrichshausen West wurde eine durchschnittliche Belegung von 85 parkenden Lkw ermittelt. Dies entspricht dem Mindestbedarf.

### 2.4.3 *Verbesserung der Verkehrssicherheit*

Die vorhandenen Lkw-Parkstände sind insbesondere nachts nicht ausreichend und können den Bedarf, der sich insbesondere aus den gesetzlich vorgegebenen Lenk- bzw. Ruhezeiten für Lkw-Fahrer ergibt, nicht decken. Infolge dieser Überbelastung drängen sich die Lkw auf den Rastanlagen. Die Fahrzeuge werden in Zu- und Abfahrten abgestellt. Oft reicht der Rückstau bis auf die Ein- und Ausfahrten der BAB. Mehr Parkplätze an den BAB verbessern die Verkehrssicherheit auf den Bundesautobahnen.

Im Zuge der Neuplanung bestehender Anlagen werden auf der Grundlage der neuen Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit angewendet.

Die Neuordnung der Fahrgassen und Parkstände führt zu einer klaren Trennung der Verkehrsarten. Das Kreuzen von Verkehrsströmen und Falschfahrten werden vermieden. Zudem werden die Parkbereiche vom Durchgangsverkehr befreit. Das Überqueren von Hauptdurchfahrgassen durch Fußgänger entfällt.

<sup>9</sup> A7 – Verkehrskennwerte für die Immissionsprognose 2030  
Verkehr 2000 Ahner + Münch Weimar, Zuarbeit vom 31.03.2020

## **2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Eine Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen findet vor allem durch die Drosselung und Vorreinigung des Abflusswassers durch Absetzbecken und Leichtflüssigkeitsabscheider statt. Dadurch wird das Risiko von Feinsediment- und Schadstoffeinträgen in Fließgewässer, auch im Fall einer Havarie, deutlich verringert. Zudem erfolgt zukünftig die Entwässerung in der Hauptsache in südlicher Richtung. Dadurch wird deutlich weniger Straßenwasser direkt in das FFH – Gewässer Döllbach geleitet. Dass sich die Beeinträchtigung des FFH-Gewässers durch die Baumaßnahme verringert, wurde vom Dezernat Schutzgebiete und Eingriff der Oberen Naturschutzbehörde des RP Kassel mit E-Mail vom 2. Juli 2013 bestätigt.

## **2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**

Zwingende Gründe des öffentlichen Interesses zum Ausbau der TR Anlage Uttrichshausen-Ost liegen vor. Die dem Gemeingebrauch dienende Verkehrsanlage an der wichtigen Fernverkehrsstrecke BAB A7 muss aus Gründen der Kapazität und Verkehrssicherheit und zur Sicherstellung eines geordneten Verkehrsablaufs schnellstmöglich erweitert werden.

Ausnahmeprüfungen für Natura 2000-Gebiete sind nicht erforderlich. Artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfungen sind nicht erforderlich.

### 3. Varianten und Variantenvergleich

#### 3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Tank- und Rastanlagen Uttrichshausen befindet sich innerhalb des Biosphärenreservates Hessische Rhön (Entwicklungszone).

Die Anlage grenzt an das Landschaftsschutzgebiet (LSG) "Frauenstein", ist aber in der jetzigen Ausprägung als Bestandteil von dem Landschaftsschutzgebiet ausgenommen. Die **Ausbauvariante D liegt im LSG, die Varianten A, B und C außerhalb.**

Südlich des Rasthauses schließt ein Wiesengrundstück mit einer feuchten Mulde an (HBK - QUELLE: HESSEN-FORST, FORSTEINRICHTUNG UND NATURSCHUTZ (FENA), GIEßEN), in der sich Gebüsche feuchter und frischer Standorte entwickelt haben. Typische Quellvegetation wurde nicht mehr vorgefunden, so dass kein Schutz gemäß § 30 BNatSchG mehr besteht. Der Feuchtbereich stellt dennoch einen in seiner Biotop- und Habitatfunktion hochwertigen Lebensraum dar.

Nordwestlich des Rasthauses befindet sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes Frauenstein ein Landschaftsbild prägender und natur- und artenschutzrechtlich als sehr hoch zu bewertender Bereich. Die Kombination von Grünland, Wiesenrainen, verschiedenen Waldtypen, einer Allee und einer Heckenstruktur weist eine hohe Grenzliniendichte mit entsprechender Artenvielfalt auf und weist bereits in diesem kleinen Ausschnitt die gesamten Charakteristika des lokalen Landschaftsbildes auf. Der Bereich ist durch Abschirmungseffekte (Gebäude, Gehölze) von Vorbelastungen durch die A7 und die vorhandene Tank- und Rastanlage frei.

Ein Großteil des Waldes westlich der Landesstraße L 3207 befindet sich in Entwicklung zu einem Hängebirken-Bruchwald, welcher nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützt ist.

Die parallel zur **vorhandenen** Anlage West verlaufende L 3207 ist als Allee ausgebildet. Alleien sind gemäß §13 Abs.1 Nr. 1 des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG) i.V.m. §30BNatSchG als besonders geschütztes Biotop zu werten.

Über den Wirkungspfad "Entwässerung" beider Anlagen ist der nördlich der Anlage querende "Döllbach" sowie das südlich der Anlage querende "Schmidtwasser" von Bedeutung.

Der Döllbach ist Teil des LSG "Auenverbund Fulda" und linearer Bestandteil des FFH-Gebietes "Fliede und Zuflüsse (5523-302)". Das Schmidtwasser mündet in den Döllbach.

Entscheidungsrelevante Schutzgüter sind damit Wasser, Boden, **Mensch** sowie Tiere und Pflanzen.

Aufgrund dieser Gegebenheiten und dem Vorhabencharakter "Ausbau" ist der Untersuchungsraum auf den Außengrenze des Vorhabens beschränkt. Das FFH – Gewässer Döllbach wird dabei gesondert betrachtet.



## 3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

### 3.2.1 *Variantenübersicht*

Bei allen Varianten ist durch den unmittelbaren Anschluss der Talbrücke Uttrichshausen die Länge der Durchfahrgasse festgelegt. Ein Verschieben der Einfahrt in Richtung Süden ist nicht möglich. Eine Erweiterung in nördliche Richtung scheidet aufgrund des gemeindlichen Sportplatzes aus. Die letzte Zufahrt in die Durchfahrgasse liegt 70 m vor der Trenninselspitze zur Hauptfahrbahn der A 7. Die Baulänge der Durchfahrgasse beträgt in jedem Fall 550 m.

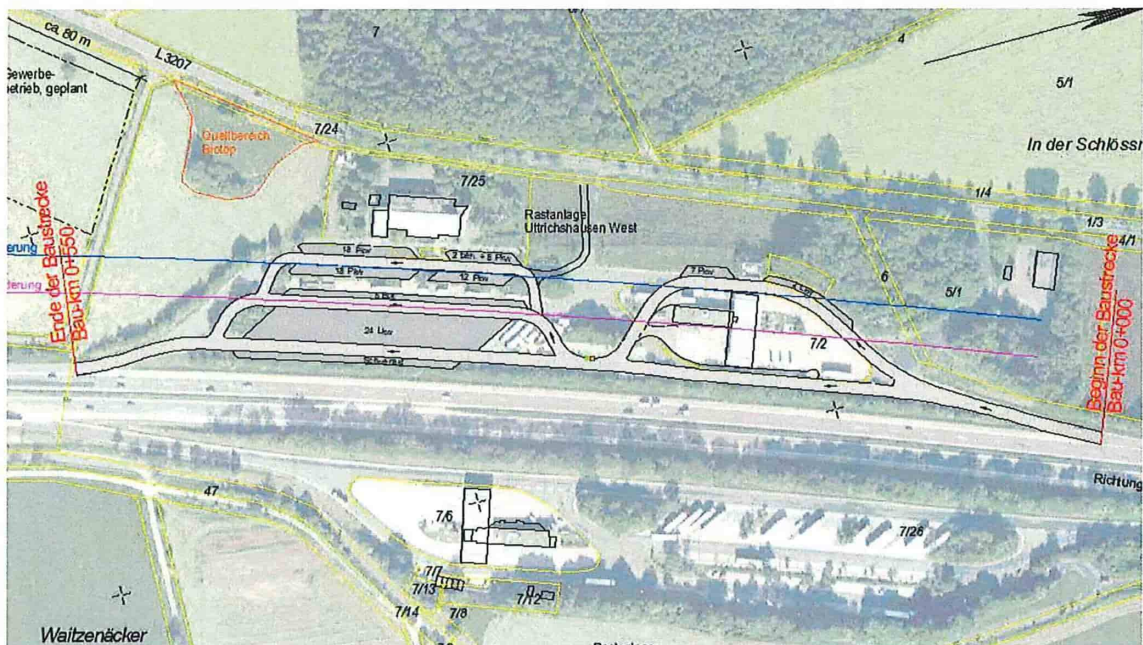
Aufgrund des nachgewiesenen Fehlbedarfs werden folgende Stellplatzkapazitäten erforderlich:

- 85 Lkw-Parkplätze (24 Bestand+ 61)
- etwa 80 Pkw-Parkplätze
- etwa 10 Parkplätze für Busse bzw. Pkw mit Anhänger

#### *Frühzeitig ausgeschiedene Varianten*

Im Rahmen der Voruntersuchung wurden verschiedene Varianten untersucht, die im Ergebnis einer ersten Bewertung auf Grund deutlicher Nachteile frühzeitig ausgeschieden wurden:

Die **Nullvariante** ist eine nach aktuellem Regelwerk neugeordnete Lösung in den bestehenden Grenzen unter Nutzung der bestehenden Parkflächen (Minimalvariante). Es wird mit dieser Variante aufgezeigt, welche Kapazitäten erreichbar sind, wenn die bestehenden Grenzen der Anlage nicht überschritten werden. Sie wird nicht Bestandteil des Variantenvergleichs.



**Bild 1: Nullvariante**

Die Nullvariante ist entsprechend der Standardform für eine größere Rastanlage mit Tankstelle in Seitenlage und kompakter Raststätte nach ERS entworfen. Nach der Tankstelle werden alle Fahrzeuge zurück auf die Durchfahrgasse geführt. Die Einfahrt zu den Parkständen erfolgt von der Durchfahrgasse aus. Die Pkw-Parkstände liegen direkt vor dem Rasthaus, die Bestandssituation wird annähernd beibehalten. Lkw und Busse nutzen eine gemeinsame Fahrgasse. Bus-Parkstände liegen längs an der Fahrgasse dem Rasthaus zugewandt. Die Lkw parken schräg (50 gon) zur Durchfahrgasse hin.

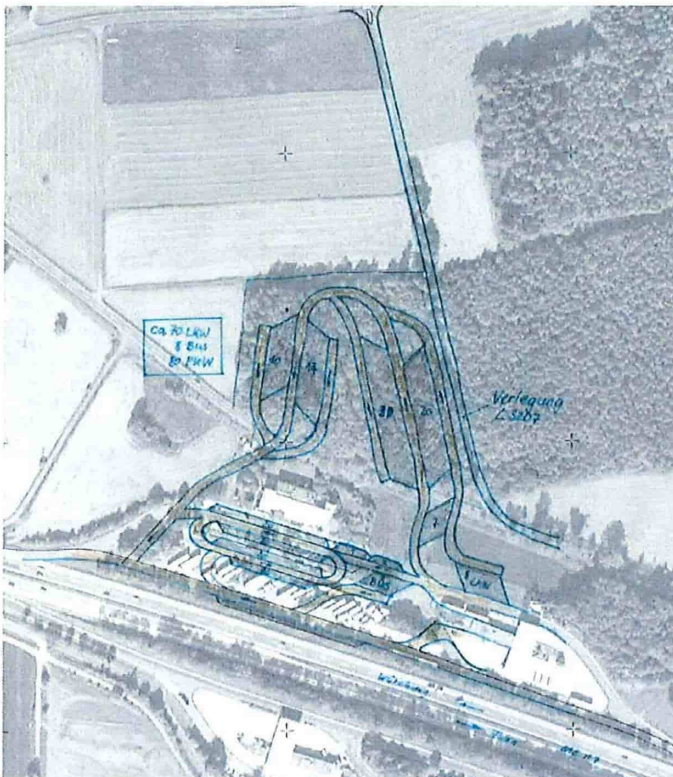
Die Möglichkeit einer Rückfahrt innerhalb der Anlage besteht nicht. Es sind folgende Kapazitäten erreichbar:

- 24 Lkw-Parkstände
- 5 Bus-Parkstände längs (Pkw mit Anhänger)
- 58 Pkw-Parkstände

Die erforderlichen Kapazitäten werden deutlich unterschritten, die Planungsziele können daher mit der Nullvariante nicht erreicht werden.

**Variante Erweiterung nach Westen** Bei einer Erweiterung nach Westen kann die Anordnung der Tankbereiche (Lkw westlich, Pkw östlich) direkt in die Lage der Parkbereiche übernommen werden. Die Erweiterung für Lkw-Parkstände wird in den Wald westlich der Landesstraße L 3207 verlegt, dadurch ist eine Verlegung der Landesstraße selbst erforderlich. Vorteile dieser Variante sind:

- die klare Trennung der Verkehrsarten schon vor der Tankstelle
- Die gesamte Fläche vor dem Rasthaus kann für Busse und Pkw mit entsprechend großzügigen Erholungsflächen genutzt werden.
- Die angestrebten Kapazitäten können problemlos erreicht werden
- Die Lkw stehen abseits der BAB in ruhiger Lage, Lärmschutz ist nicht erforderlich



**Bild 2: Erweiterung nach Westen**

Die rückwärtige Zufahrt von der Landesstraße aus kann an die Fahrgasse der Pkw angeschlossen werden.

Die Überbauung der Waldfläche ist aus naturschutzfachlicher und forstrechtlicher Sicht mit sehr hohen Bedenken behaftet. Außerdem sind ein hoher Kostenumfang und mit der Verlegung der Landesstraße weitere Betroffenheiten zu erwarten. Daher wird diese Variante nicht weiterverfolgt.

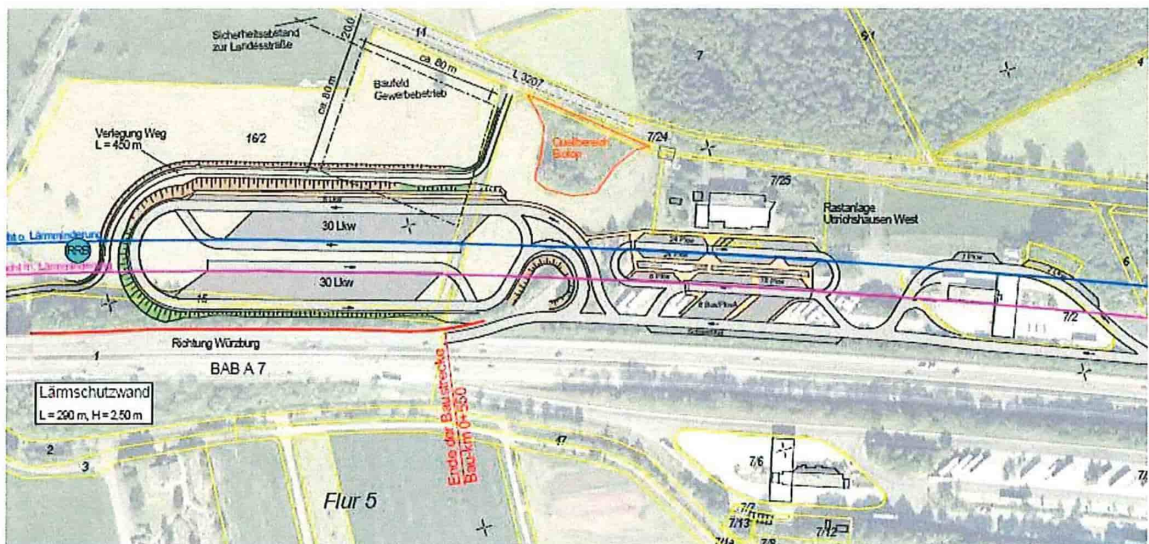


### Anzahl der untersuchten Varianten

Mögliche Erweiterungsflächen zur Schaffung des notwendigen Stellplatzangebots ergeben sich damit ausschließlich zwischen den Verkehrswegen A7 und L3207. Im Variantenvergleich verbleiben somit 3 Varianten **zuzüglich einer weiteren, nachträglich aufgenommenen Variante**.

#### 3.2.2 Variante A

**Variante A** nutzt die bestehende Parkfläche für die Neuordnung von Pkw- und Bus-Parkständen. Pkw und Busse fahren von der Durchfahrgasse aus in eine parallel liegende Fahrgasse ein. Von dort werden Schrägparkstände für Busse und Pkw mit Anhänger zur Durchfahrgasse hin angeordnet. Zur anderen Seite werden einseitig Pkw-Parkstände angeboten. Über eine Rotunde werden die Parkstände für Pkw direkt vor dem Rasthaus erreicht.



**Bild 3: Variante A, Voruntersuchung**

Die Lkw-Parkstände werden auf eine Erweiterungsfläche südlich der bestehenden Anlage parallel zur BAB ausgelagert. Die Zufahrt zur Lkw-Parkfläche erfolgt von der Durchfahrgasse aus nach der Einfahrt von Pkw und Bussen. Die seitliche Ausdehnung der Erweiterungsfläche ist auf 100 m Abstand von der A 7 begrenzt. Die verbleibende Fläche bis zur L 3207 wird von der Gemeinde Kalbach als Gewerbegebietsfläche geplant. Der querende Weg (Radweg nach Uttrichshausen) wird zwischen geplanter Rastanlage und Gewerbegebiet verlegt.

Die Verkehrsarten sind einschließlich Rückfahrmöglichkeiten eindeutig getrennt.

Bei Variante A werden folgende Parkstände angeboten:

- Schwerlastparkstreifen 120 m
- 68 Lkw-Parkstände
- 8 Bus-Parkstände (Pkw mit Anhänger)
- 74 Pkw-Parkstände

Die rückwärtige Zufahrt von der Landesstraße aus kann an die Fahrgasse der Pkw bzw. den Tankstellenbereich angeschlossen werden.

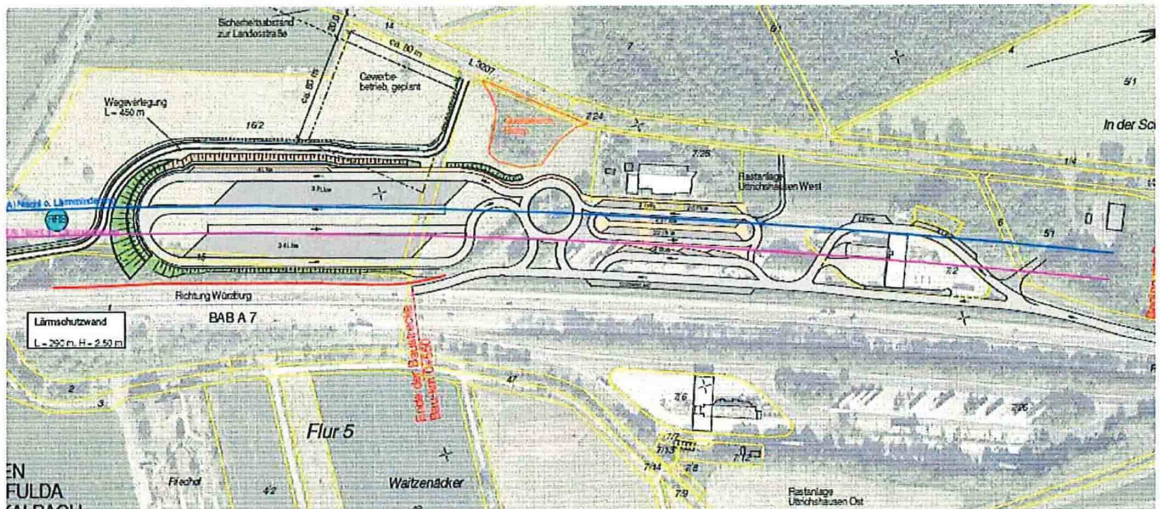
Bei Variante A ist zwischen Anlage und BAB ein Lärmschutz für die Einhaltung der Schutzwerte für die Lkw-Fahrer nachts erforderlich.



### 3.2.3 Variante B

**Variante B** nutzt wie Variante A die bestehende Parkfläche für die Neuordnung von Pkw- und Bus-Parkständen.

Pkw und Busse fahren von der Durchfahrgasse aus in eine parallel liegende Fahrgasse ein. Von dort werden Sägezahnparkstände für Busse zum Rasthaus hin angeordnet. Die Zufahrt zum Pkw Parkbereich führt von der Zwischenfahrgasse aus direkt vor das Rasthaus.



**Bild 4: Variante B, Voruntersuchung**

Die Lkw-Parkstände werden wie bei Variante A auf eine Erweiterungsfläche südlich der bestehenden Anlage parallel zur BAB ausgelagert. Die Zufahrt zur Lkw-Parkfläche erfolgt von der Durchfahrgasse aus nach der Einfahrt von Pkw und Bussen. Die Verteilung der Verkehre erfolgt über einen Kreisverkehrsplatz südlich des bestehenden Parkbereichs. Über diesen Kreisverkehrsplatz werden auch die Parksuchverkehre (Rückfahrgassen) der Lkw und Pkw abgewickelt. Eine eindeutige Trennung der Verkehre besteht daher nicht in vollem Umfang. Der querende Weg (Radweg nach Uttrichshausen) wird zwischen geplanter Rastanlage und Gewerbegebiet verlegt.

Bei Variante B wurden in der Voruntersuchung folgende Parkstände ermittelt:

- Schwerlastparkstreifen 120 m
- 73 Lkw-Parkstände
- 4 Bus-Parkstände
- 70 Pkw-Parkstände

Die rückwärtige Zufahrt von der Landesstraße aus kann an die Fahrgasse der Pkw angeschlossen werden. Bei Variante B ist zwischen Anlage und BAB ein Lärmschutz für die Einhaltung der Schutzwerte für die Lkw-Fahrer nachts erforderlich.

**Variante B.1** nutzt die bestehende Parkfläche für die Neuordnung von Pkw- und Bus-Parkständen. Die Lkw-Parkstände werden auf eine Erweiterungsfläche südlich der bestehenden Anlage parallel zur BAB ausgelagert.

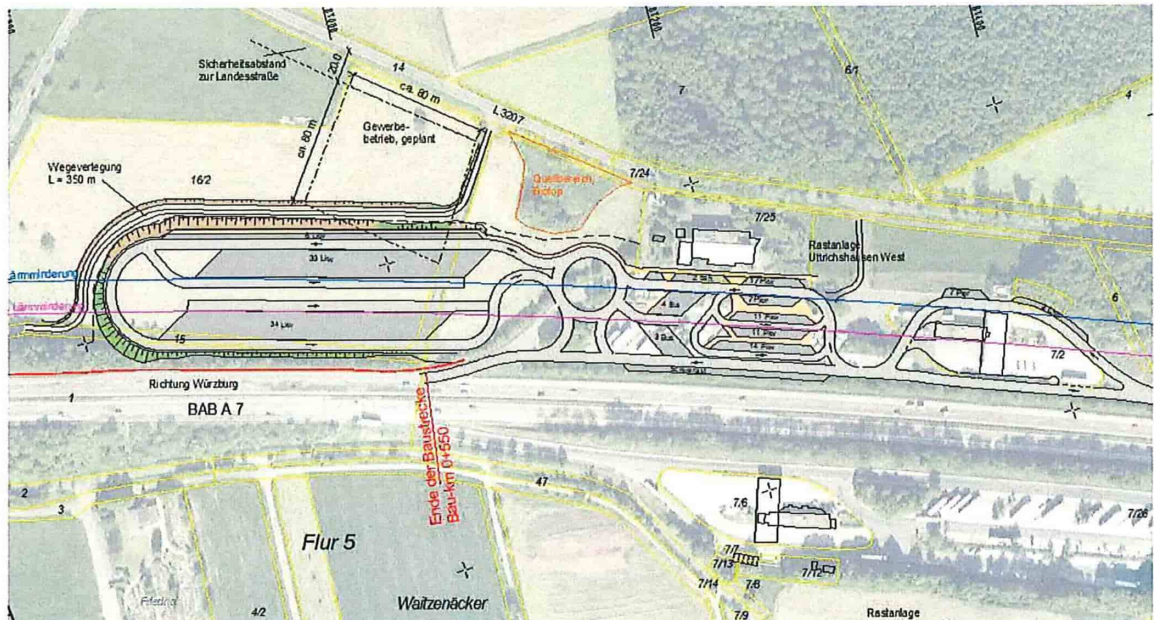
Die **Variante B 1** hat als Untervariante lediglich im Bereich der Pkw und Bus-Parkstände eine andere Aufteilung als Variante B. Pkw und Busse werden direkt von der Durchfahrgasse aus vor das Rasthaus geführt. Für Pkw gibt es ein Rotundensystem im nördlichen Parkbereich. Die Busstellplätze (schräg) liegen zwischen Pkw-Parkständen und Kreisverkehrsplatz mit Ausfahrgasse



zum Kreis. Weitere Busparkstände bzw. Parkstände für Pkw mit Anhänger können von der Durchfahrungsasse aus angefahren werden unter Nutzung derselben Ausfahrungsasse zum Kreis.

Bei Variante B.1 werden folgende Parkstände angeboten:

- Schwerlastparkstreifen 120 m
- 73 Lkw-Parkstände
- 7 Bus-Parkstände (Pkw mit Anhänger)
- 62 Pkw-Parkstände



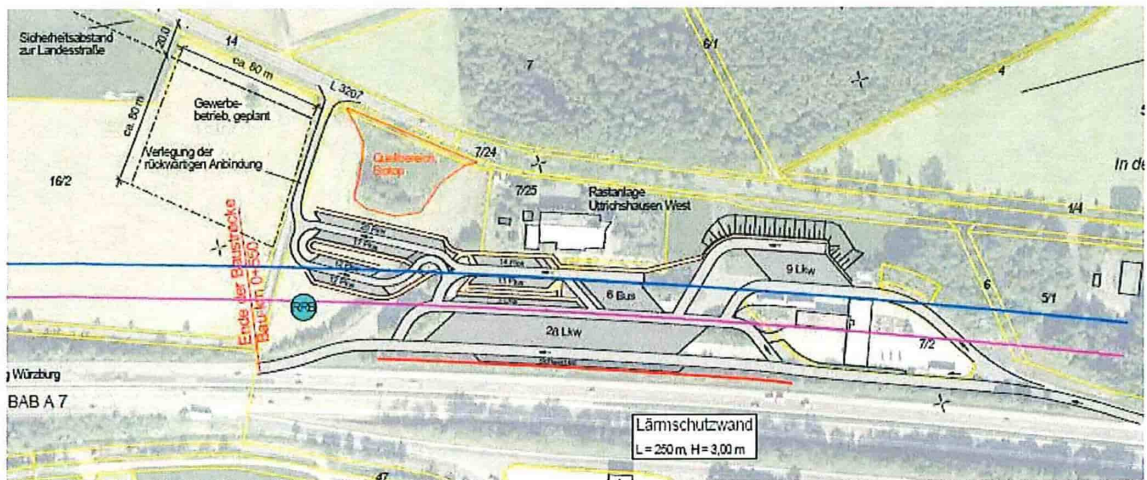
**Bild 5: Variante B.1, Voruntersuchung**

Die rückwärtige Zufahrt von der Landesstraße aus kann an die Fahrgasse der Pkw bzw. den Tankstellenbereich angeschlossen werden.

**Variante B 1** wird nicht weiterverfolgt, da die Aufteilung im Bereich Pkw/Bus zu unübersichtlich ist. Die Gestaltung der Planung gleicht im weiteren Variante B und führt zu keinen Unterschieden im Variantenvergleich.

### 3.2.4 Variante C

**Variante C** sieht eine Hauptfahrgasse in mittlerer Lage vor, von der aus zur Durchfahrgasse hin Lkw-Parkstände angeordnet werden. Zum Rasthaus gewandt werden zunächst Busstellflächen angeboten, danach zweigt eine Fahrgasse für Pkw ab. Einige Parkstände für Pkw sind direkt vor dem Rasthaus möglich, alle weiteren werden auf eine Erweiterungsfläche südlich der bestehenden Flächen, jedoch innerhalb der Eigentumsgrenzen des Bundes ausgelagert.



**Bild 6: Variante C, Voruntersuchung**

Weitere Lkw Parkstände entstehen direkt im Anschluss an die Tankstelle zur Landesstraße hin. Die Möglichkeit einer Rückfahrt besteht nur innerhalb der Pkw-Erweiterungsfläche.

Bei Variante C werden folgende Parkstände angeboten:

- Schwerlastparkstreifen 120 m
- 40 Lkw-Parkstände
- 6 Bus-Parkstände längs (Pkw mit Anhänger)
- 88 Pkw-Parkstände

Die rückwärtige Zufahrt von der Landesstraße aus kann an die Fahrgasse der Pkw angeschlossen werden.

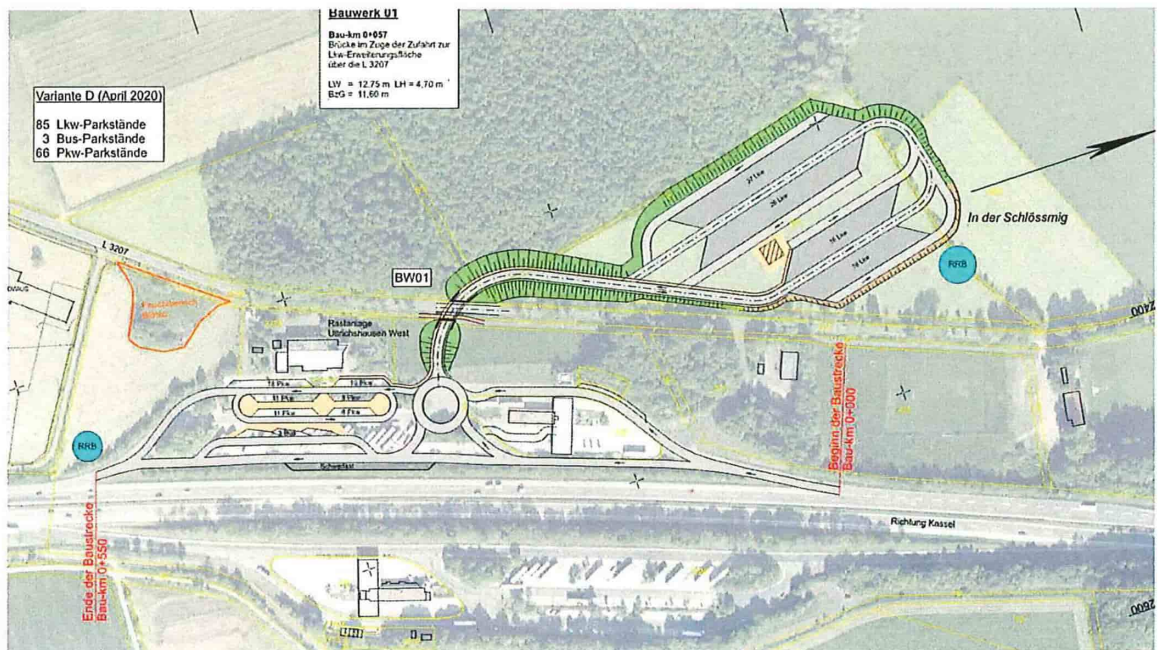
Bei allen Varianten C ist zwischen Anlage und BAB ein Lärmschutz für die Einhaltung der Schutzwerte für die Lkw-Fahrer nachts erforderlich.



### 3.2.5 Variante D

Variante D wurde nach Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage der Stellungnahme der Gemeinde Kalbach nachträglich untersucht und in den Variantenvergleich eingestellt.

Ähnlich der ausgeschiedenen Variante mit Erweiterung in die Waldfläche westlich der TR-Anlage wird die Fläche für die Lkw-Parkstände nach Westen entwickelt.



**Bild 7: Variante D, Ergänzung zur Voruntersuchung**

Dazu erfolgt im Zuge der Lkw-Fahrgasse eine Querung der bestehenden L 3207 einschließlich des begleitenden Radweges mit einem Brückenbauwerk. Die Erweiterungsfläche wird zwischen L 3207 und Waldgebiet angelegt.

Um Linkseinbiegen in die Fahrgasse zu vermeiden, wird diese zunächst parallel zur L 3207 nach Norden geführt und schwenkt dann nach Westen ab. Beidseitig werden jeweils 16 Parkstände schräg angeordnet (Harfe). Die Fahrgasse wird im Anschluss in Richtung Süden zurückgeführt und bietet in der anschließenden Gerade beidseitig angeordnet Flächen für weitere 53 Lkw an.

Die Anordnung der Pkw- und Bus-Parkstände erfolgt ähnlich wie bei Variante B. Es werden folgende Kapazitäten erreicht:

- Schwerlastparkstreifen 120 m
- 85 Lkw-Parkstände
- 3 Bus-Parkstände
- 66 Pkw-Parkstände

Die Verteilung der Verkehre in die einzelnen Fahrgassen erfolgt über einen Kreisverkehrsplatz zwischen Tankstelle und TR-Gebäude.

Durch die Fahrgasse zur Lkw-Erweiterungsfläche und das Brückenbauwerk wird die bestehende Betriebszufahrt überplant. Diese kann in unmittelbarer Nähe nicht wiederhergestellt werden. Für die Betriebsdiensterschließung kann evtl. die Zufahrt zur Salzhalle genutzt werden

Das Bauwerk berücksichtigt bei der unterführten L 3207 eine Fahrbahnbreite von 6,0 m (EKL4) und den parallel geführten Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m zuzüglich eines Sicher-

heitsrennstreifens von 1,75 m. Insgesamt ist eine lichte Weite von 12,75 m und eine lichte Höhe von 4,70 m vorgesehen.

Der überführte Querschnitt hat neben der Fahrbahn (Regelbreite 6,50 m + Kurvenverbreiterung) einseitig einen Gehweg von 2,30 m. Insgesamt werden zwischen den Geländern 11,60 m erreicht.

Durch die Anordnung der Erweiterungsfläche jenseits der L 3207 und in deutlich tieferer Lage als die bestehende Anlage entsteht ein zusätzlicher Entwässerungsabschnitt. Die Entwässerungsrichtung ist aufgrund der Topografie nur in Richtung Norden möglich.

Für die Einhaltung der Schutzwerte für die Lkw-Fahrer ist keine Lärmschutzanlage erforderlich.



### 3.3 Variantenvergleich

Der Variantenvergleich erfolgt tabellarisch über die Vergabe von Rangfolgen. Die Rangfolge 1 wird der jeweils besten Variante erteilt. Die Beurteilung der umweltfachlichen Betroffenheiten erfolgt auf der Grundlage der im Zeitraum der Variantenuntersuchung (2012-2013) vorliegenden Randbedingungen und der damals gültigen Gesetzes- und Vorschriftenlage.

#### 3.3.1 *Raumstrukturelle Wirkungen*

Die raumstrukturellen Wirkungen werden über die neu entstehenden Eingriffe in Gebiete der Landesplanung, Raumordnung und Gebietsplanung gewertet.

Kriterium	Variante A	R	Variante B	R	Variante C	R	Variante D	R
Vorranggebiet Landwirtschaft, Flächeninanspruchnahme [m <sup>2</sup> ] (RP) <sup>10</sup>	5.200	+2	5.200	+2	5.200	+2	-	1
Vorranggebiet Forstwirtschaft, Flächeninanspruchnahme [m <sup>2</sup> ], (RP)	-	1	-	1	-	1	1.000	4
Vorbehaltsgebiet Forstwirtschaft, Flächeninanspruchnahme [m <sup>2</sup> ], (RP)	-	1	-	1	-	1	29.500	4
Vorbehaltsgebietes für Grundwasserschutz, Flächeninanspruchnahme [m <sup>2</sup> ], (RP)	5.200	1	5.200	1	5.200	1	30.500	4
Vorranggebiet Industrie und Gewerbe, Flächeninanspruchnahme [m <sup>2</sup> ], (RP)	30.000	±3	30.000	±3	0	1	0	1
überregional bedeutsamer Freiraum (ökologischer Verbundraum), Flächeninanspruchnahme [m <sup>2</sup> ] (LEP) <sup>11</sup>	36.000	2	36.000	2	6.000	1	30.500	2
Abstand zu Bebauung, Uttrichshausen [m]	200	2-3	200	±3	400	+2	500	1
Flächenzersiedelung	Relativ kompakte Anlage mit Erweiterung zwischen BAB und Gewerbe	2	Relativ kompakte Anlage mit Erweiterung zwischen BAB und Gewerbe	2	Kompakte Anlage	1	Anlage mit Erweiterung in Freiflächen mit deutlicher Entfernung zur BAB	4
<b>Rang</b>		<b>2</b>		<b>2</b>		<b>1</b>		<b>4</b>

<sup>10</sup> Regionalplan Nordhessen  
 Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung  
 Regierungspräsidium Gießen, Staatsanzeiger 11/2010 vom 15. März 2012

<sup>11</sup> Landesentwicklungsplan Hessen 2000  
 Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung  
 13. Dezember 2000

Ein Konflikt mit den Darstellungen des Regionalplanes besteht bei keiner der vier drei Varianten, wobei die Varianten A, und B und D eine größere Flächenbeanspruchung als Variante C aufweisen und damit dem Minimierungsgebot versiegelter Fläche im Vorbehaltsgebiet Grundwasserschutz als auch einer Minimierung der Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen widersprechen. Variante D nimmt zwar keine Vorranggebiete für Landwirtschaft in Anspruch, dafür aber in geringem Maße ein Vorranggebiet für Forstwirtschaft und in starkem Umfang ein Vorbehaltsgebiet für Forstwirtschaft. Die versiegelte Fläche im Vorbehaltsgebiet Grundwasserschutz ist bei Variante D mit Abstand am größten. Auch Variante C greift westlich der Tankstelle in Vorranggebiete der Landwirtschaft ein. Der Eingriff südlich der Rastanlage ist hier dagegen geringer. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen rund um das Rasthaus sind jedoch durch den Besucherverkehr ohnehin nur eingeschränkt nutzbar und ausschließlich für die Grünlandnutzung geeignet.

Der Konflikt der Varianten A und B mit den Darstellungen des Regionalplanes als Vorranggebiet Industrie und Gewerbe konnte durch die Vereinbarung mit der Gemeinde Kalbach über die Bereitstellung eines 100 m breiten Korridors entlang der Autobahn behoben werden.

Die Varianten A, und B und D greifen mit der Erweiterungsfläche dagegen deutlich stärker in überregional bedeutsamen Freiraum (ökologischer Verbundraum LEP) ein als Variante C. Die beiden Schutzgebiete Biosphärenreservat Rhön und Landschaftsschutzgebiet „Frauenstein“, die die Umsetzung der LEP-Planung auf Regionalebene darstellen, werden jedoch von Variante A und B gar nicht oder nur randlich berührt. Beide Varianten stehen dem Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes nicht entgegen. Variante D liegt komplett im Landschaftsschutzgebiet. Damit steht Variante D als einzige dem Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes entgegen.

Die Annäherung an den Ort ist bei den Varianten A und B deutlich stärker als bei den anderen Varianten. Variante D ist hier am günstigsten. Sie führt zu keinerlei Beeinträchtigungen in der Ortslage. Variante C ist ebenfalls günstig.

Der Abstand zu Uttrichshausen bei Variante D ist zwar am größten, womit keine Beeinträchtigungen in der Ortslage zu erwarten sind und außerdem keine Beanspruchung der Vorranggebiete Industrie und Gewerbe sowie Landwirtschaft erfolgt. Variante D ist jedoch aufgrund der mit Abstand höchsten Inanspruchnahme von Vorbehaltsgebieten für Forstwirtschaft und Grundwasserschutz sowie eines ökologischen Verbundraumes, verbunden mit einem hohen Zersiedelungseffekt bei den Belangen der Raumordnung insgesamt nachrangig.

Variante C ist in der Gesamtbetrachtung des Belanges „Raumstrukturelle Wirkung“ vorrangig.

### 3.3.2 Kapazität

Die Varianten werden anhand der erreichbaren Anzahl an Parkständen im Vergleich zu den angestrebten Parkstandzahlen (Zielsetzung) bewertet. Die Zielsetzung für die Anzahl an Lkw-Parkständen ergibt sich aus der Bestandserfassung von Lkw-Stellplätzen an Bundesautobahnen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aus dem Jahr 2008.

Anzahl Stellflächen	Planungsziel	Variante A		Variante B		Variante C		Variante D	
Lkw	85	68	2-3	73	+2	40	3-4	85	1
Pkw	80	74	1	70	1	88	1	66	1
Bus/ Pkw mit Anhänger	10	8	1	4	1	6	1	3	1
<b>Summe</b>			2-3		+2		3-4		1



Keine der Varianten erreicht die angestrebte Anzahl an Parkständen für Lkw. Die dazu erforderliche Erweiterung ist bei den gegebenen Randbedingungen nicht möglich.

Die Varianten A und B reichen deutlich näher an das Planungsziel bei Lkw-Parkständen heran als Variante C. Variante B ist mit 73 Lkw-Stellplätzen am besten. Variante C ist hier nachrangig.

Variante C erreicht mehr Parkstände für Pkw. Es werden jedoch bei allen Varianten die im Bestand vorhandenen Pkw-Parkstände von 66 erreicht. Die Unterschiede im Angebot von Pkw-Parkständen werden daher nicht gewertet, zumal das Hauptaugenmerk der Ausbauplanung auf den Lkw-Parkständen liegt.

Die angestrebten Bus/Pkw mit Anhänger-Stellplätze werden bei keiner Variante erreicht. Bei den Varianten A und C stehen die Busstellplätze ebenfalls für Pkw mit Anhänger zur Verfügung. Bei Variante B und bei Variante D werden die Bus-Parkstände als Sägezahn-Parkstand ausgebildet. Pkw mit Anhänger müssen bei Bedarf auf die Lkw-Fläche ausweichen.

Der Schwerpunkt der Planungsaufgabe liegt in der Schaffung neuer Lkw-Stellflächen. Variante B erfüllt die Vorgaben am ehesten und ist daher vorrangig, dicht gefolgt von Variante A.

Variante D erreicht das Planungsziel für Lkw-Parkstände und ist daher vorrangig. Variante B liegt mit 73 Lkw-Parkständen relativ nah am Planungsziel und damit auf Rang 2. Variante A liegt auf Rang 3 und Variante C ist mit 40 Lkw-Parkständen deutlich nachrangig.

### 3.3.3 Funktionale Anforderungen

Die funktionalen Anforderungen werden hinsichtlich der Kriterien Erkennbarkeit der Lage der Parkstandbereiche der einzelnen Verkehrsarten, zur Verfügung stehender Erholungsflächen, der Nähe der Pkw- und Busparkstände zum Nebenbetrieb und der erforderlichen Fahrgassenquerungen für Pkw- und Busreisende zum Nebenbetrieb beurteilt.

Kriterium	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Erkennbarkeit	1	1	1	1
Erholungsflächen	1	1	1	1
Nähe Pkw-Parkstände zum Nebenbetrieb	1	1	3	1
Nähe Bus-Parkstände zum Nebenbetrieb	3	2	1	2
Fahrgassenquerungen für Pkw-Reisende zum Nebenbetrieb	1	1	1	1
Fahrgassenquerungen für Bus-Reisende zum Nebenbetrieb	2	2	1	1
Lage der Lkw-Parkstände zu den Versorgungsgebäuden	2	2	1	4
Fahrwege innerhalb der Anlage (Lkw)	2	2	1	2
<b>Summe</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>

Die Kriterien Attraktivität der Lage, Erkennbarkeit und Nähe zu Bebauung führen nicht zu Unterschieden.

Hinsichtlich der Erholungsflächen sind die Varianten gleichwertig.

Die Lage der Pkw-Parkstände zum Betriebsgebäude ist bei Variante C ungünstig. Die größere Anzahl der Parkstände liegt nicht zentral vor dem Rasthaus. Die anderen Varianten sind günstiger.

Die Lage der Bus-Parkstände ist bei Variante C sehr günstig, bei Variante B und Variante D müssen etwas längere Wege in Kauf genommen werden (etwa 30 bis 40 m). Bei Variante A sind die Busse am weitesten entfernt, jedoch nicht weiter als 50 m.

Bei allen Varianten müssen Pkw-Reisende lediglich die eigenen Fahrgassen queren. Es werden keine unterschiedlichen Wertungen gegeben. Busreisende müssen bei den Varianten A und B sowohl die Busfahrgasse als auch eine weitere Pkw-Fahrgasse queren.

Nachteilig bei Variante D ist der große Abstand der Lkw-Parkstände von den Versorgungseinrichtungen. Der nächstgelegene Parkstand hat eine Entfernung von 320 m, der am weitesten entfernte 480 m zum Raststättengebäude. Bei den Varianten A und B liegen die Entfernungen zwischen 130 und 320 m. Bei Variante D sollte ein zusätzliches WC-Gebäude angeordnet werden. Variante C ist bei den Entfernungen am günstigsten.

Die Fahrwege für Lkw auf der Anlage sind bei den Varianten A, B und D relativ lang. Bei den Varianten A und B sind dies 1,33 km bei Variante D 1,45 km. Variante C ist hier günstiger.

Insgesamt sind bei funktionalen Anforderungen die Varianten nahezu gleichwertig. Variante A ist geringfügig schlechter, da hier der Weg für Busreisende zum Rasthaus am ungünstigsten ist. Insgesamt werden die funktionalen Anforderungen von allen Varianten erfüllt. Am günstigsten bewertet ist Variante C, gefolgt von Variante B.

### 3.3.4 verkehrliche Beurteilung

Die verkehrliche Beurteilung erfolgt hinsichtlich der Kriterien Übersichtlichkeit der Rastanlage, direkte Abfahrt zur BAB für nur tankende Kfz, die Erreichbarkeit der Parkstände nach dem Tanken, Durchgangsverkehr im Bereich von Pkw- und Busparkständen, Erleichterung des Parksuchverkehrs, Anordnung der Knotenpunkte innerhalb der Verkehrsanlage sowie der Sicht an den Knotenpunkten und Querungsstellen der Fußgänger.

Verkehrliche Anforderungen	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Übersichtlichkeit	1	1	3-4	1
Direkte Abfahrt für Pkw zur BAB, Nur-Tanker	1	1	1	1
Direkte Abfahrt für Lkw zur BAB, Nur-Tanker	1	1	3-4	1
Erreichbarkeit der Parkstände nach dem Tanken	1	1	3	3
Durchgangsverkehr in Pkw- und Bus-Bereichen	1	1	1	1



Verkehrliche Anforderungen	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Direktes Ausparken in die Durchfahrgasse	2 3	1	2 3	1
Parksuchverkehr	1	1	3 4	1
Knotenpunkte innerhalb der Rastanlage	1	3	2	3
Sicht an Knoten und Querungen	1	1	1	1
<b>Summe</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-1 4</b>	<b>1</b>

Bei Variante C ist aufgrund der vielfältigen Verzweigung der Fahrgassen die Übersichtlichkeit nicht so gut gegeben wie bei den anderen Varianten. Bei Variante C sind außerdem die Parkstände für Lkw lagemäßig getrennt.

Die direkte Abfahrt für Pkw - die nicht parken wollen - nach dem Tanken ist bei allen Varianten gut möglich.

Die direkte Abfahrt für Lkw - die nicht parken wollen - nach dem Tanken, ist bei Variante C durch die Lkw-Fahrgasse geringfügig umwegiger als bei den anderen Varianten, wo die Abfahrt direkt über die Durchfahrgasse führt.

Bei Variante C **und bei Variante D** ist der Schwerlastparkstreifen nach dem Tanken nicht mehr zu erreichen.

Durchgangsverkehr in Pkw- und Bus-Parkbereichen ist bei keiner Variante gegeben.

Bei den Varianten A und C parken Lkw bzw. Busse direkt in die Durchfahrgasse aus, hier können Konflikte mit durchfahrenden Pkw entstehen.

Hinsichtlich des Parksuchverkehrs ist die Variante C gegenüber den anderen Varianten im Nachteil, da keine Rückfahrgasse vorhanden ist. Bei Variante B läuft der Parksuchverkehr über den Kreisverkehrsplatz.

Die Dichte der aufeinanderfolgenden Knoten mit minimalem Abstand ist bei den Varianten B und C höher als bei Variante A. Bei allen Varianten werden die erforderlichen Abstandsmaße eingehalten. Durch die Führung des Parksuchverkehrs von Pkw und Lkw über den Kreisverkehrsplatz kommt es bei Variante B **und bei Variante D** zu Überschneidungen der Verkehrsströme – die Trennung der Verkehrsarten ist nicht vollständig. Daher **werden die** ~~wird~~ Varianten B **und D** im Punkt Knotenpunkte etwas schlechter bewertet. Variante A ist vorrangig.

Die Sichtverhältnisse an Knoten und Querungen führen zu keinen Unterschieden in der Bewertung.

~~Insgesamt ist Variante A am besten bewertet, dicht gefolgt von Variante B. Variante A ist beim Kriterium Ausparken in die Hauptfahrgasse nicht optimal, bei Variante B ist die Anzahl der Knotenpunkte und damit der möglichen Konflikte höher als bei den anderen Varianten. In allen anderen Kriterien sind Variante A und B vorrangig.~~

**Insgesamt sind die Varianten A, B und D deutlich besser bewertet als die Variante C. Variante A ist beim Kriterium Ausparken in die Hauptfahrgasse nicht optimal, bei Variante B und D ist die Anzahl der Knotenpunkte und damit der möglichen Konflikte höher als bei den anderen Varianten. Bei Variante D ist außerdem nachteilig, dass Schwerlastfahrzeuge nach dem Tanken den**

Parkstreifen nicht mehr anfahren können. Variante C ist nachrangig, sie schneidet in mehreren Punkten schlechter ab

### 3.3.5 Umweltverträglichkeit

Gemäß dem "Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung" (FGSV, 2001) und den "Hinweisen zu den Unterlagen gemäß §6 UVPG für Bundesstraßen" (BMV, 1997) kommt für diesen Vorhabentyp ein angepasster Untersuchungsablauf mit, je nach Entscheidungserheblichkeit, abgeschichteter Schutzgutfunktionen in Betracht. Entsprechend werden nur die auf diesen Fall bezogenen relevanten Schutzgutfunktionen näher betrachtet.

Die entscheidungsrelevanten Umweltauswirkungen beziehen sich auf die Schutzgüter Wasser, Boden, Mensch sowie Tiere und Pflanzen (siehe Ausführungen/Begründung Kap. 3.1).

Erheblichkeiten dieser Wirkungen können durch geeignete Maßnahmen minimiert oder vermieden.

Die Prüfung des geplanten Vorhabens hinsichtlich der Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG im vorliegenden artenschutzrechtlichen Fachbeitrag hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der benannten Maßnahmen kein Verbotstatbestand verwirklicht wird. Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes "Zuflüsse der Fliede" können nach derzeitigem Stand ausgeschlossen werden; vielmehr wird durch die Vorbehandlung des Straßenwassers eine Verbesserung erwartet.

Die bestehende Anlage ist als Vorbelastung zu werten.

#### 3.3.5.1 Gegenüberstellung der Ausbauvarianten und Beurteilung der Umweltverträglichkeit

##### Kriterien zur umweltfachlichen Beurteilung

- Betroffenheit **schutzwürdiger Biotopbestände an sich und** als faunistische Habitate/Leitstrukturen (Gebüsch am westlichen und südlichen Rand der TR-Anlage, **Waldbestände nördlich des Baustellenbereiches, Waldbestände westlich der Landesstraße, Heckenstruktur westlich der Landesstraße Richtung Wald, Wiesenrain am westlichen Rand der Landesstraße, gesetzlich geschützte Allee, gesetzlich geschützter Hängebirken-Bruchwald**), potentielle artenschutzrechtliche Betroffenheiten (Natura 2000-Arten, Vögel mit ungünstigem Erhaltungszustand)
- Lage zum Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Frauenstein“: Laut Verordnung ist die Errichtung von Bauwerken aller Art im LSG verboten. Es wird ein Verbotstatbestand erfüllt.
- Schutz der Fließgewässer vor Schadstoffeinträgen (Schutzgut Wasser – Oberflächenwasser)
- Flächeninanspruchnahme, Baumassen, Versiegelung (Schutzgut Boden und Mensch)
- Schutz und Einbindung der / in die Umgebung (Schutzgut Landschaft/Landschaftsbild)
- Relevanz zum vorhandenen Störband der A 7 (Schutzgut Tiere und Pflanzen)
- Lage zur Ortschaft Uttrichshausen (Schutzgut Mensch)

Die höchste Wertigkeit **erhalten** der Habitat- und Biotopschutz aufgrund der Relevanz artenschutzrechtlicher und biotopschutzrechtlicher Belange im Genehmigungsverfahren, **die Lage zum LSG sowie das Schutzgut „Mensch“ hinsichtlich der Lage zur Ortschaft Uttrichshausen**. Es folgen die Flächeninanspruchnahme hinsichtlich ihrer Bedeutung für fast alle Schutzgutfunktionen des UVPG, **dann das Kriterium Landschaftsbild und am Ende das Kriterium Gewässerschutz**.



Allgemeine Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wie z.B. Abschirmungsmaßnahmen durch Verwendung von nach oben hin abgeschirmte und "insektenfreundliches" Licht erzeugende Beleuchtungskörper in Verbindung mit Schutzpflanzungen sind bei allen Varianten möglich.

#### Umweltrelevante Daten

##### **Variante A**

- Charakter: Südliche Erweiterung
- Feuchtbereich: Gefährdung des Lebensraums bau-, anlage- und betriebsbedingt gegeben. Der Abstand Fahrbahn / Feuchtmulde beträgt punktuell 6,0m, auf 50m Länge ca. 12m.
- Flächeninanspruchnahme: 3,98ha
- Baumassen: Überschuss ca. 10.000m<sup>3</sup>
- Versiegelungsgrad: Neuversiegelung ca. 24.600m<sup>2</sup>.
- Lage zum LSG: außerhalb
- Landschaftsbild: Betroffenheit der freien Landschaft mit mäßiger Ausstattung an Landschaftselementen, Anlehnung an vorbelastete Bereiche (A7, Gewerbegebiet Uttrichshausen)
- Relevanz zum vorhandenen Störband der A7: Schutzgut Tiere/Pflanzen: Anlehnung an vorhandenes Störband.
- Schutzgut Mensch: zweitnächste Lage zu Uttrichshausen

##### **Variante B**

- Charakter: Südliche Erweiterung
- Feuchtbereich: Gefährdung des Lebensraums bau-, anlage- und betriebsbedingt gegeben. Der Abstand Fahrbahn / Feuchtmulde beträgt 10,0m auf 35m Länge.
- Flächeninanspruchnahme: 3,98ha
- Baumassen: Überschuss ca. 10.000m<sup>3</sup>
- Versiegelungsgrad: Neuversiegelung ca. 24.600m<sup>2</sup>.
- Lage zum LSG: außerhalb
- Landschaftsbild: Betroffenheit der freien Landschaft mit mäßiger Ausstattung an Landschaftselementen, Anlehnung an vorbelastete Bereiche (A7, Gewerbegebiet Uttrichshausen)
- Relevanz zum vorhandenen Störband der A7: Schutzgut Tiere/Pflanzen: Anlehnung an vorhandenes Störband.
- Schutzgut Mensch: nächste Lage zu Uttrichshausen (Unterschied zu Variante A marginal)

##### **Variante C**

- Charakter: Südliche Erweiterung
- Feuchtbereich: Gefährdung des Lebensraums bau-, anlage- und betriebsbedingt gegeben. Der Abstand Fahrbahn / Feuchtmulde beträgt 10,0m auf 40m Länge.
- Flächeninanspruchnahme: 1,96ha
- Baumassen: Defizit ca. 4.000m<sup>3</sup>
- Versiegelungsgrad: Neuversiegelung ca. 4.400m<sup>2</sup>.
- Lage zum LSG: außerhalb
- Landschaftsbild: Betroffenheit der freien Landschaft mit mäßiger Ausstattung an Landschaftselementen, Anlehnung an einen vorbelasteten Bereich (A7)
- Relevanz zum vorhandenen Störband der A7: Schutzgut Tiere/Pflanzen: mittelbare Anlehnung an vorhandenes Störband über bestehende Parkplätze.
- Schutzgut Mensch: drittnächste Lage zu Uttrichshausen

### Variante D

- Charakter: westliche Erweiterung
- gesetzlich geschützte Allee: bau- und anlagebedingter Verlust von Bäumen, Betroffenheit der Wacholderdrossel
- gesetzlich geschützter Hängebirken-Bruchwald: bau- und anlagebedingter Verlust
- weitere Waldgesellschaften: bau- und anlagebedingter Verlust
- Heckenstruktur: bau- und anlagebedingter Verlust, Betroffenheit der Goldammer
- Wiesenrain am westlichen Rand der Landesstraße: bau- und anlagebedingter Verlust
- Flächeninanspruchnahme: 3,05 ha
- Baumassen: Defizit ca. 60.000 m<sup>3</sup>
- Versiegelungsgrad: Neuversiegelung ca. 18.000 m<sup>2</sup>
- Lage zum LSG: innerhalb
- Landschaftsbild: Betroffenheit der freien Landschaft mit hoher Ausstattung an Landschaftselementen in unbelastetem, abgeschirmtem Bereich
- Relevanz zum vorhandenen Störband der A7: Schutzgut Tiere/Pflanzen: unbelasteter, abgeschirmter Bereich ist betroffen.
- Schutzgut Mensch: viertnächste Lage zu Uttrichshausen mit Abschirmung durch vorhandenen Wald



### **Betroffenheit der entscheidungsrelevanten Kriterien**

<b>Kriterium</b>	<b>Variante A</b>	<b>Variante B</b>	<b>Variante C</b>	<b>Variante D</b>
Biotopschutz Feuchtbereich	Beeinträchtigung durch Erweiterungsfläche Lkw	Beeinträchtigung durch Erweiterungsfläche Lkw	Beeinträchtigung durch Erweiterungsfläche Lkw	keine Beeinträchtigung
Biotopschutz Wald westl. Landesstraße	keine Beeinträchtigung	keine Beeinträchtigung	keine Beeinträchtigung	bau- und anlagebedingter Verlust/ Beeinträchtigungen, Eingriff in einen gesetzlich geschützten Biotop
Biotopschutz Hecke westl. Landesstraße	keine Beeinträchtigung,	keine Beeinträchtigung,	keine Beeinträchtigung,	bau- und anlagebedingter Verlust/Beeinträchtigungen, Natura 2000-Art betroffen (Goldammer)
Biotopschutz Allee	keine Beeinträchtigung	keine Beeinträchtigung	keine Beeinträchtigung	bau- und anlagebedingter Verlust von Bäumen, Eingriff in einen gesetzlich geschützten Biotop, Natura 2000-Art betroffen (Wacholderdrossel)
Biotopschutz Wiesenrain am Westrand d. Landesstr.	keine Beeinträchtigung	keine Beeinträchtigung	keine Beeinträchtigung	bau- und anlagebedingter Verlust/ Beeinträchtigungen
Lage zum LSG	außerhalb	außerhalb	außerhalb	innerhalb, Verbotstatbestand
Schutz Fließgewässer	Verbesserung durch Vorreinigung möglich/vorgesehen	Verbesserung durch Vorreinigung möglich/vorgesehen	Verbesserung durch Vorreinigung möglich/vorgesehen	Verbesserung durch Vorreinigung möglich/vorgesehen
Schutz des Gehölzes im Norden	keine Veränderung zum Status quo	keine Veränderung zum Status quo	keine Veränderung zum Status quo	keine Veränderung zum Status quo
Landschaftsbild	Betroffenheit der freien Landschaft mit mäßiger Ausstattung an Landschaftselementen, Anlehnung an einen vorbelasteten Bereich (A7 und Gewerbegebiet)	Betroffenheit der freien Landschaft mit mäßiger Ausstattung an Landschaftselementen, Anlehnung an einen vorbelasteten Bereich (A7 und Gewerbegebiet)	Betroffenheit der freien Landschaft mit mäßiger Ausstattung an Landschaftselementen, Anlehnung an einen vorbelasteten Bereich (A7)	Betroffenheit freier Landschaft mit hoher Ausstattung an Landschaftselementen in unbelastetem, abgeschirmtem Bereich.
Relevanz Störband A7 (Schutzgut Tiere / Pflanzen)	südliche Erweiterung, parallel zur A7	südliche Erweiterung, parallel zur A7	westliche Erweiterung hinter die T+R Anlage	Erweiterung westlich Landesstraße: unbelasteter, abgeschirmter Bereich betroffen.
Lage zur Ortschaft Uttrichshausen (Schutzgut Mensch)	zweitnächste Lage (Unterschied zu Var. B marginal)	nächste Lage (Unterschied zu Var. A marginal)	drittnächste Lage	viertnächste Lage mit Abschirmung durch vorhandenen Wald

Die Varianten A und B beanspruchen mit der Lkw-Erweiterungsfläche die benachbarte intensiv genutzte Frischwiese. Der Quellenbereich **Feuchtbereich** wird durch die Varianten A und B randlich bau- und anlagenbedingt tangiert. Variante C liegt mit der Erweiterungsfläche (Pkw) im Be-

reich des Vorbehaltsgebietes für Grundwasserschutz Quellenschutz, Variante D komplett. Variante D liegt als einzige im Vorrang- bzw. Vorbehaltsgebiet für Forstwirtschaft, die anderen Varianten teilweise im Vorranggebiet Für Landwirtschaft.

Hinsichtlich der entscheidungserheblichen Belange sind nachfolgend die abgeschichteten und infrage kommenden Beurteilungskriterien auf Grundlage vorhandener Daten gegenübergestellt.

<b>abgeschichtete Kriterien</b>	<b>Variante A</b>		<b>Variante B</b>		<b>Variante C</b>		<b>Variante D</b>	
Befestigte Fläche [ha]	3,98	3	3,98	3	1,96	1	3,05	2
Erdbau [m³]	90.000	2	90.000	2	6.000	1	100.000	3
Annäherung an Feuchtbiotop [m]	6 (punktuell), 12 (auf etwa 50 m Länge)	4	10 (auf etwa 35 m Länge)	2	10 (auf etwa 40 m Länge)	2	nicht im Einflussbereich	1
Lage zum LSG	außerhalb	1	außerhalb	1	außerhalb	1	innerhalb, Verbotstatbestand	4
Art und Anzahl betroffener hochwertiger Biotopstrukturen, ggf. Artenschutzbetreffenheit	0	1	0	1	0	1	- Wald westl. Landestr. (z. T. gesetzlich geschützter Biotop) - Hecke westl. Landestr. (+ Artenschutzbetreffenheit) - Allee (gesetzlich geschützter Biotop + Artenschutzbetreffenheit) - Wiesenrain am Westrand der Landesstraße = 4	4
Möglichkeit von Abschirmeffekten	gegeben	1	gegeben	1	gegeben, im Bereich Feuchtbiotop ungenügend	3	gegeben, im Bereich Wald, Grünland, Allee, Wiesenrain westl. Landesstraße ungenügend	4
Einbindung in die Landschaft	gegeben	1	gegeben	1	gegeben	1	nicht ohne Restbeeinträchtigung möglich	2
Relevanz Störband A7	direkte Anlehnung an A7	1	direkte Anlehnung an A7	1	mittelbare Anlehnung an A7 über vorhandene Parkplätze	2	unbelasteter, abgeschirmter Bereich betroffen.	4
Lage zur Ortschaft Uttrichshausen	zweitnächste Lage (Unterschied zur Var. B marginal)	4	nächste Lage (Unterschied zu Var. A marginal)	4	drittnächste Lage	3	viertnächste Lage mit Abschirmung durch vorhandenen Wald	1
<b>Rangfolge</b>		<b>3</b>		<b>2</b>		<b>1</b>		<b>4</b>



In der Gegenüberstellung der unterschiedlichen Varianten erwies sich aufgrund der Prüfkriterien und deren Gewichtung hinsichtlich ihrer Konfliktintensität die Variante C als umweltverträglichste Variante.

Variante C weist im Vergleich einen deutlich kleineren Flächen- und Volumenverbrauch auf, muss aber aufgrund der Nähe zum Feuchtbiotop abgewertet werden. Die Annäherung an das Feuchtbiotop ist bei Variante A stärker als bei Variante B; **keinerlei Auswirkungen auf diesen Feuchtbereich hat Variante D.**

Bei Variante C wird bei geringerer Neuversiegelung eine kleinere Fläche neu in Anspruch genommen als bei den Varianten A, B und D, wobei die Variante D hierbei günstigere Werte aufweist als A und B.

Variante D hat aufgrund der größten Entfernung und stärksten Abschirmung durch vorhandene Strukturen den größten Vorteil hinsichtlich des Schutzguts Mensch.

Da hingegen schneidet diese Variante wegen natur-, biotop- und artenschutzrelevanter Eingriffe in unbelastete Wald-, Wiesenrain- und Heckenbereiche westlich der Landesstraße sowie in die Allee mit Abstand am schlechtesten ab, was gleichermaßen für Eingriffe in das Landschaftsbild gilt. Variante D ist daher im Bereich der Umweltbelange am ungünstigsten zu bewerten.

In Bezug auf die Umweltverträglichkeit liegt Variante C in der Rangfolge vor Variante B und Variante A. Die Variante D folgt trotz der Vorteile für das Schutzgut Mensch an letzter Stelle, da sie bei zwei Drittel aller Kriterien als schlechteste abschneidet.

~~Bei den Varianten A und B wird eine große Fläche, bei hoher Neuversiegelung, neu in Anspruch genommen. Die Annäherung an das Feuchtbiotop ist bei Variante A stärker als bei Variante B. Variante A ist daher am ungünstigsten im Bereich der Umweltbelange.~~

~~In Bezug auf die Umweltverträglichkeit liegt Variante C in der Rangfolge vor Variante B und Variante A.~~

### 3.3.5.2 Vermeidung und Ausgleichbarkeit von Umweltauswirkungen

Zur Vermeidung sind folgende Maßnahmen vorgesehen, die auch in der Auswirkungsprognose Niederschlag gefunden haben:

- Einhaltung aller gängigen Richtlinien und Regelwerke zum Boden- und Wasserschutz während der Baumaßnahmen,
- Ökologische Baubegleitung zur Überwachung der artenschutzfachlichen Vermeidungsmaßnahmen sowie der Ausgleichsmaßnahme 7A,
- Schutz des Feuchtgebietes sowie weiterer wertvoller Biotope vor Wirkungen des Baues, und der Betreibung der Anlage durch Installierung entsprechend geeigneter Zäune
- Fäll- und Rodungsarbeiten nach Kontrolle durch Fachpersonal und in dem Zeitfenster nach BNatSchG
- Schonung und Vergrämung der Haselmaus zur Vermeidung des Tötungsrisikos sowie temporärer Ersatzquartiere
- Installierung von nach oben hin abgeschirmter und "insektenfreundlicher" Beleuchtung
- Einbindung in das Umfeld durch Pflanzmaßnahmen innerhalb und randlich der Anlage

Die Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft ist grundsätzlich gegeben durch

- Pflanzungen und Grünlandextensivierungen innerhalb und randlich der Anlage
- Ersatzaufforstung und Wiederherstellung von Waldrandbereichen
- Wiederherstellung von Kalk-Trockenrasen im Ökopunktemaßnahmenkonzept für die Liegenschaft ‚Eschkopf bei Rockensüß‘, Gemeinde Cornberg, Gemarkung Rockensüß, Flur 23, Flurstück 47/0 und 49/0“

### 3.3.6 Wirtschaftlichkeit

Es werden die geschätzten Gesamtinvestitionskosten genannt. Bewertet werden die Investitionskosten je Lkw-Parkstand.

	Variante A		Variante B		Variante C		Variante D	
Baukosten [Mio. €]	6,03	-	6,04	-	3,94	-	7,133	-
Kosten je Lkw-Parkstand [€]	88.700	± 3	82.700	1	98.500	± 4	83.900	2

Hinsichtlich der Baukosten sind die Varianten A, B und D ~~A und B~~ deutlich teurer als Variante C. Die Anlage der Erweiterungsfläche hat einen wesentlich höheren baulichen Aufwand. **Insgesamt sind die Baukosten bei Variante D am höchsten, da hier ein Brückenbauwerk erforderlich ist sowie ein zweites Regenrückhaltebecken.**

Durch die Erweiterungsfläche bei den Varianten A und B wird im Gegenzug eine höhere Anzahl an Lkw-Parkständen geschaffen. Die auf den einzelnen Parkstand bezogenen Kosten erweisen sich bei Variante B am günstigsten, **dicht gefolgt von Variante D** ~~gefolgt von Variante A~~. Variante C ist hier nachrangig

### 3.4 Gewählte Linie

In der Zusammenfassung des Variantenvergleichs ergeben sich folgende Rangfolgen.

Zielfeld	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
raumstrukturelle Wirkungen	2	2	1	4
Kapazität	± 3	± 2	± 4	1
funktionale Anforderungen	+ 3	+ 2	1	3
verkehrliche Beurteilung	1	1	± 4	1
Umweltverträglichkeit	3	2	1	4
Wirtschaftlichkeit	+ 3	1	± 4	2
<b>Gesamtrangfolge</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>± 2</b>	<b>2</b>

In der Summe aller Kriterien ist Variante B am besten beurteilt. Hinsichtlich Kapazität, verkehrlicher Anforderungen und bezogener Investitionskosten ist sie vorrangig. In den Bereichen Raumstruktur und Umwelt liegt sie auf Rang 2.



Die Varianten A, C und D folgen gleichwertig in deutlichem Abstand.

Variante A liegt bei den verkehrlichen Belangen mit Variante B auf Rang 1. In den anderen Ziel-  
 feldern ist sie eher nachrangig. Ein deutlicher Vorteil wird durch Variante A bei keinem Kriteri-  
 um erreicht.

Variante A erreicht ähnlich hohe Kapazitäten wie Variante B. Bei verkehrlichen und wirtschaftli-  
 chen Belangen liegt sie mit Variante B auf Rang 1. Hinsichtlich der Umweltverträglichkeit ist sie  
 noch etwas schlechter bewertet. Insgesamt liegt Variante A auf Rang 2.

Variante C ist nachrangig in den Bereichen Kapazität, verkehrlicher Anforderungen und bezoge-  
 ner Investitionskosten. Die Vorteile von Variante C liegen bei vergleichsweise geringerer Beein-  
 trächtigung von Flächen und Raumstruktur. Sie ist daher bei den Belangen der Umwelt vorran-  
 gig. Ebenso vorrangig ist die bei den funktionalen Anforderungen. Variante C erreicht jedoch  
 nicht annähernd das Planungsziel der Ausbaumaßnahme. Insgesamt wird Variante C als nachran-  
 gig bewertet.

Variante D erreicht die größte Parkstandskapazität und ist bei den bezogenen Kosten pro Lkw-  
 Parkstand gut bewertet. Bei den funktionalen Anforderungen sind Nachteile wegen des großen  
 Abstandes der Erweiterungsfläche zur bestehenden TR-Anlage festzustellen. Bei den Belangen  
 von Raumstruktur und Umwelt ist sie nachrangig.

Es wird empfohlen, in den weiteren Planungsphasen Variante B zu verfolgen.

Für die Vorzugsvariante der Voruntersuchung (Variante B) wurde der Sichtvermerk des BMVBS  
 mit Schreiben vom 19.07.2013 erteilt.

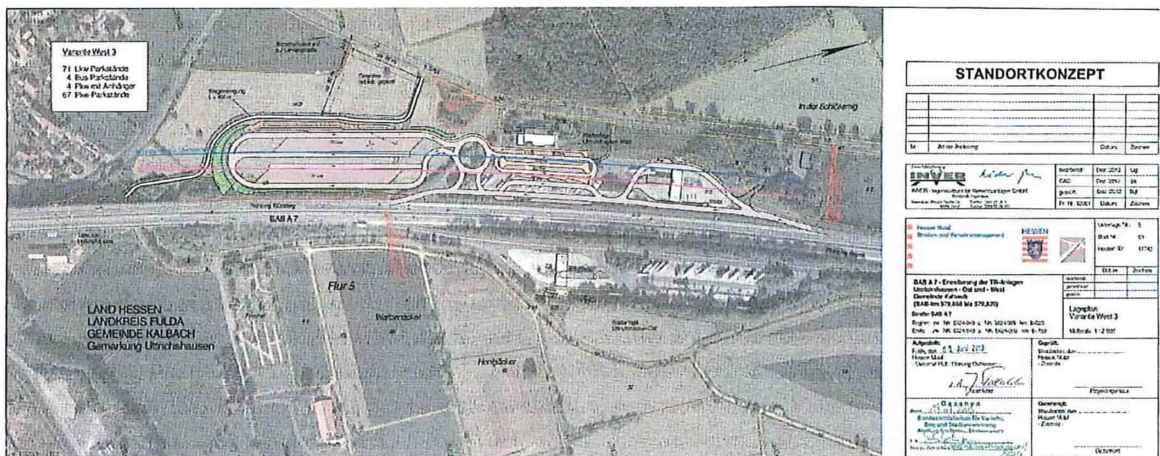


Bild 7: Variante B (Variante West 3 vor Umbenennung) mit Gesehenvermerk

## **4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

### **4.1 Ausbaustandard**

#### ***4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale***

Die Entwurfs- und Betriebsmerkmale wie Querschnitte, Linienführung und Knotenpunktgestaltung leiten sich aus den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2011) ab. Die Maßnahme wird darüber hinaus durch die vorgesehene Weiternutzung der bestehenden Tankstelle sowie das Tankstellen- und Raststättengebäude bestimmt.

Die Straßenquerschnitte und Parkplatzmaße wurden gemäß den ERS 2011 festgelegt. Einzelheiten sind den Unterlagen 5 und 14 zu entnehmen. Die einzelnen Bereiche der Verkehrsanlage sind darüber hinaus durch Fußwege miteinander verbunden.

#### ***4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität***

Wesentlicher Aspekt für eine angemessene Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr ist die Freihaltung der Fahrgassen durch haltende oder parkende Fahrzeuge. Dies ist insbesondere aufgrund der vorgeschriebenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrer nur möglich, wenn eine ausreichende Anzahl an Abstellmöglichkeiten angeboten wird. Diesem Aspekt wird mit der Erweiterung der Parkstände – insbesondere für LKW – Rechnung getragen. Darüber hinaus wird der Parksuchverkehr durch die Anordnung von Rotunden dahingehend optimiert, dass die Rückkehr zu einem nicht genutzten Platz für die Verkehrsteilnehmer möglich ist.

Neben der Verkehrsqualität für den Kraftfahrzeugverkehr wird durch die vorgesehene Anordnung von Gehwegen sowohl im Pkw- als auch im Lkw-Bereich sichergestellt, dass eine gute fußläufige Verbindung von den Parkständen zur Raststätte hergestellt wird. Eine Benutzung der Fahrgasse durch Fußgänger kann damit vollständig vermieden werden.

Die Verkehrsführung ist so gestaltet, dass Durchfahrten im Parkbereich vermieden werden. Die Fahrgassen vor den Parkständen werden nur von den vorgesehenen Verkehrsarten benutzt. Querungen von Fahrgassen durch Fußgänger sind so weit wie möglich reduziert.

#### ***4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit***

Durch die Reduzierung des missbräuchlichen Abstellens in den Fahrgassen durch ein größeres Platzangebot für Lkw, die Trennung der Kfz-Arten sowie die Verbesserung der Übersichtlichkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht. Die bisherige Planungspraxis und die neuen Planungsgrundlagen (ERS) berücksichtigen die Belange der Verkehrssicherheit innerhalb der Anlagen ausreichend. Dies wird unterstützt durch:

- klare Erkennbarkeit von Vorfahrtsregelungen,
- Freihaltung von Sichtfeldern,
- Konsistenz von Fahrbahnmarkierungen bzw. Beschilderungen

Bei der Umplanung der Rastanlage wird die Orientierung durch Belagwechsel und Markierung sowie die Sicherheit der Fußgänger durch eigene Fußwege und Querungshilfen weiter verbessert. Die Berücksichtigung der Empfehlungen der ERS führen zu angemessenen Geschwindigkeiten innerhalb der jeweiligen Rastanlagenteile. Die Anlage wird beleuchtet.



Die Länge der Zufahrt ist mit ca. 140 m (Abstand zwischen Sperrflächenspitze an der BAB und Sperrflächenspitze an der Trennung Pkw/Lkw vor der Tankstelle) ausreichend sicher (nach ERS – Mindestlänge 70 m). Bei der Ausfahrt wird das Mindestmaß von 70 m ebenfalls eingehalten.

#### **4.1.4 Betriebsdienstaudit**

Die vorliegende Planung wurde mit dem zuständigen Betriebsdienst von Hessen Mobil abgestimmt. Aspekte des unterhaltungsfreundlichen Entwerfens und Bauens aus Sicht des Betriebsdienstes wurden soweit wie möglich berücksichtigt. So wurde zum Beispiel bei der Ausbildung von Zwischeninseln zwischen Pkw-Parkständen die Variante mit größerem Platzbedarf gewählt, um unterhaltungsfreundlichere Bedingungen zu schaffen (Bild 16 der ERS, untere Abbildung). Die Befahrbarkeit der Fahrgassen für Räum- und Entsorgungsfahrzeuge wurde geprüft.

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

Nördlich der Rastanlage liegt parallel zur Autobahn die L 3027. Von dieser zweigt die bestehende rückwärtige Erschließung der Rastanlage Uttrichshausen West ab. Änderungen sind hier nicht vorgesehen.

Darüber hinaus führt ein landwirtschaftlicher Weg und Radweg von der L 3027 über das geplante Erweiterungsgebiet in Richtung Uttrichshausen. Durch die Überplanung der Fläche durch Erweiterungsfläche Lkw und Gewerbegebiet entfällt das Erfordernis einer Erschließung für die Landwirtschaft. Der Weg ist weiterhin als Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Uttrichshausen und dem nördlich der TR-Anlage befindlichen Sportplatz der Gemeinde erforderlich. Als Bestandteil der Genehmigungsplanung wird der Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m zwischen der L 3027 und L 3430 westlich der geplanten Anlage verlegt (siehe auch Unterlage 5).

Umstufungen oder Einziehungen von Straßen sind im Rahmen der vorliegenden Maßnahme nicht vorgesehen. Unbenommen davon ist die nach § 2 Abs 6a FStrG vorgesehene Widmung bzw. Einziehung von Straßenteilen.

## **4.3 Linienführung**

### **4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs**

Die TR-Anlage Uttrichshausen West ist im Süden durch die Talbrücke Uttrichshausen in ihrer Lage fixiert. Eine Verschiebung des Einfahrstreifens ist nicht möglich. Im Norden bestimmt der Einfahrtbereich mit der Tankstelle den Beginn der Planung. Die Zufahrtsrampe von der Autobahn wird von der Trenninselspitze an mit einer Breite von 5,50 trassiert. Damit wird die Vorgabe aus der ERS erfüllt, das Parken in den Zu- und Abfahrten zu unterbinden.

Die Durchfahrgasse hat eine Baulänge von 550 m. Im Bereich des Schwerlastparkstreifens (L = 100 m) wird die Breite des Querschnittes auf 6,50 m verzogen.

Das Vorfeld der Tankstelle sowie der Betriebsablauf (Tanken Pkw links und Lkw rechts der Tankstelle) bleibt wie im Bestand. Die Zufahrt zur Salzhalle direkt an der Ausfahrtrampe ist durch geeignete Beschilderung vor dem Befahren durch den allgemeinen Verkehr zu sichern.

An der Tankstellenumfahrt werden die bestehenden Parkflächen für das Personal durch 2 Lkw-Kurzparkstände überplant. Die Stellplätze werden an anderer Stelle ersetzt. Die bestehende abgeschlossene Fläche für Entsorgung nordwestlich der Tankstelle wird im Zusammenhang mit der Baumaßnahme an den Wendepunkt der rückwärtigen Zufahrt verlegt (siehe Unterlage 5). Für Pkw werden direkt an der Tankstelle 4 Kurzparkstände angeboten.

Nach der Tankstelle werden alle Fahrzeuge gebündelt an die Hauptdurchfahrgasse geführt. Dabei sind Überbauung bzw. Umgestaltung des Geländes hinter der Tankstelle erforderlich. Als betriebliche Einrichtung ist der Ölabscheider betroffen. Er wird teilweise von der Fahrgasse überplant. Eine Verlegung ist erforderlich. Als neuer Standort wird der Bereich zwischen rückwärtiger Zufahrt und Fahrgasse vorgeschlagen (siehe Unterlage 16).

Die bestehende Parkfläche wird zukünftig ausschließlich für Busse und Pkw genutzt. Die Abzweigung zu den Parkständen erfolgt von der Hauptfahrgasse aus. Die Fahrgasse führt direkt vor das Rasthaus. Die Zufahrt zu den 4 Sägezahn-Busstellplätzen zweigt von der Pkw-Fahrgasse ab und führt zurück auf die Hauptdurchfahrgasse. Über eine Rotunde können die 66 Pkw-Stellplätze vor dem Raststättengebäude bei der Parkplatzsuche mehrfach angefahren werden. Die 2 Behinderten-Stellplätze werden wie im Bestand direkt vor dem Eingang angeordnet. Es werden 10 Parkstände mit Möglichkeit zu Strombetankung ausgerüstet.

Die Ausfahrt aus dem Pkw-Parkbereich erfolgt über einen Kreisverkehrsplatz (Hauptverteiler). Die Lage des Kreisverkehrsplatzes ist bestimmt durch die erforderliche Entwicklungslänge der Zufahrten von der Hauptdurchfahrgasse aus und die zu vermeidende Annäherung an ein Quellgebiet. Der geplante Durchmesser beträgt 45 m.

Die Befahrbarkeit des Kreisverkehrsplatzes und der anschließenden Zufahrten wurde mit Schleppkurvennachweis geprüft (Lastzug).

An den Kreisverkehrsplatz führt von der Hauptdurchfahrgasse aus nach der Rückführung der Busfahrgasse die Zufahrt zu den Lkw-Parkständen. Die Parkstände für Lkw werden auf einer Fläche südlich der bestehenden Anlage neu angelegt (Erweiterungsfläche). Eine große Rotunde erschließt hier 66 Schrägparkstände und 4 Längsparkstände. Das Parken von Pkw mit Anhängern ist ebenfalls im Lkw-Parkbereich vorgesehen.

Die Ausfahrt aus dem Lkw-Parkbereich erfolgt über den Kreisverkehrsplatz. Der Anschluss an die Hauptdurchfahrgasse liegt so südlich wie möglich (70 m vor der Trenninselspitze). Zwischen Autobahn und Erweiterungsfläche Lkw ist eine Lärmschutzwand vorgesehen. Diese schließt an die bestehende Schutzwand auf der Talbrücke Uttrichshausen an. Der Randbereich der BAB entlang des Einfahrstreifens mit Entwässerungsstreifen, Bankett und Böschung wird angepasst.

Die rückwärtige Zufahrt von der Landesstraße aus schließt an die Pkw-Rotunde an. Über diese Zufahrt ankommender Verkehr muss die Fahrgasse unmittelbar vor dem Rasthaus nutzen. Ein Anschluss an die Tankstellenumfahrt wurde verworfen, um eventuelle Falschfahrten zu vermeiden. Über eine Stichstraße an der rückwärtigen Zufahrt können die Ersatzstellplätze für das Personal der Tankstelle angefahren werden. Hier erfolgt auch die Anfahrt der betrieblichen Ver- und Entsorgung für die Tankstelle.

Erholungsflächen und Sitzgruppen für Pkw- und Businsassen sind aufgrund der beengten Verhältnisse im Pkw-Parkbereich in den Grünflächen zwischen Tankstelle und Rasthaus bzw. zwischen Parkfläche und Kreisverkehr konzentriert angeordnet.



Südlich der Erweiterungsfläche ist ein Regenrückhaltebecken vorgesehen. Über diese Anlage wird das Straßenwasser der TR-Anlage entwässert.

Der gemeinsame Geh- und Radweg wird westlich der Erweiterungsfläche mit einer Ausbaulänge von 340 m neu angelegt. Der Weg hat bis zum Regenrückhaltebecken eine Breite von 2,50 m, außerhalb des angebauten Abschnittes wird beidseitig ein Bankett von 0,50 m angeordnet. Über den Weg wird von der L 3430 aus auch das Rückhaltebecken erschlossen. Der Querschnitt wird bis zur Einmündung der Beckenumfahrung als Wirtschaftsweg mit einer Breite von 3,0 m ausgebaut.

#### 4.3.2 **Zwangspunkte**

Zwangspunkte für die Erweiterung der TR-Anlage in Grund-, Aufriss sind:

- die vorhandene BAB A 7 (Lage und Höhe) mit den Aus- und Einfahrten,
- bestehende Gebäude und Einrichtungen der vorhandenen Rastanlage, einschließlich Tankstelle und Raststätte,
- das Biotop (Feuchtbereich) zwischen Raststätte und L 3027,
- die örtliche Topografie,
- die benachbarte Talbrücke Uttrichshausen,
- die Vorflutsituation,
- die rückwärtige Erschließung.

#### 4.3.3 **Linienführung im Lageplan**

Die Zu- und Abfahrten der Rastanlage wurden nach fahrdynamischen Grundsätzen gestaltet. Die übrigen Fahrgassen wurden entsprechend ERS nach fahrgeometrischen Grundsätzen bemessen. Die Mindestradien für den Kurveninnenradius von 17,50 m für Fahrgassen, die von Lkw, Last- und Sattelzügen bzw. Bussen befahren werden, werden nicht unterschritten. Für Pkw mit Anhängern kommt ein Mindestradius von  $R = 15$  m zur Anwendung. Bei Fahrgassen, die nur von Pkw befahren werden, wurde ein minimaler Radius von  $R = 12$  m gewählt. Die Fahrgassen weisen fast ausschließlich eine gestreckte Linienführung auf.

#### 4.3.4 **Linienführung im Höhenplan**

Die Ausgestaltung der neuen Anlage im Aufriss erfolgt gemäß den gültigen technischen Regelwerken. Neben Borden wird eine Mindestlängsneigung von 0,5 % angestrebt. Längsneigungen über 3 % werden im Bereich der Rastanlage nicht verwendet.

Die rückwärtige Zufahrt fällt stark zur L 3207 hin. Diese Längsneigung von über 10 % muss auch zukünftig erhalten bleiben.

Aufgrund der Topografie ist im Zuge des Radwegs eine größere Steigungsstrecke erforderlich. Vom Anschluss an der L 3430 bis zum Beginn der Erweiterungsplanung wird der sehr steile Bestand (Längsneigung s ca. 11 %) beibehalten. Im Anschluss ist auf ca. 100 m eine Steigungsstrecke von 7,5 % zu überwinden. Die folgende Strecke (in Parallellage zur TR-Anlage) hat eine Längsneigung von 2,3 %.

### 4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die Linienführung einer Straße ist dreidimensional und muss daher stets auch räumlich gesehen werden. Jedoch sind die Kriterien der räumlichen Linienführung bei Rastanlagen keine vordringlichen Ziele des Straßenentwurfes, da eine Trassierung nach fahrgeometrischen Grundsätzen ausreichend ist. Dies steht auch im Zusammenhang mit dem angestrebten niedrigen Geschwindigkeitsniveau innerhalb von Rastanlagen.

Durch die Neugestaltung der Rastanlage wird eine gute Übersicht gewährleistet. Die erforderlichen Haltesichtweiten an den Knotenpunkten werden eingehalten und von Hindernissen freigehalten.

## 4.4 Querschnittsgestaltung

### 4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die Festlegung der Querschnitte der einzelnen Fahrgassen erfolgte gemäß Ziffer 6.2.1.1 der ERS 2011.

Fahrgasse	Breite [m]
- ohne Parkstände	
• für Lkw, Busse oder Pkw mit Anhänger	5,50
• ausschließlich Pkw	4,50
- mit Parkständen	
• für Lkw, Busse oder Pkw mit Anhänger	6,50
• ausschließlich Pkw	4,50/5,50
Zu- und Abfahrt	5,50

Bei der Zu- und Abfahrt wurde die Breite entsprechend der vorhandenen Situation und der Festlegungen in den ERS mit 5,50 m gewählt.

Hinsichtlich Querneigung, Verwindung und Anrampung werden die Vorgaben der ERS 2011 eingehalten. Die einzelnen Fahrbahnbreiten und -aufweitungen sind dem Lageplan (Unterlage 5) zu entnehmen.

Die Parkstände sind überwiegend in Schrägaufstellung mit einem Aufstellwinkel von 50 gon angeordnet. Teilweise sind für Lkw Längsaufstellungen vorgesehen.

Die Abmessungen der Parkstände gehen aus der folgenden Tabelle hervor.

Parkstände für	Parkstand-		
	breite [m]	tiefe [m]	länge [m]
Pkw <sup>1)</sup>	2,50 <sup>2)</sup>	5,50	5,28
Lkw <sup>1)</sup>	3,50	18,00	21,96
Schwerlastfahrzeuge längs	5,00	-	
Busse <sup>1)</sup>	4,00	14,00	15,80
Pkw mit Anhänger <sup>1)</sup>	3,50	14,00	16,30

<sup>1)</sup> schräg 50 gon

<sup>2)</sup> 3,50 m für mobilitätsbehinderte Personen



#### **4.4.2 Fahrbahnbefestigung**

Die Befestigung erfolgt gemäß den Richtlinien für den standardisierten Straßenoberbau RSTO 12 (siehe Unterlage 14). Für die Parkstände für LKW und Busse ist eine Betondecke vorgesehen, die Parkstände für Pkw werden mit Betonpflaster befestigt. Die Befestigung der Fahrgassen erfolgt bituminös.

#### **4.4.3 Böschungsgestaltung**

Böschungen werden mit einer maximalen Neigung von 1 : 1,5 hergestellt. Böschungssicherungen sind nicht vorgesehen. Nach Herstellung und Oberbodenandeckung erfolgt eine Ansaat mit Landschaftsrasen sowie mit Baum- und Strauchpflanzungen.

#### **4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen**

Von Bedeutung ist hier, dass bei der noch folgenden Planung der Beleuchtungsanlagen, der Bäume und sonstiger aufgehender Bauteile diese im Falle eines Abkommens von Fahrzeugen keine Hindernisse in der Zufahrt zur Rastanlage darstellen.

Die vorhandene Beleuchtung wird im Rahmen der Erweiterung der TR-Anlage komplett erneuert. Die vorhandenen Bäume sollen wenn möglich erhalten werden.

### **4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten**

#### **4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten**

Die Anordnung der Knotenpunkte innerhalb der Rastanlage erfolgt gemäß ERS 2011. Einzelheiten sind der Unterlage 5 zu entnehmen. Kreuzende Verkehre sind nicht mehr vorgesehen.

#### **4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte**

Die Gestaltung der Knotenpunkte innerhalb der Rastanlage erfolgt gemäß ERS 2011. Insbesondere wurden die Einmündungswinkel beachtet. In Bezug auf die Sichtweiten sind in diesem Zusammenhang ebenfalls entsprechend übersichtliche Verhältnisse vorhanden. Durch die starke räumliche Zwangslage werden die Mindestabstände von 20 m zwischen den Knotenpunkten fast immer angewendet. Unterschreitungen gibt es nicht.

#### **4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten**

Die Gestaltung der Wegeverbindungen innerhalb der Rastanlage erfolgt in Anlehnung an die ERS 2011. Darüber hinaus werden die Anlagen für Fußgänger gemäß den Anforderungen an die unbehinderte Mobilität modernisiert. Im Bereich von Fahrbahnquerungen werden die Borde abgesenkt. Auf die Anlage von Treppen wurde verzichtet.

#### 4.6 Besondere Anlagen

Die im Bereich der derzeitigen Rastanlage vorhandene Tankstelle und das Raststättengebäude wurden als Zwangspunkte in die geplante Maßnahme eingebunden. Eine Änderung ist hier nicht vorgesehen.

Darüber hinaus ist am Rande der Rastanlage ein Mobilfunkmast mit einem dazugehörigen Gebäude für technische Anlagen vorhanden, welcher durch die geplante Erweiterung jedoch nicht betroffen ist.

Ansonsten sind im Bereich der geplanten Maßnahme weder besondere Anlagen vorhanden noch geplant.

#### 4.7 Ingenieurbauwerke

Im Bereich des Lkw- Erweiterungsbereiches ist zum geplanten Radweg hin eine Stützwand vorgesehen.

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung	Bau-km von - bis	Länge [m]	Höhe [m]
01	Stützwand oberhalb der Lkw-Erweiterungsfläche	0+190 bis 0+255	65	≤ 1,00

#### 4.8 Lärmschutzanlagen

Zum Schutz der Lkw-Fahrer und gleichzeitig zum verbesserten Schutz der Anwohner im Nahbereich der TR-Anlage Uttrichshausen-West wird eine 344 m lange und 5,00 m hohe Lärmschutzwand im Rahmen der Lärmsanierung geplant.

Lfd. Nr.	Lärmschutz-anlage	Bau-km von - bis	Straßen-seite	Länge [m]	Höhe ü. Gradiente [m]	Absorptions-eigenschaft
LA 01	Lärmschutzwand	0+546 bis 0+890	Süd	344	gestaffelt, 2,00 bis 5,00	absorbierend

Im Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen wurde nachgewiesen, dass mit der geplanten Erweiterung der TR-Anlage Uttrichshausen-West für die Anwohner der Ortschaft Uttrichshausen keine signifikante Veränderung der Lärmsituation zu erwarten ist. Die Bedingungen einer wesentlichen Änderung der Straße im Sinne § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV (Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts) werden an keinem Immissionsort erfüllt. Rechtsansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen lassen sich nicht ableiten. Lärmschutzanlagen sind nicht erforderlich.

Die schalltechnischen Berechnungen für die Lkw-Stellplätze haben ergeben, dass der Zielwert 65 dB(A) nachts an allen Immissionsorten deutlich überschritten wird. Zum Schutz der Lkw-Fahrer während der Ruhezeiten ist eine Lärmschutzwand geplant.

Lfd. Nr.	Lärmschutz-anlage	Bau-km von - bis	Straßen-seite	Länge [m]	Höhe ü. Gradiente [m]	Absorptions-eigenschaft
LA-01	Lärmschutzwand	0+570 bis 0+670	Süd	320	gestaffelt, 2,00 bis 3,00	absorbierend

Einzelheiten sind der Schalltechnischen Untersuchung in Unterlage 17.1 zu entnehmen.



## 4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs und andere Verkehrsinfrastruktur sind durch die Maßnahme nicht betroffen.

## 4.10 Leitungen

Leitungen der öffentlichen Versorgung und Fernmeldeleitungen werden im Rahmen der geplanten Maßnahme soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst. Im Bereich des Straßenkörpers befinden sich Anlagen folgender Versorgungsträger:

<u>Versorgungsträger:</u>	<u>Anlagen:</u>
<b>Hessen Mobil</b>	Regenwasserkanalisation
<b>Gemeinde Kalbach</b>	Wasserversorgung Schmutzwasserentsorgung
<b>Rhönenergie</b>	Stromversorgung
<b>Telekom</b>	Fernmeldeleitung

Der zur Tankstelle gehörende Ölabscheider wird durch eine Fahrgasse überplant. Eine Verlegung einschließlich der zugehörigen Anschlussleitungen ist erforderlich.

Im Erweiterungsbereich der TR-Anlage liegen eine Schmutzwasserleitung und eine Trinkwasserleitung (Lage nicht klar) der Gemeinde Kalbach zur Ver-/Entsorgung beider Rastanlagen. In Abstimmung mit der Gewerbegebietsplanung werden beide Leitungen großräumig verlegt. (sh. Unterlage 16).

Die bestehenden Hydranten im Umfeld des Tankstellengebäudes und der Raststätte müssen geringfügig angepasst werden.

Im Zuge der Planungen zum Gewerbegebiet wurde ein Vorschlag zur Verlegung der Elt-Freileitung durch die Gemeinde Kalbach erbracht. Diese Verlegung beschränkt sich auf die geplante Erweiterungsfläche für Lkw. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die Anschlussleitung zur Anlage West in den geplanten Gehwegbereich zu verlegen, um die künftige Zugänglichkeit zu gewährleisten.

Die Verlegung von Kabeln der Elektroenergie und der Telekommunikation sind im Bereich hinter der Tankstelle erforderlich.

Die Bestandsleitungen sowie die Vorschläge zur Verlegung sind in Unterlage 16 enthalten.

Die betroffenen Versorgungsträger werden vor Beginn der Baumaßnahme rechtzeitig in Kenntnis gesetzt. Es sind im Rahmen der Straßenbaumaßnahmen ggf. Umlegungen von vorhandenen Anlagen erforderlich, die im Zuge der weiteren Bearbeitung mit den betroffenen Leitungsträgern abgestimmt werden.

Planungen für Baumstandorte in der Nähe von Versorgungsleitungen werden mit den Versorgungsträgern abgestimmt und außerhalb des Sicherheitsraumes der Leitungen gepflanzt. Für den bestehenden Baumbewuchs können bei Bedarf geeignete Schutzmaßnahmen nach dem "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der FGSV realisiert werden.

## 4.11 Baugrund / Erdarbeiten

Für die bestehende Anlage liegt ein Baugrundgutachten<sup>12</sup> vor. Aus diesem werden die Angaben zur Geologie, der Oberflächenbefestigung und den Baugrundverhältnissen entnommen. Für die Erweiterungsflächen wurde ein zusätzliches Baugrundgutachten erstellt.<sup>13</sup>

### **Geologische Situation**

Das Untersuchungsgebiet liegt nach der naturräumlichen Gliederung Hessens im Osthessischen Bergland, das seinerseits als in sich geschlossene Bruchscholle im Osten des Hessischen Bruchschollentafellandes emporgehoben wurde. Oberflächen- und reliefbestimmend sind die Buntsandsteinablagerungen der Hessischen Senke, die in einen weiten von Norddeutschland und Polen bis nach Süddeutschland reichenden Senkungsraum einbezogen wurde. Ausnahmen bilden neben Muschelkalk- und Zechsteinvorkommen vor allem Basalte des tertiären Vulkanismus, der großflächig durch den Vogelsberg im Westen, sowie Knüll und Rhön im Norden bzw. Osten gekennzeichnet sind.

Das unmittelbare Untersuchungsareal liegt in einem südlichen Ausläufer der Fuldaer Senke, die dort durch den Landrücken im Südwesten und ersten Erhebungen der Vorderrhön im Südosten begrenzt wird. Nach der geologischen Karte dominieren noch die Ablagerungen des mittleren Buntsandsteins. Sie werden jedoch im Umfeld des Untersuchungsareals z. T. von jüngeren Ablagerungen der Trias (Muschelkalk, Keuper) umgeben. Ihr Auftreten steht mit einem herzynisch und teilweise auch rheinisch streichenden Störungssystem im Zusammenhang, wo sie eingebrochen und so vor Erosionen geschützt, erhalten geblieben sind.

Der im Bereich der geplanten Rastanlage in Oberflächennähe anstehende Baugrund weist nur noch wenige Merkmale eines Festgesteins auf. Die während der Periode des mittleren Buntsandsteins entstandenen Schluff und Tonsteine sind nur wenig resistent gegenüber den in Oberflächennähe stattfindenden, gesteinszersetzenden Prozessen. Als Folge treten dort weitestgehend die Eigenschaften feinkörniger Bodenarten in den Vordergrund.

### **Aufbau befestigte Flächen Bestand**

Die Befestigung der Fahrgassen hat einen Aufbau von  
30 bis 40 cm Asphaltsschichten  
etwa 80 cm Schottersschicht.

Die Stellflächen haben einen Aufbau von

10 m Granitpflaster,  
15 cm Sandschicht,  
70 cm Schotter

Keine der untersuchten Proben enthält erhöhte Konzentrationen an polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK). Der Grenzwert von  $\geq 25$  mg/kg, der die Straßenaufbruchmaterialien als pechhaltig klassifiziert, wird unterschritten. Diese Ausbaustoffe können entsprechend der U 10 der Verwertungsklasse C (Kaltmischverfahren mit Bindemitteln außerhalb von Wasserschutz-zonen etc. unter wasserundurchlässiger Schicht) wieder dem Stoffkreislauf zugeführt werden.

Die im Liegenden der Konstruktionsschichten anstehenden sandig-tonigen Schluffe der Boden-gruppe TL sind ohne Ausnahme als sehr frostempfindlich einzustufen

<sup>12</sup> BAB A 7 Hattenbacher Dreieck bis Landesgrenze Hessen/Bayern  
T+R Uttrichshausen West  
geotechnischer Bericht 3 – 153/09  
GBA – Ingenieurgesellschaft für Baugrundbeurteilung und Gründungsberatung mbH  
10. Mai 2010

<sup>13</sup> Beurteilung der Baugrundverhältnisse für den Ausbau der T+R Anlage  
Hessen Mobil  
17. April 2014



### **Hydrologische Situation**

Das Auftreten von Sicker-, Schichten- und Kluftwässern steht im Untersuchungsareal unter dem direkten Einfluss der Niederschlagsraten und der geologischen Schichtung. Bei den Kernbohrungen im Bereich der T+R Uttrichshausen West wurde kein Wasseranschnitt festgestellt. Hinweise oder Anzeichen für die im südwestlichen Bereich der Rastanlage dargestellten Quellwasserausstritte wurden nicht gefunden.

### **Baugrundeignung**

Das perspektivische Untergrundplanum und die Dammauflagefläche werden überwiegend durch feinkörnige Böden in Form von Schluffen und Tonen gekennzeichnet sein. Sie sind als sehr frost- und wasserempfindlich zu charakterisieren.

Für das Straßenbauvorhaben sind die anstehenden Böden grundlegend geeignet. Sie werden jedoch die erforderlichen Tragfähigkeitskennwerte auf dem Planum (EV2-Wert) nicht erreichen bzw. nicht dauerhaft gewährleisten. Entsprechend sind für die Realisierung des Vorhabens baugrund- und/oder bodenverbessernde Maßnahmen einzuplanen.

### **Oberbodenabtrag**

Die Dicke des Oberbodens schwankt in Abhängigkeit der Lage der Ansatzpunkte zwischen 0,1 und 0,3 m. Für den Abtrag des Oberbodens kann planungsseitig ein Mittelwert von 0,2 m angesetzt werden.

### **Frostempfindlichkeit/Wasserverhältnisse/Entwässerung**

In perspektivischen Planungsbereichen stehen ausschließlich sehr frostempfindliche Bodenarten an. Bei der Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus ist für das gesamte Bauvorhaben die Frostempfindlichkeitsklasse 3 zu berücksichtigen. Aufgrund der Tatsache, dass den frostempfindlichen Böden aus seitlichen Bereichen Wasser zusickern kann, gelten ungünstige Wasserverhältnisse. Der Untersuchungsbereich wird entsprechend der Frostzonenkarte (RSTO 12, Frosteinwirkungszonenkarte Deutschland) der Frosteinwirkungszone II zugeordnet. Bei den anstehenden, sehr frostempfindlichen Böden ist eine Planums- und Tragschichtentwässerung vorzusehen.

### **Versickerung anfallender Oberflächenwässer**

Im Bereich der Tank- und Rastanlage stehen oberflächennah nahezu ausschließlich feinkörnige Böden an, die als schwach bis sehr schwach durchlässig einzustufen sind. Eine ausreichende oberflächige Versickerung der anfallenden Niederschlagswässer ist nicht gewährleistet.

### **Verdichtbarkeit/Tragfähigkeit/Boden- und Baugrundverbesserung**

Das Untergrundplanum ist entsprechend den technischen Regelwerken bei sehr frostempfindlichen Böden (F 3) so zu verdichten, dass auf dem Planum ein Elastizitätsmodul (Tragfähigkeitskennwert) von  $EV2 \geq 45 \text{ MN/m}^2$  erreicht wird.

Es ist davon auszugehen, dass das Planum überwiegend im Bereich der Lehm- und Auffüllungsböden liegen wird. Bei den wasserempfindlichen Lehmböden wird voraussichtlich keine ausreichende Tragfähigkeit erzielt. Die Durchführung einer Untergrundverbesserung ist erforderlich. Es wird empfohlen, den anstehenden bindigen Bodenaufbau durch Zugabe von Bindemitteln (z.B. Mischbinder Kalk Zement) zu stabilisieren. Die Verbesserungsschicht ist mit einer Dicke von 50 cm auszuführen. Es ist zu prüfen, ob zur Verhinderung von Bindemittelverwehungen ein Zentralmischverfahren dem Einmischen vor Ort vorzuziehen ist.

Alternativ kann die Bodenverbesserung durch Bodenaustausch erfolgen.

### **Erdbauhinweise/Dammgestaltung**

Die Querneigung des Planums ist im Bereich wasserempfindlicher Böden mit mindestens 4 % auszuführen, um diese Böden vor möglichen Aufweichungen durch Niederschlagswässer zu schützen.

Die Böschungen sind mit einer Neigung nicht steiler als 1:1,5 anzulegen und zur Sicherung schnellstmöglich zu begrünen.

Die bei Erdarbeiten anfallenden Lehm Böden können für Bodenaufträge wiederverwendet werden. Voraussetzung ist die Durchführung von Maßnahmen zur Optimierung des Wassergehaltes.

#### **Erdmassenbilanz**

Zur Herstellung der erweiterten Anlage ist Erdabtrag von 7.600 m<sup>3</sup> sowie Auftrag von 7.000 m<sup>3</sup> erforderlich.

Es verbleibt ein Überschuss an Erdmassen von 600 m<sup>3</sup>, die durch Geländemodellierungen im Bereich der Grünflächen ausgeglichen werden kann.

### **4.12 Entwässerung**

Die Fahrgassen und Parkplätze der Anlage West entwässern im Bestand ohne Rückhaltung über Borde, Abläufe, Sammelleitungen DN 300/ 400 vollständig in Richtung Norden. Die vorhandene Abflussmenge aus den vorhandenen Flächenbefestigungen der TR West beträgt etwa 210 l/s. Die weitere Ableitung erfolgt über die vorhandene BAB-Sammelleitung DN 600 sowie nachfolgend über Straßengräben zum Döllbach.

Im Bereich der Zufahrt erhält der Kanal DN 600 aus der BAB-Entwässerung einen Zufluss von  $Q_{r15,1} = 58,94$  l/s. Der Gesamtabfluss im vorhandenen Autobahnkanal DN 600 mit Ableitung nach Norden zum Döllbach beträgt somit  $Q_{r15,1} = 268,94$  l/s. Der Kanal DN 600 besitzt eine hydraulische Leistungsfähigkeit bei Vollfüllung von  $Q_V = 462,50$  l/s ( $k_b = 1,5$  mm).

Die unmittelbaren Tankstellenbereiche der TR-Anlage West entwässern mit gesonderten Regenwasserleitungen DN 200 zur vorhandenen Abscheideanlage mit weiterem Anschluss an den Schmutzwasserkanal DN 300.

Im Zuge der Planungen zur Erweiterung der TR-Anlage Uttrichshausen West wird eine Verringerung der Zuflüsse zum Döllbach (FFH-Gebiet) angestrebt. Die neue hauptsächliche Entwässerungsrichtung der geplanten Flächenversiegelungen erfolgt nach Süden zum vorhandenen Vorfluter Schmidtgraben. Nur der Tankstellenbereich mit den angrenzenden Fahrgassen wird weiterhin über die BAB-Entwässerung nach Norden zum Döllbach entwässert.

Über den Schmidtgraben werden derzeit bereits die Autobahnflächen nördlich der Talbrücke und die TR-Anlage Ost entwässert. Die Abflussmenge der TR-Anlage Ost wird nach Fertigstellung des Ausbaus gedrosselt eingeleitet. Die zusätzliche Ableitung der TR-Anlage West zum Schmidtgraben ist bei entsprechender Behandlung und Rückhaltung möglich.

Durch die Änderung der Entwässerungsrichtung nach Süden, die den bisherigen Vorfluter Döllbach im FFH-Gebiet entlastet, verringert sich die Einleitmenge in den Döllbach erheblich, sodass von einer Verbesserung des derzeitigen Zustandes ausgegangen werden kann.

Aufgrund der Änderung der Hauptentwässerungsrichtung nach Süden entwässert der wesentliche Teil der Anlage West mit einem versiegelten Einzugsgebiet von 2,41 ha (EA 1 bis 4) über ein neues Regenrückhaltebecken mit Vorflut zum Schmidtgraben. Der geplante Standort des Regenrückhaltebeckens liegt am südlichen Ende der Erweiterungsfläche auf der Restfläche hinter dem Sichtschutzwand und Radweg. Die Ableitung nach der Rückhaltung erfolgt über einen neuen Ableitungskanal DN 400/500 bis zum vorhandenen Vorflutgraben östlich der Talbrücke Uttrichshausen. Der vorhandene Graben muss bis zur Einleitung in den Schmidtgraben nachprofiliert und ausgebaut werden.



Die erforderliche Einleitung in den Schmidtgraben wird so vorgesehen, dass der natürliche Abfluss des überplanten Gebietes nicht überschritten wird. Hierzu wird eine Drosselung und Behandlung vorgesehen. Auf der Grundlage des natürlichen Gebietsabflusses von 20 [l/(sxha)] sowie des nach der Erweiterung der TR-Anlage West angeschlossenen Einzugsgebietes von 2,41 ha wird aus dem geplanten Regenrückhaltebecken eine maximale Drosselgröße von 48 l/s zum Schmidtgraben abgeleitet.

Der Tankstellenbereich mit den angrenzenden Fahrgassen im nördlichen Bereich der TR-Anlage West kann aufgrund der Höhensituation nicht nach Süden zum Regenrückhaltebecken (RRB) entwässern. Die Einzugsgebiete der Entwässerungsabschnitte 6 und 7 werden somit weiterhin über die BAB-Entwässerung nach Norden zum Döllbach abgeleitet. Die Wasserscheide zwischen den Vorflutrichtungen Süd zum Schmidtgraben sowie Nord zum Döllbach befindet sich bei Station 0+340 der Hauptdurchfahrgasse.

Dem Döllbach fließen im Bestand ungedrosselt etwa 210 l/s aus der gesamten Anlage West zu. Nach der Erweiterung der TR-Anlage West entwässert nur noch der nördliche Tankstellenbereich mit den angrenzenden Fahrgassen ungedrosselt mit ca. 73 l/s in Richtung Döllbach.

Aufgrund der vorgesehenen Änderung der Vorflutrichtung der Erweiterung TR-Anlage West wird die Abflussmenge zum Döllbach um 137 l/s verringert.

Detaillierte Informationen sind der Wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 18) zu entnehmen.

#### **4.13 Straßenausstattung**

Die erweiterte Rastanlage Uttrichshausen-West erhält eine Beschilderung gemäß den "Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen" (RWBA 2000).

Bei der Ausstattung der Rastanlage werden die Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen beachtet.

Die Beleuchtungsanlage wird vollständig erneuert.

Schutzeinrichtungen werden in Zu- und Abfahrt bis zum ersten bzw. ab dem letzten Knotenpunkt abgeordnet. Vor der Lärmschutzwand wird bis zum Anschluss an die Talbrücke Uttrichshausen eine Schutzeinrichtung angeordnet.

Die Anlage wird vollständig eingezäunt. Um den Erweiterungsbereich wird ein Standardzaun an der Außenkante der Böschung gesetzt. Vom Baubeginn an bis zum Feuchtbereich erfolgt die Einzäunung über einen Wildschutzzaun, der an die bestehende Einzäunung der BAB A7 angeschlossen wird. Die Zufahrten zur Anlage (rückwärtige Anbindung und Zufahrt Salzhalle) werden zur Vervollständigung des Wildschutzes mit Wildschutzgitterrosten versehen.

## 5. Angaben zu den Umweltauswirkungen

Der § 1 Abs. 1 BNatSchG formuliert als „allgemeinen Grundsatz“ (abweichungsfest):  
„Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich nach Maßgabe der nachfolgenden Absätze so zu schützen, dass:

1. die biologische Vielfalt,
2. die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie
3. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft

auf Dauer gesichert sind; der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft“.

Angaben zur Umweltwirkung und Landschaftspflege sind der landschaftspflegerischen Begleitplanung (siehe Unterlage 19) entnommen.

Folgende für die Eingriffsbewertung relevante Funktionen des Naturhaushaltes wurden in ihrem bestehenden Zustand erfasst und bewertet:

Schutzgut Biotop:

- Biotopfunktion (Vielfalt, Naturnähe, Wiederherstellbarkeit, Gefährungsgrad, Häufigkeit/Seltenheit, Repräsentativität)
- Habitatfunktion

Schutzgut Boden:

- Biotische Lebensraumfunktion
- Speicher- und Reglerfunktion
- Natürliche Ertragsfunktion

Schutzgut Wasser:

- Grundwasserdargebotsfunktion (wirtschaftliche Nutzbarkeit)
- Grundwasserverschmutzungsgefahr
- Wasserhaushaltliche Funktion der Oberflächengewässer

Schutzgut Klima:

- Klimatische Ausgleichsfunktion (untergeordnet)
- Lufthygienische Ausgleichsfunktion

Schutzgut Landschaft:

- Landschaftsbildqualität
- Erholungseignung

### 5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

#### 5.1.1 *Bestand*

Die T+R Anlage liegt innerhalb des Planungsbereiches angrenzend an land- /forstwirtschaftlich genutzter Flächen sowie an der vielbefahrenen BAB A7. Die in der Anlage arbeitenden Menschen, bzw. Besucher der Anlage oder Erholungssuchende im Nahbereich sind bereits jetzt von den Auswirkungen der A7 und der T+R betroffen. Zudem stellt in Teilbereichen die Sicherheit der Besucher ein erhöhtes Risikopotenzial dar, da es in weiten Teilen keine Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer gibt. Die scheinbar in der Hauptsache als Freiraum genutzten



wenigen Nicht-Parkflächen oder direkt angrenzende Bereiche sind stark mit Exkrementen verunreinigt. Die Situation für die Ruhepausen einhaltenden LKW-Fahrer ist unzureichend.

### 5.1.2 **Umweltauswirkungen**

Im Rahmen der vorliegenden Projektplanung werden die Verkehre getrennt und die Parkflächen erweitert, bzw. an den aktuellen Stand der Technik angepasst. Dies bedeutet ein reduziertes Unfallrisiko im Bereich der Straße und der Nebenanlagen und daher eine Erhöhung der menschlichen Sicherheit in diesem Planbereich. Es entstehen verbesserte Bedingungen für Pausierende.

Die Erleichterung des Verkehrsflusses mit der verringerten Immissionslast wirkt entsprechend aufwertend bezüglich der Aufenthaltsqualität in den beschriebenen Bereichen. Die im Nahbereich Erholung suchenden Menschen sind lediglich durch eine gering veränderte Wegeführung betroffen.

Durch die Erweiterung erhöht sich die optische Präsenz. Gleichzeitig wird die bestehende Lichtinsel durch die Erweiterung deutlicher. Durch die Verwallung am südlichen Ende der Erweiterungsfläche sowie das Begrünungspotenzial mit Gehölzpflanzungen rund um die Anlage und das RRB in Verbindung mit nach oben abgeschirmten Beleuchtungskörpern können diese Wirkungen deutlich minimiert werden.

Gemäß der schalltechnischen Untersuchung für den Straßenverkehrslärm konnten keine signifikanten Änderungen der Lärmimmissionen für die Anwohner der Ortschaft Uttrichshausen berechnet werden. Es wurden jedoch für die geplanten Lkw-Stellflächen aufgrund der bereits bestehenden Lärmemissionen durch die Autobahn erhebliche Überschreitungen des Grenzwertes von 65 dB(A) zum Schutz der LKW-Fahrer vor dem Verkehrslärm während der Ruhezeiten festgestellt (Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder (AZ: S 25/722.4/3-2/800920) vom 29.01.2008).

Die zum Schutz der Lkw-Fahrer in der Planung vorgesehene absorbierende Lärmschutzwand vermindert die von der Autobahn ausgehende Lärmbelastung für die Lkw-Fahrer im Erweiterungsbereich wie auch für die Anwohner Uttrichshausens.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit sind damit ausgeschlossen.

## 5.2 **Naturhaushalt**

### 5.2.1 **Schutzgut Pflanzen, Tiere, Biotope**

#### 5.2.1.1 **Bestand**

Der Eingriffs- und Maßnahmenbereich für die Erweiterung und den Umbau der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West wird derzeit von der bestehenden Rastanlage und den Stellplätzen geprägt. Vor allem die nördlich gelegenen Waldbereiche, die Gebüschbestände westlich des Rasthauses und die Feldgehölze an der Autobahn im Süden des Eingriffs- und Maßnahmenbereiches besitzen eine mittlere bis hohe Lebensraumfunktion insbesondere für die Avifauna.

Die Waldbereiche nordwestlich sowie die Gehölze südlich der TR-Anlage und an der Autobahnböschung sind potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus.

Bezüglich der Fledermausfauna wurden mittlere bis hohe Aktivitäten von mindestens vier Arten im Plangebiet festgestellt (Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus, Abendsegler, Mausohr). Während der Abendsegler und die Breitflügelfledermaus das Untersuchungsgebiet lediglich überfliegen, orientieren sich die Zwergfledermaus und das Mausohr bei ihren Transfer- und Jagdflügen an vorhandenen Leitstrukturen. Insbesondere die Gehölzbestände im südlichen Abschnitt des Planungsraumes (H1) sind als Vernetzungselement im Offenland von Bedeutung und leiten transferierende Fledermäuse zur Uttrichshausener Autobahnbrücke als potenzielle Querungsmöglichkeit unter die A7 bzw. zum Siedlungsbereich Uttrichshausen.

Die extensiv gepflegten Grünlandbestände, Säume und Brachen sind dagegen eher für Heuschrecken von Bedeutung.

### 5.2.1.2 Umweltauswirkungen

Durch den Schutz der wertvolleren Biotope und Habitats in den Randbereichen der Eingriffsflächen mittels Abzäunung werden erhebliche Eingriffe in die Biotop- und Habitatfunktion weitgehend verhindert.

Hervorzuheben ist der dauerhafte Verlust folgender Biotoptypen:

Naturferner Laubholzforst (01.180):	0,04 ha (0,54 %)
Feldgehölz (04.600):	0,3 ha (ca. 4%)
Hecken-, Gebüschpflanzung (straßenbegleitend):	0,37 ha (ca. 5%)
Feldgehölz (Baumhecke):	0,3 ha (ca. 4%)
Frischwiese, extensiv genutzt:	0,05 ha (ca. 0,68%)

Siehe auch Unterlage 19, Erläuterungstext, Tabelle 8.

Die geplante Neupflanzung/Wiederherstellung von Einzelbäumen und Gebüsch, die Wiederherstellung von Waldrand und die Extensivierung von intensiv genutzten Frischwiesen sowie die Begrünung aller Nebenflächen mit Regio-Saatgut gleicht diesen Verlust teilweise funktional aus. Durch das zeitliche Management von Fäll- und Rodungsarbeiten können Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG bezüglich Vögel, Fledermäuse und Haselmaus vermieden werden. Der bauzeitige Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus wird vorlaufend durch das Aufhängen von Haselmauskästen in den angrenzenden mit Sträuchern und Feldgehölz bewachsenen Flächen mit geeigneter Gehölzstruktur (beerentragende Sträucher, Hasel) ausgeglichen (CEF-Maßnahme).

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biotope sind bei Umsetzung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nicht zu erwarten.

## 5.2.2 Schutzgut Boden

### 5.2.2.1 Bestand

Den größten Anteil der Flächen im Untersuchungsgebiet stellen bereits versiegelte und durch die seinerzeitige Bautätigkeit anthropogen stark überformte Böden dar. Die unversiegelten Pseudogley- und Parabraunerdeböden im Bereich der Erweiterungsfläche und westlich an die Rastanlage angrenzend sind als weit verbreitete Bodentypen mit „geringem“ Funktionserfüllungsgrad anzusprechen.



### 5.2.2.2 Umweltauswirkungen

Die Neuversiegelung zuvor nicht überbauter Böden im Bereich der Parkplatzanlage beträgt ca. 1,84 ha. Da im Gebiet keine Böden mit hoch bedeutenden Bodenfunktionen vorherrschen und kaum anthropogen unveränderte Böden vorhanden sind, ist der Verlust der vorbelasteten Böden durch Abgrabung oder der Verlust der Bodenfunktionen (Lebensraum- und Ertragsfunktion) durch Versiegelung und Aufschüttungen entsprechend der Bedeutung als maximal **mittel** zu bewerten. Die temporär beanspruchten Böden werden wiederhergestellt und kleinflächig Bereiche des Radweges und der Containerstellfläche entsiegelt. Das im Gebiet anfallende Bodenmaterial kann im Eingriffsbereich vollständig wiederverwertet werden.

### 5.2.3 Schutzgut Wasser

#### 5.2.3.1 Bestand

##### Grundwasser

Wasserschutzgebiete sind nicht betroffen. Der Grundwasserstand wurde im Rahmen von Erkundungsbohrungen durch Antreffen von Schichtwasser in ca. 2,0 bis 2,5m Tiefe ermittelt. Das Grundwasservorkommen des Untersuchungsgebietes gehört zum Grundwasserkörper DEHE\_4\_1012\_BY (4220\_5201) „Fulda/Diemel“ mit einem „guten“ mengenmäßigem Zustand und einem „schlechten“ chemischen Zustand.

##### Oberflächenwasser

Das Untersuchungsgebiet liegt im Einzugsgebiet des Döllbaches, der als linearer Bestandteil zum FFH-Gebiet „Zuflüsse der Fliede“ gehört und nördlich der T+R Anlage die A 7 unterquert (Döllbachtalbrücke). Der Döllbach nimmt Abflusswasser der T+R Anlagen Ost und West sowie Teile des Abflusswassers der freien Strecke auf. Das Gewässer besitzt dennoch eine herausragend hohe Bedeutung für den Naturhaushalt nicht zuletzt aufgrund der hier vorkommenden seltenen und typischen Fließgewässerfauna (vgl. auch FFH-Verträglichkeitsvorprüfung).

Im Süden des Planungsgebietes fließt das Schmidwasser (Talbrücke Uttrichshausen), das in östlicher Richtung in den Döllbach mündet. Dieses Gewässer nimmt ebenfalls Teilmengen des Oberflächenwassers der T+R Anlagen sowie der freien Strecke auf.

Beide Gewässer sind Teil des Oberflächenwasserkörpers „Untere Fliede“ (DEHE 422,1) im Bearbeitungsgebiet Fulda/Diemel und als „Vorranggewässer“ ausgewiesen.

#### 5.2.3.2 Umweltauswirkungen

Die Entwässerung von Oberflächenwasser wird mittels der Längs- und Querneigung in Straßenabläufen gesammelt und über Rückhaltebecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider gedrosselt in die beiden Bäche geleitet. Die Beruhigung des Oberflächenwassers, die Abscheidung von Leichtflüssigkeiten und Schwimmstoffen durch die techn. Schutzeinrichtung, die auch im Havariefall flüssiges Gefahrgut aufnehmen kann, erzielt eine deutliche Verminderung des Schadstoffeintrags in die Fließgewässer.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Grund- und Oberflächenwasser sind damit ausgeschlossen.

Die Relevanzprüfung für die Erweiterung der TR-Anlage Uttrichshausen West im Zuge der A7 (Unterlage 21.2) kommt zu dem Ergebnis, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele nach den §§ 27 und 47 WHG zu erwarten sind. Das geplante Vorhaben ist vereinbar mit den Anforderungen der WRRL.

## 5.2.4 **Schutzgut Klima, Luft**

### 5.2.4.1 *Bestand*

Das Kleinklima wird durch unterschiedliche Gelände-Expositionen, das Relief und verschiedenste Landschaftsformationen beeinflusst, so dass in Bereichen kleinklimatische Unterschiede z. T. dicht beieinander liegen können. Die Gehölzflächen tragen zur Produktion von Frischluft bei. Zudem erfüllen die linienhaften Gehölzpflanzungen entlang der Autobahn eine wichtige Schutzfunktion bezüglich der Filterung von Luftschadstoffen und Stäuben, die aus dem Verkehr resultieren.

Die großflächigen Wiesen- und Ackerflächen im Untersuchungsraum wirken bei Nacht als Kaltluftentstehungsgebiete. Das Gelände fällt Richtung Süden und Westen hin ab.

Wesentlich wird die klimatische und lufthygienische Situation durch den Versiegelungsgrad, das Verkehrsaufkommen mit seinen vielfachen Stockungen, dem Baumbestand und der Süd-Nord-Ausrichtung der am Ortsrand liegenden Trasse bestimmt.

Während Verkehr und Versiegelung Aufwärmung und Erzeugung/Verwirbelung von Staub und sonstigen Feinstoffen bedingen, wirken vor allem die Durchblasbarkeit des Straßenzuges in Verbindung mit den Funktionen des Baumbestandes (hier: Beschattung, Evaporation, Luftfilterung) positiv. Damit wirkt in hohem Maß der Baumbestand klimaausgleichend und trägt der Lufthygiene bei.

### 5.2.4.2 *Umweltauswirkungen*

Nach Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen werden 0,3 ha Gehölzfläche mehr vorhanden sein als im Bestand. Die Neupflanzungen sind jedoch erst nach mehreren Jahren funktionsfähig und lufthygienisch wirksam, so dass der Gehölzverlust erst mittelfristig als ausgeglichen angesehen werden kann. Die anlage- und baubedingte Rodung von ca. 0,8 ha Gebüschfläche ist trotz der hohen Belastungssituation im Autobahnbereich temporär als mittlere lufthygienische Beeinträchtigung zu bewerten. Insbesondere der temporäre Verlust des staub- und schadstofffilternden Gehölzriegels an der Autobahn führt zu einer vorübergehend stärkeren Belastung der Parkplatzflächen mit Luftschadstoffen.

Die Pflanzung von 83 Einzelbäumen trägt langfristig zu einer Verbesserung der klimatischen Situation bei.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Klima und Luft sind damit ausgeschlossen

## 5.3 **Landschaftsbild**

### 5.3.1 *Bestand*

Im Nord-Teil wird die Landschaft zunehmend flachwelliger und die Talmulden weiträumiger. Die Kuppen sind meist mit Wald bedeckt, die anderen Landschaftsteile bedeckt Offenland. Die Talmulden sind durchweg als Grünland genutzt. Auf den übrigen Flächen dominiert Ackerland, jedoch wechseln sich beide Nutzungsformen über die ganze Landschaft teils großräumig, teils kleinräumig ab.

Das Landschaftsbild im engeren Untersuchungsgebiet verändert sich von der offenen durch Wirtschaftswege und kleinere Gehölzsäume gegliederten Wiesenlandschaft im Süden und Osten hin zu dem von Waldflächen und Gehölzen bedeckten Gebiet nördlich der Rastanlage. Auf der ge-



genüberliegenden Seite der Autobahn befindet sich die TR-Anlage Uttrichshausen Ost, die ebenfalls von Waldflächen und Grünland eingerahmt wird.

### 5.3.2 ***Umweltauswirkungen***

Die Rastanlage wird in Richtung Süden erweitert. Dadurch entfallen strukturierende und eingründende Gehölzflächen. Der Verlust wird durch die Gebüschpflanzung und Baumreihen auf dem die Erweiterungsfläche umfassenden Sichtschutzwall sowie weiteren Grünflächen an der Autobahn, am Regenrückhaltebecken und rund um den Feuchtbereich langfristig ausgeglichen. Umfangreiche Baumpflanzungen auf den geplanten Parkplatzflächen sowie der Erhalt und Schutz verbleibender Gehölzrestflächen tragen zu einer Verbesserung der Parkplätzeingrünung bei. Die visuell störende Wirkung der Lärmschutzwand wird durch die Begrünung gemindert.

Eine zusätzliche Sichtbelastung von den Ortsrandbereichen Uttrichshausens aus auf die Erweiterungsfläche durch die nächtliche Beleuchtung wird durch einen begrünten Sichtschutzwall sowie eine ausschließlich nach unten abstrahlende Leuchtenart und minimierte Lampenhöhen maßgeblich gemindert, so dass hier keine zusätzliche Beeinträchtigung verbleibt.

## 5.4 **Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

### 5.4.1 ***Bestand***

Kulturgüter sind innerhalb des Planbereiches nicht vorhanden. Sachgüter finden sich innerhalb der Anlage in Form der technischen Ausrüstung dieser sowie der vorhandenen Gebäude längs der Baustrecke

### 5.4.2 ***Umweltauswirkungen***

Die v.g. Sachgüter bleiben erhalten, werden wiederhergestellt oder erneuert. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter sind damit ausgeschlossen.

## 5.5 **Artenschutz**

Siehe hierzu besonders Unterlage 19 und 19.1.

In Zusammenhang mit der Erweiterung der T+R-Anlage Uttrichshausen - West wurde ein Faunabericht und ein artenschutzrechtlicher Planungsbeitrag erarbeitet. In diesem Rahmen wurde das Gebiet mehrmals einer floristischen und faunistischen Begehung unterzogen. Ebenso wurden vorliegende Fachgutachten und Angaben Dritter (Untere und Obere Naturschutzbehörden) ausgewertet.

Bei den aus den o.g. Erhebungen aufgenommenen Tierarten mit einem besonderen Schutzstatus wurde geprüft, ob sich durch die vorliegende Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG ergeben.

### **Artenschutzbeitrag:**

Für alle prüfungsrelevanten FFH-Anhang IV-Arten und Vogelarten in einem ungünstig-ungzureichenden oder ungünstig-schlechten Erhaltungszustand in Hessen wird der detaillierte „Musterbogen für die artenschutzrechtliche Prüfung“ erstellt. Für weit verbreitete Vogelarten bzw. geschützte Vogelarten wird die vereinfachte tabellarische Prüfung in der „Mustertabelle zur Darstellung der Betroffenheit allgemein häufiger Vogelarten“ durchgeführt.

Die wesentlichen Störungs- und Schädigungstatbestände entwickeln sich bauzeitlich (Rodung von Gehölzen, Emissionen aus dem Baugeschehen und potenzielle Flächenbeanspruchung von empfindlichen Bereichen).

#### a) Fang, Verletzung, Tötung wildlebender Tiere

Durch die zeitliche Beschränkung (01.10. bis 28.02.) der Fällungen für die Baufeldfreimachung wird bei Vogel- und Fledermausarten bewirkt, dass keine Individuen in aktuell besetzten Fortpflanzungs- oder Ruhestätten verletzt oder getötet werden.

Durch eine Fällung der Gehölze und die Beseitigung des schwachen Schnittgutes südlich der bestehenden Tank- und Rastanlage sowie entlang der Böschung an der Autobahn kurz vor der Talbrücke Uttrichshausen in der Zeit vom 1.10. bis zum 28.2. verbunden mit einer vorausgehenden Kontrolle der Gehölzbestände vor dem ersten Frost auf Freinester mit möglichen Besatz durch Jungtiere der Haselmaus kann eine Schädigung oder Tötung von Haselmäusen vermieden werden. Das Starkholz und die Stubben sind erst im April/Mai zu beseitigen, wenn die Haselmäuse ihre Winterquartiere im Boden verlassen haben.

#### b) Störung

Durch Störungen sind einerseits mehrere Vogelarten betroffen, die ihre Reviere auf der bestehenden T+R-Anlage oder entlang der Autobahn haben. Sie sind bereits einer hohen Vorbelastung ausgesetzt und es ist davon auszugehen, dass sie Fertigstellung der Erweiterung und der erfolgreichen Eingrünung das Areal erneut besiedeln.

#### c) Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten

Die Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wird bezüglich der Vögel und der Fledermäuse durch die Fällung von Gehölzen in der Zeit vom 1.10. bis 28.2. vermieden. Bezüglich der Haselmaus ist sie durch das Aufhängen von Haselmauskästen vor Beginn des Eingriffs übergangsweise zu kompensieren. Der verlorengelassene Lebensraum ist durch die Pflanzung von Sträuchern, die von der Haselmaus als Habitat genutzt werden können, an der Westseite der Erweiterungsfläche dauerhaft wiederherzustellen.

**Die Prüfung des geplanten Vorhabens hinsichtlich der Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG im vorliegenden artenschutzrechtlichen Fachbeitrag hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der benannten Maßnahmen einer Zulassung des Vorhabens keine artenschutzrechtlichen Belange entgegenstehen.**

## **5.6 Natura 2000-Gebiete**

Nördlich der TR-Anlage Uttrichshausen West in ca. 1100 m Entfernung vom Beginn der Zufahrt zur Rastanlage kreuzt der Döllbach die BAB A 7. Er ist zusammen mit einigen kleinen Nebenbächen Bestandteil des FFH-Gebietes 5523-302 „Zuflüsse der Fliede“ (vgl. FFH-VP, NATUR PROFIL 2019)

Der Ausbau der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen-West vollzieht sich vollständig außerhalb des FFH-Gebietes 5523-302 "Zuflüsse der Fliede", die nächstgelegenen Teilflächen des FFH-



Gebietes liegen ca. 1 km entfernt. Ein unmittelbarer Flächenverlust von Schutzgebietsflächen oder im Schutzgebiet liegenden Lebensraumtypen ist somit weder anlage- noch baubedingt gegeben. Auch werden durch das Vorhaben keine essenziellen oder geeigneten Teillebensräume von im Schutzgebiet vorkommenden wertstellenden Tierarten beansprucht.

Durch den Ausbau können sich prinzipiell betriebsbedingte Auswirkungen in Form von zusätzlichen Schadstoff- und Salzeinträgen in Verbindung mit dem Winterdienst in das Gewässer ergeben. Das anfallende Niederschlagswasser wird zukünftig zum überwiegenden Teil über ein Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken und Tauchwand geführt und gedrosselt an den Vorfluter, in diesem Fall das Schmidtwasser, gegeben. Von der Einleitstelle in das Schmidtwasser bis zum Beginn des FFH-Gebietes verbleibt eine Fließstrecke von ca. 2,7 km, so dass mit einer deutlichen Verdünnung zu rechnen ist. Nur der geringere Teil des Niederschlagswassers wird zukünftig, sowie bisher, direkt in den Döllbach im Bereich des FFH-Gebiets geleitet. Ein kleiner Teil wird zudem in dem Straßengraben entlang der L3207 abgeführt.

Insgesamt wird aufgrund der getroffenen Maßnahmen die in Verbindung mit der Tank- und Rastanlage stehende Schadstoff- und Salzkonzentration im Gewässer abnehmen.

**Für das hier geprüfte Vorhaben – den Ausbau der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen-West an der A7 – können erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes 5523-302 „Zuflüsse der Fliede“ im Sinne des § 34 (2) BNatSchG ausgeschlossen werden.**

Eine weiterführende FFH-Verträglichkeits-Hauptprüfung ist im Zusammenhang mit dem hier betrachteten Vorhaben für das FFH-Gebiet 5523-302 „Zuflüsse der Fliede“ somit nicht erforderlich. (NATURPROFIL 2019)

## 5.7 Weitere Schutzgebiete

Das Landschaftsschutzgebiet (LSG) "Frauenstein" grenzt an die T+R Anlage und wird in Zusammenhang mit dem Erweiterungsvorhaben randlich beansprucht.

Der durch Einleitung betroffene "Döllbach" liegt im LSG "Auenverbund Fulda".

Für die Bautätigkeit im LSG ist eine Ausnahme von der "Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet 'Frauenstein' notwendig. Da die Auswirkungen des Vorhabens im LSG weder den Charakter des Gebietes verändern noch den besonderen Schutzzwecken zuwiderlaufen, steht einer Ausnahmegenehmigung des Eingriffes im LSG nichts entgegen.

## **6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen sowie Ersatzmaßnahmen**

### **6.1 Lärmschutzmaßnahmen**

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Neufassung vom 26.09.2002, in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen "Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes" (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) in ihrer zurzeit gültigen Fassung.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um die bauliche Erweiterung der Rastanlage Uttrichshausen-West. Hierbei werden Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge erforderlich, sofern die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV erfüllt sind. In den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSchR 97), Ziffer 10.1 sind die Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung gemäß § 1 der 16. BImSchV detailliert aufgeführt. Ein erheblicher baulicher Eingriff stellt gemäß § 1 Abs. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung eine wesentliche Änderung dar, wenn durch ihn der bisher vorhandene Beurteilungspegel am jeweiligen Immissionsort

- um mindestens 3 dB(A) erhöht wird;
- auf mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts erhöht wird;
- von mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts weiter erhöht (gilt nicht für Gewerbegebiete).

Dabei ist die Erhöhung der Beurteilungspegel von einem zu ändernden Verkehrsweg gemäß den VLärmSchR 97, Ziffer 10.5 nur von Bedeutung, wenn sie auf einen erheblichen baulichen Eingriff zurückzuführen ist; d.h. die Lärmsteigerung muss ihre Ursache ausschließlich in der baulichen Maßnahme haben. Der Einfluss der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis zum Prognosejahr ist somit zu neutralisieren. Die zu erwartenden Beurteilungspegel, bei denen im Rahmen der vorliegenden Maßnahme eine wesentliche Änderung im Sinne der VLärmSchR 97 eintritt, werden daher jeweils getrennt für denselben Prognosezeitpunkt ~~2025~~ 2030 für den Zustand mit ("Prognosefall") und für den Zustand ohne baulichen Eingriff ("Prognose-Nullfall" = Bezugsfall) ermittelt. Die Differenz der beiden Beurteilungspegel ergibt die Pegelerhöhung aus dem baulichen Eingriff.

Im Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen wurde nachgewiesen, dass die Bedingungen einer wesentlichen Änderung der Straße selbst an den am ungünstigsten gelegenen Gebäuden der Ortschaft Uttrichshausen nicht erfüllt werden. Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge bestehen nicht.

Gemäß dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder (AZ: S 25/722.4/3-2/800920) vom 29.01.2008 können an bestehenden Rastanlagen zum Schutz der Lkw-Fahrer vor dem Verkehrslärm während der Ruhezeiten aktive Lärmschutzmaßnahmen neben der Fahrbahn ergriffen werden. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen sollen unter Berücksichtigung wirtschaftlich vertretbarer Lösungen so dimensioniert werden, dass ein Lärmpegel von 65 dB(A) in der Nacht nicht überschritten wird. Bei allen Neu-, Um- und Ausbau- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ist die Einhaltung dieses Zielwertes bereits in der Planung durch schalltechnische Berechnungen nachzuweisen.

Im Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen wurde nachgewiesen, dass der Zielwert 65 dB(A) nachts an allen Immissionsorten deutlich überschritten wird (4-5 bis 6 dB(A)). Zum Schutz der Lkw-Fahrer während der Ruhezeiten ist eine absorbierende, ~~320~~ 340 m lange (Bau-



km 0+570 0+550 bis 0+890) und in der Höhe zwischen 2,00 bis 3,00 m 2,50 bis 4,50 m gestaffelte Lärmschutzwand geplant erforderlich.

Gemäß dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 02.03.2009 (AZ: PG Lkw/7415.4/4/999213) ist zur Verfahrensbeschleunigung bei der Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkstände im unmittelbaren Einflussbereich von Rastanlagen bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte eine zusätzliche Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohner im Rahmen der Lärmsanierung möglich. Im Falle von aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist auf die Verhältnismäßigkeit zu achten.

Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass zwar der Immissionsgrenzwert 64 dB(A) Tag an allen Immissionsorten vollständig eingehalten wird, der Immissionsgrenzwert 54 dB(A) Nacht wird jedoch an 12 Wohnhäusern um bis zu 2,8 dB(A) überschritten. Die Voraussetzungen für einen verbesserten Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung werden erfüllt. Zum Schutz der Anwohner im Nahbereich der TR-Anlage Uttrichshausen-West wird die für die Lkw-Fahrer geplante Lärmschutzwand um 4,00 m auf insgesamt 344 m verlängert und durchgängig auf 5,00 m erhöht. Mit der Lärmschutzwand lassen sich die Immissionsgrenzwerte Tag und Nacht an fast allen Immissionsorten am Ortsrand von Uttrichshausen einhalten. Lediglich an dem exponiert gelegenen Wohnhaus Talbrückenstraße 31 verbleiben geringfügige Grenzwertüberschreitungen nachts bis maximal 1,0 dB(A). Hier kommen zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung infrage.

Einzelheiten sind der Schalltechnischen Untersuchung in Unterlage 17.1 zu entnehmen.

## 6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Rechtsgrundlage für die Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen im Zusammenhang mit dem Neu-, bzw. Aus- und Umbau öffentlicher Straßen ist das "Bundes-Immissionsschutzgesetzes" (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Neufassung vom 26.09.2002 in Verbindung mit der "Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes" (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) vom 02.08.2010.

Im Ergebnis der Luftschadstoffberechnungen nach den RLuS 2012 wurde nachgewiesen, dass durch das geplante Vorhaben keine kritischen Luftschadstoffbelastungen verursacht werden. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte für die einzelnen Luftschadstoffe werden selbst an den am ungünstigsten gelegenen Gebäuden der Ortschaft Uttrichshausen eingehalten. Spezielle Maßnahmen zur Beeinflussung der Schadstoffentstehung bzw. -ausbreitung sind somit nicht erforderlich. Einzelheiten sind der Luftschadstoffuntersuchung in Unterlage 17.2 zu entnehmen.

Zum Schutz der Ortslage gegen nächtliche Blendwirkungen - insbesondere von parkraumsuchenden Lkw - wird ein zu bepflanzender Sichtschutzwall als Abgrenzung des Lkw-Abstellbereichs angeordnet.

## 6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Die bestehende Rastanlage, einschließlich der Erweiterungsflächen liegt vollständig außerhalb von Wasserschutzgebieten. Damit sind keine Schutzmaßnahmen gemäß den "Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten" (RiStWag 2002) erforderlich.

## 6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Zum Ausgleich der auftretenden Eingriffe in Natur und Landschaft werden im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung entsprechende Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen durchgeführt.

### 6.4.1 *Ableitung erforderlicher Kompensation und Vermeidungsmaßnahmen*

Allgemeines Ziel der Landschaftspflegerischen Begleitplanung ist es, bei gleichzeitiger Berücksichtigung aller naturschutzfachlichen Belange und der Realisierung eines vollständigen Ausgleichs aller Eingriffe in Natur und Landschaft, die Baumaßnahme inkl. aller Nebenbauwerke soweit möglich in das Landschaftsbild einzupassen und auch unter ästhetischen Aspekten zu gestalten.

Die TR-Anlage Uttrichshausen-West liegt eingebettet in die von einem Wechsel aus Wald und Grünlandflächen geprägte hügelige Landschaft des Biosphärenreservats. Charakteristisch und als Leitbild dienend sind die zahlreichen Gehölzelemente, ob als Gebüschriegel, flächige Feldgehölze, Baumreihen oder auch Hecken, die die Landschaft gliedern und vielfältige Habitatstrukturen insbesondere für Kleinsäuger, Vögel und Fledermäuse bieten. In funktionaler und gestalterischer Anknüpfung an dieses Leitbild werden flächig Gehölzpflanzungen zur visuellen Eingrünung der Anlage aber auch als Ersatzhabitate für Haselmaus, Wacholderdrossel und als Leitstrukturen für Fledermäuse geplant. Ergänzend als Jagdhabitate sind die umgebenden Wiesenflächen zu extensivieren, um die Artenvielfalt an Insekten zu erhöhen.

### 6.4.2 *Darstellung der Maßnahmen*

Siehe auch Unterlage 9.

In der nachfolgenden Tabelle sind alle landschaftspflegerischen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem geplanten Um- und Ausbau der Rastanlage Uttrichshausen gekürzt aufgeführt.

Nr.	Maßnahme
1V <sub>AS</sub>	<b>Gesamter Planungsraum – alle zu fällenden Gehölzbestände:</b> Fällung ausschließlich im Zeitraum gemäß § 39 (5) BNatSchG vom 1.10. bis 28.2. zur Vermeidung von Tötungen und Verletzungen an Jungvögeln sowie von Verlust an Eiern. <b>Zu fällende potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus (siehe Bestandsplan Unterlage 19):</b> 1. Kontrolle der zu fällenden Gehölzbestände auf besiedelte Freinester vor Eintritt des ersten Frostes 2. Fällung der Gehölze in der Zeit vom 1.10. bis zum 28.2. möglichst vom Rand aus und Beräumung der schwächeren Stämme und Äste Ab Mai nach Verlassen der Winterquartiere Rodung der Stubben und Beräumung der stärkeren Stämme
2V	Teilweiser oder vollständiger Erhalt und Schutz der Gehölzflächen, Wiesenraine, Wiesenbrachen, Gewässer und Waldbereiche entlang des verlegten Radweges kurz vor der Unterführung, entlang der Autobahn, rund um den geschützten Feuchtbereich sowie am Rand der den Feuchtbereich umgebenden Wiesenfläche, im Bereich des Rasthauses und Spielplatzes sowie westlich der Autobahnausfahrt sowie der Ufergehölze am Schmidtwasser durch einen stabilen Bauzaun; Schutz von Einzelbäumen sowie einzelner Gehölze am Rand der zu schützenden Gehölzflächen durch Stamm- und Wurzelschutzmaßnahmen



Nr.	Maßnahme
3G	Landschaftliche Integration der Rastanlage durch Einsatz von Landschaftsrassen mit Regiosaatgut auf den geplanten Grünflächen, am Straßenrand auf den Flächen rund um das RRB sowie auf den Sickermulden und Einzelbaumpflanzungen im gesamten Parkplatzbereich; Bepflanzung der Böschungen und Wälle am Süd- und Ostrand der Erweiterungsfläche, um das RRB, im Randbereich der Verbindungsstraße zur L 3207 und westlich der Tankstelle sowie im Bereich der Aufenthaltsflächen und größeren Grünflächen der Rastanlage mit heimischen Gehölzen; Zusätzliche Funktion als Ausgleich von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und zum Immissionsschutz sowie als Ausgleich für entfallene Gehölzbestände
4A	Naturnahe Herstellung der zu vertiefenden und neu anzulegenden Gräben und Wiederherstellung / Anlage krautreicher Grabenböschungen
5A	Wiederherstellung baubedingt beanspruchter landwirtschaftlich genutzter Flächen, Grabenabschnitte (Anschlüsse), Rohböden, Straßenränder und Rasenflächen am Rande der Bauflächen; ggf. Rasenansaat mit Regiosaatgut
6A	Entwicklung heimischer standortgerechter Feldgehölze mit Baumanteil zur Erweiterung des Gehölzbestandes und zum Schutz des Feuchtgebüsches vor Betreten
7A	Extensivierung des bestehenden Grünlandes und Entwicklung artenreicher Frischwiesen durch entsprechende Pflege beidseits der Verbindungsstraße zur L 3207, auf den verbleibenden Wiesenflächen rund um das RRB
8A	Wiederherstellung baubedingt beanspruchter Waldflächen und Waldränder sowie Integration der zurückgebauten Betriebsfläche in den Waldbestand durch Aufforstung und Sukzession
9A	Aufforstung von Buchenwald - Anlage eines naturnahen Waldrandes durch Initialpflanzung und Sukzession
10A <sub>CEF</sub>	Aufhängen von 10 Haselmauskästen für den Zeitraum der Bautätigkeiten in angrenzenden mit Sträuchern und Feldgehölzen bewachsenen Flächen
11A	Wiederherstellung von Kalk-Trockenrasen im Ökopunktmaßnahmenkonzept für die Liegenschaft ‚Eschkopf bei Rockensüß‘, Gemeinde Cornberg, Gemarkung Rockensüß, Flur 23, Flurstück 47/0 und 49/0“

Hinzu kommt eine technische Behandlungsanlage zur Beruhigung des abfließenden Wassers (Sedimentierungsmöglichkeit), Abtrennung von Leichtflüssigkeiten (Abscheidung mittels Tauchwand), Drosselung des abzuführenden Wassers (Vermeidung von Stoßbelastungen) sowie Füllraum für einen möglichen Havariefall.

#### 6.4.3 Funktionskontrolle

Die Vermeidungsmaßnahmen hinsichtlich des Baumschutzes sind zu kontrollieren. Eine ökologische Baubegleitung sondiert, begleitet, überwacht vor und während der Bauzeit.

#### 6.4.4 Gesamtbeurteilung des Eingriffs

Das Eingriffsgebiet ist erheblich vorbelastet, die Maßnahme selbst orientiert sich am Bestand und trägt als Ausbaivorhaben keine wesentlich neuen und nachteiligen Merkmale in das Gebiet. Das Ausbaivorhaben wirkt insbesondere auf das Schutzgebiet Wasser positiv. Den naturschutzrechtlichen Verpflichtungen, die aus Eingriffen resultieren, wird durch Vermeidungs-, Ausgleichs- und weiteren Kompensationsmaßnahmen entsprochen.

Verbote des §44BNatSchG werden nicht ausgelöst, Tatbestände nach dem USchadG werden nicht generiert. Natura 2000 Gebiete sind durch das Ausbaivorhaben nicht negativ betroffen. Eine tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation findet sich in Unterlage 9.

## **6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete**

Die vorliegende Maßnahme befindet sich vollständig außerhalb bebauter Gebiete.

Die dörflichen Strukturen des Nachbarortes werden durch die geplante Maßnahme nicht beeinträchtigt.

## **7. Kosten**

Die Kosten wurden entsprechend der "Anweisung zur Kostenberechnung von Straßenbauvorhaben" (AKS 1985) ermittelt. Die Aufstellung erfolgte nach Global- und Leistungspositionen entsprechend Kostenberechnungskatalog Straßenentwurf.

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme belaufen sich nach Kostenberechnung auf ca. 5,0 Mio. EUR. Kostenträger für die Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.

Die Kostentragung für notwendige Leitungsumlegungsmaßnahmen erfolgt entsprechend der geltenden Rechtslage und vorhandener vertraglicher Regelungen.

~~Die Gemeinde Kalbach wird an den Baukosten für das Regenrückhaltebecken beteiligt. Hierfür wird zwischen Hessen Mobil und der Gemeinde eine Verwaltungsvereinbarung geschlossen.~~

## **8. Verfahren**

Gemäß § 17 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) wird ein Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts durchgeführt

## **9. Durchführung der Baumaßnahme**

Die Durchführung der Baumaßnahme wird wesentlich durch die notwendige Aufrechterhaltung des Betriebs sowohl der Tankstelle als auch der Raststätte bestimmt. Um die Einschränkungen möglichst gering halten zu können, ist die Baudurchführung in mehreren Phasen erforderlich.

Von besonderer Relevanz ist die erforderliche Anpassung der Aus- und Einfahrt von bzw. zur BAB A 7. Diese Arbeiten an der Fahrbahn sind nur unter kurzzeitiger Vollsperrung der Zu- bzw. Abfahrt zur Rastanlage möglich. Die aufwendige Herstellung von Umfahrungen würde außer Verhältnis zu den Einschränkungen stehen. Hierzu sind in der weiteren Bauvorbereitung intensive Abstimmungen mit dem Konzessionsnehmer zu führen.

Hinsichtlich der Umgestaltung der Verkehrsflächen innerhalb der Rastanlage liegt der Bauzeitenplanung folgende Konzeption zu Grunde:

- Bau der neuen Lkw-Parkstände (Bauzeit ca. 6 Monate)
- Bau der neuen Entwässerungsanlagen (ggf. teilweise zeitgleich mit der vorhergehenden Position – Bauzeit ca. 3 Monate)



- Umgestaltung der Abstellflächen vor der Raststätte als zukünftige Pkw-Parkplätze und Bau der Durchfahrtgasse mit Abstellmöglichkeit für Schwerlasttransporte (Bauzeit ca. 6 Monate)

Als Gesamtbauzeit ergibt sich somit ein Zeitraum zwischen 12 und 15 Monaten. Während der Bauzeit ist ein eingeschränktes Platzangebot nicht zu vermeiden. Teilweise ist eine Umnutzung von Lkw-Parkständen für Pkw vorgesehen. Die Erreichbarkeit der Tankstelle als auch der Raststätte ist für die gesamte Bauzeit (mit Ausnahme der Herstellung der Anpassung der Zu- und Abfahrt) jedoch gegeben.

Die Erschließung der Baustelle ist grundsätzlich durch die BAB A 7 gewährleistet. Um kurze Transportwege aus dem Territorium sicherstellen zu können, ist außerdem die Nutzung der L 3207 als Zufahrt vom klassifizierten Straßennetz vorgesehen.

Für die Erweiterung der Rastanlage sowie für die landschaftspflegerischen Maßnahmen ist Grunderwerb erforderlich. Für die Baustelleneinrichtung und -erschließung sind entsprechende Flächen für die Baustelleneinrichtung und als Lagerflächen vorgesehen. Der erforderliche Grunderwerb und eventuelle Entschädigungen werden durch die Hessische Landgesellschaft (HLG) geregelt.

**Bearbeitet:**

Erfurt, 3. August 2020

INVER GmbH

*Dipl.-Ing. Carmen Lindig*