

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

- SONSTIGE GUTACHTEN -

FESTSTELLUNGSENTWURF

Nachrichtliche Unterlage
Nr.21.1
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





Aktenzeichen	PL 1.00.4 He A7 T+R Uttrichshause
Bearbeiter	Martin Hein
Telefonnummer	06051 / 832 432
Datum	14.06.2017

Stellungnahme

A 7 Erweiterung der T+R-Anlage Uttrichshausen – Bewertung möglicher Auswirkungen des Winterdienstes auf die Gewässer

Anlass

In der aktuellen Planung für die Erweiterung der Tank- und Rastanlagen Uttrichshausen Ost und West, ist eine Einleitung des von den Verkehrsflächen abfließenden Niederschlagswassers in das Gewässer "Schmidtwasser" und im weiteren Verlauf in das FFH-Gebiet 5523-302 „Zuflüsse der Fliede“ des Döllbaches vorgesehen.

Im FFH-Gebiet sind der Lebensraumtyp des Anhangs I FFH-RL 3260 Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit den im Gewässer vorkommenden charakteristischen Arten (Anhang II FFH-RL) sowie Groppe und Bachneunauge betroffen. Als Schutzziel für diese Arten wird u.a. die Erhaltung von Gewässerhabitaten, die sich in einem zumindest guten ökologischen und chemischen Zustand befinden, angegeben. Der ökologische Gewässerzustand nach Oberflächengewässerverordnung (OGewV)¹ wird dabei über biologische, hydromorphologische und allgemein physikalisch-chemische Qualitätskomponenten definiert. Der Salzgehalt ist ein Teil der allgemein physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten. Grenzwerte für den Parameter "Salzgehalt" werden in Anlage 7 der OGewV angegeben.

Zur Abschätzung und Bewertung möglicher Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes sowie des Fließgewässers insgesamt, wird nachfolgend dargelegt, wie sich der Winterdienst auf Tank- und Rastanlagen im Allgemeinen darstellt und ob damit negative Auswirkungen für die Schutz und Erhaltungsziele verbunden sein können.

¹ Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung - OGewV) vom 20. Juni 2016 (BGBl. I S. 1373)



Streupraxis und Tausalzmengen:

Das Anforderungsniveau des Winterdienstes auf Rastanlagen wird in der nachfolgenden Tabelle 1 dargelegt.

Tabelle 1: Anforderungsniveau Winterdienst für Außerortsstraßen (nach Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebsdienstes, BMVBS)²

	Straße mit Verkehrsfunktion	Zeitraum	Qualitätsniveau in Abhängigkeit von der Witterungssituation		
			Schneefall, Eisglätte, Reifglätte	Starker, lang anhaltender Schneefall	Starke Schneeverwehungen, Lawinen, Eisregen
	A	B	C	D	E
1	Bundesautobahnen (BAB) sowie andere Streckenabschnitte, die im Zusammenhang mit dem BAB-Netz eine herausragende Verkehrsfunktion erfüllen	24 Stunden täglich	Befahrbarkeit der durchgehenden Fahrbahnen, Rampen in Anschlussstellen und Knotenpunkten; Benutzbarkeit der Rastanlagen und Standstreifen	Befahrbarkeit mindestens eines Fahrstreifens je Fahrtrichtung, der wichtigen Rampen in Anschlussstellen und Knotenpunkten sowie der Zufahrten zu bewirtschafteten Rastanlagen, notfalls mit Schneeketten; Benutzbarkeit der unbewirtschafteten Rastanlagen ist nicht mehr gewährleistet	Befahrbarkeit ist nicht mehr gewährleistet
2	wichtige Straßen für den überörtlichen Verkehr, Straßen mit starkem Berufsverkehr, Straßen mit Linienbusverkehr	06.00 bis 22.00 Uhr täglich	Befahrbarkeit	Befahrbarkeit, notfalls mit Schneeketten. Bei mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen Befahrbarkeit mindestens eines Fahrstreifens je Fahrtrichtung; notfalls mit Schneeketten	Befahrbarkeit ist nicht mehr gewährleistet
3	sonstige Straßen für den überörtlichen Verkehr	entsprechend den örtlichen Verkehrsbedürfnissen	Befahrbarkeit	Befahrbarkeit, notfalls mit Schneeketten	
4	Gehwege, Radwege, Mehrzweckstreifen	entsprechend den örtlichen Verkehrsbedürfnissen	Befahrbarkeit, Begehrbarkeit	Befahrbarkeit und Begehrbarkeit sind nicht mehr gewährleistet	
5	Rastanlagen im Zuge wichtiger und sonstiger Straßen der Zeilen 2 und 3	entsprechend den örtlichen Verkehrsbedürfnissen	Benutzbarkeit	Benutzbarkeit ist nicht mehr gewährleistet	
<p>Erläuterungen:</p> <p>„Befahrbarkeit“ schließt ein, dass mit Behinderungen durch Schneereise oder je nach Einsatzdauer des Winterdienstes stellenweise auch mit einer geschlossenen Schneedecke gerechnet werden muss. Desgleichen kann stellenweise Reif- oder Eisglätte nicht ausgeschlossen werden.</p> <p>„Begehrbarkeit“ erfordert, dass ein Streifen schnee- und eisfrei gehalten bzw. bestreut wird, der es zwei Fußgängern gestattet, vorsichtig aneinander vorbei zu gehen (ca. 1,00 bis 1,20 m).</p> <p>„Benutzbarkeit“ der Rastanlagen und Standstreifen bedeutet, dass die Zufahrten und Fahrstreifen der Rastanlagen und die Standstreifen bei einer den gegebenen Behinderungen angepassten Fahrweise befahren werden können und ein Abstellen der Fahrzeuge möglich ist.</p> <p>„entsprechend den örtlichen Verkehrsbedürfnissen“ bedeutet, dass Winterdienst zu den Zeiten durchgeführt wird, in denen besondere Verkehre dies erfordern. Dies kann im Einzelfall auch bedeuten, dass kein Winterdienst durchgeführt wird.</p>					

Aus Tabelle 1 geht hervor, dass die Rastanlagen an Bundesautobahnen für die Witterungssituationen Schneefall, Eisglätte und Reifglätte 24 Stunden täglich "benutzbar" sein sollen. Bei starkem, lange anhaltendem Schneefall sind bereits nur noch die Zufahrten zu bewirtschafteten Rastanlagen "befahrbar" zu halten. Wie die Begriffe "benutzbar" und "befahrbar" auszulegen sind, kann den Erläuterungen unter Tabelle 1 entnommen werden.

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe "Infrastrukturmanagement": Merkblatt für den Winterdienst auf Straßen; FGSV 416; Oktober 2010

Nähere Informationen zum Anforderungsniveau des Winterdienstes sind im Leistungsheft für den Straßenwinterdienst auf Bundesfernstraßen (Leistungsheft Winterdienst 2013) aufgeführt.³

Im Leistungsheft Winterdienst 2013 ist dargelegt, dass bei Rastanlagen die Durch-, Zu- und Abfahrten zu Räumen und zu Streuen sind. Jedoch erfolgt die Streuung entsprechend der verkehrlichen Dringlichkeit. Dabei hat das Streuen und Räumen der durchgehenden Fahrbahnen der Autobahnen Vorrang vor den Fahrwegen der Rastanlagen.

Für die weiteren Flächen auf den Tank- und Rastanlagen gelten die Bestimmungen für die "sonstigen Verkehrsflächen", wie z. Bsp. Abstellflächen für Fahrzeuge und andere Zugangs- und Verbindungswege auf Rastanlagen. Die sonstigen Verkehrsflächen sind nochmals nachrangig zu den vorgenannten Flächen zu betrachten.

Um den Tausalzeinsatz im Bereich der Tank- und Rastanlagen einschätzen zu können, wurden die Praxiserfahrungen des zuständigen Straßenmeisters der Autobahnmeisterei Fulda erfragt. Zusätzlich wurden Informationen zur Winterdienstpraxis auf T+R-Anlagen bei weiteren Straßenmeistern von Hessen Mobil eingeholt. Daraus ergibt sich, dass der Tausalzverbrauch auf den T+R-Anlagen zwischen 1/3 und 2/3 des Verbrauchs der Autobahn liegt. Dies ist darin begründet, dass die Anlagen weniger häufig gestreut werden und die Liegezeit der Taumittel durch die geringere Verkehrsbelastung im Vergleich zur Autobahn selbst höher ist und somit weniger Tausalzmenge erforderlich ist. Zusätzlich ist es oftmals nicht möglich Abstellflächen für Fahrzeuge zu beräumen, da diese durch die hohe Auslastung der Anlagen meist belegt sind.

Die Ausbringungsmengen für Tausalz auf der regulären Strecke der BAB 7, im Zuständigkeitsbereich der Autobahnmeisterei Fulda, wurden über das zentrale Salzmengenmanagement von Hessen Mobil abgefragt. Es liegen die Verbräuche aus den Winterdienstperioden von 2003/2004 bis 2014/2015 vor. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Tausalzmenge von etwa 1.200 g/m².

Auf den Durch-, Zu- und Abfahrten der T+R-Anlagen werden entsprechend zwischen 400 g/m² und 800 g/m² Tausalz (FS 30) ausgebracht. Da die gestreuten Flächen der T+R-Anlagen auch in ihrer Ausdehnung wesentlich kleiner sind als die Fahrbahnfläche der BAB selbst, sind die Chloridfrachten der T+R-Anlagen in der Gesamtbetrachtung des Chlorideintrags von der Straße vernachlässigbar gering. Auf einen rechnerischen Nachweis der Chloridkonzentrationen wird daher verzichtet.

³ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) / Länderfachgruppe Straßenbetrieb: Leistungsheft für den Straßenbetriebsdienst auf Bundesautobahnen, Leistungsbereich 5, Winterdienst; FGSV 4161; März 2013

Abschätzung und Bewertung:

Für die Bewertung eventueller Auswirkungen auf die Gewässer bzw. das FFH-Gebiet 5523-302 „Zuflüsse der Fliede“ wird davon ausgegangen, dass die bestehende Entwässerung bereits zur behördlich gemessenen Hintergrundkonzentration an Chlorid im Oberflächengewässer beitragen und daher nur die erweiterten Flächen zu einer Erhöhung der Chloridkonzentrationen führen können.

Da die Durch-, Zu- und Abfahrten der T+R-Anlagen Utrichshausen Ost und West flächenmäßig annähernd unverändert im Vergleich zum Bestand bleiben, sind von diesen Flächen keine messbaren Erhöhungen der Chloridkonzentrationen zu erwarten.

Für die Erweiterungen von Abstellflächen, also der "sonstigen Verkehrsflächen" nach dem Leistungsheft Winterdienst 2013, ist keine belastbare Aussage zu den benötigten Tausalzmengen möglich. Diese Flächen werden nur entsprechend den örtlichen Verkehrsverhältnissen gestreut. Unter der Annahme einer weiteren Reduzierung der Streumengen im Vergleich zu den Zu- und Abfahrten, dürften die Änderungen der Chloridkonzentrationen im Jahresmittel im Nachkommabereich liegen. In keinem Fall ist eine Überschreitung des Grenzwertes für Chlorid nach OGewV von 200 mg/l (Jahresmittelwert) für den guten ökologischen Zustand zu befürchten. Somit sind auch keine negativen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet 5523-302 „Zuflüsse der Fliede“ zu erwarten.

Aufgestellt,
Gelnhausen, den 14.06.2017

i. A. gez.
Martin Hein