

Ausfertigung

## **PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS**

für den

**Ersatzneubau der  
„Hochstraße Peterstor“  
im Zuge der B 324  
über eine Stadtstraße und  
die Eisenbahnstrecken 3600 sowie 3810  
in Bad Hersfeld  
im Landkreis Hersfeld - Rotenburg**

von Straßenkilometer 0,312 (Baukilometer 0+109)  
bis Straßenkilometer 0,244 (Baukilometer 0+630)

vom

08. Oktober 2024



## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	1
I.	Planfeststellung	1
1.	Planfestgestellte Planunterlagen	1
2.	Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen	3
II.	Durch den Planfeststellungsbeschluss umfasste öffentlich- rechtliche Entscheidungen	6
1.	Naturschutzrechtliche Entscheidungen	6
1.1	Zulassung des Eingriffs	6
2.	Wasserrechtliche Genehmigungen für die Einleitung in das vorhandene Kanalnetz (Indirekteinleitung)	7
III.	Wasserrechtliche Erlaubnisse	8
1.	Bauzeitliche Erlaubnis zum Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser (temporäre Grundwasserhaltung)	8
2.	Erlaubnis für das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die hierfür bestimmt oder geeignet sind	10
3.	Nebenbestimmungen	11
IV.	Straßenrecht	15
V.	Nebenbestimmungen	15
1.	Ausführungsplanung	15

2.	Bauausführung	16
3.	Umweltbaubegleitung	16
4.	Naturschutz	17
5.	Eisenbahn	19
6.	Bericht zur frist- und sachgerechten Durchführung der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	22
7.	Bodenschutz	23
8.	Grundwasserschutz, Oberflächengewässer, Indirekteinleitung	23
8.1	Abwasserverordnung, Entwässerungssatzung	23
8.2	Bauzeitliche Wasserhaltungen: Parameter	23
8.3	Abstimmungen mit dem Abwasserbetrieb der Stadt Bad Hersfeld	24
9.	Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung	24
10.	Immissionen	25
10.1	Baulärm	25
10.2	Baubedingte Erschütterungen	29
10.3	Luftreinhaltung	31
11.	Temporäre Verkehrsführung	31
12.	Leitungsschutz	32
13.	Vorbehalt weiterer Nebenbestimmungen	33
VI.	Zusagen	33

1.	Behörden und Stellen	33
1.1	Regierungspräsidium Darmstadt -Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen	33
1.2	Stadt Bad Hersfeld	34
2.	Private	37
VII.	Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen	38
B.	Verfahrensablauf	39
I.	Antragsgegenstand	39
II.	Antragsbegründung	41
III.	Verfahrensgang	42
1.	Ursprungsverfahren	42
1.1	Antrag	42
1.2	Auslegung der Antragsunterlagen	42
1.3	Beteiligung der Behörden und Stellen	47
1.4	Beteiligung der anerkannten Naturschutz-und sonstigen Vereinigungen	49
1.5	Einwendungen und Stellungnahmen	50
1.6	Erörterungstermin	50
2.	1. Planänderung	51
2.1	Beteiligung	52
2.2	Einwendungen und Stellungnahmen	54

3.	2. Planänderung	55
3.1	Beteiligung	55
3.2	Einwendungen und Stellungnahmen	57
4.	Vorlagebericht	57
C.	Begründung	58
I.	Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	58
1.	Erforderlichkeit der Planfeststellung	58
2.	Zuständigkeit	59
3.	Anhörung	59
4.	Rechtswirkungen der Planfeststellung	60
II.	Umweltverträglichkeit	61
III.	Materiell-rechtliche Bewertung	65
1.	Planrechtfertigung	65
2.	Variantenwahl	65
2.1	Verkehrsuntersuchung	66
2.2	Leistungsfähigkeitsuntersuchung	68
2.3	Ergebnis	68
3.	Dimensionierung	76
3.1	Planungs- und Entwurfsgrundlagen	77
3.2	Linienführung	79

3.3	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	83
3.4	Fahrbahnaufbau und Befestigung	91
3.5	Knotenpunkte	92
3.6	Öffentliche Verkehrsanlagen (Bus- sowie Fuß- und Radverkehr)	92
4.	Naturschutz und Landschaftspflege	95
4.1	Bestandserfassung	95
4.2	Schutzgebiete	97
4.3	Artenschutz	97
4.4	Genehmigung des Eingriffs in Natur und Landschaft	111
4.5	Umweltschadensrecht	121
4.6	Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG	122
5.	Bodenschutz	122
6.	Globales Klima	124
7.	Wasserrechtliche Entscheidungen	125
7.1	Planungsgebiet	125
7.2	Entwässerungsplanung	125
7.3	Wasserhaltungen	137
8.	Kommunale Planungshoheit	150
9.	Straßenrecht	155
10.	Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung	156

11.	Immissionsschutz	157
11.1	Luftschadstoffe	157
11.2	Verkehrslärmschutz	159
11.3	Baulärm	164
11.4	Baubedingte Erschütterungen	171
12.	Leitungen	173
13.	Bauausführung / Temporäre Verkehrsführung	173
14.	Zuwegungen und Parkflächen	177
15.	Private Belange, Eigentumsgarantie und Entschädigung	179
16.	Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen der Behörden und Stellen	180
16.1	Stellungnahme Deutsche Bahn AG	180
16.2	Weitere Behörden und Stellen	182
17.	Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen Sonstiger	183
17.1	Stellungnahme Pro Bus und Bahn e.V.	183
17.2	Fraktion Bündnis 90 die Grünen, Stadtverordnetenversammlung Bad Hersfeld	184
18.	Beteiligung der anerkannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen	187
19.	Einwendungen Privater	187
19.1	Der Beteiligte P 15	187

19.2	Der Beteiligte P 180	190
19.3	Der Beteiligte P 182	193
19.4	Der Beteiligte P 183	196
D.	Gesamtabwägung	197
E.	Sofortvollzug	198
F.	Rechtsbehelfsbelehrung	199

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Planfestgestellte Unterlagen.....	1
Tabelle 2: Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen .....	3
Tabelle 3: Planunterlagen Hauptverfahren.....	43
Tabelle 4: Planunterlagen 1. Planänderungsverfahren.....	53
Tabelle 5: Planunterlagen 2. Planänderungsverfahren.....	56
Tabelle 6: Mindestwerte RASSt 06 Lage anbaufreie Hauptverkehrsstraßen .....	80
Tabelle 7: Mindestwerte RASSt 06 Lage angebaute Stadtstraßen .....	80
Tabelle 8: Mindestwerte RASSt 06 Höhe anbaufreie Hauptverkehrsstraßen.....	81
Tabelle 9: Mindestwerte RASSt 06 Höhe angebaute Stadtstraßen.....	82
Tabelle 10: Parametergrenzwerte RASSt 06 Neigung anbaufreie Hauptverkehrsstraßen .....	87
Tabelle 11: Parametergrenzwerte RASSt 06 Neigung angebaute Stadtstraßen .....	87
Tabelle 12: Konflikte .....	118
Tabelle 13: Auslösewerte Lärmsanierung .....	162

**A. Verfügender Teil**

**I. Planfeststellung**

Der Plan für den Ersatzneubau des Bauwerkes „Hochstraße Peterstor“ im Zuge der B 324 über eine Stadtstraße sowie die DB Strecken 3600 und 3810 in Bad Hersfeld, zwischen Netzknoten 5124 031 und Netzknoten 5124 035, einschließlich der Realisierung von landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit den dazugehörigen Unterlagen wird gemäß § 17 FStrG vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 409), in Verbindung mit §§ 72 ff. des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG) in der Fassung vom 15. Januar 2010 (GVBl. I S. 18), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 16. Februar 2023 (GVBl. S. 78, 81), mit den unter A.I.1 und A.I.2 aufgeführten Unterlagen und den sich aus den Violetteintragungen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

Dieser Beschluss ist sofort vollziehbar.

**1. Planfestgestellte Planunterlagen**

Tabelle 1: Planfestgestellte Unterlagen

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßstab</b>	<b>Datum Aufstellung/Änderung</b>
5.1	Lageplan, Hauptstrecke / Sichtfelder, Blatt 01b – 03b und 04 - 08	1 : 500	14.10.2021 / 08-2023/ 01-2024
5.2	Lageplan, Barrierefreie Rampe Kleine Industriestraße, Blatt 01	1 : 100	14.10.2021
5.3	Lageplan, Rampe West, Blatt 01a	1 : 100	14.10.2021 / 08-2023
5.4	Lageplan, Rampe Ost, Blatt 01	1 : 100	14.10.2021

6.1	Höhenplan, Hauptstrecke / Nebenstrecken, Blatt 01 - 06	1 : 500/50	14.10.2021
6.2	Höhenplan, Barrierefreie Rampe Kleine Industriestraße, Blatt 01	1 : 100/100	14.10.2021
6.3	Höhenplan, Rampe West, Blatt 01a, 02, 03a und 04 - 05	1 : 100/100	14.10.2021 / 08-2023
6.4	Höhenplan, Rampe Ost, Blatt 01 - 02	1 : 100/100	14.10.2021
6.5	Höhenplan, Rampe Neustadt / Bismarckstraße Ost, Blatt 01	1 : 100/100	14.10.2021
7	Lageplan der Immissionsschutz- maßnahmen, Blatt 01	1 : 500	14.10.2021
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen, Blatt 01b – 02a	1 : 500	14.10.2021 / 08-2023 / 01-2024
10.1	Grunderwerbsplan, Blatt 01b - 02b  Grunderwerbsplan, Blatt 03a	1 : 500  1 : 1.000	14.10.2021 / 08-2023 / 01-2024 14.10.2021 / 08-2023
10.2b	Grunderwerbsverzeichnis, Blatt 01 - 11		14.10.2021 / 08-2023 / 01-2024
11.1b	Regelungsverzeichnis, Blatt 01 - 187		14.10.2021 / 08-2023 / 01-2024
11.2	Lagepläne zum Regelungsverzeichnis, Blatt 01b - 03b, 04, 05b - 06a und 07 - 08	1 : 500	14.10.2021 / 08-2023 / 01-2024
14.1	Ermittlung der Belastungsklassen, Gesamtstärke frostsicherer Oberbau, Blatt 01 - 36		14.10.2021
14.2	Regelquerschnitt, Blatt 01, 02a, 03b– 04b und 05 - 08	1 : 50	14.10.2021 / 08-2023 / 01-2024
17.1	Immissionstechnische Untersuchungen Schalltechnische Berechnung, Blatt 01 - 71		14.10.2021
21.1.2	Ergänzende Stellungnahme zum Baulärmgutachten, Blatt 01 - 70		28.04.2024

21.2.1	Lageplan Beweissicherung und Monitoring zum Erschütterungsgutachten, Blatt 01 - 02		09.02.2024
21.4	Sonstige Gutachten, Bodenmanagementkonzept, Blatt 01 - 51		27.03.2024

## 2. Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen

Tabelle 2: Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Datum
			Aufstellung/Änderung
1b	Erläuterungsbericht, Blatt 01 – 125 und Anlage 1, Blatt 01 - 03		14.10.2021 / 08-2023 / 01-2024
2	Übersichtskarte, Blatt 01	1 : 50.000	14.10.2021
3	Übersichtslageplan, Blatt 01	1 : 10.000	14.10.2021
9.2a	Maßnahmenplan, Blatt 01 – 02	1 : 1.000	14.10.2021 / 08-2023
9.3a	Maßnahmenverzeichnis, Blatt 01 - 29		14.10.2021 / 08-2023
9.4a	Vergleichende Gegenüberstellung, Blatt 01 - 05		14.10.2021 / 08-2023
15.1	Bauwerksskizzen, Bauwerk 01, Blatt 01a – 02a	1 : 500/100	14.10.2021 / 08-2023
15.2	Bauwerksskizzen, Bauwerk 06, Blatt 01	1 : 250/100	14.10.2021
15.3	Bauwerksskizzen, Bauwerk 04, Blatt 01	1 : 250/100	14.10.2021
15.4	Bauwerksskizzen, Bauwerk 03 und Bauwerk 05, Blatt 01a	1 : 250/100	14.10.2021 / 08-2023
15.5	Bauwerksskizzen, Bauwerk 02, Blatt 01a	1 : 100	14.10.2021 / 08-2023
16.1	Leitungsbestands- und Umlegungspläne, Blatt 01 – 02b,	1 : 500	14.10.2021 / 08-2023
16.2.1	Bauphasen- und Verkehrsführungs- Konzept, Bauphase 0, Blatt 01 - 02	1 : 500	14.10.2021

16.2.2	Bauphasen- und Verkehrsführungs-Konzept, Bauphase 1, Blatt 01 - 11	1 : 500	14.10.2021
16.2.3	Bauphasen- und Verkehrsführungs-Konzept, Bauphase 2, Blatt 01 - 14	1 : 500	14.10.2021
16.2.4	Bauphasen- und Verkehrsführungs-Konzept, Bauphase 3, Blatt 01 - 02	1 : 500	14.10.2021
16.2.5	Bauphasen- und Verkehrsführungs-Konzept, Umleitungsplan, Blatt 01		14.10.2021
16.3	Maßnahmen an Oberleitungsanlagen der DB-Strecken 3600, 3810, Blatt 01 - 05	1 : 1.000	14.10.2021
17.2	Immissionstechnische Untersuchungen Luftschadstoffgutachten, Blatt 01 - 52		14.10.2021
18.1b	Wassertechnische Untersuchungen, Erläuterungen, Blatt 01 - 22		14.10.2021 / 08-2023 / 01-2024
18.2b	Wassertechnische Untersuchungen, Berechnungsunterlagen, Blatt 01 - 18		14.10.2021 / 08-2023 / 01-2024
18.3	Wassertechnische Untersuchungen, Lageplan Einzugsgebiete, Blatt 01b, 02a, 03b und 04a	1 : 500	14.10.2021 / 08-2023 / 01-2024
18.4	Wassertechnische Untersuchungen, Detailplan Entwässerungsmaßnahme, Blatt 01 - 02	1 : 50/25	14.10.2021
18.5	Wassertechnische Untersuchungen, Längsschnitt Entwässerungsmaßnahme, Blatt 01a, 02b -03a und 04 - 06	1 : 500/50	14.10.2021 / 08-2023 / 01-2024
18.6	Wassertechnische Untersuchungen, Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Blatt 01 - 111		14.10.2021
18.7.1a	Wassertechnische Untersuchungen, Bauzeitliche Wasserhaltung, Kanalbau, Blatt 01 – 22 einschließlich Anlagen 1, 2 und 3	1 : 500	14.10.2021 / 01-2024

18.7.2	Wassertechnische Untersuchungen, Bauzeitliche Wasserhaltung, Bauwerke, Blatt 01 – 36 einschließlich Anlagen 1, 2 und 3	1 : 250	14.10.2021
18.7.3	Wassertechnische Untersuchungen, Bauzeitliche Wasserhaltung, Unterhalb Brückenbauwerk, Blatt 01 - 18		22.01.2024
18.7.4	Wassertechnische Untersuchungen, Bauzeitliche Wasserhaltung, Rückhaltebecken, Blatt 01 - 12		22.01.2024
19.1a	Umweltfachliche Untersuchungen, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Blatt 01 - 52		14.10.2021 / 08-2023
19.2	Umweltfachliche Untersuchungen, Bestands- und Konfliktplan, Blatt 01	1 : 1.000	14.10.2021
19.3	Umweltfachliche Untersuchungen, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Blatt 01 – 133 sowie die Ergänzung zum Anhang 1 vom 07-2024, Blatt 01 - 36		14.10.2021 / 07-2024
21.1	Sonstige Gutachten, Baulärmgutachten, Blatt 01 - 56		14.10.2021
21.1.1	Sonstige Gutachten, Baulärmgutachten, Blatt 01 - 59		02.06.2022
21.2	Sonstige Gutachten, Erschütterungsgutachten, Blatt 01 - 35		14.10.2021
21.3	Sonstige Gutachten, Umweltbericht, Blatt 01 – 166 einschließlich Anlagen 1, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11 und 3.12		14.10.2021
21.5	Sonstige Gutachten, Monitoringkonzept Grundwasser, Blatt 01 - 101		05.01.2024

22	Verkehrsqualität, Blatt 01 – 53 (Verkehrsuntersuchung)		14.10.2021
23	Flora & Fauna-Gutachten, Blatt 01 – 36 einschließlich Anlagen: Karte Nr. 1 - Erfassung Avifauna Karte Nr. 2 - Erfassung Flora/Biotope Karte Nr. 3 - Erfassung Reptilien Karte Nr. 4 - Erfassung Baumhöhlen und - spalten Karte Nr. 5 - Erfassung Fledermäuse	1 : 2.500 1 : 2.000 1 : 750 1 : 1.500 1 : 1.500	01-2021 08.10.2019 11.02.2020 08.10.2019 08.10.2019 08.10.2019

## II. Durch den Planfeststellungsbeschluss umfasste öffentlich-rechtliche Entscheidungen

Die Planfeststellung ersetzt fast alle öffentlich-rechtlichen Entscheidungen (§ 17 FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 HVwVfG). Insbesondere werden umfasst:

### 1. Naturschutzrechtliche Entscheidungen

#### 1.1 Zulassung des Eingriffs

Der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 03. Juli 2024 (BNatSchG), wird nach §§ 15, 17 BNatSchG und §§ 7 ff. des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG) in der Fassung vom 20. Dezember 2010 (GVBl. I S. 629), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 07. Mai 2020 (GVBl. S 318), sowie der hessischen Verordnung über die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen, Ökokonten, deren Handelbarkeit und die Festsetzung von Ausgleichsabgaben (Kompensationsverordnung – KV) vom 01. September 2005 (GVBl. I S. 624),

zuletzt geändert durch Verordnung vom 01. Februar 2019 (GVBl. S. 19), im Benehmen mit der oberen Naturschutzbehörde zugelassen.

## **2. Wasserrechtliche Genehmigungen für die Einleitung in das vorhandene Kanalnetz (Indirekteinleitung)**

Der Vorhabenträgerin wird gemäß § 58 WHG i. V. m. § 38 HWG die Genehmigung erteilt, das bauzeitlich aus der nachfolgend unter A.III.1 genehmigten Grundwasserhaltung anfallende - durch Betonschlämme und Bodenpartikel verunreinigte - Grundwasser und das bei Niederschlägen anfallende Niederschlagswasser in städtische Kanäle wie folgt einzuleiten:

- bei Errichtung der Bauwerke 01-06 werden 26.906 m<sup>3</sup> (41 m<sup>3</sup>/h je Baugrube) verunreinigtes Grundwasser mit dem anfallenden Niederschlagswasser über eine geeignete, ausreichend dimensionierte Absetz- und Neutralisationsanlage in städtische Kanäle entsprechend der planfestgestellten Unterlagen 18.7.2 Anl. 01, Anl. 02 eingeleitet,
- bei Errichtung des Regenrückhaltebeckens werden die anfallenden 819 m<sup>3</sup> verunreinigtes Grundwasser mit dem anfallenden Niederschlagswasser über eine geeignete, ausreichend dimensionierte Absetz- und Neutralisationsanlage in den anzuschließenden verlegten Regenwasserkanal DN 900 eingeleitet,
- die im Rahmen der Kanalarbeiten anfallenden 797,8 m<sup>3</sup> (16,25 m<sup>3</sup>/h) verunreinigtes Grundwasser werden mit dem anfallenden Niederschlagswasser über eine geeignete, ausreichend dimensionierte Absetz- und Neutralisationsanlage in die jeweils nächstgelegenen städtischen Kanäle innerhalb der festgelegten Baueinrichtungsflächen eingeleitet.

### III. Wasserrechtliche Erlaubnisse

#### 1. Bauzeitliche Erlaubnis zum Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser (temporäre Grundwasserhaltung)

Der Vorhabenträgerin wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 5, Abs. 2 Nr. 1, 19 Abs. 1 WHG befristet für die Dauer der Bauzeit folgende widerrufliche Erlaubnis (§ 9 WHG) erteilt:

- das bauzeitig bei der Errichtung der Bauwerke 1-6
  - o BW01: Hochbrücke B324 „Peterstor“
  - o BW02: Stützwand Anliegergrundstücke
  - o BW03: Aufzugsanlage an der Rampe Ost
  - o BW04: Stützwände Hainstraße
  - o BW05: Treppen- und Rampenanlage West
  - o BW06: Stützwände Ost

anstehende Grundwasser mit einer Gesamtpumpwassermenge von  $Q_{ges} = 34.407 \text{ m}^3$  zu entnehmen, zutage zu fördern und zutage zuleiten und das aufgeschlossene, bei der Wasserhaltung anfallende, durch Betonschlämme und Bodenpartikel verunreinigte Grundwasser im Umfang von  $7.501 \text{ m}^3$  und das bei Niederschlägen anfallende Niederschlagswasser in diesem Bereich über eine geeignete, ausreichend dimensionierte Absetz- und Neutralisationsanlage abzuleiten und schadlos über Entwässerungseinrichtungen – nach Maßgabe der nachrichtlich planfestgestellten Unterlagen 18.7.2 Anl. 1 und Anl. 2 – mit einer temporären Gesamteinleitungsmenge von  $100 \text{ l/s}$  – direkt in die Geis einzuleiten.

Der Vorhabenträgerin wird gemäß §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 5, Abs. 2 Nr. 1, 19 Abs. 1 WHG befristet für die Dauer der Bauzeit folgende widerrufliche Erlaubnis erteilt:

- das bei der Errichtung der Kanäle
  - o Umverlegung Regenwasserkanal DN 900 (Bismarckstraße West und Ost)  
von Schacht 10544210n bis Schacht 10544710n
  - o Umverlegung Regenwasserkanal DN 900 (Bismarckstraße Ost)  
von Schacht 10544710n bis Schacht 105444n
  - o Regenwasserkanal DN 300 (parallel Rampe Breitenstraße)  
von Schacht SBS1 bis Schacht 10544210n
  - o Reinigungsanlage „SediPipe1“ und Anschluss an Bestandsschacht SediPipe1 und von SediPipe1 bis Schacht 108454n
  - o Regenwasserkanal DN 250/ 300 (parallel Rampe Hainstraße)  
von Schacht 10544110n bis Schacht 10544810n
  - o Reinigungsanlage „SediPipe2“ und Anschluss an Bestand  
von Schacht S046\_neu bis Schacht 108120\_neu
  - o Regenwasserkanal DN 250  
von Schacht SBO1 bis Anbindung an Umverlegung DN 900
  - o Regenwasserkanal DN 200/DN 250 (integrales BW)  
von Schacht SBF4 bis Schacht SP1
  - o Regenwasserkanal DN 250 (Parkplatzfläche unterhalb Hochbrücke)  
von Schacht SPF1 bis Anschluss an zu verschiebenden Mischwasserkanal
  - o Regenwasserkanal DN 300 (Hochbrücke stadtauswärts)  
von Schacht BwOS05 bis Schacht 30591610
  - o Umverlegung Mischwasserkanal DN 300 (Rampe Kleine Industriestraße)  
von Schacht 305892 bis Schacht 305894 Bestand

anstehende Grundwasser mit einer Gesamtpumpwassermenge von  $Q_{\text{ges}} = 798 \text{ m}^3$  ( $q = 16,25 \text{ m}^3/\text{h}$ ) zu entnehmen, zutage zu fördern und zutage zuleiten und das aufgeschlossene, bei der Wasserhaltung anfallende, durch

Betonschlämme und Bodenpartikel verunreinigte Grundwasser und das bei Niederschlägen anfallende Niederschlagswasser in diesem Bereich über eine geeignete, ausreichend dimensionierte Absetz- und Neutralisationsanlage abzuleiten und

- das bei Errichtung des Regenrückhaltebeckens (südlich der Bismarckstraße West)

anstehende Grundwasser mit einer Gesamtpumpwassermenge von  $Q_{\text{ges}} = 819 \text{ m}^3$  zu entnehmen, zutage zu fördern und zutage zuleiten und das aufgeschlossene, bei der Wasserhaltung anfallende, durch Betonschlämme und Bodenpartikel verunreinigte Grundwasser und das bei Niederschlägen anfallende Niederschlagswasser in diesem Bereich über eine geeignete, ausreichend dimensionierte Absetz- und Neutralisationsanlage abzuleiten.

## **2. Erlaubnis für das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die hierfür bestimmt oder geeignet sind**

Der Vorhabenträgerin wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 2 Nr. 1, i. V. m. 19 Abs. 1 WHG die widerrufliche Erlaubnis erteilt,

- die Hochbrücke Peterstor (BW 01),
- die Stützwand an den Anliegergrundstücken zwischen den beiden Stadtstraßen Peterstor und Kleine Industriestraße (BW 02),
- die Stützwände Ost (BW 06) sowie
- das Regenrückhaltebecken (südlich der Bismarckstraße West)

nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen in grundwasserführenden Erdschichten zu errichten und die Spundwände der Baugruben ab Fundamentobergrenze dauerhaft im Boden zu belassen.

### **3. Nebenbestimmungen**

1. Die Vorhabenträgerin hat darüber zu wachen, dass die allgemein anerkannten Regeln der Technik eingehalten und die vorliegenden Nebenbestimmungen und Hinweise beachtet werden. Sämtliche am Bau Beteiligten sind auf die Lage und die für die Baudurchführung zu beachtenden Nebenbestimmungen und Hinweise schriftlich in Kenntnis zu setzen.
2. Zur Überwachung und Dokumentation der bauzeitlichen Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und einschlägigen Regelwerke zum Wasserschutz ist eine hydrogeologische Baubegleitung zu beauftragen. Im Rahmen der hydrogeologischen Baubegleitung ist im Besonderen zu überwachen:
  - Tiefenbegrenzung für Eingriffe in der Schutzzone B des im Neufestsetzungsverfahren befindlichen Heilquellenschutzgebiet „Lullusbrunnen und Vitalisbrunnen“ im Bereich der geplanten Baumaßnahme auf 20 m, wobei geringere Eingriffstiefen angestrebt werden
  - Nahe Beobachtung der Wasserstände; bei in der Ausführung erkennbaren Druckunterschieden werden Abdichtungsarbeiten durchgeführt
  - Baubegleitende oder dauerhafte Veränderungen der Grundwasseroberfläche oder Grundwasserdruckfläche von > 3 m sind zu vermeiden
  - Regelmäßiges Monitoring der Grundwasserbeschaffenheit in den baubedingten Grundwasseraufschlüssen zur Vermeidung des Eintrags von Schadstoffen nach Maßgabe des Monitoringkonzepts der Vorhabenträgerin vom 05.01.2024 (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6.2).
  - Wiederausbau der Schichtentrennung zwischen grundwasserführenden BodenschichtenAlle Maßnahmen im Rahmen des vorgesehenen Monitoringprogramms zum Grundwasser sind mit dem Regierungspräsidium Kassel – Dez. 31.2 – rechtzeitig vor Beginn abzustimmen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren und dem Regierungspräsidium Kassel – Dez. 31.2 – in regelmäßigen Abständen oder auf Verlangen vorzulegen.

3. Im Bereich der als Arbeitsstreifen und Bauflächen genutzten Flächen erfolgt nach Abschluss der Bauarbeiten eine Wiederherstellung der Flächen durch Tiefenlockerung (mechanische Auflockerung des Unterbodens i.S. des BBodSchG, bis maximal 1 m unter Geländeoberfläche)
4. Auf der Baustelle und den Baustelleneinrichtungsflächen ist sicherzustellen, dass ein unsachgemäßer Umgang mit wassergefährdenden Stoffen vermieden wird. Die Wartung und Reinigung von Baumaschinen sind außerhalb der Baugruben auf dichten, befestigten Plätzen vorzunehmen. Das Nachfüllen von Treibstoffen muss ebenfalls auf versiegelten Flächen bzw. über Auffangwannen erfolgen. Gleiches gilt für die Arbeiten mit Beton, kein unkontrolliertes Abfließen zulässig
5. Aufgrund des Auffindens von Altlasten (PAK, Schwermetalle) sind Aushubmassen zur Beprobung in abfallrechtlicher Hinsicht vor der Entsorgung oder des Wiedereinbaus so zu lagern, dass ein Austrag der Schadstoffe in das Grundwasser sicher vermieden wird. Hierzu wird ein spezialisiertes Beratungsbüro zur Erarbeitung eines Konzepts zum Umgang mit belastetem Boden- und Abbruch-/Baumaterial (Beprobung, Wiederverwertung, Transport und Deponierung) beauftragt.
6. Potenziell mit Schadstoffen belastete Abbruchmaterialien sind abzutransportieren und ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Abbruchmaterialien sind auf geeigneten Flächen außerhalb der Baustelle zur Beprobung in abfallrechtlicher Hinsicht vor der Entsorgung so zu lagern, dass ein Austrag der Schadstoffe in das Grundwasser sicher vermieden wird. Hierzu wird ein spezialisiertes Beratungsbüro zur Erarbeitung eines Konzepts zum Umgang mit belastetem Boden- und Abbruch/Baumaterial (Beprobung, Wiederverwertung, Transport und Deponierung) beauftragt.
7. In Bereichen in denen der Kontakt mit Grundwasser nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, sind ausschließlich Baustoffe zu verwenden, von denen keine wassergefährdenden Stoffe abgegeben werden.
8. In Bereichen in denen der Kontakt mit Grundwasser nicht ausgeschlossen werden kann, ist der Wiedereinbau von Aushubmassen mit Klassifizierung Z 2 ausgeschlossen. Wo der Wiedereinbau von belastetem Material

zulässig ist, sind entsprechende Vorkehrungen (Dichtungsschicht, etc.) zu treffen (LAGA 2004).

9. Die Vorschriften der Heilquellenschutzverordnung „Lullusbrunnen 1“ der Stadt Bad Hersfeld vom 31.08.1911 sind einzuhalten.
10. Im Rahmen der Nutzung von Bindemitteln zur Stabilisation des Baugrundes müssen die gängigen DIN-Normen, wie beispielsweise DAfStb-Richtlinie zur Vermeidung von Alkalireaktionen im Beton, Zement Merkblatt S3, ARS Nr. 04/2013 oder DIN EN 14227-1 eingehalten werden.
11. Mit Schadstoffen kontaminierte Wassermengen, welche sich in der Baugrube sammeln, dürfen nicht ohne vorherige Reinigung / Neutralisation versickert oder der Kanalisation zugeführt werden.
12. Zur Reduzierung der zu hebenden Grundwassermengen ist ein wasserdichter Verbau gegen den Untergrund im Bereich von Baugruben zu installieren.
13. Sollten konkrete Altlastenflächen im Bereich der Baugruben bekannt werden, wird belastetes Wasser nach Vorbehandlung ausschließlich in die Mischwasserkanalisation in Richtung Kläranlage geleitet oder durch Abtransport entsorgt.
14. Im Bereich von Böschungen und Banketten sind sorptionsstarke Böden einzusetzen, welche verkehrsbürtige Schadstoffe filtern und zurückhalten.
15. Vor der Direkteinleitung von Baugrubenwasser in Oberflächenwasserkörper wird bei Hinweisen auf Belastungen ein Filter zur Rückhaltung von Schwermetallen eingesetzt.
16. Bei der bauzeitlichen Einleitung des Baugrubenwassers in Oberflächenwasserkörper ist auf natürliche Abflussmenge und -dynamik zu achten. Bei Niedrigwasser wird die Einleitung gedrosselt oder unterbleibt ganz.
17. Die Bodeneingriffe sind so gering wie möglich zu halten. Die Gründungstiefen sind gemäß den Vorgaben des für die (insbesondere bezogen auf Pfahlgründungen bezogenen) Erdarbeiten verantwortlichen Fachbüros auf die von dortiger Seite vorgegebenen Eingriffstiefen zu begrenzen. Eine über 20 m hinausgehende Vertiefung ist in der Schutzzone

B des im Neufestsetzungsverfahren stehenden Heilquellenschutzgebietes nicht zulässig.

18. Die Gründungsmaßnahmen müssen in kürzest möglicher Zeit erfolgen. Geöffnete Bohrlöcher sind nach Beendigung der Bohrarbeiten unverzüglich mit dem für die Pfahlherstellung vorgesehenen Beton zu verfüllen. Im Fall einer unerwarteten, nicht hervorsehbaren Unterbrechung der Betonierarbeiten sind bis zur Fortsetzung der v. g. Pfahlbetonierung temporäre Maßnahmen vorzunehmen, mit denen sichergestellt wird, dass ein nicht kontrolliertes Einbringen von Fremdstoffen in offenstehende Bohrungen vermieden wird.
19. Nach Abschluss der Pfahlgründungen ist die in Anspruch genommene Oberfläche auf augenscheinlich erkennbare Auffälligkeiten zu überprüfen. Im Fall von Geländeänderungen (z. B. Setzungen) in den Randbereichen sind diese Flächen nachzuverfüllen. Bei wiederholt festgestellten Auffälligkeiten ist das mit Baugrundfragen versierte Fachbüro zur Ursachenermittlung und zwecks Beseitigung des Missstandes mit heranzuziehen.
20. Falls bei den für die Pfahlgründung erforderlichen Bohrarbeiten Bohrspülungen benötigt wird, darf nur Wasser mit Trinkwasserqualität verwendet werden.
21. Die zum Einsatz kommenden Baustoffe und Bauhilfsstoffe dürfen nicht wassergefährdend sein.
22. Die Bohrarbeiten sind mit einer im Bohrzeitraum ständig anwesenden, für die geotechnischen Maßnahmen beratend tätigen Baubegleitung durchzuführen.
23. Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge, Maschinen und Geräte sind während der Bauzeit mit offengelegtem Oberboden täglich vor Beginn und nach Beendigung der Arbeiten, weiterhin in den späteren Bauphasen zumindest zwei Mal wöchentlich, auf Dichtigkeit zu prüfen. Die Prüfungen sind in geeigneter Weise zu dokumentieren.
24. Bei der Baudurchführung ist besondere Sorgfalt im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen erforderlich. Beim Fahrzeug-, Maschinen- und

Geräteeinsatz muss mit besonderer Sorgfalt gearbeitet werden. Baufahrzeuge, maschinen und -geräte, die Kraftstoff- und/oder Ölverluste aufweisen, sind unverzüglich vom jeweils betreffenden Einsatzort zu entfernen und instand zu setzen. Falls erforderlich, sind sie beim Abtransport gegen Tropfverluste zu sichern.

25. Sollten wassergefährdende Stoffe austreten, sind diese sofort aufzunehmen und schadlos zu beseitigen. Die entsprechenden Geräte und ausreichende Bindemittel zur Aufnahme sind stets bereitzuhalten. Das für die Durchführung der Baugrunderkundung vor Ort tätige Personal ist über den Lagerort des Bindemittels konkret zu informieren.

26. Allgemein sind die üblichen technischen und organisatorischen Maßnahmen im Rahmen des Baustellenmanagements zu beachten (vgl. Tab. 6, Maßnahme V 2 in nachrichtlich planfestgestellter Unterlage 18.6).

27. Vor Beginn der Baumaßnahme ist dem RP Kassel, Dezernat 31.4 ein Ausführungsplan mit Angabe der Einleitstellen, Einzugsgebiete und Abflussmengen vorzulegen. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist ein gültiger Bestandsplan vorzulegen.

#### **IV. Straßenrecht**

Gemäß § 2 Abs. 1, Abs. 6a Satz 1 FStrG gelten die von der Baumaßnahme umfassten Straßenbestandteile der Bundesstraße 324, die Fahrbahnen auf dem neuen Brückenbauwerk und die Anpassung der Knotenpunkte (Anschlussstraßen) an das neue Brückenbauwerk von Straßenkilometer 0,312 (Baukilometer 0+109) bis Straßenkilometer 0,244 (Baukilometer 0+630) als Bestandteile der Bundesstraße 324 für den öffentlichen Verkehr gewidmet.

#### **V. Nebenbestimmungen**

##### **1. Ausführungsplanung**

Die Vorhabenträgerin wird im Zuge der Ausführungsplanung ein aktuelles Sicherheitsaudit gemäß den Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen, – Ausgabe 2019 – (RSAS) erstellen, in dem alle sicherheitsrelevanten Bereiche

berücksichtigt sind, bei denen die Werte / Maße der aktuellen und angewandten Richtlinien für die gesamte Verkehrsplanung der Maßnahme über- oder unterschritten werden.

## **2. Bauausführung**

1. Die Vorhabenträgerin hat eine feste Ansprechperson zu bestimmen, die bei Problemen der Baudurchführung kontaktiert werden kann, ihren Namen örtlich bekannt zu geben und ihre Erreichbarkeit sicher zu stellen.
2. Die Vorhabenträgerin hat die bauausführenden Firmen im Bauvertrag zu verpflichten, Verschmutzungen der Fahrbahnen so gering zu halten, dass dadurch mögliche Verkehrsgefährdungen ausgeschlossen werden können.
3. Die vorübergehend in Anspruch genommenen Grundstücksflächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Grundstückseigentümer zurückgegeben.
4. Zum Schutz vor herabfallenden Gegenständen während der Bauphase sind für die Abbrucharbeiten geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen. Dabei ist sicher zu stellen, dass keine Gegenstände unkontrolliert nach unten oder in nicht abgesperrte Bereiche fallen. Dies gilt auch für den Ersatzneubau der Hochbrücke – es dürfen weder feste Bestandteile noch Flüssigkeiten nach unten oder in nicht abgesperrte Bereiche gelangen. Die Sicherstellung der geeigneten Schutzmaßnahmen obliegt der Bauüberwachung.
5. Die Verrohrungen der Gewässer Geis und Fliegengeis sind bei Querungen mit Schwerlasten auf der jeweils darüberliegenden Straße/Weg entsprechend zu sichern.

## **3. Umweltbaubegleitung**

1. Es ist eine Umweltbaubegleitung zur Sicherstellung der frist- und sachgerechten Durchführung der Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen.

2. Die hierfür vorgesehene(n) Person(en) mit einem abgeschlossenen Studium der Fachrichtungen Landespflege, Forstwissenschaften, Umwelttechnik, Umweltingenieurwesen, Umweltsicherung oder einer vergleichbaren Fachrichtung, ist der Oberen Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Kassel vor Baubeginn mit Kontaktdaten und Fachkundenachweis zu benennen.
3. Kontrollen durch die Umweltbaubegleitung erfolgen mindestens einmal wöchentlich sowie anlassbezogen. Die Umweltbaubegleitung ist rechtzeitig an der Bauvorbereitung zu beteiligen, begleitet das Vorhaben in allen Phasen und führt die Einweisungen der Bauarbeiter durch. Sie hat die Einhaltung von umweltschützenden Vorschriften oder Nebenbestimmungen durch Vorgaben und Hinweise an die örtliche Bauüberwachung sicherzustellen und überwacht auch die Durchführung der bodenschützenden Maßnahmen im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP). Die örtliche Bauüberwachung gibt die Vorgaben und Hinweise an die bauausführenden Unternehmen als Weisung oder Empfehlung weiter.
4. Über den Sachstand der jeweiligen Zwischenschritte sind durch die Umweltbaubegleitung je nach Bauablauf zeitnah Ergebnisprotokolle zu erstellen und regelmäßig der Oberen Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Kassel vorzulegen. Festgestellte Mängel oder Abweichungen von der Planung sind der Oberen Naturschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen.

#### **4. Naturschutz**

1. Für Ansaaten im Zuge von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nach Möglichkeit eine Mahdgutübertragung durchzuführen oder zertifiziertes gebietsheimisches Regiosaatgut zu verwenden. Bei den Pflanzungen sind zertifizierte gebietsheimische Gehölze oder Gehölze mit Einzelnachweis nach den Zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien

für Landschaftsbauarbeiten im Straßenbau (ZTV La-StB 2018) zu verwenden. Sofern keine oder nicht ausreichend Pflanzware am Markt verfügbar ist, können gemäß dem Erlass des hessischen Umweltministeriums „Hinweise zur Umsetzung des § 40 BNatSchG in Hessen“ vom 25.08.2020 Arten verwendet werden, die in den letzten 100 Jahren im Gebiet anzutreffen waren. Die Sätze 1 bis 4 dieser Nebenbestimmung gelten für die freie Natur. Soweit nicht anderweitig festgelegt, sind die Pflanzmaßnahmen spätestens in der Pflanzperiode nach Abschluss der Baumaßnahme durchzuführen.

2. Baubeginn und Bauabschluss sind der Oberen Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Kassel schriftlich anzuzeigen.
3. Nach Abschluss der landschaftspflegerischen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen erfolgt zeitnah eine Abnahme durch die Obere Naturschutzbehörde unter der Beteiligung der Umweltbaubegleitung und der Vorhabenträgerin.
4. Die Funktionsfähigkeit der vorlaufenden artenschutzrechtlichen Maßnahmen 4 A<sub>CEF</sub> und 5 A<sub>CEF</sub> sind bis zum Beginn des Vorhabens sicherzustellen. Nach deren Umsetzung erfolgt vor Beginn des Vorhabens eine Abnahme durch die Obere Naturschutzbehörde unter Beteiligung der Umweltbaubegleitung und der Vorhabenträgerin.
5. Um die Ausbreitung des sog. 'Eschentriebsterbens' zu vermeiden, ist bei allen geplanten Pflanzungen auf die Verwendung von Eschen (*Fraxinus excelsior*) zu verzichten.
6. Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sind so anzulegen, dass sie ihre Funktion auf Dauer erfüllen können. Soweit sie zur Funktionssicherung einer Unterhaltung bedürfen, ist diese für mindestens 30 Jahre sicherzustellen. Maßnahmen zur Vermeidung von betriebsbedingten artenschutzrechtlichen Zugriffsverboten sind entsprechend ihrer Funktion dauerhaft zu erhalten (Ausgleichsmaßnahme 4 A<sub>CEF</sub> und 5 A<sub>CEF</sub>).

## 5. Eisenbahn

### 1. Erneuerung Brückenbauwerk:

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf den angrenzenden Bahnstrecken 3810 und 3600, insbesondere die Standsicherheit der betroffenen DB-Anlagen, darf durch die Erneuerung des Brückenbauwerks nicht beeinträchtigt werden und die bestimmungsgemäße Nutzung der Bahnanlagen einschließlich aller Maßnahmen zu deren Unterhaltung, Umbau und Instandsetzung muss jederzeit gewährleistet bleiben.

### 2. Flächeninanspruchnahme:

Für die vorübergehende teilweise Inanspruchnahme von bahneigenen Flächen durch Dritte ist vor Beginn der Baumaßnahme eine vertragliche Regelung (Kurzzeitmietvertrag) abzuschließen. Hierfür ist die Deutsche Bahn AG, Regionales Management Betriebsimmobilien Mitte, Camberger Straße 10, 60327 Frankfurt, Tel. 069 265 29631 zu kontaktieren.

### 3. Gefährdung Eisenbahnbetrieb:

Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden. Es ist eine Zugänglichkeit der Baustelle im Rahmen des Notfallmanagements zu gewährleisten. Durch den Rückbau der Oberleitung auf der Strecke 3810 dürfen Zug und Rangierfahrten von/nach Gleis 1 im Bahnhof Bad Hersfeld auf die Strecke 3600 in ihrer Durchführung nicht beeinträchtigt werden. Die betrieblichen Einschränkungen durch Gleissperrungen sind wegen der hohen Streckenauslastung minimal zu halten.

### 4. Kabel, Leitungen:

Im Bereich der betroffenen Brücke steht ein Lichtsperrsignal und es sind rechts und links der Bahn Kabel in Betonkanälen verlegt. Die Kabelkanäle sind baulich zu schützen gegen Beschädigungen und auf die im Bereich stehenden Signale ist besonders zu achten.

Innerhalb des angefragten Planungsbereiches befinden sich zudem das Streckenfernmeldekabel F3523, das Bahnhofskabel FbIOI und die LWL-Kabel F6568 sowie F6588 der Deutschen Bahn AG. Außerdem enthält

dieser Bereich ein 144' LWL-Kabel F6508 und das 10' LWL-Kabel der Vodafone GmbH. Die Lage sowie weitere detaillierte Auflagen und Hinweise zu den vorgenannten Signal- und Kabelanlagen sind aus der Stellungnahme der Deutsche Bahn AG/DB Immobilien vom 06.07.2022 zu entnehmen. Die dort enthaltenen Forderungen sind zu erfüllen.

5. Oberleitung:

Die aus den Richtlinien vorgegebenen Schutzabstände zur 15-KV-Oberleitung sind zwingend einzuhalten. Die Standsicherheit der Oberleitungsmaste ist sicherzustellen, im Abstand von 2,50 m um die Mastfundamente darf nicht geschachtet werden. Metallische Zäune, die errichtet werden sollten und den Oberleitungsbereich tangieren sind bahnzuerden.

6. Einsatz von Baukränen und Bauwerkzeugen:

Falls ein Schwenkkran eingesetzt wird, ist darauf zu achten, dass der Gefahrenbereich der Bahnanlagen freigehalten wird. Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau-/Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der-DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 6 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist.

7. Bauarbeiten:

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten. Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden. Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs-/Rammarbeiten durchgeführt werden. Das Baufeld ist in Gleisnähe so zu sichern, dass keine Baufahrzeuge, Personen, Materialien oder Geräte

unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich gelangen. Während der Arbeiten muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich (Definition Siehe GUV VD 33 Anlage 2) der Gleise, einschließlich des Luftraumes nicht berührt wird. Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe/Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen. Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 1, DGUV Vorschrift 4, DGUV Vorschrift 53, DGUV Vorschrift 72, DGUV Regel 101-024, DGUV Vorschrift 78, DV 462 und die DB Konzernrichtlinien 132.0118, 132.0123 und 825 zu beachten. Wenn Sicherheitsabstände zu Bahnbetriebsanlagen unterschritten werden müssen, sind nach Art der jeweiligen Gefährdung geeignete Maßnahmen mit der DB Netz AG abzustimmen und zu vereinbaren.

8. Betreten von Bahngelände:

Ist ein Betreten der Bahnanlagen für die Bauausführung notwendig, hat die Vorhabenträgerin bei der DB Netz AG rechtzeitig einen schriftlichen Antrag stellen. In keinem Falle dürfen die Bahnanlagen ohne Genehmigung der DB Netz AG betreten werden.

9. Beschädigung und Verunreinigung der Bahnanlagen:

Es wird auf § 64 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

10. Bepflanzung von Grundstücken zur Gleisseite:

Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die

DB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z. B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (u. a. Rückschnitt) ständig zu gewährleisten.

11. Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen:

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z. B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

12. Oberflächen- und sonstige Abwässer:

Oberflächen- und sonstige Abwässer sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation bzw. in Oberflächengewässer abzuleiten.

13. Baudurchführungsvereinbarung:

Für das Vorhaben ist eine Baudurchführungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG abzuschließen. Die Kostenübernahmeerklärung der DB Netz AG vom 02.09.2021 soll Bestandteil dieser Vereinbarung sein.

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

Die Vorhabenträgerin hat über die frist- und sachgerechte Durchführung der festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gem. § 17 Abs. 7 BNatSchG der Planfeststellungsbehörde, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum, zu berichten. Im Hinblick auf die festgesetzten CEF- und Vermeidungsmaßnahmen, die bereits vor Baubeginn vorlaufend wirksam umzusetzen sind, ist vor Beginn der Baumaßnahme darüber zu berichten, dass die vorlaufenden Maßnahmen wirksam geworden sind. Über die erforderliche Unterhaltung der im Zuge der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung festgesetzten Vermeidungs-,

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen berichtet die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde. Die Obere Naturschutzbehörde erhält die o.g. Berichte zur Kenntnis.

## **7. Bodenschutz**

Alle Maßnahmen im Rahmen der vorgesehenen Monitoringprogramme zum Grundwasser- sowie zum vor- und nachsorgenden Bodenschutz (vgl. planfestgestellte Unterlage 21.4) sind mit der oberen Bodenschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel – Dez. 31.2 – abzustimmen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren und der Bodenschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel in regelmäßigen Abständen oder auf Verlangen vorzulegen.

## **8. Grundwasserschutz, Oberflächengewässer, Indirekteinleitung**

### **8.1 Abwasserverordnung, Entwässerungssatzung**

Bei allen Indirekteinleitungen in öffentliche Abwasseranlagen der Stadt Bad Hersfeld sind die Entwässerungssatzung der Kreisstadt Bad Hersfeld (Entwässerungssatzung der Kreisstadt Bad Hersfeld i. d. F. der am 01.01.2021 in Kraft getretenen 2. Änderung vom 07.12.2020 – EWS 2020) und bei Indirekteinleitungen von Grundwasser darüber hinaus auch die Anforderungen der Abwasserverordnung (Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2004 [BGBl. I S. 1108, 2625], zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 17. April 2024 [BGBl. 2024 I Nr. 132]) einzuhalten.

### **8.2 Bauzeitliche Wasserhaltungen: Parameter**

Bei der Einleitung des Wassers aus der bauzeitlichen Wasserhaltung in Gewässer über städtische Regenwasserkanalisation sind folgende Parameter einzuhalten:

- Absetzbare Stoffe: nicht mehr als 0,3 ml/l (nach 2 Stunden Absetzzeit)
- pH-Wert: 6,5 bis 8,5 (maßgebende Grenzwerte - Abweichung von der Entwässerungssatzung der Kreisstadt Bad Hersfeld)
- Durchsicht: mindestens 7 cm

Reinigungsanlagen (mit Absetzraum und Neutralisation) sind vorzusehen. Für die Begrenzung der Hydraulik ist eine tolerierbare temporäre Gesamteinleitungsmenge von 100 l/s in die Vorfluter Geis und Fliegengeis nicht zu überschreiten.

### **8.3 Abstimmungen mit dem Abwasserbetrieb der Stadt Bad Hersfeld**

Das durch das Bauvorhaben verschmutzte Wasser (Grundwasser und Niederschlagswasser) ist vor Einleitung in städtische Kanäle in Absetz- und Neutralisationsanlagen zu reinigen. Bezüglich der Ableitung der bauzeitlichen Entwässerung über die städtischen Kanäle und hierbei eventuell erforderliche Rückhalteeinrichtungen – sowie deren Bemessung und Ausführung – führt die Vorhabenträgerin rechtzeitig Abstimmungen mit dem Abwasserbetrieb der Stadt Bad Hersfeld.

Sollten sich im weiteren Verfahren im Bereich der Baugruben Hinweise auf konkrete Belastungen, z. B. aus Altlasten ergeben, hat die Vorhabenträgerin die Notwendigkeit und die Möglichkeiten weiterer Reinigungsschritte vor Einleitung in das Kanalnetz zu prüfen.

### **9. Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung**

Spätestens einen Monat vor Beginn der jeweiligen Rückbau-/Erdbaumaßnahme ist durch die Vorhabenträgerin dem Regierungspräsidium Kassel, Dezernat 32.2 –Abfallwirtschaft–, ein Entsorgungskonzept vorzulegen. Mit der Vorlage des Entsorgungskonzepts sind der tatsächliche Abfallerzeuger sowie die für die Einstufung und

ordnungsgemäße Entsorgung der Abfälle verantwortlichen Personen zu benennen.

## **10. Immissionen**

### **10.1 Baulärm**

1. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen – (AVV Baulärm) vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 1. September 1970) und die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissions-schutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. S. 3146), zu beachten.
2. Die Vorhabenträgerin hat den Einsatz lärmarmen Maschinen zur Minderung des Baulärms sowie geräuscharme Bauverfahren und ggf. Abschirmmaßnahmen zu prüfen und wenn möglich umzusetzen. Die Verfahren und Maßnahmen sind entsprechend dem Stand der Lärminderungstechnik zu wählen. Die Vorhabenträgerin hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.
3. Zur Minimierung von Beeinträchtigungen sind die Bautätigkeiten – soweit wie möglich – im Tagzeitraum von 07:00 bis 20:00 durchzuführen.
4. Die Gerüste, die während der Baumaßnahme benötigt werden, sind zur Verringerung der Lärm- und Staubbelastung - sofern möglich - mit einer Schallschutzfolie in Richtung der zu schützenden Gebäuden abzuschirmen.
5. Bei der Auswahl der Baumaschinen ist darauf zu achten, dass die maximalen Schalleistungspegel möglichst geringer sind als die maximalen Schalleistungspegel der Maschinen, die der Berechnungen in den nachrichtlich planfestgestellten Unterlagen Nr. 21.1 und 21.1.1 zu Grunde liegen.

6. Bei der Einrichtung und während der Durchführung der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, möglichst weit von der vorhandenen Wohnbebauung entfernt platziert werden.
7. Die Betriebszeit der einzelnen lärmintensiven Maschinen sind auf ein Minimum zu beschränken. Maschinen, die nicht effektiv im Einsatz sind, sind auszuschalten und nicht im Leerlauf zu belassen.
8. Die parallele Durchführung von lärmintensiven Maßnahmen ist soweit möglich zu vermeiden.
9. Vor Beginn der Baumaßnahme sind die Bewohner von Bad Hersfeld in den durch Baulärm betroffenen Stadtteilen über die Baumaßnahmen, Bauverfahren, ihre Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen umfassend zu informieren. Außerdem ist für die Zeit der Bautätigkeiten ein Ansprechpartner (Lärmschutzbeauftragter) zu benennen, örtlich bekanntzugeben und dessen Erreichbarkeit sicherzustellen.
10. Die Vorhabenträgerin hat zur Dokumentation – und zum Gegensteuern – der tatsächlich auftretenden Lärmbelastungen baubegleitende Messungen durchzuführen. Die Ergebnisse der Messungen sind den betroffenen Bewohnern von Bad Hersfeld auf Verlangen zugänglich zu machen.
11. Dort, wo die Bautätigkeiten trotz der Durchführung der Maßnahmen zur Minderung des Baulärms nach Ziffer 4 der AVV Baulärm dazu führen, dass der gutachterlich ermittelte projektspezifische Immissionsrichtwert (vgl. dazu planfestgestellte Unterlage Nr. 21.1.2) tagsüber an einzelnen Gebäuden nicht eingehalten werden kann, besteht dem Grunde nach für die Monate März bis Oktober (einschließlich) für jeden Tag der Überschreitung ein Anspruch der Betroffenen gegen die Vorhabenträgerin auf angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche. Die Höhe der Entschädigung ist gutachterlich zu bestimmen. Dies betrifft in Einzelnen alle Gebäude und Gebäudeseitenetagen, deren ermittelten Werte in der planfestgestellten Unterlage Nr. 21.1.2, S. 7-31 in roter Schrift aufgeführt

sind. Das Vorliegen von schützenswerten Außenwohnbereichen an diesen Gebäuden ist durch die Vorhabenträgerin zu überprüfen.

12. Dort, wo die Bautätigkeiten dazu führen, dass die Lärmbelastung tagsüber (d. h. in der Zeit von 07:00 bis 20:00 Uhr) Außenpegel von mehr als 70 dB(A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 2) bzw. mehr als 67 dB(A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 1, Einfachverglasung) erreicht, besteht dem Grunde nach ein Anspruch der Betroffenen gegen die Vorhabenträgerin auf Entschädigung in Geld. Die Höhe der Entschädigung ist gutachterlich zu bestimmen. Dies betrifft bei Vorliegen von Fenstern der Schallschutzklasse 1 alle Gebäude bzw. Gebäudeseitenetagen gemäß der Tabellen 3 und 4 (S. 7 - 31), planfestgestellte Unterlage Nr. 21.1.2 mit einer rosa Einfärbung des Feldes bzw. bei Vorliegen von Fenstern der Schallschutzklasse 2 oder 3 alle Gebäude bzw. Gebäudeseitenetagen gemäß der Tabellen 3 und 4 (S. 7-31), planfestgestellte Unterlage Nr. 21.1.2, mit einer roten Einfärbung des Feldes. Die Schallschutzklassen der Fenster an diesen Gebäuden sind durch die Vorhabenträgerin zu überprüfen. Entsprechend ist vorzugehen bei Nebengebäuden auf den Grundstücken der ermittelten Gebäude sofern dort Wohn- oder Büronutzung stattfindet. Sofern gleichzeitig entsprechend nachfolgender Ziffer 13 ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach besteht, besteht kein Anspruch auf Entschädigung gemäß dieser Ziffer.
13. Dort, wo die Bautätigkeiten dazu führen, dass die Lärmbelastung tagsüber (d. h. in der Zeit von 07:00 bis 20:00 Uhr) Außenpegel von mehr als 67 dB(A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 1, Einfachverglasung) an mehr als 72 Tagen erreicht, besteht dem Grunde nach ein Anspruch der Betroffenen gegen die Vorhabenträgerin auf Entschädigung in Form von passivem Schallschutz. Dies betrifft bei Vorliegen von Fenstern der Schallschutzklasse 1 alle Gebäude bzw. Gebäudeseitenetagen:
  - Bismarckstraße 7 Süd Südfassade,

- Hainchenweg 1 Nordfassade,
- Landecker Straße 2 Südwestfassade,
- Landecker Straße 2a Südfassade,
- Landecker Straße 2b Südwestfassade,
- Neustadt 11 Nordfassade,
- Neustadt 13 Nordfassade,
- Peterstor 1 Nordfassade,
- Peterstor 1 (RVF-Gebäude),
- Peterstor 1 (RVF-Gebäude) östl. Nordfassade.

Die Schallschutzklassen der Fenster an diesen Gebäuden sind durch die Vorhabenträgerin zu überprüfen. Entsprechend ist vorzugehen bei Nebengebäuden auf den Grundstücken der ermittelten Gebäude, sofern dort Wohn- oder Büronutzung stattfindet.

14. Sollten lärmintensive Arbeiten in der Nacht (d. h. in der Zeit von 20:00 bis 07:00 Uhr) durchgeführt werden, besteht für jede Nacht der Überschreitung eines Außenpegels von 60 dB(A) ein Anspruch der Betroffenen gegen die Vorhabenträgerin, Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen. Dies betrifft alle Gebäude gemäß der Tabellen 6 und 7 (S. 43-58), planfestgestellte Unterlage Nr. 21.1.2, deren Felder rot eingefärbt sind. Ausgenommen hiervon sind die Gebäude nach Nr. 12, die bereits passiven Schallschutz dem Grunde nach erhalten.
15. Die Vorhabenträgerin hat die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer rechtzeitig über ihre Ansprüche zu informieren. Die Entschädigung ist von den Betroffenen bei der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Projektteam P2.4, Zimmerstraße 54, 10117 Berlin, E-Mail: mauermann@deg.es.de, zu beantragen.
16. Die Vorhabenträgerin hat dafür Sorge zu tragen, dass der notwendige passive Schallschutz aufgrund von Baulärm (vgl. vorherige Nummer 13) vor Beginn der lärmintensiven Tätigkeiten wirksam umgesetzt wird. Hierfür müssen die Betroffenen rechtzeitig angeschrieben und ihnen passiver Schallschutz zu Umsetzung angeboten werden.

## 10.2 Baubedingte Erschütterungen

1. Zur Verhinderung bzw. Minimierung etwaiger Erschütterungs-  
immissionen sind die Hinweise zur Messung, Beurteilung und  
Verminderung von Erschütterungsimmissionen, in der DIN 4150  
„Erschütterungen im Bauwesen“, zu beachten.
2. Um die Auswirkungen durch Erschütterungen möglichst gering zu  
halten, ist auf möglichst emissionsarme Bauverfahren zurückzugreifen  
und sind die in der nachrichtlich planfestgestellten Unterlage 21.2  
(Erschütterungsgutachten, S. 21-22) empfohlenen Maßnahmen zu  
ergreifen. Dies betrifft im Einzelnen Folgendes:
  - Einsatz von Abbruchzange (Pulverisierer) anstatt hydraulischem  
Meißel für den Rückbau der Brücke sowie gleichzeitige  
Berücksichtigung von Erschütterungsemissionen durch  
Fallobjekte;
  - Vermeidung von schweren Fallobjekten beim Rückbau der Brücke  
durch Abtrennen von kleineren Betonteilen mit geringem Gewicht;
  - Abfedern der fallenden Massen beim Rückbau der Brücke durch  
ein geeignetes Fallbett;
  - Auffangen der fallenden Massen beim Rückbau der Brücke durch  
geeignetes Auffangsystem nahe der Konstruktionshöhe;
  - Vermeidung von Arbeitsfrequenzen der Baumaschinen die im  
Bereich der Eigenfrequenzen der Etagendecken der  
angrenzenden Gebäude liegen;
  - Vermeidung von Arbeitsfrequenzen auf der Brücke, die den  
Eigenfrequenzen der Pfeiler entsprechen, um Resonanzeffekte  
der Pfeiler und den damit verbundenen erhöhten Energieeintrag  
der Erschütterungen ins Erdreich, zu vermeiden;
  - Rüttelwalze: es sind kleine Walzen mit hoher Arbeitsfrequenz  
vorzusehen (z. B. Gewicht 1,5 t, Arbeitsfrequenz rd. 50 Hz);
  - Die Einwirkzeiten erschütterungsintensiven Baugeräts sind so  
weit als möglich zu minimieren;

- Innerhalb von Ortslagen ist erschütterungsintensives Baugerät nur tagsüber einzusetzen
3. Abhängig vom jeweiligen Geräteeinsatz und unter den getroffenen Annahmen für die Leistungsfähigkeit der jeweiligen Maschine sind die folgenden Mindestabstände  $d$  von Gebäuden einzuhalten, damit im ungünstigsten Fall keine Gebäudeschäden zu erwarten sind:
- Stampfer (Gewicht 60 kg)  $\rightarrow d > 2,0$  m
  - Rüttelplatte (Gewicht 130 kg)  $\rightarrow d > 2,0$  m
  - Rüttelwalze (Gewicht 4,0 t)  $\rightarrow d > 7,0$  m
  - Meißelbagger (Energieeintrag 3 kNm)  $\rightarrow d > 3,0$  m
  - Fallobjekt (6 m Höhe, Gewicht 25 kg)  $\rightarrow d > 2,0$  m
  - Fallobjekt (6 m Höhe, Gewicht 500 kg)  $\rightarrow d > 7,0$  m
- Sofern der Arbeitseinsatz von Maschinen in geringerer Entfernung vorgesehen ist, sind alternative Arbeitsverfahren anzuwenden, welche geringere Erschütterungsimmissionen verursachen, oder Maßnahmen anzuwenden, die den Erschütterungseintrag in das Erdreich reduzieren.
4. Vor Beginn der Baumaßnahme sind die Anwohner über den Zweck und die zeitliche Dauer der Baumaßnahme frühzeitig zu informieren. Für Beschwerden ist seitens der Baustelle ein Ansprechpartner (i. S. eines Immissionsschutzbeauftragten) zu benennen.
5. Die Bauarbeiten sind möglichst im Tageszeitraum zwischen 7:00 und 20:00 Uhr durchzuführen. Die tägliche Betriebszeit der erschütterungsintensiven Baumaschinen wird auf acht Stunden am Tag begrenzt.
6. Die baubetrieblichen Erschütterungsimmissionen sind bei erschütterungsintensiven Arbeiten durch Auftaktmessungen und ggf. Stichprobenmessungen mittels einer gemäß § 26 BImSchG zugelassenen Messstelle an exponierten Gebäuden zu dokumentieren. Die Ergebnisse der Begutachtungen und Messungen sind des Betroffenen auf Verlangen zur Verfügung zu stellen. Das baubegleitende Monitoring hinsichtlich der Einhaltung der DIN 4150-2 und zur Überwachung der Belästigungen des Menschen durch

Erschütterungen ist entsprechend des in der planfestgestellten Unterlage Nr. 21.2.1 blau dargestellten Bereichs durchzuführen.

7. Eine Beweissicherung vor Baubeginn des planfestgestellten Vorhabens wird angeordnet. Die Beweissicherung besteht aus einer Bestandsaufnahme der Gebäude im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Baumaßnahme und einer Dokumentation bereits vorhandener Schäden. Die Beweissicherung bezüglich der Auswirkungen auf den Gebäudebestand und die Gleisanlagen ist innerhalb des aus der planfestgestellten Unterlage Nr. 21.2.1 zu entnehmenden Korridors vor, während und nach Abschluss der Baumaßnahme durchzuführen.

### **10.3 Luftreinhaltung**

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen negative Auswirkungen der Bauausführung (Staub etc.) soweit wie möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren. Insbesondere sind zu diesem Zweck Baustraßen zu asphaltieren und es hat eine regelmäßige Straßenreinigung zu erfolgen. Die Bauflächen sind bei Trockenheit und damit verbundener Staubentwicklung feucht zu halten. Die Fallhöhe auf Grund oder auf Lkw-Ladeflächen ist beim Umschlag von staubenden Materialien möglichst gering zu halten, d. h. < 1 m. Dies ist durch die Bauüberwachung sicher zu stellen.

### **11. Temporäre Verkehrsführung**

1. Das noch final zu erstellende Bauphasen- und Verkehrsführungskonzept ist mit den nachfolgend aufgeführten betroffenen Behörden und Stellen sowie Dritten abzustimmen:
  - Kreisausschuss des Landkreises Hersfeld-Rotenburg – Fachdienst Gefahrenabwehr –
  - Magistrat der Stadt Bad Hersfeld
  - verantwortliche Straßenverkehrsbehörden

- Polizeipräsidium Osthessen, Polizeidirektion Hersfeld-Rotenburg –  
Regionaler Verkehrsdienst–
  - Feuerwehr und Rettungsdienst
  - Verantwortliche für den ÖPNV
  - Private Anlieger, die aufgrund einer Vollsperrung ihre Grundstücke  
zeitweise nicht mehr andienen können. Ihnen sind erforderlichenfalls  
Ersatzflächen zum Abstellen von Fahrzeugen zur Verfügung zu stellen.
  - Unternehmen, die durch eine Vollsperrung betroffen sind.
2. Für das Bauphasen- und Verkehrsführungskonzept hat die Vorhabenträgerin  
eine Abstimmung mit der Stadt Bad Hersfeld herbeizuführen und die  
Zeitschiene für die bauliche Umsetzung der Projekte Neubau Stadt und  
Kreisarchiv und Neubau Quartiersplatz Antoniengasse zu erfragen.

## **12. Leitungsschutz**

1. Der Betrieb der im Planungsbereich vorhandenen  
Telekommunikationslinien der Telekom GmbH ist zu jeder Zeit sicher zu  
stellen.
2. Die Vorhabenträgerin hat frühzeitig vor Beginn der Bauarbeiten, d. h. noch  
während der Planungs- und Ausschreibungsphase, die Telekom GmbH  
über die konkrete Planung der Maßnahme und sich daraus ergebene  
Auswirkungen auf die vorhandenen Telekommunikationslinien zu  
informieren bzw. sich diesbezüglich mit ihr abzustimmen. Die Auswirkungen  
sind mit einem entsprechenden Zeitfenster in dem Bauablaufplan  
einzuplanen.
3. Bei der Bauausführung ist zu beachten, dass an den vorhandenen  
Telekommunikationslinien der Telekom GmbH Beschädigungen vermieden  
und diese durch geeignete Maßnahmen gesichert werden. Außerdem muss  
aus betrieblichen Gründen ein ungehinderter Zugang zu den  
Telekommunikationslinien während der gesamten Bauzeit sichergestellt  
sein. Insbesondere sind Abdeckungen von Abzweigkästen und  
Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse freizuhalten, so dass sie

gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Die Vorhabenträgerin hat sich diesbezüglich vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien bei der Telekom GmbH zu informieren. Weiterhin ist die Kabelschutzanweisung der Telekom GmbH ist zu beachten.

### **13. 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.

## **VI. Zusagen**

Von der Vorhabenträgerin, der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), endvertreten durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES), sind im Anhörungsverfahren Zusagen gegeben worden. Diese Zusagen wurden von der Planfeststellungsbehörde geprüft und werden, soweit sie nicht Bestandteil der Auflagen der unter Ziffer A.II und A.III erteilten Genehmigungen und Erlaubnisse, Ausnahmen und Befreiungen oder der unter Ziffer A.V und A.III.3 genannten Nebenbestimmungen und Auflagen sind, nachstehend bestätigt:

### **1. Behörden und Stellen**

#### **1.1 Regierungspräsidium Darmstadt -Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen**

Sollten im Zuge der Bauarbeiten im Baufeld kampfmittelverdächtige Gegenstände gefunden werden, wird seitens der Vorhabenträgerin zugesagt, unverzüglich der Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen verständigt.

## 1.2 Stadt Bad Hersfeld

1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, für den Bereich der Bismarckstraße West ab Breitenstraße Richtung Hainstraße (Achse 357 Bau-km 0+075,95 - Bau-km 0+167,679) im Zuge der Ausführungsplanung die getrennte Führung eines Einrichtungsradweges und Gehweges mit Regelbreiten gemäß ERA und EFA mit einer Gesamtbreite vom 4,60 m vorzunehmen, wenn dies ausdrücklich von der Stadt Bad Hersfeld angefordert wird, das dazu erforderliche Grundstück zur Verfügung gestellt wird und ggf. damit verbundene Mehrkosten von der Stadt Bad Hersfeld mitgetragen werden.
2. Die Vorhabenträgerin sagt zu, für den Bereich südlich der Rampe Hainstraße bis Neustadt (Achse 350 Bau-km 0+067,831 – Bau-km 0+180) im Zuge der Ausführungsplanung eine Verbreiterung des Rad-/Gehweges (ca. 0,67 m bei Mindestbreite und 1,07 m bei Regelbreite) herzustellen, wenn dies ausdrücklich von der Stadt Bad Hersfeld angefordert wird, das dazu erforderliche Grundstück zur Verfügung gestellt wird und ggf. damit verbundene Mehrkosten von der Stadt Bad Hersfeld mitgetragen werden.
3. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Bestandsdaten für den Bushaltestellenstandort Breitenstraße nach deren Übergabe durch die Stadt Bad Hersfeld in der Ausführungsplanung nochmals zu überprüfen sowie entsprechend darzustellen und zu berücksichtigen.
4. Die Vorhabenträgerin sagt zu, sich im Rahmen der Ausführungsplanung erneut mit der Stadt Bad Hersfeld hinsichtlich der Ausstattungs- und Gestaltungsdetails des geplanten dreiecksförmigen Fahrbahnteilers im Übergangsbereich zwischen Fußgängerunterführung und Breitenstraße abzustimmen.
5. Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Rahmen der Ausführungsplanung im Bereich Bismarckstraße West/Einmündungsbereich Breitenstraße den Übergang zur gemeinsam genutzten Rad-Gehweg-Fläche an das Ende der Bordabsenkung zu verlegen und die Mischverkehrsfläche Rad-/Gehweg zu erweitern.
6. In Bezug auf die Zusammenführung des Fußgängerverkehrs von der Treppenanlage und der Rampe West zur Querungsstelle an der

Bismarckstraße West wird vorgeschlagen, den derzeit in der Planung vorgesehenen Freiraum zwischen Rampe West und Rampe Breitenstraße (Auffahrt zur Brücke) für den Gehwegbereich zusätzlich zu nutzen.

7. Die Vorhabenträgerin sagt eine nochmalige Abstimmung der Gestaltungsdetails hinsichtlich der Führung von Blinden und Sehbehinderten von der Querungsstelle zwischen Breitenstraße und Fußgängerunterführung zur Treppenanlage mit den zuständigen Vertretern der Stadtverwaltung Bad Hersfeld im Rahmen der Ausführungsplanung zu.
8. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise der Stadt Bad Hersfeld, die Führung der Sehbehinderten und Blinden in der Fußgängerunterführung durch eine Leitlinie zu sichern und die Tür als Zugang zum Treppenabgang des Hauses Frankfurter Straße 3 abzusichern, in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Es erfolgt eine nochmalige Abstimmung der Gestaltungsdetails mit den zuständigen Vertretern der Stadtverwaltung der Stadt Bad Hersfeld im Rahmen der Ausführungsplanung.
9. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Anordnung der Aufmerksamkeitsfelder (Noppenstruktur) gemäß der aktuellen DIN 32984 für ungesicherte Querungsstellen zur Führung der Sehbehinderten und Blinden für den Einmündungsbereich Kleine-Industrie-Straße in der Ausführungsplanung anzupassen. Es erfolgt eine nochmalige Abstimmung der Gestaltungsdetails mit den zuständigen Vertretern der Stadtverwaltung der Stadt Bad Hersfeld im Rahmen der Ausführungsplanung.
10. Die Vorhabenträgerin sagt eine nochmalige Beteiligung des Behindertenbeirates zur Abstimmung von Gestaltungsdetails im Zuge der Ausführungsplanung zu.
11. Die Vorhabenträgerin sagt zu, in der Ausführungsplanung die Restbordhöhen in den Querungsstellen für Sehbehinderte und Blinde von 4 cm auf 6 cm zu erhöhen, sofern es die Höhenverhältnisse zu angrenzenden Anlagen erlauben. Ggf. notwendige Ausnahmen werden in der Ausführungsplanung mit den beteiligten Institutionen nochmals abgestimmt.

12. Die Vorhabenträgerin sagt zu, gewonnene Erkenntnisse aus dem Pilotvorhaben der Stadt Bad Hersfeld zur Erprobung von Straßenleuchten mit adaptiver Steuerung in Abstimmung mit der Stadt Bad Hersfeld zu berücksichtigen. Es wird eine intensive Abstimmung der Planungen mit dem späteren Anlagenbetreiber zugesagt.
13. Die Vorhabenträgerin sagt zu, das Verkehrskonzept für die Bauphasen unter Berücksichtigung der hierzu eingegangenen Hinweise fortzuschreiben. Im Rahmen der Fortschreibung erfolgt eine Abstimmung mit den zuständigen Stellen für Brand-, Katastrophenschutz und Rettungswesen.
14. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Planungsunterlagen zur Verkehrsführung während der Bauzeit nach Vorliegen der Entwurfsplanung "Ingenieurbauwerke" sowie weiterer Untersuchungen zur Verkehrsführung während der Bauzeit (z. B.: Leistungsfähigkeitsberechnungen) fortzuschreiben. Diese Unterlagen werden im Zuge der Ausführungsplanung sowie in Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen den zuständigen Dienststellen vorgestellt und mit diesen nochmals abgestimmt. In diesem Zusammenhang wird auch geklärt, wo und in welchem Umfang Ertüchtigungsmaßnahmen durch die Vorhabenträgerin veranlasst werden.
15. Die Vorhabenträgerin sagt zu, sich hinsichtlich der Baumaßnahmen an der BAB 4 mit der zuständigen Straßenbauverwaltung zum Bauablauf und der Verkehrsführung abzustimmen.
16. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dem Fußgänger- und Radverkehr im Zuge der Festlegung des Bauablaufes hohe Priorität beizumessen.
17. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die bauzeitige Führung des Fußgänger-, Rad- und Busverkehrs im Rahmen der Fortschreibung des Bauphasen- und Verkehrsführungskonzepts unter Berücksichtigung der eingehenden Hinweise mit den zuständigen Behörden weiter abzustimmen.
18. Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Rahmen der weiteren Detailabstimmung zur Verkehrsführung die Möglichkeiten der Einordnung des Verkehrs aus

der Kleinen Industriestraße in den laufenden Verkehr der B 324 in Richtung Osten mit den Verkehrsbehörden abzustimmen.

19. Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Hinweis der Stadt Bad Hersfeld, für die Bauphase 3 die Freigabe der Hauptfahrspuren im Bereich des Brückenbauwerks darzustellen, in der weiteren Projektbearbeitung zu berücksichtigen.
20. Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Zuge der Konkretisierung und Fortschreibung der Verkehrsführungsplanung die Angaben an die RSA 21 anzupassen.
21. Die Vorhabenträgerin sagt zu, sich hinsichtlich der bauzeitlichen Bedarfsumleitung für die Autobahn mit der Autobahn GmbH abzustimmen.
22. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Maßgaben zur Beantragung der Förderung nach dem Mobilitätsfördergesetz vom 24. Mai 2018 (GVBl. 2018,182) zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl S. 426, 430) mit der Fördermittelstelle abzustimmen.
23. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass im Rahmen der Ausführungsplanung eine nochmalige Abstimmung mit dem Abwasserbetrieb der Stadt Bad Hersfeld zur Anbindung des Mischwasserkanals am Schacht 305894 erfolgt.

## **2. Private**

1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Eigentümerinnen und Eigentümer der Gebäude Hainstraße 17, Hainstraße 19 und Hainstraße 22 in Bad Hersfeld, bei denen die Auslösewerte zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes nach Nr. 37.1 der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“ in Verbindung mit dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27.07.2020 (Az.: StB 13/7144.2/01/3277650, betreffend „Kapitel 1201 des Bundeshaushalts - Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanierung“) überschritten werden, auf Antrag für diejenigen Gebäudeseitenetagen, die in der schalltechnischen Untersuchung (planfestgestellte Unterlagen Nr. 17.1, S. 46-49)

in den Spalten 21 und 22 mit einem „T“ oder „N“ gekennzeichnet sind, je nach Kennzeichnung tagsüber oder nachts Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in Höhe von 75 Prozent der erbrachten Aufwendungen nach Maßgabe der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung, 24. BImSchV) zu gewähren.

2. Die Vorhabenträgerin sagt den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern der unter 1. genannten Immobilien zu, unmittelbar nach Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses auf das formlose Antragsverfahren sowie die Kostenübernahme in Höhe von 75 Prozent der erbrachten Aufwendungen hinzuweisen. Die Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung ist bei der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Projektteam P2.4, Zimmerstraße 54, 10117 Berlin, E-Mail: kopp@deg.es.de zu beantragen.
3. Im Bereich der beengten Verkehrsführung im Zuge der Rampe West des Geh- und Radweges sichert die Vorhabenträgerin eine Optimierung der Linienführung im Rahmen der baulichen Möglichkeiten zu.
4. Die Vorhabenträgerin sagt dem Beteiligten P 15 zu, nach Abschluss aller Baumaßnahmen den Pflasterbelag im Bereich der Flurstücke 45/94, 45/95 und 45/97, Flur 15 Gemarkung Bad Hersfeld zu erneuern.

## **VII. Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen**

Die Stellungnahmen und Einwendungen, die durch Veränderungen an der Planung und durch Zusagen der Vorhabenträgerin Berücksichtigung gefunden haben, werden für erledigt erklärt. Die übrigen Stellungnahmen und Einwendungen werden zurückgewiesen. Sofern durch das Vorhaben Entschädigungsansprüche entstehen, wird über diese in einem gesonderten Entschädigungsverfahren entschieden.

## **B. Verfahrensablauf**

### **I. Antragsgegenstand**

Die Bundesrepublik Deutschland als Trägerin der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen (§ 5 Abs. 1 FStrG), vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, das die Planung und den Bau durch die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und –bau GmbH) durchführen lässt, beabsichtigt einen Ersatzneubau für das Brückenbauwerk „Hochstraße Peterstor“ im Zuge der Bundesstraße 324 über eine Stadtstraße und die DB-Strecken 3600 sowie 3810 in Bad Hersfeld.

Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist, das Brückenbauwerk „Hochstraße Peterstor“ durch einen Ersatzneubau von Netzknoten 5124 035 nach Netzknoten 5124-032L (Bau-km 0+032) bis Netzknoten 5124 032B nach Netzknoten 51424-031 (Bau-km 0+630) komplett zu erneuern. Im Zuge der Erneuerung wird das Bauwerk in der Bahnquerung auf eine lichte Höhe von 6,00 m vergrößert und die an das Bauwerk anschließenden Straßenrampen zwischen der B 27 und der Reichsstraße an den geplanten Querschnitt der Brücke und Gradientenführung angepasst. Weiterhin wird im Rahmen des Ersatzneubaus als Ersatz für den derzeit auf dem Bauwerk verlaufenden Gehweg südlich der vorhandenen Brücke zwischen Breitenstraße und Kleiner Industriestraße eine barrierefreie Fußgänger- und Radfahrer Verbindung hergestellt. Es werden neue Rampenbauwerke errichtet und vorhandene ertüchtigt. Die Ausbildung der Knotenpunkte mit kreuzenden Straßen im Planungsbereich erfolgt planfrei analog der Bestandssituation. Die vorhandenen Knotenpunkte werden beibehalten und angepasst. Der Knotenpunkt mit der B 27 ist plangleich mit Lichtsignalsteuerung im Bestand vorhanden und wird ebenfalls beibehalten.

Das Projekt befindet sich im Stadtzentrum der Stadt Bad Hersfeld. Die künftige Netzgestaltung ändert sich grundsätzlich nicht. Die B 324 wird weiter von

Nordwest durch die Anschlussstelle Bad Hersfeld-West an der A 7 nach Südost bis zur B 27 verlaufen. An den bestehenden Anschlüssen der Landesstraße L 3159 an die B 324 wird sich ebenfalls nichts ändern.

Die Länge der Baustrecke für den Ersatzneubau des Brückenbauwerks „Hochstraße Peterstor“ beträgt in der Hauptstrecke der Bundesstraße 324 insgesamt 630 m. Hinzu kommen:

- die Rampe Breitenstraße mit einer Ausbaulänge von ca. 139 m
- die Rampe Hainstraße mit einer Ausbaulänge von ca. 244 m
- der Ausbaubereich Bismarckstraße West mit einer Länge von ca. 172 m
- der Ausbaubereich Bismarckstraße Ost mit einer Länge von ca. 284 m

Die Fahrbahnbreite einer Richtungsfahrbahn beträgt 7,00 m. Die Breite des geplanten Mittelstreifens zwischen den Richtungsfahrbahnen beträgt auf dem Bauwerk 2,00 m.

Der Fußgänger- und Radverkehr wird derzeit durch eine Unterführung unter der Bismarckstraße und der Bahnanlage hindurchgeführt. Am östlichen Ende nach der Bahnunterquerung befindet sich derzeit eine ca. 9%ige Rampe zum „Peterstor“. Auf der Innenstadtseite gibt es insgesamt vier Treppenzugänge. Am westlichen Ende der Unterführung fehlt eine Fahrrad- bzw. barrierefreie Rampe. Zwischen „Peterstor“ und der Einmündung „Kleine Industriestraße“ verläuft ein kombinierter Rad-/Gehweg, der teilweise unter der Brücke verläuft und als Rampe (ca. 3-4 m Breite, ca. 12% Gefälle) an die Einmündung B 324 Frankfurter Straße/„Kleine Industriestraße“ anschließt.

Mit der planfestgestellten Planung wird als Folge des Straßenbauvorhabens auf der westlichen und östlichen Seite der Bahn eine barrierefreie Fußgänger- und Radwegverbindung von der Breitenstraße in die Frankfurter Straße südlich des Bauwerks „Hochstraße Peterstor“ geschaffen. Hierfür werden die Rampe West neu errichtet, die Rampe Ost angepasst sowie ein Aufzug gebaut und die Rampe zwischen Peterstor und Kleiner Industriestraße neu gebaut. Im Zuge

dessen werden Längsneigungen von max. 6 % und durchgängig die Querschnitte für eine getrennte Gehweg- und Radfahrerführung hergestellt. Überdies ist als Folge des Straßenbauvorhabens die Wiederherstellung der in der Bauphase wegfallenden städtischen Parkplätze unter der neuen Brücke, die Anpassung der Oberleitung an den DB-Strecken 3600 und 3810 sowie die Verbreiterung von Gehwegen entlang vorhandener städtischer Straßen (Bismarckstraße West und Ost) vorgesehen. Die Verteilung der Kosten ist Gegenstand von zwei noch abzuschließenden Vereinbarungen zwischen der DEGES und der Stadt Bad Hersfeld einerseits sowie der Deutschen Bahn AG andererseits. Eigentümerverhältnisse und Unterhaltungsverpflichtete ergeben sich im Einzelnen aus dem Regelungsverzeichnis (planfestgestellte Unterlage 11.1b Regelungsverzeichnis). Die Längen der Baustrecke für die Rampen der Radwegeverbindung zwischen Breitenstraße und Kleiner Industriestraße betragen:

- Rampe West mit einer Ausbaulänge von ca. 152 m
- Rampe Ost mit einer Ausbaulänge von ca. 95 m (einschl. Geh-/Radweg bis an die Straße Peterstor)
- Rampe Kleine Industriestraße mit einer Ausbaulänge von ca. 82 m

Der Querschnitt der Rampen setzt sich zusammen aus einem 2,20 breiten Gehweg und einem 2,90 m breiten Radweg einschl. Sicherheitsräume, die Breite beträgt insgesamt 5,10 m. In der Rampe Kleine Industriestraße beträgt die Breite 4,66 m.

## II. Antragsbegründung

Der Antrag wird im Wesentlichen mit einem nachgewiesenen Tragfähigkeitsdefizit des 1968 errichteten Brückenbauwerks „Hochstraße Peterstor“ begründet. Bereits eine im Jahr 2015 durchgeführten Bauwerksprüfung und statische Nachrechnung hatten ergeben, dass das Brückenbauwerk eine Restnutzungsdauer nur noch bis zum Jahr 2025 aufweist. Die Zustandsnote für die Brücke beträgt je nach Teilbauwerk 2,5 bis 3,4. Um eine verkehrssichere Trassierung des Ersatzneubaus zu gewährleisten, sind neben dem reinen

Ersatzneubau der Brücke auch Anpassungen für den Brückenbereich und die direkt anschließenden Rampen in Lage und Höhe erforderlich. Da das Brückenbauwerk an gleicher Stelle ersetzt wird, ergeben sich keine wesentliche Veränderung der vorhandenen Streckencharakteristik, aber eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Dies betrifft insbesondere die Entkoppelung des starken Kfz-Verkehrs auf der B 324 und des nicht motorisierten Verkehrs im Bereich des Hauptbauwerks aufgrund der Schaffung einer Ersatzverbindung in Form einer Rad- und Gehwegunterführung unterhalb der Bismarckstraße Ost sowie der DB-Strecken 3600 und 3810.

### **III. Verfahrensgang**

Für die Baumaßnahme ist gemäß § 17a FStrG i. V. m. § 73 HVwVfG das Anhörungsverfahren durchgeführt worden.

#### **1. Ursprungsverfahren**

##### **1.1 Antrag**

Die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) als Trägerin der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen, endvertreten durch die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) legte dem Regierungspräsidium Kassel mit Schreiben vom 27. Oktober 2021 den Plan für das unter B.I beschriebene Vorhaben vor und beantragte die Einleitung des Anhörungsverfahrens. Die Antragsunterlagen sind in der Tabelle unter B.III.1.2 aufgelistet.

##### **1.2 Auslegung der Antragsunterlagen**

Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurden die Planunterlagen gemäß § 3 Abs. 1 PlanSiG in der Zeit vom 02. Mai 2022 bis 01. Juni 2022 digital im Internet auf der Homepage der Anhörungsbehörde unter <https://rp->

kassel.hessen.de/nordosthessen/oeffentliche-bekanntmachungen  
 veröffentlicht.

Die nachfolgend tabellarisch aufgeführten Planunterlagen (7 Ordner) wurden in Papierform ebenfalls in der Zeit vom 02. Mai 2022 bis einschließlich 01. Juni 2022 im Rathaus der Stadtverwaltung Bad Hersfeld während der üblichen Dienststunden auf Veranlassung der Anhörungsbehörde unter Einhaltung der Hygienebestimmungen zur Einsicht ausgelegt:

Tabelle 3: Planunterlagen Hauptverfahren

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßstab</b>	<b>Seiten/Blatt</b>
1	Erläuterungsbericht, und Anlage 1		128
2	Übersichtskarte	1 : 50.000	1
3	Übersichtslageplan	1 : 10.000	1
5.1	Lageplan, Hauptstrecke / Sichtfelder	1 : 500	8
5.2	Lageplan, Barrierefreie Rampe Kleine Industriestraße	1 : 100	1
5.3	Lageplan, Rampe West	1 : 100	1
5.4	Lageplan, Rampe Ost	1 : 100	1
6.1	Höhenplan, Hauptstrecke / Nebenstrecken	1 : 500/50	6
6.2	Höhenplan, Barrierefreie Rampe Kleine Industriestraße	1 : 100/100	1
6.3	Höhenplan, Rampe West	1 : 100/100	5
6.4	Höhenplan, Rampe Ost	1 : 100/100	2
6.5	Höhenplan, Rampe Neustadt / Bismarckstraße Ost	1 : 100/100	1
7	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen	1 : 500	1
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	1 : 500	2

9.2	Maßnahmenplan	1 : 1.000	2
9.3	Maßnahmenverzeichnis		29
9.4	Vergleichende Gegenüberstellung		5
10.1	Grunderwerbsplan	1 : 500/1.000	3
10.2	Grunderwerbsverzeichnis		11
11.1	Regelungsverzeichnis		187
11.2	Lagepläne zum Regelungsverzeichnis	1 : 500	8
14.1	Ermittlung der Belastungsklassen, Gesamtstärke frostsicherer Oberbau		36
14.2	Regelquerschnitt	1 : 50	8
15.1	Bauwerksskizzen, Bauwerk 01	1 : 500/100	2
15.2	Bauwerksskizzen, Bauwerk 06	1 : 250/100	1
15.3	Bauwerksskizzen, Bauwerk 04	1 : 250/100	1
15.4	Bauwerksskizzen, Bauwerk 03 und Bauwerk 05	1 : 250/100	1
15.5	Bauwerksskizzen,, Bauwerk 02	1 : 100	1
16.1	Leitungsbestands- und Umlegungspläne	1 : 500	2
16.2.1	Bauphasen- und Verkehrsführungs- Konzept, Bauphase 0	1 : 500	2
16.2.2	Bauphasen- und Verkehrsführungs- Konzept, Bauphase 1	1 : 500	11
16.2.3	Bauphasen- und Verkehrsführungs- Konzept, Bauphase 2	1 : 500	14
16.2.4	Bauphasen- und Verkehrsführungs- Konzept, Bauphase 3	1 : 500	2
16.2.5	Bauphasen- und Verkehrsführungs- Konzept, Umleitungsplan		1
16.3	Maßnahmen an Oberleitungsanlagen der DB-Strecken 3600, 3810, Blatt 01 - 05	1 : 1.000	5
17.1	Immissionstechnische Untersuchungen Schalltechnische Brechung		71

17.2	Immissionstechnische Untersuchungen Luftschadstoffgutachten		52
18.1	Wassertechnische Untersuchungen, Erläuterungen		22
18.2	Wassertechnische Untersuchungen, Berechnungsunterlagen		14
18.3	Wassertechnische Untersuchungen, Lageplan Einzugsgebiete	1 : 500	4
18.4	Wassertechnische Untersuchungen, Detailplan Entwässerungsmaßnahme	1 : 50/25	2
18.5	Wassertechnische Untersuchungen, Längsschnitt Entwässerungsmaßnahme	1 : 500/50	6
18.6	Wassertechnische Untersuchungen, Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie		111
18.7.1	Wassertechnische Untersuchungen, Bauzeitliche Wasserhaltung, Kanalbau einschließlich Anlage 1, 2 und 3	1 : 500	22
18.7.2	Wassertechnische Untersuchungen, Bauzeitliche Wasserhaltung, Bauwerke einschließlich Anlage 1, 2 und 3	1 : 250	39
18.7.3	Wassertechnische Untersuchungen, Bauzeitliche Wasserhaltung, Unterhalb Brückenbauwerk		18
18.7.4	Wassertechnische Untersuchungen, Bauzeitliche Wasserhaltung, Unterhalb Brückenbauwerk		12
19.1	Umweltfachliche Untersuchungen, Landschaftspflegerischer Begleitplan		52
19.2	Umweltfachliche Untersuchungen, Bestands- und Konfliktplan	1 : 1.000	1
19.3	Umweltfachliche Untersuchungen, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag		133

21.1	Sonstige Gutachten, Baulärmgutachten		56
21.2	Sonstige Gutachten, Erschütterungsgutachten		36
21.3	Sonstige Gutachten, Umweltbericht, einschließlich Anlage 1, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11 und 3.12		181
22	Verkehrsqualität		53

Ort und Zeit der Auslegung wurden gemäß § 73 Abs. 5 Satz 1 HVwVfG ortsüblich in der „Hersfelder Zeitung“ am 28. April 2022 bekanntgemacht. Darüber hinaus konnte die Bekanntmachung auch digital auf der jeweiligen Homepage der Anhörungsbehörde (Regierungspräsidium Kassel) und der Stadt Bad Hersfeld eingesehen werden. Außerdem wurde in der Bekanntmachung darauf verwiesen, dass die Planunterlagen neben der Einsicht in Papierform im Rathaus der Stadtverwaltung Bad Hersfeld, auch digital auf der Homepage der Anhörungsbehörde unter <https://rp-kassel.hessen.de/nordosthessen/oeffentliche-bekanntmachungen> eingesehen werden können.

Ebenfalls in der Bekanntmachung enthalten war ein Hinweis, dass die Anhörungsbehörde (Regierungspräsidium Kassel) sowie die Stadt Bad Hersfeld als diejenigen Stellen bezeichnet sind, bei denen Einwendungen von Privaten oder Stellungnahmen von Vereinigungen innerhalb der gesetzlichen Frist bis spätestens zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist (15. Juni 2022) gegen den Plan vorzubringen waren. Es wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen nach Ablauf der Einwendungsfrist gemäß § 73 Abs. 4 Satz 3 HVwVfG ausgeschlossen sind. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass für Erklärungen zur Niederschrift gegen den Plan bei der Stadt Bad Hersfeld und bei der Anhörungsbehörde eine vorherige telefonische Terminvereinbarung erforderlich ist.

In einer separaten Bekanntmachung im Staatsanzeiger für das Land Hessen in der Ausgabe Nr. 18 vom 02. Mai 2022 wurde mitgeteilt, dass für die geplante Maßnahme nach § 9 i. V. m. § 7 UVPG keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind und somit keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Darüber hinaus wurde dieses Ergebnis auch noch in das zentrale Internetportal des Landes Hessen eingestellt.

Durch die Stadt Bad Hersfeld wurden die nicht ortsansässigen Betroffenen mit Schreiben vom 27. April 2022 unter Beifügung der Bekanntmachung von der Auslegung der Planunterlagen benachrichtigt. Dabei konnte eine Betroffene nicht ermittelt werden. Nach Rücksprache der Stadt Bad Hersfeld mit dem zuständigen Einwohnermeldeamt wurde die Betroffene unter der aktualisierten Adresse nochmals angeschrieben. Hinsichtlich der Einzelheiten der Auslegung wird auf den Vorlagebericht der Anhörungsbehörde vom 02. April 2024 verwiesen.

### 1.3 **Beteiligung der Behörden und Stellen**

Den nachfolgend aufgeführten Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, wurden die Planunterlagen per E-Mail am 20. April 2022 von der Anhörungsbehörde über einen Link zur Verfügung gestellt. Sie wurden gebeten, bis zum 15. Juni 2022 eine Stellungnahme abzugeben.

- Avacon Netz GmbH
- GASCADE Gastransport GmbH
- TenneT TSO GmbH
- Osthessen Netz GmbH
- Netzdienste Rhein-Main GmbH
- Mainova AG
- Unitymedia Hessen GmbH & Co KG
- ProCom Professional Communication & Service GmbH

- Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH
- RhönEnergie Bus GmbH
- Nahverkehr Hersfeld-Rotenburg
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Vodafone GmbH
- IHK Kassel-Marburg
- EAM Netz GmbH
- Deutsche Bahn AG, DB Immobilien GmbH
- Deutsche Bahn AG, DB Netz AG, Niederlassung Mitte
- Deutsche Bahn AG, DB Energie GmbH, Regionalbereich West
- Stadtwerke Bad Hersfeld
- Abwasserbetrieb Bad Hersfeld
- Hessische Landesgesellschaft mbH, Domänen und Liegenschaften
- Kreisbauernverband Hersfeld-Rotenburg e.V.
- Hessischer Bauernverband e.V.
- Hessen Forst, Forstamt Bad Hersfeld
- Hessen Forst, Landesbetriebsleitung Kassel
- Eisenbahn-Bundesamt
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, Dezernat I4 und G2
- Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Marburg, Bau- und Kunstdenkmalpflege
- Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Marburg, Archäologie
- Amt für Bodenmanagement Homberg (Efze)
- Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Fachdezernat Straßenverwaltung, SIB, Datenmanagement Osthessen
- Polizeipräsidium Osthessen, Polizeidirektion Hersfeld-Rotenburg
- Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat 18 Kampfmittelräumdienst
- Kreisausschuss des Landkreises Hersfeld-Rotenburg

- Abteilung Bodenschutz
- Abteilung Landwirtschaft und Forsten
- Abteilung Straßenverkehrsbehörde
- Abteilung Gefahrenabwehr
- Abteilung Naturschutz
- Regierungspräsidium Kassel
  - Dezernat 21 Regionalplanung
  - Dezernat 24 Schutzgebiete, Artenschutz, biologische Vielfalt und Landschaftspflege
  - Dezernat 25 Landwirtschaft, Fischerei
  - Dezernat 26 Forsten, Jagd
  - Dezernat 27 Naturschutz bei Planungen und Zulassungen, Naturschutzdaten
  - Dezernat 31.2 Grundwasserschutz, Wasserversorgung, Altlasten, Bodenschutz
  - Dezernat 31.4 Kommunales Abwasser, Gewässergüte, Oberirdische Gewässer, Hochwasserschutz
  - Dezernat 32.2 Abfallwirtschaft
  - Dezernat 33.2 Immissionsschutz und Energiewirtschaft
  - Dezernat 34 Bergaufsicht
  - Dezernat 43 Brand- und Katastrophenschutz
- Magistrat der Stadt Bad Hersfeld

Der Deutschen Telekom Technik GmbH wurden die Planunterlagen nochmals per E-Mail am 10. September 2024 von der Anhörungsbehörde über einen Link zur Verfügung gestellt und darum gebeten, bis zum 24. September 2024 eine Stellungnahme zu dem Vorhaben abzugeben.

#### **1.4 Beteiligung der anerkannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen**

Die Benachrichtigung der vom Land Hessen anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstiger Vereinigungen, soweit sich diese für

den Umweltschutz einsetzen und in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, über die Auslegung sowie die Einräumung einer Möglichkeit zur Stellungnahme erfolgte mit der ortsüblichen Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen gemäß § 73 Abs. 2 Satz 3 i. V. m. § 73 Abs. 5 Satz 1 HVwVfG.

### **1.5 Einwendungen und Stellungnahmen**

Innerhalb der gesetzlichen Frist wurden fünf Einwendungen von privaten Personen erhoben. Die anerkannten Naturschutzverbände und sonstige Vereinigungen haben keine Stellungnahme abgegeben. Von Behörden und Stellen wurden insgesamt 30 Stellungnahmen abgegeben. Weiterhin wurden von Seiten der Kommune drei Stellungnahmen abgegeben, davon eine vom Lärmschutzbeirat der Stadt Bad Hersfeld und eine von der Fraktion Bündnis 90/ die Grünen.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf den Vorlagebericht der Anhörungsbehörde vom 02. April 2024 verwiesen.

### **1.6 Erörterungstermin**

Den Trägern öffentlicher Belange, Behörden und Stellen, die im Rahmen der Anhörung eine Stellungnahme abgegeben haben sowie den Privaten, die Eiwendungen erhoben haben, wurden die Erwiderungen der DEGES zur Kenntnisnahme übermittelt. Im Nachgang hierzu haben nur der Privat Betroffene (P 15), die Polizeidirektion Hersfeld-Rotenburg und die Stadt Bad Hersfeld Erörterungsbedarf angemeldet. Den Behörden, Stellen und Trägern öffentlicher Belange, deren Forderungen in den Erwiderungen nicht vollumfänglich entsprochen wurde, war eine Frist bis einschließlich 24. März 2023 eingeräumt worden, um Erörterungsbedarf anzumelden.

Die Anhörungsbehörde hat mit Schreiben vom 10. Mai 2023 den Betroffenen P01 zu einem eigenen Erörterungstermin am 12. Juni 2023 und mit weiteren Schreiben vom 10. Mai 2023 die Polizeidirektion Hersfeld-Rotenburg sowie den Magistrat der Stadt Bad Hersfeld zu einem gemeinsamen Erörterungstermin am 12. Juni 2023 eingeladen. Wegen der Einzelheiten wird auf die Verhandlungsniederschriften in der Verfahrensakte Bezug genommen.

## **2. 1. Planänderung**

Mit Schreiben vom 22. September 2023 hat die Vorhabenträgerin die Anhörungsbehörde gebeten, eine Anhörung für die 1. Änderung der Planunterlagen durchzuführen. Die Änderungen beruhen teils auf Forderungen der Träger öffentlicher Belange und Behörden im Ausgangsverfahren, teils auf der Vertiefung der Planung.

Gegenstand der 1. Planänderung waren:

- Erhalt des vorhandenen nördlichen Zugangs von der Breitenstraße in die Fuß- und Radwegunterführung auf Wunsch der Stadt Bad Hersfeld (Plan 5.1, Bl. 3a)
- Verbreiterung des Gehweges im Bereich der Bushaltestelle Nord der B 324 bei Station ca. 0+540 bis ca. 0+600 von 2,00 m auf 2,50 m (Plan 5.1, Bl. 2a)
- Verbreiterung des südlichen Rad- und Gehweges entlang Bismarckstraße Ost von Hainstraße bis unter die Brücke von 3,95 m auf 4,35 m (Plan 5.1, Bl. 1a)
- Verbreiterung des nördlichen Radweges entlang der Bismarckstraße West zwischen Breitenstraße und Abt-Michael-Straße von 2,25 auf 2,65 m (Plan 5.1, Bl. 1a)
- Verbreiterung des Zuganges zur neuen Treppe in die Unterführung und Wegfall der Aufkantung Dreiecksinsel (Plan 5.3, Bl.1a)
- Vergrößerung des Wendepodestes der Fuß- und Radwegrampe West (Plan 5.3, Bl.1)

- Verlegung des städtischen Mischwasserkanals von den Privatgrundstücken Frankfurter Straße Nr.1 und 3 in die geplante Fuß- und Radwegrampe vom Peterstor zur Kleinen Industriestraße (Plan 8, Bl. 2a)
- Änderungen in den Einleitstellen der Entwässerungskanäle und Überarbeitung der wassertechnischen Berechnungen in die städtischen Kanäle lt. weiterführender Planung (UL 8 + UL18)
- Anpassung der Umweltunterlagen zur Berücksichtigung der Änderungen in den Grünflächen aufgrund der o.g. technischen Änderungen (UL 9 + UL 19)
- Anpassung der externen CEF-Maßnahme 5ACEF auf Wunsch der Stadt Bad Hersfeld (Plan 9.2, Bl. 2a)
- Ergänzung der lichten Höhen im Bahnhof unter der Brücke (Plan 15.1, Bl.2a)

## 2.1

### **Beteiligung**

Da der Kreis der bei der 1. Planänderung zu beteiligenden Privaten sowie der Behörden und Stellen der Anhörungsbehörde zur 1. Planänderung bekannt waren, wurde Die betroffenen Privaten sowie Behörden und Stellen wurden mit Datum vom 27. September 2023 zur 1. Planänderung angehört. Ihnen wurde mitgeteilt, dass sie innerhalb von zwei Wochen eine schriftliche Stellungnahme bzw. Einwendungen zu den geänderten Planunterlagen abgeben können. Den betroffenen Privaten wurden die geänderten Planunterlagen übermittelt, den Behörden und Stellen wurden die Planunterlagen über einen Link zugänglich gemacht. Bei den geänderten Planunterlagen handelt es sich um nachfolgend aufgeführte Unterlagen:

Tabelle 4: Planunterlagen 1. Planänderungsverfahren

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßstab</b>	<b>Seiten/Blatt</b>
1a	Erläuterungsbericht		128
5.1	Lageplan, Hauptstrecke / Sichtfelder	1 : 500	1a, 2a und 3a
5.3	Lageplan, Rampe West	1 : 100	1a
6.3	Höhenplan, Rampe West	1 : 100/100	1a und 3a
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	1 : 500	1a und 2a
9.2	Maßnahmenplan	1 : 1.000	1a
9.3a	Maßnahmenverzeichnis		29
9.4a	Vergleichende Gegenüberstellung		5
10.1	Grunderwerbsplan	1 : 500/1.000	1a, 2a und 3a
10.2a	Grunderwerbsverzeichnis		11
11.1a	Regelungsverzeichnis		183
11.2	Lagepläne zum Regelungsverzeichnis	1 : 500	1a, 2a, 3a, 5a und 6a
14.2	Regelquerschnitt	1 : 50	2a, 3a und 4a
15.1	Bauwerksskizzen, Bauwerk 01	1 : 500/100	1a und 2a
15.4	Bauwerksskizzen, Bauwerk 03 und Bauwerk 05	1 : 250/100	1a
15.5	Bauwerksskizzen,, Bauwerk 02	1 : 100	1a
16.1	Leitungsbestands- und Umlagepläne	1 : 500	2a
18.1a	Wassertechnische Untersuchungen, Erläuterungen		19
18.2a	Wassertechnische Untersuchungen, Berechnungsunterlagen		14
18.3	Wassertechnische Untersuchungen, Lageplan Einzugsgebiete	1 : 500	1a, 2a, 3a und 4a
18.5	Wassertechnische Untersuchungen, Längsschnitt Entwässerungsmaßnahme	1 : 500/50	2a
19.1a	Umweltfachliche Untersuchungen, Landschaftspflegerischer Begleitplan		52

Beteiligt wurden die nachfolgende aufgeführten betroffenen Privaten sowie Behörden und Stellen:

- Privater P 15
- Private P 141, P 140 und P 13
- Magistrat der Stadt Bad Hersfeld
- Regierungspräsidium Kassel
  - Dezernat 27 Naturschutz bei Planungen und Zulassungen, Naturschutzdaten
  - Dezernat 31.2 Grundwasserschutz, Wasserversorgung, Altlasten, Bodenschutz
  - Dezernat 31.4 Kommunales Abwasser, Gewässergüte, Oberirdische Gewässer, Hochwasserschutz
  - Dezernat 32.2 Abfallwirtschaft
  - Dezernat 33.2 Immissionsschutz und Energiewirtschaft
  - Dezernat 34 Bergaufsicht

Das am 27. September 2023 an den Privaten P 15 versandte Anhörungsschreiben ist dort nicht angekommen. Aus diesem Grund wurde der Private P 15 mit Datum vom 24. Oktober 2023 erneut angeschrieben und ihm mitgeteilt, dass er innerhalb von zwei Wochen eine schriftliche Einwendung zu den geänderten Planunterlagen abgeben kann. Die Privaten P 140 und P 13 wurden am 09. September 2024 von der Anhörungsbehörde angeschrieben, da sie neben dem bereits angeschriebenen Privaten P 141 Miteigentümer eines betroffenen Grundstückes in der Frankfurter Straße sind, von dem ein städtischer Mischwasserkanal in die geplante Fuß- und Radwegrampe vom Peterstor zur Kleinen Industriestraße umverlegt werden soll.

## **2.2 Einwendungen und Stellungnahmen**

Einwendungen von privaten Personen wurde nicht erhoben. Von verschiedenen Behörden und Stellen wurden insgesamt vier Stellungnahmen

vorgetragen. Weiterhin wurde noch eine kommunale Stellungnahme abgegeben.

Hinsichtlich der Einzelheiten zu den Stellungnahmen wird auf den Vorlagebericht der Anhörungsbehörde vom 02. April 2024 verwiesen.

### **3. 2. Planänderung**

Mit Schreiben vom 31. Januar 2024 hat die Vorhabenträgerin die Anhörungsbehörde gebeten, eine Anhörung für die 2. Änderung der Planunterlagen durchzuführen.

Gegenstand der 2. Planänderung waren im Wesentlichen die Verbreiterung der Gehwege sowie die Umgestaltung der Entwässerungsanlagen.

#### **3.1 Beteiligung**

Da der Kreis der zu beteiligenden Privaten sowie Behörden und Stellen der Anhörungsbehörde bekannt waren, wurde auf eine Auslegung der Unterlagen verzichtet. Die Behörden und Stellen wurden mit Datum vom 29. Januar 2024 angeschrieben und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 18.02.2024. Dem Privaten P 05 wurde mit Schreiben vom 01. Februar 2024 Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 18. Februar 2024 gegeben. Da das Schreiben nicht zugestellt werden konnte, hat die die Anhörungsbehörde bei dem Amtsgericht Bad Hersfeld –Grundbuchamt– nachgeforscht. Das Grundbuchamt hat der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 04. Juli 2024 mitgeteilt, dass sich das von der 2. Planänderung betroffene Grundstück nicht mehr in Besitz des Privaten P 05 befindet. Der aktuelle Eigentümer gemäß Grundbuchauszug ist die Stadt Bad Hersfeld, die durch die Anhörungsbehörde am 09. September 2024 wegen der Betroffenheit ihres Grundstücks angeschrieben wurde.

Bei den geänderten Planunterlagen handelt es sich um nachfolgend aufgeführte Unterlagen:

Tabelle 5: Planunterlagen 2. Planänderungsverfahren

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßstab</b>	<b>Seiten/Blatt</b>
1b	Erläuterungsbericht und Checkliste Klima		128
5.1	Lageplan, Hauptstrecke / Sichtfelder	1 : 500	1b, 2b und 3b
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	1 : 500	1b
10.1	Grunderwerbsplan	1 : 500/1.000	1b und 2b
10.2b	Grunderwerbsverzeichnis		11
11.1b	Regelungsverzeichnis		187
11.2	Lagepläne zum Regelungsverzeichnis	1 : 500	1b, 2b, 3b und 5b
14.2	Regelquerschnitt	1 : 50	3b und 4b
18.1b	Wassertechnische Untersuchungen, Erläuterungen		22
18.2b	Wassertechnische Untersuchungen, Berechnungsunterlagen		14
18.3	Wassertechnische Untersuchungen, Lageplan Einzugsgebiete	1 : 500	1b und 3b
18.5	Wassertechnische Untersuchungen, Längsschnitt Entwässerungsmaßnahme	1 : 500/50	1a, 2b, 3a und 6
18.7.1a	Wassertechnische Untersuchungen, Bauzeitliche Wasserhaltung, Kanalbau einschließlich Anlage 1, 2 und 3	1 : 500	22
18.7.3a	Wassertechnische Untersuchungen, Bauzeitliche Wasserhaltung, Unterhalb Brückenbauwerk		18
18.7.4a	Wassertechnische Untersuchungen, Bauzeitliche Wasserhaltung, Unterhalb Brückenbauwerk		12

Beteiligt wurden der nachfolgend aufgeführte Private sowie folgende Behörden und Stellen:

- Privater P 05
- Magistrat der Stadt Bad Hersfeld
- Regierungspräsidium Kassel
  - Dezernat 31.4 Kommunales Abwasser, Gewässergüte, Oberirdische Gewässer, Hochwasserschutz

### **3.2 Einwendungen und Stellungnahmen**

Der angehörte Private hat keine Einwendung erhoben. Von verschiedenen Behörden und Stellen wurde insgesamt eine Stellungnahmen vorgetragen. Weiterhin wurde noch eine kommunale Stellungnahme abgegeben. Hinsichtlich der Einzelheiten zu den Stellungnahmen wird auf den Vorlagebericht der Anhörungsbehörde vom 02. April 2024 verwiesen.

### **4. Vorlagebericht**

Die Anhörungsbehörde übersandte dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWVW) als Planfeststellungsbehörde ihren Vorlagebericht sowie die Anhörungsunterlagen mit Schreiben vom 23. April 2024.

**C. Begründung**

**I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen**

**1. Erforderlichkeit der Planfeststellung**

Gemäß § 17 Satz 1 FStrG i. d. F. der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 409) geändert worden ist, dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Nach § 17 Satz 2 FStrG liegt eine Änderung vor, wenn eine Bundesfernstraße entweder um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird. Bei unwesentlichen baulichen Umgestaltungen einer Bundesfernstraße besteht das Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens nicht. Das Planfeststellungsverfahren als besonders förmlich ausgestaltetes Verfahren zielt darauf, eine Vielzahl öffentlicher und privater Belange zu ermitteln, zu gewichten und in einer komplexen Abwägungsentscheidung zum Ausgleich zu bringen. Das Kriterium einer erheblichen baulichen Umgestaltung dient der Abgrenzung der Änderung zu reinen konstruktiven Anpassungen der Straße an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- oder Verkehrsbedürfnisse (vgl. Gesetzesbegründung zu § 17 Satz 2 FStrG - BT-Drs. 19/15626, S. 11).

Vorliegend mag zweifelhaft sein, ob das planfestgestellte Projekt mit einer erheblichen baulichen Umgestaltung der Bundesstraße einhergeht. § 17 Abs. 1 Satz 5 FStrG ermöglicht es aber, auf Antrag eines Vorhabenträgers ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Die Vorschrift soll – auch im Interesse einer Beschleunigung - insbesondere in Zweifelsfällen vermeiden, dass ein Antrag auf Planfeststellung wegen fehlender Antragsbefugnis abzulehnen ist, weil die Voraussetzungen des § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG nicht

vorliegen (vgl. Gesetzesbegründung zu § 17 Satz 5 FStrG - BT-Drs. 20/6879, S. 57). § 17 Abs. 1 Satz 5 FStrG erlaubt daher vorliegend eine Planfeststellung.

## **2. Zuständigkeit**

Planfeststellungsbehörde für Bundesfernstraßen ist gemäß § 17b Abs. 4 FStrG die oberste Landesstraßenbaubehörde. Oberste Landesstraßenbaubehörde in Hessen ist gemäß § 46 Abs. 1 HStrG das für Straßen- und Verkehrswesen zuständige Ministerium, das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWVW).

## **3. Anhörung**

Das Anhörungsverfahren ist rechtmäßig durchgeführt worden. Für die Durchführung war das Regierungspräsidium Kassel gemäß § 4 Nr. 3 der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Hessischen Straßengesetz vom 16. Dezember 2011 (GVBl. I. S. 826), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 30. September 2021 (GVBl. S. 618, 620), zuständig.

Die Anhörungsbehörde hat rechtzeitig die Behörden, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, zur Stellungnahme aufgefordert und veranlasst, dass der Plan in der Gemeinde zur Einsicht ausgelegt wurde (§ 73 Abs. 2 HVwVfG). Die Auslegung wurde ordnungsgemäß bekanntgemacht (§ 73 Abs. 5 HVwVfG). Auch die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden ordnungsgemäß über die Auslegung benachrichtigt. Die Benachrichtigung der vom Land Hessen anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstiger Vereinigungen, soweit sich diese für den Umweltschutz einsetzen und in nach anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, erfolgte mit der ortsüblichen Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 02. Mai 2022 bis einschließlich 01. Juni

2022 im Rathaus der Stadtverwaltung Bad Hersfeld während der üblichen Dienststunden auf Veranlassung zur Einsicht aus. Zusätzlich wurden die Planunterlagen gemäß § 3 Abs. 1 PlanSiG in der Zeit vom 02. Mai 2022 bis 01. Juni 2022 digital im Internet auf der Homepage der Anhörungsbehörde unter <https://rp-kassel.hessen.de/nordosthessen/oeffentliche-bekanntmachungen> veröffentlicht.

Die Anhörungsbehörde hat die Erörterung unter pflichtgemäßer Ausübung ihres Ermessens gemäß § 73 Abs. 6 Satz 3 HVwVfG auf den Betroffenen P01, die Polizeidirektion Hersfeld-Rotenburg und den Magistrat der Stadt Bad Hersfeld beschränkt und diese rechtzeitig über den jeweiligen Termin verständigt. Das Anhörungsverfahren wurde sodann ordnungsgemäß durch Übersendung der Antragsunterlagen und des Vorlageberichts an die Planfeststellungsbehörde abgeschlossen. Das Anhörungsverfahren für die 1. und 2. Planänderung ist ebenfalls ordnungsgemäß durchgeführt worden.

#### **4. Rechtswirkungen der Planfeststellung**

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt gemäß § 75 Abs. 1 HVwVfG nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördliche Entscheidungen. Es werden demgemäß alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung rechtsgestaltend geregelt, indem die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird. Die von der Konzentrationswirkung erfassten Entscheidungen sind unter A.II erteilt worden. Von der Konzentrationswirkung ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 8 und 9 WHG. Aufgrund von § 19 Abs. 1 WHG war diese Erlaubnis durch die Planfeststellungsbehörde zu erteilen (siehe die Entscheidung unter 0). Folgemaßnahmen i.S.d. § 75 Abs. 1 Satz 1 HVwVfG sind vorliegend die Geh- und Radwegverbindungen sowie die Parkplätze im Bereich der Hochstraße Peterstor, ferner die Verbreiterung der Gehwege im

Bereich der Bismarckstraße Ost und West und die Anpassung der Oberleitung an den DB-Strecken 3600 sowie 3810.

## **II. Umweltverträglichkeit**

Für das vorgesehene Vorhaben ist – wie die Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit der Prüfung der Anhörungsbehörde ergeben hat – eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Nach § 9 Abs. 3 Nr. 2 UVPG in der Fassung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 8. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 151), bestimmt, dass bei Änderung eines Vorhabens, für das keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, für das Änderungsvorhaben eine Vorprüfung durchgeführt wird, wenn für das Vorhaben nach Anlage 1 eine Vorprüfung, aber keine Prüfwerte vorgeschrieben sind. Dies ist hier nach Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG der Fall.

Vorliegend hat die Vorprüfung des Einzelfalls unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien ergeben, dass die geplanten Änderungen des Vorhabens zu keinen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen. Dieses Ergebnis wurde durch die Anhörungsbehörde nach § 5 Abs. 2 UVPG im StAnz Nr. 18 vom 2. Mai 2022 öffentlich bekanntgemacht.

Die Vorhabenträgerin hat einen Prüfkatalog vom 19. Juni 2018 zur Ermittlung der UVP-Pflicht von Bundesfernstraßenvorhaben vorgelegt. Das beantragte Vorhaben bringt danach keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen mit sich. Die Planfeststellungsbehörde gelangt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

In Bezug auf das Schutzgut Boden (siehe im Einzelnen unter Kap. C.III.5) ergeben sich durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Die im Eingriffsraum vorkommenden Böden sind bereits

durch die derzeitige Bebauung vorbelastet. Darüber hinaus findet eine weitere Neuversiegelung des Bodens nur in geringem Umfang statt.

Zwar greift das Vorhaben in das Heilquellenschutzgebiet „Lullusbrunnen 1“ sowie das Heilquellenschutzgebiet „Lullusbrunnen & Vitalisbrunnen“ ein. Allerdings können unter der Einhaltung der Nebenbestimmungen unter 0 sowie A.V.8 und der Heilquellenschutzgebietsverordnung Risiken für das Schutzgut Wasser infolge der Durchführung von Baumaßnahmen in einem Heilquellenschutzgebiet ausgeschlossen werden. Für das Schutzgut Wasser kommt es auch sonst zu keinen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Durch Einhaltung der Nebenbestimmungen unter 0 und A.V.8 können negative Auswirkungen auf die Oberflächengewässer und auf das Grundwasser ausgeschlossen werden.

In Bezug auf das Schutzgut Biotop und Pflanzen ergeben sich durch das Vorhaben ebenfalls keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Gesetzliche geschützte Biotop sind nicht betroffen. Außerdem sind im Hinblick auf die planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen von keinen erheblichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben auszugehen.

Auch hinsichtlich des Schutzgutes Tiere bringt das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen mit sich. Wegen der planfestgestellten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen besteht kein Risiko, dass für die Fauna eine erheblich nachteilige Umweltauswirkung eintritt.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ergeben sich auch nicht in Bezug auf das Schutzgut Mensch. Der Eingriffsraum des Vorhabens ist durch die vorhandenen Verkehrs- und Siedlungsflächen bereits durch Lärm- und Schadstoffemissionen vorbelastet.

In der Bauphase wird es – zeitlich begrenzt - zu Lärmimmissionen und Erschütterungswirkungen kommen. Eine Pflicht zur Prüfung der Umweltverträglichkeit folgt daraus allerdings nicht. Umweltauswirkungen sind

zwar nicht erst dann erheblich, wenn sie nach dem jeweils einschlägigen materiellen Zulassungs-recht so gewichtig sind, dass sie zu einer Versagung der Zulassung führen können; es genügt, wenn im Rahmen der planerischen Abwägung Nebenbestimmungen zum Schutz der betroffenen Umweltgüter in Betracht kommen. Andererseits löst nicht jeder abwägungserhebliche Umweltbelang die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung aus. Das stünde im Widerspruch zur Konzeption des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung, weil praktisch nie auszuschließen ist, dass ein Vorhaben abwägungserhebliche Umweltauswirkungen hat. Dementsprechend genügt es auch nicht, wenn die Umweltauswirkungen allenfalls zu einer Ergänzung der Planung um weitere Schutzauflagen auf der Grundlage strikten Rechts führen können. Es bedarf vielmehr bereits in der Vorprüfung einer Gewichtung der abwägungserheblichen Belange unter Berücksichtigung der vorhaben- und standortbezogenen Kriterien; steht nach einer diese Maßstäbe berücksichtigenden Vorausschau im Zeitpunkt der Vorprüfung fest, dass ein abwägungserheblicher Umweltbelang keinen Einfluss auf das Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses haben kann, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.6.2020 - 3 C 3.19 – Juris, Rdnr. 29). So liegt der Fall hier.

Von der Planfeststellungsbehörde festgesetzte Schutzvorkehrungen wegen des Baulärms sind nicht Gegenstand der Abwägung. Über sie ist vielmehr gemäß § 22 Abs. 1 i. V. m. § 66 Abs. 2 BImSchG abschließend nach Maßgabe der AVV Baulärm zu entscheiden (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 25. Oktober 2023 – 5 S 1271/22 – Juris, Rdnr. 70ff.). Ähnliches gilt für Schutzvorkehrungen gegen Erschütterungen in der Bauphase, über die abschließend nach § 22 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der DIN 4150 entschieden wird. Die Festsetzung von Schutzvorkehrungen durch die Planfeststellungsbehörde stellt sicher, dass die Vorhabenträgerin die ihm ohnehin nach § 22 Abs. 1 BImSchG obliegenden Betreiberpflichten erfüllt. Darauf, ob durch die Schutzvorkehrungen Umweltauswirkungen überhaupt

ausgeschlossen werden, kommt es nicht an (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 25. Oktober 2023 – 5 S 1271/22 – a.a.O.).

Lärmauswirkungen in der Betriebsphase haben ebenfalls nicht zur Folge, dass eine UVP-Pflicht besteht. Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV werden nicht überschritten (vgl. im Einzelnen unter III.11.2.1C.III.11.2.1). Die Planfeststellungsbehörde hat die zur Vermeidung der Überschreitung der Lärmsanierungswerte erforderlichen Zusagen der Vorhabenträgerin hinsichtlich durchzuführender Maßnahmen aufgenommen (vgl. A.VI.2).

Es liegt auch keine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung in Bezug auf die Landschaft vor. Es erfolgt kein Eingriff in Landschaftsschutzgebiete. Durch das Vorhaben sind von keinen erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung auszugehen, da es sich um ein Ersatzbauwerk handelt.

Auch in Bezug auf das Schutzgut Klima ergeben sich durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen, da keine klimatisch bedeutsamen Biotoptypen durch das Vorhaben beansprucht werden. Auch das globale Klima wird durch das Vorhaben nicht erheblich betroffen. Es kommt zu keiner Steigerung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen, keiner Landnutzungs-änderung durch das Vorhaben, bei der Böden oder besonders klimarelevante Vegetationskomplexe bzw. Biotoptypen dauerhaft in Anspruch genommen werden und es handelt sich um ein kleines Vorhaben, welches keine erheblichen Lebenszyklusemissionen verursacht. Das Vorhaben ist damit mit den Zielen des Klimaschutzes vereinbar.

Andere Schutzgüter, namentlich die Schutzgüter Fläche, Luft, Kultur- und Sachgüter sowie die Wechselwirkungen hinsichtlich der Schutzgüter des UVPG, sind durch das Vorhaben ebenfalls nicht nachteilig betroffen.

### **III. Materiell-rechtliche Bewertung**

#### **1. Planrechtfertigung**

Das planfestgestellte Vorhaben verfügt über die erforderliche Planrechtfertigung. Dazu genügt es nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass die Planung auf die Zielsetzung des Fernstraßengesetzes ausgerichtet und erforderlich, d.h. vernünftigerweise geboten ist (vgl. nur BVerwG, Beschluss vom 1. April 2005 – 9 VR 7/05 – Juris m.w.N.). Dies ist hier der Fall. Die Vorhabenträgerin hat näher dargelegt, dass die Hochbrücke Peterstor im Zuge der B 324 wegen ihres mangelhaften baulichen Zustandes dringend erneuerungsbedürftig ist (vgl. Abschnitt B.II). Die planfestgestellte Planung für den Ersatzneubau ist daher im Interesse der Verkehrssicherheit und damit vernünftigerweise geboten. Das Vorhaben dient den Zielen des § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG, Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Der Neu- und Ausbau der Rampen und Knotenpunkte steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Ersatzneubau des Brückenbauwerkes und zielt auf eine sichere und leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs auf der B 324. Die Planung der Geh- und Radwegeverbindungen steht ebenfalls in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Ersatzneubau der Brücke. Sie erfolgt im Interesse der Verkehrssicherheit, denn u. a. ist auf der neuen Brücke künftig kein Geh- und Radverkehr mehr vorgesehen, d.h. die Verkehrsarten werden entflochten. Das Vorhaben ist insgesamt vernünftigerweise geboten.

#### **2. Variantenwahl**

Die vorliegende Planung des neuen Brückenbauwerkes unter Beibehaltung der vorhandenen Straßenanbindungen und Verknüpfungen begegnet keinen Bedenken.

## 2.1 Verkehrsuntersuchung

Grundlage der Variantenwahl der Verkehrsanbindung des neuen Brückenbauwerks in Richtung Innenstadt Bad Hersfeld war die Verkehrsuntersuchung vom 14.05.2019 (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 22). Zweifel an der Tragfähigkeit dieser Untersuchung bestehen nicht, sie ergeben sich auch nicht aus dem der Stellungnahme des Lärmschutzbeirats der Stadt Bad Hersfeld vom 04.06.2022 als Anlage beigefügten Fachgutachten von Regio Consult (Juni 2022), in dem die Methodik der Untersuchung kritisiert wird. Eine gesetzliche Vorgabe, nach welchen Methoden und unter Zugrundelegung welcher Annahmen Verkehrsprognosen zu erstellen sind, existiert nicht. Sie sind mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände methodisch fachgerecht zu erstellen.

In der Verkehrsuntersuchung wurde für die Ermittlung der Bestandsverkehre das heutige Verkehrsgeschehen zunächst aus den vorhandenen Verkehrsuntersuchungen in ein Visum-Netzmodell übernommen und auf den angrenzenden Abschnitt Peterstor übertragen. Eine Kontrollzählung vom Februar 2019 ergab, dass die zugrunde gelegten Annahmen für das Bestandsnetz geeignet waren für weitere Detailuntersuchungen, Abweichungen lagen der Untersuchung zufolge im Bereich tages- und jahreszeitlicher Schwankungen. Den festgestellten Abweichungen der Zählwerte von den zugrunde gelegten Annahmen wurde für den Nullfall 2019 durch Erhöhung (Hainstraße) bzw. Ermäßigung (Breitenstraße) Rechnung getragen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 22, S. 6). Die für den Nullfall 2019 zugrunde gelegten Verkehrszahlen sind nachvollziehbar. Die in der Verkehrsuntersuchung erfolgte leichte Ermäßigung der Verkehrszahlen 2019 in der Breitenstraße infolge der im Vergleich zur Annahme geringeren Zählwerte wurde mit dem Umbau der zentralen ÖPNV-Haltestelle sowie dem Leerstand des Herkules-Center begründet (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 22, S. 6). Dass die im Vergleich zur Annahme erfolgte Verminderung

der Verkehrszahlen für den Nullfall 2019 in der Breitenstraße oder die Erhöhung in der Hainstraße nach ihrer Größenordnung erheblich sein könnte, ist nicht erkennbar, denn die Zahlen bewegen sich im Bereich üblicher Schwankungen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 22, S. 6).

Auf den von Regio Consult erwähnten Umrechnungsfaktor für den Schwerverkehr >2,8t kommt es nicht an, denn lärmtechnisch relevant (vgl. auch C.III.11.2.1) ist bei dem vorliegenden Projekt der Schwerverkehr >3,5t, der in der Verkehrsuntersuchung auch ermittelt wurde (vgl. (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 22, S. 6, Abs. 11 und S. 9, Abs. 24).

Dass die Zählungen des KFZ-Verkehrs im Februar 2019 stattgefunden haben, die in der Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegten Erhebungen der Fußgänger und Radfahrer dagegen im Juni 2018 begegnet keinen Bedenken, denn es liegt nichts dafür vor, dass die unterschiedlichen Zeitpunkte unzutreffende Ergebnisse erbracht hätten. Dies wird auch von Regio Consult nicht vorgetragen. Dass die festgestellten Querungen der Bismarckstraße West durch Fußgänger und Radfahrer an einer Lichtsignalanlage (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 22, S. 7) eine Beeinflussung des KFZ-Verkehrs nach sich zieht, die bei der Modellierung nicht berücksichtigt worden wäre (so Regio Consult), ist nicht erkennbar.

Es liegt auch nichts dafür vor, dass die Prognoseannahmen unzutreffend oder unvollständig wären. Die Kritik von Regio Consult an der Erwähnung des Zeithorizonts 2050 für die Bevölkerungsentwicklung verkennt, dass mit der entsprechenden Aussage lediglich eine Tendenz erwähnt wird, nicht aber eine Bevölkerungsprognose herangezogen wird (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 22, S. 8). Veränderungen in der Stadtentwicklung mit Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen wurde durch eine Pauschale (Gesamtverkehrszuwachs +10 %) Rechnung getragen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 22, S. 9). Nach der Erwidern der DEGES vom 29.11.2022 auf die Stellungnahme des Lärmschutzbeirats hat der Verfasser der

Verkehrsuntersuchung u. a. die Planungen der Stadt zum südlichen und östlichen Stadtring, zur Breitenstraße sowie zur Antoniengasse und zum Schillerplatz in das Verkehrsmodell einfließen lassen. Darüber hinaus hat er inzwischen auch die Verkehrsuntersuchungen zum Klinikum und zum Weaver-Areal erstellt. Diese Untersuchungen haben die Höhe des pauschalen Prognoseansatzes bestätigt (Erwiderung der DEGES vom 29.11.2022 auf die Stellungnahme des Lärmschutzbeirats). Inwiefern eine von Regio Consult vermisste Plausibilisierung der in der Verkehrsuntersuchung prognostizierten Verkehrszahlen anhand vergangener Straßenverkehrszählungen zielführend sein sollte, ist nicht erkennbar.

## **2.2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung**

Die Ermittlung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität am Hauptknotenpunkt Richtung Innenstadt Bad Hersfeld wurde auf der Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) durchgeführt (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 22, S. 10). Ergebnis dieser Untersuchung, war, dass sich die Varianten 0.0 (Bestandsnetz) und 3.2 (Turbo-Kreisverkehr) als verkehrlich zielführend erweisen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 22, S. 23).

## **2.3 Ergebnis**

Von den zuvor dargestellten Untersuchungen ausgehend hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar und zu Recht Variante A 0.1 als Vorzugsvariante entwickelt (vgl. im Einzelnen nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 1b, S. 21ff.).

Eine Sanierung des Brückenbauwerkes wurde als langfristige Lösung und Alternative zum Neubau nachvollziehbar durch die Vorhabenträgerin ausgeschlossen (vgl. u. a. Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der Stadt Bad Hersfeld vom 03.12.2022, S. 6-7). Die

Notwendigkeit für den vollständigen Ersatz des Brückenbauwerkes ergibt sich aus der begrenzten errechneten Restnutzungsdauer. An dieser Tatsache ändert auch die im Jahr 2016 durchgeführte zusätzliche Sanierung nichts. Der schlechte Zustand des Bauwerkes wurde hinreichend belegt.

Insgesamt wurden 14 Varianten zunächst unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht. Es handelt sich bei den verschiedenen untersuchten Varianten um Varianten, die sich nachfolgenden Kriterien unterscheiden: Höhenlage der Bundesstraße gegenüber den Gleisen der Deutschen Bahn, Änderung der Knotenpunktform des Knotens B 324 Frankfurter Straße / Reichsstraße / Bismarkstraße Ost, Beibehaltung des Bauwerks in der Ausbildung (Teilbauwerke) gemäß Bestand sowie Entfall von Teilbauwerken gegenüber dem Bestand. Bezüglich der Höhenlage der Bundesstraße gegenüber der Kreuzung mit den Bahngleisen wurden die Variantengruppen zur Überführung der B 324 über die DB-Strecke (Varianten A) sowie die Variantengruppen zur Unterführung der B 324 unter der DB-Strecke (Varianten B) gebildet. Von den 14 betrachteten Varianten mussten methodisch nachvollziehbar bereits 10 aufgrund von verkehrstechnischen und verkehrsgeometrischen Parametern ausscheiden (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 1b, S. 21-40). Gegenstand der Prüfung der Varianten war ebenfalls die jeweilige Führung des Fuß- und Radverkehrs.

Es ist nicht zu beanstanden, dass für die getroffene Variantenwahl im Hinblick auf den reinen Ersatzneubau des Brückenbauwerkes lediglich Varianten an gleicher Stelle untersucht wurden. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass aufgrund der innerstädtischen Lage des Bauwerkes und der gegebenen Randbedingungen und Zwangspunkte eine Verschiebung des Brückenbauwerkes in veränderter Lage ausscheiden musste (vgl. hierzu E-Mail der Vorhabenträgerin vom 18.09.2024); lediglich kleine Verschiebungen der Achse der B 324 in Abhängigkeit von der gewählten Knotenpunktform wurden im Zuge der Variantenbetrachtung untersucht (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, S. 22). Auch die Entscheidung der

Vorhabenträgerin, großräumige Alternativen mit einer Sperrung bzw. eines Abrisses des Brückenbauwerkes aufgrund der verkehrlichen Bedeutung nicht vertiefend zu untersuchen, ist nicht zu beanstanden. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung auf die Einwendung der Stadt Bad Hersfeld vom 03.12.2022 auf S. 9-10 nachvollziehbar dargelegt, dass großräumige Alternativen im Sinne von Ortsumgehung die Funktion des Brückenbauwerkes Peterstor als Zubringerachse im Stadtgebiet nicht übernehmen könnten. Dies lässt sich auch durch die Verkehrsuntersuchung belegen. Danach hat die B 324 mit einem DTV von ca. 5.500 Kfz/24h (400 SV/24h) zwischen der Anschlussstelle der A 7 und dem Stadtgebiet keine überregionale Bedeutung. Es handelt sich vielmehr um Ziel- und Quellverkehre der Stadt Bad Hersfeld. Auch durch eventuelle Bemühungen der Stadt Bad Hersfeld, den Kfz-Verkehr im Stadtgebiet weiter zu reduzieren – z. B. durch den sog. Masterplan Mobilität und Verkehr – kann der Kfz-Verkehr nicht so reduziert werden, dass auf den Ersatzneubau verzichtet werden könnte. Zudem handelt es sich um einen reinen Ersatzneubau, der nicht darauf zielt, dass Verkehrsaufkommen zu steigern.

### **2.3.1 Frühzeitig ausgeschiedene Varianten**

Insgesamt vier Varianten mussten bereits bei der Betrachtung der Leistungsfähigkeit des Hauptknotenpunktes hinsichtlich der unzureichenden Verkehrsqualität frühzeitig ausgeschieden werden. Dabei handelt es sich im Einzelnen um folgende Varianten:

- Variante 1.0: lichtsignalgesteuerte Kreuzung aller Straßen am Kreuzungspunkt
- Variante 2.3: lichtsignalgesteuerter Knoten Frankfurter Straße / Reichsstraße / Hainstraße Höhe Bismarckstraße mit Hauptverkehrsverbindung Hainstraße – Reichsstraße und Einmündung Frankfurter Straße B 324 von Westen
- Variante 3.0: kleiner Kreisverkehrs – Verknüpfung B 324 Frankfurter Straße / Reichsstraße / Bismarckstraße Ost-Hainstraße in Höhe Bismarckstraße Ost

- Variante 3.2: zweistreifiger Kreisverkehrs – Verknüpfung B 324 Frankfurter Straße / Reichsstraße / Bismarckstraße Ost-Hainstraße in Höhe Bismarckstraße Ost

### **2.3.2 Geometrische Vorprüfung der weiteren Varianten**

Nach Ausscheiden der verkehrstechnisch nicht weiter zu betrachtenden Varianten (vgl. vorheriges Kapitel) wurden die übrigen 10 Varianten hinsichtlich der Kombination der Knotenpunktform mit der Überführung der Trasse (A) bzw. der Unterführung der Trasse (B) im Rahmen einer trassierungstechnischen und geometrischen Prüfung gegenübergestellt. Im Zuge dieser Überprüfung mussten weitere drei Varianten bereits frühzeitig ausscheiden. Diese waren im Einzelnen:

- Variante A 2.0: Lichtsignalgesteuerter Knoten Frankfurter Straße / Reichsstraße / Hainstraße Höhe Bismarckstraße Ost mit Bypass Hainstraße und Linksabbiegestreifen Relation Reichsstraße – Hainstraße
- Variante A 2.2: Lichtsignalgesteuerter Knoten Frankfurter Straße / Reichsstraße / Hainstraße in Höhe Höhe Bismarckstraße Ost mit Einmündung Hainstraße von Westen
- Variante A 2.1 I.3: analog Variante A 2.1 I.1 mit Bypass Ausfahrt Reichsstraße – Breitenstraße näher am Kreisverkehr, barrierefreie Rampe im Dreieck Gehweg Bismarckstraße West – Ausfahrt von Reichsstraße – Knotenast Breitenstraße, Ausrichtung West-Ost

Darüber hinaus musste die Variante A 3.2 (Turbokreisverkehr – Verknüpfung B 324 Frankfurter Straße / Reichsstraße / Bismarckstraße Ost-Hainstraße in Höhe Bismarckstraße Ost) aus Gründen der Verkehrssicherheit frühzeitig ausscheiden. Auch die Variante A 2.1. I.1 (mit 5-armigem Kreisverkehr in Höhe Anbindung Neustadt und Bypass Ausfahrt von Reichsstraße – Breitenstraße auf vorhandener Bismarckstraße West, Breitenstraße wird als 5. Knotenast an den Kreisverkehr angeschlossen, in beiden Fahrtrichtungen Anschluss an

Breitenstraße, barrierefreie Rampe West zwischen Bypass Hainstraße und Knotenast Kreisverkehr – Breitenstraße, Ausrichtung West-Ost) musste frühzeitig ausscheiden, weil sie verkehrstechnisch wesentlich schlechter abschneidet als die Variante 0 und gleichzeitig zu keiner Verbesserung der Bestandssituation führt.

### **2.3.3 Varianten zur Unterführung der B 324 unter der DB-Strecke**

Nach Ausscheiden der übrigen Varianten hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Trassierung und Geometrie wurde die verbleibende Hauptknotenpunktvariante 2.1 als eine mögliche Unterführungsvariante unter der DB-Strecke weiter betrachtet. Hierbei wurden die verschiedenen Zwangspunkte (Tiefenlage Bauwerk, Gewässer, Rampe Unterführung) betrachtet. Dabei wurden zwei Gradientenvarianten hinsichtlich der Höhe weiter untersucht:

- Variante B 2.1 I: Unterführung der Gewässer Geis und Fliegengeis in vorhandener Lage
- Variante B 2.1 II: Unterführung mit Verlegung des Gewässers Geis

Die Variante B 2.1 II. musste aufgrund der umfangreichen und kostenintensiven Folgemaßnahmen (u. a. durch die Verlegung des Gewässers) frühzeitig ausscheiden. Die verbleibende Variante B 2.1 I. wurde in zwei Untervarianten (B 2.1 I.1 mit Trogbauwerk und B 2.1 I.2 mit Tunnelbauwerk) weiter untersucht. Durch eine Tunnellösung könnten sich zwar größere städtebauliche Vorteile hinsichtlich der Nutzung des darüberliegenden Bereichs ergeben. Allerdings musste diese Variante aufgrund der hohen Kosten bezüglich Anforderungen an technische Ausrüstung und Absicherung sowie der Folgekosten für den Tunnelbetrieb ebenfalls ausscheiden. Durch die Variante mit einem Trogbauwerk verbleiben nur wenige städtebauliche Vorteile gegenüber den übrigen Varianten. Demgegenüber stehen allerdings bauphysikalische Aspekte, wie z. B. dass die Herstellung des Unterführungsbauwerkes nur unter einer Vollsperrung der B 324 zwischen Kleiner Industriestraße West und Bismarckstraße West gebaut werden könnte. Weiter geht diese Variante

nachvollziehbar mit äußerst komplizierten und kostenintensiven Sicherungsmaßnahmen sowie baulichen Maßnahme bei der gleichzeitigen Herstellung der Trogstrecke unter Aufrechterhaltung der Eisenbahnstrecke einher. Zudem mussten die Unterführungsvarianten auch aus technischen Gründen ausscheiden. Um die örtlichen Fließgewässer zu unterqueren wäre ein Eingriff in unter 10 m unter der Geländeoberkante erforderlich gewesen, der mit der Heilquellenschutzgebietsverordnung nicht vereinbar wäre. Auch aus Gründen der Baulogistik musste die Variante ausscheiden. Für die Unterführungslösung hätte die B 324 voll gesperrt werden müssen und das Verkehrsaufkommen hätte innerhalb der Stadt Bad Hersfeld nicht mehr sicher abgewickelt werden können. (vgl. hierzu E-Mail der Vorhabenträgerin vom 20.09.2024) Unter Abwägung dieser verschiedenen Kriterien stellt die Trogvariante als Unterführungsvariante keine vorziehbare Alternative zu einem Überführungsbauwerk dar.

Durch die vorgelegten Unterlagen konnte die Planfeststellungsbehörde nachvollziehen, dass die Unterführungslösungen aus verschiedenen Gründen ausscheiden mussten. Im Einzelnen waren diese: keine wesentlichen städtebaulichen Vorteile, Unterführung im Heilquellenschutzgebiet sowie im Hochwasserrisikogebiet, komplizierte Entwässerungssituation mit einer dauerhaften Hebeanlage, Herstellung des Bauwerkes nur unter Vollsperrung der B 324 mit den verkehrlichen Folgen im Stadtgebiet, höhere Kosten sowohl im Bau als auch im Betrieb (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, S. 39).

#### **2.3.4 Planfestgestellte Variante**

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass von 14 kleinräumigen Varianten für eine detailliertere Betrachtung nach Ausscheiden von 13 Varianten nur noch die Variante A 0.1 als sog. Nullvariante (Ersatzneubau mit allen Rampen) übriggeblieben ist. Diese wurde hinsichtlich ihrer Machbarkeit (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, S. 42 ff.) weiter untersucht

und in der Folge als Vorzugsvariante im Planfeststellungsverfahren beantragt. Dabei wurde auch die barrierefreie Führung des Fuß- und Radverkehrs mit einbezogen. In der Folge wurde die gewählte Varianten hinsichtlich verschiedener Parameter bewertet (vgl. hierzu im Einzelnen nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, S. 54 ff.). Die Vorhabenträgerin hat sich nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde in ihrer Planung und Bewertung hinreichend und nachvollziehbar mit den verschiedenen Wirkungen der Variante befasst.

Aufgrund des Ersatzneubaus mit geringfügigen Anpassungen im Bestand hat die planfestgestellte Varianten geringe raumstrukturelle Wirkungen. Durch die Gründung der Bauwerke ist der Grundwasserschutz zu beachten, einige Leitungen sind zu sichern und verlegen und es gibt kleinere Eingriffe in die Eigentumsverhältnisse Dritter. Hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen ergeben sich wenig Veränderungen gegenüber dem Bestand, da die Anschlüsse entsprechend der vorherigen Situation gewährleistet werden. Der neue Hauptknotenpunkt zur Abwicklung der Verkehre erreicht die Qualitätsstufe A mit ausreichend Reserven für unvorhersehbare Verkehrsschwankungen. Damit wird durch die gewählte Variante eine Verbesserung der verkehrlichen Situation herbeigeführt. Hinsichtlich der der entwurfs- und sicherheitstechnischen Parameter ist die Variante durch die größtmögliche Entflechtung der Knotenströme – analog der Bestandssituation – sowie einer Verbesserung der barrierefreien Zuwegung unter Erfüllung der entsprechenden Richtlinien positiv zu bewerten. Bezüglich der bauzeitigen Verkehrsführung erfordert die Variante keine Vollsperrung der B 324, umfasst provisorische Lösungen für die bauzeitige Führung des Fuß- und Radverkehrs unter Aufrechterhaltung aller Verkehre. Hinsichtlich der Umweltverträglichkeit schneidet die Variante durch ihre Lage im Bestand als reiner Ersatzneubau mit wenigen Veränderungen günstig ab, da nicht mit erheblichen zusätzlichen negativen Umweltauswirkungen zu rechnen ist. Wie bereits im vorherigen Kapitel dargelegt, schneidet die planfestgestellte Variante auch im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit günstiger ab, als die nicht frühzeitig ausgeschiedenen

Unterführungsvarianten. Die Unterhaltungsarbeiten für das Bauwerk werden durch größere lichte Weite im Hinblick auf die Bahnstrecke für die beiden Baulastträger (Straße und Schiene) günstiger. Durch den barrierefreien Umbau der Fuß- und Radwegeverbindungen entstehen etwas höhere Kosten, sowohl für den Bau als auch für die Unterhaltung. Diese barrierefreie Ausgestaltung ist jedoch entsprechend der Regelwerke erforderlich und geboten.

Bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten darf dem öffentlichen Interesse, den finanziellen Aufwand für die Realisierung eines Straßenbauvorhabens gering zu halten, als eigenständig zu berücksichtigendem Belang ein außerordentliches Gewicht beigemessen werden. Grundlage für diesen öffentlichen Belang ist das Gebot der sparsamen Mittelverwendung gemäß § 7 Abs. 1 Satz 1 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) (Hess. VGH, Urteil vom 5. Dezember 2019 – 2C 1823/15 – Juris-Rn. 169). Kostengesichtspunkte dürfen nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts das ausschlaggebende Kriterium für die Variantenwahl darstellen (BVerwG, Urteile v. 29. Juni – 3 A 1.16 – Juris-Rn. 154; v. 3. März 2011 – 9 A 8.10 – Juris-Rn. 99, v. 23. Februar 2005 – 4 A 4.04 – Juris-Rn. 49). Insofern ist der Ausschluss der Unterführungsvarianten u. a. aus Kostengründen nicht zu beanstanden. Zudem haben technische unüberwindbare Gründe sowie wesentliche bauphysikalische Nachteile zum Ausschluss der Varianten geführt (vgl. E-Mail der Vorhabenträgerin vom 20.09.2024).

Im Rahmen der weiteren Planung wurde die Vorzugsvariante A 0.1 weiter ausgearbeitet und angepasst. Auch diese Anpassungen ändern nichts am Ergebnis der dargestellten Variantenbetrachtung. Das planfestgestellte Vorhaben einschließlich der erforderlichen Folgemaßnahmen stellt sich nach eingehender Ermittlung und Abwägung aller vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange als vernünftige Lösung zur Erreichung der Planungsziele sowie Minderung der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe

und Belastungen dar. Die Wahl der Vorzugsvariante ist hierbei nachvollziehbar und begründet.

### **3. Dimensionierung**

Die vorliegende Planung umfasst den Ersatzneubau des Bauwerkes „Hochstraße Peterstor“ im Zuge der Bundesstraße 324 über eine Stadtstraße und der DB-Strecken 3600 sowie 3810 in Bad Hersfeld. Im Rahmen der Erneuerung wird in der Bahnquerung die lichte Höhe auf 6,00 m vergrößert und die an das Bauwerk anschließenden Straßenrampen zwischen der B 27 und der Reichsstraße an den geplanten Querschnitt der Brücke und die Gradientenführung angepasst. Weiterhin wird im Zuge der Bauwerkserneuerung als Ersatz für den derzeit auf dem Bestandsbauwerk verlaufenden Gehweg südlich der vorhandenen Brücke zwischen Breitenstraße und Kleiner Industriestraße eine barrierefreie Fußgänger- und Radfahrer Verbindung hergestellt. Außerdem werden neue Rampenbauwerke errichtet und vorhandene ertüchtigt.

Die Länge der Baustrecke der B 324 beträgt in der Hauptstrecke 630,0 m. Die Baustrecke der Anschlüsse an die Hauptstrecke haben folgende Ausbaulängen:

- ca. 139 m. für das Teilbauwerk Rampe Breitenstraße,
- ca. 244 m. für das Teilbauwerk Rampe Hainstraße,
- ca. 172 m. für den Ausbaubereich der Bismarckstraße West und
- ca. 284 m. für den Ausbaubereich der Bismarckstraße Ost.

Die geplante Fahrbahnbreite einer Richtungsfahrbahn beträgt 7,00 m. und die Breite des geplanten Mittelstreifens zwischen den Richtungsfahrbahnen beträgt auf dem Bauwerk 2,00 m. Die Ausbaulängen der Rampen an der herzustellenden barrierefreien Geh- und Radfahrer Verbindung zwischen Breitenstraße und Kleiner Industriestraße betragen:

- ca. 152 m. für die Rampe West,
- ca. 95 m für die Rampe Ost (einschl. Geh-/Radweg bis an die Straße Peterstor) und

- ca. 82 m. für die Rampe Kleine Industriestraße.

Der geplante Gesamtbreite der zuvor aufgeführten Rampen setzt sich zusammen aus einem 2,20 m breiten Geh- sowie einem 2,90 m breiten Radweg einschließlich der Sicherheitsräume. Somit ergibt sich eine Richtlinienkonforme Gesamtbreite von 5,10 m. für die Rampe West und Ost. In der Rampe Kleine Industriestraße beträgt die Gesamtbreite 4,66 m und weicht somit von einer Richtlinienkonformen Gesamtbreite ab. Bezüglich der Begründung für die Abweichung wird auf das Kapitel C.III.3.3 verwiesen.

### 3.1

#### **Planungs- und Entwurfsgrundlagen**

Die Dimensionierung des Vorhabens entspricht nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde den einschlägigen technischen Regelwerken bzw. Richtlinien. Die B 324 wird nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 08 (RIN 08), Ausgabe 2008, Stand Mai 2015, als anbaufreie Hauptverkehrsstraße innerhalb bebauter Gebiete mit regionaler Verbindungsfunktionsstufe in die Kategorie HS III eingestuft. Aufgrund dieser Einstufung ist für die Planung die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Ausgabe 2006, Stand 2008, maßgebend. Zur Ermittlung der Belassungsklasse wurden die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen 12 (RStO 12), Ausgabe 2012, Stand 2021, herangezogen.

Für den Ersatzneubau des Bauwerkes und die anschließenden Straßenrampen an die B 324 wird der Regelquerschnitt als zweibahnig vierstreifiger Querschnitt mit baulicher Mitteltrennung gemäß der RAST 06 hergestellt, einschließlich der Spursubtraktion und –addition für Ab- und Einbieger zwischen Reichsstraße und der DB-Strecken 3600 sowie 3810.

Die geplanten Geh- und Radwege werden in Bereichen nach den derzeit gültigen Richtlinien (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Fassung 2021 (VwV-StVO), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Ausgabe

2006, Stand 2008, HMWEVW – Radnetz Hessen, Qualitätsstandards und Musterlösung, Stand 2020, HMWEVW – Radnetz Hessen, Qualitätsstandards und Musterlösung, Anlage 10, Stand 2022, welche die DIN 18040-3 und DIN 32984 mit einschließt) grundhaft ausgebaut, wo es dies aufgrund der Platzverhältnisse bzw. Randbedingungen möglich ist (vgl. E-Mail der Vorhabenträgerin vom 27.09.2024 als Antwort auf die Aufklärungsfrage der Planfeststellungsbehörde vom 25.09.2024). Folgende Abschnitte können nicht nach den zuvor genannten Richtlinien für Geh- und Radwege ausgebaut:

- Westliche Geh- und Radweganlage der B 324 ab Bau-km 0+109,189 bis 0+143,165. Für eine richtlinienkonforme Ausbildung des Geh- und Radweges in diesem Abschnitt müssten die Zu- und Ausfahrt sowie der Zugang zur Treppenanlage des angrenzenden Parkhauses verkürzt werden. Außerdem würde der Überhang des 1. Obergeschosses von dem bestehenden Parkhaus in den Lichtraum von einem richtlinienkonformer Geh- und Radweg hineinragen.
- Südliche Geh- und Radweganlage der B324 von Bau-km 0+567,440 bis 0+630,000. In diesem Bereich müsste ein bestehender Transformator, der für die Versorgung mit Elektrizität notwendig ist, versetzt werden. Neben dem Versetzen des Transformators wären auch Anpassungen an die vorhandenen Leitungen, die zum Transformator führen, notwendig. Weiterhin müssten die vorhandenen Schrägparkplätze auf dem Flurstück 149/8 Grundstück entfallen.
- Östliche Geh- und Radweganlage Hainstraße von Bau-km 0+000,000 bis 0+070,339. Damit für diesen Abschnitt ein richtlinienkonformer Ausbau möglich wäre, wären erhebliche Eingriffe in öffentliche und Privatgrundstücke notwendig. Im Detail wäre es notwendig, dass ein Unterverteilungskasten für Elektrizität, ein Hydrant und ein Beleuchtungsmast versetzt werden müssten. Weiterhin wäre der Abbruch einer Einfriedungsmauer und von Zäunen notwendig. Außerdem würde ein bestehender Abstellplatz für Mülltonnen entfallen.
- Westliche Geh- und Radweganlage der Bismarckstraße West einschließlich der Einmündung Abt-Michael- Straße von Bau-km 0+000,000 bis

0+015,948. Hier ist eine richtlinienkonforme Ausbildung aufgrund eines bestehenden Gebäudes nicht möglich.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass aufgrund der zuvor aufgeführten Gegebenheiten (vgl. auch E-Mail der Vorhabenträgerin vom 02.10.2024 als Antwort auf die Aufklärungsfrage der Planfeststellungsbehörde vom 02.10.2024) eine Abweichung der Maße für einen richtlinienkonformen Ausbau des Geh- und Radweges in diesen Bereichen nachvollziehbar und begründet ist. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Hinweise in der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Osthessen - Polizeidirektion Hersfeld-Rotenburg - vom 21.06.2022.

Die Grundsätze und Elemente der Linienführung ergeben sich aus den Vorgaben der RASt 06 für anbaufreie Hauptverkehrsstraßen (HS III) für eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h. Aufgrund des zweibahnigen Querschnittes der B 324 mit baulicher Mitteltrennung können einmündende Straßen jeweils nur fahrtrichtungsbezogen an die B 324 angeschlossen werden. Dies bedeutet, dass die Ausbildung der Knotenpunkte mit kreuzenden Straßen im Planungsbereich planfrei erfolgt, analog zu der Bestandssituation. Die vorhandenen Knotenpunkte werden beibehalten und angepasst. Der Knotenpunkt mit der B 27 ist plangleich mit Lichtsignalsteuerung im Bestand vorhanden und wird ebenfalls beibehalten. Wegen der Übersicht über die kreuzenden Straßen und Wege, die innerhalb des Planungsgebietes liegen, wird auf die nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 61 – 63 verwiesen. Dort ist ersichtlich, welche Planungs- und Entwurfparameter für die jeweiligen Straßen und Wege maßgebend sind.

## **3.2 Linienführung**

### **1. Lage:**

Den gewählten Trassierungsparametern für die B 324 (Hauptstrecke in der Verbindung zwischen Reichsstraße und B 27 sowie den Rampen Hainstraße und Breitenstraße, die ebenfalls zum Hauptbauwerk gehören) sind die Mindestwerte der RASt 06 unter Berücksichtigung der zulässigen

Geschwindigkeit von 50 km/h. Die Mindestwerte nach der RASSt 06 sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Tabelle 6: Mindestwerte RASSt 06 Lage anbaufreie Hauptverkehrsstraßen

<b>Parameter</b>	<b>Soll RASSt 06 Anbaufreie Hauptverkehrsstraße Vzul = 50 km/h</b>
Kurvenmindestradius	80 m
Klothoidenmindestparameter	50
Kurvenradius bei Anlage der Querneigung zur Kurvenaußenseite	250 m

Die Mindestwerte der RASSt 06 für anbaufreie Hauptverkehrsstraßen im Kurvenradius und Klothoidenparameter werden hier unterschritten (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 66). Dies ist bereits im Bestand so und kann aufgrund der räumlichen Situation und angrenzenden Bebauung für den geplanten Ersatzneubau nicht geändert werden. Die Begründung der Abweichung ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, sie verweist auf die Nebenbestimmung unter A.V.1.

Für die restlichen Straßen (Bismarckstr. Ost FR Hainstraße, Bypass - Bismarckstr. Ost und Bismarckstr. West) wurden die Mindestwerte nach RASSt 06 für angebaute Stadtstraßen ebenfalls unter Berücksichtigung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h zugrunde gelegt. Die Mindestwerte nach der RASSt 06 sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Tabelle 7: Mindestwerte RASSt 06 Lage angebaute Stadtstraßen

<b>Parameter</b>	<b>Soll RASSt 06 Angebaute Stadtstraßen Vzul = 50 km/h</b>
Kurvenmindestradius	10 m

Die Mindestwerte für angebaute Stadtstraßen nach RASSt 06 sind für die restlichen Straßen in der Lagetrassierung eingehalten (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 66). In der Bismarckstraße Ost (Fahrtrichtung Reichsstraße), Breitenstraße, Peterstor und Kleine Industriestraße erfolgte lediglich eine Anpassung an den Bestand.

2. Höhe:

Die Mindestwerte zur Höhe nach der RASSt 06 sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Tabelle 8: Mindestwerte RASSt 06 Höhe anbaufreie Hauptverkehrsstraßen

<b>Parameter</b>	<b>Soll RASSt 06 Anbaufreie Hauptverkehrsstraße Vzul = 50 km/h</b>
Höchstlängsneigung	8,0 % (12 %)
Mindestlängsneigung bei Verwindung	0,7; s-ds $\geq$ 0,0-0,2% (ohne Hochbord) 0,5; s-ds $\geq$ 0,5% (mit Hochbord)
Kuppenmindesthalbmesser	900 m
Wannenmindesthalbmesser	500 m
Mindesthaltesichtweite ( s = 0 %)	47 m

Die Mindestwerte für anbaufreie Hauptverkehrsstraßen sind in der Höhe eingehalten (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 67).

Die Mindestwerte nach der RASSt 06 sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Tabelle 9: Mindestwerte RASSt 06 Höhe angebaute Stadtstraßen

<b>Parameter</b>	<b>Soll RASSt 06 Angebaute Stadtstraßen Vzul = 50 km/h</b>
Höchstlängsneigung	8,0 % (12 %)
Kuppenmindesthalbmesser	250 m
Wannenmindesthalbmesser	150 m
Mindesthaltesichtweite ( s = 0 %)	47 m

Die Mindestwerte für angebaute Stadtstraßen sind in der Höhe eingehalten (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 67). In der Bismarckstraße Ost (Fahrtrichtung Reichsstraße), Breitenstraße, Peterstor und Kleine Industriestraße erfolgte lediglich eine Anpassung an den Bestand.

### 3. Sichtweiten:

Für die B 324 wurde fahrtrichtungsbezogen die Haltesichtweite ermittelt. Die Ergebnisse sind in den Höhenplänen (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 6.1 Höhenplan, Hauptstrecke / Nebenstrecken) dargestellt.

Die Haltesichtweiten betragen:

- Fahrtrichtung (FR) Reichsstraße - A 4  $\geq$  59 m
- Fahrtrichtung (FR) A4 - Reichsstraße  $\geq$  59 m.

Die erforderlichen Haltesichtweiten sind I mit Ausnahme des nachfolgenden Bereiches eingehalten.

Im Ausfädelungstreifen aus der B 324 FR Reichsstraße in den Bypass zur Bismarckstraße Ost wird zwar die erforderliche Haltesichtweite von 59 m (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 5.1 Lageplan, Hauptstrecke / Sichtfelder) nicht eingehalten, bedingt durch das vorzusehende Brückengeländer. Die Situation entspricht dem Bestand, allerdings wird sie durch den Ersatzneubau verbessert, weil der Fahrbahnrand in der Planung weiter abgerückt wird. Da der Kurvenradius in der B 324, in dessen Bereich das Sichtdefizit liegt, die Verkehrsteilnehmer zur Verringerung der Geschwindigkeit zwingt, wird die Situation weiter entschärft. Zur weiteren Verbesserung der Sichtverhältnisse ist

im Zuge der Bauwerksplanung eine entsprechende Geländerkonstruktion gemäß der Richtlinie RIZ-ING, Stand 12/2023, vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde verweist hierzu auch auf die festgesetzte Nebenbestimmung unter A.V.1.

In der Rampe Hainstraße liegt im Bereich der Zusammenführung der Rampen Breitenstraße und Hainstraße das Sichtdreieck für die Anfahrtsicht auf die Rampe Breitenstraße im Kappenbereich. Die Haltesichtweite gemäß RASt 06 von 47 m wird in der Kuppe eingehalten.

### **3.3 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung**

#### **1. Bundesstraße 324 (Hauptbauwerk/Hauptstrecke):**

Die für den Prognosehorizont 2030 prognostizierte Gesamtverkehrsstärke entlang der B 324 in Höhe des Brückenbauwerkes Peterstor beträgt gemäß vorliegender Verkehrsuntersuchung 30.700 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 1.270 SV/24h bzw. 4,1%. Die Belastung je Stunde ist prognostiziert mit ca. 2.900 Kfz/h. Öffentlicher Personennahverkehr (Busverkehr) nutzt die Bundesstraße 324 ebenfalls. Gemäß den Empfehlungen der RASt 2006 unter Punkt 5 – Empfohlene Lösungen für typische Entwurfssituationen – werden die Breitenempfehlungen für den Querschnitt entsprechend einer Verbindungsstraße gemäß Punkt 5.2.11 RASt 06 gewählt. Grundlage ist analog zum Bestand ein zweibahniger Querschnitt. Die gemäß RASt 06 Tabelle 9 geforderte Fahrbahnbreite einer Richtungsfahrbahn ergibt sich somit zu 6,50 m (2 x 3,25 m Fahrstreifen, Regelmaß). Da die Richtungsfahrbahnen über einen Großteil der Baustrecke über ein Bauwerk führen und für die Oberflächenentwässerung Straßenabläufe anzuordnen sind sowie im Betrieb bei Unterhaltungsmaßnahmen an den Kappen nach Möglichkeit bauzeitlich auch eine zweistreifige Verkehrsführung gewährleistet sein soll, wird zusätzlich in beiden Richtungsfahrbahnen am Tiefrand ein 0,50 m breiter Randstreifen vorgehalten (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 5.1 Lageplan, Hauptstrecke / Sichtfelder, Blatt 2b). Damit wird die Überführung der Straßenabläufe zur Oberflächenentwässerung im Regelbetrieb vermieden und bauzeitlich ist

ausreichend Platz für Verkehrsführungen vorhanden. Die Fahrbahnbreite einer Richtungsfahrbahn ergibt sich somit zu  $\geq 7,00$  m und als Mittelstreifenbreite wurden im Bauwerksbereich 2,00 m vorgesehen (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 5.1 Lageplan, Hauptstrecke / Sichtfelder, Blatt 2b). Der Höhenunterschied zwischen den Mittelkappen der Bauwerke der Richtungsfahrbahnen beträgt max. 0,10 m. Die Schrammbordhöhe im Bauwerksbereich beträgt außen und innen 0,15 m (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 5.1 Lageplan, Hauptstrecke / Sichtfelder, Blatt 2b). Dies hat zur Folge, dass auf passive Schutzeinrichtungen verzichtet werden kann. Die Breite der Außenkappen beträgt 1,675 m für das Bauwerk BW 01 (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 5.1 Lageplan, Hauptstrecke / Sichtfelder, Blatt 2b). Aufgrund der Anordnung der hohen Borde an den Außenkappen kann auch hier auf passive Schutzeinrichtungen verzichtet werden und wurden seitens der Deutschen Bahn AG wurde diesbezüglich auch keine Forderung gestellt. Auf die Kappen werden Geländer nach RIZ-ING angebracht, welche im Bereich der unterhalb kreuzenden DB-Strecken 3600 und 3810 mit einem Berührungsschutz ausgestattet werden. Außerhalb des Bauwerkes sind im Mittelstreifen und an den äußeren Fahrbahnrandern ebenfalls Borde angeordnet.

## 2. Bundesstraße 324 (Verbindungsrampen im planfreien Knoten)

Die Querschnitte in den Verbindungsrampen und dem Bypass wurden ausgehend von den Grundbreiten gemäß RASSt 06, Tabelle 7 (2-streifige Straßen) und Tabelle 12 ermittelt. Breitenzuschläge ergeben sich durch erforderliche Kurveninnenrandverbreiterungen und der Berücksichtigung des Vorbeifahrens an einem havarierten Fahrzeug bei Einstreifigkeit im Begegnungsfall Lkw/Lkw. Zusätzlich wurden Schleppkurvenprüfungen vorgenommen und die Rampen werden auch durch Busse sowie ÖPNV genutzt. Zur Ermittlung der erforderlichen Querschnitte für die Verbindungsrampen wird auf die nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 71 verwiesen.

### 3. Bismarckstraße Ost

In der Bismarckstraße Ost Fahrtrichtung (FR) Reichsstraße wird der vorhandene Fahrbahnquerschnitt von ca. 6,00 m Breite beibehalten bzw. nach Rückbau der bauzeitlichen Provisorien und Neubau der Rampe Hainstraße wiederhergestellt. Die parallel entlang verlaufenden getrennten Geh- und Radwege werden folgt wiederhergestellt.

Die richtlinienkonformen Breiten der wiederherzustellenden Geh- und Radwege ergeben wie folgt:

- 2,25 m Radweg inkl. 0,25 m Sicherheitsraum zur Außenkante Kappe Stützwand
- 2,50 m Gehweg inklusive Begrenzungsstreifen von 0,30 m.

Die Fahrbahnbreite der Bismarckstraße Ost FR Hainstraße ergibt sich aus der Breite der zwei Fahrstreifen im Knoten des Bypasses zur Breitenstraße zuzüglich der erforderlichen Kurveninnenrandverbreiterung. Die Grundbreite der Fahrstreifen wurde mit 3,25 m vorgesehen. Zwischen dem Abzweig des Bypasses zur Breitenstraße bis zur Zusammenführung mit der Bismarckstraße West wird die Fahrbahnbreite aufgrund des Neubaus der barrierefreien Rampe West eingeengt auf 4,25 m gemäß RASt 06 Tabelle 11 (einstreifige Richtungsfahrbahnen). Die Durchfahrt mit Winterdienstfahrzeugen ist damit gewährleistet und die Schrammbordbreite zum Rampenbauwerk beträgt  $\geq 1,00$  m.

### 4. Bismarckstraße West

Die Fahrbahnbreite der Bismarckstraße West wird aufgrund des Neubaus der barrierefreien Rampe West eingeengt bzw. entsprechend der geplanten Spuraufteilung am Knoten Breitenstraße geändert. Die minimale Fahrbahnbreite ergibt sich damit zu 4,25 m gemäß RASt 06 Tabelle 11 (einstreifige Richtungsfahrbahnen). Die Durchfahrt mit Winterdienstfahrzeugen ist damit gewährleistet und die Schrammbordbreite zum Rampenbauwerk beträgt  $\geq 1,21$  m.

Am östlichen Fahrbahnrand werden Parkstände in Längsaufstellung 2,50 m breit mit angrenzendem Gehweg 1,50 m angeordnet (vgl. C.III.14).

Am westlichen Fahrbahnrand befindet sich nördlich des Knotens Breitenstraße eine getrennte Geh- und Radwegführung bordgeführt. Diese wird entsprechend den aktuellen Richtlinien wiederhergestellt.

Nördlich des Knotens Breitenstraße sind im Umbaubereich folgende richtlinienkonforme Abmessungen vorgesehen:

- 2,50m Radweg inklusive 0,50 m Sicherheitstrennstreifen
- 2,50 m Gehweg inklusive Begrenzungstreifen zum Radweg.

Südlich bis zur Einmündung Abt-Michael-Straße erhalten diese folgenden Richtlinienkonforme Breiten:

- 2,50 m Radweg inklusive 0,50 m Sicherheitstrennstreifen
- 2,50 m inkl. 0,30 m Begrenzungstreifen zum Radweg.

#### 5. Peterstor und Konrad-Zuse-Straße

Die Fahrbahnbreite im Peterstor wird entsprechend Bestand mit 7,00 m wiederhergestellt. Die beidseitig vorhandenen Gehwege werden aufgrund der Änderung der Stützen- und Widerlagerstellung entlang dem Peterstor und ausgehend vom anschließenden Bestand im Umbaubereich richtlinienkonform mit  $\geq 2,00$  m bzw. 2,50 m Breite hergestellt. Die Fahrbahn der Konrad-Zuse-Straße wird nicht verändert. Der zur B 324 gerichtete Gehweg stellt künftig nur noch die Zuwegung zur Bushaltestelle an der B 324 dar, da entlang der B 324 selbst kein Gehweg mehr vorgesehen wird. In Abstimmung mit der Stadt Bad Hersfeld wird der Gehweg in bestehender Breite wiederhergestellt und im Bereich der Bushaltestelle B 324 – Frankfurter Straße, FR Innenstadt erfolgt die Wiederherstellung des Gehweges mit einer richtlinienkonformen Breite von 2,50 m.

#### 6. Querneigung, Verwindung und Anrampung

Die Parametergrenzwerte für die B 324 (Hauptstrecke in der Verbindung zwischen Reichsstraße und B 27 sowie den Rampen Hainstraße und Breitenstraße) nach der RAS 06 sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Tabelle 10: Parametergrenzwerte RASSt 06 Neigung anbaufreie Hauptverkehrsstraßen

<b>Parameter</b>	<b>Soll RASSt 06 Anbaufreie Hauptverkehrsstraße Vzul = 50 km/h</b>
Mindestquerneigung	2,5 %
Höchstquerneigung	6,0 % (7,0 %)
Anrampungshöchstneigung	0,5 x a, 2,0 (a≥4,0 m)
Anrampungsmindestneigung	0,10 * a

Die angegebenen Minimalwerte der Anrampungsneigung (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 73) befinden sich alle in Bereichen ohne Verwindung. Hier erfolgt lediglich eine Anrampung zwischen Querneigungen gleicher Richtung. Die Unterschreitungen lösen keine entwässerungsschwachen Zonen aus und sind unkritisch (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 73).

Die Parametergrenzwerte nach der RASSt 06 zur Querneigung, Verwindung und Anrampung für die restlichen Straßen (Bismarckstr. Ost FR Hainstraße, Bypass - Bismarckstr. Ost und Bismarckstr. West) sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Tabelle 11: Parametergrenzwerte RASSt 06 Neigung angebaute Stadtstraßen

<b>Parameter</b>	<b>Soll RASSt 06 Angebaute Stadtstraßen Vzul = 50 km/h</b>
Höchstquerneigung	2,5 %
Anrampungsmindestneigung	0,10 * a

Die für die zuvor aufgeführten Straßen vorgesehenen höheren Querneigungen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt

74, Tabelle 11) beruhen auf den Empfehlungen des Sicherheitsaudits (siehe Punkt 2 unter der Defizitgruppe Linienführung auf Seite 3) vom 06.08.2019 und weichen von den Sollwerten gemäß RAST 06 ab. Die höheren Querneigungen sind Folge aus der Abweichung des Kurvenmindestradius. Dieser müsste 80 m gemäß RAST 06 –Tabelle 20- betragen, jedoch beträgt dieser hier nur 50 m aufgrund des Zwangspunktes der angrenzenden Bebauung (vgl. E-Mail der Vorhabenträgerin vom 02.10.2024 als Antwort auf die Aufklärungsfrage der Planfeststellungsbehörde vom 02.10.2024).

Die angegebenen Minimalwerte der Anrampungsneigung befinden sich alle in Bereichen ohne Verwindung (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 74). Hier erfolgt lediglich eine Anrampung zwischen Querneigungen gleicher Richtung. Die Unterschreitungen lösen keine entwässerungsschwachen Zonen aus und sind unkritisch (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 74).

In Radien werden entsprechend der RAST 06 Kurveninnenrandverbreiterungen vorgesehen. Fahrbahnaufweitungen oder Einziehungen werden entsprechend den Vorgaben der RAST 06 gestaltet, die Mindestlänge beträgt 20 m. Die Fahrbahnen werden wie im Bestand mit Borden eingefasst, die gleichzeitig der Wasserführung zur Entwässerung dienen. Die Entwässerung erfolgt mittels am Tiefrand angeordneten Straßenabläufen (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 8 Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen).

#### 7. Barrierefreie Rampen Fußgängerunterführung West und Ost (Bismarckstraße Ost – Hainchenweg)

Gemäß der Abstimmung zwischen der Vorhabenträgerin und den Straßenverkehrsbehörden wird die getrennte Fußgänger- und Radfahrerführung bei den an die Unterführung anschließenden Rampen beibehalten.

Der Gesamtquerschnitt der barrierefreien Rampen West und Ost besteht aus einer Mindestbreite von 2,50 m für einen einseitigen Zweirichtungsradweg

gemäß ERA, Tabelle 5 und dem Grundmaß von 1,80 m für Fußgänger gemäß RASSt 06 -Bild 20- sowie der EFA -Bild 4-. Der Sicherheitsraum von 0,25 m gemäß RASSt 06 -Tabelle 3- und die Begrenzungstreifen von 0,30 m gemäß ERA -Punkt 3.4- werden ebenfalls im Gesamtquerschnitt berücksichtigt. Zu den Querschnittelelementen, aus denen sich der Gesamtquerschnitt der Rampen West und Ost zusammensetzt, wird auf die nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 75 verwiesen. Bestandteil der Rampe West ist eine neue Treppenanlage, die notwendig wird, da die barrierefreie Rampe im Bereich der vorhandenen Treppenanlage angeschlossen werden muss. Die Treppenanlage erhält eine Gesamtbreite von 3,50 m., die sich in 2,00 m Treppenbreite und in einer 1,50 m breiten Kinderwagenspur aufteilt. Zwischen Treppe und Kinderwagenspur wird ein Geländer angeordnet. Gegenüber dem Bestand erfolgt in der Unterführung und der Rampe Ost ein Seitentausch des Fußgänger- und Radfahrerbereichs, um im Zusammenhang mit der Rampe West und der westlich vorgesehenen Treppenanlage im Unterführungsbereich Kreuzungen von Fußgänger- und Radverkehr zu vermeiden.

Im Zuge des Verlaufes der vorhandenen Unterführung zwischen den barrierefreien Rampen West und Ost (Bismarckstraße Ost – Hainchenweg) sind im Bestand seitliche Zugänge angebunden. Der Zugang von der Bismarckstraße West / Breitenstraße wird zukünftig als Notausgang bzw. für Unterhaltungs- / Instandsetzungsmaßnahmen genutzt. Nördlich des Pumpwerkes 78 sowie südlich des Treppenaufgang zur Bismarckstraße West wird hierfür eine Stahlbetonwand ein Stahlgitterzaun mit Tür in den vorhandenen Trog eingezogen. Der Zugang zum Pumpwerk 78 erfolgt daher zukünftig von der Unterführung aus. Der Zugang von der Bismarckstraße Ost, der im Bestand als Treppenanlage ausgebildet ist, wird im Zuge des Vorhabens zur Rampe umgebaut. Durch die kurze Länge und den Höhenunterschied wird hierbei ein Längsgefälle von ca. 11 % erreicht. Zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Bad Hersfeld besteht Einvernehmen zur Überschreitung des maximalen Längsgefälles von 1,7 Prozent für Fußgänger- und

Radfahrerrampen nach RASSt bzw. ERA (vgl. E-Mail der Stadt Bad Hersfeld vom 12.03.2021 an die Vorhabenträgerin sowie der Vorhabenträgerin vom 26.09.2024 als Antwort auf die Aufklärungsfrage der Planfeststellungsbehörde vom 27.08.2024) Die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken.

#### 8. Barrierefreie Rampe Fußgängerunterführung Kleine Industriestraße

Für die barrierefreie Rampe Kleine Industriestraße ist gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO für Radwege: (Einrichtungsrادweg 1,50 m / Zweirichtungsrادweg 3,00 m) und der ERA -Tabelle 5- ein Regelmaß von 3,00 m (2,50 m bei geringer Verkehrsstärke) vorzusehen. Für die Herstellung dieser richtlinienkonformen Abmessungen wäre ein Eingriff in das angrenzende Flurstück 45/94 und in die dort verlaufende einzige Zufahrtsmöglichkeit zur Rückseite des auf dem Flurstück vorhandenen Gebäudes erforderlich, außerdem Eingriffe in die in der Zufahrt liegenden Ver- und Entsorgungsleitungen (Mischwasserkanal, Gasleitung, Trinkwasserleitung, Mischwasser Anlieger). Aufgrund diese Zwangspunktes wurde eine Breite von 2,06 m gewählt, welche wenigstens dem Mindestmaß der RASSt 06 -Bild 19- und ERA -Bild 3- bei Begegnung und Nebeneinanderfahren entspricht. Dem Grundmaß von 1,80 m für Fußgänger gemäß RASSt 06 -Bild 20- sowie der EFA -Bild 4- wird entsprochen. Das gleiche gilt den Sicherheitsraum von 0,25 m gemäß RASSt 06 -Tabelle 3- und dem Begrenzungsstreifen von 0,30 m gemäß ERA -Punkt 3.4-. Weiterhin sind die Zwischenpodeste in den Rampen im Bereich der Abwinklungen so ausgebildet, dass im Gehbereich die Kurvenfahrt eines Rollstuhls gemäß RASSt 06 -Bild 21- gewährleistet ist. Zu den Querschnittselementen, aus denen sich der Gesamtquerschnitt Rampe Kleine Industriestraße zusammensetzt, wird auf die nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 76 verwiesen.

Die Abweichungen in Bezug auf die vorgesehene Mindestbreite wurden von der Vorhabenträgerin ausreichend begründet (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 76) Der eingeschränkte Gesamtquerschnitt ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

### 3.4 Fahrbahnaufbau und Befestigung

Die sich aus den Prognoseverkehrsmengen ergebende Belastungsklasse und frostsicherer Oberbau gemäß RStO 2012 bei grundhaftem Ausbau bzw. Wiederherstellung wurde für alle von Baumaßnahmen betroffenen Verkehrsanlagen ermittelt (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 14.1, Ermittlung der Belastungsklassen, Gesamtstärke frostsicherer Oberbau). In der nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 77 und 78 wird diese Ermittlung auch nochmal zusammengefasst dargestellt.

Die Deckschicht der Fahrbahn der B 324 soll als lärmmindernder Asphalt mit Korrekturwerten gemäß RLS 19 hergestellt werden.

$D_{SD,SDT,FzG} (v)$

Pkw < 60 km/ h -2,6 dB

Lkw < 60 km/h -1,8 dB

Die Befestigung in den barrierefreien Rampen West und Ost (Bismarckstraße Ost – Hainchenweg) erfolgt in Betonbauweise gemäß RStO 12, Tafel 6, Zeile 1 mit einer Stärke von 12 cm. Die entsprechenden Unterbauten sind in den Bauwerkskörpern integriert, da es sich um Grundwasserwannen handelt.

Bei der Rampe Kleine Industriestraße ist keine Grundwasserwanne notwendig. Für die Rampe Kleine Industriestraße wird gemäß RStO 12, Tafel 6, Zeile 2 ein Pflasteroberbau wie folgt vorgesehen:

8 cm Pflaster

4 cm Bettung

28 cm Frostschutzschicht

40 cm Gesamtstärke

Die sich ergebenden Böschungsbereiche bei der gegenständlichen Maßnahme werden gemäß den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau, Ausgabe 2017 (ZTV E-StB 17) mit einer Neigung  $\leq 1:1,5$  abgeböscht und begrünt.

Beleuchtungs- und Beschilderungsmasten werden entsprechend den Vorgaben der RAS 06 in den erforderlichen Abständen zu den Fahrbahnrändern und an den Geh- und Radwegen aufgestellt. Bei der Aufstellung von Schildern an Geh- und Radwegen, sowie den Rampen zur Unterführung wird eine lichte Höhe von 2,50 m freigehalten, sofern die Schilder in den Verkehrsraum hineinragen.

### **3.5 Knotenpunkte**

Die Anordnung der Knotenpunkte entspricht insgesamt dem Bestand. Da es sich im Planungsbereich um eine innerstädtische Straße handelt, bestehen keine besonderen Anforderungen an Knotenabstände. Eine Übersicht der Knotenpunkte sowie deren Gestaltung und Bemessung ist aus der nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b, Erläuterungsbericht, Blatt 79 bis 86 zu entnehmen.

### **3.6 Öffentliche Verkehrsanlagen (Bus- sowie Fuß- und Radverkehr)**

Der Busverkehr der Stadt- und Regionalbusse dient zwei Bushaltestellen an der B 324 zwischen den DB-Strecken sowie dem Knotenpunkt mit der B 27 an:

- - Bushaltestelle an der FR Reichsstraße zwischen Bau-km 0+550 – 0+600, im Bestand ausgebildet als Bushaltebucht
- - Bushaltestelle an der FR A4 Bau-km 0+540 – 0+570, im Bestand im Fahrbahnbereich.

Die B 324 ist im Prognoseplanfall 2030 je Richtungsfahrbahn mit maximal 1.480 bzw. 1.740 Kfz/h belastet. Gemäß RAS 06 -Tabelle 41- ist die Ausbildung der Bushaltestellen in Form von Bushaltebuchten erforderlich. Beide Bushaltebuchten werden barrierefrei hergestellt. Die Bordhöhe im Haltebereich wird mit 22 cm sowie entsprechenden Leiteinrichtungen für Sehbehinderte gemäß dem Informationsblatt für Bushaltestellen von Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Stand 2019, vorgesehen (vgl. nachrichtlich

planfestgestellte Unterlage 1b – Erläuterungsbericht - S. 94f.). Die Gestaltung der Bushaldebuchten und ihrer Bestandteile ist nicht Gegenstand der dieses Planfeststellungsbeschlusses, so dass den Wünschen und Anregungen der Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH vom 10.06.2022 zur Gestaltung durch die Planfeststellungsbehörde nicht Rechnung getragen werden kann. Der Forderung der GmbH, die barrierefreie Anfahrbarkeit der Haltestelle Richtung Innenstadt (FR Reichsstraße) nachzuweisen, wurde Rechnung getragen. Die Planfeststellungsbehörde hat den maßgebenden Schleppkurvennachweis überprüft und festgestellt, dass der Anfahr eines Gelenkbusses entsprochen wird, so dass ein barrierefreies Ein- und Aussteigen möglich ist.

Die Bushaldebucht an der B 324 FR Reichsstraße wird im Zuge des Ersatzneubaus wiederhergestellt. Die Bushaldebucht erhält eine Länge von 18 m im Aufstellbereich. Der Zu- und Ausfahrtsbereich wird entsprechend RAS 06 -Bild 92- gestaltet. Die Gesamtlänge der Bushaldebucht beträgt 76,65 m, die Breite 3,00 m. Die Tiefe des Gehweges wurde der Forderung der Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH vom 10.06.2022 entsprechend im Zuge der 1. Planänderung auf 2,50m angepasst (vgl. planfestgestellte Unterlage 5.1, Bl. 2b – Lageplan). Der Zufahrtsbereich in die Bushaldebucht liegt wie im Bestand innerhalb der Einfahrt der Konrad-Zuse-Straße in die B 324. Die Markierung und Vorfahrtregelung werden entsprechend vorgenommen. Aufgrund der räumlichen Zwangspunkte im Bestand kann diese Situation nicht geändert werden.

Die Bushaltestelle an der B324 FR BAB 4 weist derzeit keine ausreichende Aufstellfläche in Länge und Breite auf. Bei haltendem Bus wird der Verkehr auf der südlichen Fahrspur Richtung A4 behindert. Die Richtungsfahrbahn der B 324, der Mittelstreifen und der südlich vorhandene Geh- und Radweg werden nun so umgebaut, dass alle durchgehenden Fahrspuren Breiten gemäß den Richtlinien erhalten. Die Bushaltestelle wird auf der Fahrbahn mit einer Breite von 3,00 m und 30 m Länge Aufstellbereich, gesamt 85 m markiert. Der

Zufahrtbereich liegt bereits in der Einmündung der Kleinen Industriestraße. Der Fahrbahnteiler in der Kleinen Industriestraße ist entsprechend abgerückt. Da in die Bushaltestelle auch aus der Kleinen Industriestraße eingefahren werden soll, ohne die Fahrstreifen der B 324 mitzubenutzen, wird die Abgrenzung der Bushaltestelle markiert. Auf den südlich angrenzenden Grundstücken (Flurstücke 45/84 und 149/8, Flur 15, Gemarkung Bad Hersfeld) können wegen der Verbreiterung der Bushaltestelle vier Parkstände nicht mehr angefahren werden. Die Stadt Bad Hersfeld befindet sich hierzu mit dem Grundstückseigentümer noch in Abstimmung (vgl. E-Mail der Stadt Bad Hersfeld vom 16.03.2021 an die Vorhabenträgerin). Eine Verschiebung der Bushaltestelle nach Westen ist aufgrund der Einmündung der Kleinen Industriestraße und barrierefreien Rampe, nach Osten aufgrund des unmittelbar angrenzenden Knotenpunktes der B 324 mit der B 27 und der Aufweitung für die erforderliche Fahrstreifenanzahl und -länge ebenfalls nicht möglich. Die vorgesehene Planung wurde im Vorfeld mit der Stadt Bad Hersfeld, den Straßenverkehrsbehörden, der Polizei und dem Behindertenbeauftragten der Stadt Bad Hersfeld abgestimmt.

Im Bereich der südlich angrenzenden Flurstücke 45/84 und 149/8, wird außerdem an der Hinterkante des dort verlaufenden Geh- und Radweges noch ein Buswartehaus aufgestellt. Der von Osten der B 27 kommende getrennte Geh- und Radweg wird hierfür im Bereich der Bushaltestelle als gemeinsamer Geh-/Radweg mit einer Breite von 3,30 m zzgl. 1,00 m Aufstellbereich zur Bordkante entsprechend der ERA -Bild 26- ausgebaut. Eine Querschnittsausbildung für eine getrennte Geh- und Radwegführung würde eine Mehrbreite erfordern, die aufgrund der genannten Zwangspunkte unter C.III.3.1 nicht möglich ist. Aus den genannten Gründen unter C.III.3.1 haben sich die Vorhabenträgerin und die Stadt Bad Hersfeld zu einer abschnittswisen Einengung der Geh- und Radwegführung entschieden. Die sich ergebende Breite ist die Mindestbreite für einen gemeinsamen Geh- und Radweg gemäß RAS 06.

Im Bereich der Einmündung der Breitenstraße in die Bismarckstraße West befindet sich am südlichen Fahrbahnrand eine Bushaltestelle für den Regionalbus. Diese Bushaltestelle bleibt bezüglich von Fahrbahnbefestigung, Bord und Wartebereich erhalten. Lediglich im Ausfahrbereich sind Anpassungen entsprechend den Anforderungen an die Fußgänger- und Radfahrerführung im Knoten vorgesehen.

#### **4. Naturschutz und Landschaftspflege**

##### **4.1 Bestandserfassung**

Zur Erfassung der Biotopausstattung wurde im Jahr 2019 eine flächendeckende Biotop- und Nutzungstypenkartierung durchgeführt (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.1a). Darüber hinaus wurden die Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie, die Rote-Liste-Arten sowie die nach § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 13 HAGBNatSchG geschützten Biotope erfasst. In dem 5,3 ha großen Untersuchungsgebiet dominieren aufgrund der innerstädtischen Lage sehr stark bzw. völlig versiegelte Flächen auf rd. 72 % der Gesamtfläche.

Der Bereich, in dem die Maßnahmen verwirklicht werden sollen, wird zudem geprägt durch Hecken- und Gebüschpflanzungen, Ruderalfluren, Baumgruppen und Baumreihen einheimischer sowie nicht einheimischer Arten, gärtnerisch gepflegte Anlagen im besiedelten Bereich sowie durch arten- und strukturarme Hausgärten (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.1a). Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie und geschützte Biotoptypen nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG konnten im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen werden.

Die Auswirkungen auf die Fauna einschließlich der Thematik des besonderen Artenschutzes wurden 2019 auf der Grundlage vorliegender faunistischer und

floristischer Daten und eigener Kartierungen im Eingriffsbereich ermittelt (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3). Dabei wurden sämtliche Arten und Artengruppen gezielt nachgesucht, für die in den damaligen Unterlagen eine Relevanz sowie ein Vorkommen im Wirkraum erwartet wurden. Die faunistischen Untersuchungen umfassten die Avifauna (einschließlich Kartierung der Horste und Höhlenbäume), die Artengruppe Fledermäuse sowie Reptilien (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3).

Die Methoden der Erfassung der jeweiligen Arten bzw. Artengruppen ist Unterlage 19.1a (Kap. 2.2, S. 10) i. V. m. dem Flora-Fauna-Gutachten (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 23) zu entnehmen. Die Aufklärung beim der Vorhabenträgerin ergab, dass sich aus der Aktualisierung des Leitfadens der Erfassungsmethoden und –zeiträume bei faunistischen Untersuchungen zu straßenrechtlichen Eingriffsvorhaben in Hessen von September 2020 keine Auswirkungen hinsichtlich der Kartiererergebnisse ergeben (E-Mail von Hessen Mobil vom 17. Juli 2024).

Im Untersuchungsgebiet wurden 57 Vogelarten nachgewiesen, hiervon zählen 45 Arten zu den Brut- bzw. Reviervögeln des Untersuchungsgebiets, sieben Arten treten als Nahrungsgäste, eine Art als Überflieger und vier Arten als Durchzügler auf. Gemäß der 11. Fassung der Roten Liste der bestandsgefährdeten Brutvogelarten Hessens vom Dezember 2023 befinden sich 30 Arten in einem ungünstig-unzureichenden Erhaltungszustand. Mindestens sieben Fledermausarten wurden erfasst, sicher bestimmt wurden die Arten Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Fransenfledermaus, Großes Mausohr und Großer Abendsegler. Weiterhin wurden Nachweise der Schwesterarten Bart- und Brandtfledermaus erbracht. Außerdem wurde die Zauneidechse im Untersuchungsgebiet nachgewiesen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3).

Zudem wurde im Rahmen der Untersuchungen in der laubfreien Zeit, am 23.03.2019, eine Sichtkontrolle der Gehölzflächen im Untersuchungsgebiet im

Hinblick auf Baumhöhlen- und Spalten durchgeführt. Bei den Kartierungen wurden insgesamt acht Höhlenbäume festgestellt. Insgesamt befinden sich sieben Höhlenbäume innerhalb des Untersuchungsraumes.

Neben den eigenen Kartierungen wurden weitere Quellen ausgewertet: Daten der zentralen Natis-Artendatenbank, natureg.de und der staatlichen Vogelschutzwarte (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3).

## **4.2 Schutzgebiete**

An das Untersuchungsgebiet angrenzend befinden sich mehrere Schutzgebiete. Hierzu gehören das Vogelschutzgebiet „Fuldata zwischen Rotenburg und Niederaula“ (5024-401) und das FFH-Gebiet „Auenwiesen von Fulda, Rohrbach und Solz“ (5024-305) sowie das Landschaftsschutzgebiet „Fulda Aue“ (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.1a). Durch das Vorhaben werden die Gebiete nicht beeinträchtigt (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b Erläuterungsbericht, Prüfkatalog vom 19. Juni 2018 zur Ermittlung der UVP-Pflicht von Bundesfernstraßenvorhaben sowie die Stellungnahme des Dezernates 27 - Naturschutz bei Planungen und Zulassungen, Naturschutzdaten, RP Kassel vom 21. Oktober 2022 und vom 20. Oktober 2023).

## **4.3 Artenschutz**

Wie die Prüfung der planfestgestellten Unterlagen durch die Planfeststellungsbehörde ergeben hat, stehen den Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Belange entgegen, da durch das Vorhaben gegen keines der Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird. Es sind auch aufgrund der planfestgestellten Maßnahmen sowie der Auflagen unter Ziffer A.V.4 keine Beeinträchtigungen der im Planungsraum nachgewiesenen besonders oder streng geschützten Arten oder europäisch geschützten Vogelarten gegeben. Die Erteilung einer

Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG für die Verwirklichung der Verbotstatbestände i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG war daher nicht erforderlich.

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 artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3), des landschaftspflegerischen Begleitplanes (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.1a), des Lageplans der landschaftspflegerischen Maßnahmen (vgl. planfestgestellte Unterlagen Nr. 9.2a), der Maßnahmenblätter (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 9.3a), des Bestands- und Konfliktplans (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen Nr. 19.2) sowie des Flora-Fauna-Gutachtens (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 23).

Die vorgenannten Unterlagen berücksichtigen aufgrund des Zeitpunkts ihrer Erstellung die Rote Liste der bestandsgefährdeten Brutvogelarten Hessens in ihrer 10. Fassung (Stand Mai 2014, Herausgeber: Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV)) sowie die „Gesamartenliste Brutvögel Hessens mit Angaben zu Schutzstatus, Bestand, Gefährdungsstatus sowie Erhaltungszustand“ (Staatliche Vogelschutzwarte für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland; März 2014). Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen ihrer Prüfung die aktuelle 11. Fassung der Roten Liste der bestandsgefährdeten Brutvogelarten Hessens vom Dezember 2023 beachtet (siehe C.III.4.3.3).

#### **4.3.1 Bestandsermittlung**

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen erlauben eine ausreichende sachgerechte Ermittlung sowie Bewertung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände. Zur Erfassung der Flora und Fauna

sowie ihrer Lebensräume hat eine flächendeckende Biotoptypenkartierung sowie eine faunistische Erhebung im Jahr 2019 stattgefunden.

Im Wirkungsbereich des Vorhabens wurde untersucht, welche artenschutzrechtlich relevanten Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und welche europäischen Vogelarten aktuell vorkommen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3).

Im Einzelnen wurden folgende allgemein häufige Vogelarten mit einem günstigen Erhaltungszustand angetroffen:

- Amsel (*Turdus merula*)
- Bachstelze (*Motocilla alba*)
- Blaumeise (*Parus caeruleus*)
- Buchfink (*Fringilla coelebs*)
- Dohle (*Corvus monedula*)
- Dorngrasmücke (*Sylvia communis*)
- Gartenbaumläufer (*Certhia brachydactyla*)
- Gartengrasmücke (*Sylvia borin*)
- Großer Buntspecht (*Picoides major*)
- Grünspecht (*Picus viridis*)
- Hausrotschwanz (*Phoenicurus ochruros*)
- Haussperling (*Passer domesticus*)
- Klappergrasmücke (*Sylvia curruca*)
- Kleiber (*Sitta europaea*)
- Kohlmeise (*Parus major*)
- Kolkrabe (*Corvus corax*)
- Mönchgrasmücke (*Sylvia atricapilla*)
- Nachtigall (*Luscinia megarhynchos*)
- Rabenkrähe (*Corvus corona*)
- Ringeltaube (*Columba palumbus*)
- Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*)
- Schwanzmeise (*Aegithalos caudatus*)
- Schwarzmilan (*Milvus migrans*)
- Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*)

- Zilpzalp (*Phylloscopus collybita*)

Weiterhin wurden folgende Anhang IV-Arten und Vogelarten mit einem ungünstig-unzureichenden oder ungünstig-schlechten Erhaltungszustand in Hessen angetroffen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3):

Fledermäuse:

- Brandtfledermaus/Bartfledermaus (*Myotis brandtii / mystacinus*)
- Großes Mausohr (*Myotis myotis*)
- Fransenfledermaus (*Myotis nattereri*)
- Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*)
- Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*)
- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)
- Mückenfledermaus (*Pipistrellus pygmaeus*)

Reptilien:

- Zauneidechse (*Lacerta agilis*)

Vögel:

- Birkenzeisig (*Carduelis flammea*)
- Elster (*Pica pica*)
- Feldsperling (*Passer montanus*)
- Fischadler (*Pandion haliaetus*)
- Fitis (*Phylloscopus trochilus*)
- Gartenrotschwanz (*Phoenicurus phoenicurus*)
- Gebirgsstelze (*Motacilla cinerea*)
- Gelbspötter (*Hippolais icterina*)
- Girlitz (*Serinus serinus*)
- Grünfink (*Carduelis chloris*)
- Heckenbraunelle (*Prunella modularis*)
- Kernbeißer (*Coccothraustes coccothraustes*)
- Kormoran (*Phalacrocorax carbo*)

- Kuckuck (*Cuculus canorus*)
- Mauersegler (*Apus apus*)
- Mäusebussard (*Buteo buteo*)
- Mehlschwalbe (*Delichon urbicum*)
- Rauchschnalbe (*Hirundo rustica*)
- Rotmilan (*Milvus milvus*)
- Star (*Sturnus vulgaris*)
- Stieglitz (*Carduelis carduelis*)
- Stockente (*Anas platyrhynchos*)
- Sumpfrohrsänger (*Acrocephalus palustris*)
- Teichrohrsänger (*Acrocephalus scirpaceus*)
- Türkentaube (*Streptopelia decaocto*)
- Turmfalke (*Falco tinnunculus*)
- Wacholderdrossel (*Turdus pilaris*)
- Wachtel (*Coturnix coturnix*)
- Weidenmeise (*Parus montanus*)
- Wiedehopf (*Upupa epops*)

Außerdem wurden folgende Vogelarten mit einem unbekanntem Erhaltungszustand nachgewiesen: Nilgans (*Alopochen aegyptiaca*) und Haustaube (*Columba livia f. domestica*).

Weitere planungsrelevante Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie oder des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie wurden im Wirkungsbereich des Vorhabens nicht angetroffen.

Ein Vorkommen der Artengruppe Amphibien, Tagfalter / Nachtfalter, Weichtiere, Käfer und Libellen sowie von weiteren Säugetieren und von relevanten Pflanzenarten konnte für den Wirkungsbereich des Vorhabens von vornherein ausgeschlossen werden, da keine geeigneten Lebensräume im Eingriffsbereich vorhanden sind sowie keine Hinweise zum Vorkommen dieser Artengruppen vorliegen bzw. für diese Artengruppen keine Empfindlichkeit

gegenüber den projektbedingten Wirkfaktoren besteht (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3).

Im Untersuchungsjahr 2019 konnten mittels Detektorbegehungen und automatischer akustischer Erfassung mindestens sieben Fledermausarten nachgewiesen werden. Das Artenspektrum ist als durchschnittlich anzusehen, was durch die innerstädtische sowie durch wenige Gehölze, Bäume oder offene Gewässer bedingt ist. Die Zwergfledermaus sowie der Große Abendsegler wurden während der Untersuchung im Jahr 2019 am häufigsten erfasst, beide Arten nutzen das Untersuchungsgebiet insbesondere als Jagd- und Transferraum. Zudem wird für die Zwergfledermaus von Wochenstuben in den umliegenden Gebäuden ausgegangen. Weiterhin sind für die nachgewiesenen Fledermausarten Einzel- und Zwischenquartiere in der Aktivitätszeit auch in Baumhöhlen sowie in den Spalträumen des Brückenbauwerks möglich (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3).

Winterquartiere im Bereich der unterirdischen Gänge der Geis und der Fliegengeis konnte anhand der Untersuchungen im Winter 2020/2021 (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3 Anhang 1) ausgeschlossen werden.

Im Untersuchungsjahr 2019 konnten im Eingriffsbereich keine Zauneidechsen nachgewiesen werden. Der Bereich bietet nur eine geringe Habitateignung, da dieser überwiegend verschattet ist und nur sehr kleinflächig Habitatstrukturen vorhanden sind.

Ein regelmäßiges Vorkommen im Eingriffsbereich ist somit nicht anzunehmen, allerdings kann aufgrund der Nähe zu geeigneten Habitaten das Vorkommen von Einzeltieren nicht vollständig ausgeschlossen werden. Flächen mit geeigneten Habitatstrukturen für die Zauneidechse befinden sich ca. 50 m südlich des Eingriffsbereiches. Hier liegen breite Streifen mit Stein- und

Sandhaufen, Gehölze und Gebüsche sowie verbrachte Bereiche vor (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3).

Im Planungsraum wurden 57 Vogelarten nachgewiesen, davon sind insgesamt 30 Arten, die in Hessen – mit einem „ungünstigen bis schlechten“ Erhaltungszustand bewertet werden. Bei den Vogelarten Girlitz, Stieglitz und Wacholderdrossel konnten Brutreviere im Eingriffsbereich nachgewiesen werden, wodurch ein vorhabenbedingter Verlust eines Brutrevieres nicht ausgeschlossen werden können. Für den Girlitz, den Stieglitz und die Wacholderdrossel ist eine vorgezogene lebensraumverbessernde Maßnahme (5 A<sub>CEF</sub>) im räumlichen Zusammenhang vorgesehen, zur Wahrung der ökologischen Funktionen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten und zur Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Population. Sie zielen darauf ab, die vorhabenbedingten Lebensraumverluste vollständig zu kompensieren. Insgesamt konnte eine Qualitätsminderung für die Vogelarten Girlitz, Stieglitz und Wacholderdrossel hinsichtlich der Verfügbarkeit von Brutplätzen ausgeschlossen werden. Zudem wirkt sich die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (5 A<sub>CEF</sub>) positiv auf die Arten Elster, Grünfink, Kernbeißer, Star und Turmfalke aus (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3 Anhang 1, Ergänzung von 07-2024). Somit verbleiben keine Beeinträchtigungen der ökologischen Funktion für die lokalen Vorkommen.

Die baubedingten Störwirkungen erfolgen nur temporär, zudem handelt es sich überwiegend um Arten mit geringer Störsensibilität. Zudem unterliegt der betroffene Bereich der Vorbelastung durch die innerörtliche Lage sowie durch den bestehenden Verkehr. Dadurch können insgesamt populationswirksame Störungen ausgeschlossen werden. Weiterhin sind vorhabenbedingte Beeinträchtigungen durch das Einhalten der Rodungen außerhalb der Brutzeiten (vgl. Maßnahme 1 V) und durch den Erhalt und Schutz von Altbäumen als Fortpflanzungs- und Ruhestätte (vgl. Maßnahme 2.1 V) nicht zu erwarten.

Durch das Vorhaben wird das Tötungs- und Verletzungsgebot nicht verwirklicht und es tritt keine erhebliche Störung mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ein. Die Vorgaben der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden daher gewahrt.

Darüber hinaus konnte für verschiedene im Plangebiet nachgewiesene Brutvogelarten ein Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG bereits im Vorhinein (ohne vertiefte Einzelfallprüfung) ausgeschlossen werden, da aufgrund ihrer Häufigkeit und Anpassungsfähigkeit sowie der vorhandenen Lebensraumausstattung davon ausgegangen werden kann, dass die ökologischen Funktionen ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewahrt werden und durch das Vorhaben keine Tiere verletzt oder getötet werden sowie keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population eintritt (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3).

Folglich sind von dem Vorhaben europäische Vogelarten sowie nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützte Arten (Fledermausarten und die Zauneidechse) betroffen. Durch das Vorhaben kommt es zu einer Inanspruchnahme von Gehölzstrukturen, Baumgruppen, Baumreihen sowie Einzelbäumen, welche als Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vogel- und Fledermausarten dienen. Durch den Abriss des Brückenbauwerks können zudem potenzielle Einzel- und Zwischenquartiere von Fledermäusen betroffen sein. Weiterhin können Zauneidechsen beim Einwandern in das Baufeld sowie bei der Baufeldräumung verletzt oder getötet werden.

#### **4.3.2 Maßnahmenplanung**

Zum Schutz der Fledermausfauna, der Avifauna und der Zauneidechse sind Maßnahmen zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) erforderlich, die in den planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmenplan

aufgenommen (vgl. planfestgestellte Unterlagen 9.2a) und mit Auflagen (vgl. A.V.4) gesichert wurden:

- Die baubedingte Rodung und Baufeldräumung von Gehölzen, Vegetation im Zuge der Herstellung des Baufeldes sind außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten sowie Aktivitätszeiten von wildlebenden Vogelarten und Fledermausarten im Zeitraum vom 01. November bis zum 28. Februar durchzuführen (Maßnahme 1 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a).
- Zum Schutz von Fledermausarten und von wildlebenden Vogelarten sind die Höhlenbäume vor der Rodung auf Besatz zu kontrollieren und zu verschließen (Maßnahme 2 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a).
- Durch den Erhalt und Schutz von Altbäumen wird die Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Fledermaus- und wildlebenden Vogelarten vermieden (Maßnahme 2.1 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a).
- Zum Schutz von Fledermausarten ist das Brückenbauwerk vor dem Abriss auf Besatz zu kontrollieren. Zudem sind potenzielle Quartierstrukturen sowie unbesetzte Spalten zu verschließen (Maßnahme 2.2 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a).
- Um ein Einwandern der Zauneidechse in das Baufeld zu vermeiden, ist das Baufeld zuvor mit Reptilienschutzzäunen für die Bauzeit zu schützen. Die Zäune sind so zu gestalten, dass einzelne Tiere, die sich im Bereich des Baufeldes befinden, hinausgelangen können (Maßnahme 3 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a). Die im Baufeld verbleibenden Zauneidechsen sind abzufangen und außerhalb des Eingriffsbereiches umzusiedeln (Maßnahme 3.1 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a).
- Während der Bautätigkeit werden die Bauarbeiten, die landschaftspflegerischen und artenschutzrechtlichen Maßnahmen durch eine ökologische Baubegleitung betreut. Zudem kontrolliert die ökologische Baubegleitung vor Baubeginn und während der Bauzeit im Zeitraum zwischen März und Mitte November im Baustellenbereich

wöchentlich auf das Vorhandensein von Zauneidechsen und setzt diese in geeignete Habitate um (Maßnahme 3.2 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a).

- Zum Schutz von Fledermausarten, wird für den Verlust von potenziellen Habitatstrukturen, die als Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen können, das Quartierangebot durch das Ausbringen von Fledermauskästen erhöht (Maßnahme 4 A<sub>CEF</sub>, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a).

Für den Verlust von Brutrevieren des Stieglitzes, der Wacholderdrossel und des Girlitzes werden vorlaufende populationsstärkende Maßnahmen im Außenbereich ergriffen. Durch Strukturanreicherungen (Grünlandextensivierung und Baumpflanzungen) im Außenbereich in der offenen Feldflur werden hier Habitate für diese Arten geschaffen (Maßnahme 5 A<sub>CEF</sub>, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a). Zudem profitieren von der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme die Arten Elster, Grünfink, Kernbeißer, Star und Turmfalke (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3 Anhang 1, Ergänzung von 07/2024).

#### **4.3.3 Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Prüfung**

Mit dem zugelassenen Vorhaben ist kein Verstoß gegen die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG verbunden (siehe nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen 19.3).

Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung wurden alle Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und die europäischen Vogelarten berücksichtigt, die im Eingriffsbereich des Vorhabens nachgewiesen wurden oder deren Vorkommen aufgrund der gegebenen Habitatstrukturen im Eingriffsbereich möglich ist und für die Hinweise zum Vorkommen vorliegen.

Arten, deren natürliches Verbreitungsgebiet nicht im Bereich des geplanten Vorhabens liegt, deren Vorkommen innerhalb des Wirkraums ausgeschlossen werden kann sowie Arten, die gegenüber den jeweiligen Wirkfaktoren des Vorhabens nach gesicherten Kenntnissen keine Empfindlichkeit aufweisen bzw. erwarten lassen, wurden von einer weiteren Prüfung ausgeschlossen, da bei diesen Arten das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG von vornherein ausgeschlossen werden konnte. Eine vertiefte Prüfung konnte daher bei folgenden Arten ausgeschlossen werden: Biber, Fischadler, Flussregenpfeifer, Flussuferläufer, Kolkrabe, Kormoran, Kranich, Mäusebussard, Mehlschwalbe, Nilgans, Rotmilan, Schwarzmilan, Silberreiher, Teichrohrsänger, Wachtel und Wiedehopf.

Da im Vorhabenbereich aus der Gruppe der Amphibien, Tagfalter / Nachtfalter, Weichtiere, Käfer und Libellen keine planungsrelevanten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie festgestellt wurden, konnten diese ebenfalls von der vertieften Prüfung ausgeschlossen werden.

Für folgende Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, die nicht im Rahmen der Relevanzprüfung abgeschichtet wurden, wurde eine Prüfung auf Artniveau mittels des „Musterbogens für die artenschutzrechtliche Prüfung“ durchgeführt: Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Großes Mausohr, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Rauhautfledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus und Zauneidechse.

Folgende Brutvogelarten mit einem ungünstig-unzureichenden oder ungünstig-schlechten Erhaltungszustand in Hessen gemäß der 11. Fassung der Roten Liste der bestandsgefährdeten Brutvogelarten Hessens vom Dezember 2023 wurden auf Artniveau mittels des „Musterbogens für die artenschutzrechtliche Prüfung“ (Anhangs 1 des „Leitfadens für die artenschutzrechtliche Prüfung in Hessen“) hinsichtlich des Eintretens der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG geprüft:

Birkenzeisig, Elster, Feldsperling, Fitis, Gartenrotschwanz, Gebirgsstelze, Gelbspötter, Girlitz, Grünfink, Heckenbraunelle, Kernbeißer, Kuckuck, Mauersegler, Rauchschwalbe, Star, Stieglitz, Stockente, Sumpfrohrsänger, Türkentaube, Turmfalke, Wacholderdrossel und Weidenmeise.

Für folgende Vogelarten in einem aktuell günstigen Erhaltungszustand wurde im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (siehe nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3) ebenfalls eine Prüfung auf mithilfe des „Musterbogens“ durchgeführt, da diese Arten zum Zeitpunkt der Erstellung des Fachbeitrags gemäß der seinerzeit gültigen „Gesamtartenliste Brutvögel Hessens mit Angaben zu Schutzstatus, Bestand, Gefährdungsstatus sowie Erhaltungszustand“ (Staatliche Vogelschutzwarte für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland; März 2014) einen ungünstig-unzureichenden Erhaltungszustand aufwiesen: Dohle, Haussperling und Klappergrasmücke.

Durch die zeitliche Beschränkung der Gehölzrodungen auf die Zeit zwischen 01.11. und 28.02. (Maßnahme 1 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a) sowie durch die Kontrolle der Baumhöhlen und durch den Erhalt und Schutz von Altbäumen (Maßnahme 2 V und 2.1 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a) wird sichergestellt, dass keine Individuen von Vögeln und Fledermäusen in aktuell besetzten Fortpflanzungs- oder Ruhestätten verletzt oder getötet werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Weiterhin verhindert die Bauwerkskontrolle (Maßnahme 2.2 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a) die Tötung von Fledermäusen, damit wird ebenfalls eine Erfüllung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verhindert. Darüber hinaus wird durch das Abfangen von Reptilienarten und durch die Vermeidung des Wiedereinwanderns in das Baufeld durch einen reptiliensicheren Schutzzaun (Maßnahme 3 V und 3.1 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a) bewirkt, dass keine Individuen verletzt oder getötet werden und damit ebenfalls eine Erfüllung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verhindert. Durch das Vorhaben wird das Tötungsrisiko für die Individuen über das allgemeine Lebensrisiko nicht signifikant überstiegen. Mit dem zugelassenen Vorhaben ist

somit kein Verstoß gegen das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG normierte Tötungsverbot verbunden.

Weiterhin verhindert das Einhalten der Rodungen außerhalb der Brut- und Fortpflanzungszeit von Vögeln und Fledermäusen das Eintreten eines baubedingten Störungstatbestandes. Darüber hinaus ist angesichts der zeitlichen Befristung baubedingter Störwirkungen und der geringen Stör- bzw. Lärmempfindlichkeit der betroffenen Vogelarten nicht von einer vollständigen Entwertung des Vorkommensbereichs auszugehen. Durch das geplante Vorhaben werden keine populationswirksamen Störungen ausgelöst. Für die europäischen Vogelarten sowie für die wild lebenden Tiere der streng geschützten Arten wurde somit nachvollziehbar ausgeschlossen, dass während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erhebliche Störungen eintreten (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Der Erhaltungszustand der lokalen Population der Arten wird nicht verschlechtert.

Auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG wird nicht erfüllt. Infolge der Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben gehen Lebensräume von Vogel- und Fledermausarten verloren. Die Verluste werden durch die CEF-Maßnahmen 4 A<sub>CEF</sub> und 5 A<sub>CEF</sub> ausgeglichen, sodass ein Eintreten des Verbotstatbestands der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) vermieden wird, da die ökologische Funktionsfähigkeit der betroffenen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Zudem wird der Eintritt des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bei den im Eingriffsbereich vorkommenden Vogel- und Fledermausarten durch den Erhalt und Schutz von Altbäumen (Maßnahme 2.1 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a) und durch die Bauzeitenregelung verhindert (Maßnahme 1 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a).

Hinsichtlich der Brutvogelarten mit einem günstigen oder nicht bewerteten Erhaltungszustand in Hessen sowie für die Haustaube (unbekannter

Erhaltungszustand in Hessen) wurde eine vereinfachte tabellarische Prüfung unter Verwendung der „Mustertabelle zur Darstellung der Betroffenheiten allgemein häufiger Vogelarten“ (Anhang 2 des „Leitfadens für die artenschutzrechtliche Prüfung in Hessen“) durchgeführt. Dies betrifft die Arten: Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Buchfink, Dorngrasmücke, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Großer Buntspecht, Grünspecht, Hausrotschwanz, Kleiber, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Zaunkönig und Zilpzalp.

Für diese Vogelarten konnte ein Verstoß gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG ebenfalls ausgeschlossen werden. Der Verbotstatbestand der Verletzung oder Tötung (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) konnte durch die Bauzeitenregelung (vgl. Maßnahme 1 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a), die Baumhöhlenkontrolle und durch den Erhalt und Schutz von Altbäumen (vgl. Maßnahme 2 V und 2.1 V, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a) ausgeschlossen werden. Eine erhebliche Störung der Arten i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG tritt nicht ein.

Der Verbotstatbestand der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) kann unter Berücksichtigung des Rodungszeitraumes vom 01.11. bis 28.02. sowie durch den Erhalt und Schutz von Altbäumen ebenfalls ausgeschlossen werden. Zudem bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erfüllt, da die Arten in der Lage sind, kurzfristig in umliegende Biotopstrukturen auszuweichen (vgl. planfestgestellte Unterlage 19.1a).

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 und 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.

Durch die Planänderung wird das Tötungs- und Verletzungsgebot nicht verwirklicht und es tritt keine erhebliche Störung mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ein. Die Vorgaben der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden daher gewahrt. Einer Zulassung des Vorhabens stehen folglich keine artenschutzrechtlichen Belange entgegen.

#### **4.4 Genehmigung des Eingriffs in Natur und Landschaft**

Die Genehmigung des mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 Abs. 1 BNatSchG wurde gemäß § 17 Abs. 1 und § 15 BNatSchG i. V. m. § 7 Abs. 3 HAGBNatSchG im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel erteilt (vgl. E-Mail der Planfeststellungsbehörde vom 21. August 2024, Antwort der Oberen Naturschutzbehörde mit E-Mail vom 19. September 2024). Die Planfeststellungsbehörde hat die in der Stellungnahme (Schreiben vom 21. Oktober 2022) des Dezernates 27 - Naturschutz bei Planungen und Zulassungen, Naturschutzdaten (Obere Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Kassel) aufgeführten Nebenbestimmungen in diesen Beschluss übernommen (vgl. unter A.V.3 und A.V.4).

Die Anwendung des HAGBNatSchG begründet sich daraus, dass die Vorhabenträgerin von der Übergangsvorschrift des § 65 des Hessischen Gesetzes zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (Hessisches Naturschutzgesetz - HeNatG) vom 25. Mai 2023, zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 473, 475) Gebrauch gemacht hat und gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 10. November

2023 mitgeteilt hat, dass auf das hier planfestgestellte Vorhaben das HAGBNatSchG Anwendung finden soll.

Die Vorhabenträgerin hat einen landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.1a) sowie einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3) vorgelegt, in denen die Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes umfassend dargestellt und bewertet sind.

Die methodische Vorgehensweise orientiert sich an den Vorgaben des „Leitfadens für die Erstellung landschaftspflegerischer Begleitpläne zu Straßenbauvorhaben in Hessen“ (2. Fassung Mai 2017). Auf der Grundlage der so ermittelten vorhabenbedingten Beeinträchtigungen hat die Vorhabenträgerin Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgeschlagen. Die Aufklärung bei der Vorhabenträgerin ergab, dass sich aus der Aktualisierung des „Leitfadens für die Erstellung landschaftspflegerischer Begleitpläne zu Straßenbauvorhaben in Hessen“ von April 2021 keine Auswirkungen auf die landschaftspflegerischen Unterlagen ergeben (E-Mail von Hessen Mobil vom 17. Juli 2024).

Nach Prüfung des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass der Sachverhalt zutreffend erfasst, plausibel und nachvollziehbar ist. 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 Gutachten unter Berücksichtigung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen geprüft und die erforderlichen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen festgestellt. Auf dieser Grundlage konnte die Eingriffsgenehmigung erteilt werden.

Das Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Mit dem Vorhaben einhergeht eine Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Der mit dem Eingriff verfolgte Zweck kann nicht mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft an einem anderen Ort erreicht werden (vgl. Ausführungen unter C.III.2).

Gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG werden die unvermeidbaren (erheblichen) vorhabenbedingten Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vollständig kompensiert. Auf dieser Grundlage konnte die Eingriffsgenehmigung erteilt werden.

#### **4.4.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen**

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Anforderungen des in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierten Vermeidungs- und Minimierungsgebots. Unter Berücksichtigung der verfügbaren Nebenbestimmungen (vgl. A.V.4) ist sichergestellt, dass über das erforderliche Maß hinausgehende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auch während der Baumaßnahmen unterlassen werden.

Die Schutzgüter der Eingriffsregelung werden durch das Vorhaben weder anlage- noch bau- oder betriebsbedingt mehr beeinträchtigt, als dies zur Erreichung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele notwendig ist. Dies ergibt sich nach nachvollziehbarer Prüfung des Vermeidungs- und Kompensationskonzepts, welches mit den planfestgestellten Maßnahmenblättern (vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a) durch die Vorhabenträgerin konkretisiert wurde.

Die Vermeidungsmaßnahmen beinhalten insbesondere solche Maßnahmen, welche die Natur und Landschaft beziehungsweise die Funktionen bestimmter

Naturgüter mit zumutbarem Aufwand wirksam vor temporären Gefährdungen schützen können.

Der Flächenverbrauch für die vorübergehende Inanspruchnahme für Arbeitsstreifen wird während der Bauzeit auf das technisch erforderliche Mindestmaß eingeschränkt, um angrenzende Lebensräume so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Weiterhin befinden sich die Baustelleneinrichtungen, Baustraßen und -streifen im Wesentlichen auf überwiegend versiegelten Flächen und Straßenbegleitgrün, welche nach der Baumaßnahme wiederhergestellt werden. Darüber hinaus werden zum Schutz von Gehölzen während der Bauphase entsprechend wirkungsvolle Maßnahmen (gemäß DIN 18920) festgelegt.

Zur Minimierung der Verluste und Beeinträchtigungen des Bodenhaushaltes in der Bauphase sind baubegleitende Bodenschutzmaßnahmen nach Maßgabe der DIN 18300 vorzusehen. Zur Vermeidung von Schadstoffeinträge in Boden und Wasserhaushalt werden die Schutzbestimmungen zur Lagerung und zum Einsatz von wasser- und bodengefährdenden Stoffen beachtet. Die Lagerung dieser Stoffe wird zudem auf befestigte Flächen beschränkt.

Aus artenschutzrechtlichen Gründen sind zudem Vorkehrungen zur Vermeidung des Eintritts von Verbotstatbeständen vorgesehen. Durch die Bauzeitenregelung werden Beeinträchtigung von Fledermausarten und Vogelarten verhindert, indem die Durchführung von Maßnahmen der Biotop- und Vegetationsbeseitigung außerhalb der Brutzeiten und Aktivitätsphasen (d. h. im Zeitraum vom 01. November – 28. Februar) erfolgt (vgl. Maßnahme 1 V: Bauzeitenregelung, planfestgestellte Unterlage 9.3a). Bäume, die im Zuge des Vorhabens gefällt werden sollen (vgl. Maßnahme 2 V: Baumhöhlenkontrolle, planfestgestellte Unterlage 9.3a), sind vor Beginn der Fällarbeiten auf Besatz zu prüfen, um den Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Fledermäusen und baumhöhlenbewohnenden Vogelarten sowie des Tötens oder Verletzens von Tieren dieser Arten zu vermeiden.

Hierfür werden ggf. unbesetzte Baumhöhlen verschlossen. Dagegen sind besetzte Baumhöhlen erst nach dem Ausflug der Tiere zu verschließen oder so zu gestalten, dass ein Ausflug der in Baumhöhlen angetroffenen Tiere ermöglicht bleibt, der Einflug aber verwehrt wird. Weiterhin soll der Schutz und Erhalt von Altbäumen den Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Fledermäusen und baumhöhlenbewohnenden Vogelarten vermeiden (vgl. Maßnahme 2.1 V: Schutz und Erhalt von Altbäumen, planfestgestellte Unterlage 9.3a). Außerdem ist vor dem Abriss des Brückenbauwerks das Bauwerk auf Besatz zu prüfen, um das Töten oder Verletzen von Fledermäusen zu vermeiden (vgl. Maßnahme 2.2 V: Bauwerkskontrolle, planfestgestellte Unterlage 9.3a). Zur Vermeidung der Verletzung oder Tötung von Reptilienarten werden diese abgefangen und umgesiedelt. Um ein Wiedereinwandern der Tiere in das Bauwerk zu vermeiden, wird das Bauwerk zuvor mit Reptilienschutzgittern für die Bauzeit geschützt. Die Gitter sind so zu gestalten, dass einzelne Tiere, die sich im Bereich des Bauwerkes befinden, hinausgelangen können (vgl. Maßnahme 3 V und 3.1 V, planfestgestellte Unterlage 9.3a).

Zur fachlichen Begleitung der Umsetzung sämtlicher festgelegter Maßnahmen erfolgt eine umweltfachliche Bauüberwachung durch ein Fachbüro über den gesamten Bauzeitraum (vgl. Maßnahme 3.2 V, planfestgestellte Unterlage 9.3a sowie A.V.3).

Zur Vermeidung und Minderung der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan folgende Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.1a):

- 1 V Bauzeitenregelung
- 2 V Baumhöhlenkontrolle
- 2.1 V Schutz und Erhalt von Altbäumen
- 2.2 V Bauwerkskontrolle
- 3 V Errichtung von reptiliensicheren Schutzgittern

- 3.1 V Abfangen im Gleisbett
- 3.2 V Überwachung von Schutzmaßnahmen

Die Vermeidungsmaßnahmen im Einzelnen sind als Teil des nachfolgend dargestellten Maßnahmenkonzepts dargestellt.

#### **4.4.2 Darstellung der erheblichen Beeinträchtigung**

Das Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, da die Gestalt und die Nutzung von Grundflächen verändert wird und dies die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild teilweise erheblich beeinträchtigt. Der Naturhaushalt beinhaltet gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan wird das Ergebnis der Ermittlung des Eingriffs in Natur und Landschaft für die einzelnen Naturgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild, biologische Vielfalt sowie Pflanzen und Tiere ermittelt und dargestellt (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.1a). Hinsichtlich der Einzelheiten zur Ausgangssituation der einzelnen Naturgüter wird auf den textlichen Teil des landespflegerischen Begleitplans (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.1a, S. 14-26) verwiesen.

Anschließend wurden die umweltrelevanten Projektwirkungen (anlage-, betriebs- und baubedingte Auswirkungen) ermittelt und die Konflikte dargestellt (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.1a, S. 32-42). Dieser Eingriff wurde entsprechend der Regelungen in der hessischen Kompensationsverordnung bilanziert (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.1a, S. 43). Der Eingriff wurde mit 429.068 Wertpunkten (WP) gemäß hessischer Kompensationsverordnung zutreffend ermittelt.

Zu den maßgeblichen bau- und anlagebedingten Auswirkungen zählen die Flächeninanspruchnahmen. Zu den Auswirkungen dieses Wirkfaktors zählen alle dauerhaften Beeinträchtigungen in Form von Bodenversiegelungen oder Bodenverdichtungen, die vom Ersatzneubau und durch den Bau von Nebenanlagen ausgehen, wodurch die natürlichen Bodenfunktionen verloren gehen. Die Aufklärung bei der Vorhabenträgerin ergab, dass insgesamt durch das Vorhaben eine Fläche von 910 m<sup>2</sup> dauerhaft neu versiegelt wird, dem steht eine Entsiegelung von 1.535 m<sup>2</sup> gegenüber (E-Mail von Hessen Mobil vom 17. Juli 2024). Die Flächen für Baustelleneinrichtung, Baustraßen und -streifen befinden sich auf überwiegend versiegelten Flächen und Straßenbegleitgrün, welche nach der Baumaßnahme wiederhergestellt werden.

Zudem werden bau- und anlagebedingt Biotopflächen durch das Vorhaben beansprucht oder beeinträchtigt. Durch das Vorhaben kommt es zu einer Inanspruchnahme von Vegetationsbeständen verschiedener Biotoptypen (Gehölzstrukturen, Baumgruppen, Baumreihen sowie Einzelbäume). Weiterhin betroffen durch die Flächenverluste sind im Baufeld faunistische Habitatstrukturen von Vogelarten und Fledermausarten. Durch das Ersatzbauwerk wird anlagebedingt keine zusätzliche Zerschneidung von Lebensräumen verursacht. Für die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Reptilien sind Vermeidungsmaßnahmen notwendig, da baubedingte Kollisionen nicht ausgeschlossen werden können. Weitere kollisionsgefährdete bodengebundene Tierarten wurden nicht festgestellt. Darüber hinaus handelt es sich um einen Ersatzneubau, sodass von keiner Erhöhung der Kollisionsgefährdung gegenüber der Vorbelastung für weitere Tierarten auszugehen ist.

Durch die Einhaltung der Vermeidungsmaßnahmen und von Auflagen zum Gewässerschutz (vgl. 0 und A.V.8), können negative Auswirkungen auf die Oberflächengewässer und auf das Grundwasser ausgeschlossen werden.

Von erheblichen Beeinträchtigungen im Hinblick auf die kleinklimatischen Verhältnisse ist nicht auszugehen, da keine klimatisch und lufthygienisch

bedeutsamen Biotoptypen durch das Vorhaben beansprucht werden. Staubemissionen in der Bauphase werden durch die festgesetzten Nebenbestimmungen A.V.10.3 weitestgehend minimiert. Insgesamt ist für das Naturgut Klima / Luft von keinen erheblichen Umweltauswirkungen auszugehen.

Baubedingt wird das Landschaftsbild und die Erholungseignung temporär beeinträchtigt. Anlage- und betriebsbedingt ist von keiner zusätzlichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungseignung auszugehen.

Hinsichtlich der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen im Einzelnen wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.1a) Bezug genommen.

Eine Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Konflikte) ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt (vgl. Kap. 4.3, nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.1a):

Tabelle 12: Konflikte

<b><u>Konfliktnummer</u></b>	<b><u>Konfliktbezeichnung</u></b>
K V	Neuversiegelung der Trasse in einem Flächenumfang von rd. 910 m <sup>2</sup>
K 1	Verlust und Beeinträchtigung von Gehölzen, Reduktion von Habitat- und Nahrungsflächen
K 2	Verlust von innerstädtischen Grünflächen
K 3	Verlust von Quartieren am Brückenbauwerk, Reduktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten
K 4	Baubedingte Tötung bei Rodungs-, Abriss- und Bauarbeiten

#### **4.4.3 Kompensationsmaßnahmen**

Der durch das Vorhaben hervorgerufene Eingriff wird durch die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen unter Berücksichtigung der festgesetzten Nebenbestimmungen (vgl. A.V.4) vollständig kompensiert.

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen erfüllen die gesetzlichen Voraussetzungen nach § 15 Abs. 2 BNatSchG und § 7 Abs. 2 HAGBNatSchG.

##### **4.4.3.1 Maßnahmenkonzept**

Die Vorhabenträgerin kann auf Grundlage seines Maßnahmenkonzepts unter Berücksichtigung der Charakteristik des Landschaftsraumes und der ermittelten Hauptkonflikte die erheblichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben kompensieren. Die unvermeidbaren (erheblichen) vorhabenbedingten Beeinträchtigungen werden gemäß der Vorgabe des § 15 Abs. 2 BNatSchG vollständig kompensiert. Dabei sind die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen mit den gesetzlichen Voraussetzungen des § 15 BNatSchG vereinbar.

Die Maßnahmen sind sachlich-funktional, räumlich und zeitlich als Ausgleichsmaßnahmen geeignet und die Maßnahmenflächen sind sowohl tatsächlich als auch rechtlich aufwertungsfähig. Die Maßnahmen sind geeignet, durch den Eingriff beeinträchtigte 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 die Vorhaben hervorgerufene Eingriff in Natur und Landschaft vollständig durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen oder ersetzt werden kann.

Zur Kompensation der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen enthalten die Maßnahmenblätter der landschaftspflegerischen Begleitplanung (vgl. Unterlage Nr. 9.3a) Ausgleichs-, Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen.

Zum Ausgleich der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.1a) folgende Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen:

- 4 A<sub>CEF</sub> Ausbringen von Fledermauskästen
- 5 A<sub>CEF</sub> Populationsstärkende Maßnahmen im Außenbereich durch Struktur-anreicherung
- 6 G Begrünung der Straßennebenflächen durch naturnahe Ansaat
- 7 G/A Neuanlage von extensiv genutzten Grünflächen im Bereich der größeren Verkehrsflächen
- 8 G/A Neuanlage einer Baumgruppe
- 9 G/A Neuanlage eines Gebüsches

#### **4.4.3.2 Ausgleichs- / Gestaltungsmaßnahme**

Die Straßennebenflächen werden durch die Gestaltungsmaßnahme 6 G neu begrünt. Im Anschluss an die Baumaßnahmen wird der Unterboden der an die größeren Verkehrsflächen angrenzenden Bereiche gelockert (7 G/A). Anschließend wird der Oberboden durch ein unkrautfreies Pflanzsubstrat ersetzt (7 G/A). Zur Wiederherstellung gleichartiger beziehungsweise gleichwertiger Lebensräume ist die Entwicklung/Wiederherstellung von gebietsheimischen Laubbäumen (8 G/A), eine gebietsheimische blumenreiche Einsaat (7 G/A) sowie eine Pflanzung von Sträuchern (9 G/A) vorgesehen.

#### **4.4.3.3 Zeitlich vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen**

Für den Erhalt der Fortpflanzungsstätte des Stieglitzes, der Wacholderdrossel und des Girlitzes werden durch Strukturaneicherungen (Grünlandextensivierung und Baumpflanzungen) im Außenbereich in der offenen Feldflur Habitate für die Arten geschaffen (5 A<sub>CEF</sub>, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a sowie A.V.4.4). Weiterhin wirkt sich die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (5 A<sub>CEF</sub>) auch positiv auf andere Vogelarten aus, wie

z. B. auf die Arten Elster, Grünfink, Kernbeißer, Star und Turmfalke (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3 Anhang 1, Ergänzung von 07/2024). Zudem werden zur Erhöhung des Quartierangebotes für Fledermäuse Fledermauskästen angebracht (4 A<sub>CEF</sub>, vgl. planfestgestellte Unterlage 9.3a sowie A.V.4.4).

#### **4.4.3.4 Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation**

Die Bilanzierung der Eingriffe und Kompensationsmaßnahmen (siehe nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 9.4a) erfüllt die Anforderungen der Verordnung über die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen, Ökokonten, deren Handelbarkeit und die Festsetzung von Ausgleichsabgaben (Kompensationsverordnung - KV) vom 1. September 2005 (GVBl. I S. 624), zuletzt geändert durch Verordnung vom 22. September 2015 (GVBl. S. 339). Es findet die alte Fassung der Kompensationsverordnung Anwendung. Dies begründet sich daraus, dass die Vorhabenträgerin von der Übergangsvorschrift des § 8 Abs. 1 KV [aktuelle Fassung, d.h. KV vom 26. Oktober 2018 (GVBl. S. 652), geändert durch Berichtigung vom 1. Februar 2019 (GVBl. S. 19)] Gebrauch gemacht hat und gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 17. Juni 2019 angezeigt hat, dass auf das hier planfestgestellte Vorhaben die Kompensationsverordnung alter Fassung Anwendung finden soll.

Gemäß der nachrichtlich planfestgestellten Unterlage 19.1a verbleibt unter Anrechnung der Ausgleichsmaßnahmen ein Kompensationsüberschuss von 8.093 Biotopwertpunkten, die Eingriffe werden somit vollumfänglich kompensiert.

#### **4.5 Umweltschadensrecht**

Die Bestandserhebungen wurden korrekt durchgeführt und die Projektwirkungen des Vorhabens richtig erfasst, sodass nachteilige Auswirkungen von Tätigkeiten einer verantwortlichen Person, die im Rahmen

der mit der Planfeststellung erteilten naturschutzrechtlichen Genehmigungen erfolgen, gemäß § 19 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG nicht zu einer Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen im Sinne des Umweltschadensgesetzes führen. Die Vogelarten des Anhangs I der Vogelschutz-Richtlinie und die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie wurden im Rahmen der Artenschutzprüfung (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.3) abgeprüft. Weiterhin wurden die Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie im Rahmen der Eingriffsregelung abgeprüft (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.1a).

#### **4.6 Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG**

Gesetzlich geschützte Biotop gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor, sodass eine Ausnahme vom gesetzlichen Biotopschutz gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG daher nicht erforderlich ist.

#### **5. Bodenschutz**

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar. Die anlagebedingte Belastung des Bodens durch die Überbauung von bislang nicht versiegelten Flächen, die betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch den Eintrag von Stoffen aus den Verkehrsemissionen sowie die baubedingten Schädigungen des Bodens im Zuge der Bauarbeiten konnten zugelassen werden, da das Bauvorhaben im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Belange des Bodenschutzes in angemessener Weise beachtet werden.

Gemäß § 4 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundesbodenschutzgesetz - BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I

S. 306), hat jeder, der auf den Boden einwirkt sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden.

Die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden wurden in der Planung ausreichend berücksichtigt (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.1a, Kap. 3). Durch die Bauarbeiten wird unweigerlich auf die Böden im Plangebiet eingewirkt. Zur Verhinderung schädlicher Bodenveränderungen hat die Vorhabenträgerin ein Bodenmanagementkonzept für Baumaßnahmen erstellt (vgl. planfestgestellte Unterlage 21.4). Das Bodenmanagementkonzept dient dem sachgemäßen Umgang mit dem Boden, d. h. der kontrollierten Überwachung der Bodenqualität, der Umlagerung bzw. dem schadlosen Wiedereinbau der gewonnenen Böden und der Entsorgung des Bodens sowie der Dokumentation der Massenströme und der Verhinderung von Gefährdungen. Die im Rahmen der bisherigen Stellungnahmen und Abstimmungen mit der oberen Bodenschutzbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt aufgetretenen einzelnen Konfliktpunkte insbesondere zu Fragen des vorsorgenden Bodenschutzes sind im Rahmen des vorliegenden Bodenmanagementkonzeptes (planfestgestellte Unterlage 21.4) durch entsprechende Konkretisierungen ausgeräumt worden. Unter Berücksichtigung des planfestgestellten Bodenschutzkonzeptes und der angeordneten Abstimmung mit der oberen Bodenschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel und entsprechender Dokumentation (vgl. Nebenbestimmung unter A.V.7), waren keine weiteren Auflagen zu übernehmen (vgl. hierzu E-Mail der oberen Bodenschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel vom 28. Juni 2024 an die Planfeststellungsbehörde).

Einer Bodenneuversiegelung im Umfang von 910 m<sup>2</sup> stehen Entsiegelungsmaßnahmen im Umfang von 1.535 m<sup>2</sup> gegenüber (vgl. C.III.4.4.2). Des Weiteren ist zur Verbesserung der Bodenstruktur ausweislich der Maßnahme 7 G/A (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 9.3a, Maßnahmenverzeichnis) im Bereich größerer Verkehrsflächen nach

Abschluss der Bauarbeiten der Unterboden zu lockern, was von einer Umweltbaubegleitung überwacht wird (vgl. Nebenbestimmung unter A.V.3).

Im Hinblick auf den nachsorgenden Bodenschutz hat die obere Bodenschutzbehörde der Vorhabenträgerin einen Plan mit allen Eintragungen im Fachinformationssystem Altflächen und Grundwasserschadensfälle (FIS AG) des Landes Hessen für das unmittelbare Umfeld des Planungsraums zugesandt und tabellarisch Altstandorte, Altablagerungen und einen Grundwasserschadensfall aufgelistet. Demnach liegen nur für wenige Flächen im Umfeld des Planungsraums weiterführende Kenntnisse vorliegen, die einen Altlastenverdacht (§ 2 Abs. 6 BBodSchG) oder gar das Vorliegen einer Altlast (§ 2 Abs. 5 BBodSchG) begründen würde. Im Bodenschutzkonzept (vgl. planfestgestellte Unterlage 21.4) ist der Umgang mit weiteren Verdachtsfällen geregelt, wonach insbesondere die obere Bodenschutzbehörde direkt informiert wird, Beprobungen vorzunehmen sind und der Wiedereinbau schädlichen Bodenmaterials ausgeschlossen wird (vgl. planfestgestellte Unterlage 21.4, insb. Kap. 8.2, festgesetzte Nebenstimmung unter A.V.7).

## **6. Globales Klima**

Nach § 13 Abs. 1 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235), haben „die Träger öffentlicher Aufgaben [...] bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen“. Bei der erfolgten Prüfung des Klimaschutzes ergab sich, dass es sich bei der Planänderung um ein Vorhaben handelt, welches mit den Belangen des Klimaschutzes vereinbar ist. Dies hat die Vorhabenträgerin mit der von ihm ausgefüllten Klimacheckliste umfassend darlegen können (Aufgestellt am 22. Januar 2024). Es kommt zu keiner Steigerung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen, keiner Landnutzungsänderung durch das Vorhaben, bei der Böden oder besonders klimarelevante Vegetationskomplexe bzw. Biotoptypen dauerhaft in Anspruch genommen

werden und es handelt sich um ein Vorhaben, welches keine erheblichen Lebenszyklusemissionen verursacht. Das Vorhaben ist damit mit den Zielen des Klimaschutzes vereinbar.

## **7. Wasserrechtliche Entscheidungen**

### **7.1 Planungsgebiet**

Im Planungsgebiet ist als Vorfluter die Geis (DE\_RW\_DEHE\_42596.1) mit der dem Hochwasserschutz dienenden Umflut – der Fliegengeis – vorhanden. Diese kreuzen das Planungsgebiet östlich der DB-Strecken zwischen den Bahnstrecken und der Straße Peterstor. Beide Gewässer sind im Planungsbereich verrohrt. Das Vorhaben befindet sich im Unterlauf der Geis in ca. 300 m Entfernung vor der Mündung in die Fulda (DE\_RW\_DEHE\_42.4), an der sich ein amtlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet befindet. Dem direkten Vorhabenbereich unterliegt der Grundwasserkörper „4250\_5201.1“ (DE\_GB\_DEHE\_4\_1044). Der Planungsbereich befindet sich in einem amtlich festgesetzten Heilquellenschutzgebiet für die staatlich anerkannte Heilquelle „Lullusbrunnen“ und in dem im Neufestsetzungsverfahren befindlichen Heilquellenschutzgebiet „Lullusbrunnen und Vitalisbrunnen“.

### **7.2 Entwässerungsplanung**

#### **7.2.1 Vorhandene Entwässerung**

Innerhalb des Planungsbereichs entwässern das Brückenbauwerk, die anschließenden Rampen sowie die zu berücksichtigenden Stadtstraßen vollständig über Straßenabläufe und Oberflächenwasserkanäle in vorhandene Misch- und Regenwasserkanäle des Kanalnetzes der Stadt Bad Hersfeld. Im weiteren Verlauf werden Teile des anfallenden Wassers Regenüberlaufbecken zugeführt, bevor es in die Kläranlage oder in die Vorfluter Geis und/ oder Fulda gelangt. Das auf den Straßen- und Parkflächen unterhalb der Hochbrücke

anfallende Straßenoberflächenwasser wird direkt in die Fliegengeis entwässert. Das am nordwestlichen Ende des Bauwerkes (Hochbrücke) ankommende Wasser, welches über die B 324 (Richtung Reichsstraße) abfließt, entwässert im Bestand über einen Kanal DN 300/ DN 600 (Bismarckstraße West) in einen Regenwasserkanal DN 900.

Zur Gewährleistung der Entwässerung des Straßenoberflächenwassers sind im Bestand mehrere Pumpstationen vorhanden. Auch das im Planungsbereich der Unterführung (B 324) anfallende Wasser gelangt über eine Pumpstation (Pumpwerk 78) in den oben genannten Regenwasserkanal (DN 900) der Stadt Bad Hersfeld und wird anschließend in die Fliegengeis/Geis abgeleitet.

### **7.2.2 Planung Entwässerung**

Das im Planungsbereich anfallende Straßenoberflächenwasser soll nun über Straßenabläufe gefasst und anschließend teilweise in städtische Mischwasserkanäle und teilweise nach Vorreinigung über städtische Regenwasserkanäle der Stadt Bad Hersfeld in die Geis wie folgt eingeleitet werden:

- aus dem Einzugsgebiet 1 und der Notentwässerung Widerlager Rampe West am Schacht S 016 östlich der Bismarckstraße Ost (Bez. Stadt: 108120) nach Vorreinigung durch eine SediPipe L plus- Anlage bei R 32550213.557 / H 5635283.423) in einen städtischen Regenwasserkanal DN 300 bis zu 25,9 l/s (Einleitstelle 1)
- aus dem Einzugsgebiet SediPipe am Schacht S 013 nördlich der Bismarckstraße Ost (Bez. Stadt: 108454) nach Vorreinigung durch eine SediPipe-Anlage bei R 32550181,686/ H 5635322,407 in einen städtischen Regenwasserkanal DN 600 bis zu 31,9 l/s (Einleitstelle 2)
- aus den Einzugsgebieten 3.3, 3.7, 3.9 über einen Reinigungsschacht (RAUSIKKO SediClean Typ C) und aus den Einzugsgebieten 3.1 und 3.8 am Schacht S 049 an der Kreuzung der Bismarckstraße West/ Breitenstraße (Bez. Stadt: 10544210) bei R 32550106,093 / H 5635226,754

- in einen städtischen Regenwasserkanal DN 300 bis zu 30,32 l/s (Einleitstelle 3)
- aus den Einzugsgebieten 3.7 und 3.1 am Kontrollschacht des Pumpwerks 78 bei R 32550151.798 / H 5635214.914 in einen städtischen Regenwasserkanal bis zu 11,8 l/s (Einleitstelle 3.1)
  - aus dem Einzugsgebiet 5 am Schacht S036 (Bez. Stadt: 307435) bei R 32550088,516 / H 5635261,864 in einen städtischen Mischwasserkanal bis zu 11,0 l/s (Einleitstelle 4)
  - aus dem Einzugsgebiet 2 am Schacht S065 südlich der Hainstraße (Bez. Stadt: 305861) bei R 32550075,496 / H 5635153,77 in einen städtischen Mischwasserkanal DN 600 bis zu 31,6 l/s (Einleitstelle 5)
  - aus den Einzugsgebieten 3.1, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6 (3.6.1 über einen Reinigungsschacht RAUSIKKO SediClean Typ C), 3.7, 3.8, 3.9, 3.11u, der Notentwässerung des Widerlagers Rampe Breitenstraße, der Notentwässerung des Widerlagers Rampe Hainstraße am Schacht S051 südlich der Bismarckstraße Ost (Bez. Stadt: 105444) bei R 32550181,811 / H 5635196,507 in einen städtischen Regenwasserkanal bis zu 54,2 l/s (Einleitstelle 6)
  - aus dem Einzugsgebiet 4 am Schacht S102 Richtung Konrad-Zuse-Straße (Bez. Stadt: 30591610) bei R 32550538,548 / H 5635115,989 in einen städtischen Mischwasserkanal DN 1100 bis zu 84,6 l/s (Einleitstelle 7)
  - aus den Einzugsgebieten 4.6u, 4.3, 4.2 bei R 32550355.103 / H 5635160.026 unter der Hochbrücke in einen städtischen Mischwasserkanal DN 300 bis zu 4,8 l/s (Einleitstelle 7.1).

Das Straßenoberflächenwasser auf der Hochbrücke wird über Straßenabläufe gefasst und vom Hochpunkt in westliche Richtung (stadteinwärts) und in östliche Richtung (stadtauswärts) abgeleitet. Der größte Teil des stadteinwärts abfließenden Oberflächenwassers wird über das Hauptbauwerk der Hochbrücke (Richtung Reichsstraße) entwässert. Ein Teil des stadteinwärts fließenden Straßenoberflächenwassers fließt über die südlich des Hauptbauwerkes angegliederten Rampen Hainstraße und Breitenstraße ab.

Die Einleitstellen in die bisherige Streckenentwässerung bleiben für die Bereiche Hauptbauwerk Ost, Hainstraße und Breitenstraße bestehen.

Für die Einzugsgebiete, welche im weiteren Verlauf über bestehende Regenwasserkanäle der Stadt Bad Hersfeld in die Geis entwässern (nachfolgend EZG Sedipipe, 1, 3), ist im Streckenverlauf der Umverlegung des Regenwasserkanals DN 900 (Bismarckstraße West) die Errichtung eines Rückhaltebeckens vorgesehen (vgl. planfestgestellte Unterlagen 18.3 Bl. 1B, 8 Bl. 1B). Zur Vorreinigung von Straßenoberflächenwasser sind entsprechend der nachfolgenden Darstellung zwei SediPipe-Anlagen und zwei Reinigungsschächte vorgesehen.

Die von der Planung betroffenen Flächen sind, ausgehend von ihrer Einleitung in Bestandshaltungen, in nachfolgend dargestellte sechs Einzugsgebiete eingeteilt worden (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen 18.3).

#### Einzugsgebiet SediPipe-Anlage

Stadteinwärts erfolgt die Entwässerung größtenteils über das Hauptbauwerk der Hochbrücke in Richtung Reichsstraße. Hier ist eine Vorreinigung vorgesehen, da aufgrund des größten Verkehrsaufkommens auf der Hochbrücke (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 22, Kap. 3.2) von diesem Streckenabschnitt die größte Belastung (Fläche, Luft) ausgeht. Die Vorreinigung erfolgt über eine SediPipe-Anlage in der Achse 324 am oberen Rand des nordwestlichen Bypasses der B 324 (vgl. planfestgestellte Unterlagen 18.3, Bl. 1B, 8 Bl. 1B). SediPipe-Anlagen sind auf die Entfernung von feinen Feststoffen ausgelegt und kommen durch eine optimierte Sedimentationsstrecke mit einem geringeren Bauvolumen als Regenklärbecken aus (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Kap. 4.4). Das von einer Einzugsgebietsfläche von 0,0336 ha über die SediPipe-Anlage gereinigte Straßenoberflächenwasser wird bei Einleitstelle 2 in den städtischen Bestandsschacht S013 eingeleitet (vgl. in planfestgestellten Unterlagen 18.3, Bl. 1B und 8 Bl. 1B) und anschließend über städtische

Regenwasserkanäle und die zur Hochwasserentlastung vorgesehene Fliegengeis in den Vorfluter Geis

- in der Gemarkung Bad Hersfeld, Flur 15, Flurstück 45/88,  
Rechtswert: 3550355, Hochwert: 5635149

geleitet (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen 18.1, S. 22; 18.6 Kap. 4.4 [S. 17]).

#### Einzugsgebiet 1

Die Flächen des Einzugsgebiets 1 am unteren Ende des Bypasses der B 324 im Bereich Bismarckstraße Ost und unterhalb der Brücke (0,44 ha) werden – gemeinsam mit dem anfallenden Oberflächenwasser auf der Hochbrücke über der Bahnstrecke – ebenfalls über eine SediPipe-Anlage am unteren Rand des Bypasses (Achse 328) vorgereinigt (vgl. planfestgestellte Unterlagen 18.3, Bl. 1B, 8 Bl. 1B) und mit 25,90 l/s (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.2 B, Abflussmengenermittlung) bei Einleitstelle 1 in den städtischen Bestandsschacht S 016 (Bez. Stadt 108120) eingeleitet und anschließend über städtische Regenwasserkanäle in die Geis eingeleitet (Gemarkung Bad Hersfeld, Flur 15, Flurstück 45/88, Rechtswert: 3550355, Hochwert: 5635149).

Diese Fläche umfasst das Straßenoberflächenwasser zwischen der nördlichen Sedipipe-Anlage und der Hainstraße (vgl. planfestgestellte Unterlage 18.3 Bl. 1 B), das Straßenoberflächenwasser auf den Straßen unterhalb der Hochbrücke (vgl. planfestgestellte Unterlage 18.3 Bl. 1A) und das über dem Bahnfeld anfallende Straßenoberflächenwasser (vgl. planfestgestellte Unterlage 18.3 Bl. 1 B). Der zuletzt genannte Abschnitt wird künftig, da über dem Bahnfeld ein eigenständiges Rahmenbauwerk vorgesehen ist, über Fallleitungen vor den Stützen und neu herzustellende städtische Regenwasserkanäle zum Bestandsschacht S 016 geleitet.

#### Einzugsgebiet 2

Das Einzugsgebiet 2, welches die Rampe Hainstraße und den südwestlichen Abschnitt der Bismarckstraße Ost und Bismarckstraße West mit Anschluss

Hainstraße umfasst (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.3 Bl. 1B), entwässert mit einer Einzugsgebietsfläche von 0,332 ha mit 31,6 l/s (nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen 18.2 Anlage 1b) an der Einleitstelle 5 in einen städtischen Mischwasserkanal am Bestandsschacht S065 (Bez. Stadt: 305861, vgl. planfestgestellte Unterlage 18.3, Bl. 1 B).

### Einzugsgebiet 3

Das Einzugsgebiet 3 entwässert mit einer Einzugsfläche von 0,62 ha (vgl. planfestgestellte Unterlage 18.3 Bl. 2 A) über verschiedene Schächte mit 54,2 l/s und wird anschließend über städtische Regenwasserkanäle (DN 900B, DN 1520 B, DN 1050/700 B) und die Fliegengeis in die Geis eingeleitet (Gemarkung Bad Hersfeld, Flur 15, Flurstück 45/88, Rechtswert: 3550355, Hochwert: 5635149). Das Einzugsgebiet umfasst ausweislich der planfestgestellten Unterlagen 18.3 Bl. 1B, Bl. 2A folgende Bereiche:

- Geh- und Radwegfläche Rampe Ost (EZG 3.1)
- Rampe Breitenstraße (3.3)
- westlich der DB-Strecke unter dem Bauwerk befindliche städtische Flächen (3.4, 3.6.2)
- Geh- und Radweg südlich der Rampe Hainstraße, Achse 350 (3.5)
- Abschnitt der Bismarckstraße Ost (3.6.1)
- neue Geh- und Radwegrampe West zwischen Bismarckstraße West und Ost (3.7) mit Übergang unter der Hochbrücke (3.11u)
- Anschlussstelle Bismarckstraße/Breitenstraße (3.8)
- Abschnitt der Achse 328 vor Anschluss Bismarckstraße (EZG 3.9)

Das Oberflächenwasser der Einzugsgebiete 3.1, 3.3, 3.7, 3.8, 3.9 wird nach Einleitung in den Schacht S049 (Bez. Stadt: 10544210, Einleitstelle 3) in einem städtischen Regenwasserkanal DN 900 über ein neu errichtetes Rückhaltebecken in der Bismarckstraße in den Bestandsschacht S 051 (Einleitstelle 6) eingeleitet, welcher im weiteren Verlauf über vorhandene Kanäle und die zur Hochwasserentlastung vorgesehene Fliegengeis in den Vorfluter Geis einleitet. Die Rampe Ost soll, wie im Bestand, in zwei Richtungen

entwässern. Der zum Einzugsgebiet 3 gehörende Abschnitt 3.1 wird hierbei der Fußgängerunterführung und dem im Bereich der Unterführung vorhandenen Pumpwerk 78 zugeführt (EZG 3.1), bevor das Wasser über den Regenwasserkanal DN 250 im Bypass der Rampe Breitenstraße und im weiteren Verlauf über den verlegten Regenwasserkanal DN 900 anschließend über die oben aufgeführten Kanäle über die Fliegengeis in die Geis eingeleitet. Das Oberflächenwasser der Rampe Breitenstraße (EZG 3.3) wird hierbei über Straßenabläufe gefasst. Das auf der neuen „Rampe West“ (EZG 3.7) anfallende Oberflächenwasser wird durch Abläufe/ Rinnen gefasst und über das bestehende Rohrleitungssystem der Unterführung und weiterführend über das Pumpwerk 78 abgeleitet. Ausweislich der Berechnungen nach DWA- A 102 Teil 1 und 2 sowie DWA- M 153 ist für die EZG 3.3, 3.7, 3.9 und ein Teil des EZG 3.6 (3.6.1) die Zwischenschaltung eines Reinigungsschachts (RAUSIKKO SediClean Typ C) erforderlich, welche im Gehweg des Bypasses der Rampe Breitenstraße (EZG 3.3, 3.9 und 3.7) und in der südlichen Fahrbahn der Bismarckstraße Ost westlich des Brückenbauwerks (EZG 3.6.1) vorgesehen sind (vgl. planfestgestellte Unterlagen 18.3, Bl. 1 B, 8 Bl. 1B).

Die westlich der DB-Strecke unter dem Bauwerk befindlichen städtischen Flächen (EZG 3.4, 3.6.2) werden – ebenso wie das Oberflächenwasser der Geh- und Radweg südlich der Rampe Hainstraße unter der Hochbrücke – an der Einleitstelle 6 in einen städtischen Regenwasserkanal und über weitere Regenwasserkanäle DN 1050/700B und die Fliegengeis in die Geis geleitet.

Das Oberflächenwasser auf dem Geh- und Radweg der Rampe Hainstraße Achse 350 (EZG 3.5) wird mit einem neu im Geh- und Radweg herzustellenden Regenwasserkanal DN 250 und einem Regenwasserkanal (DN900) bei Einleitstelle 6 in den städtischen Schacht S051 (Bez. Stadt: 105444) eingeleitet und über weitere Regenwasserkanäle (DN 900B, DN 1520 B, DN 1050/700 B) und die Fliegengeis in die Geis geleitet.

#### Einzugsgebiet 4:

Das Einzugsgebiet 4 umfasst ausweislich der planfestgestellten Unterlagen 18.3 Bl. 2A, 4A Oberflächenwasser von den Flächen der Bundesstraße 324 auf der Hochbrücke (EZG 4.1) und östlich der Hochbrücke (EZG 4.3), städtische Flächen der seitlichen Rad- und Gehwegführung unter der Brücke (EZG 4.2) und der Einmündungsbereiche Peterstor (EZG 4.5) und Kleine Industriestraße (EZG 4.4) sowie die städtischen Parkplatzflächen unterhalb der Hochbrücke (4.6u).

Das in östliche Richtung abfließende Straßenoberflächenwasser auf der Hochbrücke (EZG 4.1, 4.3) wird in den vorhandenen Mischwasserkanal (DN 1100) am Schacht S102 eingeleitet (Einleitstelle 7, vgl. planfestgestellte Unterlage 18.3, Bl. 2A; planfestgestellte Unterlage 8, Bl. 2A). Da dieser Bestandskanal im weiteren Verlauf in die Kläranlage führt, ist die Anordnung einer Reinigungsanlage nicht notwendig.

Auch Oberflächenwasser der weiteren Einzugsgebiete des Einzugsgebiets 4 wird östlich der Bahnstrecke bei Einleitstelle 7 in einen Bestandsschacht der Stadt (Bez. Stadt 30592610, Mischwasserkanal DN 1100) eingeleitet (vgl. planfestgestellte Unterlagen 18.3, Bl. 2A; 8 Bl. 2A). Lediglich die städtischen Flächen der seitlichen Rad- und Gehwegführung westlich des Einmündungsbereichs Peterstor (EZG 4.2) und die städtische Parkplatzfläche unterhalb der Hochbrücke (4.6u) leiten bereits bei Einleitstelle 7.1 in einen städtischen Mischwasserkanal DN 300 ein (vgl. planfestgestellte Unterlagen 18.3, Bl. 2A; 8 Bl. 2A).

Insgesamt umfasst das EZG 4 eine Einzugsgebietsfläche von 1,076 ha und leitet mit 84,6 l/s in den Mischwasserkanal ein.

#### Einzugsgebiet 5:

Das Einzugsgebiet 5 umfasst den Anschluss der Hainstraße an die Bismarckstraße West und wird bei einer Einzugsgebietsfläche von 0,116 ha mit

11 l/s in einen Mischwasserkanal DN 300 bei Einleitstelle 4 eingeleitet (vgl. planfestgestellte Unterlagen 18.3 Bl. 1B; 8 Bl. 1B).

Im Bereich der Widerlager des Bauwerks wird mit einer „Übergangskonstruktion“ die Verbindung zwischen Strecken- und Brückenfahrbahn hergestellt. Hierbei läuft das anfallende Niederschlagswasser grundsätzlich über die Übergangskonstruktion und wird im weiteren Verlauf über Straßenabläufe gefasst und abgeleitet. Für den Fall, dass die Übergangskonstruktion defekt ist oder ausgetauscht werden muss, ist in den unterhalb der Übergangskonstruktion liegenden Wartungswegen eine Notentwässerung vorgesehen, welche in der nachrichtlich planfestgestellten Unterlage 18.1B, Kap. 3.9 beschrieben ist.

### **7.2.3 Indirekteinleitung**

Die Planfeststellungsbehörde hat die vorgelegten Unterlagen zur Entwässerungsplanung geprüft und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass durch die Planänderung keine zusätzlichen Direkteinleitungen (§ 57 WHG) in Oberflächengewässer oder das Grundwasser stattfinden und die Abführung des Straßenoberflächenwassers vorliegend eine Indirekteinleitung darstellt, welche sich nach § 58 WHG richtet (vgl. hierzu auch E-Mail der oberen Wasserbehörde beim RP Kassel an die Planfeststellungsbehörde vom 06. Juni 2024).

Vorliegend ist eine Direkteinleitung in ein Gewässer nicht vorgesehen, sodass keine erlaubnispflichtige Benutzung durch die Vorhabenträgerin erfolgt. Das Abwasser in Form von Straßenoberflächenwasser (§ 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG) wird ausschließlich in öffentliche Abwasseranlagen eingeleitet (§ 58 WHG). Abwasseranlagen sind alle (öffentlichen oder privaten) Einrichtungen zur Abwasserbeseitigung zum Sammeln, Fortleiten, Behandeln, Einleiten, Versickern, Verregnen und Verrieseln von Abwasser. Vorliegend wird ausschließlich in Mischwasserkanäle (Einleitstellen 4, 5, 7, 7-1) und

Regenwasserkanäle (Einleitstellen 1, 2, 3, 4, 6) der Stadt Bad Hersfeld eingeleitet, welche zur städtischen Abwasseranlage gehören.

Das Einleiten von Abwasser in öffentliche Abwasseranlagen (Indirekteinleitung) bedarf nach § 58 Abs. 1 WHG dann einer Genehmigung, soweit an das Abwasser in der Abwasserverordnung in ihrer jeweils geltenden Fassung Anforderungen für den Ort des Anfalls des Abwassers oder vor seiner Vermischung festgelegt sind. Das Straßenoberflächenwasser ist keinem der Herkunftsbereiche der Abwasserverordnung zugeordnet, sodass eine Genehmigung nach § 58 WHG nicht zu erteilen war.

Die vom Abwasserbetrieb der Stadt Bad Hersfeld als Betreiber der Abwasseranlage in den Stellungnahmen vom 14.06.2022, 12.10.2023 und 08.02.2024, 12.02.2024 vorgetragenen Bedenken wurden in der Planung berücksichtigt, die Planungen entsprechend im Rahmen der Planänderungen angepasst und eine Zusage zur nochmaligen Abstimmung mit dem Abwasserbetrieb der Stadt Bad Hersfeld zur Anbindung des Mischwasserkanals am Schacht 305894 im Rahmen der Ausführungsplanung festgesetzt (vgl. Zusage unter A.VI.1.2). Bei allen Einleitungen sind die Anforderungen der Entwässerungssatzung der Kreisstadt Bad Hersfeld (EWS 2020) einzuhalten (vgl. Nebenbestimmung unter A.V.8.1 sowie nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRRL, S. 11, 29).

Die Erfüllung der Anforderungen an die Direkteinleitung werden – dem § 58 Abs. 2 WHG entsprechend – vorliegend nicht gefährdet. Die Entwässerung erfolgt einerseits in städtische Mischwasserkanäle andererseits in städtische Regenwasserkanäle, welche im weiteren Verlauf über die Fliegengeis in die Geis einleiten. Bei der Einleitung in städtische Mischwasserkanäle kann vorliegend auf eine Vorreinigung verzichtet werden, da diese im weiteren Verlauf in eine Kläranlage führen. Vor Einleitung in städtische Regenwasserkanäle (Entwässerungsabschnitte SediPipe, EZG 1 und teilweise EZG 3) findet – in Absprache mit der oberen Wasserbehörde und dem

Abwasserbetrieb – eine Vorreinigung statt, damit die Erfüllung der Anforderungen an die Direkteinleitung nicht gefährdet wird. Die Gesamteinleitung in die Geis über Regenwasserkanäle der Stadt Bad Hersfeld verringern sich von 1,479 ha im Bestand (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRRL, Kap. 4.3, Tab, 2) auf 1,396 ha, wovon künftig 1,11 ha über SediPipe-Anlagen oder Reinigungsschächte vorgereinigt werden (vgl. stoffliche Nachweise und Rückhaltung Nachweis DWA/A 102 in planfestgestellter Unterlage 18.2B). Bei der Bemessung der Behandlungsanlagen (vgl. stoffliche Nachweise und Rückhaltung Nachweis DWA/A 102 in nachrichtlich planfestgestellter Unterlagen 18.2 B) wurden im Rahmen einer Summenbetrachtung alle Bundesstraßenflächen des Vorhabens und teilweise auch umliegende städtische Flächen betrachtet. Für die Behandlung von Straßenoberflächenwasser ist der Rückhalt der schadstoffbeladenen Feinpartikel von großer Bedeutung. Nach den Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS 21, eingeführt mit Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 06/2022) ist die Feinfraktion (0,45 bis 63  $\mu\text{m}$ ) der abfiltrierbaren Stoffe (AFS63) der maßgebende Parameter zur Beurteilung der Belastung und Behandlungsbedürftigkeit der Niederschlagsabflüsse sowie der Wirksamkeit der Behandlungsanlagen. In Übereinstimmung mit der REwS (vgl. dort Kap. 8.1.2) und der DWA-A102-2 wird als Behandlungsziel eine Begrenzung der mit dem Straßenabfluss eingeleiteten Feststofffracht auf einen Wert von  $\leq 280 \text{ kg/ (ha} \cdot \text{a)}$  AFS63 angesetzt. Die Vorhabenträgerin hat vorliegend den Nachweis nach DWA-A 102 erbracht, dass die vorgesehenen Behandlungsmaßnahmen (SediPipe-Anlagen und Reinigungsschächte RAUSIKKO Typ C) bei den Einzugsgebietsflächen, welche später über Regenwasserkanäle in die Geis Einleiten (EZG Sedipipe, 1, 3), für eine Begrenzung der mit dem Straßenabfluss eingeleiteten Feststofffracht auf einen Wert von  $\leq 280 \text{ kg/ (ha} \cdot \text{a)}$  AFS63 geeignet sind (vgl. planfestgestellte Unterlagen 18.2.1). Der Nachweis nach DWA-A 102-2/BWK-A 3-2 ergibt das Erfordernis der Installation der zwei vorgesehenen SediPipe L-Anlagen mit einer Haltungslänge von je 12 m (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRRL, Kap. 4.4).

Des Weiteren ist zum Schutz des Vorfluters, entsprechend der erfolgten Abstimmung zwischen der Vorhabenträgerin, der oberen Wasserbehörde und dem Abwasserbetrieb der Stadt Bad Hersfeld (vgl. Protokoll vom 22. Dezember 2023) vor Einleitung in städtische Regenwasserkanäle, welche anschließend über die Fliegengeis in die Geis einleiten, eine Retentionsanlage in Abhängigkeit von der Größe des jeweiligen Einzugsgebietes der Hochbrücke vorgesehen. Gemäß der Vorgabe der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel wurde das Rückhaltebecken (vgl. planfestgestellte Unterlagen 18.3 Bl. 1B, 8 Bl. 1B) mit  $7 \text{ l/s} \cdot \text{ha}$  für einen 5-jährlichen Regen bemessen. Da einzelne Rückhaltungsanlagen für die jeweiligen Einzugsgebiete aufgrund des Platzangebots in der innerstädtischen Lage nicht zielführend waren und die bauliche Umsetzung mittels Staukanälen aufgrund von Rückstapuproblemen nicht möglich war, wurde das Rückhaltebecken so bemessen, dass die Anforderungen an die Einleitungsmenge in den Vorfluter insgesamt erfüllt sind und der hydraulische Nachweis für die notwendigen Rückhaltevolumina gemäß DWA- A 117 geführt werden konnte (vgl. stoffliche Nachweise und Rückhaltung Nachweis DWA/A 102 in planfestgestellter Unterlage 18.2 B). Der Zufluss zu diesem Becken erfolgt überwiegend aus dem städtischen Netz. Auch wenn über das Becken nur ein geringer Teil der Flächen aus den dieser Planfeststellung zugrundeliegenden Straßenflächen entwässert wird, ist die insgesamt erforderliche hydraulische Entlastung des Vorfluters ausreichend nachgewiesen. Durch die Anordnung eines zentralen Beckens ist mit einer größeren Effizienz in der Zwischenspeicherung von Niederschlagswasser und der Entlastung des Vorfluters zu rechnen, als diese durch kleinteilige Anlagen zu erwarten gewesen wäre.

Die Indirekteinleitung wurde auch mit dem Abwasserbetrieb der Stadt Bad Hersfeld hinreichend abgestimmt (vgl. Stellungnahmen der Kreisstadt Bad Hersfeld vom 14. Juni 2022, 27. Sept. 2023, 08. Februar 2024). Im Rahmen der Beteiligung vorgetragene Bedenken des Abwasserbetriebs der Stadt Bad Hersfeld hinsichtlich der Erfüllung der Anforderungen an die eigene

Direkteinleitung wurden von der Vorhabenträgerin durch Anpassungen im Hinblick auf die zuvor beschriebene stoffliche Vorreinigung in Behandlungsanlagen und die hydraulische Entlastung des Vorfluters durch ein Regenrückhaltebecken vor Einleitung in das öffentliche Kanalsystem im Anhörungsverfahren beseitigt. Die von der Baumaßnahme betroffenen Flächen werden größentechnisch kaum verändert, wodurch eine zusätzliche Belastung der Bestandskanäle ausgeschlossen werden kann. Lediglich die Fläche des Einzugsgebiets SediPipe (EZG SediPipe, vgl. planfestgestellte Unterlage 18.3, Bl. 1B), welche über die SediPipe-Anlagen gereinigt und unter Änderung der bestehenden Einleitstelle dem Bestandsschacht S013 (Bez. Stadt: 108454, vgl. planfestgestellte Unterlage 8, Bl. 1B) zugeführt wird, ergibt eine Zusatzbelastung (4%). Die Stadt Bad Hersfeld hat nach hydraulischer Überprüfung zugestimmt, dass die von der Straßenbaumaßnahme eingeleiteten Wassermengen unter Berücksichtigung der geplanten Rückhaltung weiterhin über das vorhandene Entwässerungsnetz abgeführt werden können (vgl. hierzu E-Mail der Vorhabenträgerin an die Planfeststellungsbehörde vom 10. Juni 2024).

### **7.3 Wasserhaltungen**

Die unter A.III aufgeführten wasserrechtlichen Erlaubnisse konnten gemäß § 19 Abs. 1, 3 WHG im Einvernehmen mit der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel (vgl. E-Mails vom 16.08.2024 und 19.08.2024 an die Planfeststellungsbehörde) unter Berücksichtigung der übernommenen Nebenbestimmungen erteilt werden.

#### **7.3.1 Bauzeitliche Wasserhaltung**

Die unter A.III.1 ausgesprochene widerrufliche Erlaubnis zur bauzeitlichen Wasserhaltung konnte befristet für die Dauer der Bauzeit gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 5, Abs. 2 Nr. 1, 19 Abs. 1 WHG erteilt werden.

Aufgrund des hoch anstehenden und bis Geländeoberkante ggf. ansteigenden Grundwassers (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRRL, Kap. 4.7) wird bei den unter A.III.1 aufgeführten Kanal- und Leitungsarbeiten (vgl. planfestgestellte Unterlagen 18.7.1a), bei Errichtung des Regenrückhaltebeckens (vgl. planfestgestellte Unterlagen 18.7.4) als auch bei der Errichtung der nachfolgend aufgeführten Bauwerke (vgl. planfestgestellte Unterlagen 18.7.2) in das anstehende Grundwasser eingegriffen.:

- BW01: Hochbrücke B324 „Peterstor“
- BW02: Stützwand Anliegergrundstücke
- BW03: Aufzugsanlage an der Rampe Ost
- BW04: Stützwände Hainstraße
- BW05: Treppen- und Rampenanlage West
- BW06: Stützwände Ost

Die Erlaubnis konnte erteilt werden, da unter Einhaltung der festgesetzten Nebenbestimmungen (vgl. Nebenbestimmungen unter A.III.3) keine schädlichen, oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind und auch sonst keine anderen Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegenstehen (§ 12 WHG).

Der Fachbeitrag nach Wasserrahmenrichtlinie (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6 und ergänzende gutachterliche Stellungnahme, übermittelt an die Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 17. Juli 2024) hat die bauzeitlichen Wasserhaltungen untersucht und festgestellt, dass keine signifikante Änderung des Grundwasserstandes im umliegenden Gebiet zu erwarten sind (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRRL, Kap. 4.7). Dem direkten Vorhabenbereich unterliegt der Grundwasserkörper „4250\_5201.1“ (DE\_GB\_DEHE\_4\_1044). Insgesamt wird im Zuge der bauzeitlichen Wasserhaltungen eine Gesamtpumpwassermenge von  $Q_{ges} = 36.024 \text{ m}^3$  angenommen. Mit einer Gesamtpumpwassermenge von  $Q_{ges} = 34.407 \text{ m}^3$  (41  $\text{m}^3/\text{h}$  je Baugrube) entfällt der Großteil dabei auf die Errichtung der Bauwerke 01-06 (s.o.). Hier hat die Vorhabenträgerin in den

planfestgestellten Unterlagen 18.7 eine Planung vorgelegt, wonach diese Mengen auf geschätzte vier Baujahre verteilt entnommen werden (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.7.2, Anlage Mengenermittlung). Durch die Kanalarbeiten wird eine Gesamtpumpwassermenge von  $Q_{ges} = 798 \text{ m}^3$  ( $q = 16,25 \text{ m}^3/\text{h}$ ) und durch die Errichtung des Regenrückhaltebeckens eine Gesamtpumpwassermenge von  $Q_{ges} = 819 \text{ m}^3$  angenommen.

Der Grundwasserkörper im Bereich des Vorhabens (GWK 4250\_5201.1) befindet sich bereits in einem guten mengenmäßigen Zustand (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRRL, Kap. 7.4.2), der chemische Zustand ist aufgrund der Salzbelastung als „schlecht“ eingestuft (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRRL, Kap. 7.4.3.). Eine weitere messbare Verschlechterung der Qualitätskomponenten Chlorid und Sulfat oder eine Verschlechterung weiterer Qualitätskomponenten kann jedoch bei Einhaltung der von der oberen Wasserbehörde und im Fachbeitrag nach WRRL geforderten (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRRL, Kap. 4.10., Tab. 6 und ergänzende gutachterliche Stellungnahme übermittelt an die Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 17. Juli 2024) und im Planfeststellungsbeschluss auf Grundlage von § 13 WHG angeordneten Maßnahmen zum Gewässerschutz (vgl. Nebenbestimmungen A.III.3) vor dem Hintergrund des temporären Charakters der Baumaßnahme und aufgrund der lokalen, geringfügigen Wirkung für den Grundwasserkörper 4250\_5201.1 ausgeschlossen werden (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRRL, Kap. 18.3.2). Die geplanten Wasserentnahmen im Rahmen der temporären Wasserhaltung führen zu einer geringfügigen Reduktion der Grundwassermenge, die aber durch die Anordnung eines wasserdichten Verbaus gegen den Untergrund im Bereich von Baugruben soweit wie möglich reduziert wird (vgl. Nebenbestimmung unter 0, Nr. 12). Die Baugruben werden, soweit erforderlich (Bauwerk 05, Regenrückhaltebecken), in Verbindung mit einer Unterwasserbetonsohle nahezu wasserdicht abgeschlossen, sodass mit zusätzlichem Grundwasserzufluss nicht mehr zu rechnen ist und sich die bauzeitlich

anfallende Grundwassermenge hier auf das durch den Aushub geschaffene Volumen beschränkt. Die für den Bemessungsfall geringfügig über der Sohle liegenden Wasserspiegelniveaus der weiteren Baugruben hingegen sind mit einer offenen Wasserhaltung beherrschbar, eine Beeinflussung des Grundwasserhaushalts ist hier nicht zu erwarten (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRRL, Kap. 4.7). Eine Änderung des mengenmäßigen Zustandes durch das Vorhaben kann, ebenso wie eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands des Grundwasserkörpers, durch einen möglichen geringen lokalen Aufstau, ausweislich des Fachbeitrags ausgeschlossen werden (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRRL, Kap. 8.3.1 und ergänzende gutachterliche Stellungnahme übermittelt an die Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 17. Juli 2024).

Es stehen auch sonst keine anderen Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegen. Die in Überarbeitung befindliche Heilquellenschutzgebietsverordnung der Stadt Bad Hersfeld (künftig: Lullusbrunnen und Vitalisbrunnen) ist zu beachten (vgl. Nebenbestimmung unter 0, Nr. 8). Entsprechend der Novellierung wird sich das Brückenbauwerk künftig innerhalb der quantitativen Schutzzone B des Heilquellenschutzgebietes befinden. In der Schutzzone B dürfen Aufschlüsse in den Boden nur mit einer maximalen Tiefe von 10 m vorgenommen werden. Im Rahmen der Vorplanung wurde unter Beteiligung der Vorhabenträgerin, dem für die Gründungsplanung und die Prüfung der hydrogeologischen Auswirkungen beauftragten beratendem Ingenieurbüro und der Fachbehörde HLNUG (Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie) für den auf diesen Vorhabenstandort bezogenen Einzelfall eine über die Tiefenbegrenzung von 10 m hinausgehende, auf die Pfahlgründungen ausgerichtete Vertiefung der Bohrungen bis auf 20 m unter Gelände als fachlich vertretbar erachtet (vgl. Stellungnahme der oberen Wasserbehörde vom 21. Juni 2022, Stellungnahme des HLNUG vom 08. Juni 2022). Zur Überwachung, Dokumentation und Sicherstellung der bauzeitlichen Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und einschlägigen Regelwerke zum Wasserschutz wurde entsprechend der

Empfehlung im Fachbeitrag nach Wasserrahmenrichtlinie (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRRL, Kap. 4.10) eine hydrogeologische Baubegleitung angeordnet (vgl. Nebenbestimmung unter 0, Nr. 2).

Im Vorhabenbereich wurden an mehreren Stellen erhöhte Schadstoffbelastungen im Boden (z.B. Schwermetalle) festgestellt. Um eine Tiefenverlagerung der örtlichen Schadstoffbelastungen im Boden zu verhindern und die Wirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser soweit wie möglich zu verringern, wurden weitere Nebenbestimmungen auf Grundlage von §§ 53 i. V. m. § 52 Abs. 2 WHG angeordnet (vgl. Nebenbestimmungen unter 0, Nr. 2, Nr. 4 sowie Nr. 17ff). Zur Überprüfung von im Grundwasser (eventuell) enthaltenen Schadstoffen und zur Verhinderung einer Tiefenverlagerung von baubedingten Schadstoffeinträgen hat die Vorhabenträgerin des Weiteren ein Gutachten mit dem Titel „Bad Hersfeld UF Stadtstraße und DB Peterstor, Entsorgungskonzept und Bauüberwachung: Monitoringkonzept Grundwasser für den Abriss und die Neuerrichtung des Brückenbauwerks B324“ (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen 18.6), erstellen lassen.

Bei Umsetzung des angeordneten Monitoringkonzepts nach Maßgabe der nachrichtlich planfestgestellten Unterlage 18.6 (vgl. Nebenbestimmung unter 0, Nr. 2) ist ein ausreichender Schutz des Grundwassers gewährleistet (vgl. E-Mail der oberen Wasserbehörde an die Planfeststellungsbehörde vom 28.06.2024) und der Schutz der Heilquellen „Lullusbrunnen“ und „Vitalisbrunnen“ nicht gefährdet (vgl. Stellungnahme der oberen Wasserbehörde vom 25.07.2022, 12.10.2023).

### **7.3.2 Einleitung aus Wasserhaltungen**

Der Vorhabenträgerin konnten gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 5, Abs. 2 Nr. 1, 19 Abs. 1 WHG befristet für die Dauer der Bauzeit die widerrufliche Erlaubnis erteilt werden, das bauzeitig bei der Errichtung der Bauwerke entnommene, bei

der Wasserhaltung anfallende, durch Betonschlämme und Bodenpartikel verunreinigte Grundwasser im Umfang von 7.501 m<sup>3</sup> und das bei Niederschlägen anfallende Niederschlagswasser in diesem Bereich und Abbruch des Bauwerks über eine geeignete, ausreichend dimensionierte Absetz- und Neutralisationsanlage abzuleiten und schadlos über Entwässerungseinrichtungen – nach Maßgabe und im Umfang der planfestgestellten Unterlagen 18.7.2 Anl. 1 und Anl. 2 – mit einer temporären Gesamteinleitungsmenge von 100 l/s – direkt in die Geis (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG) einzuleiten (vgl. nachfolgend C.III.7.3.2.1).

Zusätzlich konnte der Vorhabenträgerin nach §§ 58 Abs. 1, 2 die Genehmigung erteilt werden, das weiter im Rahmen der bauzeitlichen Grundwasserhaltung anfallende – durch Betonschlämme und Bodenpartikel verunreinigte – Grundwasser

- aus der Errichtung der Bauwerke 1-6 (26.906 m<sup>3</sup>),
- aus der Errichtung der Kanäle (797,8 m<sup>3</sup>) und
- aus der Errichtung des Regenrückhaltebeckens (819 m<sup>3</sup>)

und das bei Niederschlägen anfallende Niederschlagswasser in den Baugruben der Bauwerke 01-06, der Kanäle, des Regenrückhaltebeckens sowie im Rahmen des Abbruchs des Brückenbauwerks unterhalb der Brücke anfallendes und durch Abbrucharbeiten verunreinigtes Niederschlagswasser über geeignete, ausreichend dimensionierte Absetz- und Neutralisationsanlagen – entsprechend der Tab. 3 in Unterlage 18.7.3 – in städtische Regen- und Mischwasserkanäle innerhalb der festgelegten Baueinrichtungsflächen einzuleiten (vgl. nachfolgend C.III.7.3.2.2).

Das entnommene Grundwasser kann vorliegend aufgrund der örtlich bebauten Gegebenheiten nicht mittels Versickerung dem Grundwasser (direkt) zugeführt werden. Ausweislich der planfestgestellten Unterlagen zur Bauwasserhaltung wird das Grundwasser mit dem in den Baugruben anfallenden Niederschlagswasser im Einzelnen wie folgt abgeleitet:

- Grund- und Niederschlagswasser aus den Baugruben der Kanalhaltung in das städtische Kanalsystem (vgl. planfestgestellte Unterlagen 18.7.2),
- Grund- und Niederschlagswasser aus den Baugruben der Bauwerke 1-6 an definierten Einleitstellen als Direkteinleitungen in Geis und Fliegengeis und indirekt in Kanäle der Stadt Bad Hersfeld (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.7.2 Anl. 1 und planfestgestellte Unterlage 18.7.2 Anl. 2) und
- Grund- und Niederschlagswasser aus der bauzeitlichen Wasserhaltung des Regenrückhaltebeckens über den zu verlegenden Regenwasserkanal DN 900 (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.7.4) in die Geis
- Niederschlagswasser aus der bauzeitlichen Wasserhaltung bei Errichtung des Regenrückhaltebeckens an den festgesetzten Einleitstellen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.7.3, Tab. 1) in städtische Misch- und Regenwasserkanäle.

Bei allen bauzeitlichen Wasserhaltungen ist vor Einleitung in städtische Kanäle oder Oberflächengewässer eine Vorreinigung über Absetzbecken mit Neutralisationsanlagen vorgesehen. Die Absetzcontainer dienen zusätzlich als Zwischenspeicher, um an den Einleitpunkten eine gleichmäßige Drosselung zu realisieren.

#### **7.3.2.1 Bauzeitliche Direkteinleitung in Oberflächenwasserkörper**

Durch die bauzeitliche Direkteinleitung in den Oberflächenwasserkörper Geis sind weder schädliche Gewässerveränderungen zu erwarten – die nicht durch Nebenbestimmungen vermeidbar oder ausgleichbar wären – noch stehen andere öffentlich-rechtliche Vorschriften der Erteilung der Erlaubnis entgegen (§ 12 WHG). Bei der baubedingten Direkteinleitung in den Oberflächenwasserkörper Geis können ausweislich einer Überprüfung im Fachbeitrag nach WRRL (nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen 18.6) negative Auswirkungen auf ökologischen Zustand und chemischen Zustand der betroffenen Gewässer ausgeschlossen werden (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRRL, Kap. 8.2.3, 8.2.4).

Das Vorhaben liegt ca. 300 m vor der Mündung der Geis in die Fulda. Da nicht davon auszugehen ist, dass durch das Vorhaben großräumige – in den Oberlauf des im Plangebiets größtenteils vollständig verrohrten Oberflächenwasserkörpers Geis wirkende – Veränderungen ausgelöst werden (vgl. Ausführungen in nachrichtlich planfestgestellter Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRRL, Kap. 6.2), ist der für die Bewertung der Vorhabenwirkungen relevante Oberflächenwasserkörper der Oberflächenwasserkörper Fulda/Bad Hersfeld (OWK Fulda / Bad Hersfeld).

Gemäß dem 2. Bewirtschaftungsplan befindet sich der OWK Fulda / Bad Hersfeld im „mäßigen ökologischen Zustand“. Der Entwurf des 3. Bewirtschaftungsplans stuft den OWK Fulda / Bad Hersfeld ebenfalls als „mäßig“ ein (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRR, Kap. 7.3.1). Aufgrund von Quecksilber in Biota (Fische) ist der chemische Zustand aller deutschen Oberflächenwasserkörper als „nicht gut“ eingestuft. Zusammengefasst liegen im OWK Fulda/Bad Hersfeld auf Grundlage der vorliegenden Daten die Konzentrationen der Parameter Fluoranthen, Nickel, Benzo(a)pyren und PFOS aktuell über der JD-UQN. Für diese Parameter, die als eigenständige Qualitätskomponenten zu betrachten sind, ist keine weitere messbare Konzentrationserhöhung im Rahmen des Vorhabens zulässig (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRR, Kap. 7.3.2).

Das Verschlechterungsverbot nach § 27 Abs. 1 S. 1 WHG, wonach oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften sind, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und chemischen Zustands bzw. Potenzials vermieden wird, kann bei bauzeitlicher Direkteinleitung aus den Wasserhaltungen (Menge und Einleitstellen in nachrichtlich planfestgestellten Unterlagen 18.7.2, 18.7.2 Anl. 01, 02) eingehalten werden. Eine im Sinne des Verschlechterungsverbots relevante Konzentrationserhöhung im betroffenen Oberflächenwasserkörper ist nur möglich, wenn das eingeleitete Wasser Konzentrationen über den Grenzwerten der OGewV aufweist. Im Fachbeitrag wurden die Qualität des Grundwassers und die Grenzwerte der OGewV daher gegenübergestellt (vgl.

nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Anhang 4) und die in den Baujahren begrenzte Einleitdauer und die maximale Einleitmenge von 3,9 l/s (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.7.2 Anl. 02) berücksichtigt. Diese vertiefende Betrachtung der baubedingten Direkteinleitung in Oberflächengewässer im Rahmen des Fachbeitrags ergibt bei Umsetzung aller vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zur Einhaltung aller einschlägigen DIN-Normen und Regelwerke keinen Anhaltspunkt für vorhabenbedingte Verschlechterungen einzelner oder mehrerer Qualitätskomponenten (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Kap. 9). Auch das Zielerreichungsgebot nach § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG kann eingehalten werden (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Kap. 8.4).

#### **7.3.2.2 Baubedingte Einleitung in das städtische Kanalnetz**

Der Vorhabenträgerin konnte nach §§ 58 Abs. 1, 2 i. V. m. § 38 Abs. 1 HWG (Hessisches Wassergesetz vom 14. Dezember 2010, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 [GVBl. S. 473, 475]) die Genehmigung erteilt werden, das im Rahmen der bauzeitlichen Grundwasserhaltungen anfallende – durch Betonschlämme und Bodenpartikel verunreinigte – Grundwasser und das bei Niederschlägen anfallende Niederschlagswasser in den Baugruben der Bauwerke 01-06 (teilweise), der Kanäle, des Regenrückhaltebeckens sowie im Rahmen des Abbruchs des Brückenbauwerks unterhalb der Brücke anfallendes und durch Abbrucharbeiten verunreinigtes Niederschlagswasser über geeignete, ausreichend dimensionierte Absetz- und Neutralisationsanlagen in städtische Regen- und Mischwasserkanäle innerhalb der festgelegten Baueinrichtungsflächen einzuleiten.

Die Genehmigungsvoraussetzungen für eine Indirekteinleitung nach § 58 WHG i. V. m. § 38 Abs. 1 HWG liegen vor. Die Genehmigung für das Einleiten von Grundwasser in Abwasseranlagen (vgl. § 38 Abs. 1 HWG) darf nach § 58 Abs.

2 WHG nur erteilt werden, wenn die nach der Abwasserverordnung in ihrer jeweils geltenden Fassung für die Einleitung maßgebenden Anforderungen einschließlich der allgemeinen Anforderungen eingehalten werden (1.), die Erfüllung der Anforderungen an die Direkteinleitung nicht gefährdet wird (2.) und Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Anforderungen nach den Nummern 1 und 2 sicherzustellen (3.).

Diese Voraussetzungen liegen vor. Bei allen Einleitungen sind die Anforderungen der Abwasserverordnung und der Entwässerungssatzung der Kreisstadt Bad Hersfeld (EWS 2020) einzuhalten (vgl. Nebenbestimmung unter A.V.8.1, nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRR, S. 11, 29). Die Vorhabenträgerin hat mit einer Gegenüberstellung der Ergebnisse der Grundwasseranalysen mit den Grenzwerten der Entwässerungssatzung der Kreisstadt Bad Hersfeld (§ 8 Pkt. 1, EWS 2020) gezeigt, dass die Einleitungsgrenzwerte nicht überschritten werden (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen 18.7.1a Tb. 6, 18.7.1a Anl. 04; nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen 18.7.2, 18.7.2 Anl. 03), sodass sichergestellt ist, dass die örtliche Entwässerungssatzung der Stadt Bad Hersfeld beachtet wird.

Die Erfüllung der Anforderungen an die Direkteinleitung werden durch die bauzeitlichen Einleitungen nicht gefährdet. Das durch das Bauvorhaben verschmutzte Wasser ist vor Einleitung in städtische Kanäle in Absetz- und Neutralisationsanlagen – wie vom Abwasserverband der Stadt Bad Hersfeld in der Stellungnahme vom 08./12.02.2024 gefordert – zu reinigen (vgl. hierzu nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen 18.7 und Nebenbestimmung unter A.V.8.3). Bei den bauzeitlichen Einleitungen in städtische Regenwasserkanalisation, welche im weiteren Verlauf in das Oberflächengewässer Geis führen, sind darüber hinaus die auf Anfrage des Abwasserbetriebs vom 08.02.2024 von der oberen Wasserbehörde festgelegten (vgl. E-Mail der Stadt Bad Hersfeld an die Anhörungsbehörde vom 05. März 2024) Parameter einzuhalten und entsprechende Absetz- und

Neutralisationsanlagen vorgesehen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen 18.7 und Nebenbestimmung unter A.V.8.2). Für die Begrenzung der Hydraulik ist eine tolerierbare temporäre Gesamteinleitungsmenge von 100 l/s in die Vorfluter Geis und Fliegengeis nicht zu überschreiten, was auch für die Einleitung über städtische Regenwasserkanäle gilt (vgl. Nebenbestimmung unter A.V.8.2). Dem von der oberen Wasserbehörde zunächst geforderten Erkundungs- und Überwachungsprogramm mit der Niederbringung und Beprobung von weiteren Grundwassermessstellen ist die Vorhabenträgerin mit der Vorlage eines Gutachtens mit dem Titel „Bad Hersfeld UF Stadtstraße und DB „Peterstor“, Entsorgungskonzept und Bauüberwachung: Monitoringkonzept Grundwasser für den Abriss und die Neuerrichtung des Brückenbauwerks B324“ nachgekommen (vgl. E-Mail der oberen Wasserbehörde an die Planfeststellungsbehörde vom 28. Juni 2024, Nebenbestimmung unter A III. 3. Nr. 3, 4).

Die über die städtischen Kanäle abzuleitende Wassermenge ist stark abhängig vom Bauablauf und der anfallenden Niederschlagsmenge. Im Falle eines Starkregenereignisses/Hochwasser ist eine zusätzliche Einleitung in das Kanalnetz nicht möglich. In diesem Fall hat das Bauwasser in den Baugruben zu verbleiben, bis eine Einleitung wieder möglich ist. Damit es nicht zu hydraulischen Engpässen der städtischen Kanalisation kommt, hat die Vorhabenträgerin – wie vom Abwasserbetrieb der Stadt Bad Hersfeld in der Stellungnahme vom 08./12.02.2024 gefordert – in Abstimmung mit dem Abwasserbetrieb im Bauablauf rechtzeitig zu überprüfen, inwiefern Rückhalteeinrichtungen vorzusehen sind und die Bemessung und Ausführung mit dem Abwasserbetrieb einvernehmlich rechtzeitig abzustimmen (vgl. Nebenbestimmung unter A.V.8.3). Sollten sich im weiteren Verfahren im Bereich der Baugruben Hinweise auf konkrete Belastungen, z. B. aus Altlasten ergeben, sind die Notwendigkeit und die Möglichkeiten weiterer Reinigungsschritte vor Einleitung in das Kanalnetz zu prüfen (vgl. Nebenbestimmung unter A.V.8.3).

### **7.3.3 Aufstauen, Absenken, Umleiten von Grundwasser**

Die widerrufliche Erlaubnis, die Hochbrücke Peterstor (BW 01), die Treppen- und Rampenanlage West, die Stützwände Ost (BW 06), die Stützwand Anliegergrundstücke (BW 02) sowie das Regenrückhaltebecken nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen in grundwasserführenden Erdschichten zu errichten und die Spundwände der Baugruben ab Fundamentobergrenze dauerhaft im Boden zu belassen, konnte gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 2 Nr. 1, i. V. m. 19 Abs. 1 WHG erteilt werden.

Das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die hierfür bestimmt oder geeignet sind, ist gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG genehmigungspflichtig. Bei Folgenden baulichen Maßnahmen ist dieser Tatbestand aufgrund der Errichtung in grundwasserführenden Erdschichten erfüllt:

- Im Rahmen der Errichtung der Hochbrücke Peterstor (BW 01) ist für die Pfeilerachsen sowie das Widerlager Ost eine Tiefgründung (Bohrpfähle mit Durchmesser 1,50 m) vorgesehen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.7.2).
- Bei Errichtung der mobilitätsgerechten Rampe zwischen den beiden Stadtstraßen Peterstor und Kleine Industriestraße wird eine Stützwand an den Anliegergrundstücken (BW 02) errichtet, wobei die Stützwandkonstruktion eine dauerhafte Spundwand mit Kopfbalken vorsieht (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.7.2).
- Die Stützwände Ost (BW 06) werden analog zum Widerlager über Bohrpfähle mit einem Durchmesser von  $D = 1,50$  m tiefgegründet (umschließende Spundwand) (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.7.2).
- Das Regenrückhaltebecken wird in einer mit vorgebohrtem Spundwandverbau gesicherten Baugrube unterhalb des Bemessungswasserstands errichtet (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.7.4).

- Bei allen Baugruben verbleiben die Spundwände ab Fundamentoberkante dauerhaft im Boden.

Es sind weder schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten, noch stehen sonstige Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegen (§ 12 WHG).

Anlagebedingt kann es aufgrund der Pfahlgründungen der Bauwerke und dem Verbleib von Spundwänden aus der temporären Wasserhaltung im Boden zu einer Störung der Grundwasserfließrichtung kommen. Da es sich bei dem Vorhaben um einen Ersatzneubau handelt sind jedoch ausweislich des Fachbeitrags nach WRRL keine weiteren neuartigen anlagenbedingten Wirkungen zu erwarten (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Kap. 5). Geplant ist ausweislich der nachrichtlich planfestgestellten Unterlagen 18.7.2 bei Errichtung der Bauwerke eine offene Wasserhaltung. Nur bei höheren Wasserständen wird eine Unterwasserbetonsohle zur Abdichtung gegen eindringendes Grundwasser vorgesehen. Eine Beeinflussung des Grundwasserhaushalts ist hier nicht zu erwarten (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, Fachbeitrag WRR, Kap. 4.7).

Bezüglich der Wasserhaltung für die Errichtung des Rückhaltebeckens ist unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen (vgl. Nebenbestimmungen A.III.3) eine Verschlechterung ebenfalls ausgeschlossen sein. Auch eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands durch den Verbleib von Spundbohlen kann aufgrund der lokalen, geringfügigen Wirkung ausgeschlossen werden (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 18.6, ergänzende gutachterliche Stellungnahme, übermittelt an die Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 17. Juli 2024).

## **8. Kommunale Planungshoheit**

Das planfestgestellte Vorhaben berücksichtigt die Belange der Stadt Bad Hersfeld angemessen. Eine unangemessene Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der Stadt Bad Hersfeld wird durch das Vorhaben nicht verursacht. Eine Verletzung der städtebaulichen Planvorstellungen beziehungsweise städtebaulichen Entwicklungsziele ist nicht erkennbar.

Die Stadt Bad Hersfeld, deren Gebiet in innerstädtischer Lage durch das Vorhaben betroffen ist, ist bereits vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens sowie in dem Planfeststellungsverfahren beteiligt worden. Sie hat mit Schreiben vom 14.06.2022, 12.10.2023, 25.10.2023, 08.02.2024 und 12.02.2024 Stellungnahmen in allen Anhörungsverfahren abgegeben. Darüber hinaus hat sie mit Datum vom 12.06.2023 im Erörterungstermin der Anhörungsbehörde beim Regierungspräsidium Kassel eine weitere Stellungnahme in Form einer tabellarischen Übersicht abgegeben. Das Recht auf Mitwirkung an überörtlichen, sich auf den Gemeindebereich erstreckende Planungen, das seine Grundlage in dem verfassungsrechtlich gewährleisteten Selbstverwaltungsrecht der Gemeinde hat (Art. 28 Abs. 2 GG), wurde beachtet. Bei der Baumaßnahme haben die bundes- und landesverkehrspolitischen Interessen grundsätzlich Vorrang vor gemeindlichen Interessen. Dies bedeutet nicht, dass diese bedeutungslos sind. Die vorliegende Planung nimmt auf die Interessen der Kommune Rücksicht.

Mehrere Grundstücke der Stadt werden dauerhaft oder vorübergehend für die Maßnahme in Anspruch genommen oder dauerhaft belastet.

Hinsichtlich der von der Stadt Bad Hersfeld angesprochenen Belange (Einzelvorbringen) wird unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit der gemeindlichen Planungshoheit Folgendes grundsätzlich festgestellt:

Auf die Rahmen des Hauptverfahrens sowie des 1. und 2. Planänderungsverfahrens und des Erörterungstermins vorgetragene Anregungen und Forderungen wird inhaltlich in den jeweiligen fachlichen Kapiteln eingegangen.

Bezüglich der Anregungen und Forderungen der Stadt Bad Hersfeld aus der Stellungnahme vom 14.06.2022 hinsichtlich der Berücksichtigung der städtebaulichen Belange bezüglich der Stadtumbaugebiete, der Entwicklungskonzepte der Stadt sowie der Mobilitätskonzepte der Stadt und der Forderung nach Zurückstellung des Ersatzneubaus und Prüfung großräumiger Varianten ist Folgendes festzustellen: Das planfestgestellte Vorhaben berücksichtigt die vorliegenden Planungen und Umgestaltungen der Deutschen Bahn im Stadtgebiet Bad Hersfeld in der zum Zeitpunkt des Beschlusserlasses vorliegenden Detailtiefe angemessen. Durch den reinen Ersatzneubau des Brückenbauwerkes mit Anschluss an das bestehende Straßennetz wird die Basis für ein weiterhin leistungsfähiges Verkehrsnetz (sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) geschaffen. Dies ist auch Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung der Stadt. Das Brückenbauwerk stellt die Haupteerschließungsachse der Kernstadt dar, die von der Stadt benannten Sanierungsgebiete schließen unmittelbar an den Innenstadtring an, haben allerdings keinen Einfluss auf die Ausgestaltung des neuen Bauwerkes. Auch hat das Bauwerk keinen direkten Einfluss auf die Sanierungsgebiete. Weiter ist der angesprochene Rückbau der Verkehrsflächen in der Hainstraße (in Zuständigkeit der Stadt) kompatibel mit der Planung des Brückenbauwerkes bzw. das neue Brückenbauwerk steht diesen verkehrlichen Entwicklungsvorstellung der Stadt nicht im Wege (vgl. hierzu Erwidern der DEGES vom 03.12.2022, S. 5). Gerade weil das Bauwerk mit seinen Anschlüssen an das bestehende Straßennetz durch seine innerstädtische Lage unmittelbare Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung hat, war die Einbeziehung der Stadt Bad Hersfeld zu gewährleisten. Dementsprechend wurden bezüglich der Themen Barrierefreiheit, Umleitungskonzept während der Bauzeit, Abstimmungen bezüglich anderweitiger Bauvorhaben unter A.V. und A.VI verschiedene

Zusagen und Nebenbestimmungen in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Der Vortrag der Stadt Bad Hersfeld, dass die kommunalen Gremien nicht ausreichend in den Planungsprozess einbezogen wurden, ist mit Verweis auf die verschiedenen Abstimmungen und Beteiligungen und die weitere Einbeziehung in die Ausführungsplanung zum Umleitungskonzept und zur einzelnen Punkten der Barrierefreiheit sowie zur Straßenbeleuchtung zurückzuweisen. Auch liegt hier entgegen der Behauptung der Stadt Bad Hersfeld kein Verfahrensfehler vor.

Hinsichtlich der Einwände bezüglich der verschiedenen Varianten wird auf das Kapitel C.III.2.3 verwiesen. Im Übrigen hat die Stadt Bad Hersfeld die Stellungnahme in den Teilen, die sich gegen die Errichtung des Ersatzneubaus der B 324 richten und somit auch bezüglich der weiteren vertieften Alternativenbetrachtung für andere innerstädtische Entwicklungsmöglichkeiten, mit Datum vom 25.10.2023 zurückgenommen. Insofern steht das Vorhaben in diesen Punkten der kommunalen Planungshoheit nicht entgegen.

In den Stellungnahmen der Stadt Bad Hersfeld wurden weiter verschiedene Anregungen und Forderungen bezüglich der Anschlüsse und der Dimensionierung der Rad- und Gehwege vorgetragen. Hierzu wird im Einzelnen auf das entsprechende Kapitel C.III.3 verwiesen. Grundsätzlich kann – sofern dem Vorbringen der Stadt nicht weiter entsprochen werden konnte – gesagt werden, dass der Planungsauftrag der Vorhabenträgerin der Ersatzneubau des Brückenbauwerkes einschließlich der Anpassung an den Bestand und der notwendigen Folgemaßnahmen war. Dies ist ebenfalls Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Das steht einigen Forderungen hinsichtlich einer Ausweitung des Planungsbereiches auf die Landesstraße oder die übrigen kommunalen Straßen und Einrichtungen entgegen. Die Vorhabenträgerin hat folgerichtig nur für die durch das Vorhaben unmittelbar berührten Bereiche Umgestaltungen und Anpassungen vornehmen müssen. Andere kommunale Belange werden durch das Vorhaben nicht unmittelbar berührt oder gar in ihrer späteren Umsetzung erschwert (vgl. hierzu auch Erwiderung der DEGES vom

03.12.2022, S. 11- 15). Da es sich bei dem Vorhaben um einen Ersatzneubau handelt und die anknüpfenden Straßen und Geh- und Radwege nach den technischen Erfordernissen umgebaut und wieder angebunden werden müssen, werden nur Nebenanlagen nach den Anforderungen der einschlägigen Richtlinien für Straßen, Radwege und Fußgänger mitgeplant, die in der Lage oder Höhe aufgrund der Bauwerks- oder Streckenplanung geändert werden müssen. Dem teilweise durch die Stadt Bad Hersfeld geforderten weiteren Ausbau der Geh- und Radwege kann nicht in jedem Bereich entsprochen werden. Insgesamt steht der richtliniengerechte Ausbau der Geh- und Radwege nicht im Zusammenhang mit den Hauptgegenstand des Planfeststellungsverfahrens und liegt außerhalb des beplanten Bereiches in der Zuständigkeit der Stadt Bad Hersfeld. Aufgabe der Vorhabenträgerin war es zudem, die gegebenen Zwangspunkte und Anschlussmöglichkeiten zu berücksichtigen. Insofern war nicht in jedem Fall – unter Verweis auf die Einhaltung der Richtlinien für den Radverkehr – ein Eingriff in private Flächen gerechtfertigt (vgl. Erwiderung der DEGES vom 03.12.2022, S. 16-18). Auch die Qualitätsstandards für Musterlösungen für das Radnetz in Hessen wurden berücksichtigt. Allerdings stellen diese Muster- und Standardlösungen dar, die im Bestand nicht in jeder Hinsicht umgesetzt werden konnten. Dies hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung vom 03.12.2022 nachvollziehbar und folgerichtig dargelegt. Auch konnte nicht allen Forderungen der Stadt Bad Hersfeld entsprochen werden, u. a. durch den Verweis auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer (vgl. Erwiderung der DEGES vom 03.12.2022, S. 30). Bezüglich der Einhaltung der Regelwerke wird insofern auf das Kapitel C.III.3 zur Dimensionierung verwiesen; Fragen der Förderung bzw. des Mobilitätsförderungsgesetzes sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Hinsichtlich der Forderungen für ein weiteres Verkehrskonzept für die Umleitungen während der Bauzeit wird auf die Zusagen und Nebenbestimmungen unter A.V.10 sowie auf das Kapitel C.III.13 verwiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Abwicklung der Verkehre auch während der Bauphase gewährleistet bleibt und dies im Rahmen

eines detaillierten Konzeptes weiter abgestimmt wird (vgl. Erwiderung der DEGES vom 03.12.2022, S. 41-53).

Die Einwendungen der Stadt Bad Hersfeld hinsichtlich der Prüfung von Ausweichparkplätzen durch das Fehlen von öffentlichen Parkplätzen auf einem größeren städtischen Parkplatz während der Bauzeit ist ebenfalls unter Verweis auf die Ausführungen der DEGES in ihrer Erwiderung vom 03.12.2022, S. 61-64, zurückzuweisen. Der angesprochene Parkplatz befindet sich im Eigentum der Vorhabenträgerin; entsprechend der bestehenden Nutzungsvereinbarung mit der Stadt für diesen Parkplatz ist der freie Zugang im Zusammenhang von Unterhaltungs- bzw. Baumaßnahmen ausdrücklich geregelt und zu gewähren. Zudem sei die Nutzungsvereinbarung für diesen Parkplatz grundsätzlich kündbar. Die darüber hinaus von der Stadt Bad Hersfeld angesprochene Andienung des Grundstückes des Schlachthofs ist ebenfalls weiterhin gewährleistet (vgl. hierzu planfestgestellte Unterlage Nr. 5.1 Blatt 4).

Die von der Stadt Bad Hersfeld zu den Themen Lärm und Luftschadstoffe vorgetragenen Punkte sind unter Verweis auf die Kapitel C.III.11 zurückzuweisen.

Aus der kommunalen Planungshoheit, die der Stadt im Prinzip als wehrfähige Rechtsposition zur Seite steht, ergibt sich im vorliegenden Fall kein Abwehranspruch. Zwar hat jeder überörtliche Planungsträger bei seiner Planung die Belange des Städtebaus, wie sie z. B. in Bebauungsplänen und städtebaulichen Entwicklungskonzepten ausgewiesen und ferner im Flächennutzungsplan konkretisiert sind oder sich aus anderen Gründen ergeben und von der zu beteiligenden Stadt geltend gemacht werden, zu berücksichtigen. Mit dem Vorhaben wird aber keine hinreichend bestimmte gemeindliche Planung der Stadt Bad Hersfeld nachhaltig gestört oder wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzogen oder gemeindliche Einrichtungen erhebliche beeinträchtigt.

Der Planfeststellungsbeschluss einschließlich des festgestellten Plans trägt den relevanten kommunalen Belangen Rechnung und berücksichtigt die kommunalen Interessen. Er beeinträchtigt auch nicht die kommunale Planungshoheit der Stadt Bad Hersfeld. Die städtebaulichen Belange der Stadt Bad Hersfeld werden ausreichend berücksichtigt. Soweit den Einwendungen der Stadt Bad Hersfeld mit den vorgenommenen Planänderungen, Zusagen und Nebenbestimmungen im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss Rechnung getragen wurde, konnten sie für erledigt erklärt werden. Die darüberhinausgehenden Einwendungen waren unter Verweis auf die Ausführungen unter den entsprechenden Fachkapiteln zurückzuweisen.

## **9. Straßenrecht**

Unter A.IV dieses Planfeststellungsbeschlusses wird gemäß § 2 Abs. 6a FStrG festgestellt, dass die von der Baumaßnahme umfassten Straßenbestandteile der Bundesstraße 324, die Fahrbahnen auf dem neuen Brückenbauwerk und die Anpassung der Knotenpunkte (Anschlussstraßen) an die Brücke von Netzknoten 5124 031 (Bau-km. 0+000) bis Netzknoten 5124 035 (Bau-km. 0+630) als Bestandteil der Bundesstraße 324 mit der Verkehrsübergabe als Bundesstraße gewidmet gelten.

Diese Widmungsfiktion nach § 2 Abs. 6a i. V. m. § 2 Abs. 2 FStrG findet Anwendung, wenn die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 vorliegen. Demnach muss der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks sein oder der Eigentümer und sonst zur Nutzung dinglich Berechtigte muss der Widmung zugestimmt haben oder der Träger der Straßenbaulast muss den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung nach § 18f Abs. 1 FStrG oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt haben. Diese Voraussetzungen liegen vor. Soweit für das hier planfestgestellte Vorhaben der Bundesstraße 324 von Netzknoten 5124 031 (Bau-km. 0+000) bis Netzknoten 5124 035 (Bau-km. 0+630) zusätzliche Grundstücke benötigt werden, werden diese auf Grundlage dieser Planfeststellung von der

Vorhabenträgerin erworben. Zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe, zu dem die Widmungsfiktion ihre Wirkung entfaltet, ist die Vorhabenträgerin Eigentümerin der Grundstücke, auf denen sich die Bundestraßentrasse befindet.

## **10. Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung**

Die Erzeuger oder Besitzer von Abfällen müssen gemäß § 7 Abs. 2 des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz - KrWG) vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 9 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808), die Grundpflichten der Kreislaufwirtschaft beachten. Demnach ist die Vorhabenträgerin für die Entsorgung bzw. Verwertung der Abbruchmaterialien verantwortlich. Die seitens in der Stellungnahme vom Dezernat 32.2 –Abfallwirtschaft– des Regierungspräsidiums Kassel vom 11.05.2022 geforderten konkretisierenden Nebenbestimmung wurden in diesen Planfeststellungsbeschluss übernommen (vgl. A.V.9).

Hinsichtlich der Überschussmengen wird auf das mit der oberen Bodenschutzbehörde des Regierungspräsidiums Kassel abgestimmte Bodenmanagementkonzept (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 21.4 Sonstige Gutachten, Bodenmanagementkonzept) verwiesen. Die dort auf Seite 22 aufgeführten Aushubmengen werden an einer nahegelegenen Deponie entsorgt, da aus Platzgründen keine Zwischenlagerung des Aushubes möglich ist. Nach Beendigung der Bauarbeiten werden offene Baugruben und Gräben mit neuen Erdstoffen, die angeliefert werden, verschlossen (vgl. E-Mail der Vorhabenträgerin vom 17.09.- 18.09.- und 19.09.2024 als Antwort auf die Aufklärungsfragen der Planfeststellungsbehörde vom 17.09.- und 19.09.2024 und planfestgestellte Unterlage Nr. 21.4 Sonstige Gutachten, Bodenmanagementkonzept, Seite 55).

## **11. Immissionsschutz**

Die festgestellten Pläne genügen den aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zu stellenden Anforderungen für die Planfeststellung.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass bei der vorliegenden Planung zum Ersatzneubau des Bauwerks „Hochstraße Peterstor“ alle betroffenen Belange, insbesondere die Belange des Immissionsschutzes, bestmöglich berücksichtigt wurden.

Die Vorhabenträgerin hat der im Verfahren abgegebenen Zusage an das Regierungspräsidium Kassel, das schalltechnische Prognosegutachtens insbesondere zum Baulärm zu konkretisieren, Rechnung getragen (vgl. C.III.3).

### **11.1 Luftschadstoffe**

Die mit den planfestgestellten Vorhaben verbundenen Schadstoffimmissionen führen nicht zu unzumutbaren Auswirkungen auf Menschen und Tiere und auch nicht zu unverträglichen Belastungen des Bodens. Maßnahmen zur Reduzierung von Luftschadstoffen sind nicht erforderlich.

Auf Grundlage von § 48a Abs. 1 und 3 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 103 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328), wurde die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), zuletzt geändert durch Artikel 112 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328), erlassen. Die 39. BImSchV dient der Umsetzung europäischer Richtlinien über die Luftqualität und legt für verschiedene Luftschadstoffe Immissionsgrenzwerte fest.

Die Vorhabenträgerin hat bei dem hier planfestgestellten Vorhaben die zu erwartende Luftschadstoffkonzentration zunächst mit der bis Anfang 2022 aktuellen HBEFA-Version 4.1 ermittelt (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 17.2). Die Planfeststellungsbehörde hat die Unterlage verbalargumentativ hinsichtlich der zum Zeitpunkt des Beschlusserlasses geltenden Version HBEFA 4.2 verifiziert. Hierbei konnte die Vorhabenträgerin nachvollziehbar darlegen, dass sich das Ergebnis des Luftschadstoffgutachtens vom August 2021 nicht relevant ändert (vgl. E-Mail DEGES vom 21.06.2024). Danach ist das vorliegend nachrichtlich planfestgestellte Luftschadstoffgutachten mit der Abschätzung nach HBEFA 4.1 weiterhin konservativ und eine neue Berechnung mit HBEFA 4.2 würde unveränderte bzw. niedrigere Belastungen ergeben. Insofern konnte auf eine detaillierte neue Berechnung verzichtet werden.

Für die Ermittlung der Schadstoffbelastung wurden die Verkehrsbelastungen und die Lkw-Anteile für das sog. Bezugsjahr 2026 (auf der Basis der Verkehrsuntersuchung 2030) zugrunde gelegt. Da es sich beim planfestgestellten Vorhaben um ein innerstädtisches Projekt handelt, könnte nicht – wie bei anderen Straßenbauvorhaben – auf die Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS Ausgabe 2023) zurückgegriffen werden. Die Berechnungen erfolgten mit dem für solche Fragestellungen geeigneten mikroskaligen Strömungs- und Ausbreitungsmodell MIKSAM (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 17.2, S. 7-8). Grundlage für Simulationsberechnung beim mikroskaligen Strömungs- und Ausbreitungsmodell MIKSAM sind digitale Daten der bestehenden und geplanten Bebauung mit Hilfe derer Windfeldberechnungen für alle Anströmungsrichtungen entsprechend der Windrichtungsangaben der Windstatistik durchgeführt werden. Durch die Überlagerung mit den Verkehrsmengen aus der Verkehrsuntersuchung und den daraus resultierenden Emissionen und den meteorologischen Verhältnissen werden die im Plangebiet auftretenden Immissionen berechnet. Die dadurch abgeleitete

Zusatzbelastung durch den Verkehr wird mit der ermittelten Hintergrundbelastung im Untersuchungsgebiet überlagert.

Die gewählte Methode ist nicht zu beanstanden. Das Hessische Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (HLNUG) hatte in seinen Stellungnahmen vom 05.05.2022 und 11.05.2022 keine Bedenken vorgetragen. Es wurden lediglich Fragen bezüglich der dem Gutachten zugrundeliegenden Berechnungsprotokolle aufgeworfen. Dem HLNUG wurden daraufhin mit E-Mail vom 03.06.2022 die Berechnungsprotokolle zur Verfügung gestellt mit dem Ergebnis, dass das Gutachten methodisch und inhaltlich bestätigt wurde (vgl. abschließende Stellungnahme des HLNUG vom 16.08.2022).

Mit Hilfe der methodisch nicht zu beanstandenden Luftschadstoffuntersuchung wurde festgestellt, dass im Untersuchungsgebiet die Grenzwerte (Jahresmittelwerte und Kurzzeitgrenzwerte) der 39. BImSchV für die untersuchten Luftschadstoffe Feinstaub (PM10 und PM2,5) und Stickstoffdioxid (NO2) eingehalten werden.

Insgesamt sind infolge des planfestgestellten Vorhabens keine zusätzlichen Belastungen bezüglich der Luftschadstoffemissionen für die Bevölkerung von Bad Hersfeld zu erwarten. Einwendungen bezüglich des Messwerte und der gewählten Methodik waren zurückzuweisen.

## 11.2 Verkehrslärmschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Lärm vereinbar. Es werden keine Maßnahmen zur Lärmvorsorge nach § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat aber in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium (vgl. E-Mail DEGES vom 03.09.2024, sowie Gesehenvermerk des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr auf die 1. Kostenfortschreibung vom 02.10.2024) freiwillige

Maßnahmen der Lärmsanierung vorgesehen, die vorliegend im Planfeststellungsbeschluss mit festgesetzt werden.

### 11.2.1 Lärmvorsorge

Zu den privaten Belangen Dritter, die bei einem Straßenbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, gehört das Interesse, vor Verkehrslärm verschont zu bleiben.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen unbeschadet des § 50 sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG jedoch dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Gemäß § 2 Abs. 1 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel die jeweils geltenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Bei dem vorliegend planfestgestellten Vorhaben ging die Vorhabenträgerin von der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße aus und hat daher untersucht, inwiefern sich das Vorhaben auf die Verkehrslärmsituation auswirkt.

Die für die zugrunde zu legenden Immissionsgrenzwerte erforderliche Gebietseinstufung ergibt sich gemäß der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (vgl. § 2 Abs. 2 S. 1 der 16. BImSchV). Soweit kein Bebauungsplan vorhanden ist, sind die Gebiete nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV (s. o.), bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (vgl. § 2 Abs. 2 S. 2

der 16. BImSchV). Dies wurde in den Unterlagen methodisch korrekt ermittelt (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 17.1).

Die schalltechnischen Berechnungen sind nach dem Berechnungsverfahren der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 2019 (RLS-19) mit einem EDV-gestützten Programmsystem (CadnA, Version 2020 MR 2) unter Heranziehung des für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsaufkommens vorgenommen worden. Als Straßenoberfläche wurde eine lärmindernde Straßenoberfläche mit einem Splitmastixasphalt SMA 5 / SMA 8 gewählt, für den gemäß Tabelle 4a, RLS 19 die jeweilige Pegelreduzierung in der Berechnung angesetzt wurde (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 17.1).

Die schalltechnischen Berechnungen erfolgten auf der Grundlage einer tragfähigen Verkehrsprognose und unter zutreffender Berücksichtigung des Schwerverkehrsanteils. Lärmtechnisch relevant ist bei dem vorliegenden Vorhaben der Schwerverkehr >3,5 t entsprechend der Vorgaben in der RLS 19. Die Eingabedaten sind insofern methodisch nicht zu beanstanden (vgl. auch Ausführungen unter C.III.2.1) und entsprechende Einwendungen dazu waren zurückzuweisen.

Es wurde das richtige Berechnungsverfahren angewandt und alle entscheidungsrelevanten Parameter berücksichtigt. Die Art und Weise des Berechnungsverfahrens für die Beurteilungspegel an Straßen war durch die 16. BImSchV, § 3 verordnungsrechtlich vorgegeben. Auch sonst bestehen keine Zweifel an der Methode der Lärmberechnungen. Sie berücksichtigen insbesondere die zu erwartenden Verkehrsmengen mit den dazugehörigen Lkw-Anteilen. Die Planfeststellungsbehörde hält die Ergebnisse der Lärmuntersuchungen daher für tragfähig; sie bilden eine geeignete Grundlage zur Bewertung der zu erwartenden Lärmauswirkungen.

Im Ergebnis kommt es zwar zu Überschreitungen der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV. Diese begründen allerdings keine wesentliche Änderung

einer öffentlichen Straße und damit keine Maßnahmen zur Lärmvorsorge, da es zu keiner Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) oder oberhalb von 70 dB(A) tagsüber bzw. 60 dB(A) nachts kommt, wie dies § 1 Abs. 2 Satz 1. Nr. 2 der 16. BImSchV vorgibt (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 17.1).

### 11.2.2 Lärmsanierung

Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Straßen in der Baulast des Bundes sind nicht gesetzlich normiert. Entsprechende Ansprüche können daher nicht auf gesetzlicher Grundlage hergeleitet werden. Die in diesem Beschluss festgelegten Lärmsanierungsmaßnahmen beruhen auf freiwilligem Vorschlag der Vorhabenträgerin mit Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 17.1). Seitens der Vorhabenträgerin wurde geprüft, ob die Auslöswerte der Lärmsanierung überschritten werden und im Rahmen des Ersatzneubaus Lärmsanierungsmaßnahmen in Betracht kommen. Die geltenden Auslöswerte ergeben sich aus dem Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 27.07.2020 zum Kapitel 1201 des Bundeshaushalts – Absenkung der Auslöswerte der Lärmsanierung (Az: StB 13/7144.2/01/1206434).

Tabelle 13: Auslöswerte Lärmsanierung

Gebietskategorie	Pegel
Gewerbegebiete	72 dB(A) tags 62 dB(A) nachts
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	66 dB(A) tags 56 dB(A) nachts
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	64 dB(A) tags 54 dB(A) nachts

Die Berechnung hat ergeben, dass die Auslöswerte für eine Lärmsanierung an insgesamt sechs Gebäuden überschritten werden:

- Breitenstraße 57
- Hainstraße 17
- Hainstraße 19
- Hainstraße 22
- Neustadt 11
- Neustadt 13

Für das Gebäude Breitenstraße 57 werden die Auslösewerte für Lärmsanierung ausschließlich in der Nacht überschritten. Da es sich hierbei um ein Bürogebäude handelt, welches lediglich tagsüber genutzt wird, ist hier keine Lärmsanierung vorgesehen.

In einem weiteren Schritt hat die Vorhabenträgerin methodisch korrekt geprüft, ob ein aktiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung möglich und verhältnismäßig ist. Diese Prüfung ist gemäß Allgemeinem Rundschreiben (ARS) Nr. 20/2006 vom 04.08.2006 des Bundesverkehrsministeriums abweichend von den VLärmSchR 97 geboten. Danach hat auch bei der Lärmsanierung der aktive Schallschutz zunächst Vorrang vor dem passiven Schallschutz, anders als nach der VLärmSchR 97.

Die drei Gebäude in der Hainstraße liegen direkt angrenzend an das Vorhaben, so dass baulich kein aktiver Schallschutz möglich ist. Für diese Gebäude kann daher passiver Schallschutz gewährt werden, sofern die baulichen Voraussetzungen nicht ausreichen, um den nach Lärmsanierungsgesichtspunkten verträglichen Innenraumpegel sicherzustellen. Diese Prüfung erfolgt nach Maßgabe der 24. BImSchV. Gemäß Nr. 41 VLärmSchR 97 ist die Erstattung der Kosten der Lärmsanierung bei passiven Maßnahmen am Gebäude auf 75 Prozent begrenzt, d. h. 25 Prozent der Kosten sind vom jeweiligen Eigentümer zu tragen. Aufgrund der zuvor dargestellten Abstimmungen der Vorhabenträgerin mit dem Bundesverkehrsministerium hat die Planfeststellungsbehörde dementsprechend unter Ziffer A.VI.2. des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses die Zusage der Vorhabenträgerin

gegenüber den Privaten aufgenommen, passive Schallschutzmaßnahmen für die drei Gebäude Hainstraße 17, Hainstraße 19 und Hainstraße 22 auf Antrag zu gewähren.

An den beiden Gebäuden Neustadt 11 und Neustadt 13 werden die Auslösewerte für Lärmsanierung nachts überschritten. Da sich die Gebäude im Bereich der Brückenrampe befinden, ist baulich ein aktiver Schallschutz möglich. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar Lage, Länge und Höhe einer Schallschutzwand ermittelt, die für die Einhaltung der Lärmsanierungswerte in der Nachtzeit für die dortige Gebietskategorie (Misch-, Kern- und Dorfgebiete) erforderlich ist. Die Lärmschutzwand hat eine Höhe von 3 m und eine Länge von 65 m und befindet sich im Bereich von Bau-km 0+163,232 bis Bau-km 0+229,225 (Achse Nr. 350) (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 7), sie wird beidseitig reflektierend ausgebildet. Hinsichtlich der Reflektionen wurden nachteilige Auswirkungen hinsichtlich der Verkehrsgeräusche auf die umgebende Bebauung ausgeschlossen (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 17.1 sowie Erwidern der DEGES vom 03.12.2022 S. 80-81). Der Bund hat dieser Lärmschutzwand zugestimmt.

Einwendungen zur Umgestaltung der Lärmschutzwand sowie zur Änderung der Lärmschutzwand in eine hochabsorbierende Wand waren unter Verweis auf die Brückenstatik und die räumlichen und örtlichen Zwangspunkte und Gegebenheiten zurückzuweisen.

### **11.3 Baulärm**

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den rechtlichen Anforderungen im Hinblick auf den Schutz vor Lärm- und Schadstoffauswirkungen während der Bauphase.

Rechtliche Grundlage für die von der Planfeststellungsbehörde festgesetzten Nebenbestimmungen ist § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 HVwVfG. Danach hat die

Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Die Frage der Notwendigkeit von Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Nach § 22 Abs. 1 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen und damit auch Baustellen so auszurichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen gemäß § 3 BImSchG verhindert und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Die Anforderungen nach § 22 Abs. 1 BImSchG werden im Hinblick auf Baulärm durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – AVV Baulärm und die 32. BImSchV konkretisiert. Insbesondere konkretisiert die AVV-Baulärm für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen und bestimmt damit die Zumutbarkeitsschwelle. Das Schutzniveau wird differenziert nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeiten durch die Festlegung von Immissionsrichtwerten näher bestimmt. Bei Überschreitung der Immissionsrichtwerte ist der Baulärm in der Regel als unzumutbar anzusehen. Es können aber besondere Verhältnisse berücksichtigt werden und die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle abweichend von den Immissionsrichtwerten bestimmt werden, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkbereichs im konkreten Fall auf Grund der Vorbelastung (z. B. durch Verkehrslärm) geringer zu bemessen ist (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11.11 – Rn. 32).

Das vorliegend planfestgestellte Baulärmgutachten hat bei der Festlegung der Zumutbarkeit – zunächst ohne Vorbelastung – die Richtwerte der AVV Baulärm

zugrunde gelegt. Dafür war eine Einstufung der jeweiligen Gebiete in Gebietskategorien erforderlich. Analog zur Einstufung der Gebietskategorie nach der 16. BImSchV beim Verkehrslärm sieht auch die AVV Baulärm unter Ziffer 3.2.3. vor, dass die tatsächliche bauliche Nutzung des Gebietes zugrunde zu legen ist, sofern keine Bebauungspläne vorhanden sind. Im vorliegenden Fall wurde die Gebietseinstufung auf der Grundlage der Bebauungspläne der Stadt Bad Hersfeld vorgenommen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Gebietseinstufung im Baulärmgutachten – ebenso wie im Verkehrslärmgutachten (vgl. Ziffer C.III.11.2.) – überprüft. Sie erachtet diese als zutreffend.

Die Planfeststellungsbehörde hat das durch die Vorhabenträgerin erstellte Baulärmgutachten (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen Nr. 21.1 und 21.1.1) geprüft und mit E-Mails vom 08.02.2024 und 15.04.2024 hinsichtlich der Festsetzung von Entschädigungsansprüchen ergänzende Aufklärungsfragen gestellt. Diese hat die DEGES mit E-Mails vom 04.04.2024 und 03.05.2024 beantwortet.

Bei Zugrundelegung der Vorgaben der AVV Baulärm und Beachtung der 32. BImSchV sowie unter Berücksichtigung des Abstandes der bewohnten Gebiete von der Straßenbaustelle sind nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde unzumutbare Belastungen der Wohnbevölkerung bzw. gesundheitsgefährdende Lärmauswirkungen durch den Baustellenbetrieb zu erwarten. Bei den erforderlichen Baumaßnahmen handelt es sich um Tätigkeiten, die dem typischen Baubetrieb beim Bau bzw. Ausbau von Verkehrswegen entsprechen und nicht vermeidbar sind. Wegen der nicht vermeidbaren Auswirkungen hat die Planfeststellungsbehörde daher Auflagen festgesetzt und Entschädigungsansprüche zuerkannt (vgl. A.V.9.1).

Die Planfeststellungsbehörde hat sich an dem von der Vorhabenträgerin erstellten Baulärmgutachten (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 21.1.2 sowie nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen Nr. 21.1 und 21.1.1) orientiert. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die Ermittlung der

Baulärm-Immissionen methodisch zutreffend erfolgt ist. Zunächst hat das Baulärmgutachten (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 21.1.2 i. V. m. nachrichtlich planfestgestellter Unterlagen Nr. 21.1 und 21.1.1) zutreffend ermittelt, an welchen Standorten die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden. Weiter wurden zutreffend die Vorbelastung des bestehenden Verkehrslärms in die Betrachtung einbezogen und die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm angehoben. Dies erfolgte nicht pauschal, sondern immissionspunktbezogen. Unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorbelastung wurde ein neuer Wert festgelegt, der projektspezifische Immissionsrichtwert. Konkret wurden die Richtwerte der AVV Baulärm immissionspunkt-bezogen tagsüber von 0 bis 7 dB(A) auf maximal 67 dB(A) angehoben (vgl. E-Mail der Vorhabenträgerin vom 24.09.2024). Dabei wurde zugrunde gelegt, dass der Baulärm nicht zu einer Zusatzbelastung führen darf, die in der Summenbetrachtung zu einer Erhöhung im Bereich der Gesundheitsgefährdung (> 70 dB(A) tags, > 60 dB(A) nachts) führt. Daher wurde ein Summenpegel aus Vorbelastung und Auslösewert je Immissionsort gebildet.

In der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen Nr. 21.1 und 21.1.1, S. 12 ff) wurde des Weiteren betrachtet, inwiefern Vermeidungsmaßnahmen zum Baulärm durchgeführt werden können bzw. ob ortsgebundene aktive Maßnahmen gemäß Ziffer 4.1 Buchst. a) der AVV Baulärm umsetzbar sind und dazu beitragen können, die baubedingten Lärmimmissionen zu senken. Bezüglich der Abrissmethoden wurde von der Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, dass aufgrund der Bautechnik des Brückenbauwerkes spezielle geräuschkindernde Abrissverfahren nicht anwendbar sind und der Abbruch des Bestandsbauwerkes mit einer konventionellen und damit lärmintensiveren Methode erfolgen muss. Nachvollziehbares Ergebnis der Untersuchung war, dass sowohl klassische aktive Maßnahmen nicht ergriffen werden können, als auch mobile Maßnahmen aufgrund der Verhältnisse vor Ort nicht zum Einsatz kommen können.

Die Vorhabenträgerin hat zusätzlich geprüft, ob die Bautätigkeiten auf den Tagzeitraum, d. h. 07:00 bis 20:00 Uhr beschränkt werden können. Ergebnis der Untersuchungen ist, dass aufgrund der Bauphysik nicht komplett auf nächtliche Bautätigkeiten verzichtet werden kann und während maximal 16 Nächten mit Überschreitungen der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts zu rechnen ist (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 21.1.2). Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend unter Verweis auf planfestgestellte Unterlage Nr. 21.1.2 unter A.V.9.1 im vorliegenden Beschluss weiterführende Entschädigungen dem Grunde nach für die Überschreitungen in der Nacht gewährt. Zur Begründung bezüglich der lärmintensiven nächtlichen Bautätigkeiten wurde nachvollziehbar angeführt, dass die Arbeiten im Bereich der Bahnstrecke in Abhängigkeit von Sperrpausen und Streckensperrungen der DB Netz AG erfolgen müssen. Derartige Streckensperrungen sind auf dieser Bahnstrecke am Tag nicht möglich. Da nächtliche Bauarbeiten nicht ausgeschlossen werden können, war auch eine Beurteilung der bauzeitlichen Lärmbelastung für die immissionsschutzrechtliche Nacht (Ziffer 3.1.2 der AVV Baulärm: 20:00 – 07:00 Uhr) erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde hat daher unter A.V.9.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses festgelegt, dass – soweit möglich – die Bautätigkeiten im Tagzeitraum stattfinden müssen.

Im Ergebnis kann die Zahl der Betroffenen nicht weiter reduziert werden. Die Planfeststellungsbehörde hat daher geprüft, ob hinsichtlich der verbleibenden unzumutbaren Lärmbelastungen passiver Schallschutz zum Schutz vor Baustellenlärm in Betracht kommt. Die Darlegung der Dauer der einzelnen Bautätigkeiten hat die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass bei allen außer 10 Gebäuden passiver Schallschutz dem Grunde nach gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG unzulässig, weil unverhältnismäßig wäre. Für diese Prüfung wurde verglichen, wie oft es zu Überschreitungen der Außenpegel-Schwelle von 67 dB (A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 1 im Mischgebiet bzw. Gewerbegebiet) bzw. 70 dB(A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 2 im Mischgebiet bzw. Gewerbegebiet) kommt. In Summe gibt es an maximal 110

Tagen eine Überschreitung dieser Werte. Ein dauerhafter Einbau von Schallschutzfenstern ist zwar bei der Mehrzahl der Gebäude unverhältnismäßig. Die Planfeststellungsbehörde hat insoweit für alle Gebäude mit Überschreitungen an weniger als 72 Tagen Entschädigungsansprüche dem Grunde nach festgesetzt, sofern tagsüber Außenpegel von 70 dB(A) (bei Schallschutzklasse 2) und 67 dB(A) (bei Schallschutzklasse 1, Einfachverglasung) im Misch- bzw. Gewerbegebiet überschritten werden (vgl. A.V.9.1). Für die 10 Gebäude an denen Überschreitungen an mehr als 72 Tagen zu erwarten sind erachtet die Planfeststellungsbehörde das Zugeständnis von Ansprüchen auf passiven Schallschutz trotz der nur vorübergehenden Bautätigkeiten als verhältnismäßig. Die Vorhabenträgerin hat die Bauzeit mit insgesamt rund fünf Jahren angegeben. Diesen Zeitraum erachtet die Planfeststellungsbehörde als lang genug, um – dauerhaft – passiven Schallschutz zuzusprechen.

Anspruch ist zu gewähren - je nach Fenster und Gebietskategorie - bei Außenpegeln von 62 dB(A), 67 dB(A) und 70 dB(A). Die Außenpegel 70 dB(A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 2 im Mischgebiet bzw. Gewerbegebiet), 67 dB(A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 1 im Mischgebiet bzw. Gewerbegebiet) entstammen der VDI-Richtlinie 2719 – Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen. Diese Richtlinie enthält Anhaltswerte für Innenschallpegel, die nicht überschritten werden sollten. Für Wohnräume ist tagsüber ein Mittelungspegel von höchstens 35 dB(A) in reinen und allgemeinen Wohngebieten vorgesehen, im Gewerbegebiet von höchstens 40 dB(A) (Tabelle 6 VDI 2719). Addiert man die nach der Richtlinie für Fenster der Schallschutzklassen 1, 2 und 3 erforderlichen Schalldämmmaße von  $\geq 37$  dB (Schallschutzklasse 3),  $\geq 32$  dB (Schallschutzklasse 2) bzw.  $\geq 27$  dB (Schallschutzklasse 1, Einfachverglasung) hinzu, ergeben sich die Außenpegel von 72 dB(A), 67 dB(A) bzw. 62 dB(A). Der Außenpegel von 72 dB(A) musste auf Grund des Erreichens der Schwelle der Gesundheitsgefährdung bei 70 dB(A) gekappt werden.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet es als sachgerecht, sich bei der Frage, wann in Baulärmsituationen passiver Schallschutz oder Entschädigung zu gewähren ist, grundsätzlich an der VDI-Richtlinie 2719 zu orientieren. Die VDI-Richtlinie 2719 wirkt sich für die Lärmbetroffenen im Hinblick auf Wohnräume günstiger aus als die 24. BImSchV, deren Anwendung bei der Bewertung von Verkehrslärm verbindlich vorgegeben ist.

Bei der Frage der Entschädigung für nächtlichen Baulärm hat sich die Planfeststellungsbehörde an der Schwelle der Gesundheitsgefährdung orientiert. Dies bedeutet, dass bei einer nächtlichen Überschreitung von 60 dB(A), Entschädigung in Form von Ersatzwohnraum (bei weniger als 12 Wochen Belastung) und in Form von passivem Schallschutz (bei mehr als 12 Wochen) für die Nacht angeordnet werden müsste. Die Orientierung an der Schwelle der Gesundheitsgefährdung ab 60 dB(A) nachts bewirkt für Lärmbetroffene mit Fenstern der Schallschutzklasse 2 ein höheres Schutzniveau als eine Orientierung an der VDI-Richtlinie 2719. Da in vorliegendem Planfeststellungsbeschluss unter A.V.9.1 Nr. 12 bereits passiver Schallschutz für einzelne Gebäudeseitenetagen dem Grund nach angeordnet wurde besteht für diese Gebäudeseitenetagen abweichend von planfestgestellter Unterlage Nr. 21.1.2 kein zusätzlicher nächtlicher Anspruch auf Ersatzwohnraum (vgl. Nebenbestimmung A.V.9.1 Nr. 13).

Für die Frage der Entschädigung der Außenwohnbereiche sind die gutachterlich ermittelten projektspezifischen Immissionsrichtwerte (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 21.1.2) maßgebend. Soweit Außenwohnbereiche vorliegen, ist für jeden Tag ihrer Überschreitung in den Monaten März bis Oktober (einschließlich) eine Entschädigung in Geld dem Grunde nach vorgesehen (vgl. Nebenbestimmung unter Ziffer A.V.9.1 Nr. 11). Inwiefern bei den ermittelten Ansprüchen tatsächlich schützenswerte Außenwohnbereiche vorliegen, wird bei der Umsetzung der Ansprüche nochmals überprüft.

#### **11.4 Baubedingte Erschütterungen**

Durch das planfestgestellte Vorhaben werden keine schädlichen Umwelteinwirkungen in Form von Erschütterungsimmissionen hervorgerufen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass durch das geplante Vorhaben und dessen Bauarbeiten Erschütterungseinwirkungen auf Grundstücke und deren Gebäude hervorgerufen werden, die über das übliche Maß hinausgehen.

Die Berechnungen aus der nachrichtlich planfestgestellten Unterlage Nr. 21.2 ergeben, dass es baubedingt (d. h. temporär) im ungünstigsten Fall zu Überschreitungen der Anhaltswerte gemäß der DIN 4150 – Teil 3 bei den Arbeiten kommen könnte. Des Weiteren wurden die Abstände zur Bebauung berechnet, innerhalb derer im ungünstigsten Fall Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 4150 – Teil 2 und somit Belästigungen durch Erschütterungseinwirkungen bei Menschen auftreten könnten.

Zur Minimierung des Risikos für Schäden sowie Belästigungen durch baubedingte Erschütterungen hat die Planfeststellungsbehörde unter Ziffer A.V.9.2. Nebenbestimmungen angeordnet. Zu Verhinderung bzw. Minimierung der Erschütterungsimmissionen müssen die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen, in der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, beachtet werden (vgl. Ziffer A.V.9.2 Nr. 1). Dieses technische Regelwerk ist zur Beurteilung von Erschütterungen in Fachkreisen und in der Rechtsprechung allgemein anerkannt. Bei Einhaltung der dort empfohlenen Werte kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass erhebliche Belästigungen von Menschen und Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden. Darüber hinaus wurde angeordnet, dass auf weitestgehend emissionsarme Bauverfahren zurückgegriffen werden muss (vgl. Ziffer A.V.9.2

Nr. 2). Die Planfeststellungsbehörde hat weiter angeordnet, dass die Bauarbeiten zum Schutz der Anwohner vor Störungen durch Erschütterungen möglichst im Tageszeitraum zwischen 07:00 und 20:00 Uhr durchgeführt werden sollen und hat die tägliche Betriebszeit der erschütterungsintensiven Baumaschinen begrenzt (vgl. Ziffer A.V.9.2 Nr. 5).

Vorsorglich wurde unter Ziffern A.V.9.2 Nr. 6 und 7 des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses für die direkte angrenzende Bebauung entsprechend planfestgestellter Unterlage Nr. 21.2.1 ein Beweissicherungsverfahren vor, während und nach Beendigung der Baumaßnahme angeordnet. Dadurch können ggf. auftretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden an den Gebäuden entsprechend für eine Schadensregulierung dokumentiert werden. Der Korridor zur Beweissicherung wurde dabei so gewählt, dass alle Gebäude in einem für ein Bauvorhaben dieser Größenordnung üblichen Umkreis enthalten sind und dies den Ausführungen im Erschütterungsgutachten (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 21.2, S. 8f.) Rechnung trägt (vgl. hierzu auch E-Mail DEGES vom 26.09.2024 in Beantwortung der E-Mail der Planfeststellungsbehörde vom 24.09.2024). Zusätzlich sind auch während der Baudurchführungen Messungen mittels einer gemäß § 16 BImSchG zugelassenen Messstelle zur Feststellung von Erschütterungen durchzuführen und zur Beweissicherung zu dokumentieren und auszuwerten (vgl. A.V.9.2 Nr. 6 und 7)). Darüber hinaus wurde entsprechend planfestgestellter Unterlage Nr. 21.2.1 ebenfalls ein Monitoring hinsichtlich der Einhaltung der DIN 4150-2 und der Auswirkungen auf die Menschen angeordnet (vgl. A.V.9.2 Nr. 6 dieses Beschlusses)

Für den Fall baubedingter Beeinträchtigungen von Gebäuden durch Erschütterungen ist eine Entschädigung für die nachteiligen Wirkungen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 HVwVfG zu zahlen. Über die Höhe der Entschädigung wird im nachgelagerten Entschädigungsverfahren entschieden.

## **12. Leitungen**

Das Vorhaben berücksichtigt die Belange des Leitungsschutzes angemessen. Im Zusammenhang mit dem vorliegend planfestgestellten Vorhaben sind verschiedene Leitungen zur Versorgung mit Elektrizität, Wasser, Gas sowie Telekommunikations- und Steuerkabel einschließlich Regen- und Abwasserleitungen anzupassen, zu sichern oder zu verlegen. Die Leitungen sind, soweit erforderlich, den neuen örtlichen Verhältnissen anzupassen. Einzelheiten ergeben sich aus der planfestgestellten Unterlage Nr. 11.1b (Regelungsverzeichnis).

Zur Sicherung der vorhandenen Leitungen während der Bauphase bzw. ihrer fachmännischen Verlegung hat die Planfeststellungsbehörde die in den Stellungnahmen von einzelnen Leitungsbetreibern im Rahmen des Anhörungsverfahrens gemachten Hinweise geprüft und durch die Planfeststellung (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen 16.1, Leitungsbestands- und Umlegungspläne, Blatt 01 – 02b einschließlich Unterlage 1b Erläuterungsbericht, Seite 95 – 99 sowie planfestgestellte Unterlage 11.1b Regelungsverzeichnis) für verbindlich erklärt. Weiterhin wurden die Hinweise aus der Stellungnahme der Deutschen Telekom Technik GmbH vom 12.09.2024 als Nebenbestimmungen unter A.V.12 in diesen Beschluss aufgenommen. Bezüglich der Stellungnahmen des Abwasserverbandes Bad Hersfeld im Anhörungsverfahren zu dem Ursprungsverfahren und den Planänderungen wird auf das Kapitel „Wasserrechtliche Entscheidungen“ (vgl. C.III.7.2.3 sowie C.III.7.3.2.2) verwiesen.

## **13. Bauausführung / Temporäre Verkehrsführung**

Die Vorhabenträgerin veranschlagt insgesamt eine Bauzeit von rund fünf Jahren. Das vorläufige Bauphasen- und Verkehrsführungskonzept (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 16.2.1 Bauphasen- und

Verkehrsführungskonzept, Bauphase 0, Unterlage Nr. 16.2.2 Bauphasen- und Verkehrsführungskonzept, Bauphase 1, Unterlage Nr. 16.2.3 Bauphasen- und Verkehrsführungskonzept, Bauphase 2, Unterlage Nr. 16.2.4 Bauphasen- und Verkehrsführungskonzept, Bauphase 3 sowie Unterlage Nr. 16.2.5 Bauphasen- und Verkehrsführungskonzept, Umleitungsplan) sieht eine Unterteilung der Bauzeit in vier Hauptbauphasen vor:

- Bauphase 0: vorbereitende Arbeiten, Herstellung Bauprovisorien
- Bauphase 1: Abbruch und Neubau Hauptbauwerk Nordseite, Teilneubau Rampe West
- Bauphase 2: Abbruch und Neubau Haupt- und Rampenbauwerke Südseite, barrierefreie Rampen West, Ost, Kleine Industriestraße, Umbau Knoten Breitenstraße
- Bauphase 3: Herstellung Mittelkappe Hauptbauwerke und Restarbeiten.

Die Hauptbauphasen unterteilen sich jeweils nochmal in mehrere Teilbauphasen mit entsprechender Verkehrsführung und sind für den Feststellungsentwurf gemäß Richtlinie zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen – Ausgabe 95, Teil B (RSA 95, Teil B) erstellt worden. Für die Ausführungsplanung wird die Vorhabenträgerin die seit dem 15.02.2022 gültige Richtlinie zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen – Ausgabe 21, Teil B (RSA 21, Teil B) anwenden (vgl. E-Mail der Vorhabenträgerin vom 13.09.2024 als Antwort auf die Aufklärungsfrage der Planfeststellungsbehörde vom 12.09.2024). Die vorgesehenen Arbeiten in den jeweiligen Teilbauphasen werden in den zuvor genannten nachrichtlichen planfestgestellten Unterlagen 16.2.1 bis 16.2.4 beschrieben.

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über die B 324 und alle anliegenden und querenden Straßen. Die Zuwegung zu den Ingenieurbauwerken erfolgt analog. Für die Zuwegung zu den Baustelleneinrichtungsflächen nördlich der Bahnstrecke müssen vorübergehend Privatgrundstücke in Anspruch genommen werden (vgl. hierzu auch planfestgestellte Unterlagen Nr. 10.1

Grunderwerbspläne und 10.2b Grunderwerbsverzeichnis). Die Zufahrt zur Baustelle ergibt sich jeweils nach den auszuführenden Arbeiten, den jeweiligen Baufeldern und der vorhandenen Verkehrsführung. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die jeweiligen Grundstücke wieder in einem ordnungsgemäßen Zustand zurückzugeben (vgl. A.V.2). Bauzeitlich sind zudem Gewässerquerungen der Geis und ihrer Hochwasserumflut, der Fliegengeis, erforderlich. Beide sind im Baufeld bereits verrohrt. Bei Querungen mit Schwerlasten sind die Verrohrungen gegebenenfalls zusätzlich zu sichern (vgl. A.V.2).

Umleitungen längerer Dauer sind erforderlich, um die im Stadtzentrum gelegene Baustelle möglichst großräumig vom Durchgangsverkehr und innerstädtischem Quell- und Zielverkehr zu entlasten. Weiterhin wird es für verschiedene Teilbauphasen erforderlich, Verkehre zwischen der Reichsstraße und Hainstraße, B 324 – Breitenstraße/Hainstraße und Hainstraße – Reichsstraße umzuleiten, da diese Verkehrswege für bauliche Maßnahmen zeitweise voll gesperrt werden müssen. Umleitungen sind wie folgt vorgesehen:

- zwischen A 7 Anschlussstelle B 324 Bad Hersfeld West und A 4 Anschlussstelle Bad Hersfeld großräumig für Durchgangsverkehre
- über den westlichen Stadtring von der B 324 über Berliner Straße zur B 62
- über die B 324 - B 27 – B 62 – Berliner Straße zum Westring
- über die Friedloser Straße zur B 27.

Von Umleitungen betroffen sind auch der Stadtbus- und Regionalbusverkehr. Es ist zeitweise auch die Verlegung des Stadtbusbahnhofes und von Haltestellen an den Bahnhof bzw. innerstädtisch notwendig.

Mögliche Voll- und Teilsperren sowie Umleitungen werden durch die Vorhabenträgerin im Rahmen der Erstellung des finalen Bauphasen- und Verkehrsführungskonzeptes mit allen betroffenen Behörden und Stellen

abgestimmt (vgl. A.V.11). Damit ist den jeweiligen Hinweisen aus den Stellungnahmen des Kreisausschusses des Landkreises Hersfeld-Rotenburg - Gefahrenabwehr - vom 14.06.2022, des Magistrats der Stadt Bad Hersfeld vom 14.06.2022 sowie des Polizeipräsidiums Osthessen - Polizeidirektion Hersfeld-Rotenburg - vom 21.06.2022 zu den temporären Verkehrsführungen während der Bauzeit Rechnung getragen. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin in dem Erörterungstermin am 12.06.2023 zugesagt, sich mit dem Polizeipräsidium Osthessen - Polizeidirektion Hersfeld-Rotenburg - , dem Kreisausschuss des Landkreises Hersfeld-Rotenburg - Gefahrenabwehr - und dem Magistrat der Stadt Bad Hersfeld, bezüglich des finalen Bauphasen- und Verkehrsführungskonzeptes abzustimmen (vgl. A.V.11) und eine entsprechende Verkehrsflusssimulationen vorzustellen.

Die Planfeststellungsbehörde hat das Umleitungskonzept unter anderem hinsichtlich der notwendigen Vollsperrungen geprüft. Während der Abbrucharbeiten der Hochbrücke ist eine Vollsperrung der Stadtstraßen Peterstor/ Landecker Straße und Bismarckstraße Ost erforderlich. Die Erreichbarkeit der Grundstücke bleibt dabei überwiegend durch Umleitungen über andere Verkehrswege erhalten. Bei den Abbrucharbeiten des südlichen Überbaus im 2. Bauabschnitt ist allerdings die Zufahrt zu dem Verwaltungsgebäude des Schlachthofs für mehrere Tage nicht gewährleistet.

Darüber hinaus ist während der Bauarbeiten an der Frankfurter Straße zwischen den beiden Einmündungen der „Kleine Industriestraße“ die Andienung zu den Grundstücken Haus Nr. 7 (Flurstück 149/8 und 45/12) sowie Haus Nr. 9 (Flurstück 45/44) in der Bauphase 2 (Süd) für mehrere Tage durch die Anlieger nicht möglich (vgl. E-Mail der Vorhabenträgerin vom 18.09.2024 als Antwort auf die Aufklärungsfrage der Planfeststellungsbehörde vom 17.09.2024). Die erwähnten Vollsperrungen zwischen der Reichsstraße und Hainstraße sowie der B 324 – Breitenstraße/Hainstraße und Hainstraße – Reichsstraße sind nur tageweise notwendig, die dort ansässigen Anlieger können in dieser Zeit ihre Grundstücke nicht andienen (vgl. E-Mail der

Vorhabenträgerin vom 18.09.2024 als Antwort auf die Aufklärungsfrage der Planfeststellungsbehörde vom 18.09.2024). Die Planfeststellungsbehörde erachtet die beschriebenen Einschränkungen als zumutbar, da sie nur kurzzeitig bestehen werden. Eine vollständige Vermeidung kurzzeitiger Vollsperrungen ist wegen der erforderlichen Bauarbeiten in der innerstädtischen Lage nicht möglich. Um Einschränkungen weitestgehend zu minimieren, hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin mit der Nebenbestimmung unter A.V.11 zu Abstimmungen verpflichtet, auf die Nebenbestimmung wird verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat damit so weit wie möglich der Stellungnahme der IHK Kassel-Marburg vom 15.06.2022 Rechnung getragen. Die endgültige Festlegung der Umleitungsstrecke für die jeweiligen Bauphasen ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Hierüber wird gesondert im Rahmen separater verkehrsbehördlicher Anordnungen entschieden.

#### **14. Zuwegungen und Parkflächen**

Nach der vorliegenden Planung bleiben bestehende Wegebeziehungen (Grundstückszufahrten) und gewidmete Parkflächen weitestgehend erhalten oder es wird Ersatz geschaffen.

Unter dem Brückenbauwerk westlich der DB-Strecken führt die Anliegerstraße Hainchenweg zu dem nördlich an die Bundesstraße angrenzenden Flurstück1/5, Flur 42, Gemarkung Bad Hersfeld. Die geplanten Stützen des Ersatzneubaus stehen künftig in der vorhandenen Fahrbahn. Die Anliegerstraße wird daher, soweit dies das vorhandene Bauwerk der Fußgängerunterführung und die Abbiegeradien erlauben, nach Westen gerückt. Es kann danach nur noch eine Fahrbahnbreite von 4,25 m mit Schrammbordbreite von 0,50 m zu den neuen Stützen realisiert werden. Die Fahrbahnbreite erlaubt aber eine Begegnung Pkw/Pkw. Für den Fall, dass größere Fahrzeuge von der Neustadt in die Anliegerstraße abbiegen wollen, ist im Rahmen der Beschilderung eine Vorfahrtsregelung zu treffen. Das

Flurstück1/5, Flur 42 besitzt überdies eine weitere Grundstückszufahrt von der Bismarckstraße Nord aus (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr.11.1b - Regelungsverzeichnis sowie nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b - Erläuterungsbericht).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt die Verlegung und Verengung der Anliegerstraße Hainchenweg eine zumutbare Einschränkung dar, weil das Flurstück1/5, Flur 42 über den Hainchenweg erreichbar bleibt und durch eine weitere Zufahrt auch mit größeren Fahrzeugen erreicht werden kann (vgl. E-Mail der Vorhabenträgerin vom 26.09.2024 als Antwort auf die Aufklärungsfrage der Planfeststellungsbehörde vom 26.09.2024).

Die Grundstückszufahrten zu den nördlich der Brücke gelegenen Flurstücken 40/12, 40/13, 40/14, Flur 42 Gemarkung Bad Hersfeld über den unter dem Bauwerk liegenden Parkplatz können nach Abschluss der Baumaßnahme – wie zuvor - weiter genutzt werden (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 5.1 Blatt 4 - Lageplan). Die Andienung des Grundstückes des städtischen Schlachthofs bleibt gewährleistet, ebenso die Zufahrt zu dem Flurstück 132/18, Flur 42 Gemarkung Bad Hersfeld (vgl. hierzu planfestgestellte Unterlage Nr. 5.1 Blatt 4 - Lageplan). Die Aussage im Erläuterungsbericht (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 1b, S. 85), die Zufahrt über den städtischen Parkplatz unterhalb der Brücke sei perspektivisch zu schließen, bezieht sich auf die künftige Umgestaltung des Schlachthofgeländes durch die Stadt.

Bedingt durch die Verschiebung des Widerlagers Ost des Bauwerks 01, der daraus folgenden Verschiebung der barrierefreien Rampe Kleine Industriestraße nach Süden und der deshalb erforderlichen Inanspruchnahme der südlich angrenzenden Anliegergrundstücke entfallen auf den Flurstücken 45/64 und 45/65 Flur 15, Gemarkung Bad Hersfeld acht Stellplätze. Diese können aufgrund der Bebauungssituation auf den Flurstücken selbst nicht wiederhergestellt werden. Als Ersatz werden nördlich der Querung der Fußgänger- und Radfahrer Verbindung mit dem Peterstor zwischen östlichem

Gehweg entlang Peterstor und Widerlager Ost Bauwerk 01 sieben Ersatzstellplätze mit Abmessungen 2,80 m x 5,00 m hergestellt. Für die Ersatzstellplätze erfolgt eine dingliche Sicherung (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr.11.1b - Regelungsverzeichnis sowie nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b - Erläuterungsbericht).

Die Fläche zwischen der Bismarckstraße West und Ost wird durch die geplante Rampe West in Anspruch genommen, weshalb die dort vorhandenen Parkplätze zukünftig entfallen. Entlang der Bismarckstraße West werden zwischen der Einmündung Breitenstraße und Zusammenführung der Äste der Bismarckstraße acht Parkplätze in Längsaufstellung im Endzustand hergestellt (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr.11.1b - Regelungsverzeichnis sowie nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1b - Erläuterungsbericht). Die Abmessungen wurden entsprechend den Vorgaben der RAST 06 wie folgt gewählt: Breite 2,50 m, Länge 6,70 m (Vorwärtseinfahrt).

Zwischen der Bismarckstraße Ost und der DB-Anlage sowie DB-Anlage und Peterstor können die Flächen unter dem Bauwerk 01 nach Abschluss der Baumaßnahme als Parkflächen im Rahmen einer neuen Nutzungsvereinbarung mit dem Bund zur Verfügung gestellt werden.

## **15. Private Belange, Eigentumsgarantie und Entschädigung**

Für das planfestgestellte Vorhaben werden dauerhaft und vorübergehend Grundstücke bzw. Grundstücksteile Privater/Dritter in Anspruch genommen. Die durch das planfestgestellte Vorhaben bewirkten Folgen für das Grundeigentum Privater/Dritter sind gerechtfertigt und im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Für das Vorhaben sprechen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, insbesondere verkehrlicher Art. Den für den Ersatzneubau der Hochbrücke Peterstoreinschließlich der Folgemaßnahmen sprechenden öffentlichen Belangen ist im Ergebnis ein

höheres Gewicht beizumessen als den dem Vorhaben entgegenstehenden privaten Belangen, insbesondere des Grundeigentums.

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern werden in einem gesonderten Verfahren im Nachgang abgehandelt.

## **16. Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen der Behörden und Stellen**

Die Stellungnahmen der Behörden und Stellen wurden nahezu alle unter C.III.1 bis C.III.13 (Materiell-rechtliche Bewertung) fachbezogen abgearbeitet und geforderte Nebenbestimmungen weitestgehend in den verfügenden Teil unter 0 (Nebenbestimmungen für Wasserrechtliche Erlaubnisse) sowie A.V (Nebenbestimmungen) und A.VI (Zusagen) dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

Nachfolgend werden nur die Behörden und Stellen aufgeführt, die im Rahmen der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren eine Stellungnahme abgegeben haben, die nicht in den fachbezogenen Kapiteln unter C.III.1 bis C.III.13 (Materiell-rechtliche Bewertung) abgearbeitet wurden.

### **16.1 Stellungnahme Deutsche Bahn AG**

Die Deutsche Bahn AG/DB Immobilien hat mit Schreiben vom 06.07.2022, 21.10.2022, 22.03.2023 sowie vom 26.07.2023 jeweils eine Stellungnahme abgegeben. Es wurde darauf hingewiesen, dass die geplante Neubaustrecke Fulda - Gerstungen der Deutschen Bahn AG den Ersatzneubau der Hochbrücke Peterstor unterhalb durchquere/kreuzt. Deswegen müsse die Straßenüberführung in diesem Bereich den notwendigen Lichtraum für eine Gleiserweiterung auf vier Gleise gemäß den Richtlinien der Deutschen Bahn

AG aufweisen und entsprechend in der Planung der Vorhabenträgerin für den Ersatzneubau der Hochbrücke berücksichtigt werden.

In dem Schreiben vom 22.03.2023 von Deutsche Bahn AG/DB Immobilien wurde der Anhörungsbehörde zunächst mitgeteilt, dass der Planung für den Ersatzneubau der Hochbrücke Peterstor nicht zugestimmt werden könne, da wesentliche Punkte mit der Vorhabenträgerin in Bezug auf den notwendigen Lichtraum für eine Gleiserweiterung auf vier Gleise unterhalb der Straßenüberführung noch nicht geklärt seien. Nach zwischenzeitlicher Klärung aller wesentlichen Punkte für eine Gleiserweiterung auf vier Gleise unterhalb der Straßenüberführung hat die Deutsche Bahn AG/DB Immobilien mit ihrer abschließenden Stellungnahme vom 26.07.2023 dem Vorhaben zugestimmt. Die Zustimmung beinhaltet die Bitte, die darin erwähnten Planunterlagen in die planfestgestellten Unterlagen dieses Beschlusses mit aufzunehmen. Dieser Bitte wurde nachgekommen. Die maßgebenden Planunterlagen sind von der Planfeststellungsbehörde unter Ziffer A.I.2 (vgl. Unterlage 1b Erläuterungsbericht, Blatt 01 – 125 sowie Unterlage 15.1, Bauwerksskizzen, Bauwerk 01, Blatt 02a) nachrichtlich planfestgestellt worden. Alle weiteren Auflagen und Hinweise aus den Stellungnahmen der Deutsche Bahn AG/DB Immobilien wurden – sofern sie nicht ohnehin gesetzliche Haftungsregeln betrafen – unter Ziffer 0 festgesetzt.

Durch die Abstimmung der Vorhabenträgerin mit der Deutsche Bahn AG / DB Immobilien wurde den Hinweisen in den Stellungnahmen des Dezernates 21 – Regionalplanung– des Regierungspräsidiums Kassel vom 14.06.2022, der IHK Kassel-Marburg vom 15.06.2022, dem Polizeipräsidium Osthessen – Polizeidirektion Hersfeld-Rotenburg– vom 21.06.2022, dem Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH vom 10.06.2022, des Lärmschutzbeirates der Stadt Bad Hersfeld vom 04.06.2022 sowie des Eisenbahnbundsamtes –Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken– vom 27.04.2022 Rechnung getragen.

## 16.2 Weitere Behörden und Stellen

Folgende Behörden und Stellen haben mitgeteilt, dass sie mit dem Planfeststellungsverfahren einverstanden seien, keine Bedenken oder Anregungen vorzubringen hätten oder von dem Planfeststellungsverfahren nicht betroffen seien:

- Avacon Netz GmbH
- GASCADE Gastransport GmbH
- TenneT TSO GmbH
- Osthessen Netz GmbH
- Netzdienste Rhein-Main GmbH
- Vodafone GmbH
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Amt für Bodenmanagement Homberg (Efze)
- Regierungspräsidium Kassel
  - Dezernat 25 Landwirtschaft, Fischerei
  - Dezernat 26 Forsten, Jagd
  - Dezernat 34 Bergaufsicht
  - Dezernat 43 Brand- und Katastrophenschutz

Weiterhin hat der Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen (Regierungspräsidium Darmstadt) mit Schreiben vom 01.06.2022 mitgeteilt, dass kein begründeter Verdacht vorliegt, dass im Baufeld der Maßnahme mit Bombenblindgängern zu rechnen wäre. Es wurde aber gefordert, den Kampfmittelräumdienst unverzüglich zu verständigen, wenn entgegen den vorliegenden Erkenntnissen im Zuge der Bauarbeiten ein kampfmittelverdächtiger Gegenstand gefunden werden sollte. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Forderung als Zusage (vgl.A.VI.1.1) in diesen Planfeststellungsbeschluss mit aufgenommen.

## **17. Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen Sonstiger**

Die Stellungnahmen der Sonstigen wurden nahezu alle unter C.III.1 bis C.III.13 (Materiell-rechtliche Bewertung) fachbezogen abgearbeitet und geforderte Nebenbestimmungen weitestgehend in den verfügenden Teil unter 0 (Nebenbestimmungen für Wasserrechtliche Erlaubnisse) sowie A.V (Nebenbestimmungen) und A.VI (Zusagen) dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

Nachfolgend werden nur Sonstige aufgeführt, die im Rahmen der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren eine Stellungnahme abgegeben haben, die nicht in den fachbezogenen Kapiteln unter C.III.1 bis C.III.13 (Materiell-rechtliche Bewertung) abgearbeitet wurden.

### **17.1 Stellungnahme Pro Bus und Bahn e.V.**

Der Fahrgastverband begrüßt grundsätzlich die Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur., vermisst aber Gesamtkonzepte im Sinne einer integrierten und vorausschauenden Verkehrsplanung der verschiedenen Verkehrsträger (Straße und Bahn). Er kritisiert, dass jeder Verkehrsträger nur auf seine eigenen Projekte fixiert ist und fordert konkret, die Planung des vorliegenden Straßenbauprojekts so anzupassen, dass für das Bahnprojekt Fulda – Gerstungen eine Verschiebung der Gleisachsen um ca. fünf Meter nach Osten möglich bleibt. Der Fahrgastverband trägt vor, der Planung des Straßenbauprojekts liege eine falsche Annahme hinsichtlich der Lage der künftigen vier Gleise des Bahnprojekts zugrunde. Es werde davon ausgegangen, dass der Zusatzflächenbedarf für die künftigen vier Bahngleise ausschließlich auf der der Innenstadt Bad Hersfelds zugewandten Westseite entstehe, während auf der Ostseite die bisherige Gleislage fixiert werde. Diese Annahme sei unzutreffend. Zur konstruktiven Abwendung dieses Problems existiere eine einfache Lösung, die Verschiebung des östlichen B324-Widerlagers um ca. fünf Meter nach Osten. Der dadurch gewonnene Freiraum

werde benötigt, um das östlichste der künftig vier Bahngleise sinnvoll führen zu können. Eine Verschiebung der östlichsten Gleisachse sei erforderlich, um die - künftig umzubauende - Bahnsteigkante 5 zu erreichen, die für den Halt der ICE-Züge zwingend benötigt werde. Eine solche Verschiebung ermögliche zugleich, die Eingriffe auf der Westseite zu minimieren. Hier sei eine städtebauliche Abwägung erforderlich.

Anliegen des Fahrgastverbandes ist es demnach, dass die Planung des Straßenbauprojekts so verändert wird, dass eine aus seiner Sicht städtebaulich sinnvolle Planung des Bahnprojekts ermöglicht werden kann. Dieser Forderung vermag die Planfeststellungsbehörde nicht Rechnung zu tragen. Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren ist zu prüfen, ob die Planung des Straßenbauprojekts auf die Belange der Bahn Rücksicht nimmt. Dies ist zu bejahen (vgl. auch unter Abschnitt C.III.16.1). Die Planung des vorliegenden Straßenbauprojekts ist mit der Deutschen Bahn AG abgestimmt. Die Deutsche Bahn AG hat zuletzt in ihrer Stellungnahme vom 26.07.2023 mitgeteilt, die richtige Lage der DEGES-Planungen könne bestätigt werden. Weitere Abstimmungen über die Ausgestaltung der Ausführungsplanung und Baudurchführung werden in der noch abzuschließenden Baudurchführungsvereinbarung festgelegt werden. Ein Rechtsgrund für die geforderte Planänderung besteht nicht.

## **17.2 Fraktion Bündnis 90 die Grünen, Stadtverordnetenversammlung Bad Hersfeld**

Die Fraktion Die Grünen in der Stadtverordnetenversammlung Bad Hersfeld hat mit Schreiben vom 13.06.2022 eine Stellungnahme im Verfahren zu dem Vorhaben abgegeben, auf die die Vorhabenträgerin mit Datum vom 03.12.2022 erwidert hat.

Der Einwand, die verkehrspolitischen Ziele der Stadt Bad Hersfeld seien nicht abgefragt und in die Planung des vorliegend planfestgestellten Vorhabens

eingeflossen, ist als unbegründet zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung nachvollziehbar dargelegt, dass die Stadt Bad Hersfeld bereits seit einem frühen Planungsstadium intensiv in die Planung eingebunden wurde. Insbesondere betrifft dies die baulichen Änderungen an der Unterführung des Geh- und Radweges (vgl. Kap. C.III.3). Darüber hinaus gab es einen Informationstermin am 31.08.2021 im Stadtrat vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Eine umfangreiche Stellungnahme des Magistrats der Stadt Bad Hersfeld liegt der Planfeststellungsbehörde ebenfalls zur Entscheidung vor (vgl. Kapitel 0). Die Stadt hat in ihrer abschließenden Stellungnahme keine weiteren Einwendungen bezüglich einer Grundsatzlösung hinsichtlich eines Verkehrskonzeptes vorgetragen. Vorhergehende Einwendungen der Stadt diesbezüglich wurden im Laufe des Verfahrens zurückgezogen.

Der Einwand hinsichtlich einer fehlenden großräumigen Alternativenbetrachtung wird mit Verweis auf die Ausführungen zu den Alternativen in Kapitel C.III.2 sowie auf die Planungsziele in Kapitel C.III.1 zurückgewiesen. Der Einwand, dass die Kosten nicht aktualisiert wurden, ist ebenfalls als nicht begründet zurückzuweisen. Mit Schreiben vom 26.08.2024 hat die Vorhabenträgerin eine neue Kostenberechnung zur Abstimmung und Genehmigung vorgelegt. Diese wurde methodisch einwandfrei erstellt und mit dem Schreiben vom 02.10.2024 durch das Bundesverkehrsministerium genehmigt. Die Planfeststellungsbehörde hat insofern keinen Zweifel daran, dass die Kosten korrekt ermittelt wurden. Hinsichtlich eines Kostenvergleichs zwischen Neubau und Instandsetzung des Bauwerkes hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung nachvollziehbar ausgeführt, dass die Entscheidung für einen Ersatzneubau des Bauwerkes nicht von den reinen Kosten abhängig war und insofern auch nicht von der Entwicklung des Baupreisindex. Die Vorgaben für die Ermittlung der Restnutzungsdauer des vorliegend planfestgestellten Bauwerkes der B 324 hinsichtlich der Tragfähigkeit haben bestätigt, dass die Nutzung nicht durch eine weitere Sanierung des Bauwerkes verlängert werden

kann. Insofern war dies keine ernsthaft in Betracht zu ziehende Alternative (vgl. Kapitel C.III.2).

Die Beteiligte zweifelt in ihrer Einwendung an der Richtigkeit der dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegende Verkehrsprognose mit den dazugehörigen Verkehrszahlen. Dabei wird insbesondere die zukünftige Entwicklung des Gesamtverkehrs der Stadt, inkl. ÖPNV, angeführt. Dieser Einwand ist ebenfalls mit Verweis auf Kapitel C.III.2 als unbegründet zurückzuweisen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Verkehrsuntersuchung geprüft und als tragfähige Grundlage für die Ausgestaltung des Vorhabens befunden.

Der Einwand, die Planung sei nicht mit den Planungen zum Bahnverkehr (Neubaustrecke, weitere Bahnlinien, neuer ICE-Halt) abgestimmt ist als unbegründet zurückzuweisen. Das vorliegend planfestgestellte Vorhaben wurde intensiv mit den zuständigen Stellen bei der Deutschen Bahn sowie mit dem Eisenbahnbundesamt abgestimmt. Durch diese Abstimmungen ist sichergestellt, dass alle weiteren Planungen bezüglich der betroffenen Schienenstrecken im Detailgrad zum Datum des Beschlusserlasses in die Genehmigungsentscheidung eingeflossen sind. Auf die Ausführungen in den Kapiteln C.III.3 sowie C.III.16.1 wird verwiesen.

Weiter trägt die Beteiligte vor, dass die Stadt unter den Verkehrsbehinderungen, den Bauverkehren und dem Baulärm leiden würde. Dies wird ebenfalls unter Verweis auf die Kapitel C.III.13 und C.III.11.3 zurückgewiesen. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin zugesichert, dass die Rettungs- und Hilfsfristen eingehalten werden sowie das geplante Umleitungskonzept mit den betroffenen Stellen weiter abgestimmt wird (vgl. A.V.11).

Hinsichtlich des Vortrages der Beteiligten, dass die Belastungen der Umwelt sowie des Klimas nicht ausreichend in die Planung mit eingeflossen seien wird auf die Kapitel C.III.6, C.III.4 sowie C.II verwiesen. Sowohl die

Auswirkungsbetrachtungen auf die Umwelt als auch auf das Globalklima sind in die Abwägungsentscheidung des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses eingeflossen.

Hinsichtlich der Unterstützung der Ausführungen der Stellungnahmen der Stadt Bad Hersfeld sowie des Lärmschutzbeirates wird auf die Ausführungen unter C.III.2 und 0 verwiesen.

## **18. Beteiligung der anerkannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen**

Die anerkannten Naturschutzverbände hatten im Rahmen des Ursprungsverfahrens die Möglichkeit, Stellungnahmen abzugeben, haben hiervon aber keinen Gebrauch gemacht.

## **19. Einwendungen Privater**

Im Folgenden werden die privaten Einwender aufgeführt, die im Zuge des Anhörungsverfahrens eine Einwendung abgegeben haben.

### **19.1 Der Beteiligte P 15**

Der Beteiligte wendet sich gegen die für den Bau der Brücke und für Gehwege vorgesehene Inanspruchnahme der in seinem Eigentum stehenden Grundstücke in der Frankfurter Straße 3 Bad Hersfeld (Flurstücke 45/94 und 45/95, Flur 15 Gemarkung Bad Hersfeld). Darüber hinaus wendet er sich dagegen, dass die bisher von den Mietern seines Hauses in der Frankfurter Straße 3 genutzten fünfzehn Parkplätze auf einer Fläche unter der Brücke (Flurstück 149/17, Flur 15, Gemarkung Bad Hersfeld) wegfallen sollen.

Des Weiteren kritisiert der Beteiligte, dass Grundstücksgrenzen verschoben und neue Abwasserleitungen gelegt werden sollen. Er bittet darum, alle stillgelegten Schächte zu entfernen und die Pflastersteine auf einem Grundstück

(Flurstücke 45/94, 45/95 und 45/97, Flur 15, Gemarkung Bad Hersfeld) zu erneuern.

Schließlich vertritt der Beteiligte die Auffassung, dass sein Wohngrundstück durch Lärm und Erschütterungen unzumutbar beeinträchtigt werde und bittet um Kostenübernahme, falls seine Mieter klagen sollten oder er einen Mietausfall habe. Im Hinblick auf eventuelle Schäden an seinen Gebäuden bittet er um eine Beweissicherung vor Baubeginn.

Die Einwände des Beteiligten gegen die Inanspruchnahme der in seinem Eigentum stehenden Grundstücke und der von seinen Mietern als Parkplatz genutzten Fläche greifen nicht durch. Die Flurstücke 45/94 und 45/95, Flur 15 Gemarkung Bad Hersfeld werden für die Baudurchführung und im Wege der dinglichen Sicherung für die Verlegung von Leitungen in Anspruch genommen, das Flurstück 45/94 zusätzlich in geringem Umfang von 6 m<sup>2</sup> für die barrierefreie Ausbildung der Fußgänger- und Radwegrampe Kleine Industriestraße (vgl. planfestgestellte Unterlage 10.1, Blatt 2b – Grunderwerbsplan und planfestgestellte Unterlage Nr. 5.1 Blatt 4 - Lageplan). Eine Vermeidung der Grundinanspruchnahme ist nicht möglich; Leitungen befinden sich zudem bereits derzeit auf den beiden Flurstücken (vgl. Erwiderung der DEGES vom 18.11.2022 auf die Stellungnahme des Beteiligten vom 05.07.2022).

Das nicht im Eigentum des Beteiligten sehende Flurstück 149/17, Flur 15, Gemarkung Bad Hersfeld, das von den Mietern des Beteiligten als Parkplatz genutzt wird, wird für das neue Brückenbauwerk benötigt, denn das östliche Widerlager der alten Brücke wird nach Westen verschoben (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 5.1 Blatt 2 und 4 – Lagepläne). Ein Wegfall der Parkplätze ist daher unvermeidbar. Unabhängig davon ist nicht erkennbar, auf welcher Grundlage die Mieter des Beteiligten die entsprechende Fläche nutzen. Ein zur Nutzung der Fläche berechtigender Vertrag aus dem Jahre 1967 wurde zwischen der Bundesstraßenverwaltung und einer Firma geschlossen, die in Insolvenz gefallen ist, der Beteiligte hat seine Flurstücke 45/94 und 45/95 im

Nachhinein erworben (vgl. Erwiderung der DEGES vom 18.11.2022 auf die Stellungnahme des Beteiligten vom 05.07.2022). Dass der Beteiligte in die Rechte aus dem Nutzungsvertrag aus dem Jahr 1967 eingetreten wäre, ist nicht erkennbar und wird von ihm selbst auch nicht belegt. Er beschränkt sich in seiner Stellungnahme im Anhörungsverfahren auf die Aussage, „nach seinen Recherchen gehörten die Parkplätze zum Haus“.

Soweit sich der Beteiligte gegen die Verschiebung von Grundstücksgrenzen wendet, ist darauf hinzuweisen, dass sich eine Änderung der Grundstücksgrenze nur in dem Bereich ergeben wird, in dem von dem Flurstück 45/94 eine Fläche von 6 m<sup>2</sup> zum Erwerb durch die Bundesstraßenverwaltung vorgesehen ist. Die Bitte des Beteiligten, nicht mehr benötigte Abwasserschächte zu entfernen, wird die Vorhabenträgerin an den zuständigen Abwasserbetrieb der Stadt weiterleiten (vgl. Erwiderung der DEGES vom 18.11.2022 auf die Stellungnahme des Beteiligten vom 05.07.2022). Seiner Bitte um Erneuerung der Pflastersteine im Bereich der Flurstücke 45/94, 45/95 und 45/97 hat die Vorhabenträgerin durch eine Zusage im Anhörungsverfahren Rechnung getragen, die die Planfeststellungsbehörde unter Abschnitt A.VI.2 Nummer 4 festgesetzt hat. Die Planfeststellungsbehörde weist noch darauf hin, dass der bestehende städtische Mischwasserkanal aus dem Privatgrundstück des Beteiligten P 15 in die geplante Fuß- und Radwegrampe vom Peterstor zur Kleinen Industriestraße verlegt werden wird.

Dass unzumutbare Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungswirkungen in der Bauphase vermieden werden, wird durch die unter A.V.10.1 und A.V.10.2 festgesetzten Nebenbestimmungen sichergestellt. Eine Kostenübernahme durch die Vorhabenträgerin für eventuelle Klagen von Mietern oder Mietausfall kommt im Vorfeld nicht in Betracht. Eine Beweissicherung, die das Gebäude Frankfurter Straße 3 umfasst, ist angeordnet (vgl. Abschnitt A.V.10.2.7).

## **19.2 Der Beteiligte P 180**

Der nicht grundstücksbetroffene Beteiligte P 180 hat mit Schreiben vom 06.07.2022 eingewendet, dass die Planung nicht den Empfehlungen der ERA folge, dem künftigen Radverkehrsaufkommen nicht gerecht werde und eine Prognose über den zukünftig zu erwartenden Radverkehr zu Unrecht nicht vorgenommen sei.

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist der Ersatzneubau der „Hochstraße Peterstor“ im Zuge der Bundesstraße 324, die am Peterstor im Bestand werktäglich von über 27.000 Kfz/24h genutzt wird, ca. 300 - 400 (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 22, Kap. 2.3) Radfahrer nutzen die parallel verlaufende Unterführung zwischen Kernstadt und Peterstor. Im Rahmen der Planung des Ersatzneubaus der Hochstraße wurde von der Vorhabenträgerin auch die Verbindungs- und Erschließungsqualität für den Fußgänger- und Radfahrverkehr überprüft. Da es sich um einen Ersatzneubau in innerstädtischer Lage handelt, ist die Vorhabenträgerin an enge Baufeldgrenzen gebunden. Die Brücke wird für den KfZ-Verkehr so ausgebaut, dass sie den prognostizierten Verkehr künftig aufnehmen kann. Die Verbindungs- und Erschließungsqualität für den Fußgänger- und Radfahrverkehr wird hierbei ebenfalls wesentlich verbessert, da die Hauptverbindung Breitenstraße – Unterführung DB-Strecken – Peterstor – Kleine Industriestraße durch die Herstellung barrierefreier Anlagen aufgewertet und verkehrssicherer wird.

Die Planung der Fußgänger- und Radfahrerverbindung erfolgte unter Berücksichtigung des städtischen Radverkehrskonzeptes der Stadt Bad Hersfeld nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und den in Hessen anzuwendenden Qualitätsstandards und Musterlösungen Radnetz Hessen, 2. Auflage, November 2020 (vgl. C.III.3). Die dort vorgesehene Breite für einen Radweg im Zweirichtungsverkehr (Mindestbreite von 2,50 m, vgl. ERA, Kap. 2.2.1, Tab 5; Qualitätsstandards und Musterlösungen Radnetz

Hessen, Musterblatt: RV-1) und für einen Gehweg eine (Breite von 1,80m, vgl. RAST, Kap. 4.7, Bild 20) zuzüglich Trennstreifen zwischen den Wegen und Außenkanten vgl. ERA Kap. 3.1, 3.4) mit einer Gesamtbreite von 5,10 m stellen eine Empfehlung dar und werden vorliegend in der Unterführung und der neu errichteten Rampe West eingehalten (vgl. planfestgestellte Unterlagen 5.3 Bl. 1a). Aufgrund der straßenunabhängigen Führung des Zweirichtungsradweges und dem Ausschluss einer Gefährdung durch Kfz-Verkehr konnte der Radweg demnach vorliegend auf 2,50 m reduziert werden (Qualitätsstandards und Musterlösungen Radnetz Hessen, Musterblatt: RV-1).

Auf der Rampe Kleine Industriestraße ist für den Radweg im Zweirichtungsverkehr aufgrund vorhandener Zwangspunkte (vgl. C.III.3.3) ein geringfügig kleinerer Querschnitt vorgesehen, der jedoch mit 2,06 m (anstatt 2,50 m) noch das in der ERA vorgegebene Mindestmaß für Begegnungen (vgl. ERA, Kap. 2.2.1) einhält. Diese geringfügigen Abweichungen sind unter Berücksichtigung des von der Vorhabenträgerin dargestellten Aufwands und der damit verbundenen erheblichen Eingriffe in angrenzende Grundstücke im Rahmen der Gesamtabwägung verhältnismäßig.

Des Weiteren hat der Einwender die Ausgestaltung der „Zick-Zack-Lösung mit 180 Grad-Wende“ an der Rampe West mit einer schlechten Einsehbarkeit des Gegenverkehrs sowie die geplante Steigung von bis zu 11% bei der Rampe Ost kritisiert und gefordert, dass für Lastenräder und Radkutschen das oberirdische Befahren der Brücke erlaubt werden solle.

Eine vollständig abgerundete Ausführung der Kurven ist aufgrund bautechnischer und räumlicher Zwangspunkte nicht möglich, jedoch wurde im Zuge des 1. Planänderungsverfahrens im Wendebereich auf der Außenseite eine mehrwinklige Verbreiterung so weit wie möglich vorgenommen (vgl. hierzu planfestgestellte Unterlage Nr. 5.3, Lageplan, Rampe West). Die Betontrennwand auf der Rampe West steht einer guten Einsehbarkeit des Gegenverkehrs aufgrund seiner geringen Höhe von ca. 15 cm im Bereich der

180 % Kehre (vgl. planfestgestellte Unterlage 5.3) nicht entgegen und muss daher nicht durch Sichtfenster ersetzt werden. Im Bereich der beengten Verkehrsführung im Zuge der Rampe West des Geh- und Radweges sichert die Vorhabenträgerin zudem eine Optimierung der Linienführung im Rahmen der baulichen Möglichkeiten zu (vgl. festgesetzte Zusage unter A.VI.2,3.).

Die für mobilitätseingeschränkte Personen vorgeschriebene maximale Längsneigung von 6 % ist vorliegend auf einem Teilstück der (Rampe Ost) nicht einzuhalten (vgl. planfestgestellte Unterlage 5.4 Bl. 01). Die gemäß ERA Kap. 2.2.2, Tab. 7 für den Radverkehr erlaubte Erhöhung der Steigung auf einem Abschnitt von 20 m bis zu 10 % wird hierbei auf einem kurzen Stück vor der Bestandsrampe, welche eine Längsneigung von 9 % aufweist, überschritten. Die in diesem Bereich vorgesehene maximale Längsneigung ca. 15,1% erstreckt sich lediglich auf ca. 5,15 m und ist vorliegend auf zu berücksichtigende vorhandene Zwangspunkte (Gründungszustand und Tragwerkskonstruktion des Trogbauwerkes der Rampe Ost in Verbindung mit den anstehenden Wasserverhältnissen, Lage Gebäude südlich der Rampe, Lage vieler Hauptver- und Entsorgungsleitungen südlich der Rampe) zurückzuführen. Aufgrund des Umfangs erforderlicher Folgemaßnahmen für einen Komplettumbau und statistischer Risiken bei einem Teilumbau (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 1, Kap. 4.3.4), stellt die planfestgestellte Variante mit einer kurzen erhöhten Steigung und einem Aufzug eine verhältnismäßige Lösung dar. Aufgrund der geringen Länge der erhöhten Längsneigung ist davon auszugehen, dass die Steigung von einem Großteil der Radfahrer bewältigt werden kann. Radfahrer (Räder/Lastenräder mit einer Gesamtlänge von bis zu 2,0 m), die die gewählte Lösung nicht annehmen können, steht die Nutzung des Aufzuges zur Verfügung, welche zur Gewährleistung der Barrierefreiheit – vorrangig für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer – vorgesehen ist (vgl. planfestgestellte Unterlage 5.4 Bl. 01). Die für eine Benutzungspflicht der geplanten Radverkehrsanlagen maßgeblichen Markierungs- und Beschilderungspläne sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Die darüber hinaus zur Verbesserung der Rampenführung der Radverkehrsrampe West geforderte Einbahnführung in der Breitenstraße wird unter Berücksichtigung der von der Stadt und dem ÖPNV vorgetragenen Erfordernisse (Nutzung durch die Buslinien) nicht umgesetzt.

Das vom Einwender angeführte „Ärgernis und Sicherheitsproblem“ im Bereich Abt-Michael-Straße/Bismarckstraße/Hubertusweg/Hainstraße, wonach Fußgänger und Radfahrer ohne Schutz durch Ampelanlage oder Zebrastreifen die 4 Fahrspuren der Hainstraße überqueren, betrifft - wie vom Einwender selbst festgestellt - nicht die Hochbrücke selbst. Die dieser Planfeststellung zugrundeliegende Planung eines Ersatzneubaus für das Brückenbauwerk „Hochstraße Peterstor“, ein Bundesstraßenprojekt, endet mit dem Anschluss an den Bestandsquerschnitt der Hainstraße. Eine zukünftige Umgestaltung der Landesstraße L3159 (Hainstraße) beträfe ein anderes Projekt und müsste in einer gesonderten Baumaßnahme erfolgen. Die Entscheidung über eine Benutzungspflicht der geplanten Radverkehrsanlagen ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und wird mit verbindlichen Markierungs- und Beschilderungsplänen erst in der Ausführungsplanung nach Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde getroffen.

### **19.3 Der Beteiligte P 182**

Der Beteiligte macht geltend, dass der geplante Ersatzneubau deutlich weitergehende Auswirkungen habe als im Erläuterungsbericht beschrieben. Die Beeinträchtigungen beträfen die gesamte innerstädtische Wohn- und Verkehrssituation in Bad Hersfeld und beeinträchtigten ihn, den Beteiligten, als Anwohner und als Verkehrsteilnehmer. Die Planunterlagen seien auf das reine Ingenieurbauwerk und einen engen Planungsumring begrenzt worden, um über das Zeitfenster einer „Restnutzungsdauer bis 2025“ ausschließlich das Ziel „leistungsfähiges Straßennetz“ zu erreichen. Nicht verdeutlicht werde eine Änderung der Verkehrsströme nach Fertigstellung der A 44 Kassel-Wommen,

wenn ein Teil des (Schwerlast-) Verkehrs in Ost-West-Richtung nicht mehr die A7 / A4 rings um Bad Hersfeld nutzen und der Bedarf für die B 324 als „Abkürzung“ und Umleitung geringer werde. Nicht berücksichtigt sei auch die Beendigung des Ausbaus der A 4 im Bereich Bad Hersfeld, der einen Umleitungsbedarf über die B 324 ebenfalls vermindere, ferner seien die zukünftige Ertüchtigung der ICE-Strecke Fulda-Bad Hersfeld- Eisenach und ggf. weitere Optimierungen des ÖPNV nicht berücksichtigt worden. Auswirkungen auf die innerstädtische Wohn- und Verkehrsqualität, insbesondere aufgrund sich wandelnder Anforderungen, seien ebenfalls nicht geprüft worden. Die vorgelegte Planung lasse befürchten, dass der Verkehr innerstädtisch weiter zunehmen werde. Die Fokussierung der Planung allein auf den fließenden Verkehr unter dem Stichwort „Verkehrssicherheit“ lasse die Wünsche nach einer Verminderung der innerstädtischen Belastung hinfällig werden und zementiere die Ist-Situation. Daher seien Maßnahmen zu prüfen, die eine Verlängerung der Restnutzung des vorhandenen Bauwerks ermöglichen. Es mangle derzeit an einem städtischen Verkehrskonzept, an einem städtischen Radwegkonzept und an einem städtischen Konzept für die Parkraumbewirtschaftung. Der Beteiligte unterbreitet Vorschläge, mit welchen Mitteln die Nutzungsdauer der Hochbrücke Peterstor verlängert werden könnte, z.B. Sperrung für den Schwerverkehr, Verzicht auf die B 324 als Umleitungsstrecke für die Autobahnen, Umgestaltung des Innenstadtrings in Bad Hersfeld zu einer zweispurigen Einbahnstraße, um den Schwerverkehr zu reduzieren. Er, der Beteiligte, kritisiert überdies, dass im Erläuterungsbericht der Planunterlagen nicht erwähnt werde, ob alternative, neue Sanierungsverfahren möglich sind und verweist auf Projekte mit dem sogen. „Carbonbeton“. Des Weiteren kritisiert der Beteiligte die Angaben der Gesamtkosten der Maßnahme mit 47,423 Mio. €. Ein Vergleich zu Varianten sei nicht vorgenommen worden, auch fehlten Aussagen zur Qualität und zum Zeitpunkt der Schätzung sowie den zu erwartenden Kostensteigerungen im Projektverlauf. Weitere für Bad Hersfeld und die Region wichtige anstehende Verkehrsprojekte, wie die bessere Anbindung des Klinikums, seien integriert zu diskutieren.

Die Einwände des Beteiligten greifen nicht durch. Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist es, die vorgelegte Planung auf ihre Genehmigungsfähigkeit hin nach Maßgabe der Planungsziele zu überprüfen. Gerechtfertigtes Planungsziel ist vorliegend die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit durch das geeignete Mittel der Erneuerung des in seiner Restnutzungsdauer beschränkten Brückenbauwerkes einschließlich der Anpassung der dazu gehörigen Rampen und Knotenpunkte sowie der Geh- und Radwegeverbindungen (vgl. Abschnitt C.III.1). Die Verkehrsuntersuchung vom 14.05.2019 (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 22) ist dafür eine geeignete Grundlage (vgl. näher Abschnitt C.III.2). Eine Veränderung der innerstädtischen Verkehrsströme zum Zwecke der Entlastung der Innenstadt von Verkehr, wie sie dem Beteiligten vorschwebt, ist nicht Ziel und Gegenstand des Planungsprojekts. Der Beteiligte trägt selbst vor, dass städtische Verkehrskonzepte, die der Vorhabenträgerin des vorliegenden Straßenbauprojekts Veranlassung hätten geben können, eine veränderte Planung zu prüfen, nicht existieren. Bezüglich der Anpassung des vorliegend planfestgestellten Vorhabens an die städtebaulichen und planerischen Entwicklungsvorstellungen der Stadt sowie der Fragen der Einbindung des Vorhabens der ICE-Strecke wird auf die Ausführungen im Kapitel zur kommunalen Planungshoheit (vgl. 0) verwiesen.

Der Einwand hinsichtlich einer fehlenden großräumigen Alternativenbetrachtung wird unter Hinweis auf die Ausführungen zu den Alternativen in Kapitel C.III.2 sowie auf die Planungsziele in Kapitel C.III.1 zurückgewiesen. Die Vorgaben für die Ermittlung der Restnutzungsdauer des vorliegend planfestgestellten Bauwerkes der B 324 hinsichtlich der Tragfähigkeit haben bestätigt, dass die Nutzung nicht durch eine weitere Sanierung des Bauwerkes verlängert werden kann. Insofern war dies keine ernsthaft in Betracht zu ziehende Alternative (vgl. Kapitel C.III.2). Eine Verlängerung der Restnutzung des Brückenbauwerks, um langfristig geänderte innerstädtische Verkehrsführungen entwickeln zu können, ist im Übrigen ohnehin keine

Alternative, die – gemessen am vorliegenden Planungsziel – hätte geprüft werden müssen. Insofern greift auch die Kritik des Beteiligten an den Angaben der Vorhabenträgerin zu den Gesamtkosten des vorliegenden Projekts nicht durch, zumal die Vorhabenträgerin hinsichtlich eines Kostenvergleichs zwischen Neubau und Instandsetzung des Bauwerkes in ihrer Erwiderung vom 03.12.2022 auf die Stellungnahme des Beteiligten nachvollziehbar ausgeführt, dass die Entscheidung für einen Ersatzneubau des Bauwerkes nicht von den reinen Kosten abhängig war und insofern auch nicht von der Entwicklung des Baupreisindex.

#### **19.4 Der Beteiligte P 183**

Der Beteiligte P 183 hat mit Schreiben vom 21.07.2022 eingewendet, dass das Lichtraumprofil nicht für ein von der Bahn vorgesehenes viertes Gleis und einem hochleistungsfähigen Anschluss von Bad Hersfeld ausreiche und verlangt, die gesamte Planung um mehrere Jahre zu verschieben.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die notwendigen Abstimmungen mit den zuständigen Dienststellen der DB AG sind erfolgt (vgl. Ausführungen unter C.III.16.1). Hierbei wurden die aktuellen Planungsrandbedingungen einer Gleiserweiterung im Querungsbereich der B 324 berücksichtigt (vgl. hierzu Ausführungen hierzu unter C.III.16.1).

## **D. Gesamtabwägung**

Die Prüfung des planfestgestellten Vorhabens hat unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange ergeben, dass das Bauvorhaben einschließlich der erforderlichen Folgemaßnahmen und der Ausgleichsmaßnahmen den verkehrlichen und straßenbautechnischen Belangen, den privaten Belangen, den Belangen der Natur- und Landschaftspflege und dem Artenschutz Rechnung trägt und daher unter Einbeziehung der vorgenommenen Violetteintragungen zugelassen werden kann. Dem planfestgestellten Vorhaben stehen auch keine zwingenden Bestimmungen oder im Wege der Abwägung nicht überwindbare Belange entgegen.

Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben. Die planfestgestellte Planung ist zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit geboten und dafür auch geeignet. Die Wahl der Vorzugsvariante ist nicht zu beanstanden, sondern begründet. Bei der Planung und Planfeststellung wurden sowohl das strikte Recht als auch die Optimierungsgebote beachtet. Die erforderlichen naturschutzrechtlichen und -fachlichen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind vorgesehen. Der Bedarf an Flächen für diese Maßnahmen wurde auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt. Der Aspekt des Klimaschutzes wurde berücksichtigt, ebenso Belange des Gewässerschutzes, des Privateigentums und der Anliegerrechte. Grundstücksinanspruchnahmen wurden auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Das im öffentlichen Interesse liegende Vorhaben wird daher mit den getroffenen Regelungen und angeordneten Nebenbestimmungen planfestgestellt.

Die durch das Vorhaben entstehenden Nachteile für grundstücksmäßig Betroffene, über deren Ausgleich in der Planfeststellung nicht entschieden wird, sind im Entschädigungsverfahren zu regeln.

**E. Sofortvollzug**

Dieser Beschluss ist gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO von Gesetzes wegen  
sofort vollziehbar.

**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, Wohnen und ländlichen Raum) 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.

Die Klage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof gestellt und begründet werden.

Vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur

Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

  
Kaweh Mansoori

Ausgefertigt:

Wiesbaden, den 22.10.2024

im Auftrag



Angestellte