

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für die

**Erweiterung der Tank- und Rastanlage
Uttrichshausen-West im Zuge der Bundesautobahn
(BAB) A 7 zwischen
dem Autobahndreieck (AD) Fulda und der An-
schlussstelle (AS) Bad Brückenau
bei Betr.-km 579,4
in der Gemarkung der Gemeinde Kalbach**

vom

11. Januar 2024

VI 6-C-061-k-04-2.204#001

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	1
I.	Planfeststellung	1
1.	Planfestgestellte Unterlagen	2
2.	Nachrichtliche Unterlagen	4
II.	Einleiterlaubnis	7
III.	Durch den Planfeststellungsbeschluss umfasste öffentlich- rechtliche Entscheidungen	8
1.	Naturschutzrechtliche Entscheidungen	8
1.1	Zulassung des Eingriffs	8
2.	Forstrechtliche Genehmigung	8
2.1	Forstrechtliche Genehmigung für die Rodung von Wald zum Zwecke einer dauerhaften Nutzungsänderung	8
3.	Forstrechtliche Genehmigung für die Neuanlage von Wald	8
4.	Straßenrechtliche Entscheidung	9
IV.	Nebenbestimmungen, Auflagen	10
1.	Naturschutz und Landschaftspflege	10
2.	Bericht zur frist- und sachgerechten Durchführung der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	13
3.	Neuanlage von Wald	13

...

4.	Entwässerungsplanung	14
5.	Lärmschutz	16
6.	Bodenschutz	16
7.	Kampfmittelbeseitigung	17
8.	Katastrophenschutz	18
9.	Sonstiges	18
10.	Vorbehalt weiterer Nebenbestimmungen	18
V.	Zusagen	19
1.	Gesellschaft Tank&Rast GmbH	19
VI.	Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen	20
VII.	Sofortvollzug	20
B.	Sachverhalt	21
I.	Antragsgegenstand	21
II.	Antragsbegründung	22
III.	Anhörungsverfahren	23
1.	Ursprünglicher Antrag	23
2.	Auslegung der Antragsunterlagen	26
3.	Beteiligung der Behörden und Stellen	27
4.	Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen	27
5.	Einwendungen und Stellungnahmen	28

...

6.	Planänderung	28
7.	Veröffentlichung und Auslegung der Planunterlagen	29
8.	Beteiligung der Behörden und Stellen	29
9.	Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen	30
10.	Einwendungen und Stellungnahmen	30
11.	Erörterungstermin	30
12.	Vorlagebericht	31
C.	Begründung	32
I.	Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	32
1.	Zuständigkeit	32
2.	Erforderlichkeit der Planfeststellung	33
3.	Umweltverträglichkeitsprüfung	33
4.	Verfahren	35
4.1	Beteiligung bzgl. der ursprünglichen Planunterlagen	35
4.2	Beteiligung bzgl. der 1. Planänderung	36
II.	Materiell-rechtliche Bewertung	38
1.	Planrechtfertigung	38
2.	Landesplanung	39
3.	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	39
4.	Straßenbauliche Anforderungen	40
		...

5.	Alternativenprüfung	42
5.1	Planungsalternativen	42
5.1.1	Variante A	45
5.1.2	Variante B	45
5.1.3	Variante B.1	46
5.1.4	Variante C	47
5.1.5	Variante D	48
5.2	Variantenvergleich	49
5.2.1	Raumstrukturelle Wirkungen	49
5.2.2	Kapazität	51
5.2.3	Funktionale Anforderungen	51
5.2.4	Verkehrliche Beurteilung	52
5.2.5	Umweltverträglichkeit	52
5.2.5.1	Bewertung	53
5.2.6	Wirtschaftlichkeit	54
5.3	Begründung der Variantenwahl	55
6.	Straßenrechtliche Entscheidungen	58
7.	Wasserrechtliche Entscheidungen	59
7.1	Wasserwirtschaftliche Situation im Planungsgebiet	59
7.2	Konzeption des Vorhabens/Entwässerungsplanung	60

...

7.3	Einleiteerlaubnis	60
7.4	Einhaltung des Verschlechterungsverbots	62
8.	Naturschutz und Landschaftspflege	64
8.1	Artenschutz	64
8.1.1	Bestandserfassung	64
8.1.2	Vorhabenbedingte Auswirkungen auf die vorhandenen Arten	65
8.1.3	Maßnahmenplanung	68
8.1.4	Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Prüfung	69
8.2	Genehmigung des Eingriffs in Natur und Landschaft	70
8.2.1	Ermittlung des Eingriffs	72
8.2.2	Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen	75
8.2.3	Kompensationsmaßnahmen gem. § 15 Abs. 2 und 4 BNatSchG	77
8.2.4	Prüfpflicht der Zulassungsbehörde	80
9.	Forstrechtliche Genehmigung	81
9.1	Forstrechtliche Genehmigung für die Rodung von Wald zum Zwecke einer dauerhaften Nutzungsänderung	81
9.2	Forstrechtliche Genehmigung für die Neuanlage von Wald	82
10.	Klimaschutz	84
11.	Immissionsschutz	86

...

11.1	Lärmschutz	86
11.1.1	Gemeinde Uttrichshausen	86
11.1.1.1	Lärmvorsorge	86
11.1.1.2	Lärmsanierung	89
11.1.2	Lkw-Stellplätze	93
11.1.3	Baulärm	94
11.2	Luftschadstoffe	95
11.2.1	Anforderungen der 39. BImSchV	95
11.2.2	Beurteilung der straßenverkehrsbedingten Immissionen	97
12.	Private Belange, Eigentumsgarantie und Entschädigung	100
13.	Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen der Behörden und Stellen	101
13.1	Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3	101
13.2	Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Abt. II, Regionalplanung, Bauleitplanung, Bauaufsicht, Regionalentwicklung, Dez. 21 Regionalplanung	101
13.3	Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Abt. II, Regionalplanung, Bauleitplanung, Bauaufsicht, Regionalentwicklung, Dez. 26 Forst, Jagd	101
13.4	Stellungnahme des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie	101

...

13.5	Stellungnahme des Ortsbeirates Uttrichshausen	102
13.6	Stellungnahme der Gemeinde Kalbach	103
13.7	Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Abt. III – Umwelt	105
13.7.1	Stellungnahme Dez. 31.4, Kommunales Abwasser, Gewässergüte, Oberirdische Gewässer und Hochwasserschutz	105
13.7.2	Stellungnahmen Dez. 31.2, Grundwasser, Wasserversorgung, Altlasten, Bodenschutz	105
13.7.3	Stellungnahmen des Kreisbauernverbandes Fulda-Hünfeld e.V.	105
13.8	Stellungnahme des Kreisausschusses des Landkreises Fulda	108
13.8.1	Stellungnahme des Fachbereiches 7 Regionalentwicklung, Bauen, Umwelt, Natur, 7500 Natur und Landschaft	108
13.8.2	Stellungnahme des Fachbereiches 7 Regionalentwicklung, Bauen, Umwelt, Natur, 7400 Wasser- und Bodenschutz	109
13.9	Stellungnahme der Autobahn Tank- und Rast GmbH	109
13.10	Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung I Zentralabteilung, Inneres, Dez. 18 Sicherheit und Ordnung-Kampfmittelräumdienst	109
13.11	Stellungnahme der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte	109
13.12	Stellungnahme der Deutschen Telekom Technik GmbH, Niederlassung Süd, Produktion Technische Infrastruktur 14, Bamberg	110

...

13.13	Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Abt. II Verkehr, Planung, ländlicher Raum, Verbraucherschutz, Dez. 27 Naturschutz bei Planungen und Zulassungen, Naturschutzdaten	110
14.	Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzverbände und - vereine	111
14.1	Naturschutzbund (NABU) Kalbach	111
15.	Begründung der Entscheidungen über die Einwendungen Privater	112
15.1	Die Beteiligten 4 (P_004), 7 (P_007), 8 (P_008), 11 (P_011), 13 (P_013), 15 (P_015), 16 (P_016), 18 (P_018), 21 (P_021), 22 (P_022), 23 (P_023), 27 (P_027), 33 (P_033), 43 (P_043), 44 (P_044), 45 (P_045), 48 (P_048), 49 (P_049), 52 (P_052), 54 (P_054), 56 (P_056), 60 (P_060), 61 (P_061), 62 (P_062), 63 (P_063), 65 (P_065), 66 (P_066), 67 (P_067), 68 (P_068), 71 (P_071), 76 (P_076), 77 (P_077), 78 (P_078), 80 (P_081), 83 (P_083), 85 (P_085), 86 (P_086), 87 (P_087), 89 (P_089), 91 (P_091), 92 (P_092), 95 (P_095), 101 (P_101), 105 (P_105), 107 (P_107), 108 (P_108), 109 (P_109), 110 (P_110), 113 (P_113), 114 (P_114), 115 (P_115), 119 (P_119), 120 (P_120), 121 (P_121), 122 (P_122), 124 (P_124), 129 (P_129), 130 (P_130), 131 (P_131), 132 (P_132), 133 (P_133), 134 (P_134), 135 (P_135), 136 (P_136), 137 (P_137), 138 (P_138), 139 (P_139), 140 (P_140), 142 (P_142), 143 (P_143), 144 (P_144), 145 (P_145), 147 (P_147), 149 (P_149), 150 (P_150), 151 (P_151), 163 (P_163), 165 (P_165), 166 (P_166), 167 (P_167), 168 (P_168), 169 (P_169), 172 (P_172), 173 (P_173), 174 (P_175), 176 (P_176), 177 (P_177), 178 (P_178), 179 (P_179), 180 (P_180), 184 (P_184), 187 (P_187), 188 (P_188), 194 (P_194),	

197 (P_197), 198 (P_198), 202 (P_202), 203 (P_203), 204
 (P_204), 206 (P_206), 207 (P_207), 208 (P_208), 209 (P_209),
 212 (P_212), 214 (P_214), 215 (P_215), 218 (P_218), 219
 (P_219), 220 (P_220), 226 (P_226), 227 (P_227), 228 (P_228),
 229 (P_229), 230 (P_230), 234 (P_234), 235 (P_235), 237
 (P_237), 238 (P_238), 241 (P_241), 246 (P_246), 247 (P_247),
 257 (P_257), 261 (P_261), 264 (P_264), 265 (P_265), 266
 (P_266), 270 (P_270), 273 (P_273), 274 (P_274), 275 (P_275),
 276 (P_276), 277 (P_277), 278 (P_278), 283 (P_283), 284
 (P_284), 285 (P_285), 289 (P_289), 290 (P_290), 298 (P_298),
 308 (P_308), 309 (P_309), 310 (P_310), 311 (P_311), 312
 (P_312), 319 (P_319), 327 (P_327), 328 (P_328), 329 (P_329),
 331 (P_331), 333 (P_333), 334 (P_334), 336 (P_336), 337
 (P_337), 343 (P_343), 344 (P_344), 345 (P_345), 346 (P_346),
 347 (P_347), 348 (P_348), 349 (P_349), 352 (P_352), 354 (P_354),
 356 (P_356), 357 (P_357), 358 (P_358), 359 (P_359), 363
 (P_363), 364 (P_364), 365 (P_365), 368 (P_368), 370 (P_370),
 371 (P_371), 372 (P_372), 375 (P_375), 378 (P_378), 379
 (P_379), 380 (P_380), 382 (P_382), 383 (P_383), 384 (P_384),
 385 (P_385), 387 (P_387), 388 (P_388), 394 (P_394), 404
 (P_404), 405 (P_405), 406 (P_406), 407 (P_407), 408 (P_408),
 409 (P_409), 410 (P_410), 411 (P_411), 412 (P_412), 414
 (P_414), 415 (P_415), 416 (P_416), 418 (P_418), 419 (P_419),
 420 (P_420), 421 (P_421), 423 (P_423), 424 (P_424), 428
 (P_428), 437 (P_437), 442 (P_442), 445 (P_445), 448 (P_448),
 449 (P_449), 450 (P_450), 451 (P_451), 455 (P_455), 458 (P_458),
 459 (P_459), 460 (P_460), 462 (P_462), 465 (P_465), 466
 (P_466), 469 (P_469), 470 und (P_470)

112

15.2 Die Beteiligten 5 (P_005), 6 (P_006), 9 (P_009), 10 (P_010), 12
 (P_012), 19 (P_019), 24 (P_024), 25 (P_025), 26 (P_026), 29
 (P_029), 31 (P_031), 32 (P_032), 46 (P_046), 47 (P_047), 50

...

(P_050), 51 (P_051), 55 (P_055), 57 (P_057), 64 (P_064), 69
(P_069), 70 (P_070), 72 (P_072), 73 (P_073), 74 (P_074), 75
(P_075), 88 (P_088), 90 (P_090), 93 (P_093), 94 (P_094), 96
(P_096), 97 (P_097), 98 (P_098), 99 (P_99), 100 (P_100), 102
(P_102), 104 (P_104), 116 (P_116), 117 (P_117), 123 (P_123),
125 (P_125), 128 (P_128), 141 (P_141), 146 (P_146), 148
(P_148), 152 (P_152), 153 (P_153), 154 (P_154), 155 (P_155),
156 (P_156), 157 (P_157), 158 (P_158), 159 (P_159), 160
(P_160), 161 (P_161), 162 (P_162), 164 (P_164), 170 (P_170),
171 (P_171), 181 (P_181), 182 (P_182), 183 (P_183), 185
(P_185), 186 (P_186), 189 (P_189), 190 (P_190), 191 (P_191),
193 (P_193), 195 (P_195), 196 (P_196), 199 (P_199), 200
(P_200), 201 (P_201), 210 (P_210), 211 (P_211), 213 (P_213),
216 (P_216), 217 (P_217), 222 (P_222), 223 (P_223), 224
(P_224), 225 (P_225), 231 (P_231), 232 (P_232), 233 (P_233),
239(P_239), 240 (P_240), 248 (P_248), 249(P_249), 250 (P_250),
251 (P_251), 252 (P_252), 254 (P_254), 255 (P_255), 256
(P_256), 260 (P_260), 267 (P_267), 268 (P_268), 279 (P_279),
280 (P_280), 281 (P_281), 282 (P_282), 286 (P_286), 287
(P_287), 293 (P_293), 294 (P_294), 295 (P_295), 296 (P_296),
297 (P_297), 299 (P_299), 300 (P_300), 301 (P_301), 302
(P_302), 303 (P_303), 304 (P_304), 305 (P_305), 306 (P_306),
307 (P_307), 314 (P_314), 315 (P_315), 316 (P_316), 317
(P_317), 318 (P_318), 319 (P_319), 320 (P_320), 322 (P_322),
323 (P_323), 324 (P_324), 326 (P_326), 330 (P_330), 332
(P_332), 335 (P_335), 338 (P_338), 339 (P_339), 340 (P_340),
341 (P_341), 342 (P_342), 350 (P_350), 351 (P_351), 353
(P_353), 355 (P_355), 360 (P_360), 361 (P_361), 362 (P_362),
366 (P_366), 367 (P_367), 369 (P_369), 374 (P_374), 376
(P_376), 377 (P_377), 381 (P_381), 386 (P_386), 389 (P_389),
391 (P_391), 392 (P_392), 393 (P_393), 396 (P_396), 397
(P_397), 398 (P_398), 399 (P_399), 400 (P_400), 401 (P_401),

	403 (P_403), 413 (P_413), 422 (P_422), 425 (P_425), 427 (P_427), 429 (P_429), 430 (P_430), 432 (P_432), 433 (P_433), 435 (P_435), 436 (P_436), 438 (P_438), 439 (P_439), 440 (P_440), 441 (P_441), 452 (P_452), 453 (P_453), 455 (P_455), 456 (P_456), 457 (P_457), 461 (p_461), 463 (P_463), 464 (P_464), 471 (P_471), 472 (P_472), 473 (P_473) und 17 (P_017)	113
15.3	Die Beteiligten 20 (P_020), 28 (P_028), 41 (P_041), 54 (P_053), 106 (P_106), 111 (P_111), 244 (P_244), 259 (P_259), 262 (P_262), 263 (P_263), 271 (P_271), 291 (P_291), 431 (P_431) und 14 (P_014)	116
15.4	Die Beteiligten 30 (P_030), 84 (P_084), 112 (P_112), 118 (P_118), 126 (P_126), 192 (P_192), 236 (P_236), 243 (P_243), 417 (P_417), 444 (P_444), 446 (P_446), 467 (P_467) und 468 (P_468)	116
15.5	Die Beteiligten 35 (P_035) und 36 (P_036)	117
15.6	Die Beteiligten 37 (P_037), 38 (P_038), 39 (P_039), 40 (P_040), 43 (P_043), 82 (P_082), 127 (P_127), 245 (P_245), 253 (P_253), 272 (P_272), 292 (P_292), 321 (P_321), 373 (P_373), 390 (P_390), 395 (P_395) und 446 (P_446)	117
15.7	Der Beteiligte 79 (P_079)	118
15.8	Die Beteiligten 258 (P_258), 313 (P_313), 242 (P_242), 269 (P_269) und 288 (P_288)	118
15.9	Der Beteiligte 103 (P_103)	119
15.10	Die Beteiligte 402 (P_402) und 434 (P_434)	119
15.11	Die Beteiligte 221	121
D.	Zusammenfassende Würdigung und Gesamtabwägung	122

...

E.	Sofortige Vollziehbarkeit	123
F.	Rechtsbehelfsbelehrung	124

A. Verfügender Teil**I. Planfeststellung**

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (im weiteren als HMWEVW oder Planfeststellungsbehörde bezeichnet) stellt gemäß § 24 Abs. 13 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) in Verbindung mit den §§ 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.11.2018 (BGBl. I Nr. 2237), in Verbindung mit §§ 76 Abs. 1, 73 ff. des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG) in der Fassung vom 15.01.2010 (GVBl. I S. 18), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.02.2023 (GVBl. S. 78, 81), den Plan der

Erweiterung der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West im Zuge der BAB A 7 zwischen AD Fulda und AS Bad Brückenau bei Betr.-km 579,4 in der Gemarkung der Gemeinde Kalbach

einschließlich der damit verbundenen Folgemaßnahmen und mit den sich aus den Violetteintragungen in den planfestgestellten Unterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen fest.

1. Planfestgestellte Unterlagen

Der festgestellte Plan besteht aus folgenden für die Ausführungsplanung und den Grunderwerb relevanten Unterlagen:

Ordner	Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Datum Aufstellung
1 von 3	2	Übersichtskarte	August 2019
	3	Übersichtslageplan	30.08.2019
	5a	Lageplan	Juli 2020
	6 Bl. 1	Höhenplan LKW-Fahrgasse Achse 500	30.08.2019
	6 Bl. 2a	Höhenplan Durchfahrgasse Achse 103	Juli 2020
	6 Bl. 3	Höhenplan Rückwärtige Zufahrt Achse 477	30.08.2019
	8a	Entwässerungslageplan	Februar 2021
	9.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan	30.08.2019
	9.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenblätter (37 Blatt)	30.08.2019
10.1	Grunderwerbsplan	30.08.2019	
10.2	Grunderwerbsverzeichnis zu 10.1 (4 Blatt)	02.10.2019	

Ordner	Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Datum Aufstellung
	11	Regelungsverzeichnis (9 Blatt)	August 2019
	14.1a	Straßenquerschnitt Hauptdurchfahrgasse Achse 103	Juli 2020
	14.2	Straßenquerschnitt Erweiterung Lkw	30.08.2019
	14.3	Straßenquerschnitt Bus-Pkw-Parkfläche	30.08.2019
	14.4	Straßenquerschnitt Rückwärtige Zufahrt	30.08.2019
	16a	Leistungsplan	Juli 2020

2. Nachrichtliche Unterlagen

Folgende dem Planfeststellungsbeschluss nachrichtlich beigelegte Unterlagen sind in die Prüfung der unter A.1.1 genannten Unterlagen und in die Abwägung mit eingeflossen:

Ordner	Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Datum Aufstellung
2 von 3	1a	Erläuterungsbericht (62 Blatt)	Juli 2020
	9.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Gegenüberstellung Eingriff und Kompensation (18 Blatt)	30.08.2019
	14.0	Ermittlung der Belastungsklasse (2 Blatt)	Februar 2015
	17.1	Schalltechnische Untersuchung - Erläuterungsbericht (17 Blatt)	12.08.2020
	17.1 Anlage A.1	Schalltechnische Untersuchung – Ermittlung der Emissionspegel (6 Blatt)	25.06.2020
	17.1 Anlage A.2	Schalltechnische Untersuchung – Ermittlung der Beurteilungspegel – Lärmvorsorge Anwohner; Lärmsanierung Lkw-Fahrer und Anwohner (23 Blatt)	25.06.2020
	17.1 Anlage A.3	Schalltechnische Untersuchung – Freibereichskarten und Lageplan (6 Blatt)	25.06.2020
17.2	Schadstoffuntersuchung (9 Blatt)	12.08.2020	

Ordner	Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Datum Aufstellung
	18.1	Wassertechnische Untersuchungen - Erläuterungsbericht (10 Blatt)	August 2019
	18.2	Wassertechnische Untersuchungen - Berechnungsunterlagen (35 Blatt)	Februar 2021
	18.3	Wassertechnische Untersuchungen –Grundriss und Längsschnitt Regentrückhaltebecken	Februar 2021
3 von 3	19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht (79 Blatt)	30.08.2019
	19.1. Bl. 1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan	30.08.2019
	19.1. Bl. 2	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Gesamtartenliste (6 Blatt)	August 2019
	19.1. Bl. 3	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Waldflächenbilanz (3 Blatt)	August 2019
	19.1. Bl. 4	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Artenschutzbeitrag (59 Blatt)	30.08.2019
	19.1. Bl. 5	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Faunabericht (25 Blatt)	August 2019
	19.1. Bl. 6	Landschaftspflegerischer Begleitplan –Karte zum Faunabericht	30.08.2019
	19.2	Umweltfachliche Untersuchungen – FFH- Vorprüfung – Textteil (27 Blatt)	August 2019
	19.2. Bl. 1	Umweltfachliche Untersuchungen – FFH- Vorprüfung - Übersichtsplan	30.08.2019

Ordner	Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Datum Aufstellung
	19.2. Bl. 2	Umweltfachliche Untersuchungen – FFH- Vorprüfung - Karte	30.08.2019
	21.1	Stellungnahme Streupraxis– Bewertung möglicher Auswirkungen des Winterdienstes auf die Gewässer (4 Blatt)	14.06.2017
	21.2	Relevanzprüfung nach Wasserrahmenrichtlinie (14 Blatt)	21.08.2019

II. Einleiterlaubnis

Dem Träger der Straßenbaulast, der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes (im Nachfolgenden Vorhabenträgerin genannt), wird gem. §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4, 13 sowie 57 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in der Fassung vom 31. 07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409), im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde gem. § 19 Abs. 3 WHG erlaubt, das von den befestigten Straßenflächen gesammelt abfließende Niederschlagswasser über Entwässerungseinrichtungen nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlage Nr. 5a und Nr. 8a sowie der nachrichtlichen Unterlagen 18.1 bis 18.3 in oberirdische Gewässer wie folgt einzuleiten:

- aus dem Oberflächenentwässerungssystem der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West über ein südlich der Anlage gelegenes Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Regenklärbecken und einen neuen Ableitungskanal DN 400/500 bis zu 24 l/s in der Gemarkung Uttrichshausen, Flur 4, Flurstück 50/1 (ELS 1, RW [3552304,94] / HW [5586523,87]) in den Schmidtgraben.
- aus dem Oberflächenentwässerungssystem der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West über die nördlich der Anlage gelegene BAB-Sammelleitung DN 600 sowie nachfolgend über Straßengräben bis zu 73 l/s in der Gemarkung Uttrichshausen, Flur 4, Flurstück 4/2 (ELS 2, RW [3552847,45] / HW [5588531,02]) in den Döllbach.
- aus dem Oberflächenentwässerungssystem der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West über die nördlich der Anlage gelegene BAB-Sammelleitung DN 600 sowie nachfolgend über Straßengräben bis zu 5 l/s in der Gemarkung Uttrichshausen, Flur 4, Flurstück 7/26 (ELS 3, RW [3552248,81] / HW [5587311,78]) in das Grundwasser.

III. Durch den Planfeststellungsbeschluss umfasste öffentlich-rechtliche Entscheidungen

Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle öffentlich-rechtlichen Entscheidungen (§ 17, 17c FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 HVwVfG). Insbesondere werden von diesem umfasst:

1. Naturschutzrechtliche Entscheidungen

1.1 Zulassung des Eingriffs

Der mit der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens verbundene Eingriff in Natur und Landschaft i.S.d. § 14 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in der Fassung vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.12.2022 (BGBl. I S. 2240), wird gem. §§ 17 Abs. 1 und 15 BNatSchG i.V.m. §§ 7 ff. des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG) in der Fassung vom 20.12.2010 (GVBl. I S. 629), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.05.2020 (GVBl. S. 318), im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zugelassen.

2. Forstrechtliche Genehmigung

2.1 Forstrechtliche Genehmigung für die Rodung von Wald zum Zwecke einer dauerhaften Nutzungsänderung

Gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 1 des Hessischen Waldgesetzes (HWaldG) in der Fassung vom 27.06.2013 (GVBl. S. 458), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.02.2022 (GVBl. S. 126), i.V.m. § 9 des Gesetzes zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft - Bundeswaldgesetz (BWaldG) in der Fassung vom 02.05.1975 (BGBl. I S. 1037), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10.08.2021 (BGBl. I S. 3436), wird die Genehmigung, Wald nach Maßgabe der nachrichtlichen Unterlage 19.1 Anlage 1 im Umfang von 626 m² zu roden und dauerhaft oder vorübergehend in eine andere Nutzungsform umzuwandeln, erteilt.

3. Forstrechtliche Genehmigung für die Neuanlage von Wald

...

Die Genehmigung für die Neuanlage von Wald zum Aufbau eines naturnahen Waldrandes sowie die Wiederaufforstung von Waldflächen in einem Umfang von 626 m² wird nach Maßgabe der nachrichtlichen Unterlage 19.1 Anlage 1 gemäß § 14 Abs. 2 Nr. 1 HWaldG i.V.m. § 9 BWaldG erteilt.

4. Straßenrechtliche Entscheidung

Gemäß § 17 i.V.m. § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG wird die Erweiterungsfläche der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West bei Betr.-km 579,4 (zwischen NK 5524/049 und 5624/009 von km 579,060 bis km 579,820) für den öffentlichen Verkehr mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird (§ 2 Abs. 1 FStrG). Träger der Straßenbaulast ist die Bundesrepublik Deutschland (§ 5 Abs. 1 FStrG). Die gewidmete Strecke ist in das Straßenverzeichnis eingetragen (§ 1 Abs. 5 FStrG).

IV. Nebenbestimmungen, Auflagen

Dem Träger des Vorhabens, der Bundesrepublik Deutschland, wird gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 HVwVfG Folgendes auferlegt:

1. Naturschutz und Landschaftspflege

1. Der Baubeginn ist der oberen Naturschutzbehörde (ONB) beim Regierungspräsidium Kassel mindestens zwei Wochen vorher schriftlich anzuzeigen.
2. Die Ausführungsplanung zu den im Landespflegerischen Begleitplan genannten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist mit der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel abzustimmen.
3. Es ist eine ökologische Baubegleitung (ÖBB) zur Sicherstellung der frist- und sachgerechten Durchführung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Die hierfür vorgesehene Person mit einem abgeschlossenen Studium der Fachrichtungen Landespflege, Forstwissenschaften, Umwelttechnik, Umweltingenieurwesen oder vergleichbarer Fachrichtungen ist der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel vor Baubeginn zu benennen. Die ÖBB kontrolliert mindestens einmal wöchentlich sowie zusätzlich anlassbezogen und führt die Einweisungen der Bauarbeiter durch. Die ÖBB ist rechtzeitig an der Bauvorbereitung zu beteiligen und begleitet das Vorhaben in allen Phasen der Durchführung. Die ÖBB hat die Einhaltung von umweltschützenden Vorschriften oder Nebenbestimmungen durch Vorgaben und Hinweise an die Bauüberwachung sicherzustellen und hat auch die Belange des Bodenschutzes sowie die wasserrechtlichen und – technischen Auflagen zu überwachen. Die Bauüberwachung gibt die Vorgaben und Hinweise an die baudurchführenden Unternehmen als Weisung oder Empfehlung weiter. Im Falle eines drohenden Verstoßes gegen umweltschützende Vorschriften oder Nebenbestimmungen, ist die ÖBB gegenüber dem baudurchführenden Unternehmen weisungsbefugt. Die ökologische und bodenkundliche Fachbauleitung fertigt

...

Wochenberichte an und übersendet diese der oberen Naturschutzbehörde (ONB) beim Regierungspräsidium Kassel am jeweils Anfang der folgenden Woche.

4. Alle Rodungsarbeiten und Gehölzrückschnitte sind grundsätzlich im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 28./29. Februar durchzuführen. Vor Durchführung der Rodungsarbeiten sind die zu fällenden Bäume erneut auf Baumhöhlen und Spalten abzusuchen. Gefundene-Baumhöhlen und Spalten sind auf Besatz zu überprüfen. Sofern in den Baumhöhlen und/oder Spalten überwinterte Fledermäuse oder andere baumhöhlenbewohnende Tiere gefunden werden, darf eine Fällung des Baumes erst erfolgen, wenn die überwinterten Tiere die Baumhöhlen verlassen haben und sich keine besetzten Nester in der jeweiligen Baumkrone befinden. Eine erneute Kontrolle vor Fällung ist zwingend erforderlich. Bäume mit unbesetzten Baumhöhlen und Spalten sind unverzüglich zu fällen. Sofern dies zeitlich nicht möglich ist, sind die unbesetzten Baumhöhlen und Spalten zu verschließen. Für jeden gefällten Baum mit Höhlen oder Spalten ist ein Ersatz in Form von entsprechenden Fledermaus-Kästen und/oder Nistkästen zu schaffen. Die Lage der Kästen ist der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel schriftlich mitzuteilen. Die Baumkontrolle sowie das Ausbringen der Kästen ist durch einen fachlich versierten oder langjährig tätigen Experten durchzuführen.
5. Im Offenland ist die Baufeldräumung außerhalb der Brut- und Setzzeit, d. h. außerhalb des Zeitraumes vom 1. März bis 30. August, durchzuführen. Die Bauarbeiten sind entweder vor dem 1. März oder nach dem 30. August aufzunehmen. Alternativ ist durch geeignete Maßnahmen (z. B. Installation von Flatterband) vor Beginn der Brut- und Setzzeit sicherzustellen, dass sich keine brütenden Vögel und andere Tiere im Baufeld ansiedeln. Unterbrechungen der Bautätigkeiten von mehr als drei Tagen sind zu vermeiden. Sofern längere Unterbrechungen der Bautätigkeiten zu erwarten sind, ist das Baufeld gegen die Ansiedelung von Bodenbrütern durch geeignete Maßnahmen abzusichern.

6. Ein insektenfreundliches Beleuchtungskonzept des Parkplatzes unter Berücksichtigung der Vorgaben aus den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS, 2011)“ durch die Installation von Lampen mit geringem oder fehlendem Ultraviolett- und Blau-Anteil (d.h. emittiertes Farbspektrum nicht unter 420 nm) zur Vermeidung einer Sogwirkung auf Insekten aus den umliegenden Habitaten sowie eine Reduzierung der Lampenstandorte und Lampenhöhe in nachts kaum genutzten Bereich der Sitzplätze zwischen Tankstelle und Rastanlage ist umzusetzen.
7. Die notwendigen Bauflächen sind, durch technische und organisatorische Maßnahmen im Rahmen des Baustellenmanagements, auf das erforderliche Maß zu beschränken. Für die Zwischenlagerung von Baumaterialien und das Abstellen von Baumaschinen und -gerätschaften sind vorrangig bereits versiegelte (Wege-)Flächen zu nutzen. Sofern darüber hinaus Flächen erforderlich werden, sind deren Lage, Ausmaß und Abgrenzung rechtzeitig vor Inanspruchnahme mit der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel abzustimmen.
8. Auf allen temporär beanspruchten Bauflächen, die der Zwischenlagerung von Bodenaushub dienen und bisher weder teil- noch vollversiegelt waren, ist ein Geotextil zum Schutz des Bodens aufzubringen. Nach Verwendung des zwischengelagerten Bodenaushubs ist das Geotextil zu entfernen und der Ausgangszustand der Fläche wiederherzustellen.
9. Für die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird ein Kompensationsumfang von 487.417 Biotopwertpunkten (BWP) festgesetzt. Bis Baubeginn ist der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel ein Nachweis über die Ausbuchung der BWP von dem Ökokonto „Ökopunktemaßnahmenkonzept für die Liegenschaft „Eschkopf bei Rockensüß, Gemeinde Cornberg, Gemarkung Rockensüß, Flur 23, Fist. 47/0 und 49/0“ vorzulegen. Dem Nachweis ist eine Darstellung der Abgrenzung des diesem Vorhaben zugeordneten Maßnahmenbereichs beizulegen.

10. Binnen drei Monaten nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses übermittelt die Vorhabenträgerin der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel auf Datenträger entsprechend den Vorgaben des „Merkblatts zur Bereitstellung von Naturschutzdaten nach § 4 Abs. 3 HAGBNatSchG und § 4 Abs. 3 Satz 1 Kompensationsverordnung“ (Hessisches Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Juli 2013) die Daten zu den festgelegten Kompensationsmaßnahmen.
11. Die Bauausführung für die geplante Nachprofilierung und des naturnahen Ausbaus des Grabens zum Vorfluter Schmidtgraben ist mindestens drei Wochen vor Baubeginn mit der oberen Naturschutzbehörde und der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel abzustimmen und ggf. in der Örtlichkeit zu konkretisieren. Die Arbeiten sollen möglichst in niederschlagsarmen Zeiten durchgeführt werden
12. Der Zeitraum der Unterhaltung der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen beträgt ab Herstellung 30 Jahre. Maßnahmen zur Vermeidung von betriebsbedingten artenschutzrechtlichen Zugriffsverboten sind entsprechend ihrer Funktion dauerhaft zu erhalten.

2. Bericht zur frist- und sachgerechten Durchführung der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat über die frist- und sachgerechte Durchführung einschließlich der erforderlichen Unterhaltung der festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gem. § 17 Abs. 7 BNatSchG der Zulassungsbehörde, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, über die zuständige Naturschutzbehörde zu berichten. Im Hinblick auf die unter C.II.8.1.3 und C.II.8.2.2 festgesetzten CEF- und Vermeidungsmaßnahmen, die bereits vor Baubeginn vorlaufend wirksam umzusetzen sind, ist vor Beginn der Baumaßnahme in diesem Bereich darüber zu berichten, dass die vorlaufenden Maßnahmen wirksam geworden sind.

3. Neuanlage von Wald

1. Der Beginn der Baumaßnahme und die Umsetzung der Wiederaufforstung ist der oberen Forstbehörde beim RP Kassel anzuzeigen.
2. Die Errichtung eines Wildschutzzaunes zur Vermeidung der Querung der Autobahn muss auch während der Bauarbeiten erhalten bleiben.

4. Entwässerungsplanung

1. Die Entwässerungsanlagen und -leitungen sowie Regenrückhaltebecken sind nach den Regeln der Wasserwirtschaft und dem Stand der Technik unter Beachtung der geltenden technischen Regelwerke zu errichten, zu warten und zu unterhalten.
2. Die Ausführungsplanungen der Entwässerungsanlagen und -leitungen sowie des Regenrückhaltebeckens sind vor Ausschreibung und Baubeginn der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel vorzulegen und mit dieser abzustimmen. Dabei sind für die Bemessung die folgenden Vorgaben zu berücksichtigen:
 - a) Hinsichtlich der Entwässerungsabschnitte EA 1 bis 5 (Einleitung über das Regenrückhaltebecken in den Schmidtgraben) ist das Regenrückhaltebecken mit einer Jährlichkeit $T=2$ Jahre und einer Drosselabflussspende von 10 l/s*ha zu bemessen. Das Regenrückhaltebecken muss vorhanden sein und betrieben werden, bevor die Entwässerung der o.g. Abschnitte in Richtung Schmidtgraben erfolgt.
 - b) Bezüglich der Entwässerungsabschnitte EA 6 und 7 (Einleitung in den Döllbach) ist vor der Einleitung eine Vorreinigung mit Hilfe des Systems Sedipipe XL der Fränkischen Rohrwerke (oder gleichwertig) vorzusehen.
3. Es ist darauf zu achten, dass durch die Baumaßnahme und den späteren Betrieb keine Baumaterialien oder wassergefährdenden Stoffe in Gewässer oder Grundwasser gelangen. Die zu Einsatz kommenden Baustoffe und Bauhilfsstoffe dürfen nicht grundwassergefährdend sein. Bei der Bauausführung sind die nach dem Stand der Technik üblichen

Schutzmaßnahmen, insbesondere nach DIN 18299, DIN 18300, DIN 18305, DIN 18320 und ZTV-E, ZTV-La sowie ZTV-Ew. einzuhalten.

4. Bei Betankungen von Baumaschinen ist ein ausreichender Abstand zu Gewässern bzw. offengelegtem Grundwasser einzuhalten. Betankungsvorgänge dürfen nur über versiegelten Flächen erfolgen. Treib- und Schmierstoffe sowie sonstige wassergefährdenden Stoffe sind auf geeignetem Untergrund bzw. in ausreichend bemessenen Auffangbehältern vorzuhalten. Fahrzeuge und Maschinen, die Kraftstoff- und/oder Ölverluste aufweisen, sind unverzüglich von der Baustelle zu entfernen. Beim Austreten von wassergefährdenden Flüssigkeiten, sind diese sofort aufzunehmen und schadlos zu beseitigen. Die entsprechenden Geräte und ausreichend Ölbindemittel zur Aufnahme sind stets bereitzuhalten. Das Baustellenpersonal ist über den Lagerort des Ölbindemittels konkret zu informieren, darüber hinaus ist der Verwahrort besonders zu kennzeichnen. Vor Beginn der Baumaßnahmen ist mit der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel ein entsprechender Havarieplan zur Absicherung der vorgenannten Maßnahmen abzustimmen.
5. Sämtliche Baumaterialien und der Bodenaushub und sollen mit ausreichend Abstand zum Uferbereich gelagert werden.
6. Der Fachdienst Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Landkreises Fulda oder die nächste Polizeidienststelle ist bei einem Austreten von wassergefährdenden Flüssigkeiten unverzüglich zu verständigen.
7. Falls während der Bauzeit verunreinigtes Niederschlagswasser (z.B. Eintrübungen durch Erdmaterial, zementhaltige Wässer nach Betonarbeiten) anfällt, sind vor der Einleitung in ein Gewässer provisorische Behandlungsanlagen (z.B. Absetzbecken und/oder Neutralisierungsanlagen) vorzuschalten. Das während der Bauphase in ein Gewässer eingeleitete Niederschlagswasser darf an absetzbaren Stoffen nicht mehr als 0,3 ml/l (nach 2 Std. Absetzzeit) enthalten. Der pH-Wert muss

im Bereich von 6,5 bis 8,5 liegen. Es ist eine Drosselabflusssspende von 10 l/s*ha einzuhalten.

5. Lärmschutz

Bei der Bauausführung ist von der Vorhabenträgerin die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- und Geräuschemissionen in der Fassung vom 19.08.1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970) und die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) in der Fassung vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.07.2021 (BGBl. I S. 3146), und damit der Stand der Technik zu beachten und einzuhalten.

6. Bodenschutz

1. Die Fahrbahn um die Zapfsäulen ist gemäß den Vorgaben des Arbeitsblattes ATV-DVWK-A-781 dicht und beständig auszuführen.
2. Während der Ausführung sind zur Minderung von Einwirkungen auf den Boden die fachlichen Anforderungen aus DIN 18915 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten), DIN 19731 (Bodenbeschaffenheit – Verwertung von Bodenarbeiten) sowie DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben) zu beachten und umzusetzen.
3. Vor bodeneingreifenden Maßnahmen ist der Oberboden abzutragen und bei ausreichender Bemessung der Lageflächen gemäß den Anforderungen der DIN 19731 / DIN 18915 zwischenzulagern.
4. Als Grenze der Befahr- / Bearbeitbarkeit für Bodenarbeiten (Abtrag / Umlagerung von Ober- / Unterboden) ist grundsätzlich der Konsistenzbereich ko3 bzw. die Feuchtestufe feu3 gemäß Tabelle 2 der DIN 19639 anzusetzen. Abweichungen sind eine Ausnahme, welche im Einzelfall einer fachlichen Begründung benötigen und sind zuvor mit der Bodenschutzbehörde abzustimmen.

5. Die vorbezeichneten Maßnahmen sind durch eine von der Vorhabenträgerin zu beauftragende Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) im Sinne von DIN 19639 umzusetzen bzw. zu überwachen.
6. Die Bestellung der BBB hat vor Beginn der Ausführungsplanung zu erfolgen und ist der oberen Bodenschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel unter Benennung der mit der Wahrnehmung der Aufgabe betrauten Person(en) sowie Vorlage entsprechender Qualifikationsnachweise anzuzeigen.
7. Die BBB hat ihre Tätigkeit zu dokumentieren. Die betreffenden Baustellenprotokolle sind der oberen Bodenschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel auf Verlangen vorzulegen. Nach Abschluss der Gesamtmaßnahme ist durch die BBB im Sinne einer zusammenfassenden Dokumentation zeitnah die antrags- und genehmigungskonforme Ausführung aller bodenrelevanten Arbeiten zu testieren und der Bodenschutzbehörde vorzulegen.
8. Sollte bei der Planung Überschussboden verbleiben, ist dieser einer möglichst hochrangigen Verwertung im Sinne der Abfallhierarchie nach §§ 6 – 8 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) in der Fassung vom 24.02.2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Gesetz vom 02.03.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) zuzuführen. Erfolgt die Verwertung durch Auf- oder Einbringen auf oder in eine durch wurzelbare Bodenschicht, sind die Anforderungen des § 12 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG), in der Fassung vom 17.03.1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.02.2021 (BGBl. I S. 306), in Verbindung mit der Vollzugshilfe der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Bodenschutz zu § 12 Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) in der Fassung vom 09.07.2021 (BGBl. I S. 2598, 2716) zu beachten. Ansonsten gelten die Anforderungen der jeweils annehmenden Stelle. Etwaige Zulassungserfordernisse nach anderen Rechtsbereichen bleiben davon unberührt.

7. **Kampfmittelbeseitigung**

...

Soweit entgegen den vorliegenden Erkenntnissen im Zuge der Bauarbeiten doch ein kampfmittelverdächtiger Gegenstand gefunden werden sollte, ist der Kampfmittelräumdienst unverzüglich zu verständigen.

8. Katastrophenschutz

Der Beginn und die Fertigstellung der Baumaßnahme werden dem Landeskommmando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden angezeigt.

9. Sonstiges

Die Vorhabenträgerin hat einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und mit der Deutsche Telekom Technik GmbH rechtzeitig abzustimmen, damit Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung, Ausschreibung von Tiefbauleistungen der Telekom usw. rechtzeitig eingeleitet werden können. Für die Baumaßnahmen ist der Telekom Technik GmbH eine Vorlaufzeit von vier Monaten zu gewähren.

10. Vorbehalt weiterer Nebenbestimmungen

Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen, insbesondere zum Schutz von Natur und Landschaft, zum Schutz der Bevölkerung, zum Schutz des Grundwassers und von Oberflächengewässern sowie zum Schutz privater Rechte, bleibt vorbehalten.

V. Zusagen

Von der Vorhabenträgerin sind während der Anhörung gegenüber den im folgenden aufgeführten Beteiligten Zusagen abgegeben worden, wodurch sich deren Einwendungen erledigt haben. Die Planfeststellungsbehörde hat diese geprüft und soweit die den Festsetzungen und Abwägungen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht entgegenstehen und für verbindlich erklärt. Soweit der Inhalt von Zusagen bereits in Nebenbestimmungen unter A. IV aufgenommen wurden, wurde von einer Festsetzung abgesehen:

1. Gesellschaft Tank&Rast GmbH

1. Sofern es während der Baudurchführung zu temporären Einschränkungen des Betriebes der Anlage kommen sollte, wird dies frühzeitig mit der Tank und Rast GmbH abgestimmt.
2. Sofern die Tank und Rast GmbH dies wünscht, kann im Vorfeld eine Vereinbarung abgeschlossen werden, welche z.B. die Durchführung evtl. Änderungsarbeiten am Leitungsbestand regelt.
3. Hinsichtlich der baulichen Ausführung der E-Ladeparkstände kann auf Wunsch der Tank und Rast im Vorfeld eine Bauvereinbarung abgeschlossen werden.
4. Hinsichtlich der zu ändernden Entwässerungsanlagen wird die Tank und Rast GmbH vor Baubeginn entsprechend informiert.

VI. Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen

Anträge, die den Inhalt und Umfang der Planfeststellungsunterlagen sowie die Art und Weise des Planfeststellungsverfahrens betreffen, werden zurückgewiesen, soweit über sie nicht schon im Laufe des Verfahrens entschieden wurde.

Die Stellungnahmen und Einwendungen werden, soweit ihnen nicht durch Planänderungen und/oder Zusagen der Vorhabenträgerin entsprochen oder durch von der Planfeststellungsbehörde im Wege des Violetteintrags vorgenommene Planänderung oder durch eine Nebenbestimmung Rechnung getragen worden ist oder diese sich nicht auf andere Art und Weise im Laufe des Verfahrens erledigt haben, zurückgewiesen.

VII. Hinweis zum Sofortvollzug

Dieser Planfeststellungsbeschluss ist gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Fassung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409), sofort vollziehbar.

B. Sachverhalt

I. Antragsgegenstand

Die Bundesrepublik Deutschland als Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen (§ 5 Abs. 1 FStrG), vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes gemäß § 1 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (InfrGG) in der Fassung vom 14.08.2017 (BGBl. I S. 3122, 3141), zuletzt geändert Gesetz vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) in Verbindung mit § 3 FStrG, beabsichtigt die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West im Zuge der BAB 7 zwischen dem Autobahn-Dreieck (AD) Fulda und der Anschlussstelle (AS) Bad Brückenau bei Betr.-km 579,4 in der Gemarkung der Gemeinde Kalbach. Diese liegt im Land Hessen, Regierungsbezirk Kassel, Landkreis Fulda, in der Gemeinde Kalbach. 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. Die benachbarten Knotenpunkte sind im Norden das AD Fulda (NK 5524/049) und im Süden die AS Bad Brückenau – Völkens (NK 5624/009). Der Abstand zum AD Fulda (A 7 /A 66) beträgt ca. 8,4 km, zum AS Bad Brückenau-Völkens ca. 10,2 km. Die Tank- und Rastanlage 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 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 Erweiterung der Tank- und Rastanlage erstreckt sich in südlicher Richtung zur bestehenden Anlage. Dort werden künftig 73 Lkw-Parkstände, 4 Bus-Parkstände und 70 Pkw-Parkstände angeboten. Die Planung umfasst zudem die Optimierung des vorhandenen Entwässerungskonzeptes.

Das Vorhaben grenzt unmittelbar an das Projekt „Ersatzneubau der Talbrücke Uttrichshausen“ an, welches durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-

und -bau GmbH (DEGES) im Auftrag der Vorhabenträgerin geplant wird und nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist.

II. Antragsbegründung

Der Antrag wird im Wesentlichen mit der Notwendigkeit begründet, die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen. Das Verkehrsaufkommen auf der Bundesautobahn A 7, insbesondere der Schwerverkehrsanteil, hat im Laufe der Zeit stark zugenommen. Die unzureichende Anzahl der Stellplätze kann den Bedarf, der sich unter anderem auch aus den gesetzlich vorgegebenen Lenk- bzw. Ruhezeiten für Lkw-Fahrer ergibt, nicht decken. Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden kommt es zu Engpässen und hierdurch oft zu verkehrsgefährdenden Situationen. Da mit einer weiteren Zunahme des Straßengüterverkehrs zu rechnen ist, wird sich der Bedarf an Lkw-Stellplätzen weiter erhöhen. Für die Lkw-Fahrer muss deshalb als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zusätzlicher Parkraum an den Autobahnen geschaffen werden.

Darüber hinaus entspricht die Rastanlage nicht mehr den Anforderungen der Übersichtlichkeit und Trennung der Kfz-Arten, welche sich aus den gültigen technischen Regelwerken ergeben ("Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen"- ERS 2011).

Zudem soll eine Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen vor allem durch die Drosselung und Vorreinigung des Abflusswassers durch Absetzbecken und Leichtflüssigkeitsabscheider stattfinden. 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 beim Regierungspräsidium Kassel mit E-Mail vom 02.07.2013 bestätigt.

III. Anhörungsverfahren

Für das Vorhaben wurde gem. § 17 FStrG i.V.m. § 73 Abs. 2 HVwVfG das Anhörungsverfahren durchgeführt.

1. Ursprünglicher Antrag

Ursprünglich wurde die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) als Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen, in diesem Verfahren im Rahmen der Auftragsverwaltung von Hessen Mobil – Straßen und Verkehrsmanagement, Standort Fulda, als Vorhabenträgerin vertreten. Seit dem 01.01.2021 werden die Bundesautobahnen gemäß Art. 90 Abs. 2, Art. 143 e Abs. 1 GG in bundeseigener Verwaltung geführt. Auf der Grundlage des InfrGG ist nunmehr die Autobahn GmbH des Bundes als Träger der Straßenbaulast und Antragsteller des Vorhabens (Vorhabenträgerin) an die Stelle von Hessen Mobil getreten. Hessen Mobil hat die Autobahn GmbH des Bundes nach dem 01.01.2021 auf Grundlage vertraglicher Vereinbarung weiter in deren Auftrag punktuell unterstützt.

Mit Schreiben vom 10.10.2019 hat zunächst Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, Standort Fulda, für das unter B.I. bezeichnete Bauvorhaben gemäß § 17d FStrG i. V. m. §§ 76 Abs. 1, 73 HVwVfG die Durchführung eines Planänderungsverfahrens bei dem Regierungspräsidium Kassel als Anhörungsbehörde beantragt.

Die Antragsunterlagen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet:

Antragsunterlagen des Hauptverfahrens

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung
1	Erläuterungsbericht
2	Übersichtskarte

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung
3	Übersichtslageplan
5	Lageplan
6 Bl. 1	Höhenplan LKW-Fahrgasse Achse 500
6 Bl. 2	Höhenplan Durchfahrgasse Achse 103
6 Bl. 3	Höhenplan Rückwärtige Zufahrt Achse 477
8a	Entwässerungslageplan
9.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan
9.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenblätter (37 Blatt)
9.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Gegenüberstellung Eingriff und Kompensation (18 Blatt)
10.1	Grunderwerbsplan
10.2	Grunderwerbsverzeichnis zu 10.1 (4 Blatt)
11b	Regelungsverzeichnis (9 Blatt)
14.0	Bemessung des Oberbaus (2 Blatt)
14.1	Straßenquerschnitt Hauptdurchfahrgasse Achse 103
14.2	Straßenquerschnitt Erweiterung Lkw
14.3	Straßenquerschnitt Bus-Pkw-Parkfläche
14.4	Straßenquerschnitt Rückwärtige Zufahrt

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung
16	Leistungsplan
17.1	Immissionstechnische Untersuchung Erläuterungsbericht (17 Blatt)
17.1 Anlage A.1	Schalltechnische Untersuchung – Ermittlung der Emissionspegel (6 Blatt)
17.1 Anlage A.2	Schalltechnische Untersuchung – Ermittlung der Beurteilungspegel – Lärmvorsorge Anwohner; Lärmsanierung Lkw-Fahrer und Anwohner (23 Blatt)
17.1 Anlage A.3	Schalltechnische Untersuchung – Freibereichskarten und Lageplan (6 Blatt)
17.2	Schadstoffuntersuchung (9 Blatt)
18	Wassertechnische Untersuchungen - Erläuterungsbericht (10 Blatt)
18.1	Wassertechnische Untersuchungen - Berechnungsergebnisse (35 Blatt)
18.3a	Wassertechnische Untersuchungen –Grundriss und Längsschnitt Regenrückhaltebecken
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht (79 Blatt)
19.1.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan
19.1.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Gesamtartenliste (6 Blatt)

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung
19.1.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Waldflächenbilanz (3 Blatt)
19.1.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Artenschutzbeitrag (59 Blatt)
19.1.5	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Faunabericht (25 Blatt)
19.1.6	Landschaftspflegerischer Begleitplan –Karte zum Faunabericht
19.2	Umweltfachliche Untersuchungen – FFH- Vorprüfung Textteil(27 Blatt)
19.2.1	Umweltfachliche Untersuchungen – FFH- Vorprüfung Übersichtsplan
19.2.2	Umweltfachliche Untersuchungen – FFH- Vorprüfung Karte
21.1	Stellungnahme Streupraxis– Bewertung möglicher Auswirkungen des Winterdienstes auf die Gewässer (4 Blatt)
21.2	Relevanzprüfung nach Wasserhaushaltsgesetz (14 Blatt)

2. Auslegung der Antragsunterlagen

Die Planunterlagen wurden gemäß § 73 Abs. 3 Satz 1 HVwVfG auf Veranlassung der Anhörungsbehörde beim Regierungspräsidium Kassel in der Gemeinde Kalbach in der Zeit vom 04.11.2019 bis einschließlich 03.02.2019 während der Dienststunden (Montag bis Freitag von 08.00 Uhr bis 12.00 Uhr

und 13 Uhr bis 16 Uhr; mittwochs von 13 Uhr bis 18 Uhr) zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden gemäß § 73 Abs. 5 Satz 1 HVwVfG in ortsüblicher Weise von der Gemeinde Kalbach im Mitteilungsblatt „Kalbacher Nachrichten“ Nr. 43, Jahrgang 42, am 25.10.2019 bekannt gemacht.

In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren. Ein Hinweis, dass Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind, war in der Bekanntmachung ebenfalls enthalten (§ 73 Abs. 4 Satz 3 HVwVfG).

Darüber hinaus konnte die Bekanntmachung mit den Planunterlagen auf der Homepage der Anhörungsbehörde eingesehen werden.

Zudem wurden durch die Gemeinde Kalbach mit Schreiben vom 25.10.2019 die nicht ortsansässigen Betroffenen von der Auslegung der Planunterlagen unter jeweiliger Beifügung einer Ausfertigung des Bekanntmachungstextes benachrichtigt (§ 73 Abs. 5 Satz 3 HVwVfG).

3. Beteiligung der Behörden und Stellen

Die Anhörungsbehörde hat die Antragsunterlagen mit Schreiben vom 21.10.2019 den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt werden, zugeleitet und gebeten, bis zum 17.12.2019 zum Plan Stellung zu nehmen (§ 73 Abs. 2 sowie Abs. 3a HVwVfG). Es wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen innerhalb der Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 HVwVfG zu erheben seien.

4. Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen

Die nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des § 63 BNatSchG anerkannten Vereine und die sonstigen Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach anderen gesetzlichen Vorschriften zur

Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, wurden mittels der vorgenannten ortsüblichen Bekanntmachung der Gemeinde Kalbach von der Auslegung des Plans benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

5. Einwendungen und Stellungnahmen

Während der gesetzlichen Frist wurden im Rahmen der Anhörung zum Ursprungsverfahren insgesamt 474 Einwendungen Privater erhoben sowie 23 Stellungnahmen von Behörden und Stellen abgegeben. Von den anerkannten Naturschutzvereinigungen und den sonstigen Vereinigungen wurden keine Stellungnahmen abgegeben.

6. Planänderung

Aufgrund der Fortschreibung der Verkehrsprognose auf das Jahr 2030 und den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurde eine zusätzliche ortsferne Variante untersucht und die immissionstechnische Untersuchung überarbeitet.

Die Planänderung betreffen im Wesentlichen die folgenden Unterlagen:

- Erläuterungsbericht (Unterlage 1a),
- Lageplan (Unterlage 5a),
- Höhenplan Achse 103 (Unterlage 6.2a),
- Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen (Unterlage 8a),
- Straßenquerschnitt Achse 103 (Unterlage 14.1a),
- Leitungsplan (Unterlage 16a),
- Schalltechnische Untersuchung (17.1)
- und die Schadstoffuntersuchung (17.2).

Die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) als Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen, damals noch vertreten durch Hessen Mobil Verkehrsmanagement, Außenstelle Fulda, übermittelte am 02.09.2020 die geänderten Planunterlagen und beantragte die Durchführung des Anhörungsverfahrens.

7. Veröffentlichung und Auslegung der Planunterlagen

Gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz - PlanSiG) in der Fassung vom 20.05.2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.03.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88), wurden die Planänderungsunterlagen in der Zeit vom 28.09.2020 bis 27.10.2020 im Internet auf der Homepage der Anhörungsbehörde beim Regierungspräsidium Kassel veröffentlicht.

Darüber hinaus erfolgte die Auslegung im gleichen Zeitraum als zusätzliches Informationsangebot (§ 3 Abs. 2 PlanSiG) in der von den Änderungen des Plans betroffenen Gemeinde Kalbach. Die Planunterlagen wurden gemäß § 73 Abs. 3 Satz 1 HVwVfG auf Veranlassung der Anhörungsbehörde beim Regierungspräsidium Kassel in der Gemeinde Kalbach in der Zeit vom 28.09.2020 bis einschließlich 27.10.2020 während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wurden gemäß § 73 Abs. 5 Satz 1 HVwVfG in ortsüblicher Weise von der Gemeinde Kalbach im Mitteilungsblatt „Kalbacher Nachrichten“ Nr. 39, Jahrgang 43, am 25.09.2020 bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren. Ein Hinweis, dass Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind, war in der Bekanntmachung ebenfalls enthalten (§ 73 Abs. 4 Satz 3 HVwVfG).

Zudem wurden durch die Gemeinde Kalbach mit Schreiben vom 15.09.2020 die nicht ortsansässigen Betroffenen von der Auslegung der Planunterlagen unter jeweiliger Beifügung einer Ausfertigung des Bekanntmachungstextes benachrichtigt (§ 73 Abs. 5 Satz 3 HVwVfG).

8. Beteiligung der Behörden und Stellen

Die Anhörungsbehörde hat die Antragsunterlagen mit Schreiben vom 14.09.2020 den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das

Vorhaben berührt werden, zugeleitet und gebeten, bis zum 10.11.2020 zum Plan Stellung zu nehmen (§ 73 Abs. 2 sowie Abs. 3a HVwVfG). Es wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen innerhalb der Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 HVwVfG zu erheben seien.

9. Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen

Die nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des § 63 BNatSchG anerkannten Vereine und die sonstigen Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, wurden mittels der vorgenannten ortsüblichen Bekanntmachung der Gemeinde Kalbach von der Auslegung des Plans benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

10. Einwendungen und Stellungnahmen

Während der gesetzlichen Frist wurden im Rahmen der Anhörung zur 1. Planänderung insgesamt vier Einwendungen Privater erhoben sowie 29 Stellungnahmen von Behörden und Stellen abgegeben. Von den anerkannten Naturschutzvereinigungen und den sonstigen Vereinigungen wurden zwei Stellungnahmen abgegeben.

11. Erörterungstermin

Von der Durchführung eines Erörterungstermins hat die Anhörungsbehörde gem. § 17a Ziffer 1 Satz 1 FStrG i. V. m. § 73 Abs. 6 HVwVfG abgesehen. Die Sach- und Rechtslage schien nach Prüfung der Anhörungsbehörde ausreichend geklärt. Durch die beteiligten Privaten wurden keinerlei betrieblichen Existenzgefährdungen geltend gemacht. Auch wurde die Notwendigkeit des Bauvorhabens von den beteiligten Behörden, Kommunen und Stellen, deren Aufgabenbereiche betroffen sind, grundsätzlich nicht in Frage gestellt. Bezüglich des Erhalts der rückwärtigen Anbindung war nach Prüfung der Anhörungsbehörde in Hinblick auf die abgegebenen Einwendungen bzw.

Stellungnahmen sowie die hierauf ergangenen Erwiderungen Hessen Mobils eine Einigung in einem Erörterungstermin nicht zu erwarten. Darüber hinaus bestand angesichts des damaligen Sachstandes kein weiterer Aufklärungsbedarf.

12. Vorlagebericht

Das Regierungspräsidium Kassel hat mit Bericht vom 28.03.2022 die Anhörungs- und Planunterlagen gemäß § 73 Abs. 9 HVwVfG der Planfeststellungsbehörde, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorgelegt.

C. Begründung

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVV) stellt den Plan für den für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West im Zuge der BAB A 7 zwischen AD Fulda und AS Bad Brückenau bei Betr.-km 579,4 in der Gemarkung der Gemeinde Kalbach fest.

Gemäß § 17 FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1, Halbsatz 1 HVwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt, § 75 Abs. 1 Satz 2 HVwVfG. Andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, sind gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1, Halbsatz 2 HVwVfG neben der straßenrechtlichen Planfeststellung nicht erforderlich.

Von der Zulassungswirkung der straßenrechtlichen Planfeststellung ausgenommen sind die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen nach § 8 WHG. Die Planfeststellungsbehörde trifft diese wasserrechtlichen Entscheidungen als rechtlich selbstständiges Element neben der straßenrechtlichen Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 und 3 WHG im Einvernehmen mit der oberen Wasserbehörde. Gemäß § 11 1. Alt. HWG kann dies einheitlich unter Anwendung der für die Planfeststellung geltenden Vorschriften in diesem Planfeststellungsbeschluss erfolgen, da über die Erlaubnisse gleichzeitig entschieden wird.

I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Zuständigkeit

Gem. § 17b Abs. 1 Nr. 2 FStrG i. V. m. § 3 Abs. 2 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes (FStrBAG) in der Fassung vom 14.08.2017 (BGBl. I S.

3122, 3143), zuletzt geändert durch Gesetz vom 31.05.2021 (BGBl. I S. 1221), ist zuständige Behörde für die Entscheidung von vor dem 01.01.2021 begonnenen Planfeststellungsverfahren Bundesautobahnen die oberste Landesstraßenbaubehörde. Oberste Straßenbaubehörde ist gem. § 46 Abs. 1 HStrG das für den Straßen- und Brückenbau zuständige Ministerium. Dies ist nach dem Beschluss vom 18.03.2014 (GVBl. I S. 82) über die Zuständigkeit der einzelnen Ministerinnen und Minister nach Art. 104 Abs. 2 der Verfassung des Landes Hessen vom 01.12.1946 (GVBl. I S. 229), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.04.2011 (GVBl. I S. 182), vorliegend das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

2. Erforderlichkeit der Planfeststellung

Die Bundesrepublik Deutschland als Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen (§ 5 Abs. 1 FStrG), vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes, beabsichtigt die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West im Zuge der BAB A 7 zwischen AD Fulda und AS Bad Brückenau bei Betr.-km 579,4 in der Gemarkung der Gemeinde Kalbach., welche nach §§ 1 Abs. 4 Nr. 5, 15 Abs. 1 FStrG als Nebenbetrieb Bestandteil der Bundesautobahn ist. Gemäß § 17 FStrG bedürfen der Bau neuer oder die Änderung bestehender Bundesfernstraßen der Planfeststellung.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das hier planfestgestellte Bauvorhaben war gem. § 17 FStrG i. V. m. §§ 9 und 7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 18.03.2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409), keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft und Kulturgüter sind nach der durch die Planfeststellungsbehörde vorgenommenen Bewertung nicht zu erwarten.

Der Umfang der Erdarbeiten wird auf ca. 16.000³ geschätzt. Dabei kann das Gebiet anfallende Bodenmaterial im Eingriffsbereich vollständig wiederverwertet werden. Die Neuversiegelung wird ca. 1,84 ha betragen.

Weiterhin sind keine Wasserschutzgebiete betroffen. Gewässerquerungen oder Gewässerverlegungen sind nicht geplant. Auch ist keine Grundwasserabsenkung oder Grundwasserstauung erforderlich.

Der Gehölzverlust von 0,73 ha kann durch Maßnahmen wie z.B. die Neupflanzung von Einzelbäumen, die Wiederherstellung von Gebüsch und Waldrand, Extensivierung von Frischwiesen sowie die Begrünung von Nebenflächen der Rastanlage ausgeglichen werden.

Das Vorhaben führt zu keiner betriebsbedingten Verkehrszunahme im Bereich Uttrichshausen. Eine relevante Zunahme von Lärm und Schadstoffen ist nicht zu erwarten (siehe nachrichtliche Unterlage 17.2). Für die Anwohner von Uttrichshausen ist keine signifikante Veränderung der Lärmsituation zu erwarten, Lärmschutzanlagen sind nicht erforderlich. Zum Schutz der Lkw-Fahrer während der Ruhezeiten ist auf der Rastanlage eine Lärmschutzwand geplant (siehe nachrichtliche Unterlage 1a).

Durch das Vorhaben werden die Qualitätskriterien des Gebietes nicht wesentlich verändert oder beeinträchtigt. Unter Berücksichtigung der geplanten Artenschutzmaßnahmen werden keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht.

Aufgrund des Ausbaus entstehen visuelle Veränderungen im Bereich der Erweiterungsfläche. Diese Auswirkungen sind jedoch als nicht erheblich einzustufen, da das Landschaftsbild bereits durch die bestehende Tank- und Rastanlage vorgeprägt ist.

Gesetzlich geschützte Biotop sowie umweltrechtliche Schutzgebiete, insbesondere Natura2000-Gebiete, werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Das nächstgelegene Landschaftsschutzgebiet "Frauenstein" befindet sich grenzt an die Tank- und Rastanlage an und wird durch das Vorhaben nur am Rande beansprucht. Erhebliche nachteilige

Beeinträchtigungen des Gebietes sind nicht zu erwarten. Das FFH-Gebiet 5523-302 „Zuflüsse der Fliede“ befindet sich mindestens einen Kilometer entfernt. Es werden keine essentiellen oder geeigneten Teillebensräume von im Schutzgebiet vorkommenden wertstellenden Tierarten beansprucht. Dadurch, dass die Entwässerung zukünftig überwiegend in südliche Richtung erfolgen soll, wird deutlich weniger Straßenwasser direkt in das FFH-Gewässer „Döllbach“ eingeleitet, wodurch die Beeinträchtigung des Gewässers deutlich gemindert wird (siehe nachrichtliche Unterlage 21.2).

Erhebliche Beeinträchtigungen der 22 nachgewiesenen, planungsrelevanten Tierarten können aufgrund der festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen ebenfalls ausgeschlossen werden (vgl. die Ausführungen unter C.II.8.1).

Kulturgüter sind im Planungsraum nicht vorhanden.

Hinsichtlich weiterer Schutzgüter, insbesondere dem Schutzgut „Klima“, liegen keine Anhaltspunkte für mögliche erhebliche Auswirkungen des Vorhabens vor, so dass von einer nochmaligen detaillierten Darstellung abgesehen werden kann (Vermerk des Regierungspräsidiums Kassel vom 15.10.2019 – 22 – 66 j 0300/7-2019).

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 9 UVPG hat somit ergeben, dass mit dem hier genehmigten Vorhaben umweltrelevante Merkmale und Wirkfaktoren nur geringfügig tangiert und somit keine erheblichen Umweltauswirkungen verbunden sind. Daher ist für die hier festgestellte Erweiterung der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West im Zuge der A 7 die Durchführung eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 9 UVPG nicht erforderlich. Diese Feststellung wurde im Staatsanzeiger für das Land Hessen gem. § 5 Abs. 2 UVPG am 04.11.2019 (StAnz. 45/2019) bekanntgemacht.

4. Verfahren

Das Anhörungsverfahren nach § 73 HVwVfG i. V. m. § 17a FStrG wurde ordnungsgemäß durchgeführt.

4.1 Beteiligung bzgl. der ursprünglichen Planunterlagen

Die Auslegung der Planunterlagen ist ordnungsgemäß nach den Vorgaben des § 73 HVwVfG erfolgt.

Die Auslegung der ursprünglichen Planänderungsunterlagen wurden gemäß § 73 Abs. 3 HVwVfG dadurch bewirkt, dass diese in der von dem geänderten Plan betroffenen Gemeinde Kalbach eine Auslage der Unterlagen in Papierform erfolgte. Die Bekanntmachung der ursprünglichen Planänderungsunterlagen entsprach den gesetzlichen Vorgaben. Die Auslegung wurde gemäß § 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 5 HVwVfG jeweils ortsüblich bekanntgemacht, Zeit und Ort Auslegung wurden in ortsüblicher Weise in den „Kalbacher Nachrichten“ Nr. 43, Jahrgang 42, vom 25.10.2019 bekannt gemacht. Die Bekanntmachungen enthielten jeweils die Hinweise gemäß § 73 Abs. 4 Satz 3, Abs. 5 Satz 2 HVwVfG, § 21 Abs. 4 Satz 1 UVPG (vgl. Vorlagebericht des Regierungspräsidiums Kassel vom 28.03.2022, S. 4 f.).

Die anerkannten Vereinigungen i. S. d. § 73 Abs. 4 Satz 5 HVwVfG, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen befugt sind, wurden jeweils gemäß § 73 Abs. 4 HVwVfG durch die ortsüblichen Bekanntmachungen nach § 73 Abs. 5 Satz 1 HVwVfG von der Auslegung des Planes und der wiederholten Auslegung benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. Gemäß § 73 Abs. 5 Satz 3 HVwVfG hat die Stadt Frankfurt am Main die nicht ortsansässigen Betroffenen jeweils rechtzeitig von der Auslegung der Planunterlagen und der wiederholten Auslegung benachrichtigt (vgl. Vorlagebericht des Regierungspräsidiums Kassel vom 28.03.2022, S.5).

Die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, wurden ebenfalls ordnungsgemäß beteiligt. (vgl. Vorlagebericht des Regierungspräsidiums Kassel vom 28.03.2022, S. 5).

4.2 **Beteiligung bzgl. der 1. Planänderung**

Die Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf die 1. Planänderung erfüllt ebenfalls die gesetzlichen Anforderungen gem. §§ 76 Abs. 1, 73 HVwVfG.

Gegenstand der 1. Planänderung war

...

- die Untersuchung einer zusätzlichen ortsfernen Variante
- und die Überarbeitung der immissionstechnischen Untersuchung (daraus resultiert eine Erhöhung der geplanten Lärmschutzwand und die Änderung des Abstands zum Fahrbahnrand).

Die Auslegung der Planänderungsunterlagen wurden gemäß § 73 Abs. 3 HVwVfG i. V. m. den § 3 Abs. 1 und 2 PlanSiG dadurch bewirkt, dass diese im Internet auf der Homepage beim Regierungspräsidium Kassel als Anhörungsbehörde veröffentlicht wurden und parallel hierzu als zusätzliches Informationsangebot in der von dem geänderten Plan betroffenen Gemeinde Kalbach eine Auslage der Unterlagen in Papierform erfolgte. Die Bekanntmachung in Bezug auf die Auslegung der Planänderungsunterlagen entsprach den gesetzlichen Vorgaben. Die Auslegung wurde gemäß § 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 5 HVwVfG jeweils ortsüblich bekanntgemacht, Zeit und Ort Auslegung wurden in ortsüblicher Weise in den „Kalbacher Nachrichten“ Nr. 39, Jahrgang 43, vom 25.10.2019 bekannt gemacht. Die Bekanntmachungen enthielten jeweils die Hinweise gemäß § 73 Abs. 4 Satz 3, Abs. 5 Satz 2 HVwVfG, § 21 Abs. 4 Satz 1 UVPg (vgl. Vorlagebericht des Regierungspräsidiums Kassel vom 28.03.2022, S. 7 f.).

Die anerkannten Vereinigungen i. S. d. § 73 Abs. 4 Satz 5 HVwVfG, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen befugt sind, wurden jeweils gemäß § 73 Abs. 4 HVwVfG durch die ortsüblichen Bekanntmachungen nach § 73 Abs. 5 Satz 1 HVwVfG von der Auslegung des Planes und der wiederholten Auslegung benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. Gemäß § 73 Abs. 5 Satz 3 HVwVfG hat die Gemeinde Kalbach die nicht ortsansässigen Betroffenen jeweils rechtzeitig von der Auslegung der Planunterlagen und der wiederholten Auslegung benachrichtigt (Vorlagebericht des Regierungspräsidiums Kassel vom 28.03.2022, S.9).

Die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, wurden ebenfalls ordnungsgemäß beteiligt. (vgl.; Vorlagebericht des Regierungspräsidiums Kassel vom 28.03.2022, S. 9).

II. Materiell-rechtliche Bewertung

Nach Abwägung sämtlicher von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange konnte der Plan für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West im Zuge der BAB A 7 zwischen AD Fulda und AS Bad Brückenau bei Betr.-km 579,4 in der Gemarkung der Gemeinde Kalbach nach Maßgabe der verfügbaren Auflagen und sonstigen Nebenbestimmungen sowie von der Planfeststellungsbehörde vorgenommenen Violetteintragungen festgestellt werden.

1. Planrechtfertigung

Das Vorhaben verfügt über die notwendige Planrechtfertigung.

Das Vorhaben ist im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten. Das festgestellte Vorhaben ist aus straßenbautechnischen und verkehrlichen Gründen planerisch gerechtfertigt und in der vorgesehenen Form zweckmäßig. Aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht ein Bedürfnis für diese Maßnahme.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Jahr 2008 eine Bestandserfassung von Lkw-Stellplätzen an Bundesautobahnen durchgeführt. Grundsätzlich sind deutliche Defizite bei der Anzahl der Stellplätze festzustellen. Derzeit entspricht die bestehende Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West nicht mehr den Anforderungen, welche sich aus dem steigenden Verkehrsaufkommen, insbesondere des Schwerverkehrs, der A 7 ergeben. Die Anzahl der vorhandenen Stellplätze ist, insbesondere nachts, nicht ausreichend und kann den steigenden Bedarf, der sich unter anderem auch aus den gesetzlich vorgegebenen Lenk- und Ruhezeiten der Lkw-Fahrer ergibt, nicht mehr decken. Durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage wird die derzeitige Verkehrssituation wesentlich verbessert, da die Parkstandkapazität für Lkw und Pkw deutlich vergrößert wird. Durch die zusätzliche Trennung der Kraftfahrzeugarten wird auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit gewährleistet. Das Vorhaben berücksichtigt unter

Würdigung der verschiedenen öffentlichen und privaten Belange die Anforderungen des Abwägungsgebotes gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 HVwVfG. Die Planung ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt.

2. Landesplanung

Das Vorhaben steht mit den landesplanerischen Vorgaben des Regionalplanes „Nordhessen 2009“ (StAnz. 11/2010 S. 585) im Einklang.

Die Tank- und Rastanlagen Uttrichshausen werden nach Regionalplan (RP) Nordhessen 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. In seiner Stellungnahme vom 19.11.2019 hat das zuständige Dezernat beim Regierungspräsidium Kassel aus regionalplanerischer Sicht daher auch keine Bedenken geäußert.

3. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Planung der Maßnahme erfolgt nach dem heutigen Stand der Technik.

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 beim Regierungspräsidium Kassel mit E-Mail vom 02.07.2013 bestätigt. Durch das Vorhaben wird das Risiko widerrechtlich in der Umgebung abgestellter Lkw und die damit einhergehenden Lärm- und Schadstoffemissionen reduziert.

Im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung sind darüber hinaus entsprechende Maßnahmen zur Einpassung der Verkehrsanlage in die Umgebung vorgesehen.

4. Straßenbauliche Anforderungen

An den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West werden folgende Anforderungen gestellt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit;
- Verbesserung der Streckencharakteristik durch Trennung der Kfz-Arten
- und die Verbesserung der Übersichtlichkeit.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) beträgt gem. der Verkehrszählung aus dem Jahre 2010 im Streckenabschnitt der A 7 bei Km 576,49 37.130 Kfz/24h. Die Prognosewerte für das Jahr 2030 zeigen, dass der Gesamtverkehr auf 51.376 Kfz/24h steigt. Die Prognoseverkehrsbelastung (siehe nachrichtliche Unterlage 17.1) beträgt nach aktualisierter Verkehrsuntersuchung 51.376 Kfz/24h Die Lkw-Anteile betragen 26,3 % Tag und 64,8 % Nacht. Dies entspricht nachts im Vergleich zur Verkehrszählung aus dem Jahre 2010 einer Zunahme um fast 20% (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1). Auf den Zu- und Abfahrten sowie den Fahrgassen der TR-Anlage Uttrichshausen-West fahren ca. 3.000 bis 4.500 Kfz/24h.

Die Verkehrsprognosen rechtfertigen die Dringlichkeit und Notwendigkeit des Um- und Ausbaus der Tank- und Rastanlage. Nach dem Ausbau werden insgesamt 51 zusätzliche Stellplätze geschaffen.

Parkstände	vorhanden	geplant
Pkw	66	65
Lkw	24	72
Busse	6	4
Behindertenstellplatz	-	2
Pkw für Kurzparken		4

Gesamt	96	147
--------	----	-----

Durch den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage wird aufgrund des größeren Platzangebotes das missbräuchliche Abstellen von Lkw in den Fahrgassen vermieden. Die Trennung der einzelnen Kfz-Arten bereits vor dem Tankstellenbereich sowie die Verbesserung der Übersichtlichkeit, Orientierung und Erkennbarkeit erhöht die Verkehrssicherheit. Durch unterschiedliche Fahrbahnbeläge und Markierung soll dies zusätzlich verdeutlicht werden. Die Fußgänger erhalten eigene Gehwege und Querungshilfen, so dass auch hier die Sicherheit erhöht wird. Die Planung sieht weiterhin vor, die rückwärtige Erschließung der Tank- und Rastanlage nur noch für Rettungsdienste im Einsatz sowie für den Betriebsdienst zu gewährleisten. Somit werden potentielle Unfallgefährdungen durch das Queren der Fahrgassen der Lkw sowie die Vermischung von ruhendem und fließendem Verkehr vermieden.

5. Alternativenprüfung

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob die Planungsziele, welche mit dem Vorhaben verfolgt werden, mit einer anderen als der planfestgestellten Variante ebenso gut hätten erreicht werden können, aber mit weniger oder anderen Auswirkungen einhergegangen wären.

Planungsziele der Maßnahme sind die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Stellplatzcharakteristik durch Trennung der Kfz-Arten und die Beseitigung eines Defizits an LKW-Stellplätzen im maßgebenden Streckenabschnitt der A 7.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach eingehender Ermittlung, Bewertung und Abwägung aller vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Vergleich zu den Auswirkungen der in Betracht kommenden Alternativen zu der Überzeugung gelangt, dass der planfestgestellten Variante (Variante B) der Vorzug zu geben ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist im Planfeststellungsverfahren nicht gehalten, alle Varianten in die weitere Abwägung einzubeziehen, wenn sie als Lösung bereits in einem früheren Planungsstadium ausgeschlossen werden konnten. Insoweit ist die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Der Planfeststellungsbehörde ist bei der Prüfung der Planungsalternativen somit ein gestuftes Vorgehen gestattet. Daher ist es ihr auch nicht verwehrt, die Prüfung im Verlauf des Verfahrens auf diejenigen Varianten zu beschränken, die nach dem jeweils aktuellen Planungsstand allein ernsthaft in Betracht kommen.

5.1 Planungsalternativen

Im Rahmen der Voruntersuchung wurden verschiedene Varianten gegenübergestellt und deren Vor- und Nachteile beleuchtet.

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, in der sich Gebüsche feuchter und frischer Standorte entwickelt haben. Typische Quellvegetation wurde nicht mehr vorgefunden, so dass kein Schutz gemäß § 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. Allelen sind gemäß §13 Abs.1 Nr. 1 HAGBNatSchG i.V.m. § 30 BNatSchG als besonders geschütztes Biotop zu werten.

Ein Verschieben der Einfahrt in Richtung Süden ist bei allen Varianten nicht möglich, da durch den unmittelbaren Anschluss der Talbrücke Uttrichshausen die Länge der Durchfahrgasse festgelegt ist. 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 und
- etwa 10 Parkplätze für Busse bzw. Pkw mit Anhänger.

Frühzeitig ausgeschieden ist die Nullvariante. Diese 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. Es sind folgende Kapazitäten (vgl. nachrichtliche Unterlage 1a) erreichbar:

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

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

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

- und die Lkw stehen abseits der BAB in ruhiger Lage, Lärmschutz ist nicht erforderlich.

Mögliche Erweiterungsflächen zur Schaffung des notwendigen Stellplatzangebots ergeben sich damit ausschließlich zwischen den Verkehrswegen A7 und L3207. Im Variantenvergleich verbleiben 5 Varianten, die nachfolgend näher beleuchtet werden (vgl. nachrichtliche Unterlag 1a).

5.1.1

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. Die Lkw-Parkstände werden auf eine Erweiterungsfläche südlich der bestehenden Anlage parallel zur A 7 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)
- und 74 Pkw-Parkstände.

Bei Variante A ist zwischen Anlage und der A 7 ein Lärmschutz für die Einhaltung der Schutzwerte für die Lkw-Fahrer nachts erforderlich.

5.1.2

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. Die Lkw-Parkstände werden wie bei Variante A auf eine Erweiterungsfläche südlich der bestehenden Anlage parallel zur A 7 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
- und 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 A 7 ein Lärmschutz für die Einhaltung der Schutzwerte für die Lkw-Fahrer nachts erforderlich.

5.1.3

Variante B.1

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 A 7 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 Durchfahrgasse aus angefahren werden unter Nutzung derselben Ausfahrgasse zum Kreis.

Bei Variante B.1 werden folgende Parkstände angeboten:

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

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.

5.1.4

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. 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)

- und 88 Pkw-Parkstände.

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

Bei Variante C ist zwischen Anlage und A 7 ein Lärmschutz für die Einhaltung der Schutzwerte für die Lkw-Fahrer nachts erforderlich.

5.1.5

Variante D

Variante D wurde nach Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens nachträglich untersucht und in den Variantenvergleich eingestellt. Die Fläche für die Lkw-Parkstände wird nach Westen entwickelt. 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
- und 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 Sicherheitsrennstreifens 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.

5.2 **Variantenvergleich**

Die Varianten A, B, C und D wurden nach den folgenden Kriterien bewertet:

- Raumstrukturelle Wirkungen,
- Kapazität,
- Funktionale Anforderungen,
- Verkehrliche Beurteilung,
- Umweltverträglichkeit
- und Wirtschaftlichkeit.

5.2.1 **Raumstrukturelle Wirkungen**

Variante C ist in der Gesamtbetrachtung des Belanges „Raumstrukturelle Wirkung“ vorrangig. Bei den raumstrukturellen Wirkungen wurden die neu entstehenden Eingriffe in Gebiete der Landesplanung, Raumordnung und Gebietsplanung bewertet.

Ein Konflikt mit den Darstellungen des Regionalplanes besteht bei keiner der vier Varianten, wobei die Varianten A, 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.

5.2.2 **Kapazität**

Variante D erreicht das Planungsziel für Lkw-Parkstände (85 Stück) 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.

Dabei wurden die Varianten 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.

5.2.3 **Funktionale Anforderungen**

Insgesamt werden die funktionalen Anforderungen von allen Varianten erfüllt. Am günstigsten bewertet ist Variante C, gefolgt von Variante B. Dabei wurden die Varianten 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.

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.

5.2.4 **Verkehrliche Beurteilung**

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.

Die verkehrliche Beurteilung erfolgte hinsichtlich der Kriterien Übersichtlichkeit der Rastanlage, direkte Abfahrt zur A 7 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.

5.2.5 **Umweltverträglichkeit**

Die Varianten waren auch hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit zu überprüfen. Die entscheidungsrelevanten Umweltauswirkungen beziehen sich auf die Schutzgüter Wasser, Boden, Mensch sowie Tiere und Pflanzen.

Kriterien zur umweltfachlichen Bewertung sind vorliegend:

- Betroffenheit schutzwürdiger Biotopbestände an sich und als faunistische Habitate/ Leitstrukturen (Gebüsche 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)
- und 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.

5.2.5.1 **Bewertung**

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.

Die Varianten A und B beanspruchen mit der Lkw-Erweiterungsfläche die benachbarte intensiv genutzte Frischwiese. Der Feuchtbereich wird durch die

Varianten A und B randlich bau- und anlagenbedingt tangiert. Variante C liegt mit der Erweiterungsfläche (Pkw) im Bereich des Vorbehaltsgebietes für Grundwasserschutz, Variante D komplett. Variante D liegt als einzige im Vorrang- bzw. Vorbehaltsgebiet für Forstwirtschaft, die anderen Varianten teilweise im Vorranggebiet für Landwirtschaft.

In der Gegenüberstellung der unterschiedlichen Varianten erwies sich aufgrund der Prüfkriterien (siehe oben) 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. 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.

5.2.6 **Wirtschaftlichkeit**

Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit werden die Baukosten (in Mio. €) und die Kosten je Lkw-Parkstand (in €) den verschiedenen Varianten miteinander verglichen.

Bezüglich der Baukosten sind die Varianten A (6,03), B (6,04) und D (7,13) deutlich teurer als Variante C (3,94). 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 (82.700) am günstigsten, dicht gefolgt von Variante D (83.900). Variante C ist hier nachrangig (98.500).

5.3 **Begründung der Variantenwahl**

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 Zielfeldern ist sie eher nachrangig. Ein deutlicher Vorteil wird durch Variante A bei keinem Kriterium erreicht.

Variante C ist nachrangig in den Bereichen Kapazität, verkehrlicher Anforderungen und bezogener Investitionskosten. Die Vorteile von Variante C liegen bei vergleichsweise geringerer Beeinträchtigung von Flächen und Raumstruktur. Sie ist daher bei den Belangen der Umwelt vorrangig. Ebenso vorrangig ist die bei den funktionalen Anforderungen. Variante C erreicht jedoch nicht annähernd das Planungsziel der Ausbaumaßnahme.

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.

Aufgrund der örtlichen Topografie und der vorliegenden Zwangspunkte (vgl. unter B.I) sowie aus naturschutzfachlicher Sicht kann eine Erweiterung der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West lediglich in südliche Richtung erfolgen. Eine Verlagerung an einen anderen Standort ist aufgrund der

bestehenden und weiterhin nutzbaren Infrastruktur (heutige Rastanlage und Tankstelle) weder wirtschaftlich noch hinsichtlich des Ziels der Eingriffsminimierung in den Landschafts- und Naturraum sinnvoll. Der westlich angrenzende Wald, die Begrenzung durch die bestehende A 7 sowie die geplante Weiternutzung der vorhandenen Ein- und Ausfahrten und des bestehenden örtlichen Wegenetzes lassen nur die Erweiterung nach Süden in der vorgesehenen Form zu. Der Erweiterungsbereich der Lkw-Parkplätze wurde in diesem Zusammenhang räumlich minimiert und an die örtliche Topografie angepasst. Auch eine verkehrssichere Gestaltung auf Grundlage der "Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen" (ERS, 2011) wäre auf diese Weise nicht möglich, sodass sich im Ergebnis die hier planfestzustellende Variante als Vorzugsvariante darstellt. (vgl. nachrichtlich Unterlage 1a).

Von mehreren Beteiligten wurde im Anhörungsverfahren vorgebracht, dass keine ernsthafte Alternativprüfung durch die Vorhabenträgerin erfolgt sei. Dazu wurde im Laufe des Anhörungsverfahrens durch die Vorhabenträgerin erwidert, dass die von der Gemeinde zusätzlich vorgeschlagene Variante als Variante D untersucht und in den Variantenvergleich aufgenommen wurde. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin die Variantenentscheidung schlüssig und nachvollziehbar begründet. Die Vorhabenträgerin hat die von der Gemeinde Kalbach vorgebrachte Forderung nach intensiverer Prüfung einer westlich der Autobahn gelegenen Variante aufgegriffen. In der Folge wurde die Variante D entwickelt und im Rahmen der Planänderung in den Variantenvergleich integriert. Im Erläuterungsbericht zur Planänderung wurde nachvollziehbar dargelegt, dass die Variante D im Vergleich zu den anderen Varianten wegen der mit dieser Variante verbundenen natur-, biotop- und artenschutzrechtlichen Eingriffe ungünstiger zu bewerten ist (siehe nachrichtliche Unterlage 1a). Auch von der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel wird die Variante D aus naturschutzfachlicher Sicht abgelehnt, weil sie mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist. Bei Variante D würde die Erweiterungsfläche der Tank und Rastanlage vollständig im LSG „Frauenstein“ liegen. Eine Ausnahme von den

Verboten der LSG-Schutzgebietsverordnung wird seitens der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel nicht in Aussicht gestellt, „da die geplanten Handlungen in Gänze dem Schutzzweck des LSG „Frauenstein“ entgegenstehen.“ Darüber hinaus wird die Variante D sowohl von der unteren Naturschutzbehörde beim Landkreis Fulda als auch von der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel u.a. auch wegen des Eingriffes in gesetzlich geschützte Biotope abgelehnt. Gemäß Stellungnahme der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel vom 30.06.2021 ist die Allee an der L 3207 nach § 30 BNatSchG i.V. m. § 13 Abs. 1 HAGBNatSchG gesetzlich geschützt. Seitens der Planfeststellungsbehörde werden keine Anhaltspunkte gesehen, an den naturschutzfachlichen Erhebungen und Bewertungen der Vorhabenträgerin zu zweifeln. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen des Variantenvergleichs (Erläuterungsbericht zur Planänderung) nachvollziehbar dargelegt, dass die Variante D – wie oben geschildert – im Vergleich zu den anderen Varianten wegen der mit dieser Variante verbundenen natur-, biotop- und artenschutzrechtlichen Eingriffe ungünstiger zu bewerten ist. Schließlich ist auch nur bei der Variante D eine zusätzliche Sanitäreinrichtung notwendig, da hier ein großer Abstand der Lkw-Parkstände von den Versorgungsrichtungen gegeben ist. Der nächstgelegene Parkstand hat eine Entfernung von 320 m, der am weitesten entfernte 480 m zum Raststättengebäude. Bei den Varianten A und B beträgt die fußläufige Entfernung vom Lkw-Parkbereich zum Rasthaus zwischen 130 und 320 m, für den Pkw-Bereich ändern sich die Wegebeziehungen nur geringfügig.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist der Variantenvergleich nachvollziehbar dargelegt worden.

6. Straßenrechtliche Entscheidungen

Die planfestgestellte Widmungsentscheidung (vgl. Punkt A.III.4 2) entspricht den gesetzlichen Vorgaben.

Gemäß § 2 Abs. 6 Satz 1 FStrG entscheidet die oberste Landesstraßenbaubehörde über die Widmung einer Bundesfernstraße. Nach §§ 1 Abs. 4 Nr. 5, 15 Abs. 1 FStrG sind Tank- und Rastanlagen als Nebenbetriebe Bestandteil der Bundesautobahnen.

Die Entscheidung kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach § 17 Abs. 1 FStrG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird (§ 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG). Die Voraussetzungen für die Widmung der Erweiterungsfläche der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West gemäß §§ 1 Abs. 3, 2 Abs. 2 FStrG liegen dann vor. Insbesondere muss der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Erweiterungsfläche dienenden Grundstücks sein oder der Eigentümer oder sonst zur Nutzung dinglich Berechtigte müssen der Widmung zugestimmt haben. Das Eigentum an den notwendigen Grundstücken wird im Vollzug dieses Planfeststellungsbeschlusses verschafft (vgl. planfestgestellte Unterlagen 10.1 und 10.2).

7. Wasserrechtliche Entscheidungen

Die Belange der Wasserwirtschaft sind gewahrt bzw. werden durch den Ausbau verbessert. Mit dem festgestellten Vorhaben sind keine nachteiligen Folgen für den Wasserhaushalt oder für die Gewässerökologie verbunden. Aus Sicht des Schutzes von Grundwasser und Oberflächengewässern bestehen keine Bedenken gegen den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West im Zuge der A 7, zumal die von fachbehördlicher Seite aufgestellten Forderungen und Anregungen als Nebenbestimmungen und Auflagen berücksichtigt werden konnten.

Die Planung der Vorhabenträgerin ist nach § 5 Abs. 1 und § 12 Abs. 1 WHG mit dem Grundsatz der Vorsorge gegen Verunreinigungen des Wassers oder gegen sonstige nachteilige Veränderungen seiner Eigenschaften vereinbar und trägt den Anforderungen an einen leistungsfähigen Wasserhaushalt Rechnung.

7.1 Wasserwirtschaftliche Situation im Planungsgebiet

Der Anwendungsbereich des WHG und des HWG umfasst gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 WHG oberirdische Gewässer und das Grundwasser. Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 WHG i. V. m. § 1 Abs. 2 HWG sind Straßenseitengräben als Bestandteil von Straßen sowie Be- und Entwässerungsgräben vom Anwendungsbereich des WHG und HWG ausgenommen, soweit diese von wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung sind.

Im Vorhabensbereich sind folgende Gewässer vorhanden und Schutzgebiete ausgewiesen (vgl. <https://wrrl.hessen.de/>): Im Wirkungsbereich des Vorhabens sind folgende als Gewässer 3. Ordnung eingestufte Oberflächengewässer (klassifizierte Gewässer) gelegen, die dem Anwendungsbereich des WHG und des HWG unterliegen:

- Schmidtgraben (oder Schmidtwasser), ein Gewässer 3. Ordnung (Gewässerkennzahl 42262)
- und der Döllbach, ein Gewässer 3. Ordnung (Gewässerkennzahl 4226).

Beide Gewässer sind Teil des Oberflächenwasserkörpers (OWK) "Untere Fliede" (DEHE_422.1). Überschwemmungsgebiete nach § 76 WHG sind für diese beiden Oberflächengewässer nicht ausgewiesen.

Die Maßnahme liegt komplett im Grundwasserkörper DEHE_4_1012_BY (4220_5201). Im Wirkungsbereich des Vorhabens sind jedoch keine Wasserschutzgebiete im Sinne des § 51 WHG ausgewiesen.

7.2 **Konzeption des Vorhabens/Entwässerungsplanung**

Die Konzeption der Entwässerung sieht im Süden der Tank- und Rastanlage die Errichtung eines neuen Regenrückhaltebeckens vor, um im Zuge der Erweiterung der TR-Anlage Uttrichshausen West eine Verringerung der Zuflüsse zum Döllbach (FFH-Gebiet) zu erreichen. 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 von 210 l/s auf 73 l/s erheblich, sodass von einer Verbesserung des derzeitigen Zustandes ausgegangen werden kann.

7.3 **Einleiteerlaubnis**

Die Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in Gewässer konnte gem. §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4, 13 sowie 57 WHG erteilt werden, da weder schädliche Gewässerveränderungen noch Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten sind (§ 12 WHG).

Das Einbringen und die Einleitung von Stoffen in Gewässer stellt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine erlaubnispflichtige Benutzung dar. Der Gewässerbegriff umfasst sowohl Oberflächengewässer, als auch das Grundwasser, so dass auch die Einleitung in das Grundwasser eine Benutzung im Sinne des § 9 WHG darstellt. Der Stoffbegriff des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG umfasst alle Stoffe, die sich im Wasser auflösen oder zerteilen können oder fortgeschwemmt werden können. Das von der Straßenoberfläche abfließende Niederschlagswasser kann durch Öl, Kraftstoff, Bremsen-, Reifen- und Straßenabrieb sowie Ruß, Staub und im Winter durch Streusalz verunreinigt sein. Hinzu kommen Verunreinigungsrisiken durch Straßenverkehrsunfälle. Daher ist für die Einleitung von Straßenoberflächenwasser eine Erlaubnis auszusprechen.

Das von den befestigten Straßenflächen gesammelt ablaufende Niederschlagswasser ist gemäß § 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG als Abwasser zu klassifizieren. Die Erlaubnis für die Einleitung in ein Gewässer (Direkteinleitung) darf daher gemäß § 57 Abs. 1 WHG nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Gewässers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaft vereinbar ist und entsprechende Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, um die vorgenannten Anforderungen einzuhalten.

Die Planfeststellungsbehörde hat die vorgelegten Unterlagen zur Entwässerungsplanung geprüft und dabei die Stellungnahmen der Fachbehörden gewürdigt und unter Berücksichtigung der im Zuge des Anhörungsverfahrens zwischen der Vorhabenträgerin und der oberen und unteren Wasserbehörden getroffenen Abstimmungen in der ursprünglichen Planung vorgesehene Einleitung von 48 l/s aus dem geplanten Regenrückhaltebecken in den Schmidtgraben auf 24 l/s reduziert (vgl. Besprechungsprotokoll 25.02.2021).

Die obere Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel hat mit Nachricht vom 22.12.2023 gegenüber der Planfeststellungsbehörde das gemäß § 19 Abs.

...

3 WHG erforderliche Einvernehmen erteilt. Die Planfeststellungsbehörde hat die von der oberen Wasserbehörde vorgeschlagenen Nebenbestimmungen (vgl. E-Mail der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel vom 22.12.2023) in diesen Planfeststellungsbeschluss übernommen (vgl. unter A. IV. 1. Nr. 3., 7. und 11. sowie 4. Nr. 3. bis 7. aufgenommen, um Gefährdungen von Oberflächengewässern sowie des Grundwassers – insbesondere während der Bauphase – zu vermeiden. Des Weiteren hat die Planfeststellungsbehörde von der Vorhabenträgerin die auf Grundlage der zuvor genannten Besprechung vom 25.02.2021 aktualisierten Planunterlagen angefordert und zum Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses gemacht (vgl. planfestgestellte Unterlage 8a und nachrichtliche Unterlagen 18.1, 18.2 und 18.3).

7.4

Einhaltung des Verschlechterungsverbots

Das Vorhaben berücksichtigt die Vorgaben des WHG und der WRRL zum Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot. Die Vorhabenträgerin hat den Ausgangszustand der im Vorhabensbereich liegenden Oberflächenwasserkörper (OWK) und Grundwasserkörper (GWK) sowie die Auswirkungen des Vorhabens ausreichend ermittelt und in der vorgelegten Unterlage „Relevanzprüfung nach Wasserrahmenrichtlinie“ (vgl. nachrichtliche Unterlage 21.2) erläutert.

Die Relevanzprüfung für die Erweiterung der TR-Anlage Uttrichshausen West im Zuge der A 7 kommt zu dem Ergebnis, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele nach den §§ 27 und 47 WHG zu erwarten sind (vgl. hierzu die Ausführungen auf S.10-12 der nachrichtlichen Unterlage 21.2). Dabei wurden die baubedingten Wirkungen (Flächeninanspruchnahme am Gewässer, Sedimenteintrag und Schadstoffeinträge) und betriebsbedingten Wirkungen (Versickerung und Einleitung Straßenabflüsse und Tausalzaufbringung) hinreichend untersucht.

Weiterhin werden die prognostizierten bau- und betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens durch Einhaltung der Nebenbestimmungen (vgl. unter A.IV.1 und A.IV.4) ausgeglichen oder vermieden.

Schließlich hat das Vorhaben keine negativen Auswirkungen auf das geplante Maßnahmenprogramm (2021-2027) zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie in Hessen für den Oberflächenwasserkörper Untere Fliede (DEHE_422.1). Der ökologische Zustand dieses Gewässers ist als mäßig, der chemische Zustand als schlecht eingestuft (vgl. https://wrrl.hessen.de/wrrl/php/ergebnis_massnahmenprogramm_ow.php?MS_CD_RW=DEHE_422.1).

Die Erweiterung der TR-Anlage Uttrichshausen West im Zuge der A7 steht den konkret festgelegten Zielen des hessischen Maßnahmenprogramms (vgl. Steckbrief

https://wrrl.hessen.de/wrrl/php/ergebnis_massnahmenprogramm_ow_st.php?MS_CD_RW=DEHE_422.1) nicht entgegen (vgl. nachrichtliche Unterlage 21.2). Die bisherigen Einträge in den Oberflächenwasserkörper werden hier durch die geplante Veränderung der Entwässerungseinrichtungen deutlich reduziert. Unter Berücksichtigung der angeordneten Nebenbestimmungen ist eine Verschlechterung des Oberflächenwasserkörpers von vornherein auszuschließen.

Der Grundwasserkörper DEHE_4_1012_BY (4220_5201) befindet sich in einem guten mengenmäßigen und einem schlechten chemischen Zustand. Grund für den schlechten chemischen Zustand sind Salzabwasserversenkungen durch die Bergbauindustrie mit dem Schwerpunkt der Kali- und Salzförderung. Da eventuell festgelegte Maßnahmen für die Bergbauindustrie unabhängig von Straßenbauvorhaben wirken, sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Zielerreichung des Grundwasserkörpers oder eine Verschlechterung zu befürchten (vgl. nachrichtliche Unterlage 21.2).

8. Naturschutz und Landschaftspflege

8.1 Artenschutz

Wie die Prüfung der Unterlagen durch die Planfeststellungsbehörde ergeben hat, stehen dem Vorhaben keine Vorschriften des nationalen bzw. des europäischen Artenschutzes entgegen. Es sind, auch auf Grund der festgestellten Maßnahmenplanung, keine Beeinträchtigungen der im Planungsraum angetroffenen besonders oder streng bzw. europäisch geschützten Arten zu befürchten. Eine Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG brauchte daher nicht erteilt zu werden.

Die zur Planfeststellung vorgelegten Unterlagen erlauben eine angemessene, ausreichende sowie sachgerechte Ermittlung und Bewertung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände. Die Prüfung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote durch die Planfeststellungsbehörde erfolgte auf der Grundlage des landschaftspflegerischen Begleitplanes mit artenschutzrechtlichem Fachbeitrag (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.1) sowie den Maßnahmenblättern (vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3).

8.1.1 Bestandserfassung

Die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Arten wurden gutachterlich ermittelt. Die zugrundeliegende faunistische Erhebung der Kartierdaten erfolgte im Jahr 2012. Da die Daten nach 5 Jahren als veraltet einzustufen sind und sich zudem die gesetzlichen Anforderungen an faunistische Erhebungen geändert hatten, war es erforderlich, die Datengrundlage im Jahr 2017 zu aktualisieren. Im Jahr 2019 erfolgte eine erneute Winterbegehung zur Überprüfung der Biotopkartierung von 2012.

Folgende Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie bzw. europäische Vogelarten besitzen eine erhebliche Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 19.1):

- Vögel:

- Amsel (*Turdus merula*)
- Bachstelze (*Motacilla alba*)
- Blaumeise (*Parus caeruleus*)
- Buchfink (*Fringilla coelebs*)
- Elster (*Pica pica*)
- Gartengrasmücke (*Sylvia borin*)
- Grünfink (*Carduelis chloris*)
- Haussperling (*Passer domesticus*)
- Kohlmeise (*Parus major*)
- Mäusebussard (*Buteo buteo*)
- Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapella*)
- Ringeltaube (*Columba palumbus*)
- Rotkehlchen (*Erithacus rubecola*)
- Rotmilan (*Milvus milvus*)
- Turmfalke (*Falco tinnunculus*)
- Wacholderdrossel (*Turdus pilaris*)
- Zilpzalp (*Phylloscopus troglodytes*)
- Fledermäuse:
 - Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)
 - Abendsegler (*Nyctalus noctula*)
 - Mausohr (*Myotis myotis*)
 - Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*)
- Säugetiere
 - Haselmaus

8.1.2

Vorhabenbedingte Auswirkungen auf die vorhandenen Arten

Folgende anlage-, betriebs - und baubedingte Konflikte mit den genannten europäischen Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie können bei Umsetzung des Vorhabens entstehen (ohne Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen):

Anlage- und betriebsbedingte Konflikte:

Es werden im Bereich der bestehenden Tank- und Rastanlage und auf der südlichen Erweiterungsfläche Gehölze gerodet, die von Vögeln als Fortpflanzungs- und Ruhestätten und von einzelnen Fledermäusen ggf. als Tagesquartiere genutzt werden. In den Gehölzen der Erweiterungsfläche sind sehr wahrscheinlich Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus betroffen. Die überbauten Flächen gehen als Lebensraum von Pflanzen und Tieren dauerhaft verloren; die aktuell dort vorhandenen Lebensgemeinschaften werden zerstört. Die durch die Neuanlage von Böschungen beanspruchten Lebensräume werden zerstört, jedoch können dort wieder neue, aber z. T. nur geringwertige Lebensräume entstehen.

In den geplanten Erweiterungsbereichen sind ein Erdabtrag von 7.600 m³ sowie ein Auftrag von 7.000 m³ erforderlich, davon 1.200 m³ für den Bau des Sichtschutzwalls. Es verbleibt ein Massenüberschuss von ca. 600 m³, der für Geländemodellierungen im Bereich der Grünflächen Verwendung findet. Im Bereich der Abtragsflächen gehen die natürlichen Bodenfunktionen verloren. Im Bereich der Auftragsflächen können Bodenfunktionen neu entstehen.

Die Grundwasserneubildung wird verringert, da das Oberflächenwasser von den versiegelten Flächen direkt (gereinigt) dem Vorfluter zugeführt wird.

Mit den straßenbegleitenden Gebüsch und dem Feldgehölz auf der südlichen Böschung entlang der A 7 werden klimawirksame Gehölze beseitigt. Die neu versiegelten Oberflächen können sich bei Strahlungswetter stark aufheizen und das Mikroklima ihrer unmittelbaren Umgebung verändern.

Bestehende Gräben werden überbaut und an den Rand der Erweiterungsbereiche verlegt. Der bestehende Graben östlich der Talbrücke muss zur Aufnahme des neu anfallenden Niederschlagswassers aus dem RRB ausgebaut und vertieft werden. Die Abflussmenge im Graben und in das Schmidwasser wird erhöht, der natürliche Abfluss des überplanten Gebietes dabei aber nicht überschritten.

Die geplante 5,00 m hohe Lärmschutzwand wird nur parkplatzseitig im unteren Bereich durch die Böschungsbepflanzung begrünt. Autobahnseitig ist die Betonwand unbegrünt und von östlich gelegenen Aussichtspunkten aus sichtbar.

Bei Dunkelheit könnte es zur Beeinträchtigung der Lebensraumfunktionen von angrenzenden Habitaten durch Lichtimmissionen der Kfz-Scheinwerfer kommen, sofern keine risikominimierenden Maßnahmen (Sichtschutz, Abpflanzung etc.) ergriffen werden. Insbesondere nachtaktive flugfähige Insekten werden von der Parkplatzbeleuchtung angelockt und getötet oder in Ihrem natürlichen Verhalten beeinflusst.

Baubedingte Konflikte:

In einigen Bereichen (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.1) kommt es zu baubedingten Eingriffen in Gehölze, wodurch Vögel oder Fledermäuse betroffen sein könnten.

Durch die Bautätigkeit ist im Untersuchungsraum mit Lärmimmissionen zu rechnen. Baustellenlärm und -tätigkeit können vorhandene Erholungsfunktionen bauzeitig beeinträchtigen. Durch den Baustellenverkehr kann es zu Erhöhungen der Kfz-Abgasemissionen sowie Staubbelastung entlang der Baustellenzu- und -abfahrten kommen. Lärmimmissionen, Erschütterungen, Störreize und Staubentwicklung können die Tierwelt in direkt angrenzenden Lebensräumen stören und vergrämen. Auch nicht zu überbauende Flächen können durch Befahren und Lagerungen während des Baustellenbetriebs in Anspruch genommen werden. Es ist potenziell mit Bodenverdichtung und sonstigen Schäden der Schutzgüter Biotope, Habitate und Boden, z. B. durch Mutterbodenmieten, Beseitigung der angrenzenden Vegetation zu rechnen. Bei der Anlage von Böschungsbauwerken erfolgt eine zeitlich begrenzte Freilegung des Bodens, der hier als hoch erosionsgefährdet eingestuft wurde. Es besteht die Gefahr von Bodenabtrag durch abfließendes Regenwasser und Verwehungen. Im Zuge der Baumaßnahme können Baustellenabfälle und Bauschutt anfallen, die bei unsachgemäßer Lagerung zu

Schadstoffeinträgen in den Boden führen können. Schadstoffbelastetes Wasser, z. B. Oberflächenabfluss von Lagerflächen, Abwasser aus Bewässerung der Baustelle oder andere Flüssigkeiten aus dem Baustellenbetrieb kann bei unsachgemäßem Umgang in den Boden oder die Oberflächengewässer gelangen.

8.1.3 **Maßnahmenplanung**

Zum Schutz der Arten und zur Vermeidung o.g. Konflikte sind Maßnahmen zur Vermeidung der Verbotstatbestände entwickelt worden, die in den festgestellten Unterlagen (vgl. hierzu auch die Darstellungen der planfestgestellten Unterlagen Nr. 9.2 und 9.3) berücksichtigt und mit Nebenbestimmungen (vgl. unter A.IV.1) gesichert wurden:

- Die Gehölzfällungs-, Rodungs- und Schnittmaßnahmen werden in Hinblick auf § 39 Abs. 5 Nr. 1 BNatSchG auf den Zeitraum vom 01.10. bis 28./29.02. beschränkt (Maßnahme 1V).
- Fällung der Gehölze in der Zeit vom 01.10. bis zum 28.02. möglichst vom Rand aus und Beräumung der schwächeren Stämme und Äste (Maßnahme 1V).
- Kontrolle der zu fällenden Gehölzbestände auf besiedelte Freinester vor Eintritt des ersten Frostes (1V).
- Ab Mai nach Verlassen der Winterquartiere Rodung der Stubben und Beräumung der stärkeren Stämme (Maßnahme 1V).
- Das Baufeld wird vor der Freiräumung, den Fällungs-, Schnitt- und Rodungsarbeiten durch Fachpersonal inspiziert, eventuelle Baumhöhlen werden kontrolliert und verschlossen (Maßnahme V13).
- Teilweiser oder vollständiger Erhalt und Schutz der Gehölzflächen, Wiesenraine, 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 oder Flatterband (Maßnahme 2V).

- Schutz von Einzelbäumen sowie einzelner Gehölze am Rand der zu schützenden Gehölzflächen durch Stamm- und Wurzelschutzmaßnahmen (Maßnahme 2V).
- Aufhängen von 10 Haselmauskästen für den Zeitraum der Bautätigkeiten in angrenzenden mit Sträuchern und Feldgehölzen bewachsenen Flächen (Maßnahme 10V).

8.1.4 **Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Prüfung**

Durch die unter C.II.8.1.3 genannten Maßnahmen wird sichergestellt, dass durch das Vorhaben keine der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote) bezüglich der besonders oder streng bzw. europäisch geschützten Arten verwirklicht werden. Mit dem zugelassenen Vorhaben ist kein Verstoß gegen das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG normierte Tötungsverbot verbunden, da sich das Kollisionsrisiko für Individuen betroffener Tierarten durch das Vorhaben nicht in signifikanter Weise erhöhen wird. Dabei ist zu berücksichtigen, dass von der Erweiterung der Tank- und Rastanlage keine zusätzlichen relevanten Risiken ausgehen werden. Mögliche baubedingte Risiken für die relevanten Vogelarten werden durch die Bauzeitregelungen der Maßnahme 1V vermieden.

Durch die zeitliche Beschränkung (01.10. bis 28.02.) der Fällungen (Maßnahme 1V) für die Baufeldfreimachung wird bei Vogel und Fledermausarten bewirkt, dass keine Individuen in aktuell besetzten Fortpflanzungs- oder Ruhestätten verletzt oder getötet werden. Durch Störungen gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. 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 erfolgenden Eingrünung das Areal erneut besiedeln (vgl. planfestgestellte Unterlage 19.1). Auch bezüglich der Haselmaus ist am Südrand der bestehenden T+R-Anlage mit keinem Eintritt eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1

BNatSchG zu rechnen. In der Zeit vom 1.10. bis zum 28.2. erfolgt eine Fällung der Gehölze möglichst vom Rand aus. Die schwächeren Stämme werden sofort geräumt, mögliche größere jedoch erst später. Hiermit kann verhindert werden, dass Haselmäuse in ihren Winterquartieren, die sich im Boden befinden, geschädigt werden. Zugleich werden durch Beseitigung der schwächeren Gehölze die wesentlichen Habitatbestandteile der Haselmäuse beseitigt, so dass die aus dem Winterschlaf erwachenden Individuen abwandern müssen. Vor dem Eintreten des ersten Frostes ist der Gehölzbestand zudem auf besiedelte Freinester zu untersuchen. Werden Haselmäuse nachgewiesen, ist die Fällung zu unterbrechen bis die Tiere den Eingriffsbereich verlassen haben. In einem zweiten Schritt werden ab Mai, wenn die Haselmäuse sicher ihre Winterquartiere verlassen haben, die Stubben gerodet und die stärkeren Baumstämme abtransportiert. Weiterhin werden um den vorübergehenden Verlust an Lebensraum bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu kompensieren, in den angrenzenden mit Sträuchern und Feldgehölz bewachsenen Flächen vor der Baumfällung temporär insgesamt 10 Haselmauskästen aufgehängt (Maßnahme 10V).

Hinsichtlich der sonstigen, ausschließlich nach nationalem Recht besonders und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten liegt nach § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor. Eine Betrachtung und Bewertung der Vorhabenwirkungen auf diese Arten erfolgt im Rahmen der Eingriffsregelung. Es werden im landschaftspflegerischen Begleitplan, soweit erforderlich, Maßnahmen zur Kompensation getroffen, die geeignet sind, eventuelle Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen für diese Arten zu vermeiden, zu vermindern oder gegebenenfalls wiederherzustellen (vgl. hierzu die nachfolgenden Ausführungen unter C.II.8.2).

8.2 **Genehmigung des Eingriffs in Natur und Landschaft**

Der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 Abs. 1 BNatSchG wird nach § 17 FStrG i.V.m. §§ 17, 15 BNatSchG und §§ 7 ff. HAGBNatSchG zugelassen.

Die Vorhabenträgerin hat gem. § 17 Abs. 4 BNatSchG einen landschaftspflegerischen Begleitplan mit artenschutzrechtlichem Fachbeitrag und den weiteren Anhängen I, III, IV und V (entspricht der nachrichtlich festgestellten Unterlage Nr. 19.1 und dem planfestgestellten Maßnahmenverzeichnis), sowie den Bestands- und Konfliktplan (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.1.1) vorgelegt, in denen die Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes umfassend dargestellt und bewertet wurden.

Auf der Grundlage der so ermittelten vorhabenbedingten Beeinträchtigungen hat die Vorhabenträgerin Vermeidungs-, sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgeschlagen. Nach Prüfung des landschaftspflegerischen Begleitplans durch die Planfeststellungsbehörde ist der Sachverhalt zutreffend erfasst, plausibel und nachvollziehbar. Die durch das Vorhaben verursachten Veränderungen in der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, sind in einer zutreffenden Methode ermittelt und bewertet worden. Die Planfeststellungsbehörde hat den landschaftspflegerischen Begleitplan sowie die übrigen naturschutzfachlichen Unterlagen unter Berücksichtigung der erhobenen Einwendungen sowie der Stellungnahmen der Naturschutzbehörden geprüft und die erforderlichen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen festgestellt.

Das Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, führt jedoch nicht zu Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels. Der mit dem Eingriff verfolgte Zweck kann nicht mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft an einem anderen Ort erreicht werden. Wie die Prüfung der Varianten ergeben hat, sind anderweitig zufriedenstellende Lösungen nicht ersichtlich (vgl. dazu die Ausführungen unter C.II.5).

Gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG werden die unvermeidbaren (erheblichen) vorhabenbedingten Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vollständig ausgeglichen.

Auf dieser Grundlage konnte die Eingriffsgenehmigung erteilt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat das Benehmen mit der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 7 Abs. 3 HAGBNatSchG hergestellt (vgl. Schreiben der oberen Naturschutzbehörde vom 08.01.2024). Aufgrund der Ermittlungen der Projektwirkungen i.S.v. § 19 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG führen nachteilige Auswirkungen von Tätigkeiten einer verantwortlichen Person im Rahmen des planfestgestellten Vorhabens nicht zu einer Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen im Sinne des Umweltschadensgesetzes.

8.2.1 **Ermittlung des Eingriffs**

Die Vorhabenträgerin hat den mit der Verwirklichung des Vorhabens verbundenen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG ausreichend ermittelt.

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG). Der Naturhaushalt beinhaltet gem. § 7 BNatSchG Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen. Unerhebliche Beeinträchtigungen sind vom Begriff des Eingriffs nicht umfasst. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist gegeben, wenn sie nach Art, Umfang und Schwere unter Berücksichtigung der jeweiligen Empfindlichkeit des Ökosystems mehr als unbedeutend ist. Bei der Beurteilung, ob die Beeinträchtigung erheblich ist, hat die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen und den hierzu erhobenen Einwendungen sowie den Stellungnahmen der Naturschutzbehörden auf die vorhabenspezifischen Auswirkungen abgestellt, die Bedeutung der beeinträchtigten Flächen auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und für das Landschaftsbild sowie die Dauer der Auswirkungen berücksichtigt.

Das Untersuchungsgebiet, in dem die Maßnahme verwirklicht werden soll, liegt im Westlichen Rhönvorland, das zur Haupteinheit Vorder- und Kuppenrhön (mit Landrücken) im Ostthessischen Bergland (D 14) gehört und ist vorwiegend durch von der bestehenden Rastanlage und den Stellplätzen geprägt. Der Waldanteil ist insgesamt gering. Hinsichtlich der Einzelheiten der Bestandsermittlung wird auf den Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.1) verwiesen. Die Unterteilung des Planungsraumes in Bezugsräume ist aufgrund der geringen Größe (7,4ha) und der homogenen Strukturen und Geländebeziehungen nicht sinnvoll. Der Planungsraum ist ein kleinräumiger Bestandteil des als Bezugsraum zu definierenden „Vorland der westlichen Kuppenrhön“.

Die Prüfung der Unterlagen hat gezeigt, dass durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage im Wesentlichen eine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts, insbesondere für seine Bestandteile Tiere, Pflanzen und Boden durch anlage- und baubedingte Wirkungen ausgelöst wird. Zu den anlage- und baubedingten Auswirkungen gehören zum einen die Flächeninanspruchnahmen, die Zerschneidung von Bestandsbiotopen in ihrem räumlichen und funktionalen Zusammenhang sowie Auswirkungen durch Verlärmung, Schadstoffimmissionen und Erschütterungen. Betriebsbedingt kann es neben Licht-, Lärm- und Schadstoffimmissionen auch zu Auswirkungen aufgrund des Straßenverkehrs kommen. Folgende erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ergeben sich bezogen auf die Größe des Eingriffs und des Bezugsraumes:

Anlagen- und baubedingte Konflikte (dauerhaft):

Es werden im Bereich der bestehenden Tank- und Rastanlage und auf der südlichen Erweiterungsfläche Gehölze gerodet, die von Vögeln als Fortpflanzungs- und Ruhestätten und von einzelnen Fledermäusen ggf. als Tagesquartiere genutzt werden. In den Gehölzen der Erweiterungsfläche sind sehr wahrscheinlich Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus betroffen. Die überbauten Flächen gehen als Lebensraum von Pflanzen und Tieren

dauerhaft verloren; die aktuell dort vorhandenen Lebensgemeinschaften werden zerstört. Die durch die Neuanlage von Böschungen beanspruchten Lebensräume werden zerstört, jedoch können dort wieder neue, aber z. T. nur geringwertige Lebensräume entstehen.

In den geplanten Erweiterungsbereichen sind ein Erdabtrag von 7.600 m³ sowie ein Auftrag von 7.000 m³ erforderlich, davon 1.200 m³ für den Bau des Sichtschutzwalls. Es verbleibt ein Massenüberschuss von ca. 600 m³, der für Geländemodellierungen im Bereich der Grünflächen Verwendung findet. Im Bereich der Abtragsflächen gehen die natürlichen Bodenfunktionen verloren. Im Bereich der Auftragsflächen können Bodenfunktionen neu entstehen.

Die Grundwasserneubildung wird verringert, da das Oberflächenwasser von den versiegelten Flächen direkt (gereinigt) dem Vorfluter zugeführt wird. Bestehende Gräben werden überbaut und an den Rand der Erweiterungsbereiche verlegt. Der bestehende Graben östlich der Talbrücke muss zur Aufnahme des neu anfallenden Niederschlagswassers aus dem RRB ausgebaut und vertieft werden. Die Abflussmenge im Graben und in das Schmidwasser wird erhöht, der natürliche Abfluss des überplanten Gebietes dabei aber nicht überschritten.

Mit den straßenbegleitenden Gebüsch und dem Feldgehölz auf der südlichen Böschung entlang der A 7 werden klimawirksame Gehölze beseitigt. Die neu versiegelten Oberflächen können sich bei Strahlungswetter stark aufheizen und das Mikroklima ihrer unmittelbaren Umgebung verändern.

Die geplante 5,00 m hohe Lärmschutzwand wird nur parkplatzseitig im unteren Bereich durch die Böschungsbepflanzung begrünt. Autobahnseitig ist die Betonwand unbegrünt und von östlich gelegenen Aussichtspunkten aus sichtbar.

Bei Dunkelheit könnte es zur Beeinträchtigung der Lebensraumfunktionen von angrenzenden Habitaten durch Lichtimmissionen der Kfz-Scheinwerfer kommen, sofern keine risikominimierenden Maßnahmen (Sichtschutz,

...

Abpflanzung etc.) ergriffen werden. Insbesondere nachtaktive flugfähige Insekten werden von der Parkplatzbeleuchtung angelockt und getötet oder in Ihrem natürlichen Verhalten beeinflusst.

Baubedingte Konflikte (vorübergehend):

In einigen Bereichen (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.1.1) kommt es zu baubedingten Eingriffen in Gehölze, wodurch Vögel oder Fledermäuse betroffen sein könnten. Durch die Bautätigkeit ist im Untersuchungsraum mit Lärmimmissionen zu rechnen. Baustellenlärm und -tätigkeit können vorhandene Erholungsfunktionen bauzeitig beeinträchtigen. Durch den Baustellenverkehr kann es zu Erhöhungen der Kfz-Abgasemissionen sowie Staubbelastung entlang der Baustellenzu- und -abfahrten kommen. Lärmimmissionen, Erschütterungen, Störreize und Staubentwicklung können die Tierwelt in direkt angrenzenden Lebensräumen stören und vergrämen. Auch nicht zu überbauende Flächen können durch Befahren und Lagerungen während des Baustellenbetriebs in Anspruch genommen werden. Es ist potenziell mit Bodenverdichtung und sonstigen Schäden der Schutzgüter Biotop, Habitate und Boden, z. B. durch Mutterbodenmieten, Beseitigung der angrenzenden Vegetation zu rechnen. Bei der Anlage von Böschungsbauwerken erfolgt eine zeitlich begrenzte Freilegung des Bodens, der hier als hoch erosionsgefährdet eingestuft wurde. Es besteht die Gefahr von Bodenabtrag durch abfließendes Regenwasser und Verwehungen.

Im Zuge der Baumaßnahme können Baustellenabfälle und Bauschutt anfallen, die bei unsachgemäßer Lagerung zu Schadstoffeinträgen in den Boden führen können.

Schadstoffbelastetes Wasser, z. B. Oberflächenabfluss von Lagerflächen, Abwasser aus Bewässerung der Baustelle oder andere Flüssigkeiten aus dem Baustellenbetrieb kann bei unsachgemäßem Umgang in den Boden oder die Oberflächengewässer gelangen.

8.2.2 **Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen**

Das festgestellte Vorhaben entspricht den Anforderungen des Vermeidungs- und Minimierungsgebots gem. § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG. Die Schutzgüter der Eingriffsregelung werden durch das Vorhaben weder anlage-, bau- oder betriebsbedingt mehr beeinträchtigt, als dies zur Erreichung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele notwendig ist.

Bereits im Rahmen der technischen Planung konnten Beeinträchtigungen minimiert bzw. verhindert werden. So dient z.B. die geplante Lärmschutzwand zwischen der Erweiterungsfläche und der Autobahn zum einen dem Schutz der Lkw-Fahrer auf der Rastanlage vor Lärmeinwirkungen während der Ruhezeiten. Zum anderen werden durch die Lärmschutzwand auch die Beurteilungspegel an den an die Rastanlage angrenzenden Immissionsorten einschließlich der Ortsrandbebauung Uttrichshausen geringfügig gesenkt. Zur Vermeidung und Minderung der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan darüber hinaus folgende Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. hierzu die Darstellungen der planfestgestellten Unterlage Nr. 9.3 sowie der nachrichtlichen Unterlage Nr. 19.1):

- Die Gehölzfällungs-, Rodungs- und Schnittmaßnahmen werden in Hinblick auf § 39 Abs. 5 Nr. 1 BNatSchG auf den Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. / 29. Februar beschränkt (Maßnahme 1V).
- Fällung der Gehölze in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 28. Februar möglichst vom Rand aus und Beräumung der schwächeren Stämme und Äste (Maßnahme 1V).
- Kontrolle der zu fällenden Gehölzbestände auf besiedelte Freinester vor Eintritt des ersten Frostes (1V).
- Ab Mai nach Verlassen der Winterquartiere Rodung der Stubben und Beräumung der stärkeren Stämme (Maßnahme 1V).
- Das Baufeld wird vor der Freiräumung, den Fällungs-, Schnitt- und Rodungsarbeiten durch Fachpersonal inspiziert, eventuelle Baumhöhlen werden kontrolliert und verschlossen (Maßnahme V13).

- Teilweiser oder vollständiger Erhalt und Schutz der Gehölzflächen, Wiesenraine, 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 Schmidwasser durch einen stabilen Bauzaun oder Flatterband (Maßnahme 2V).
- Schutz von Einzelbäumen sowie einzelner Gehölze am Rand der zu schützenden Gehölzflächen durch Stamm- und Wurzelschutzmaßnahmen (Maßnahme 2V).
- Aufhängen von 10 Haselmauskästen für den Zeitraum der Bautätigkeiten in angrenzenden mit Sträuchern und Feldgehölzen bewachsenen Flächen (Maßnahme 10V).

Die Vorhabenträgerin hat die jeweils schonendste Maßnahme zur Umsetzung des Vorhabens gewählt. Eine vollständige Vermeidung von Beeinträchtigungen ist demgegenüber nicht möglich.

8.2.3 **Kompensationsmaßnahmen gem. § 15 Abs. 2 und 4 BNatSchG**

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen erfüllen die gesetzlichen Voraussetzungen, die gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG an Kompensationsmaßnahmen zu stellen sind. Sie sind mit der Landschaftsplanung vereinbar. Bei der Auswahl wurde die Bedeutung der Flächen für die Landwirtschaft gem. § 15 Abs. 3 BNatSchG berücksichtigt, landwirtschaftlich besonders wertvolle Flächen wurden soweit als möglich geschont. Das gesetzliche Gebot, die Flächeninanspruchnahme gering zu halten, wurde beachtet. Die Maßnahmen sind sachlich-funktional, räumlich und zeitlich als Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen geeignet und die Maßnahmenflächen sind sowohl tatsächlich als auch rechtlich aufwertungsfähig. Die Maßnahmen sind geeignet, die durch den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes wiederherzustellen. Sie

...

stehen in einem räumlichen Zusammenhang zu den durch den Eingriff verursachten Beeinträchtigungen und werden auch in dem jeweils gebotenen zeitlichen Zusammenhang wirksam. Die Prüfung des Kompensationskonzepts der Vorhabenträgerin durch die Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass der durch das Vorhaben hervorgerufene Eingriff in Natur und Landschaft durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen oder ersetzt werden kann.

Zum Ausgleich der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen (vgl. hierzu auch die planfestgestellten Unterlage 9.2 und 9.3 sowie die nachrichtliche Unterlage 19.1):

- 1.1 A Landschaftliche Integration der Rastanlage durch Einsatz von Landschaftsrasen mit Regiosaatgut auf den geplanten Grünflächen, am Straßenrand auf den Flächen rund um das RRB sowie auf den Sickermulden und Einzelbaumpflanzungen im gesamten Parkplatzbereich,
- 1.2 A 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,
- 1.3 A Zusätzliche Funktion als Ausgleich von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und zum Immissionsschutz sowie als Ausgleich für entfallene Gehölzbestände,
- 1.4 A Naturnahe Herstellung der zu vertiefenden und neu anzulegenden Gräben und Wiederherstellung / Anlage krautreicher Grabenböschungen,
- 1.5 A Wiederherstellung baubedingt beanspruchter landwirtschaftlich genutzter Flächen, Grabenabschnitte (Anschlüsse), Rohböden,

Straßenränder und Rasenflächen am Rande der Bauflächen; ggf.
Rasenansaat mit Regiosaatgut,

- 1.6 A Entwicklung heimischer standortgerechter Feldgehölze mit Baumanteil zur Erweiterung des Gehölzbestandes und zum Schutz des Feuchtgebüsches,
- 1.7 A Extensivierung des bestehenden Grünlandes und Entwicklung artenreicher Frischwiesen durch entsprechende Pflege beidseits der Verbindungsstraße zur L 3207, auf den verbleibenden Wiesenflächen rund um den Feuchtbereich sowie rund um das RRB,
- 1.8 A Wiederherstellung baubedingt beanspruchter Waldflächen und Waldränder sowie Integration der zurückgebauten Betriebsfläche in den Waldbestand durch Aufforstung und Sukzession,
- 1.8 A-s Aufforstung von Buchenwald - Anlage eines naturnahen Waldrandes durch Initialpflanzung und Sukzession
- 1.9 G und Wiederherstellung von Kalk-Trockenrasen im Ökopunktemaßnahmenkonzept für die Liegenschaft ‚Eschkopf bei Rockensüß‘, Gemeinde Cornberg, Gemarkung Rockensüß, Flur 23, Flurstück 47/0 und 49/0“.

Nach Durchführung aller landschaftspflegerischen Maßnahmen innerhalb des Eingriffs- und Maßnahmenbereiches für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage verbleibt ein Biotopwertdefizit von 487.417 Biotopwertpunkten. Das Defizit wird anteilig durch die Maßnahme 11A „Ökopunktemaßnahmenkonzept für die Liegenschaft Eschkopf bei Rockensüß, Gemeinde Cornberg, Gemarkung Rockensüß, Flur 23, Flurstück 47/0 und 47/0“ des Ökokontos für die NABU-Stiftung „Hessisches Naturerbe“ ausgeglichen. Die im Rahmen der Verkehrsplanung vorgesehene Einzäunung des Rastplatzes, die umfangreichen Baum- und Gehölzpflanzungen sowie die Reinigung und Drosselung des abgeführten Oberflächenwassers im geplanten

...

Regenrückhalte- und Absetzbecken führen zu einer Verbesserung hinsichtlich der bestehenden Vorbelastungen, i. e. der Qualität und Abflussmenge des in den Döllbach geleiteten Oberflächenwassers und somit zu einer Aufwertung angrenzender Lebensräume sowie langfristig auch der klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktion.

Für den Ausgleich der verlorengehenden Wertpunkte im Rahmen der Erweiterung der Tank- und Rastanlage werden von o.g. Maßnahme insgesamt 26.707,3 m² verwendet. Dies entspricht 507.438,7 Wertpunkten (vgl. hierzu auch die planfestgestellte Unterlage 9.5.1 sowie die nachrichtliche Unterlage 9.5).

8.2.4 **Prüfpflicht der Zulassungsbehörde**

Die Planfeststellungsbehörde fordert von der Vorhabenträgerin zum Vollzug ihrer Pflicht zur Prüfung der frist- und sachgerechten Durchführung der Kompensationsmaßnahmen nach § 17 Abs. 7 S. 7 BNatSchG einen Bericht, um sich von der ordnungsgemäßen Umsetzung der festgesetzten Maßnahmen zu überzeugen. Hierfür wurde die Nebenbestimmung A.IV.2 festgesetzt.

9. Forstrechtliche Genehmigung

9.1 Forstrechtliche Genehmigung für die Rodung von Wald zum Zwecke einer dauerhaften Nutzungsänderung

Die Umwandlung von Wald durch Rodung von Waldflächen zur dauerhaften und temporären Nutzungsänderung konnte nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen und gemäß §§ 17, 17c FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 HVwVfG i.V.m. § 12 Abs. 2 HWaldG genehmigt werden.

Im Rahmen des Vorhabens ist ein vorsorglicher, dauerhafter Verlust auf den Flurstücken 7/1, 7/17, 7/18 und 7/26, Flur 5, Gemarkung Uttrichshausen, Gemeinde Kalbach mit einer Fläche von 356 m² vorgesehen, sodass aus Vorsorgegründen eine Genehmigung für die Rodung von Wald zum Zwecke der dauerhaften Nutzungsänderung erteilt werden musste.

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Waldes und der Forstwirtschaft zu vereinbaren. Die Abwägung der Rechte, Pflichten und wirtschaftlichen Interessen der Waldbesitzer sowie die Belange der Allgemeinheit mit- und gegeneinander hat ergeben, dass die Rodung genehmigt werden konnte. Die vorgesehene Erweiterung der Tank- und Rastanlage ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich; eine vertretbare Planungsalternative ohne die (vorsorgliche) Beanspruchung von Waldflächen nicht gegeben. Der vorsorglich angenommene Waldflächenverlust wurde auf ein Mindestmaß reduziert. Im Rahmen der Abwägung waren die Belange der Verkehrssicherheit dem öffentlichen Interesse am Erhalt der für den Ausbau benötigten Waldflächen gegenüberzustellen. Dem Belang Verkehrssicherheit hat die Planfeststellungsbehörde dabei ein höheres Gewicht beigemessen.

Der verbleibende Waldverlust wird angrenzend an den gleichen Waldbestand auf dem Flurstück 7/26, Flur 5, Gemarkung Uttrichshausen, Gemeinde Kalbach, ersetzt. Südlich an den Bestand anschließend wird daher eine ca. 300 m² große Fläche als naturnaher Waldrand ausgebildet. Der Waldrand soll überwiegend aus Sukzession mit Initialpflanzungen entstehen. Im Übergang zum Waldbestand findet eine standortgerechte Aufforstung mit überwiegend

Rotbuche statt. Der Waldrand wird durch die Pflanzung von Heistern 125/150 gebietseigener Straucharten aufgebaut, die im lockeren Verband mit einer stark verringerten Dichte gesetzt werden.

Im Rahmen des Vorhabens ist baubedingt eine temporäre Nutzungsänderung mit späterer Wiederbewaldung auf den Flurstücken 7/26 und 7/17, Flur 5, Gemarkung Uttrichshausen, Gemeinde Kalbach mit einer Fläche von 270 m² vorgesehen. Die temporär beanspruchte Waldfläche kann anschließend als Waldrand wiederhergestellt werden.

Ein Versagungsgrund nach § 12 Abs. 3 HWaldG für die Genehmigung, den Wald zu roden und in eine andere Nutzungsart umzuwandeln, liegt ebenfalls nicht vor. Interessen der Landesplanung und Raumordnung werden durch die planfestgestellte Waldumwandlung nicht gefährdet.

9.2

Forstrechtliche Genehmigung für die Neuanlage von Wald

Die Genehmigung der Neuanlage von Wald konnte gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 HWaldG nach Maßgabe der planfestgestellten Maßnahmenblätter 8 A und 9 A sowie der planfestgestellten Unterlage 9.2 in einem Umfang von 300 m² erteilt werden.

Versagungsgründe gemäß § 14 Abs. 2 HWaldG liegen nicht vor. Nach dieser Vorschrift kann die Genehmigung für die Waldneuanlage nur versagt werden, wenn Interessen der Landesplanung und der Raumordnung, insbesondere die Interessen der Landwirtschaft oder des Natur- und Landschaftsschutzes gefährdet werden oder ähnliche Nachteile für die Umgebung zu befürchten sind. Eine Gefährdung der Interessen der Landesplanung und der Raumordnung durch die Waldneuanlage ist nicht zu befürchten. Den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes wird durch die Waldneuanlage, die gleichzeitig als Kompensation für Eingriffe in Natur- und Landschaft dient (vgl. C.II.8.2.), Rechnung getragen. Die Interessen der Landwirtschaft werden ebenfalls nicht gefährdet. Erhebliche Nachteile für die Umgebung sind nicht zu befürchten. Demnach konnte die Genehmigung erteilt werden.

Durch die Beachtung der unter A.IV.3 aufgeführten Nebenbestimmungen werden die ordnungsgemäße Durchführung der Waldneuanlage und damit die Wahrung der Belange der Forstwirtschaft und der Schutz des Waldes sichergestellt.

10. Klimaschutz

Belange des Klimaschutzes stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Gemäß § 17 Abs. 1 S. 4 FStrG hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung auch Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20 a GG i. V. m. § 13 Abs. 1 Satz 1 Klimaschutzgesetz (KSG) in der Fassung vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.08.2021, (BGBl. I S. 3905) zu berücksichtigen. Im Rahmen des Berücksichtigungsgebotes in § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Dabei begründet § 13 KSG keinen eigenständigen Prüfauftrag, sondern kommt im Rahmen vorhandener Entscheidungsspielräume als abwägungsrelevanter Belang zur Anwendung. Hierfür ist es erforderlich, dass die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz – bezogen auf die in §§ 1 und 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaschutzziele – zu ermitteln und die Ergebnisse in die Entscheidungsfindung einzustellen sind. Danach geht es um die dem Bundes-Klimaschutzgesetz zugrundeliegende Verpflichtung nach dem Pariser Übereinkommen, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, und die Treibhausgasemissionen entsprechend den in § 3 KSG festgeschriebenen Vorgaben zu mindern. Da es im Rahmen der Planfeststellung nicht um eine Investitions- oder Beschaffungsmaßnahme, sondern nur um die Baurechtschaffung geht, finden die Anforderungen nach § 13 Abs. 1 S. 3 und Abs. 2 KSG für die Zulassungsentscheidung über das Vorhaben keine Anwendung (vgl. BVerwG, Ur. v. 4.5.2022, 9 A 7/21, Rn. 79). Der Belang des Klimaschutzes hat gegenüber anderen abwägungsrelevanten Belangen keinen unbedingten Vorrang, sondern ist im Konfliktfall in einen Ausgleich mit anderen Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen.

...

Die Planfeststellungsbehörde hat nach diesem Maßstab betrachtet, welche CO²-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben. Die zu erwartenden Lebenszyklusemissionen, die sich aus den baubedingten Emissionen und Emissionen durch stoffliche Herstellung der Lärmschutzwand und deren Unterhaltung ergeben, sind nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde gemessen an den betrieblichen CO₂-Emissionen der vorhandenen Autobahn im Ist-Zustand als unbedeutend zu bewerten. Durch die Landnutzungsänderungen werden keine negativen Auswirkungen auf das globale Klima ausgelöst. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass bei dem vorliegenden Vorhaben nur eine geringe Fläche (ca. 1,84 ha) neu versiegelt wird. Des Weiteren betrifft das Vorhaben nur den ruhenden Verkehr, da es im Wesentlichen um die Schaffung von Parkplätzen geht. Eine Zunahme des fließenden Verkehrs (und damit mehr CO²-Emissionen) geht also mit dem konkreten Vorhaben nicht einher. Zudem ist das Berücksichtigungsgebot nach § 13 KSG hier bei der Variantenwahl beachtet worden. Denn die Planfeststellungsbehörde hat die Variantenwahl der Vorhabenträgerin als nachvollziehbar und plausibel (vgl. unter C.II.5) erachtet und nicht Variante D den Vorzug gegeben, welche die Zerschneidung von CO²-Senken vorgesehen hätte (vgl. nachrichtliche Unterlage 01a). Bei Abwägung aller betroffenen Belange überwiegen die Gründe, die für das planfestgestellte Vorhaben sprechen. Durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage wird die derzeitige Verkehrssituation wesentlich verbessert, da die Parkstandkapazität für Lkw und Pkw deutlich vergrößert wird. Durch die zusätzliche Trennung der Kraftfahrzeugarten wird auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit gewährleistet.

11. Immissionsschutz

11.1 Lärmschutz

Das festgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Lärm vereinbar.

Die Voraussetzungen für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge liegen nicht vor.

Die Vorhabenträgerin hat allerdings im Rahmen der Lärmsanierung eine 344 m lange und durchgehend 5,00 m hohe Lärmschutzwand geplant.

11.1.1 Gemeinde Uttrichshausen

11.1.1.1 Lärmvorsorge

Gemäß § 41 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.07.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202), ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV, in der Fassung vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.11.2020 (BGBl. I S. 2334), dann vor, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort um mindestens 3 dB(A) erhöht wird oder der Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV

Art der Anlage oder des Gebietes	Tag (6:00-22:00 Uhr)	Nacht (22:00-6:00 Uhr)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

Die schalltechnische Untersuchung (vgl. nachrichtlich Unterlage 17.1) zeigt, dass die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen West im Prognosejahr 2030 an keinem Gebäude der nächstgelegenen Gemeinde Uttrichshausen eine wesentliche Änderung gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV herbeiführt.

Die schalltechnischen Berechnungen für die schutzbedürftige Wohnbebauung von Uttrichshausen im Rahmen der Lärmvorsorge wurden getrennt für die Objekte innerhalb und außerhalb der Baustrecke vorgenommen.

Die Pegelveränderung beträgt für die Objekte innerhalb der Baustrecke punktuell maximal bis zu 0,4 dB(A) Tag bzw. 0,2 dB(A) Nacht. Pegelerhöhungen auf mindestens 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht sind ausgeschlossen.

Im Übrigen werden an keinem Immissionsort die zulässigen Grenzwerte für Mischgebiete von 64 dB (A) am Tag bzw. 54 dB(A) in der Nacht mit maximalen Beurteilungspegeln in Höhe von 61/51 dB(A) Tag/Nacht überschritten.

Bei den Immissionsorten außerhalb des Baubereichs ist ebenso keine signifikante Veränderung der Lärmsituation zu erwarten.

Es wurden maximale Pegelerhöhungen in Größenordnungen von bis zu 0,8 dB(A) Tag bzw. 0,5 dB(A) Nacht nachgewiesen. Pegelerhöhungen ≥ 3 dB(A) sind ausgeschlossen. Pegelerhöhungen auf mindestens 70/60 dB(A) Tag/Nacht sind mit maximalen Beurteilungspegeln in Höhe von 61/58 dB(A) Tag/Nacht ebenfalls nicht zu verzeichnen.

Von mehreren Beteiligten wurde im Laufe des Anhörungsverfahrens vorgetragen, dass Lärmmessungen aus dem Jahre 2002 und 2016 belegen würden, dass die maßgeblichen Grenzwerte, die Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach den Regelungen der Lärmvorsorge begründen, überschritten worden seien. Laut Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ist die Lärmsituation immer mit Hilfe des Berechnungsverfahrens der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) zu ermitteln und zu beurteilen. Die Berechnung ermöglicht bundesweit objektive Maßstäbe für den Lärmschutz und den Vergleich zwischen unterschiedlichen Fällen von Lärmbelastung. In die Berechnung wird u. a. die örtliche Topographie, Verkehrsstärke und –zusammensetzung, Geschwindigkeit und Art der Straßenoberfläche berücksichtigt. Daher ist eine prognostische Veränderung der Lärmsituation an der A 7 durch die geplante Erweiterung der TR-Anlage nachzuweisen. Schallmessungen können hingegen nur eine kurzfristige Situation erfassen, die hinsichtlich Verkehrsbedingungen, Windverhältnissen und anderen Faktoren erhebliche Veränderung erfährt. Die Lärmpegelmessungen aus den Jahren 2001/2002 und aus dem Jahr 2016 sind daher ungeeignet, da hier beispielsweise nicht nur die A 7, sondern auch andere Straßen (L 3430, L 3207 usw.) sowie andere Schallquellen (Gewerbe usw.) einfließen. Auch ist eine für einen Aus- und Neubau maßgebliche

Prognosesituation durch eine Messung nicht abbildbar. Der Einwand wird zurückgewiesen.

11.1.1.2 **Lärmsanierung**

Seit 1978 ermöglicht die sogenannte Lärmsanierung bei bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, die nicht neu gebaut oder wesentlich geändert werden, Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Voraussetzung für die Lärmsanierung ist die Überschreitung folgender Auslösewerte, die am 01.08.2020 erneut abgesenkt wurden und sich somit weiter an die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge annähern:

Art der Anlage oder des Gebietes	Tag (6:00-22:00 Uhr)	Nacht (22:00-6:00 Uhr)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66 Dezibel (A)	56 Dezibel (A)
3. in Gewerbegebieten	72 Dezibel (A)	62 Dezibel (A)

Gemäß dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 29.01.2008 (AZ: S 25/722.4/3-2/800920) können an bestehenden Tank- und Rastanlagen sowie PWC-Anlagen im Rahmen der Lärmsanierung zudem zum Schutz der Lkw-Fahrer vor dem Verkehrslärm während der Ruhezeiten bei Überschreitung des Zielwertes 65 dB(A) nachts aktive Lärmschutzmaßnahmen neben der Fahrbahn ergriffen

werden (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1). Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen sollen unter Berücksichtigung wirtschaftlich vertretbarer Lösungen dimensioniert werden. Die Höhe von Lärmschirmen soll dabei 6,00 m nicht überschreiten. Bei allen Neu-, Um- und Ausbau- bzw. Erweiterungsmaßnahmen sollte der ausreichende Schutz der Lkw-Parkstände bereits in der Planung berücksichtigt werden, um die Schaffung zukünftiger Sanierungsfälle zu vermeiden.

Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass der Immissionsgrenzwert 64 dB(A) Tag an allen Immissionsorten mit maximalen Beurteilungspegeln in Höhe von 60 dB(A) Tag vollständig eingehalten wird. Der Immissionsgrenzwert 54 dB(A) Nacht wird jedoch mit maximal 58 dB(A) Nacht um bis zu 2,8 dB(A) überschritten. Die Voraussetzungen für einen verbesserten Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung werden an 25 Immissionsorten bzw. 12 Wohnhäusern erfüllt (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1). Es besteht somit die Möglichkeit zusätzlicher aktiver und/oder passiver Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung.

Die nachgewiesenen Überschreitungen der Lärmsanierungswerte nachts an mehreren Wohnhäusern in Uttrichshausen (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1) lassen sich durch eine weitere Erhöhung der zum Schutz der Lkw-Fahrer geplanten Lärmschutzwand (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1) auf durchgängig 5,00 m kompensieren. Die entstehenden Mehrkosten für die Wanderhöhung stehen mit ca. 7.700 € pro Schutzfall im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck und sind somit wirtschaftlich vertretbar. Zum Schutz der Lkw-Fahrer und gleichzeitig zum verbesserten Schutz der Anwohner im Nahbereich der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen-West wird daher eine 344 m lange und 5,00 m hohe Lärmschutzwand im Rahmen der Lärmsanierung geplant.

Lärmschutzwand Lkw-Fahrer + Anwohner (Lärmsanierung)

Bau-km von - bis	Länge (m)	Höhe (m)
0+546 bis 0+570	24	2,00 bis 5,00

0+570 bis 0+870	300	5,00
0+870 bis 0+890	20	5,00 bis 2,50

Zur Vermeidung unnötiger Lärmbelastungen wird darüber hinaus am südlichen Rand der neuen Tank- und Rastanlage ein ca. 3,00 m hoher Sichtschutzwall vorgesehen, der gleichzeitig abschirmend und damit für die Anwohner der Ortschaft Uttrichshausen pegelmindernd wirkt.

Die erreichbaren Pegelminderungen betragen maximal 6,5 dB(A) und durchschnittlich 1,5 dB(A). Mit der Lärmschutzwand lassen sich die Lärmsanierungswerte 64/54 dB(A) Tag/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 in Betracht.

Von mehreren Beteiligten wurde im Laufe des Anhörungsverfahrens vorgebracht, dass die Lärmberechnungen fehlerhaft seien, weil zu geringe Verkehrsmengen (aus dem Jahr 2010) zu Grund gelegt worden seien. Die hier von den Einwenderinnen und Einwendern aufgeführten 37.130 Kfz/24 h beziehen sich auf die Schallberechnungen für den Analysefall 2010. Die Pegel des Analysefalls dienen aber ausschließlich der (nachrichtlichen) Beschreibung der bereits vorhandenen Lärmsituation. Maßgeblich für die Lärmschutzansprüche und die Lärmschutzmaßnahmen ist jedoch der Vergleich des Prognose-Bezugsfalls mit dem Prognose-Planfall. Hier wurde für 2025 mit 50.000 Kfz/24 h ein deutlicher Verkehrszuwachs berücksichtigt. Die Verkehrsuntersuchung wurde im Rahmen der 1. Planänderung im Juni 2020 auf das Prognosejahr 2030 fortgeschrieben. Auf dieser Grundlage wurde die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Die Fortschreibungen und Aktualisierungen wurden in das 1. Planänderungsverfahren eingebracht. Der gewählte Prognosehorizont 2030 ist sachgerecht. Da normative Vorgaben für

die Wahl des Prognosezeitpunkts fehlen, wäre die Ausrichtung auf das Jahr 2030 nur dann zu beanstanden, wenn sie sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 A 10.95, Rn.19). Das ist nicht der Fall. Es ist davon auszugehen, dass das Vorhaben bis zu diesem Zeitpunkt umgesetzt ist, da die Bauzeit ca. 1,5 Jahre beträgt (vgl. nachrichtliche Unterlage 01a). Ein längerer Prognosehorizont ist nicht erforderlich und auch nicht sinnvoll, da Aussagen zu weiter in der Zukunft liegenden Verkehrszahlen naturgemäß mit weiteren Unsicherheiten behaftet sind. Eine laufende Anpassungspflicht der Planfeststellungsbehörde an neue Prognosen besteht nicht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.05.2005, Az. 9 B 43.04, Rn.40). Der Einwand hat sich damit erledigt.

Zudem wurde von mehreren Beteiligten eingewendet, dass betriebsbedingte Lärmemissionen der Parkplatzanlage nicht betrachtet worden seien. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin eine schalltechnische Zusatzuntersuchung, die sich auf die Verkehrsprognose 2030 bezieht, vorgelegt (vgl. schalltechnische Zusatzuntersuchung Brückenreflexionen / Lkw-Kühlaggregate von Juni 2020). Dabei wurde geprüft, ob von bestimmten betriebsbedingten Immissionsquellen der geplanten T+R-Anlage kritische Lärmbelastungen in Richtung Ortschaft/Bebauung ausgehen. Ermittelt wurden dabei mögliche Pegelerhöhungen durch eventuelle Reflexionen an der nahegelegenen Brückenkonstruktion sowie laufende Kühlaggregate an abgestellten LKW. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass sich mögliche Pegelerhöhungen durch Reflexionen an der Brückenkonstruktion im Tausendstel- bzw. Hundertstel-dB(A)-Bereich bewegen und dass laufende Kühlaggregate die Immissionsrichtwerte der TA Lärm vollständig einhalten (vgl. schalltechnische Zusatzuntersuchung Brückenreflexionen / Lkw-Kühlaggregate von Juni 2020). Somit ergeben sich aus diesen Immissionsquellen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Von mehreren Beteiligten wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens eine vier Meter hohe Lärmschutzwand, die 200 Meter vor und nach der Brücke zu verlängern sei, gefordert. Denn im Jahr 2017 habe der Regierungsbezirk Kassel

im Rahmen des Lärmaktionsplanes nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz ebenfalls zu hohe Lärmwerte ermittelt. Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass diese Bereiche außerhalb des Bereichs dieses Vorhabens – Erweiterung der Tank- & Rastanlage – liegen und die Talbrücke Uttrichshausen und die Brückensanierung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Schließlich wurde im Laufe des Anhörungsverfahrens von mehreren Beteiligten vorgebracht, dass das Schutzgut „Mensch“ im Hinblick auf die die Mehrbelastung durch Lärm nicht genügend gewürdigt worden sei. Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch wurden schalltechnische und luftschadstofftechnische Untersuchungen durchgeführt. Durch den geplanten Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage verändert sich die Lärmsituation in kaum messbarer und für die Anwohner von Uttrichshausen nicht spürbarer Weise (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1). Die Bedingungen einer wesentlichen Änderung der Straße i. S. d. § 1 Abs. 2 16.BImSchV werden durch das Vorhaben nicht erfüllt. Rechtliche Voraussetzungen für aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge liegen somit nicht vor. Im Hinblick auf die Lärmsanierung ist eine 344m lange und durchgehend 5,00m hohe Lärmschutzwand geplant. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

11.1.2 **Lkw-Stellplätze**

Hinsichtlich des Schutzes des Lkw-Stellplätze bzw. Lkw-Fahrer gelten die Immissionsgrenzwerte des Schreibens des damaligen BMVBS an die obersten Straßenbaubehörden der Länder (Az.: StB 13/144.2/01/1206434) vom 25.06.2010 (65 dB [A] in der Nacht).

Die derzeit vorhandenen, der Bundesautobahn 7 am nächsten gelegenen Stellplätze, befinden sich rund 35 m von der Straßenachse entfernt. Aufgrund der geplanten Erweiterungsfläche vergrößert sich dieser Abstand nunmehr auf rund 50 bis 55 m. Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass der Zielwert 65 dB(A) Nacht an allen der BAB 7 am nächsten gelegenen Lkw-Parkständen mit maximalen Beurteilungspegeln in Höhe von 71 dB(A) Nacht um bis zu 5,5 dB(A) überschritten wird. Es besteht somit Handlungsbedarf

...

hinsichtlich aktiver Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung. (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1). Die nachgewiesenen Überschreitungen des Zielwertes 65 dB(A) Nacht an den Lkw-Parkständen (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1) können durch eine 344 m lange und 2,50 bis 5,00 m hohe Lärmschutzwand am westlichen Fahrbahnrand der A 7 kompensiert werden (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1). Die geplante Lärmschutzwand schließt südlich lückenlos an die bereits vorhandene, ca. 2,50 m hohe Lärmschutzwand auf der Westseite der Autobahnbrücke an.

Die erreichbaren Pegelminderungen betragen bis zu 6,5 dB(A) (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1). Mit der Lärmschutzwand lässt sich der Zielwert 65 dB(A) Nacht an allen Immissionsorten vollständig einhalten (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1). Diese Lärmschutzwand wird zur Verbesserung des Lärmschutzes auch für die Anwohner durchgehend auf 5m Höhe geplant (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.1).

11.1.3 **Baulärm**

Bei der Durchführung der Baumaßnahme werden konfliktverursachende Wirkungen durch Baulärm teilweise auftreten können. Deshalb besteht für die Vorhabenträgerin die Verpflichtung, bei der Bauausführung die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen vom 18. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970) – AVV-Baulärm- und die 32. BImSchV als Stand der Technik zu beachten und die Einhaltung der technischen Regelwerke entsprechend sicherzustellen.

Dies beruht auf dem hierfür einschlägigen § 22 Abs. 1 BImSchG, da weder § 41 BImSchG, der vor verkehrstypischen Immissionen schützen will, noch § 4 BImSchG, in dem der Betrieb von Baustellen nicht als genehmigungsbedürftige Anlage aufgeführt ist, entsprechende Regelungen enthalten. Als Anforderungen an Errichtung und Betrieb der nicht genehmigungsbedürftigen Anlage „Baustelle“ sind nach § 22 Abs. 1 BImSchG die nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen und damit auch Baustellen so auszurichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare Umweltauswirkungen verhindert und

unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Bei Baulärm hat die Vorhabenträgerin insbesondere auf die Intensität, die Dauer und den Zeitraum der Arbeiten (Nachtzeit, Wochenende) zu achten. Durch zeitliche Beschränkungen kann eine Verminderung schädlicher Einwirkungen erreicht werden. Eine wesentliche Rolle spielen auch die Vorbelastung und die bauordnungsrechtliche Qualifizierung des Gebietes, in dem sich die Baustelle befindet. Auch wenn nicht allein durch die Einhaltung der in der 32. BImSchV vorgegebenen Regelungen automatisch der Schutz der Betroffenen vor schädlichen Umwelteinwirkungen gesichert wird, so wird doch durch den Einsatz lärmarmer Baugeräte und -maschinen eine bessere Einhaltung der Zumutbarkeitsgrenze (Nicht-Überschreiten der Erheblichkeit) bewirkt.

Entsprechend wurde der Vorhabenträgerin unter A.IV.5 auferlegt, zum Schutz vor Baulärm die Einhaltung der in der AVV-Baulärm enthaltenen Richtwerte für Emissionen zu gewährleisten. Anhaltspunkte, dass die Werte der AVV Baulärm nicht eingehalten werden, bestehen vor dem Hintergrund, dass hier lediglich kleinräumige Baumaßnahmen ohne aufwendige Bauwerke geplant sind, nicht.

11.2 **Luftschadstoffe**

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Luftschadstoffen vereinbar.

11.2.1 **Anforderungen der 39. BImSchV**

Bei Verbrennungsprozessen in Kraftfahrzeugmotoren entsteht Abgas, das zu Luftverunreinigungen führt. Folgende gas- und partikelförmige Substanzen sind hieran im Wesentlichen beteiligt:

- Stickstoffdioxid (NO²),
- Partikel (PM₁₀),
- und Partikel (PM_{2.5})

Die Auswirkungen der genannten Luftschadstoffe auf die menschliche Gesundheit werden auf Grundlage von § 48 a Abs. 1 und 3 BImSchG durch die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) vom 02.08.2010 (BGBl. I S. 1065), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.06.2020 (BGBl. I S. 1328), beurteilt. Die 39. BImSchV dient der Umsetzung europäischer Richtlinien über die Luftqualität und legt für verschiedene Luftschadstoffe Immissionsgrenzwerte fest.

Auch wenn keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde besteht, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV vorhabenbezogen sicherzustellen, dürfen die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität im Planfeststellungsverfahren nicht unberücksichtigt bleiben. Das planfestgestellte Vorhaben darf keine vollendeten Tatsachen schaffen, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder zu beseitigen wären. Aus dem Abwägungsgebot folgt, dass die Vorhabenträgerin grundsätzlich die durch die Planungsentscheidung geschaffenen Konflikte zu bewältigen hat und sie einer Lösung zuführen muss. Die Planfeststellungsbehörde trägt hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität dem Gebot der Konfliktbewältigung in der Regel dadurch hinreichend Rechnung, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlässt, da für die Luftreinhalteplanung ein breites Spektrum vorhabenunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung steht. Das Gebot der Konfliktbewältigung ist aber verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obwohl absehbar ist, dass mit seiner Verwirklichung die Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung nicht in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise eingehalten werden können. Das ist insbesondere der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. Von diesem Fall abgesehen, geht das Immissionsschutzrecht davon aus, dass die Grenzwerte in aller Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung eingehalten werden

können (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004 – 9 A 6.03, Rn. 28; Urteil vom 23.02.2005 – 4 A 5.04, Rn. 27 f.).

11.2.2 **Beurteilung der straßenverkehrsbedingten Immissionen**

Die Immissionsbelastung im Umfeld der Tank- und Rastanlage liegt unterhalb der gültigen Grenzwerte. Die mit den planfestgestellten Vorhaben verbundenen Schadstoffimmissionen führen nicht zu unzumutbaren Auswirkungen auf Menschen und Tiere.

Bei dem hier planfestgestellten Vorhaben basieren die lufthygienischen Immissionsbelastungen auf dem Rechenmodell der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (RluS) von 2012. Da die RluS 2012 auf den Basiswerten des „Handbuches für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA)“ 3.1 basiert, wurde hinsichtlich der neuen Emissionsfaktoren der HBEFA 4.1 (November 2019) und 4.2 (2022) eine Aktualisierung durchgeführt (vgl. Antwort der Vorhabenträgerin vom 24.03.2023 auf Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde vom 16.02.2023).

Zu den örtlichen Begebenheiten ist auszuführen, dass in Entfernungen von mehreren hundert Metern die Immissionssituation überwiegend durch die Emissionen des fließenden Verkehrs der angrenzenden Bundesautobahn geprägt wird. Die einzelnen Zu- und Abfahrten, Fahrgassen und Stellplätze der Tank- und Rastanlage tragen nur einen sehr geringen Anteil bei. Der kürzeste Abstand zur Randbebauung der südlich gelegenen Ortschaft Uttrichshausen beträgt ca. 200 m. Für die Berechnungen wurde das der Autobahn am nächsten gelegene Wohnhaus (Thalauer Weg 9a) gewählt, da hier die höchsten Schadstoffkonzentrationen zu erwarten sind. Der Abstand des Gebäudes zum Fahrbahnrand der A 7 beträgt ca. 40 m. Die Autobahn verläuft in diesem Bereich auf einer ca. 20 m hohen Talbrücke Uttrichshausen, deren Sanierung nicht Bestandteil dieses Verfahrens ist. Diese speziellen Höhenverhältnisse können zwar mit den RluS 2012 nicht abgebildet werden, für die höher gelegene Fahrbahn ist jedoch im Vergleich zur Bodennähe mit einer höheren Windgeschwindigkeit und damit mit einer besseren Vermischung der

...

Schadstoffe mit der Luft und einer besseren Verdünnung der Schadstoffkonzentrationen zu rechnen (vgl. nachrichtlich Unterlage 17.2). Die gewählte Methode ist daher nicht zu beanstanden.

Für die Ermittlung der Schadstoffbelastung wurden die Verkehrsbelastungen und Lkw-Anteile für das Prognosejahr 2030 zugrunde gelegt. Für die Berechnung der NO₂-Konzentration wurde ein Chemiemodell angewendet, in welches eine Ozon-Vorbelastung in Höhe von rund 50µg/m³ einfluss. Wie sich aus der luftschadstofftechnischen Untersuchung ergibt, werden an dem gewählten Immissionsort im Nahbereich der A 7 (Thalauer Weg 9a) die zulässigen Immissionsgrenzwerte vollständig eingehalten. Die maximale Auslastung der Immissionsgrenzwerte beträgt 59 Prozent (Jahresmittelwert Partikel PM_{2,5}). Der mit der RLuS 2012 nicht quantifizierbare Anteil der Tank- und Rastanlage ist darin nicht enthalten. Jedoch nehmen mit wachsendem Abstand von der Straße die Schadstoffkonzentrationen weiter ab; der Anteil der Tank- und Rastanlage an der Gesamtbelastung wird ebenfalls immer geringer, sodass kritische Luftschadstoffbelastungen für die weiter entfernten Gebäude der Ortschaften Uttrichshausen ausgeschlossen werden können.

Die zum Schutz der Anwohner vor dem Verkehrslärm der BAB A 7 geplante, 344 m lange und 5,00 m hohe Lärmschutzwand (siehe nachrichtliche Unterlage 17.1) trägt auch zur Minderung der Schadstoffbelastungen bei. Die Abschirmwirkung entfaltet sich jedoch hauptsächlich im Bereich der Tank- und Rastanlage. Die Reduzierung der Luftschadstoffkonzentrationen für die Ortschaft Uttrichshausen wird als eher gering eingestuft. Die Abschirmwirkung der Lärmschutzwand wurde deswegen bei den Berechnungen nicht berücksichtigt.

Von mehreren Beteiligten wurde im Laufe des Anhörungsverfahrens vorgetragen, dass der Bau der Rastanlage in die Ortslage hinein die durch die A 7 ohnehin vorliegenden Emissionen von Luftschadstoffen verstärken würde und so die persönliche Lebensqualität deutlich vermindern würde. Das geplante Vorhaben stellt keinen Neubau dar, da sowohl die A 7 als auch die TR-Anlage Uttrichshausen-West bereits existieren. Es handelt sich um ein

Aus- und Umbauvorhaben. 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. Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Private Belange, Eigentumsgarantie und Entschädigung

Durch das geplante Vorhaben werden Grundstücke beziehungsweise Grundstücksteile in Anspruch genommen. Dies ist nicht zu vermeiden.

Die für die Betroffenen eintretenden Nachteile werden in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungs- und Enteignungsverfahren ausgeglichen, sofern die Vorhabenträgerin keine Einigung mit den betroffenen Grundstückseigentümern herbeigeführt hat.

Bei der Durchführung des Straßenbauvorhabens werden von den bauausführenden Unternehmen Geländeflächen als Arbeitsraum benötigt (vorübergehende Inanspruchnahme). Die Vorhabenträgerin muss den Unternehmen die hierfür erforderlichen Flächen zur Verfügung stellen. Auch für die vorübergehende Inanspruchnahme steht den Berechtigten eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Im Übrigen müssen die Flächen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden.

13. Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen der Behörden und Stellen

Die Behörden und Stellen haben sich am Anhörungsverfahren beteiligt und zu ihren Aufgabenbereichen verschiedene Stellungnahmen abgegeben. Zu diesen Stellungnahmen ist folgendes festzustellen:

13.1 Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 23.10.2019 und vom 17.09.2020 Stellungnahmen abgegeben und Forderungen erhoben. Dem ist entsprochen worden (vgl. unter A.V.1).

13.2 Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Abt. II, Regionalplanung, Bauleitplanung, Bauaufsicht, Regionalentwicklung, Dez. 21 Regionalplanung

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 19.11. und vom 20.11.2020 Stellungnahmen abgegeben.

Grundsätzlich hat sie keine Bedenken gegen das Vorhaben. Sie gibt allerdings Hinweise zum Vorbehaltsgebiet Grundwasserschutz und aus redaktionellen Gesichtspunkten. Diese wurden im Laufe des Verfahrens soweit erforderlich berücksichtigt.

13.3 Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Abt. II, Regionalplanung, Bauleitplanung, Bauaufsicht, Regionalentwicklung, Dez. 26 Forst, Jagd

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 25.11.2019 und 07.10.2020 Stellungnahmen abgegeben und Forderungen erhoben. Diesen ist entsprochen worden (vgl. unter A.IV.3).

13.4 Stellungnahme des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 28.11.2019 und 06.11.2020 Stellungnahmen abgegeben und Forderungen erhoben bzw. Hinweise erteilt. Diesem wurde Abhilfe geschaffen (vgl. unter A.IV.6).

13.5 **Stellungnahme des Ortsbeirates Uttrichshausen**

Mit Schreiben vom 12.12.2019 und 02.11.2020 hat der o.g. Ortsbeirat eine Stellungnahme abgegeben.

Hierin bringt er unter anderem vor, dass die Lärmwerte auf einer zu alten Verkehrsprognose beruhen würden und daher eine zu geringe Fahrzeugbewegung zu Grund gelegt wurde. Diese Thematik wurde bereits unter C.II.10.1.1.1 behandelt. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der o.g. Ortsbeirat fordert außerdem, dass bei der Lärmberechnung die Lärmbelastung durch die Parkplatzerweiterung hinsichtlich der im Kaltstart erhöhten Lärmemissionen der Lkw, das Türemschlagen und die Lärmentwicklung der Kühlaggregate auf den Fahrzeugen berücksichtigt werden müssten. Dieser Punkt wurde bereits unter C.II.10.1.1.1 geprüft und bewertet. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Ebenso wird die Forderung zurückgewiesen, welche eine neue Lärmberechnung als Gegenstand hat, da mehrere Lärmmessungen (aus den Jahren 2002 und 2016) andere Ergebnisse ergeben hätten (vgl. unter C.II.10.1.1.1).

Zudem wird die Forderung zurückgewiesen, die sich auf die geforderte Lärmschutzwand bei der Talbrücke Uttrichshausen bezieht (vgl. unter C.II.10.1.1.1).

Der o.g. Ortsbeirat fordert außerdem, dass ein Beleuchtungsplan aufzustellen sei. Dieser sei zwingend erforderlich, da die Parkplätze bis ca. 150m in die Ortslage heranreichen würden und der Ort mit Licht geflutet werde, obwohl Uttrichshausen im "Sternenpark Rhön" liege. Dieser Lichtsmog schädige auch in unverträglichem Maße Insekten und nachtaktive Tiere. Durch die Vorhabenträgerin wurden lichttechnische Berechnungen durchgeführt. Die entsprechenden Maßnahmen sind in den Planfeststellungsunterlagen (vgl.

...

nachrichtliche Unterlage 1a, 19.1 und 9.2) enthalten. Durch eine Reduzierung von Lampenstandorten und Lampenhöhe, die Installation spezieller Lampentypen (LED-Lampen) und die Errichtung eines zu bepflanzenden Sichtschutzwalls sollen Beeinträchtigungen für nachtaktive Insekten wie auch nächtliche Störungen der Ortsrandbewohner von Uttrichshausen gemindert werden (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.1). Die Leuchten werden mit Upward Light Ratio von null Prozent (ULR =0 %) verbaut. D.h. sie strahlen im montierten Zustand nur die zu beleuchtende Fläche an und geben kein Licht oberhalb der Horizontalen ab. Dieser Forderung wurde durch die Aufnahme der Nebenbestimmung unter A.IV.1. Nr. 6 entsprochen.

Die Forderung, dass das Schutzgut „Mensch“ mehr Berücksichtigung finden müsste, wird zurückgewiesen (vgl. unter C.II.10.1.1.1).

Bezüglich der Forderung nach einer Berücksichtigung einer vorgeschlagenen alternativen Variantenführung (Variante „D“), wird auf die Ausführungen unter C.II.5 verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

13.6 **Stellungnahme der Gemeinde Kalbach**

Die o.g. Gemeinde hat mit Schreiben vom 11.12.2019 und vom 05.11.2020 Stellungnahmen abgegeben.

Die o.g. Gemeinde fordert, dass das Schutzgut „Mensch“ bei diesem Vorhaben stärker berücksichtigt werden müsste. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.II.10.1.1. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Weiterhin fordert die o.g. Gemeinde Einsicht in folgende Dokumente:

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Aktionsplan Güterverkehr und Logistik - Logistikinitiative für Deutschland 11/2010,
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Erhebung der Parksituation für Lkw an BAB in Deutschland März 2008,
- 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

- und Hessen Mobil BAB A7 - Erweiterung der TR-Anlagen
Uttrichshausen West Voruntersuchung.

Angeblich seien diese Dokumente nicht im Internet abrufbar. Die Vorhabenträgerin hat zu Recht darauf hingewiesen, dass die Dokumente kostenlos im Internet abrufbar bzw. bereits Bestandteil der Planungsunterlagen sind. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Weiterhin fordert die o.g. Gemeinde, dass die Herleitung des Vorhabens überdacht werden müsse, da der benachbarte Rasthof „Rhön“ nicht betrachtet worden sei und der Regelabstand zwischen den Rasthöfen gemäß „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2011)“ damit deutlich unterschritten sei. Der Einwand wird zurückgewiesen. Das geplante Vorhaben stellt keinen Neubau dar, da sowohl die BAB 7 als auch die TR-Anlage Uttrichshausen-West bereits existieren. Es handelt sich um eine Erweiterung der bestehenden ca. 50 Jahre alten Anlage. Insoweit ist die „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2011)“ nicht anwendbar.

Die Gemeinde fordert außerdem eine Überarbeitung der Vorzugsvariante, da es an einer korrekten Herleitung mangle, die Methodik nicht lege artes durchgeführt worden und zudem die Vorbelastung des Ortes nicht berücksichtigt worden sei. Die Vorhabenträgerin hat die Variantenuntersuchung im Erläuterungsbericht ausführlich und umfassend dargestellt und die Entscheidung für die Vorzugsvariante schlüssig und nachvollziehbar begründet (vgl. unter C.II.6). Die schalltechnischen Berechnungen und die Luftschadstoffuntersuchungen zeigen, dass keine rechtserhebliche Betroffenheit ausgelöst wird (vgl. unter C.II.10.1.1 und C.II.10.2). Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Forderung nach einem Raumordnungsverfahren wird zurückgewiesen, da es sich bei dem geplanten Vorhaben um die Erweiterung einer bereits bestehenden Anlage handelt. und somit keine raumbedeutsame Planung gegeben ist.

13.7 **Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Abt. III – Umwelt**

13.7.1 Stellungnahme Dez. 31.4, Kommunales Abwasser, Gewässergüte, Oberirdische Gewässer und Hochwasserschutz

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 16.12.2019 und 14.09.2021 Stellungnahmen abgegeben. Darin forderte sie verschiedene Maßnahmen hinsichtlich des Gewässer- und Bodenschutzes.

Den Forderungen wurde durch die Aufnahme von Nebenbestimmungen entsprochen (vgl. unter A.IV.4 und A.IV.6).

13.7.2 **Stellungnahmen Dez. 31.2, Grundwasser, Wasserversorgung, Altlasten, Bodenschutz**

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 02.11.2020 und 01.03.2022 Stellungnahmen abgegeben und verschiedene Forderungen erhoben.

Den Forderungen wurde durch die Aufnahme von Nebenbestimmungen entsprochen (vgl. unter A.IV.4 und A.IV.6).

13.7.3 **Stellungnahmen des Kreisbauernverbandes Fulda-Hünfeld e.V.**

Der o.g. Verband hat mit Schreiben vom 09.11.2020 eine Stellungnahme abgegeben und Forderungen erhoben.

Der o.g. Verband fordert aus mehreren Gesichtspunkten ein Überdenken der Vorzugsvariante B. Zum einen würde bei Variante D der zu erwartende Eingriff in die geschützte Allee an der L 3207 der Realisierung dieser Variante nicht entgegenstehen. Der Einwand wird zurückgewiesen. Denn die Variante D wird sowohl von der unteren Naturschutzbehörde beim Landkreis Fulda (Stellungnahme vom 04.11.2020) als auch von der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel (Stellungnahme vom 11.11.2020) u.a. wegen des Eingriffes in gesetzlich geschützte Biotop als fachlich nicht vertretbar abgelehnt. Gemäß Stellungnahme der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel ist die Allee an der L 3207 nach § 30 BNatSchG i.V. m. § 13 Abs. 1 HAGBNatSchG gesetzlich geschützt. Das Überführungsbauwerk über die Landesstraße bei Variante D würde die Allee

zerschneiden. Dies würde den Alleencharakter insofern beeinträchtigen, als dass sie optisch verkürzt würde (Rest der Allee Richtung Uttrichshausen ist beim Durchfahren der Allee nicht mehr sichtbar). Zudem verringert sich die Anzahl der Alleebäume durch Fällungen für das Überführungs-bauwerk. Der Charakter einer Allee besteht darin, dass jede Seite einer Straße von einer Baumreihe flankiert wird. Bei einer Neupflanzung an der Zufahrt zu den Stellplätzen der Variante D wäre dies nicht der Fall. Eine Nachpflanzung an der Landesstraße in bzw. in Verlängerung der Allee ist wegen der anschließenden Wald- und Kurvenbereiche und Privatgrundstücke nicht mehr möglich. Insoweit besteht kein weiterer Handlungsspielraum.

Weiterhin bringt der Verband vor, dass die Bewertungen zu den „Raumstrukturellen Wirkungen“ vollständig abzulehnen seien. Die Planer würden versuchen, die Variante D mit subjektiven Bewertungsmaßstäben künstlich zu verschlechtern. Der Einwand wird zurückgewiesen. Bei der Bewertung der raumstrukturellen Wirkungen hat die Vorhabenträgerin die Vorgaben aus Regionalplan und Landesentwicklungsplan zu beachten. In diesem Fall ist ein Vorbehaltsgebiet „Forstwirtschaft“ betroffen. Ein Vorbehaltsgebiet ist eine regionalplanerische Festlegung, die bestimmte raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen verbindlich vorgibt (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG) und/oder in den bestimmten raum-bedeutsamen Funktionen oder Nutzungen bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beizumessen ist (§ 8 Abs. 7 Nr. 2 ROG). Deshalb ist es nicht möglich, dass davon ausgegangen wird, dass die jetzt dort vorhandene Grünlandfläche nie aufgeforstet wird. Hinsichtlich dem Kriterium „Zersiedelung“ umfasst dieses nicht nur die beanspruchte Fläche, sondern auch die Ausdehnung in die freie Landschaft. Dabei ist es naturgemäß günstiger, an vorhandene bauliche Strukturen anzuknüpfen, als bisher von Bebauung unberührte Bereiche zu belegen. Die Variante D ist an drei Seiten von natürlichen Strukturen umgeben und lehnt sich nur an der 4. Seite an die Landesstraße und den Sportplatz an. Die anderen Varianten sind an 3 Seiten

an bereits bebaute Bereiche angelehnt (Autobahn, vorhandene Tank- und Rastanlage, Gewerbegebiet).

Ferner ist der Verband der Ansicht, dass die Ablehnung der Variante D deshalb falsch sei, da das Schutzgut „Mensch“ nicht ausreichend berücksichtigt worden sei. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat hier jedoch eine objektive, nachvollziehbare Auswahl der Vorzugsvariante stattgefunden (vgl. C.II.5). Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Zudem ist der Verband der Auffassung, dass die die Bewertung der Umweltverträglichkeit bei den Ausbauvarianten nicht korrekt erfolgt sei. Zum einen sei im Kriterium „Biotopschutz Wald“ westlich der Landesstraße die Beeinträchtigung des geschützten Waldes nur gegeben, wenn die Abfahrt vom Kreisel und der anschließende Biegeradius der Parkplatzzufahrt in Richtung Wald verlief. Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Vermeidung von Eingriffen in den Wald wurde bei der Entwicklung der Variante D mit dem Ergebnis geprüft, dass eine randliche Betroffenheit nicht vermeidbar ist. Bedingt durch die einzuhaltenen Radien in Zu- und Ausfahrt und den Fahrgassen, bleibt die Ausdehnung und Länge der geplanten Lkw-Parkplatzanlage gleich. Durch die Verkehrsführung sind eine gute Qualität des Verkehrsablaufes und eine hohe Verkehrssicherheit nach den anerkannten Regeln der Technik zu gewährleisten. Aus diesem Grund ist in den Fahrgassen Einrichtungsverkehr erforderlich. Eine Inanspruchnahme von Allee, Wald- und Gehölzstrukturen bleibt unvermeidlich.

Zum anderen sei aus Sicht des Verbandes die Bewertung der Umweltverträglichkeit nicht korrekt erfolgt, weil der Kriterien „Biotopschutz Wald westl. Landesstraße“ und „Biotopschutz Hecke westl. Landesstraße“ eine Beeinträchtigung nur durch die bei der Variante D bewusst so geplanten Parkplatzzufahrt gegeben sei. Die Vorhabenträgerin hat in der Erwiderung für die Planfeststellungsbehörde plausibel erläutert, dass die Gestaltung der Zufahrt im Interesse einer guten Qualität des Verkehrsverlaufes und der Verkehrssicherheit sowie unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik

in der vorliegenden Form geplant wurde und eine Betroffenheit daher nicht zu vermeiden sein würde. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Außerdem sei nach Auffassung des Verbandes die Bewertung der Umweltverträglichkeit nicht richtig erfolgt, da bezüglich des Kriteriums „Biotopschutz Wiesenrain“ Beeinträchtigungen durch die Varianten A und B verschwiegen worden sein. Für die Planfeststellungsbehörde ist die in der Erwiderung getroffene Aussage, dass die Wieseraine an der entfernter liegenden Landesstraße naturschutzfachlich bedeutender einzustufen sind als die direkt an der Autobahn gelegenen Wiesenraine nachvollziehbar und plausibel. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Schließlich ist der Verband der Auffassung, dass die Bewertung der Umweltverträglichkeit nicht korrekt erfolgt sei, da In den Kriterien "Landschaftsbild" und "Relevanz Störband A 7" die Betroffenheit der freien Landschaft in der Variante D durch die Gestaltung der Anpflanzung in der Abgrenzung der Parkfläche zu den angrenzenden Wiesen und sonstigen Flächen gut angepasst werden könnte. Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Variante D würde zu Veränderung des vorhandenen Reliefs durch Dämme, damit einhergehend zu einer Abwertung des Alleebildes durch eine direkt anschließende Dammlage führen. Darüber hinaus fände eine Störung des Landschaftsbildes und der Allee durch ein neues technisches Bauwerk (Überführung über die Landesstraße) statt. Anpflanzungen können diese Beeinträchtigungen nicht kompensieren. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es nachvollziehbar, dass Beeinträchtigungen in einem bisher abgeschirmten und weniger belasteten Bereich als schwerwiegender eingestuft werden als Beeinträchtigungen im bereits vorbelasteten Bereich entlang der Autobahn.

13.8 **Stellungnahme des Kreisausschusses des Landkreises Fulda**

13.8.1 **Stellungnahme des Fachbereiches 7 Regionalentwicklung, Bauen, Umwelt, Natur, 7500 Natur und Landschaft**

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 12.12.2019 und 06.11.2020 Stellungnahmen abgegeben und darin Forderungen erhoben. Diesen kann entsprochen werden (vgl. unter C.II.5 und A.IV.1).

13.8.2 **Stellungnahme des Fachbereiches 7 Regionalentwicklung, Bauen, Umwelt, Natur, 7400 Wasser- und Bodenschutz**

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 12.12.2019 und 06.11.2020 Stellungnahmen abgegeben und darin Forderungen erhoben. Dem ist entsprochen worden (vgl. unter A.IV.6).

13.9 **Stellungnahme der Autobahn Tank- und Rast GmbH**

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 11.12.2019 und 27.10.2020 eine Stellungnahme abgegeben und verschiedene Forderungen erhoben. Teilweise konnte diesen entsprochen werden (vgl. unter A.V.1).

Insoweit allerdings gefordert wird, dass die Kosten für Veränderungen der Ver- und Entsorgungsmedien durch die Bundesstraßenverwaltung als Veranlasserin der Baumaßnahme zu tragen sind, muss hierzu im Planfeststellungsbeschluss keine Regelung getroffen werden. Denn die Kostenregelungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

13.10 **Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung I Zentralabteilung, Inneres, Dez. 18 Sicherheit und Ordnung- Kampfmittelräumdienst**

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 11.12.2019 und 22.09.2020 Stellungnahmen abgegeben und eine Forderung erhoben. Dieser konnte abgeholfen werden (vgl. unter A.IV.7).

13.11 **Stellungnahme der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte**

Das o.g. Unternehmen hat vom Grundsatz keine Bedenken gegen die Maßnahme, hat allerdings mit Schreiben vom 12.11.2019 auf die durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehenden Immissionen sowie auf die einzuhaltenen Schutzräume und Schutzabstände im Bereich von 110 kV Bahnstromfreileitungen hingewiesen.

Eisenbahnanlagen befinden sich nicht in der Nähe der geplanten Maßnahme, demnach werden keine Betroffenheiten ausgelöst.

13.12 **Stellungnahme der Deutschen Telekom Technik GmbH, Niederlassung Süd, Produktion Technische Infrastruktur 14, Bamberg**

Den Forderungen des o.g. Unternehmens vom 17.12.2019 wurde durch die Aufnahme der Nebenbestimmungen entsprochen (vgl. unter A.IV.9).

13.13 **Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Abt. II Verkehr, Planung, ländlicher Raum, Verbraucherschutz, Dez. 27 Naturschutz bei Planungen und Zulassungen, Naturschutzdaten**

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 11.11.2020 eine Stellungnahme abgegeben. Den dort erhobenen Forderungen konnten mit den Nebenbestimmung unter A.IV.1 und zwei Violetteintragungen auf S. 1 der planfestgestellten Unterlage 9.3 entsprochen werden.

14. Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzverbände und -vereine

14.1 Naturschutzbund (NABU) Kalbach

Der o.g. Naturschutzverband hat mit Schreiben vom 15.11.2020 eine Stellungnahme abgegeben und verschiedene Forderungen erhoben.

Bezüglich der vorgetragenen Punkte zu der Variante D wird größtenteils auf die Ausführungen unter C.II.5 und C.II.13.8 verwiesen. Die Einwände werden zurückgewiesen.

Weiterhin ist der o.g. Naturschutzverband der Ansicht, dass die Variante D auch aus anderen Gesichtspunkten nicht korrekt eingestuft worden sei. Zum einen träfe die Charakteristik „Hängebirken-Bruchwald“ größtenteils nicht zu, die Bedeutung für Fledermausarten sei als gering einzustufen. Weiterhin sei das Goldammervorkommen bei persönlichen Begehungen nicht vorgekommen. Zudem sei die Wacholderdrossel durch die Variante D nicht beeinträchtigt. Ferner sei die Bewertung der betroffenen Heckenstrukturen bei den Varianten A, B und C gegenüber der betroffenen Heckenstruktur bei Variante D nicht korrekt. Schließlich würde die Variante D aus ökologischer Sicht keine Nachteile bedeuten.

Seitens der Planfeststellungsbehörde werden keine Anhaltspunkte gesehen, an den naturschutzfachlichen Erhebungen und Bewertungen der Vorhabenträgerin zu zweifeln. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen des Variantenvergleichs (Erläuterungsbericht zur Planänderung) nachvollziehbar und plausibel dargelegt, dass die Variante D – wie oben geschildert – im Vergleich zu den anderen Varianten wegen der mit dieser Variante verbundenen natur-, biotop- und artenschutz-rechtlichen Eingriffe ungünstiger zu bewerten ist. Auch von der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel wird die Variante D aus naturschutzfachlicher Sicht schlechter bewertet. Für die Planfeststellungsbehörde ist die Variantenauswahl der Vorhabenträgerin plausibel und korrekt erfolgt. Die Einwände werden zurückgewiesen.

15. Begründung der Entscheidungen über die Einwendungen Privater

15.1 Die Beteiligten 4 (P_004), 7 (P_007), 8 (P_008), 11 (P_011), 13 (P_013), 15 (P_015), 16 (P_016), 18 (P_018), 21 (P_021), 22 (P_022), 23 (P_023), 27 (P_027), 33 (P_033), 43 (P_043), 44 (P_044), 45 (P_045), 48 (P_048), 49 (P_049), 52 (P_052), 54 (P_054), 56 (P_056), 60 (P_060), 61 (P_061), 62 (P_062), 63 (P_063), 65 (P_065), 66 (P_066), 67 (P_067), 68 (P_068), 71 (P_071), 76 (P_076), 77 (P_077), 78 (P_078), 80 (P_081), 83 (P_083), 85 (P_085), 86 (P_086), 87 (P_087), 89 (P_089), 91 (P_091), 92 (P_092), 95 (P_095), 101 (P_101), 105 (P_105), 107 (P_107), 108 (P_108), 109 (P_109), 110 (P_110), 113 (P_113), 114 (P_114), 115 (P_115), 119 (P_119), 120 (P_120), 121 (P_121), 122 (P_122), 124 (P_124), 129 (P_129), 130 (P_130), 131 (P_131), 132 (P_132), 133 (P_133), 134 (P_134), 135 (P_135), 136 (P_136), 137 (P_137), 138 (P_138), 139 (P_139), 140 (P_140), 142 (P_142), 143 (P_143), 144 (P_144), 145 (P_145), 147 (P_147), 149 (P_149), 150 (P_150), 151 (P_151), 163 (P_163), 165 (P_165), 166 (P_166), 167 (P_167), 168 (P_168), 169 (P_169), 172 (P_172), 173 (P_173), 174 (P_175), 176 (P_176), 177 (P_177), 178 (P_178), 179 (P_179), 180 (P_180), 184 (P_184), 187 (P_187), 188 (P_188), 194 (P_194), 197 (P_197), 198 (P_198), 202 (P_202), 203 (P_203), 204 (P_204), 206 (P_206), 207 (P_207), 208 (P_208), 209 (P_209), 212 (P_212), 214 (P_214), 215 (P_215), 218 (P_218), 219 (P_219), 220 (P_220), 226 (P_226), 227 (P_227), 228 (P_228), 229 (P_229), 230 (P_230), 234 (P_234), 235 (P_235), 237 (P_237), 238 (P_238), 241 (P_241), 246 (P_246), 247 (P_247), 257 (P_257), 261 (P_261), 264 (P_264), 265 (P_265), 266 (P_266), 270 (P_270), 273 (P_273), 274 (P_274), 275 (P_275), 276 (P_276), 277 (P_277), 278 (P_278), 283 (P_283), 284 (P_284), 285 (P_285), 289 (P_289), 290 (P_290), 298 (P_298), 308 (P_308), 309 (P_309), 310 (P_310), 311 (P_311), 312 (P_312), 319 (P_319), 327 (P_327), 328 (P_328), 329 (P_329), 331 (P_331), 333 (P_333), 334 (P_334), 336 (P_336), 337 (P_337), 343 (P_343), 344 (P_344), 345 (P_345), 346 (P_346), 347 (P_347), 348 (P_348), 349 (P_349), 352 (P_352), 354 (P_354), 356 (P_356), 357 (P_357), 358 (P_358), 359 (P_359), 363 (P_363), 364 (P_364), 365

...

(P_365), 368 (P_368), 370 (P_370), 371 (P_371), 372 (P_372), 375 (P_375), 378 (P_378), 379 (P_379), 380 (P_380), 382(P_382), 383 (P_383), 384 (P_384), 385 (P_385), 387 (P_387), 388 (P_388), 394 (P_394), 404 (P_404), 405 (P_405), 406 (P_406), 407 (P_407), 408 (P_408), 409 (P_409), 410 (P_410), 411 (P_411), 412 (P_412), 414 (P_414), 415 (P_415), 416 (p_416), 418 (P_418), 419 (P_419), 420 (P_420), 421 (P_421), 423 (P_423), 424 (P_424), 428 (P_428), 437 (P_437), 442 (P_442), 445 (p_445), 448 (P_448), 449 (P_449), 450 (P_45), 451 (P_451), 455 (P_455), 458 (P_459), 459 (P_459), 460 (P_460), 462 (P_462), 465 (P_465), 466 (P_466), 469 (P_469), 470 und (P_470)

Die Beteiligten erhoben mit Schreiben vom Dezember 2019 Einwendungen.

Hinsichtlich der Einwendung, dass der Bau der Rastanlage in die Ortslage hinein die durch die A 7 ohnehin vorliegenden starken Emissionen von Lärm, Luftschadstoffe und Licht erhöhen würde und so die persönliche Lebensqualität deutlich verringern würde, wird auf die Ausführungen unter C.II.11.1, C.II.11.2 und C.II.13.5 verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Bezüglich der Einwendung, dass keine korrekte Variantenprüfung stattgefunden habe, wird auf die Ausführungen unter C.II.5 verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Schließlich schließen sich die Beteiligten uneingeschränkt der Stellungnahme der Gemeinde Kalbach an. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.II.13.6 verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

15.2 **Die Beteiligten 5 (P_005), 6 (P_006), 9 (P_009), 10 (P_010), 12 (P_012), 19 (P_019), 24 (P_024), 25 (P_025), 26 (P_026), 29 (P_029), 31 (P_031), 32 (P_032), 46 (P_046), 47 (P_047), 50 (P_050), 51 (P_051), 55 (P_055), 57 (P_057), 64 (P_064), 69 (P_069), 70 (P_070), 72 (P_072), 73 (P_073), 74 (P_074), 75 (P_075), 88 (P_088), 90 (P_090), 93 (P_093), 94 (P_094), 96 (P_096), 97 (P_097), 98 (P_098), 99 (P_99), 100 (P_100), 102 (P_102), 104 (P_104), 116 (P_116), 117 (P_117), 123 (P_123), 125 (P_125), 128 (P_128), 141 (P_141), 146 (P_146), 148 (P_148), 152 (P_152), 153 (P_153), 154**

(P_154), 155 (P_155), 156 (P_156), 157 (P_157), 158 (P_158), 159 (P_159), 160 (P_160), 161 (P_161), 162 (P_162), 164 (P_164), 170 (P_170), 171 (P_171), 181 (P_181), 182 (P_182), 183 (P_183), 185 (P_185), 186 (P_186), 189 (P_189), 190 (P_190), 191 (P_191), 193 (P_193), 195 (P_195), 196 (P_196), 199 (P_199), 200 (P_200), 201 (P_201), 210 (P_210), 211 (P_211), 213 (P_213), 216 (P_216), 217 (P_217), 222 (P_222), 223 (P_223), 224 (P_224), 225 (P_225), 231 (P_231), 232 (P_232), 233 (P_233), 239(P_239), 240 (P_240), 248 (P_248), 249(P_249), 250 (P_250), 251 (P_251), 252 (P_252), 254 (P_254), 255 (P_255), 256 (P_256), 260 (P_260), 267 (P_267), 268 (P_268), 279 (P_279), 280 (P_280), 281 (P_281), 282 (P_282), 286 (P_286), 287 (P_287), 293 (P_293), 294 (P_294), 295 (P_295), 296 (P_296), 297 (P_297), 299 (P_299), 300 (P_300), 301 (P_301), 302 (P_302), 303 (P_303), 304 (P_304), 305 (P_305), 306 (P_306), 307 (P_307), 314 (P_314), 315 (P_315), 316 (P_316), 317 (P_317), 318 (P_318), 319 (P_319), 320 (P_320), 322 (P_322), 323 (P_323), 324 (P_324), 326 (P_326), 330 (P_330), 332 (P_332), 335 (P_335), 338 (P_338), 339 (P_339), 340 (P_340), 341 (P_341), 342 (P_342), 350 (P_350), 351 (P_351), 353 (P_353), 355 (P_355), 360 (P_360), 361 (P_361), 362 (P_362), 366 (P_366), 367 (P_367), 369 (P_369), 374 (P_374), 376 (P_376), 377 (P_377), 381 (P_381), 386 (P_386), 389 (P_389), 391 (P_391), 392 (P_392), 393 (P_393), 396 (P_396), 397 (P_397), 398 (P_398), 399 (P_399), 400 (P_400), 401 (P_401), 403 (P_403), 413 (P_413), 422 (P_422), 425 (P_425), 427 (P_427), 429 (P_429), 430 (P_430), 432 (P_432), 433 (P_433), 435 (P_435), 436 (P_436), 438 (P_438), 439 (P_439), 440 (P_440), 441 (P_441), 452 (P_452), 453 (P_453), 455 (P_455), 456 (P_456), 457 (P_457), 461 (p_461), 463 (P_463), 464 (P_464), 471 (P_471), 472 (P_472), 473 (P_473) und 17 (P_017)

Die Beteiligten erhoben mit Schreiben vom Dezember 2019 Einwendungen.

Hinsichtlich der Einwendung, dass der Bau der Rastanlage in die Ortslage hinein die durch die A 7 ohnehin vorliegenden starken Emissionen von Lärm, Luftschadstoffe und Licht erhöhen wurde und so die persönliche Lebensqualität

deutlich verringern würde, wird auf die Ausführungen unter C.II.11.1, C.II.11.2 und C.II.13.5 verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Bezüglich der Einwendung, dass keine korrekte Variantenprüfung stattgefunden habe, wird auf die Ausführungen unter C.II.5 verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Weiterhin wird die Forderung vorgebracht, dass eine angemessene Entschädigung zu zahlen sei, da der Wert der Immobilie sich zusätzlich durch die Errichtung der Tank - und Rastanlage wegen den ankommenden Immissionen vermindere. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier einen Anspruch auf Entschädigung nicht als gegeben an. Grundsätzlich lässt nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich entstehen. Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand der von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Lage vertrauen. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie (Art. 14 GG) lässt sich deshalb ein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums nicht ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten (BVerwG, Urteile vom 24. Mai 1996 - 4 A 39.95 - und vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 400 ff.). Die Planfeststellungsbehörde hat jedoch planbedingte Wertverluste als private Belange im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Dem Planungsträger bleibt es jedoch unbenommen, solche Wertminderungen nach dem zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen hinter gegenläufige öffentliche Interessen zurücktreten zu lassen. Die Grenze zur Abwägungsdisproportionalität ist jedoch erreicht, wenn die Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass dem Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 404). Im vorliegenden Fall gibt es angesichts der Art des Vorhabens keine Anhaltspunkte für einen konkreten, insbesondere keinen

existenzgefährdenden Wertverlust. Ein solcher wird hier von den einzelnen Beteiligten nicht substantiiert dargelegt. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Schließlich schließen sich die Beteiligten uneingeschränkt der Stellungnahme der Gemeinde Kalbach an. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.II.13.6 verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

15.3 **Die Beteiligten 20 (P_020), 28 (P_028), 41 (P_041), 54 (P_053), 106 (P_106), 111 (P_111), 244 (P_244), 259 (P_259), 262 (P_262), 263 (P_263), 271 (P_271), 291 (P_291), 431 (P_431) und 14 (P_014)**

Die Beteiligten erhoben im Zuge des Verfahrens mit Schreiben vom Dezember 2019 Einwendungen.

Im Wesentlichen wird auf die Ausführungen unter C.II.15.1 verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendung, dass die startenden Fahrzeuge mit kalten Motoren die Anhöhe im kleinen Gang mit lauten Geräuschemissionen verlassen würden und so der Kaltstartlärm und auch das Türemschlagen stark auf die Erholung und das persönliche Wohlbefinden wirken würden, wird auf die Ausführungen unter C.II.11.1.1.2 verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

15.4 **Die Beteiligten 30 (P_030), 84 (P_084), 112 (P_112), 118 (P_118), 126 (P_126), 192 (P_192), 236 (P_236), 243 (P_243), 417 (P_417), 444 (P_444), 446 (P_446), 467 (P_467) und 468 (P_468)**

Die Beteiligten erhoben im Zuge des Verfahrens mit Schreiben vom Dezember 2019 Einwendungen.

Im Wesentlichen wird auf die Ausführungen unter C.II.15.1 verwiesen.

Des Weiteren wird die Einwendung vorgebracht, dass die Befürchtung naheläge, dass eine intensive Verschmutzung der Randflächen zum Ort durch Fäkalien entstehen würde. Der Einwand wird zurückgewiesen. Gemäß den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen Ausgabe 2011 sind die vorhandenen Toilettenanlagen ausreichend. Diese entsprechen dem Stand der Technik. Damit sind die Vorgaben zur erforderlichen Anzahl der sanitären

Einrichtungen bereits erfüllt. Nach dem Ausbau der Rastanlage beträgt die fußläufige Entfernung vom Lkw-Parkbereich zum Rasthaus zwischen 130 und 320 m, für den Pkw-Bereich ändern sich die Wegebeziehungen nur geringfügig. Auffälligkeiten bzgl. der hygienischen Verhältnisse bei hinsichtlich der Größenordnung vergleichbaren Erweiterungen sind nicht bekannt und nicht zu erwarten. Es ist vorgesehen, die Rastanlage zur angrenzenden Umgebung hin einzuzäunen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist das Konzept schlüssig und plausibel. Daher ist eine Verschmutzung der Umgebung der T+R-Anlage nicht zu befürchten.

15.5 **Die Beteiligten 35 (P_035) und 36 (P_036)**

Die Beteiligten erhoben im Zuge des Verfahrens mit Schreiben vom Dezember 2019 Einwendungen.

Im Wesentlichen wird auf die Ausführungen unter C.II.15.1 und C.II.15.5 verwiesen.

Ergänzend wird eingewendet, dass die Ruhe der Toten auf dem Friedhof massiv gestört werden würde. Der Einwand wird zurückgewiesen. Für Parkanlagen, Friedhöfe, Erholungswald, Sport- und Grünanlagen oder ähnliche Flächen kann nach der 16. BImSchV kein Lärmschutz gewährt werden. Hier fehlt das Merkmal der Nachbarschaft, d.h. die Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis mit regelmäßigem und nicht nur vorübergehendem Aufenthalt. Friedhofsgelände fallen daher nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV.

15.6 **Die Beteiligten 37 (P_037), 38 (P_038), 39 (P_039), 40 (P_040), 43 (P_043), 82 (P_082), 127 (P_127), 245 (P_245), 253 (P_253), 272 (P_272), 292 (P_292), 321 (P_321), 373 (P_373), 390 (P_390), 395 (P_395) und 446 (P_446)**

Die Beteiligten erhoben im Zuge des Verfahrens mit Schreiben vom 11.12.2019 Einwendungen

Im Wesentlichen wird auf die Ausführungen unter C.II.15.1 und C.II.15.4 verwiesen.

Weiterhin machen sie die Einwendung geltend, dass der geplante Sicht- bzw. Lärmschutzwall zum Dorf hin ist viel zu niedrig sei, weil er in einer Senke liege. Der Einwand wird zurückgewiesen. Es handelt sich nicht um eine notwendige Lärmschutzmaßnahme, sondern um einen Sichtschutzwall, der jedoch die geplante Erweiterungsfläche der Tank -und Rastanlage zur Ortslage Uttrichshausen bezüglich der Sichtbeziehungen teilweise abschirmt. Aufgrund der bestehenden Topografie ist eine vollständige Abschirmung der Ortslage nicht möglich. Eine Bepflanzung des Erdwalls ist vorgesehen.

Zudem bringen sie die Einwendung vor, dass es unerklärlich sei, wenn vorgetragen werde, dass es keinerlei Auswirkungen auf den Gesamtlärm habe, falls eine Lärmquelle mit weniger Dezibel zu einer „größeren“ dazu komme. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.II.11.1 verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

15.7 **Der Beteiligte 79 (P_079)**

Der Beteiligte erhob mit Schreiben vom Dezember 2019 Einwendungen.

Hinsichtlich der Einwendung, dass der Bau der Rastanlage in die Ortslage hinein die durch die BAB 7 ohnehin vorliegenden starken Emissionen von Lärm, Luftschadstoffe und Licht erhöhen würde und so die persönliche Lebensqualität deutlich verringern würde, wird auf die Ausführungen unter C.II.11.1, C.II.11.2 und C.II.13.5 verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Weiterhin bringt er die Einwendung vor, dass er befürchte, dass es zu einer noch schlimmeren Vermüllung seines Grundstückes kommen werde, da sich dieses in direkter Nähe der T+R-Anlage befände. Insoweit kann auf die Ausführungen unter C.II.15.4 verwiesen werden. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

15.8 **Die Beteiligten 258 (P_258), 313 (P_313), 242 (P_242), 269 (P_269) und 288 (P_288)**

Die Beteiligten erhoben mit Schreiben vom Dezember 2019 Einwendungen.

Im Wesentlichen kann auf die Ausführungen unter C.II.15.6 verwiesen werden. Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Ergänzend drücken die Beteiligten Ihr Unbehagen aus, dass sich LKW-Fahrer im Dorf aufhalten werden. Die Einwendung wird zurückgewiesen, ein schützenswerter Belang wurde nicht substantiiert vorgetragen. Sämtlichen LKW-Fahrern eine Tendenz zu übergriffigem Verhalten zu unterstellen ist eine im Hinblick auf die Planung der T+R-Anlage sachfremde Erwägung. Sie wird auch nicht durch Erfahrungswerte gestützt. Im Übrigen stellt die geplante Einzäunung des Geländes auch ein gewisses Bewegungshindernis dar, um den direkten Zugang einzelner Individuen von der Tank- und Rastanlage in die Ortslage zu hemmen. Es liegen keine Anhaltspunkte für eine Bedrohung der Sicherheit der Anwohner durch die Benutzung der Tank- und Rastanlage vor.

15.9 **Der Beteiligte 103 (P_103)**

Der Beteiligte hat mit Schreiben vom Dezember 2019 Einwendungen erhoben.

Im Wesentlichen kann auf die Ausführungen unter C.II.15.6 und C.II.15.8 verwiesen werden.

Ergänzend führt der Beteiligte aus, dass es zu einer Zerstörung der dörflichen Gegebenheiten kommen werde. Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Vorgabe gem. § 34 Baugesetzbuch, dass sich Vorhaben in das Ortsbild einfügen müssen, gilt nicht für das Bauen im Außenbereich.

15.10 **Die Beteiligten 402 (P_402) und 434 (P_434)**

Die Beteiligten haben mit Schreiben vom Dezember 2019 Einwendungen erhoben.

Im Wesentlichen kann auf die Ausführungen unter C.II.15.2 verwiesen werden.

Ergänzend tragen die Beteiligten vor, dass sie vom Hessischen Umweltministerium eine Auszeichnung als „Fledermausfreundliches Haus“ erhalten hätten, da unter ihrer Giebelverschalung im Sommer ca. 110 Zwergfledermäuse ihre Jungen aufziehen würden. Sie befürchten durch die Lärm- und Lichtemissionen, dass diese vertrieben oder in ihrer Aufzucht der

Jungen gestört werden würden, da ihr Haus ca. 400 m von der geplanten Tank- und Rastanlagenlage entfernt liegt.

Das Vorkommen und mögliche Beeinträchtigungen der Zwergfledermaus wurde im Artenschutzbeitrag behandelt. Im Ergebnis wird dort festgestellt, dass ein Eintreten des Verbotstatbestandes der Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) auszuschließen ist. Auch von der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel wird in Ihrer Stellungnahme vom 11.11.2020 bestätigt, dass keine weiteren naturschutzrechtlichen Entscheidungen zum Artenschutz erforderlich werden, da die Verbotstatbestände unter Berücksichtigung der festgeschriebenen Nebenbestimmungen nicht erfüllt werden. Die Zwergfledermaus ist weniger störungsanfällig als alle anderen Fledermausarten. Die Empfindlichkeit der Zwergfledermaus gegenüber Licht- und Lärmimmissionen ist gering. Die Ein- und Ausflugsituation und das Quartier der Zwergfledermäuse in dem Haus in Uttrichshausen bleibt unverändert erhalten. Studien belegen zudem, dass hier eine ungestörte Zone von ca. 10 m um das Quartier von essenzieller Bedeutung für die Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind, da dieser Bereich regelmäßig von Tieren zum Schwärmen genutzt wird. Die geplante Tank- und Rastanlage ist etwa 400 m von dem Haus entfernt. Durch den geplanten Ausbau der Tank- und Rastanlage entsteht zudem keine spürbare Veränderung der derzeitigen Lärmsituation (siehe nachrichtliche Unterlage 17.1). Die Nachtbeleuchtung der geplanten Tank- und Rastanlage wirkt sich ebenfalls nicht störend auf die Zwergfledermaus aus. Die Zwergfledermaus wurde in den Jahren 2012 und 2017 bei Jagd- bzw. Transferflügen über das Gebiet des geplanten Ausbaus der Tank- und Rastanlage nachgewiesen. Die Leitstrukturen bleiben weiterhin erhalten. Somit ist auch die ökologische Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte sichergestellt. Um generell den negativen Einfluss der Beleuchtung auf die Tiere zu reduzieren bzw. zu verhindern, wird ein Beleuchtungskonzept gemäß den "Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen", 2011 als Nebenbestimmung festgesetzt (vgl. unter A.IV.1 Nr. 6). Für Fledermauswochenstuben gelten empfohlene Mindestabstände um Störungen zu vermeiden. Dieser empfohlene

Mindestabstand liegt für eine Wochenstube bei 200 m. Der Abstand zur Tank- und Rastanlage ist damit doppelt so groß wie der empfohlene Mindestabstand. Somit kann die ökologische Funktion dieser Wochenstube weiterhin gewährleistet werden. Dies schließt ein Eintreten des Verbotstatbestandes der Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) aus. Der Einwand wird zurückgewiesen.

15.11 **Die Beteiligte 221**

Die Beteiligte hat mit Schreiben vom 14.12.2019 Einwendungen geltend gemacht.

Im Wesentlichen kann auf die Ausführungen unter C.II.15.1 verwiesen werden.

Zusätzlich trägt sie vor, dass die Erweiterung der T+R-Anlage zu einer Schädigung der Tier- und Pflanzenwelt führe und es zu einer Lebensraumverminderung komme. Die Einwendung ist bereits unsubstantiiert. Die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur- und Landschaft, wurde ordnungsgemäß ermittelt und von der Planfeststellungsbehörde entsprechend bewertet (vgl. unter C.II.8.1 und C.II.8.2). Darüber hinaus wird kein persönlicher Belang, den die Einwenderin geltend machen könnte, vorgetragen. Die obere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel hat in ihrer Stellungnahme vom 08.01.2024 erklärt, dass erforderliche Benehmen gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG unter Beachtung von Nebenbestimmungen hergestellt werden kann. Der Einwand wird zurückgewiesen.

D. Zusammenfassende Würdigung und Gesamtabwägung

Die Prüfung des hier beantragten Vorhabens, der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen/ West im Zuge der Bundesautobahn A 7 zwischen dem Anschlussdreieck Fulda und der Anschlussstelle Bad Brückenau, hat unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange ergeben, dass das Bauvorhaben einschließlich der Folge- und Ausgleichsmaßnahmen den verkehrlichen und straßenbautechnischen Belangen, der Natur- und Landschaftspflege, dem Artenschutz sowie den privaten Belangen Rechnung trägt und daher zugelassen werden konnte.

Die Planrechtfertigung ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Gewässerschutzes gegeben. Bei der Planung und Planfeststellung wurden sowohl das strikte Recht als auch die Optimierungsgebote beachtet.

Die Abwägung aller Belange hat ergeben, dass die festgestellte Planung vernünftig und zur Lösung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele geeignet ist. Mit ihr können die verfolgten Ziele, die Schaffung einer verbesserten, verkehrssicheren Tank- und Rastanlage im Zuge der A 7 sowie einer ausreichenden Anzahl an Lkw-Stellplätzen, erreicht werden.

Es werden keine naturschutzrechtlichen Schutzgebiete beeinträchtigt. Die erforderlichen naturschutzrechtlichen und -fachlichen Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen. Diese Maßnahmen sind zum Ausgleich, auch der durch das Vorhaben betroffenen Lebensräume, notwendig und geeignet. Der Bedarf an Flächen für diese Maßnahmen wurde auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt.

Beeinträchtigungen des Grundeigentums wurden auf das unbedingt nötige Maß beschränkt. Die durch das Vorhaben entstehenden Nachteile für grundstücksmäßig Betroffene, über deren Ausgleich in der Planfeststellung nicht entschieden wird, sind in dem Entschädigungsverfahren zu regeln.

E. Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Planfeststellungsbeschluss ist gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) sofort vollziehbar (vgl. hierzu den Hinweis unter A.VII). Danach entfällt die aufschiebende Wirkung für Widersprüche und Klagen Dritter gegen Verwaltungsakte, die die Zulassung von Vorhaben von Bundesverkehrswege betreffen. § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG kommt hier nicht zur Anwendung, da es sich nicht um eine Bedarfsplanmaßnahme handelt.

F. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Hessischen Verwaltungsgerichtshof

Goethestraße 41-43

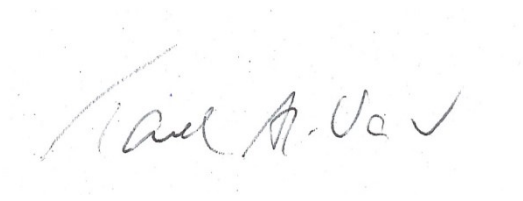
34119 Kassel

erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (das ist das Land Hessen, vertreten durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Die Klage hat gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage kann gemäß § 17e Abs. 2 Satz 2 FStrG nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Bescheids beim Verwaltungsgerichtshof gestellt und begründet werden.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Tarek Al-Wazir', with a checkmark at the end. The signature is written in a cursive style.

Tarek Al-Wazir