

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für den

**Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach
im Zuge der Bundesautobahn A 45
mit 6-streifigem Ausbau**

zwischen der Landesgrenze Hessen/Nordrhein-Westfa-
len und dem „Gambacher Kreuz“
von Betr.-km 156,336 bis 158,749
in der Gemarkung Werdorf der Stadt Aßlar

vom

11. Januar 2024

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	1
I.	Planfeststellung	1
1.	Planfestgestellte Planunterlagen	1
2.	Nachrichtliche Unterlagen	5
II.	Durch den Planfeststellungsbeschluss umfasste öffentlich- rechtliche Entscheidungen	9
1.	Naturschutzrechtliche Entscheidungen	9
1.1	Zulassung des Eingriffs	9
1.2	Zulassung einer Ausnahme von Verboten von Handlungen in gesetzlich geschützten Biotopen	9
2.	Forstrechtliche Genehmigungen	10
3.	Wasserrechtliche Entscheidungen	11
3.1	Planfeststellung für den Gewässerausbau (Temporäre Verrohrung des Kreuzbaches)	11
3.2	Planfeststellung für den Gewässerausbau (Verlegung des Kreuzbaches)	11
3.3	Planfeststellung für den Gewässerausbau (Durchlass des Kreuzbaches)	11
3.4	Planfeststellung für den Gewässerausbau (Rückbau eines Durchlasses)	12
III.	Wasserrechtliche Erlaubnisse	12

1.	Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser/verunreinigtem Grund- und Bohrwasser	12
2.	Bauzeitliche Erlaubnis zum Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser und zum Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die hierfür bestimmt sind/	15
	Erlaubnis der Entnahme, des Zutageförderns, des Zutageleitens und der bauzeitigen Ableitung von Grundwasser (temporäre Wasserhaltung)	15
3.	Nebenbestimmungen	15
4.	Hinweise	19
IV.	Straßenrechtliche Entscheidung	20
V.	Nebenbestimmungen	21
1.	Naturschutz	21
2.	Bericht zur frist- und sachgerechten Durchführung der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	22
3.	Forst	23
4.	Grundwasserschutz, Wasserversorgung, Oberflächengewässer	26
5.	Bodenschutz	29
6.	Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung	31
7.	Lärmschutz/Luftreinhaltung	34
8.	Denkmalschutz	35
9.	Bergaufsicht	35

10.	Baulogistik	35
11.	Vorbehalt weiterer Nebenbestimmungen	36
VI.	Zusagen	36
1.	TenneT TSO GmbH	36
2.	Telekom Technik GmbH	37
3.	EAM Netz GmbH/ EnergieNetz Mitte GmbH	38
4.	Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises	38
5.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	39
VII.	Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen	39
B.	Verfahrensablauf	40
I.	Antragsgegenstand	40
II.	Antragsbegründung	40
III.	Verfahrensgang	41
1.	Anhörungsverfahren	41
1.1	Antrag	41
1.2	Auslegung der Antragsunterlagen	45
1.3	Beteiligung der Behörden und Stellen	46
1.4	Beteiligung der anerkannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen	46
1.5	Einwendungen und Stellungnahmen	47
1.6	Erörterungstermin	47

2.	Vorlagebericht	47
3.	1. Planänderung	47
3.1	Antrag	47
3.2	Auslegung der Antragsunterlagen	50
3.3	Beteiligung der Behörden und Stellen	51
3.4	Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen	51
3.5	Einwendungen und Stellungnahmen	52
3.6	Erörterungstermin	52
C.	Begründung	53
I.	Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	53
1.	Erforderlichkeit der Planfeststellung	53
2.	Zuständigkeit	53
3.	Anhörung	54
4.	Rechtswirkungen der Planfeststellung	56
II.	Umweltverträglichkeitsprüfung	58
1.	Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung	58
2.	Verfahren	58
3.	Beschreibung der Umweltauswirkungen	59
3.1	Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit	59
3.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	60

3.2.1	Tiere	60
3.2.2	Pflanzen	60
3.3	Schutzgut Fläche	61
3.4	Schutzgut Boden	61
3.5	Schutzgut Wasser	61
3.5.1	Oberflächengewässer	61
3.5.2	Grundwasser	62
3.6	Schutzgut Klima / Luft	62
3.7	Schutzgut Landschaft	62
3.8	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	62
3.9	Wechselwirkungen	62
3.10	Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen	63
3.11	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG (§ 12 UVPG a.F.)	65
III.	Materiell-rechtliche Bewertung	69
1.	Planrechtfertigung	69
2.	Alternativenprüfung	70
2.1	Variante 1	72
2.2	Variante 2	72
2.3	Variante 3	73
2.4	Ausschlaggebende Kriterien zur Wahl der Variante	74

3.	Dimensionierung	76
3.1	Allgemeines	76
3.2	Planung und Entwurfsgrundlagen	77
3.3	Verkehrsuntersuchung	77
3.4	Festlegung der Entwurfsgrößen	79
3.4.1	Linienführung	80
3.4.2	Höhenplan	80
3.4.3	Querschnitt	81
3.4.4	Verkehrssicherheit	82
3.5	Verlegung von Straßen und Wegen	83
3.6	Ehemaliger Parkplatz „Am Behlkopf“	84
3.7	Anschlussstelle im Bereich des ehemaligen Parkplatzes „Am Behlkopf“	86
4.	Naturschutz und Landschaftspflege	87
4.1	Bestandserfassung	87
4.2	Zulässigkeit des Vorhabens nach § 34 BNatSchG (Natura 2000)	89
4.2.1	Allgemeine Gebietsbeschreibung	89
4.2.2	Erhaltungsziele und Schutzzweck der im Wirkungsbereich der Maßnahme vorkommenden Arten	89
4.2.3	Vorhabenbedingte Auswirkungen auf die Lebensraumtypen und Arten des FFH-Gebietes	90
4.2.4	Ergebnis	93

4.3	Artenschutz	93
4.3.1	Maßnahmenplanung	94
4.3.2	Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Prüfung	94
4.4	Genehmigung des Eingriffs in Natur und Landschaft	100
4.4.1	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen	101
4.4.2	Darstellung der erheblichen Beeinträchtigung	103
4.4.3	Kompensationsmaßnahmen	104
4.4.4	Vorbehaltsregelung gem. § 74 Abs. 3 HVwVfG	107
4.5	Umweltschadensrecht	109
4.6	Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG	109
5.	Forstrechtliche Genehmigungen	110
6.	Klimaschutz	111
7.	Wasserrechtliche Entscheidungen	116
7.1	Oberflächengewässerkörper	116
7.1.1	Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser sowie verunreinigtem Grund- und Bohrwasser	117
7.1.2	Planfeststellung für den Gewässerausbau (Temporäre Verrohrung des Kreuzbaches)	119
7.1.3	Planfeststellung für den Gewässerausbau (Verlegung des Kreuzbaches)	120
7.1.4	Planfeststellung für den Gewässerausbau (Durchlass des Kreuzbaches)	120

7.1.5	Planfeststellung für den Gewässerausbau (Rückbau eines Durchlasses)	121
7.2	Grundwasserkörper	121
8.	Raumordnung	123
9.	Kommunale Planungshoheit	125
10.	Straßenrechtliche Entscheidung	127
11.	Bodenschutz	128
12.	Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung	129
13.	Immissionsschutz	130
13.1	Straße, Verkehr und Bebauung	130
13.2	Luftschadstoffe	132
13.3	Lärmschutz	134
13.3.1	Rechtsgrundlagen	134
13.3.2	Lärmberechnung	135
13.3.3	Darstellung und Bewertung der Lärmberechnungen	137
13.3.4	Lärmschutzmaßnahmen	137
13.3.5	Baulärm	140
14.	Denkmalschutz	141
15.	Bergaufsicht	142
16.	Leitungen	142
17.	Baulogistik	143

18.	Belange der Landwirtschaft (öffentlicher Belang)	144
19.	Private Belange, Eigentumsgarantie und Entschädigung	145
20.	Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen der Behörden und Stellen	146
20.1	Stellungnahme des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG)	146
20.2	Stellungnahme der TenneT TSO GmbH	147
20.3	Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen, Dez. 31, Regionalplanung	147
20.4	Stellungnahme der Stadt Aßlar	147
20.5	Stellungnahme der Telekom Technik GmbH	148
20.6	Stellungnahme der EAM Netz GmbH / EnergieNetz Mitte GmbH	148
20.7	Autobahn GmbH des Bundes, Verkehrsregelung Frankfurt Autobahn bzw. Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Straßenverkehrsbehörde für Autobahnen und Straßen mit besonderer Bedeutung	148
20.8	Stellungnahme des Lahn-Dill-Kreises	148
20.9	Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen, Abt. IV	149
20.10	Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	149
20.11	Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen, Dez. 53.1	150
20.12	Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Gießen, Dez. 53.2 Obere Fischereibehörde sowie Dez. 51. 1 Obere Landwirtschaftsbehörde	150

20.13	Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen (hessenArchäologie)	151
20.14	Stellungnahme von Hessen Forst, Forstamt Wetzlar	151
20.15	Weitere Behörden und Stellen	151
21.	Beteiligung der anerkannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen	151
22.	Einwendungen (grundstücksbetroffener) Privater	152
D.	Gesamtabwägung	153
E.	Rechtsbehelfsbelehrung	155

A. Verfügender Teil

I. Planfeststellung

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (im weiteren als HMWEVW oder Planfeststellungsbehörde bezeichnet) stellt gemäß § 24 Abs. 13 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409), in Verbindung mit §§ 17 ff. FStrG vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), in der Fassung der Änderung vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237), i. V. m. §§ 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), gem. den unter A.I.1 aufgeführten Unterlagen den Plan für den

Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach im Zuge der Bundesautobahn A 45 mit 6-streifigem Ausbau

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

.

1. Planfestgestellte Planunterlagen

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

Planfestgestellte Unterlagen

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt / geändert am
3	Übersichtslageplan (1 Blatt)	25.000	30.07.2019
4	Übersichtshöhenplan (1 Blatt)	5.000/500	30.07.2019
5 Bl. 1	Lageplan km 0+000 bis km 0+670	1.000	30.07.2019
5 Bl. 2a	Lageplan km 0+670 bis km 1+550	1.000	29.06.2022

5 Bl. 3a	Lageplan km 1+550 bis km 2+413	1.000	29.06.2022
5 Bl. 4	Lageplan Anschluss Nachbarabschnitt	1.000	30.07.2019
6 Bl. 1 bis 6 Bl. 3	Höhenplan (km 0+000 bis km 2+413)	1.000/100	30.07.2019
6 Bl. 4 bis 6 Bl. 5	Höhenplan Achse 425 – VW 01 (km 0+000 bis km 0+459)	500/50	30.07.2019
6 Bl. 6	Höhenplan Achse 425 – VW 01 Anbindung an Achse 426 (km 0+000 bis km 0+032)	500/50	30.07.2019
6 Bl. 7	Höhenplan Achse 440 – VW 01 (km 0+006 bis km 0+205)	500/50	30.07.2019
6 Bl.8	Höhenplan Achse 470 – VW 02 (km 0+000 bis km 0+078)	500/50	30.07.2019
6 Bl. 9	Höhenplan Achse 480 – VW 03 (km 0+000 bis km 0+089)	500/50	30.07.2019
6 Bl. 10	Höhenplan Achse 441 – WW 01 (km 0+011 bis km 0+156)	500/50	30.07.2019
6 Bl. 11	Höhenplan Achse 700 – WW 04 (km 0+070 bis km 0+200)	500/50	30.07.2019
6 Bl. 12	Höhenplan Achse 700 – WW 04 (km 0+347 bis km 0+457)	500/50	30.07.2019
6 Bl. 13	Höhenplan Achse 446 – WW 06 (km 0+000 bis km 0+520)	500/50	30.07.2019
6 Bl. 14	Höhenplan Achse 448/449/453 – Anbindung WW 06 (km 0+001 bis km 0+025 bzw. 0+022 bzw. 0+015)	500/50	30.07.2019
6 Bl. 15	Höhenplan Achse 680 – BW 03 (km 0+000 bis km 0+099)	500/50	30.07.2019
6 Bl. 16	Höhenplan Achse 490 – VW 04 (km 0+005 bis km 0+240)	500/50	30.07.2019
7 Bl. 1	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen	5.000	30.07.2019
7 Bl. 2	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen Berechnungspunkte Werdorf	1.000	30.07.2019

7 Bl. 3	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen Berechnungspunkte Jagdhaus	1.000	30.07.2019
8.1	Übersichtslageplan der Einzugsgebiete (1 Blatt)	2.500	30.07.2019
8.2 Bl. 1	Lageplan Entwässerung (km 0+000 bis km 0+670)	1.000	30.07.2019
8.2 Bl. 2a	Lageplan Entwässerung (km 0+670 bis km 1+550)	1.000	29.06.2022
8.2 Bl. 3a	Lageplan Entwässerung (km 1+550 bis km 2+413)	1.000	29.06.2022
8.3 Bl. 1a	Längsschnitt Entwässerung D1R13 bis AB2	500/50	29.06.2022
8.3 Bl. 2a	Längsschnitt Entwässerung D2R18 bis AB2	500/50	29.06.2022
8.3 Bl. 3	Längsschnitt Entwässerung Kreuzbach (Achse 801)	500/50	30.07.2019
8.3 Bl. 4	Längsschnitt Entwässerung Grabenoffenle- gung WW 06	500/50	30.07.2019
8.4 Bl. 1a	Detailplan Retentionsbodenfilterbecken 1	100/200	29.06.2022
8.4 Bl. 2a	Detailplan Retentionsbodenfilterbecken 2	100/200	29.06.2022
9.1 Bl. 1a	LBP Maßnahmenplan 1	1.000	29.06.2022
9.1 Bl. 2a	LBP Maßnahmenplan 2	1.000	29.06.2022
9.1 Bl. 3a	LBP Maßnahmenplan 3	1.000	29.06.2022
9.1 Bl. 4a	LBP Maßnahmenplan 4	1.000	29.06.2022
9.1 Bl. 7	LBP Maßnahmenplan Ersatzmaßnahmen E 2a und E 2b	3.000	30.07.2019
9.1 Bl. 8	LBP Maßnahmenplan Ersatzmaßnahme E 3	1.000	30.07.2019

9.2a	Maßnahmenblätter (91 Blatt inkl. 2 Titelblätter)	-	29.06.2022
10.1 Bl. 1	Grunderwerbsplan 1	1.000	30.07.2019
10.1 Bl. 2	Grunderwerbsplan 2	1.000	30.07.2019
10.1 Bl. 3	Grunderwerbsplan 3	1.000	30.07.2019
10.1 Bl. 5	Grunderwerbsplan 5	1.000	30.07.2019
10.1 Bl. 6	Grunderwerbsplan 6	1.000	30.07.2019
10.2	Grunderwerbsverzeichnis (14 Blatt inkl. Titelblatt)	-	30.07.2019
11a	Regelungsverzeichnis (48 Blatt inkl. Titelblatt)	-	29.06.2022
14.2 Bl. 1	Regelquerschnitt A 45 RQ 36 und Spuraufteilung Parkplatz Lemper Berg	50	30.07.2019
14.2 Bl. 2	Regelquerschnitt A 45 Detail Randausbildung, Mittelstreifen, Lärmschutzwand, Stützwand	50	30.07.2019
14.2 Bl. 3	Regelquerschnitt VW / WW	50	30.07.2019
16.1 Bl. 1	Verkehrsführungsplan Bauphase 0a	2.500	30.07.2019
16.1 Bl. 2	Verkehrsführungsplan Bauphase 0b	2.500	30.07.2019
16.1 Bl. 3	Verkehrsführungsplan Bauphase 0c	2.500	30.07.2019
16.1 Bl. 4	Verkehrsführungsplan Bauphase 1a	2.500	30.07.2019
16.1 Bl. 5	Verkehrsführungsplan Bauphase 1b	2.500	30.07.2019
16.1 Bl. 6	Verkehrsführungsplan Bauphase 1c	2.500	30.07.2019
16.1 Bl. 7	Verkehrsführungsplan Bauphase 2a	2.500	30.07.2019
16.1 Bl. 8	Verkehrsführungsplan Bauphase 2b	2.500	30.07.2019
16.1 Bl. 9	Verkehrsführungsplan Bauphase 2c	2.500	30.07.2019
16.1 Bl. 10	Verkehrsführungsplan Bauphase 3	2.500	30.07.2019

2. Nachrichtliche Unterlagen

Folgende dem Planfeststellungsbeschluss nachrichtlich beigefügten Unterlagen sind in die Prüfung der unter A.I.1 genannten Unterlagen und in die Abwägung mit eingeflossen:

Nachrichtliche Unterlagen

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt / geändert am
1a	Erläuterungsbericht (69 Blatt inkl. Titelblatt) mit Anlage 1 (1 Blatt)	-	29.06.2022
1.1a	Erläuterungen der 1. Planänderung (4 Blatt inkl. Titelblatt)	-	29.06.2022
2	Übersichtskarte (2 Blatt inkl. Titelblatt)	100.000	30.07.2019
9.1 Bl. 0	LBP Maßnahmenübersicht	4.000	30.07.2019
9.3a	Tabellarische Gegenüberstellung von Ein- griff und Kompensation (7 Blatt inkl. 2 Titel- blätter)	-	29.06.2022
14.1	Ermittlung der Belastungsklasse (4 Blatt inkl. Titelblatt)	-	30.07.2019
15.1	Vorentwurf/Bauwerksskizze Bauwerk 03 (2 Blatt)	500/200/100 /50	25.08.2017 bzw. 19.06.2015
17.1.1	Schalltechnische Untersuchung Erläuterungsbericht (13 Blatt inkl. Titelblatt) mit Anlage 1 (3 Blatt)	-	30.07.2019
17.1.2	Schalltechnische Untersuchung		30.07.2019

	Berechnungsunterlagen (36 Blatt inkl. Titelblatt)		
17.2.1	Luftschadstofftechnische Abschätzung Erläuterungsbericht (10 Blatt inkl. Titelblatt) mit Aktualisierung (4 Blatt inkl. Titelblatt)	-	30.07.2019 Juni 2021
17.2.2	Luftschadstofftechnische Abschätzung Berechnungsunterlagen (5 Blatt) mit Aktualisierung (4 Blatt)		30.07.2019 Juni 2021
18.1a	Wassertechnische Berechnungen Erläuterungen (13 Blatt inkl. Titelblatt) mit Anlagen 0 bis 3 (28 Blatt) Anlage 4a (9 Blatt) Anlage 5 bis 6 sowie 7.1 und 7.2 (20 Blatt)	-	29.06.2022 30.07.2019 29.06.2022 30.07.2019
18.2a	Fachbeitrag WHG / WRRL (68 Blatt inkl. 2 Titelblätter) mit Anlage 1 (2 Blatt)	-	05.11.2021
19.1a	Landschaftspflegerischer Begleitplan (139 Blatt inkl. Titelblatt) mit Anhang 1a Kompensation nach hess. KV (7 Blatt inkl. 2 Titelblätter) Anhang 2 Ersatzmaßnahme bei Sinn (5 Blatt)	- - -	29.06.2022 29.06.2022 30.07.2019
19.1a Anlage 1a	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (40 Blatt inkl. Titelblatt) mit Prüfprotokollen (57 Blatt inkl. Titelblatt)	-	29.06.2022
19.1a Anlage 2	Ökokontomaßnahmen (6 Blatt inkl. Titelblatt)	-	30.07.2019

19.1a Anlage 3a	Waldflächenbilanz Erläuterung (14 Blatt inkl. Titelblatt)	-	29.06.2022
19.1a Anlage 3a Bl. 1 bis Bl. 3	Waldflächenbilanz Karten	2.000	30.07.2019
19.2 Bl. 0	Bestands- und Konfliktplan Übersichtsplan	5.000	30.07.2019
19.2 Bl. 1a	Bestands- und Konfliktplan 1	1.000	29.06.2022
19.2 Bl. 2a	Bestands- und Konfliktplan 2	1.000	29.06.2022
19.2 Bl. 3a	Bestands- und Konfliktplan 3	1.000	29.06.2022
19.2 Bl. 4a	Bestands- und Konfliktplan 4	1.000	29.06.2022
19.3	Prüfkatalog UVP-Pflicht (11 Blatt inkl. Titelblatt)	-	30.07.2019
19.4a	Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung Erläuterung (49 Blatt inkl. 2 Titelblätter und Inhaltsverzeichnis) mit aktualisierter Stellungnahme Büro Lohmeyer (4 Blatt)	-	29.06.2019 29. Juli 2022
19.4a Bl. 1	Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung Karte (1 Blatt)	25.000/5.000 0	30.07.2019
19.5a	Flora-Fauna-Gutachten (144 Blatt inkl. 2 Titelblätter und Verzeichnisse) mit Artenliste (8 Blatt inkl. Titelblatt) und Karte Fauna (1 Blatt) sowie Karte Flora (4 Blatt)	- - 7.000/2.500	29.06.2022
19.5a Bl. 1a	Flora-Fauna-Gutachten Bestandsplan 1	1.000	29.06.2022
19.5a Bl. 2a	Flora-Fauna-Gutachten Bestandsplan 2	1.000	29.06.2022
21	Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung (52 Blatt) mit Anhang A 1 (21 Blatt)	-	Januar 2018

	Anhang B 1 (13 Blatt) Anhang B 2 (33 Blatt) Anhang B 3 (15 Blatt)		
--	---	--	--

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

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

1. **Naturschutzrechtliche Entscheidungen**

1.1 **Zulassung des Eingriffs**

Der mit der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens verbundene Eingriff in Natur und Landschaft i.S.d. § 14 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2240), wird gem. §§ 17 Abs. 1 und 15 BNatSchG i.V.m. §§ 7 ff. des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG) in der Fassung vom 20. Dezember 2010 (GVBl. I S. 629), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 7. Mai 2020 (GVBl. S 318), im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde mit folgender Vorbehaltsregelung zugelassen:

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, der Planfeststellungsbehörde spätestens ein Jahr nach Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses die aufgrund der aktuellen Biotoptypenkartierung aus dem Jahr 2022/2023 anzupassenden Unterlagen zur Ermittlung des aktuellen Eingriffs- und Ausgleichskonzeptes vorzulegen.

1.2 **Zulassung einer Ausnahme von Verboten von Handlungen in gesetzlich geschützten Biotopen**

Gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG wird eine Ausnahme von dem Verbot der Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der gesetzlich geschützten Biotope

- natürliche oder naturnahe Bereiche fließender und stehender Binnengewässer einschließlich ihrer Ufer und der dazugehörigen

- uferbegleitenden natürlichen oder naturnahen Vegetation (§ 30 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG) in Höhe von 83 m²,
- seggen- und binsenreiche Nasswiesen (§ 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG) in Höhe von 111 m² sowie
 - magere Flachland-Mähwiesen und Berg-Mähwiesen nach Anhang I der Richtlinie 92/43/EWG (§ 30 Abs. 2 Nr. 7 BNatSchG) in Höhe von 72 m²
- unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichmaßnahmen (Maßnahmen A 4, A 9 sowie E 3) zur Wiederherstellung der Biotope im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zugelassen.

2. Forstrechtliche Genehmigungen

1. Die Genehmigung für die Rodung von Wald zum Zwecke einer dauerhaften und temporären Nutzungsänderung in Höhe von 5.714 m² bzw. 8.900 m² wird gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 1 und 2 des Hessischen Waldgesetzes (HWaldG) vom 27. Juni 2013 (GVBl. S. 458), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Februar 2022 (GVBl. S. 126), i.V.m. § 9 des Gesetzes zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft - Bundeswaldgesetz (BWaldG) in der Fassung vom 02. Mai 1975 (BGBl. I S. 1037), zuletzt geändert durch Artikel 112 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436), erteilt.

2. Für die dauerhaft gerodeten Waldflächen, welche nicht durch flächengleiche Ersatzaufforstungen kompensiert werden können, wird eine Walderhaltungsabgabe in Höhe von € 11.999, 40 € festgesetzt.

Die festgesetzte Walderhaltungsabgabe ist vor Beginn der Fällungs- und Rodungsmaßnahmen einzuzahlen. Die Zahlung, die auf das im folgenden genannte Konto zu erfolgen hat, ist der oberen Forstbehörde beim Regierungspräsidium Gießen nachzuweisen.

Referenznummer:

895 0736 23 531 5 011

HCC-HMULV Transfer

Landesbank Hessen-Thüringen

IBAN: DE74 5005 0000 0001 0063 03

BIC: HELADEFFXXX

3. Wasserrechtliche Entscheidungen

3.1 Planfeststellung für den Gewässerausbau (Temporäre Verrohrung des Kreuzbaches)

Gemäß §§ 17, 17c FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG wird nach §§ 67 Abs. 2, 68 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in der Fassung vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409), §§ 43 Abs. 1, 44 des Hessischen Wassergesetzes (HWG) vom 14. Dezember 2010 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 473, 475), die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (Gewässerausbau) in Form der temporären Verrohrung des Gewässers Kreuzbach auf einer Länge von rd. 55 m während der Bauzeit im Bereich von Bau-km 1+145 (lfd. Nr. 3.24 des Regelungsverzeichnisses) planfestgestellt.

3.2 Planfeststellung für den Gewässerausbau (Verlegung des Kreuzbaches)

Gemäß §§ 17, 17c FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG wird nach § 68 Abs. 1 WHG, §§ 43 Abs. 1, 44 HWG die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (Gewässerausbau), und zwar die Verlegung des Gewässers Kreuzbach auf einer Länge von etwa 100 m im Bereich von Bau-km 1+145 (lfd. Nr. 3.24 des Regelungsverzeichnisses, vgl. auch Maßnahme A / G2 [planfestgestellte Unterlage 9.1 Bl. 2a sowie 9.2a]), planfestgestellt.

3.3 Planfeststellung für den Gewässerausbau (Durchlass des Kreuzbaches)

Gemäß §§ 17, 17c FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG wird nach § 68 Abs. 1 WHG, §§ 43 Abs. 1, 44 HWG die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (Gewässerausbau) in Form einer Führung des Kreuzbaches mittels eines Durchlasses DN 900 im Bereich von Bau-km 0+445 (lfd. Nr. 3.19 des Regelungsverzeichnisses, vgl. auch planfestgestellte Unterlage 5 Bl. 2a) planfestgestellt.

3.4 Planfeststellung für den Gewässerausbau (Rückbau eines Durchlasses)

Gemäß §§ 17, 17c FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG wird nach § 68 Abs. 1 WHG, §§ 43 Abs. 1, 44 HWG die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (Gewässerausbau) in Form des Rückbaus eines Durchlasses sowie die damit einhergehende Neu-Profilierung des Kreuzbaches bei Bau-km 1+010 (lfd. Nr. 3.22 des Regelungsverzeichnisses, vgl. auch planfestgestellte Unterlage 5 Bl. 2a) planfestgestellt.

III. Wasserrechtliche Erlaubnisse

1. Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser/verunreinigtem Grund- und Bohrwasser

1. Der Vorhabenträgerin wird gem. §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4, 13 sowie 57 WHG im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde gem. § 19 Abs. 3 WHG erlaubt, das von den befestigten Straßenflächen gesammelt abfließende Niederschlagswasser über Entwässerungseinrichtungen nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen Nr. 8a und 11a sowie der nachrichtlich planfestgestellten Unterlage 18.1a in oberirdische Gewässer wie folgt einzuleiten:

- aus dem Entwässerungsabschnitt 1 der A 45 von Station 0+000 bis 0+946 über den neu zu errichtenden Retentionsbodenfilter 1 bei Bau km 1+090 eine Wassermenge von 12 l/s in der Gemarkung Werdorf, Flur 34, Flurstück 78 (Rechtswert: 32459213,917, Hochwert: 5606630,998) in den Kreuzbach (Einleitestelle 2),
- aus dem Entwässerungsabschnitt 2 der A 45 von Station 0+946 bis 2+100 (inkl. der Talbrücke Kreuzbach) über den neu zu errichtenden Retentionsbodenfilter 2 bei Bau-km 2+070 eine Wassermenge von 15 l/s in der Gemarkung Werdorf, Flur 35, Flurstück 44 (Rechtswert 32460013,879 Hochwert 5606150,885) in einen unbenannten Graben (GWZ 2584959142 Gewässer III. Ordnung) und später in den Kreuzbach (Einleitestelle 4).

Dem Träger der Straßenbaulast wird gem. §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4, 13 sowie 57 WHG darüber hinaus im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde gem. § 19 Abs. 3 WHG erlaubt, das Böschungswasser sowie das von den umliegenden Außengebietsflächen und Wirtschaftswegen anfallende Niederschlagswasser über Entwässerungseinrichtungen nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen Nr. 8a, 11a sowie der nachrichtlich planfestgestellten Unterlage 18.1a in oberirdische Gewässer wie folgt einzuleiten:

- Niederschlagswasser von der Böschung der A 45 sowie des Verbindungswegs VW01 nördlich der Fahrbahn von Bau-km 0+010 bis 0+440 und des Wirtschaftswegs WW01 westlich der Fahrbahn von Bau-km 0+010 bis 0+156 in der Gemarkung Werdorf, Flur 34, Flurstück 96/2 (Rechtswert 32459100,281, Hochwert 5606728,436) in den Kreuzbach (Einleitestelle 1),
- Niederschlagswasser von der Böschung der A 45 südlich der Fahrbahn von Bau-km 1+465 bis 2+030 in der Gemarkung Werdorf, Flur 21, Flurstück 144 (Rechtswert 32459651,800 Hochwert 5606145,040) in einen unbenannten Graben und später über einen weiteren unbenannten Graben in den Kreuzbach (Einleitestelle 3),
- Niederschlagswasser von der Böschung der A 45 nördlich der Fahrbahn von Bau-km 0+090 bis 0+280 und 0+290 bis 0+535 sowie von der Böschung des Wirtschaftswegs WW04 von Bau-km 0+070 bis 0+200 über die Mulden 3.11, 3.12 und 3.13 des Regelungsverzeichnisses bei Bau-km 0+370 in der Gemarkung Werdorf, Flur 36, Flurstück 49 (Rechtswert 32458351, Hochwert 5606803) in einen unbenannten Graben (Gewässer III. Ordnung, GWZ 25849599224) und weiter in den Schönbach,
- Niederschlagswasser von der Böschung des Verbindungswegs VW03 östlich der Fahrbahn von Bau-km 0+000 bis 0+094 über die Mulde 3.25 des Regelungsverzeichnisses bei Bau-km 1+160 in der Gemarkung Werdorf, Flur 34, Flurstück 96/2 (Rechtswert 32459237, Hochwert 5606619) in den Kreuzbach,

- Niederschlagswasser von der Böschung des Verbindungsweges VW04 im Bereich der zurückzubauenden Ein- und Ausfahrtrampen des Rastplatzes „Am Behlkopf“ von Bau-km 0+155 bis 0+230 über die Mulde 3.37 des Regelungsverzeichnisses bei Bau-km 2+100 in der Gemarkung Werdorf, Flur 35, Flurstück 44 (Rechtswert 32460083, Hochwert 5606198) in einen unbenannten Graben (GWZ 2584959142, Gewässer III. Ordnung) und weiter in den Kreuzbach.

2. Gemäß § 17 FStrG i. V. m. § 19 Abs. 1, 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 11, § 12 WHG i. V. m. § 11, § 9 HWG wird im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde die Erlaubnis erteilt, das bauzeitlich im Rahmen der Bohrungen für die Tiefgründung anfallende, durch Betonschlämme und Bodenpartikel verunreinigte Grundwasser (vgl. unter A.III.2) sowie hierbei anfallendes Bohrwasser über eine geeignete, ausreichend dimensionierte Absetz- und Neutralisationsanlage in der Gemarkung Werdorf, Flur 34, Flurstück 78 (Rechtswert: 32459213,917, Hochwert: 5606630,998) in den Kreuzbach einzuleiten.

3. Gemäß § 17 FStrG i. V. m. § 19 Abs. 1, 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 11, § 12 WHG i. V. m. § 11, § 9 HWG wird im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde die Erlaubnis erteilt, das im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 45 im Verlauf der Bauarbeiten auf den Bauflächen und Baustraßen anfallende Niederschlagswasser über geeignete Absetzanlagen und, sofern erforderlich, über eine Neutralisationsanlage in den unter A.III.1 Ziff. 1 benannten Einleitestellen mit bis zu 3 l/(s x ha) bezogen auf die angeschlossenen Bauflächen einzuleiten.

2. Bauzeitliche Erlaubnis zum Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser und zum Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die hierfür bestimmt sind/ Erlaubnis der Entnahme, des Zutageförderns, des Zutageleitens und der bauzeitigen Ableitung von Grundwasser (temporäre Wasserhaltung)

Gemäß § 17 FStrG i. V. m. § 19 Abs. 1, 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 5, § 11, § 12 WHG i. V. m. § 11, § 9 HWG wird im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde befristet für die Dauer der Bauzeit die Erlaubnis erteilt, das bauzeitig bei der Bohrung der Tiefgründungen im Zuge der Wasserhaltungsmaßnahmen anfallende Grundwasser zu entnehmen, zutage zu fördern, zutage zu leiten und bauzeitig abzuleiten.

3. Nebenbestimmungen

Dauerhafte Einleitung von Straßenabwasser

1. Rechtzeitig vor Baubeginn sind sämtliche Ausführungsplanungen der Entwässerungsanlagen und -leitungen sowie der beiden Retentionsbodenfilteranlagen mit dem zuständigen Dezernat des Regierungspräsidiums Gießen abzustimmen. Dies gilt sowohl für die Errichtung neuer als auch für Änderungen an bestehenden Abwasseranlagen.
2. Die für die Einleitestellen 2 und 4 vorgegebenen maximalen Drosselabflussmengen dürfen erst bei Vollenfüllung der Retentionsbodenfilteranlage eingeleitet werden. Es ist ein geeignetes Drosselorgan zu verwenden. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die Ablaufkurve des Drosselorgans (Q-h-Kennlinie) dem Regierungspräsidium Gießen vorzulegen.
3. Es darf nur Niederschlagswasser eingeleitet werden. Das einzuleitende Niederschlagswasser darf dabei keine Verunreinigungen aufweisen, die schädliche Einwirkungen auf das jeweilige Gewässer haben. Es dürfen keine Schmutzwasserleitungen an die Entwässerungsleitungen angeschlossen werden.

4. Die Retentionsbodenfilter sind, wie in den Antragsunterlagen dargestellt, mit zweigeteilter Filteroberfläche auszuführen. Das Zulaufgerinne ist so zu gestalten, dass eine alternierende Beschickung der beiden Filterflächen möglich ist.
5. Die Abwasseranlagen sind regelmäßig zu kontrollieren. Einzelheiten sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Regierungspräsidium Gießen abzustimmen.
6. Es ist Sorge dafür zu tragen, dass alle Betriebseinrichtungen Zweck und Funktion dauerhaft erfüllen. Die ordnungsgemäßen Abflussverhältnisse und die Leistungsfähigkeit der Entwässerungsanlagen und Rohrleitungen sind zu gewährleisten.
7. Für die Retentionsbodenfilteranlagen sind Betriebsbücher zu führen, in welche neben Bestandsplänen u.a. auch die regelmäßigen Kontrollen, Instandhaltungsarbeiten, Probennahmen und alle Zwischenfälle einzutragen sind.
8. Es ist sicherzustellen, dass die Einleitung von bei Schadensfällen austretenden wassergefährdenden oder gefährlichen Stoffen in die Gewässer wirksam verhindert bzw. unterbunden wird. Hierzu sind an geeigneten Stellen Absperreinrichtungen zu installieren. Ein Havarieplan mit den Bestandsunterlagen, die Informationen zum Entwässerungssystem enthalten, ist zu erstellen. Der Havarieplan soll u.a. Informationen zu den Entwässerungsgebieten (mit dazugehörigen Einzugsgebieten), den Fließwegen, den Entwässerungseinrichtungen und die Beschreibung der Sofortmaßnahmen im Havariefall enthalten.
9. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass keine Baumaterialien sowie wassergefährdende Stoffe in die Gewässer abgeschwemmt werden. Sämtliche Baumaterialien, Bodenaushub und Sonstiges müssen außerhalb der Gewässerprofile und der Uferbereiche gelagert werden.
10. Im Zuge der Bauausführungen sind die Einleitstellen in spitzem Winkel (ca. 45°) zur Fließrichtung der Gewässer herzustellen.
11. Die Prallufer und Ausmündungen der Einleitstellen sind durch Steinsatz aus Wasserbausteinen, Kl. 2, (ggf. in Beton gesetzt) zu sichern.
12. Durch die Einleitungsbauwerke bzw. Einleitstellen darf der Wasserabfluss im Gewässer nicht behindert werden.

13. Durch den Betrieb der Einleitungsbauwerke dürfen Unterhaltungsarbeiten am Gewässer nicht beeinträchtigt werden.
14. Führen die Einleitungen zu Auskolkungen oder ähnlichen Beeinträchtigungen der Gewässer, sind diese umgehend in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Gießen zu beseitigen.
15. Jede Änderung der Gewässerbenutzung oder der Abwasseranlagen ist dem Regierungspräsidium Gießen anzuzeigen.

Bauzeitige Entwässerung

1. Beginn und Ende der bauzeitigen Einleitungen sind dem Regierungspräsidium Gießen (obere Wasserbehörde) rechtzeitig anzuzeigen.
2. Für die Tiefgründung von Bauwerken sind nur Stoffe zu verwenden, die sich nicht auf die Beschaffenheit des Grundwassers auswirken (Verwendung von Baustoffen mit einer bauaufsichtlichen Zulassung des Deutschen Instituts für Bautechnik nach dem Bauproduktengesetz bzw. Beachtung der EU-Bauprodukteverordnung).
3. Das anfallende und abzuleitende verunreinigte Niederschlagswasser ist vor einer etwaigen Einleitung jeweils geeigneten, ausreichend dimensionierten Absetzanlagen zuzuführen und dort ausreichend zu reinigen.
4. Die ordnungsgemäße Entwässerung ist vor Beginn der Baumaßnahmen sicherzustellen. Dazu sind die Ausführungsplanungen zur Entwässerung während der Bauzeit, insbesondere zu möglichen temporären Absetzanlagen sowie zu den maximalen Einleitmengen, rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Regierungspräsidium Gießen abzustimmen.
5. Die Absetzanlagen sind dabei so zu bemessen, aufzustellen und einzurichten, dass eine ausreichende Absetzwirkung (Oberflächenbeschickung ≤ 9 m/h) sichergestellt wird und schwimmfähige Stoffe durch z.B. den Einbau einer Tauchwand vor dem Ablauf vollständig zurückgehalten werden.
6. Die den Absetzanlagen zugeführten Wassermengen sind soweit vorzubehandeln, dass Verunreinigungen des Einleitengewässers (Kreuzbach) nicht erfolgen. Sofern erforderlich, sind die abzuleitenden Wassermengen zu neutralisieren und chemisch zu behandeln.

7. Am Ablauf der Absetzanlagen darf das abgeleitete Wasser nicht mehr als 0,5 ml/l an absetzbaren Stoffen enthalten. Der pH-Wert muss zwischen 6,5 und 8,5 (Fließgewässertyp 5, OGewV) liegen. Diese Parameter sind regelmäßig zu messen bzw. zu analysieren. Die Analyseergebnisse sind dem Regierungspräsidium Gießen, Dezernat für kommunales Abwasser, im Rahmen eines Eigenkontrollberichtes vorzulegen.
8. Die Absetzanlagen sind ordnungsgemäß zu betreiben und in einem funktionsfähigen Zustand zu halten. Der Aufstellungsort der Absetzanlagen ist im Hinblick auf einen störungsfreien Betrieb der Anlagen zu wählen und zu dokumentieren.
9. Ordnungsgemäße Abflussverhältnisse und die ausreichende Leistungsfähigkeit der Absetzanlagen sowie der Rohrleitungen sind jederzeit sicherzustellen.
10. Die Absetzanlagen sind nach Bedarf zu entleeren und zu reinigen. Die bei der Reinigung der Rohrleitungen und der Absetzanlagen anfallenden Stoffe dürfen nicht in Gewässer eingebracht oder in deren Nähe gelagert werden. Sie sind so zu beseitigen, dass keine Verunreinigung von Gewässern oder sonstige nachhaltige Folgen entstehen.
11. Das Wasser ist gleichmäßig und ohne größere Druckschwankungen einzuleiten. Die Einleitung des Wassers darf nicht zu Auskolkungen oder ähnlichen Beeinträchtigungen der Gewässer führen. Sollten dennoch Uferabbrüche, Uferabspülungen oder Kolke entstehen, sind diese umgehend zu beseitigen, dabei ist das ursprüngliche Gewässerprofil wiederherzustellen.
12. Die Einleitstellen sind mindestens einmal wöchentlich auf ihren Zustand und auf mögliche Schäden zu überprüfen, aufgetretene Schäden sind umgehend in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Gießen (obere Wasserbehörde) zu beheben.
13. Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sind sofort schadensverhindernde Maßnahmen zu ergreifen. Die zuständige Wasserbehörde ist unverzüglich zu benachrichtigen.
14. Beim Betrieb der Absetzanlagen und der Einleitung des Wassers ist ein Betriebsbuch zu führen, in das die regelmäßigen Kontrollen, Instandhaltungsarbeiten, Probenahmen Zwischenfälle u.ä. einzutragen sind.

15. Der Anlagenbetreiber ist verpflichtet, jegliche Störung an den Abwasseranlagen unverzüglich zu beseitigen oder beseitigen zu lassen. Wesentliche Störungen sind der zuständigen Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen, die erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung der Störungen sind mit dieser Behörde abzustimmen.

4. Hinweise

1. Der Entwässerungsabschnitt 3 (Bau-km 2+100 bis 2+412) entwässert über die Entwässerungsanlagen des Nachbarabschnitts „Bechlingen“. Die Mulden und Kanäle des Entwässerungsabschnitts 3 werden an die Entwässerungsanlagen des Nachbarabschnitts angeschlossen. Aufgrund der Änderung des Einzugsgebiets des Entwässerungsabschnitts 3 und der teilweisen Versickerung über Bankett, Böschung und Mulden ändert sich auch der Bemessungszufluss zu den Entwässerungsanlagen. Dies ist beim Ausbau der A 45 und bei den Einleitungserlaubnissen im Nachbarabschnitt „Bechlingen“ berücksichtigt worden.
2. Die Erlaubnis zur Benutzung eines Gewässers ist nach § 18 Abs. 1 WHG widerruflich.
3. Der Anlagenbetreiber haftet für alle nachweislich durch die Einleitung in dem Gewässer, an dem Gewässerbett oder an den angrenzenden Grundstücken entstandenen Schäden.
4. Die Erlaubnis zur Ableitung von Grundwasser wird auf die Herstellungsdauer der Gründungsbauwerke; die Ableitung des Bauabwassers auf die Bauzeit beschränkt.
5. Die Zulassung der Gewässerbenutzung gewährt nicht das Recht zur Benutzung fremden Eigentums. Sollte fremdes Eigentum in Anspruch genommen werden, so ist vorher das Einverständnis des Eigentümers herbeizuführen.
6. Die Gewässerbenutzung und die dazu erforderlichen Anlagen unterliegen der wasserbehördlichen Überwachung (Wasseraufsicht, § 100 WHG bzw. § 53 HWG). Die Beauftragten der Wasserbehörde und die Unterhaltungspflichtigen sind zur Durchführung ihrer Aufgaben berechtigt, die Grundstücke zu betreten, auf denen sich die Anlagen befinden, sowie Untersuchungen an Ort und Stelle durchzuführen. Die ausführenden Firmen haben die

Entwässerungsanlagen und die im Zusammenhang mit der Gewässerbenutzung stehenden Einrichtungen zugänglich zu machen, ggf. die erforderlichen Hilfeleistungen und Geräte unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und die entsprechenden Auskünfte zu erteilen.

7. Kosten für besondere Überwachungsmaßnahmen, die den zuständigen Behörden durch die Aufsicht über die Anlagen und deren Betrieb entstehen, hat der Betreiber der Entwässerungsanlagen bzw. dessen Auftraggeber zu tragen. Art und Umfang der Überwachungsmaßnahmen bestimmt die zuständige Wasserbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen.
8. Für die Gewässerbenutzung sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des HWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den Bestimmungen dieses Bescheides grundsätzlich nicht enthalten.
9. Jede Änderung der Benutzung oder der dazu notwendigen Anlagen ist der oberen Wasserbehörde anzuzeigen und bedarf ggf. einer Änderung oder Ergänzung dieser Zulassung.

IV. Straßenrechtliche Entscheidung

Gemäß § 2 Abs. 1, Abs. 6a Satz 1 FStrG gelten die von der Baumaßnahme umfassten Straßenbestandteile der Bundesautobahn A 45, die Fahrbahnen auf den neuen Brückenbauwerken, die Anpassung der Anschlussstrecken an die Brücke sowie die angepassten Ein- und Ausfädelungstreifen im Bereich des Parkplatzes „Lemper Berg“ von Betr.-km 156,336 bis Betr.-km 158,749 (Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+412,665) als Bestandteil der Bundesautobahn A 45 für den öffentlichen Verkehr gewidmet.

V. Nebenbestimmungen

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

1. Naturschutz

1. Der Baubeginn ist der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen rechtzeitig anzuzeigen.
2. Die Ausführungsplanung zu den festgesetzten Vermeidungs- und (vorgezogenen) Kompensationsmaßnahmen ist der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen vorzulegen.
3. Es ist eine Umweltbaubegleitung zur Sicherstellung der frist- und sachgerechten Durchführung der Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen. 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 Gießen vor Baubeginn mit Kontaktdaten und Fachkundenachweis zu benennen. 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 zeitnah Ergebnisprotokolle zu erstellen und der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen vorzulegen.
5. Bei auftretenden oder absehbaren Problemen und Abweichungen von den Vorgaben des LBP und der Maßnahmenblätter ist sofort der Kontakt zur

oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen herzustellen.

6. Der Rückschnitt und die Entfernung von Gehölzen ist aus Gründen des Artenschutzes gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG nur in der Zeit zwischen dem 1. Oktober und dem 28. Februar zulässig. Sofern Maßnahmen an Gehölzen außerhalb dieses Zeitraumes vorgesehen sind, ist dies vorher mit der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen abzustimmen.
7. Zur Vermeidung von Bodenschäden und Bodenverdichtungen in sensiblen Bereichen ist das Befahren der Arbeitsstreifen mit schwerem Gerät nach starken Niederschlägen bzw. entsprechender Vernässung des Geländes nicht zulässig. Dies gilt insbesondere für die Auenbereiche der Fließgewässer.
8. An die Trasse angrenzende wertvolle Biotope sind durch Trassierband oder Schutzzäune als Tabuzone zu kennzeichnen, die während der Bauphase nicht befahren werden darf.
9. Bei der Einsaat von Grünland und auf den Straßenbegleitflächen soll kein gebietsfremdes Saatgut verwendet werden (§ 40 BNatSchG). Generell ist bei allen Pflanzmaßnahmen auf die Verwendung autochthonen Pflanzmaterials zu achten.
10. Die Vorhabenträgerin hat die die Ökokonten führende untere Naturschutzbehörde beim Lahn-Dill-Kreis über den Eintritt der Bestandskraft dieser Planfeststellung zu unterrichten, damit die untere Naturschutzbehörde für die externen Maßnahmen E 2a und E 2b die Ausbuchungen aus den Ökokonten vornehmen kann. Die Ausbuchungsbelege sind der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen vorzulegen.

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

Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde über die frist- und sachgerechte Durchführung der festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Er-

satzmaßnahmen gem. § 17 Abs. 7 BNatSchG zu berichten. Auch über die erforderliche Unterhaltung der im Zuge der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen berichtet sie der Planfeststellungsbehörde. Die Vorhabenträgerin setzt die obere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen über die Berichte jeweils in Kenntnis.

3.

Forst

1. Der Beginn der Fällungs- und Rodungsmaßnahmen ist der oberen Forstbehörde beim Regierungspräsidium Gießen rechtzeitig schriftlich (3 Wochen), in besonders begründeten Ausnahmefällen spätestens 2 Tage vor Beginn der Fällungs- und Rodungsmaßnahmen anzuzeigen.
2. Vor den Fällungs- und Rodungsmaßnahmen ist das örtlich zuständige Forstamt Wetzlar rechtzeitig schriftlich (3 Wochen), in besonders begründeten Ausnahmefällen spätestens 2 Tage vor dem jeweiligen Maßnahmenbeginn zu informieren. Einzelheiten zur Ausführung der Maßnahmen (Wegesperrungen, Sicherstellung der geregelten Holzabfuhr, Waldschutz, Rettungskette Forst usw.) sind mit dem örtlich zuständigen Forstamt abzustimmen.
3. Die dauerhaften Rodungs- und Umwandlungsflächen sind im Gelände einzumessen, zu verpflocken und dauerhaft zu markieren.
4. Die Stockrodung hat mit einem Verfahren zu erfolgen, dass eine Trennung des organischen Materials (Wurzeln und Stöcke) mit dem Ober- und Unterboden zulässt (kein Einsatz eines Mulchers, Fräse usw.).
5. Die Fällungs- und Rodungsarbeiten erfolgen unter der Aufsicht und Kontrolle des Hessischen Forstamtes Wetzlar.
6. Im Falle der Zwischenlagerung von Erdaushub direkt vor Ort, hat die Lagerung des Erdaushubs nur auf den im Rahmen dieses Bescheides genehmigten Lager-/ Eingriffsflächen zu erfolgen, d.h. nur dort darf Erdaushub zwischengelagert bzw. zur Abholung bereitgestellt werden. Gleiches gilt für Wurzelteller, organisches Hack- und/oder Fräsgut, Baustoffe, Baumaschinen, Werkzeuge, Treib- und Betriebsstoffe sowie Transport- und Verpackungsmittel und ähnliche Materialien.

7. Alle benutzten Waldwege sind – soweit erforderlich – innerhalb eines Jahres nach Abschluss der straßenbaulichen Maßnahmen wiederherzustellen. Die Wegewiederherstellung hat unter der Aufsicht und Kontrolle des örtlich zuständigen Forstamtes Wetzlar nach Regeln des forstfachlichen Wegebaus zu erfolgen. Die Feststellung, ob die Wiederherstellung des jeweiligen Waldweges erforderlich ist, trifft in Zweifelsfällen das örtlich zuständige Forstamt in Abstimmung mit der zuständigen oberen Forstbehörde beim Regierungspräsidium Gießen. Vor Maßnahmenbeginn ist der Wegezustand durch die Vorhabenträgerin zu dokumentieren. Die Dokumentation ist der oberen Forstbehörde vorzulegen.
8. Die forstliche Infrastruktur (Waldwege, Rückewege, Rückegassen, Wassergräben, Durchlässe usw.) ist im Anschluss an die straßenbaulichen Maßnahmen unverzüglich wieder anzubinden. Die Anbindung hat nach forstfachlichen Regeln zu erfolgen. Die Feststellung, ob und in welcher Form die forstliche Infrastruktur wieder angebunden wird, trifft in Zweifelsfällen das örtlich zuständige Forstamt Wetzlar in Abstimmung mit der oberen Forstbehörde.
9. Vorübergehende Rodungsflächen, für die eine anschließende Wiederaufforstung vorgesehen ist, sind vor der Wiederaufforstung von sämtlichen bodenfremden Materialien (insbesondere Schotter, Bauschutt, Verpackungsmitteln, Geovliesen) zu befreien und nach Rücksprache mit der oberen Forstbehörde beim Regierungspräsidium Gießen in einen bepflanzbaren Zustand zu versetzen. Diese Flächen sind ausreichend tiefenzulockern, mit einer hinreichend mächtigen Schicht humosen Oberbodens (möglichst 0,5 m, mindestens 0,3 m Mächtigkeit) zu versehen und dürfen nur soweit wie unvermeidbar verdichtet werden.
10. Die Wiederaufforstung der vorübergehend gerodeten Flächen ist unter Aufsicht und Kontrolle des jeweils örtlich zuständigen Forstamtes Wetzlar zügig nach Beendigung der straßenbaulichen Maßnahmen innerhalb von einem Jahr mit standortgerechten, heimischen Baumarten durchzuführen. Es ist hierbei forstliches Vermehrungsgut zu verwenden, welches nach den Maßgaben des Forstvermehrungsgutgesetzes erzeugt bzw. in Verkehr gebracht

wurde sowie gemäß Anlage 3 und 4 der Forstvermehrungsgut-Herkunftsgebietsverordnung zutreffend ist. Zusammensetzung der Gehölzarten, Pflanzverband, Pflanzengröße usw. sind mit dem örtlich zuständigen Forstamt Wetzlar abzustimmen und vor Umsetzung durch die obere Forstbehörde freizugeben. Soweit erforderlich, sind Maßnahmen gegen Wildschäden und sonstige biotische Schäden (Flächenschutz, Einzelschutz) durchzuführen. Heimische Baumarten, welche sich durch Naturverjüngung zusätzlich auf der Fläche etabliert haben, dürfen mit in die Anpflanzung übernommen werden.

11. Der Vollzug der Wiederaufforstungen ist der oberen Forstbehörde beim Regierungspräsidium Gießen unverzüglich nach Beendigung der Maßnahmen anzuzeigen und in geeigneter Form (z. B. durch Fotodokumentation) nachzuweisen. Mit der oberen Forstbehörde ist abzustimmen, ob ein Abnahmetermin durchzuführen ist.
12. Sollte es bei den Wiederaufforstungen zu Pflanzenausfällen kommen, ist so lange nachzupflanzen, bis die Kultur gesichert ist. Die Entscheidung ob eine Kultur gesichert ist, trifft die obere Forstbehörde im Benehmen mit dem zuständigen Forstamt.

Hinweis:

13. Von der forstrechtlichen Entscheidung bleiben privatrechtliche Vereinbarungen (z.B. Pacht- bzw. Gestattungsvertrag mit dem zuständigen Waldeigentümer) unberührt.
14. Abweichungen von den genehmigten Eingriffsbereichen sind unzulässig.
15. Für die Benutzung von Waldwegen (Befahrung, nicht Ausbau) ist die Zustimmung der jeweiligen Waldbesitzerin/des jeweiligen Waldbesitzers nach § 15 Abs. 5 Nr. 1 Hessisches Waldgesetz (HWaldG) einzuholen.

4. **Grundwasserschutz, Wasserversorgung, Oberflächengewässer**

Bauzeitige Verrohrung des Kreuzbaches sowie Verlegung des Kreuzbaches

1. Am Einlaufbauwerk der Verrohrung ist ein Kasten-Rechen einzubauen. Das Bauwerk ist mit einer ausreichenden Absturzsicherung zu versehen.
2. Der Rechen am Einlauf der Verrohrung ist regelmäßig und angepasst an das Abflussgeschehen zu kontrollieren. Die Versatzmaterialien sind zu räumen und ordnungsgemäß zu entsorgen.
3. Die Oberflächenentwässerung entlang der verrohrten Strecke und der schadlose Wasserabfluss müssen sichergestellt werden. Seitliche Zuflüsse sind an die Verrohrung anzuschließen.
4. Im Bereich des zu verrohrenden Kreuzbachabschnittes ist das Sohlsubstrat zu entnehmen, seitlich zu lagern und in den neu anzulegenden Abschnitt einzubauen.
5. Bei neu einzubringenden Substraten jeglicher Körnung ist darauf zu achten, dass es sich um fließgewässertypische Silikatgesteine handelt (OWK Untere Dill=Fließgewässertyp 9 – silikatische, fein- bis grobmaterialreiche Mittelgebirgsflüsse), um den Gewässerchemismus nicht zu verändern.
6. Beim Einbau der Verrohrung sowie beim Anschluss der Gewässerverlegung sind geeignete Filter vorzuhalten und temporär einzubauen (beispielsweise Strohballen, Gewebe). Dieser ist ausreichend gegen Abschwemmen zu sichern und rechtzeitig vor Auftreten eines Hochwassers aus dem Gewässerbett zu entfernen. Der Filter ist im Anschluss an die Bauarbeiten zurückzubauen.
7. Vor Ausbau des Filters sind angefallene Sedimente zu entnehmen und fachgerecht zu entsorgen.
8. Der neue Gewässerverlauf ist strukturreich zu gestalten und mit gewundenem Verlauf anzulegen, die Ufer sind heterogen, überwiegend flach, kleinflächig auch steil anzulegen. Beidseits der Uferkanten ist ein Abstand von mindestens 10 m zu den Bauelementen der Talbrücke einzuhalten.
9. Das Gewässerbett sollte unbefestigt aus dem autochthonen Bodenmaterial hergestellt werden, zusätzlich sollten stellenweise größere Steine (aus dem

anfallenden bodenständigen Material) als Strömungshindernisse in das Gewässerbett gesetzt werden, ggf. ist das profilieren einer Niedrigwasserrinne erforderlich.

10. Zur Sicherung der Gewässersohle sind Querriegel aus einer Steinschüttung LMB 5/40 im Abstand von 10 m einzubauen und angemessen zu sichern. Die Zwischenabschnitte sind mit einer Hartsustratauflage aus frostbeständigem Natursteinmaterial (Körnung 0/300) mit einer Einbaudicke von ca. 30 cm zu sichern.
11. Störsteine sind am Böschungsfuß in die Gewässersohle einzubauen, sie sollten eine Steingröße von ca. 60-80 cm aufweisen.
12. Der Übergang der Renaturierungsstrecke auf das vorhandene Gewässerprofil ist hydraulisch günstig auszubilden.
13. Der Wasserabfluss im Kreuzbach darf durch die Ausführung der Ersatzneubauarbeiten nicht behindert werden. Ein ausreichend großes Hochwasserprofil ist offen zu halten.
14. Bei Bauausführung ist darauf zu achten, dass keine Baumaterialien sowie wassergefährdende Stoffe in das Gewässer abgeschwemmt werden. Sämtliche Baumaterialien, Bodenaushub und Sonstiges müssen außerhalb des Gewässerprofils und des Uferbereiches gelagert werden.
15. Während der Bauzeit ist unterhalb der Baustelle eine wirksame Filtereinrichtung (z.B. Strohballen in Verbindung mit Filtervlies) zur Rückhaltung von Feinsedimenten in das Gewässer einzubringen.

Zusätzliche Maßnahmen im Trinkwasserschutzgebiet

16. Die Anforderungen für Neubau, Betrieb und Unterhaltung von Abwasserleitungen und -kanälen in Wasserschutzgebieten nach DWA-A 142 sind für den Streckenabschnitt im Wasserschutzgebiet „Stollen Schöner Anfang, Aßlar-Werdorf“ zu beachten. Die Gefährdungsabschätzung ist dem Regierungspräsidium Gießen im Rahmen der Ausführungsplanung vorzulegen.
17. Die zuständigen Wasserversorgungsunternehmen der Stadtwerke Aßlar sind mindestens zwei Wochen vor Baubeginn über den Zeitraum der Baumaßnahme zu informieren.

18. Die ausführenden Firmen sind von der Lage der geplanten Baumaßnahme in der Zone III eines Wasserschutzgebietes schriftlich zu informieren. Alle Beschäftigten sind vor dem Beginn der Bauarbeiten entsprechend einzuweisen und zur besonderen Sorgfalt im Hinblick auf den Boden- und Grundwasserschutz anzuhalten. Die Nebenbestimmungen sind den dort tätigen Personen bekannt zu geben.
19. Der Verlauf der Schutzzonengrenze III ist in der Örtlichkeit zu kennzeichnen.
20. Im Zuge der Bauarbeiten dürfen nur unbelastete, nicht auswasch- oder auslaugbare Stoffe und Baumaterialien verwendet werden, von denen aufgrund ihrer Eigenschaft und ihres Einsatzes nachweislich keine Boden- oder Grundwasserverunreinigung ausgehen.
21. Bei den Bauarbeiten im Wasserschutzgebiet sind Bodeneingriffe auf das notwendige Maß zu beschränken, damit die vorhandene Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung weitestgehend erhalten bleibt. Deckschichten sind wieder zügig herzustellen, damit die belebte Bodenzone sich baldmöglichst wieder ausbilden kann.
22. Im Bereich der Schutzzone III sind Baumaßnahmen bis in das Grundwasser auszuschließen.
23. Nach dem Bau nicht mehr benötigte Platz- und Wegebefestigungen sind wieder restlos zu entfernen und mit örtlichem Boden wiederherzustellen.
24. Die Vorgaben der RiStWag (Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten) sind zwingend einzuhalten.
25. Durch geeignete Schutz- und Kontrollmaßnahmen ist sicherzustellen, dass eine Boden- und Grundwasserverunreinigung durch die in den Maschinen, Geräten und Fahrzeugen vorhandenen wassergefährdenden Stoffe nicht zu besorgen ist. Insbesondere sind die Maschinen, Geräte und Fahrzeuge arbeitstäglich auf austretende Stoffe zu kontrollieren, Schäden sind umgehend zu beseitigen.
26. Wartungs- und Reparaturarbeiten sowie Betankungen sind nur außerhalb von Wasserschutzgebieten zulässig.

27. Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen muss der Verursacher in eigener Verantwortung Sofortmaßnahmen ergreifen. Die ausgetretenen Stoffe sowie etwaig hierdurch verunreinigtes Bodenmaterial sind vollständig aufzunehmen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Hierfür benötigte Materialien sind vorzuhalten.
28. Unfälle mit möglichen Auswirkungen auf das Grundwasser oder auf die genannte Trinkwassergewinnungsanlage sowie Grundwasseraufdeckungen und -eingriffe sind unverzüglich der Stadt Aßlar als zuständiges Wasserversorgungsunternehmen, dem Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises, Abteilung Wasser und Bodenschutz sowie dem für den Grundwasserschutz / die Wasserversorgung zuständigen Dezernat beim Regierungspräsidium Gießen mitzuteilen und die Arbeiten sind sofort einzustellen.

Hinweise

1. Bei den Bauarbeiten sind die Bestimmungen und Verbote der „Verordnung zum Schutze der Trinkwassergewinnungsanlagen der Stadt Aßlar/Stadtteil Wehrdorf (Stollen Schöner Anfang) zu beachten und einzuhalten.
2. Hinsichtlich der Haftung wegen eventuell schädigender Einwirkungen auf das Grundwasser durch den Bodeneingriff finden die Vorschriften des § 89 WHG Anwendung.

5. Bodenschutz

1. Im Bereich des Bauvorhabens anstehender Ober-/ Mutterboden ist vor Baubeginn abzutragen und geschützt in Mieten zwischenzulagern. Die Mieten dürfen eine Fußbreite von 5 m und eine Höhe von 2 m nicht überschreiten. Das Befahren der Boden-Mieten mit Baufahrzeugen ist unzulässig. Die vollständige Verwertung des Ober-/ Mutterbodens im Bereich der Grün- und Böschungsflächen zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht ist anzustreben. Eine Vermischung von Mutterboden mit sonstigem Bodenmaterial ist zu verhindern.
2. Schädliche Bodenveränderungen, insbesondere die Verdichtung durch Baustellenfahrzeuge im Bereich der Flächen außerhalb des Baufeldes sind

zu vermeiden. Dennoch entstehende Bodenverdichtungen sind nach Abschluss der Baumaßnahmen aufzulockern.

3. Das Bodenmaterial zur Herstellung des Straßendamms sowie der sonstigen Erdbauwerke muss die “Grundsätzlichen Anforderungen“ gemäß § 19 der Ersatzbaustoffverordnung (ErsatzbaustoffV) vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 186), erfüllen. Es dürfen nur mineralische Ersatzbaustoffe oder Gemische in technischen Bauwerken eingebaut werden, durch die nachteilige Veränderungen der Grundwasserbeschaffenheit und schädliche Bodenveränderungen nicht zu besorgen sind. Gemäß § 8 Abs. 2 und Abs. 3 Nr. 1 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) in der Fassung vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598, 2716) ist eine schädliche Bodenveränderung nicht zu besorgen, wenn die Materialien die Werte nach Anlage 1 Tabelle 4 dieser Verordnung einhalten oder nach Anlage 1 Tabelle 3 der Ersatzbaustoffverordnung als Bodenmaterial der Klasse 0* oder Baggergut der Klasse 0* – BM-0* oder BG-0* – klassifiziert wurden.
4. Soll Bodenmaterial oder Baggergut der Klasse F1 – F3 verwendet werden, ist die Einhaltung der Anforderungen nach Abschnitt 3, Unterabschnitt 1 oder 3 sowie die zulässigen Einbauweisen nach Anlage 2 oder 3 ErsatzbaustoffV zu prüfen und mit dem Regierungspräsidium Gießen abzustimmen.
5. Baustellenfahrzeuge dürfen nur auf ausreichend befestigten Flächen betankt werden. Sind entsprechende Flächen an der Baustelle nicht vorhanden, ist die Betankung dort unzulässig.
6. Havarien an Baustellenfahrzeugen (Bruch von Hydraulikschläuchen, Austritt von Kraftstoffen u.ä.) sind der zuständigen Bodenschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen. Infolge von Unfällen und Havarien eingetretene schädliche Bodenverunreinigungen sind umgehend zu sanieren.
7. Bei den Bodenaushubarbeiten ist auf Bodenveränderungen hinsichtlich Farbe und Geruch zu achten. Vorhandene Bodenkontaminationen sind der zuständigen Wasserbehörde zu melden und umgehend zu sanieren. Sofern diesbezügliche Auffälligkeiten vorhanden sind, ist eine Bodenuntersuchung vorzunehmen.

8. Sollte die bekannte Altablagerung (AFD-Nr. 532.001.060-000.007) von dem Vorhaben tangiert werden, ist die Bodenschutzbehörde des Regierungspräsidiums Gießen rechtzeitig vorher erneut einzuschalten und die weitere Vorgehensweise abzustimmen.
9. Im Falle der Verwertung zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht sind die bodenartspezifischen Vorsorgewerte der BBodSchV zu beachten.

6. Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung

1. Die Überwachung des Umgangs mit Abfällen, die Abfalleinstufung der Abfälle nach Abfallverzeichnis-Verordnung (AVV), die Feststellung der Eignung der mineralischen Abfälle für bestimmte Verwertungsmaßnahmen auf der Baustelle selbst, die ordnungsgemäße Bereitstellung der Abfälle und die Nachweisführung bzw. die dauerhafte und nachvollziehbare Dokumentation der Entsorgungsvorgänge und Entsorgungswege etc. hat durch hierfür qualifiziertes, fachkundiges Personal bzw. durch geeignete umwelttechnische Fachbüros zu erfolgen.
2. Die Verwertung der mineralischen Abfälle im Zuge der Errichtung sog. „technischer Bauwerke“ im Zusammenhang mit der Baustelle selbst hat ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen. Zur Gewährleistung der Schadlosgkeit der entsprechenden Verwertung gelten die Vorschriften der Verordnung zur Einführung einer Ersatzbaustoffverordnung, zur Neufassung des Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung und zur Änderung der Deponieverordnung und der Gewerbeabfallverordnung (Mantelverordnung).
3. Die Maßnahmen zur Verwertung von mineralischen Abfällen auf der Baustelle sind nach Abfallart, Abfallschlüssel, Belastungsgrad und Menge der Abfälle (z.B. Materialklasse bzw. Klassifizierung oder sonstigen Bezeichnung nach ErsatzbaustoffV) sowie hinsichtlich der Verwertungsart und Örtlichkeit (einschließlich Eignungsnachweis) der Verwertung zu dokumentieren. Diese Unterlagen sind entsprechend der Vorgaben der Mantelverordnung bzw. ErsatzbaustoffV aufzubewahren.

4. Auszuhebende Bodenmaterialien sowie Abfälle von zurückzubauenden Straßen- und Verkehrsflächen sind grundsätzlich durch fachkundiges Personal hinsichtlich möglicher Schadstoffe zu erkunden bzw. entsprechend zu untersuchen. Die Beprobung und Untersuchung der Abfälle hat durch hierfür qualifizierte Fachbüros bzw. Gutachter, Gutachterinnen oder Labore zu erfolgen. Beprobungen von Abfällen sind auf der Basis der Mantelverordnung bzw. ErsatzbaustoffV vorzunehmen. Die Analysen sind durch hierfür geeignete Labore durchzuführen. Auf der Basis der Vorerkundung ist zu entscheiden, ob weitere Analysen erforderlich sind. Weitere Analysen können auch bereits wegen der Anforderungen an die Verwertbarkeit bzw. Entsorgung erforderlich sein.
5. Abzubrechende Bauwerke und weitere Bauwerksteile sind ebenfalls grundsätzlich einer Vorerkundung auf die je nach Bauwerk oder Bauwerksteil zu besorgende Schadstoffe, wie z.B. PCB oder Steinkohlenteerpech (PAK), zu unterziehen (nicht abschließende Aufzählung). Je nach dem Ergebnis der Vorerkundung können weitere Untersuchungen und Analysen erforderlich sein. Weitere Analysen können bereits wegen der Anforderungen an die Verwertbarkeit bzw. an die Entsorgung der resultierenden Abfälle (z.B. Bauschutt) erforderlich sein. Ist beispielsweise aufgrund des Alters mit asbesthaltigen Bauteilen oder Asbestbestandteilen z.B. im Stahlbeton bzw. im Spannbeton des Bauwerkes zu rechnen, so sind entsprechende Untersuchungen und Analysen erforderlich. Werden Asbestbestandteile oder Asbestgehalte festgestellt, ist die weitere Vorgehensweise zum Umgang mit den Abfällen bzw. zu den Rückbautätigkeiten (z.B. Prüfung der Zulässigkeit des Abbruchs durch Sprengung) mit der zuständigen Arbeitsschutzbehörde abzustimmen (kann auch für andere Schadstoffe gelten). Die abfallrechtliche Einstufung der betroffenen asbesthaltigen Abfälle sowie die weitere Entsorgung ist zwingend mit dem für Abfallwirtschaft zuständigen Dezernat des Regierungspräsidiums Gießen abzustimmen.
6. Teerpechhaltiger Straßenaufbruch ist unter dem Abfallschlüssel 17 03 01* (kohlenteerhaltige Bitumengemische) als gefährlicher Abfall einzustufen. Beim Antreffen von PAK-haltigem Straßenaufbruch ist dieser sofort abzufahren und außerhalb von Wasserschutzgebieten ordnungsgemäß über

hierfür zugelassene Anlagen zu entsorgen. Sollte eine Zwischenlagerung des Abbruchmaterials unumgänglich sein, ist der Erlass des HMUKLV vom 03. Mai 2018 „Wasserwirtschaftliche Anforderungen an den Umgang mit mineralischen Abfällen – Lagerung von nicht wassergefährdeten und allgemein wassergefährdendem Straßenaufbruch“ unbedingt zu beachten. Vorhaben zum Umgang mit potenziell teerhaltigen Materialien sind der zuständigen Behörde für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik anzuzeigen.

7. Sollte im Zuge der Abbruch- oder Aushubarbeiten oder in anderer Weise der Verdacht auf weitere Schadstoffe in den Materialien aufkommen, so sind die betroffenen Chargen separat zu halten und zur Beurteilung durch ein geeignetes Fachbüro/ Labor zu beproben und zu analysieren.
8. Bei mehr als punktuellm Ausmaß des Verdachtsbereiches ist für die Weiterführung der Abbruch-/ Aushubarbeiten die Begleitung durch ein erfahrenes umwelttechnisches Fachbüro erforderlich.
9. Bei bestehenden Unklarheiten zur weiteren Entsorgung (Abfalleinstufung, Entsorgungswege, Nachweisführung etc.) ist das Dezernat für industrielle Abfallwirtschaft des Regierungspräsidium Gießen einzuschalten.
10. Im Zuge der Entsiegelung von Straßen und sonstigen (Verkehrs-) Flächen sind alle Materialien rückzubauen, deren Einsatz in offener Bauweise nicht zulässig ist.
11. Bauschutt und Erdaushub sind im Rahmen hierfür geeigneter und zugelassener Maßnahmen zu verwerten oder über dafür zugelassene Anlagen zu beseitigen. Die Annahmekriterien der Entsorger sind frühzeitig zu erfragen und die Abfälle sind auf Einhaltung der Kriterien zu überprüfen. Nichtmineralische Abfälle im Erdaushub oder Bauschutt, wie z.B. Kunststoffe, Altholz oder Metalle, sind weitestgehend abzutrennen und gesondert zu entsorgen.
12. Eisen-, Stahl- und sonstige Metallabfälle sind der Altmetallentsorgung zuzuführen.
13. Der Abfallerzeuger hat über die Entsorgung gefährlicher Abfälle ein Register sowie Entsorgungsnachweise nach Maßgabe des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) in Verbindung mit der Nachweisverordnung (NachwV) zu führen. Dies bedeutet z.B., dass Nachweisunterlagen drei Jahre aufzubewahren und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen sind.

14. Die Bereitstellung der Abfälle zur Entsorgung hat so stattzufinden, dass keine negativen Umwelteinwirkungen zu besorgen sind. Einer Verwehung von Abfällen ist in geeigneter Weise entgegen zu wirken.
15. Bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten sind die Vorgaben im Merkblatt „Entsorgung von Bauabfällen“ der Regierungspräsidien in Hessen in der jeweils aktuellsten Version zu beachten.

Hinweise:

Sofern im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen anfallende Abfälle nicht unmittelbar im Baustellenbereich zur Abholung bereitgestellt werden können, ist für die zeitweilige Lagerung gemäß Anhang 1 der 4. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen, 4. BImSchV) eine Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) erforderlich, sofern die Lagerkapazität 100 t nicht gefährliche Abfälle oder 30 t gefährliche Abfälle erreicht oder übersteigt.

7. Lärmschutz/Luftreinhaltung

1. Die Eigentümer und Eigentümerinnen der nachfolgend näher bezeichneten baulichen Anlagen haben gegen die Vorhabenträgerin dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen in Höhe der notwendigen Aufwendungen. Maßstab für den erforderlichen Schallschutz ist die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung, 24. BImSchV) in der jeweils aktuellsten Fassung:

IO-Nr. 170; A
Am Ropperwald 2
Hausfront Nord
EG und 1.OG

Die Vorhabenträgerin hat die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer spätestens sechs Monate nach Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses über ihre Ansprüche zu informieren.

2. Bei der Bauausführung sind von der Vorhabenträgerin die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- und Geräuschimmissionen vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 1. September 1970) und die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) und damit der Stand der Technik zu beachten und einzuhalten.
3. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen negative Auswirkungen der Bauausführung (Staub etc.) so weit wie möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren.

8. Denkmalschutz

1. Im Bereich des Hügelgrabes (Rechtswert: 3458724, Hochwert: 5608682) ist entlang des dort verlaufenden Wirtschaftsweges ein fester Bauzaun aufzustellen.
2. Werden bei Erdarbeiten Bodendenkmäler bekannt, ist dies unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege - HessenArchäologie oder der unteren Denkmalschutzbehörde beim Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises anzuzeigen. Funde und Fundstellen sind dabei in unverändertem Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise bis zu einer Entscheidung zu schützen.

9. Bergaufsicht

1. Sollten Reste bergbaulicher Anlagen im Baufeld aufgefunden werden, sind entsprechende bauliche Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen.
2. Sollte ein Rückbau der bergbaulichen Anlagen erforderlich werden, ist unverzüglich das für Bergbau zuständige Dezernat beim Regierungspräsidium Gießen zu benachrichtigen.

10. Bauleistik

Das detaillierte Abbruch- und Einhubkonzept der Bauwerke 02 und 03 ist der Straßenverkehrsbehörde für Autobahnen rechtzeitig vorzulegen.

11. 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 sind in den abgeschlossenen Anhörungsverfahren im Wesentlichen folgende Zusagen gegeben worden, die von der Planfeststellungsbehörde geprüft wurden und nachstehend festgesetzt werden:

1. TenneT TSO GmbH

1. Für alle Straßen, Wege, Zufahrten etc. im Bereich der Schutzzone wird die Vorhabenträgerin der TenneT TSO GmbH vor Baubeginn neue Kreuzungshefte mit numerischen und rechnerischen Abstandsnachweisen vorlegen.
2. Wegen der Durchführung der Abstandsnachweise wird eine von der TenneT TSO GmbH präqualifizierte Trassierungsfirma direkt von der Vorhabenträgerin beauftragt. Die entsprechenden Firmen werden der Vorhabenträgerin auf Anfrage mitgeteilt.
3. Die maßgebenden Vorschriften DIN EN 50341-1 „Freileitungen über AC 45 kV“ und DIN VDE 0105-100, in denen die Mindestabstände zwischen Verkehrsflächen, Bauwerken etc. zu den Leiterseilen auch im ausgeschwungenen Zustand festgelegt sind, werden beachtet.
4. Vor einer eventuellen Errichtung von allen baulichen Anlagen (hierzu zählen sowohl Straßen als auch Beleuchtungsanlagen, größere Verkehrszeichen, Ampelanlagen etc.) innerhalb der Baubeschränkungszone oder auf Grundstücken, die unmittelbar daran angrenzen, wird eine Abstimmung mit der TenneT TSO GmbH durchgeführt.
5. Die möglichen Arbeitshöhen und Sicherheitsvorschriften der eingesetzten Großgeräte im direkten Leitungsbereich (Baubeschränkungszone) werden rechtzeitig (mindestens vier Wochen) vor Baubeginn bei der TenneT TSO GmbH erfragt.

6. Sollte der Einsatz eines Turmdrehkrans, Autokrans, einer Hebebühne oder einer Betonpumpe innerhalb der Baubeschränkungszone vorgesehen sein, werden die geforderten Informationen (über die Wahl des Drehkreises dieser Baugeräte) seitens der mit der Ausführung beauftragten Baufirma vor Baubeginn der TenneT TSO GmbH zur Verfügung gestellt.
7. Zur Einhaltung der Mindestabstände zu den Leiterseilen innerhalb der Baubeschränkungszone der Freileitung wird bei Geländeniveauerhöhungen die vorherige Abstimmung mit der TenneT TSO GmbH durchgeführt. Dies betrifft sowohl dauerhafte als auch vorübergehende Maßnahmen (z. B. Lagerung von Schotterhalden oder Mutterboden).
8. Anpflanzungen innerhalb der Schutzzone werden mit der TenneT TSO GmbH, Betriebszentrum Bayreuth, Bereich Leitungen, abgestimmt. (Hinweis: Gegen Anpflanzungen mit einer Endwuchshöhe von + 5,00 m, bezogen auf das vorhandene Gelände, bestehen bei der TenneT TSO GmbH keine Bedenken).
9. Die Bestands- und Betriebssicherheit der Höchstspannungsleitung wird jederzeit gewährleistet. Maßnahmen zur Sicherheit des Leitungsbestandes und –betriebes, wie Korrosionsschutzarbeiten, Arbeiten zur Trassenfreihaltung von betriebsgefährdendem Aufwuchs bzw. auch die Erneuerung, Verstärkung oder ein durch Dritte veranlasster Umbau auf gleicher Trasse, unter Beibehaltung der Schutzzonen, werden jederzeit ermöglicht.

2. Telekom Technik GmbH

1. Sofern die Telekommunikationslinien die Baumaßnahme behindern, wird die Vorhabenträgerin mindestens 4 Monate vor der Ausschreibung die endgültigen Ausbaupläne an die Telekom Technik GmbH übersenden und die Ausschreibungs- und Ausführungstermine mitteilen.
2. Während der Bauausführung wird darauf geachtet, Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien zu vermeiden.
3. Der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien aus betrieblichen Gründen wird jederzeit ermöglicht.

4. Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse werden soweit freigehalten, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.
5. Die Bauausführenden werden sich vor Beginn der Arbeiten über die Lage der vorhandenen Telekommunikationslinien bei der Telekom informieren.
6. Die Kabelschutzanweisung der Telekom wird beachtet.

3. EAM Netz GmbH/ EnergieNetz Mitte GmbH

1. Während der Bauarbeiten wird die Betriebssicherheit der Versorgungsleitungen zu keiner Zeit beeinträchtigt.
2. Vor Baubeginn wird sich die Vorhabenträgerin oder das von ihm beauftragte Unternehmen mit der EAM Netz GmbH / EnergieNetz Mitte GmbH in Verbindung setzen und eine erneute Trassenauskunft anfordern.
3. Bei geplanten Baumpflanzungen werden Standort und Baumart mit der EAM Netz GmbH / EnergieNetz Mitte GmbH abgestimmt.
4. Sämtliche Bauarbeiten im Bereich der vorhandenen Leitungen, speziell höhenmäßige Veränderungen des vorhandenen Geländes, werden mit der EAM Netz GmbH / EnergieNetz Mitte GmbH abgestimmt.
5. Rechtzeitig vor Baubeginn werden die straßentechnisch vertretbaren Lösungsmöglichkeiten hinsichtlich der technisch notwendigen Maßnahmen (Sicherung, Anpassung, Verlegung) und deren Koordinierung mit der Straßenbaumaßnahme durch die Vorhabenträgerin abgestimmt. Hierzu wird ggf. im Vorfeld ein Ortstermin durchgeführt.
6. Das Merkblatt „Schutz von Versorgungsanlagen der EAM Netz GmbH / EnergieNetz Mitte GmbH“ in der jeweils aktuellen Fassung wird beachtet.

4. Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises

1. Die Erstellung und Abstimmung eines Rettungspunkteplanes im Zuge der Bauvorbereitung mit der Abteilung Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz wird zugesagt.

2. Zufahrten und Beschränkungen zur Baustelle werden so hergestellt, dass die Feuerwehr und der Rettungsdienst auch außerhalb der Betriebszeiten Zugang zur Baustelle haben.

5. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

1. Die Mindestanforderung an Straßen des Militärstraßengrundnetzes gemäß Richtlinien für militärische Infrastrukturforderungen an Straßen (RIST) und der Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) für den militärischen Schwerlastverkehr werden eingehalten.
2. Das geplante Brückenbauwerk erfüllt die Forderungen an eine Militärstraße - MLC 50/50-100 gemäß STANAG 2021.
3. Der Beginn und das voraussichtliche Ende der Baumaßnahme wird dem Landeskommando Hessen angezeigt.

VII. Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen

Die Stellungnahmen und Einwendungen werden, soweit ihnen nicht durch Planänderungen und / oder Zusagen der Vorhabenträgerin entsprochen worden ist oder diese sich nicht auf andere Art und Weise im Laufe des Verfahrens erledigt haben, zurückgewiesen.

Stellungnahmen und Einwendungen, die durch Planumstellungen und Zusagen der Vorhabenträgerin Berücksichtigung gefunden haben, werden für erledigt erklärt.

Die sich durch das Vorhaben ergebenden Entschädigungsansprüche werden in einem gesonderten Entschädigungsverfahren behandelt.

B. Verfahrensablauf

I. Antragsgegenstand

Die Bundesrepublik Deutschland als Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen (§ 5 Abs. 1 FStrG), seit 1. Januar 2021 vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes (AdB), beabsichtigt im Zuge der Bundesautobahn 45 den Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach mit sechsstreifigem Ausbau der Strecke von Betr.-km 156,336 bis Betr.-km 158,749 auf einer Gesamtlänge von 2,413 km in der Gemarkung Werdorf der Stadt Aßlar.

Das geplante Vorhaben befindet sich im hessischen Bereich der A 45 im Lahn-Dill-Kreis in unmittelbarer Nähe zur Stadt Aßlar. Der Planungsabschnitt grenzt in westlicher Richtung an den Planungsabschnitt „Talbrücke Lemptal“ und in östlicher Richtung an den Abschnitt „Talbrücken Bechlingen und Bornbach“.

Die derzeit vierstreifig ausgebaute Talbrücke Kreuzbach soll im Rahmen des Ersatzneubaus für einen sechsstreifigen Ausbau ausgelegt werden (erweiterter RQ 36B). Für die anschließenden Streckenbereiche ist der Regelquerschnitt RQ 36 vorgesehen. Im Bauwerksbereich wird die Mittelkappe aufgrund der Bauwerks >100 mit einer Breite von 3,50 m ausgebildet. Der vorhandene ehemalige Parkplatz „Am Behlkopf“ wird zurückgebaut.

Die Planung umfasst zudem die Optimierung des vorhandenen Entwässerungskonzeptes durch einen Neubau zweier Retentionsbodenfilteranlagen.

II. Antragsbegründung

Der Antrag wird im Wesentlichen mit einem nachgewiesenen Tragfähigkeitsdefizit der Talbrücke Kreuzbach begründet. Eine vom damaligen Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen im Jahr 2008 erfolgte Beurteilung hinsichtlich erforderlicher Verstärkungsmaßnahmen aller Bauwerke an der A 45 sowie eine Überprüfung der Tragfähigkeit der Brückenklasse 60/30 ergaben, dass das Bauwerk sowohl den heutigen als auch den zukünftigen Verkehrsbelastungen nicht mehr dauerhaft gewachsen ist.

Das Bundesverkehrsministerium hat dem Gesamtkonzept zur Verstärkung und Erneuerung der Talbrücken mit Schreiben vom 12. Oktober 2010, Az.: StB

17/7193.90/17-1259557, zugestimmt und als verkehrstechnische Maßnahme außerhalb des Bedarfsplanes eingestuft.

Um eine richtlinienkonforme, verkehrssichere Trassierung eines späteren sechsstreifigen Ausbaus zu gewährleisten, sind neben dem reinen Ersatzneubau der Brücke auch Anpassungen für den Brückenbereich und die direkt anschließenden Strecken in Lage und Höhe erforderlich.

III. **Verfahrensgang**

1. **Anhörungsverfahren**

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

1.1 **Antrag**

Die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) als Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen, seinerzeit noch vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, Außenstelle Dillenburg, legte mit Schreiben vom 1. August 2019 dem Regierungspräsidium Gießen den Plan für das unter B.I beschriebene Vorhaben vor und beantragte die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Die Antragsunterlagen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet:

Antragsunterlagen des ursprünglichen Anhörungsverfahrens

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:
1	Erläuterungsbericht (69 Blatt) mit Anlage (1 Blatt)	-
2	Übersichtskarte (2 Blatt inkl. Titelblatt)	100.000
3	Übersichtslageplan (1 Blatt)	25.000

4	Übersichtshöhenplan (1 Blatt)	5.000/500
5 Bl. 1 bis 5 Bl. 4	Lagepläne (4 Blatt)	1.000
6 Bl. 1 bis 6 Bl. 16	Höhenpläne (16 Blatt)	1.000/100 500/50
7 Bl. 1	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen	5.000
7 Bl. 2	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen Berechnungspunkte Werdorf	1.000
7 Bl. 3	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen Berechnungspunkte Jagdhaus	1.000
8.1	Übersichtslageplan der Einzugsgebiete (1 Blatt)	2.500
8.2 Bl. 1 bis 8.2 Bl. 3	Lagepläne Entwässerung (3 Blatt)	1.000
8.3 Bl. 1 bis 8.3 Bl. 4	Längsschnitte Entwässerung (4 Blatt)	500/50
8.4 Bl. 1 bis 8.4 Bl. 2	Detailpläne Regenrückhaltebecken	100/200
9.1 Bl. 0	LBP Maßnahmenübersicht (1 Blatt)	4.000
9.1 Bl. 1 bis 9.1 Bl. 8	LBP Maßnahmenpläne (8 Blatt)	1.000 2.500 3.000
9.2	Maßnahmenblätter (84 Blatt)	-

9.3	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (7 Blatt)	-
10.1 Bl. 1 bis 10.1 Bl. 6	Grunderwerbspläne (6 Blatt)	1.000
10.2	Grunderwerbsverzeichnis (14 Blatt)	-
11	Regelungsverzeichnis (49 Blatt)	-
14.1	Ermittlung der Belastungsklasse (4 Blatt)	-
14.2 Bl. 1 bis 14.2 Bl. 3	Regelquerschnitte (3 Blatt)	50
15.1	Vorentwurf/Bauwerksskizze Bauwerk 03 (2 Blatt)	500/200/100/50
16.1 B. 1 bis 16. 1 Bl. 10	Verkehrsführungspläne (10 Blatt)	2.500
17.1.1	Schalltechnische Untersuchung Erläuterungsbericht mit Anlage 1 (16 Blatt)	-
17.1.2	Schalltechnische Untersuchung Berechnungsunterlagen (36 Blatt)	-
17.2.1	Luftschadstofftechnische Abschätzung Erläuterungsbericht (10 Blatt)	-
17.2.2	Luftschadstofftechnische Abschätzung Berechnungsunterlagen (5 Blatt)	-

18.1	Wassertechnische Untersuchung Erläuterungen, Berechnungen und Nachweise Erläuterungsbericht (8 Blatt) mit Anlagen (65 Blatt)	-
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläute- rungsbericht (136 Blatt) mit Anhang 1 (7 Blatt) und Anhang 2 (5 Blatt)	-
19.1 Anlage 1	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (39 Blatt) mit Prüfprotokollen (39 Blatt)	-
19.1 Anlage 2	Landschaftspflegerischer Begleitplan –Ökokon- tomaßnahmen (6 Blatt)	-
19.1 Anlage 3	Waldflächenbilanz Erläuterung (13 Blatt)	-
19. 1 Anlage 3 Bl. 1 bis Bl. 3	Waldflächenbilanz Karten (3 Blatt)	2.000
19.2 Bl. 1 bis 19.2 Bl. 6	Bestands- und Konfliktspläne (6 Blatt)	5.000 1.000
19.3	Prüfkatalog UVP-Pflicht (11 Blatt inkl. Titelblatt)	-
19.4	Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung Erläuterung (48 Blatt)	-
19.4 Bl. 1	Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung Karte (1 Blatt)	25.000 5.000

19.5	Flora-Fauna-Gutachten (139 Blatt) mit Artenliste (6 Blatt) und Karte Fauna (1 Blatt) sowie Karte Flora (4 Blatt)	-
19.5 Bl. 1 bis 19. 5 Bl. 2	Flora-Fauna-Gutachten Bestandsplan (2 Blatt) mit Legende (1 Blatt)	1.000
21	Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung (52 Blatt) mit Anhang A 1 (21 Blatt) Anhang B 1 (13 Blatt) Anhang B 2 (33 Blatt) Anhang B 3 (15 Blatt)	-

1.2 Auslegung der Antragsunterlagen

Die Planunterlagen wurden gemäß § 73 Abs. 3 Satz 1 HVwVfG auf Veranlassung der Anhörungsbehörde beim Regierungspräsidium Gießen in der Stadt Aßlar in der Zeit vom 9. September 2019 bis einschließlich 8. Oktober 2019 während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden gemäß § 73 Abs. 5 Satz 1 HVwVfG rechtzeitig in ortsüblicher Weise von der Stadt Aßlar im Mitteilungsblatt „Aßlar-Die Woche“ am 21. August 2019 bekannt gemacht.

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

Es wurde im Bekanntmachungstext darauf hingewiesen, dass mit der Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 18, 19 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in der damals gültigen Fassung verbunden sei, und über die nach § 16 UVP erforderlichen Informationen

unterrichtet. Gleichzeitig erfolgte der Hinweis, dass mögliche Einwendungen innerhalb der Äußerungsfrist des § 21 Abs. 3 UVPG, die am 8. November 2019 endete, erhoben werden müssen, um einen auf das Verwaltungsverfahren beschränkten Ausschluss der Einwendungen (formelle Präklusion) zu vermeiden.

Zudem wurden durch die Stadt Aßlar mit Schreiben vom 21. August 2019 die nicht ortsansässigen Betroffenen von der Auslegung der Planunterlagen unter jeweiliger Beifügung einer Ausfertigung des Bekanntmachungstextes benachrichtigt.

Außerdem wurde der Plan im Internet auf der Homepage der Anhörungsbehörde unter dem Link: www.rp-giessen.de unter „Öffentliche Bekanntmachungen“ sowie auf dem UVP-Portal des Landes Hessen (<https://www.uvp-verbund.de/portal/>) veröffentlicht. In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass maßgeblich jedoch der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen sei (§ 27a Abs. 1 HVwVfG).

1.3 Beteiligung der Behörden und Stellen

Die Anhörungsbehörde hat die Antragsunterlagen mit Schreiben vom 21. August 2019 den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt werden, zugeleitet und gebeten, bis zum 8. November 2019 zum Plan Stellung zu nehmen (§ 73 Abs. 2 sowie Abs. 3a HVwVfG).

1.4 Beteiligung der anerkannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen

Die nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des § 63 BNatSchG anerkannten Vereine (das sind die nach § 29 des BNatSchG in der bis zum 3. April 2002 geltenden Fassung anerkannten Verbände) und die sonstigen Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, wurden mittels der vorgenannten ortsüblichen Bekanntmachungen der Stadt Aßlar von der Auslegung bzw. Veröffentlichung des Plans benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

1.5 Einwendungen und Stellungnahmen

Während der gesetzlichen Frist wurden keine Einwendungen Privater erhoben, jedoch 23 Stellungnahmen von Behörden und Stellen abgegeben. Von den anerkannten Naturschutzvereinigungen und den sonstigen Vereinigungen wurden keine Stellungnahmen abgegeben.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden vom Regierungspräsidium Gießen in dem Zeitraum von September 2019 bis November 2019 sukzessive nach Eingang an Hessen Mobil, Außenstelle Dillenburg, zur fachtechnischen Prüfung und Erwidern übersandt. Mit Nachricht vom 30. März 2020 (Eingang beim Regierungspräsidium Gießen am 3. April 2020 bzw. 6. April 2020) legte Hessen Mobil die Erwidern zu den Einwendungen und Stellungnahmen der Anhörungsbehörde vor.

1.6 Erörterungstermin

Von der Durchführung eines Erörterungstermins hat die Anhörungsbehörde gem. § 17a Ziffer 1 Satz 1 FStrG i. V. m. § 73 Abs. 6 HVwVfG abgesehen (zur Begründung vgl. die Ausführungen unter C.I.3).

2. Vorlagebericht

Das Regierungspräsidium Gießen hat mit Vorlagebericht vom 7. September 2020 die Anhörungs- und Planunterlagen gemäß § 73 Abs. 9 HVwVfG der Planfeststellungsbehörde, dem Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorgelegt.

3. 1. Planänderung

3.1 Antrag

Mit Schreiben vom 6. Juli 2022 hat die Autobahn GmbH des Bundes, welche am 1. Januar 2021 Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen in Deutschland übernommen hat und nunmehr Vorhabenträgerin ist, durch die zuständige Niederlassung Westfalen (Außenstelle Dillenburg) bei der zuständigen

Planfeststellungsbehörde einen Antrag auf Durchführung eines Planänderungsverfahrens gestellt.

Die Planänderung umfasst ergänzte landschaftspflegerische sowie wassertechnische Unterlagen, insbesondere die Erstellung eines Fachbeitrags nach Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Daraufhin wurde die bisherige Entwässerungsplanung überarbeitet. Die Änderungen der Entwässerungsplanung sowie die Ergänzung des Fachbeitrages nach WRRL führten darüber hinaus zu einer Aktualisierung der landschaftspflegerischen Unterlagen. Auch die FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde in Teilbereichen überprüft und aktualisiert.

Die 1. Planänderung beinhaltet im Detail folgende Unterlagen:

Antragsunterlagen der 1. Planänderung

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:
0	Erläuterungen der 1. Planänderung (4 Blatt)	-
1a	Erläuterungsbericht (69 Blatt)	-
5a Bl. 2a bis 5a Bl. 3a	Lagepläne (2 Blatt)	1.000
8.2a Bl. 2a bis 8.2a Bl. 3a	Lagepläne Entwässerung (2 Blatt)	1.000
8.3a Bl. 1a bis 8.3a Bl. 2a	Längsschnitte Entwässerung (2 Blatt)	500/50
8.4a Bl. 1a bis 8.4a Bl. 2a	Detailpläne Retentionsbodenfilterbecken (2 Blatt)	100/200
9.1a Bl. 1a bis 9.1a Bl. 5a	LBP Maßnahmenpläne (5 Blatt)	1.000

9.2a	Maßnahmenblätter (91 Blatt)	-
9.3a	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (7 Blatt)	-
11a	Regelungsverzeichnis (48 Blatt)	-
18.1a	Wassertechnische Untersuchung Erläuterungen (13 Blatt) mit Anlage 4a (9 Blatt)	-
18.2a	Fachbeitrag WHG / WRRL (68 Blatt inkl. 2 Titel- blätter) mit Anlage 1 (2 Blatt)	-
19.1a	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläute- rungsbericht (139 Blatt) mit Anhang 1a Kompen- sation nach hess. KV (7 Blatt)	-
19.1a Anlage 1a	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (40 Blatt) mit Prüfprotokollen (57 Blatt)	-
19.1a Anlage 3a	Waldflächenbilanz Erläuterung (14 Blatt)	-
19.2a Bl. 1 bis 19.2a Bl. 5	Bestands- und Konfliktpläne (5 Blatt)	1.000
19.4a	Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung Erläuterung (49 Blatt)	-
19.5a	Flora-Fauna-Gutachten (144 Blatt) mit Artenliste (8 Blatt)	-

19.5a Bl. 1a bis 19. 5a Bl. 2a	Flora-Fauna-Gutachten Bestandsplan (2 Blatt) mit Legende (1 Blatt)	1.000
-----------------------------------	---	-------

3.2 **Auslegung der Antragsunterlagen**

Die Auslegung des geänderten Planes (Zeichnungen und Erläuterungen) erfolgte gem. § 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der Covid-19-Pandemie (PlanSiG) vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 344), durch eine Veröffentlichung der Unterlagen im Internet.

Die Unterlagen der 1. Planänderung sowie die ursprünglichen Unterlagen wurden daher gemeinsam mit dem Inhalt der ortsüblichen Bekanntmachung in der Zeit vom 22. August 2022 bis einschließlich 21. September 2022 im Verwaltungsportal des Landes Hessen

(<https://verwaltungsportal.hessen.de/themen/information/straßenbau-bekanntmachungen-planfeststellung>)

und dem UVP-Portal der Länder

(<https://www.uvp-verbund.de/portal/>)

veröffentlicht. Zusätzlich wurden die Unterlagen der 1. Planänderung (2 Ordner) während des o.g. Zeitraumes im Rathaus der Stadt Aßlar während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt (§ 3 Abs. 2 PlanSiG). Auf Grund der Covid-19-Pandemie konnten die Planunterlagen jeweils nur nach telefonischer Vereinbarung während der Dienststunden eingesehen werden.

Zeit und Ort der Veröffentlichung bzw. Auslegung wurden gemäß § 73 Abs. 5 Satz 1 HVwVfG rechtzeitig in ortsüblicher Weise von der Stadt Aßlar im Mitteilungsblatt „Aßlar-Die Woche“ am 17. August 2022, von der Gemeinde Sinn im Mitteilungsblatt „Sinner Nachrichten“ am 18. August 2022 sowie von der Stadt Fritzlar im Mitteilungsblatt „Wochenspiegel“ am 18. August 2022 bekannt gemacht. Die Veröffentlichungen wurden zusätzlich auf den Homopages der Städte bzw. der Gemeinde veröffentlicht.

In den Bekanntmachungen wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den (geänderten) Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren. Ein

Hinweis, dass Einwendungen gegen den (geänderten) Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind, war in der Bekanntmachung ebenfalls enthalten (§ 73 Abs. 4 Satz 3 HVwVfG).

Es wurde im Bekanntmachungstext darauf hingewiesen, dass mit der Veröffentlichung bzw. Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 18, 19 Abs. 1 UVPG in der damals gültigen Fassung verbunden sei und über die nach § 16 UVPG erforderlichen Informationen unterrichtet.

Zudem wurden durch die Stadt Aßlar mit Schreiben vom 17. August 2022 die nicht ortsansässigen Betroffenen von der Auslegung der Planunterlagen unter jeweiliger Beifügung einer Ausfertigung des Bekanntmachungstextes benachrichtigt.

3.3 Beteiligung der Behörden und Stellen

Mit Schreiben vom 23. August 2022 bzw. 7. September 2022 hat die Planfeststellungsbehörde den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, die Planunterlagen zugestellt und Gelegenheit gegeben, bis zum 21. Oktober 2022 bzw. 2. November 2022 Stellung zu nehmen.

3.4 Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen

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, über die Auslegung sowie die Einräumung einer Möglichkeit zur Stellungnahme, erfolgte erneut mit der ortsüblichen Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen gemäß §§ 73 Abs. 2 Satz 3, Abs. 5 Satz 1 HVwVfG.

Die veröffentlichte Bekanntmachung enthielt erneut diesbezüglich einen ausdrücklichen Hinweis, dass Einwendungen und Stellungnahmen der

Vereinigungen nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen seien (§ 73 Abs. 4 Satz 5 HVwVfG).

3.5 Einwendungen und Stellungnahmen

Innerhalb der Einwendungs- bzw. Stellungnahmefrist gingen 13 Stellungnahmen von Behörden und Stellen ein, aber keine Einwendungen von Privaten.

Von den anerkannten Naturschutzvereinigungen und den sonstigen Vereinigungen wurden ebenfalls keine Stellungnahmen abgegeben.

Die Stellungnahmen wurden von der Planfeststellungsbehörde in dem Zeitraum von September 2022 bis November 2022 sukzessive nach Eingang an die Autobahn GmbH des Bundes, Außenstelle Dillenburg, zur fachtechnischen Prüfung und Erwidern übersandt. Mit Nachricht vom 2. November 2023 bzw. 20. November 2023 legte diese die Erwidern zu den Stellungnahmen der Planfeststellungsbehörde vor.

3.6 Erörterungstermin

Von der Durchführung eines Erörterungstermins hat die Planfeststellungsbehörde gem. § 17a Ziffer 1 Satz 1 FStrG i.V.m. § 73 Abs. 6 HVwVfG abgesehen (zur Begründung vgl. die Ausführungen unter C.I.3).

C. Begründung

I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Erforderlichkeit der Planfeststellung

Die Bundesrepublik Deutschland als Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen (§ 5 Abs. 1 FStrG), vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes, beabsichtigt den Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach im Zuge der Bundesautobahn 45 mit sechsstreifigem Ausbau in der Gemarkung Werdorf der Stadt Aßlar. Gemäß § 17 Abs. 1 FStrG bedürfen der Bau neuer oder die Änderung bestehender Bundesfernstraßen der Planfeststellung.

2. Zuständigkeit

Gem. § 17b Abs. 1 Nr. 2 FStrG i. V. m. § 3 Abs. 2 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes (FStrBAG) in der Fassung vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3143), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221), ist zuständige Behörde für die Entscheidung von vor dem 1. Januar 2021 begonnenen Planfeststellungsverfahren für Bundesautobahnen die oberste Landesstraßenbaubehörde. Oberste Straßenbaubehörde ist gem. § 46 Abs. 1 des Hessischen Straßengesetzes (HStrG) vom 8. Juni 2003 (GVBl. I 2003, 166), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 426, 430), das für den Straßen- und Brückenbau zuständige Ministerium. Dies ist nach dem Beschluss vom 4. April 2019 (GVBl. I S. 56) über die Zuständigkeit der einzelnen Ministerinnen und Minister nach Art. 104 Abs. 2 der Verfassung des Landes Hessen vom 01. Dezember 1946 (GVBl. I S. 229), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Dezember 2018 (GVBl. I. S. 752), vorliegend das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

3. Anhörung

Das Anhörungsverfahren ist rechtmäßig durchgeführt worden.

Für die Durchführung des (ursprünglichen) Anhörungsverfahrens war das Regierungspräsidium Gießen gemäß § 4 Nr. 3 der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Hessischen Straßengesetz in der damals gültigen Fassung zuständig.

Die Anhörungsbehörde hat entsprechend der gesetzlichen Vorgabe in § 73 Abs. 2 HVwVfG rechtzeitig die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme aufgefordert und veranlasst, dass der Plan in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, zur Einsicht ausgelegt und im Internet veröffentlicht wurde.

Die Anhörungsbehörde hat in der Bekanntmachung eine Einwendungsfrist von einem Monat nach Ende der Auslegungsfrist gesetzt und zuerkannt. Dies entspricht der Regelung des § 21 Abs. 2 UVPG in der damals gültigen Fassung.

Zur 1. Planänderung, die die Vorhabenträgerin, seit dem 1. Januar 2021 vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Westfalen, Außenstelle Dillenburg – beantragt hatte, hat ein ergänzendes Anhörungsverfahren gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG, § 22 UVPG stattgefunden, welches ebenfalls rechtmäßig durchgeführt wurde. Für das ergänzende Anhörungsverfahren war vorliegend die Planfeststellungsbehörde zuständig, da das Regierungspräsidium Gießen die Anhörungs- und Planunterlagen einschließlich des Vorlageberichts zum Zeitpunkt der Planänderung bereits an die Planfeststellungsbehörde übergeben hatte. Gemäß den gesetzlichen Vorgaben in § 73 Abs. 2 VwVfG wurden die Behörden, deren Aufgabenbereich durch die Planänderung berührt wird, rechtzeitig zur Stellungnahme aufgefordert. Den Vorgaben des § 3 Abs. 1 und Abs. 2 PlanSiG sowie des § 73 Abs. 3 Satz 1 HVwVfG, §§ 18, 21 Abs. 2 UVPG entsprechend wurden alle entscheidungserheblichen Unterlagen im Verwaltungsportal sowie auf dem UVP-Portal des Landes Hessen veröffentlicht und zusätzlich einen Monat zur Einsicht im Rathaus der Stadt Aßlar während der Dienststunden zu allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt.

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden zum damaligen Zeitpunkt Grundstücke in der Gemeinde Sinn sowie der Stadt Fritzlar in Anspruch genommen. Eine Auslegung der Planunterlagen im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Ursprungsverfahren ist in den Kommunen seinerzeit nicht erfolgt. Daher wurden sowohl die Unterlagen des ursprünglichen Verfahrens sowie der ersten Planänderung auf den Portalen veröffentlicht. Auf eine zusätzliche Auslegung in den beiden Kommunen wurde jedoch verzichtet. Der § 3 Abs. 2 S. 1 PlanSiG ist als sog. „Soll-Vorschrift“ ausgestaltet. Demnach ist das gesetzlich festgelegte Tun oder Unterlassen zwar für den Regelfall vorgegeben, allerdings nicht in jeder Situation zwingend vorgeschrieben. Da die Gemeinde Sinn und die Stadt Fritzlar vorliegend jeweils nur von der Inanspruchnahme von Grundstücken für eine Ersatz- bzw. Ökokontomaßnahme und nicht unmittelbar von dem Ausbau der A 45 selber betroffen sind, wurde ausnahmsweise auf die Auslegung verzichtet. Es wurde jedoch in den ortsüblichen Bekanntmachungen auf andere, leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten hingewiesen (vgl. § 3 Abs. 2 S. 2 PlanSiG).

Die ortsübliche Bekanntmachung wurde auf den o.g. Portalen, in dem amtlichen Bekanntmachungsorganen der Stadt Aßlar, der Gemeinde Sinn sowie der Stadt Fritzlar, sowie auf den Homepages der Städte und der Gemeinde veröffentlicht und erfüllte die Vorgaben der § 73 Abs. 5 HVwVfG. Die ausgelegten Planunterlagen enthielten die gemäß § 16 UVPG notwendigen Angaben. Die Bekanntmachungen entsprachen den gesetzlichen Anforderungen.

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins im Rahmen des ursprünglichen Verfahrens sowie der 1. Planänderung konnte verzichtet werden, da aus Sicht der Anhörungs- bzw. Planfeststellungsbehörde die Sach- und Rechtslage jeweils ausreichend geklärt schien. Die von den Trägern öffentlicher Belange in den Stellungnahmen vorgetragene strittigen Punkte wurden im jeweiligen Anhörungserfahren überwiegend ausgeräumt und einvernehmlich geklärt. Bezüglich der auch weiterhin noch strittigen Punkte, insbesondere des Wegfalls des ehemaligen Parkplatzes „Am Behlkopf“, war in Hinblick auf die abgegebenen

Einwendungen bzw. Stellungnahmen sowie die hierauf ergangenen Erwidern eine Einigung in einem Erörterungstermin nicht zu erwarten. Durch die beteiligten Privaten wurden keinerlei Einwendungen und somit auch keine betrieblichen Existenzgefährdungen geltend gemacht.

Die von der Vorhabenträgerin zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen ermöglichen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Die ausgelegten Planfeststellungs- sowie Planänderungsunterlagen erfüllen jeweils die an die sogenannte Anstoßwirkung zu stellenden Anforderungen. Den eingereichten Unterlagen kann die Betroffenheit eigener Rechte bzw. des eigenen Aufgabenkreises ausreichend entnommen werden. Den Betroffenen sowie den beteiligten Verbänden und Behörden wurde somit die Geltendmachung ihrer Rechte bzw. die Abgabe einer Stellungnahme ermöglicht. Die öffentliche Auslegung weiterer Unterlagen bzw. Gutachten war insoweit nicht erforderlich.

4. Rechtswirkungen der Planfeststellung

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt gem. § 75 Abs. 1 HVwVfG nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Es werden demnach 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. Andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, sind gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 2 HVwVfG neben der straßenrechtlichen Planfeststellung nicht erforderlich. Die von der Konzentrationswirkung erfassten Entscheidungen sind unter A.II erteilt worden.

Hiervon ausgenommen sind die wasserrechtlichen Erlaubnisse nach §§ 8 und 9 WHG. Aufgrund des § 19 Abs. 1 WHG waren diese Erlaubnisse allerdings durch die Planfeststellungsbehörde zu erteilen (siehe hierzu die Ausführungen

unter A.III). Ebenso ausgenommen sind die straßenrechtlichen Entscheidungen (vgl. unter A.IV).

II. Umweltverträglichkeitsprüfung

1. Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das hier planfestgestellte Bauvorhaben besteht gemäß § 9 i. V. m. § 6 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 8. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409), i. V. m. Nr. 14.5 der Anlage 1 zu § 6 UVPG die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Nach Nr. 14.5 der Anlage 1 zu § 6 UVPG besteht eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beim Bau einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße durch Verlegung und/oder Ausbau einer bestehenden Bundesstraße, wenn dieser geänderte Bundesstraßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweist. Der hier planfestzustellende Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach einschließlich sechsstreifigen Ausbaus weist insgesamt eine Länge von 2,413 km auf. Jedoch ist das Vorhaben vorliegend im Rahmen einer kumulativen Betrachtung lediglich als Teilprojekt des gesamten Ausbauabschnitts der A 45 zwischen der Landesgrenze Nordrhein-Westfalen und dem Gambacher Kreuz zu betrachten, welcher den Schwellenwert von 10 km übersteigt. Da die Planfeststellungsabschnitte an der A 45 regelmäßig kürzer sind als 10 km, hätte eine andere Betrachtung zur Folge, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nie durchgeführt würde.

2. Verfahren

Die Vorhabenträgerin hat im Zusammenhang mit der Planung die Umweltauswirkungen der verschiedenen Ausbau- und Brückenersatzneubauvorhaben an der A 45 in einer umweltbezogenen Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2010 untersuchen lassen.

Mit dem Antrag auf Einleitung eines Anhörungsverfahrens vom 1. August 2019 beim Regierungspräsidium Gießen hat die Vorhabenträgerin die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 2,3,5,7 UVPG vorgelegt (vgl. nachrichtliche Unterlage 1a, S. 55 ff.). Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden diese Unterlagen

den nach § 17 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und eine Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 18 Abs. 1 UVPG nach Maßgabe des § 17 Abs. 1 FStrG i. V. m. § 73 HVwVfG durchgeführt.

Im Zusammenhang mit der 1. Planänderung, für die die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 6. Juli 2022 ein erneutes Anhörungsverfahren bei der Planfeststellungsbehörde beantragt hat, wurden die gemäß § 17 UVPG zu beteiligenden Behörden über die Planänderung informiert, erhielten die Planänderungsunterlagen und hatten Gelegenheiten, eine Stellungnahme abzugeben. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 18 Abs. 1 UVPG ist unter Berücksichtigung der Anforderungen nach § 17 FStrG und § 73 HVwVfG erfolgt. Die Bekanntmachungen über die öffentliche Auslegung der Plan(änderungs)unterlagen enthielten alle nach § 18 Abs. 1 UVPG erforderlichen Angaben.

3. Beschreibung der Umweltauswirkungen

Die Anhörungsbehörde hat eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG für den Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach mit sechsstreifigem Ausbau im Verlauf der A 45 erstellt und mit dem Vorlagebericht vom 7. September 2020 an die Planfeststellungsbehörde übergeben. Der nachfolgenden Beschreibung der Umweltauswirkungen liegen weiterhin der im Zusammenhang mit der 1. Planänderung überarbeitete Erläuterungsbericht (nachrichtliche Unterlage 1a), der gleichzeitig der UVP-Bericht gemäß § 16 UVPG ist, sowie die übrigen relevanten Unterlagen, insbesondere der Landschaftspflegerische Begleitplan (nachrichtliche Unterlage 19.1a) inkl. Anlagen, zugrunde.

3.1 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit

Aufgrund steigender Verkehrszahlen ist betriebsbedingt ein Anstieg der Lärm- und Schadstoffimmissionen zu verzeichnen. In der Nacht kommt es zu Grenzwertüberschreitungen an zwei Geschosseiten. Hierfür wird passiver Schallschutz dem Grunde nach gewährt. Bauzeitlich sind darüber hinaus geringfügige Beeinträchtigungen, insbesondere der Erholungsfunktion, aufgrund von Lärm möglich.

Bezüglich der Beeinträchtigungen der Ortslage von Aßlar (Ortsteil Werdorf) durch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge zeigt sich, dass bezogen auf das Jahr 2030 als Jahr der möglichen Inbetriebnahme sämtliche Grenzwerte gemäß der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) nicht überschritten werden.

3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt werden durch das Vorhaben sowohl bauzeitlich als auch anlagenbedingt erheblich beeinträchtigt.

3.2.1 Tiere

Durch das Vorhaben sind insbesondere streng geschützte Tierarten betroffen. Flächeninanspruchnahmen führen zu einem teilweisen Verlust des Lebensraumes der Schlingnatter und Zauneidechse. Der Abriss der Brückenbauwerke bedingt ebenso einen Verlust von Brutplätzen verschiedener Fledermausarten. Baubedingt besteht darüber hinaus das Risiko der Tötung von Individuen streng geschützter Tierarten während der Baufeldfreimachung sowie der Entfernung von Gehölzen. Durch Bautätigkeiten in den Abend- und Nachtstunden sind zudem Störungen von nachtaktiven Tieren, insbesondere Fledermäusen, zu besorgen.

3.2.2 Pflanzen

Sowohl bau- als auch anlagebedingt gehen besonders geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG und LRT außerhalb von FFH-Gebieten sowie sonstige (nicht geschützte oder besondere) Biotop verloren (für eine genaue Auflistung vgl. auch die Ausführungen in der nachrichtliche Unterlage 19.1a). Insgesamt ist dabei mit einem baubedingten Biotopverlust in Höhe von 13.366 m² und mit einem anlagebedingten Verlust in Höhe von 78.440 m² zu rechnen. Darüber hinaus gehen 22 Einzelbäume bau- und anlagebedingt verloren.

Mit einem dauerhaften Biotopverlust durch Beschattung ist aufgrund des täglichen Sonnenverlaufs hingegen nicht zu rechnen.

3.3 Schutzgut Fläche

Für das Vorhaben werden anlagebedingt Flächen in Höhe von rd. 4,20 ha benötigt. Darüber hinaus werden 0,43 ha teilversiegelt (beispielsweise durch Bankette) und 4,20 ha überformt (beispielsweise durch Böschungen). Die baubedingte Flächeninanspruchnahme beträgt 1,34 ha. Eine direkte Flächeninanspruchnahme des FFH-Gebietes 5316-304 „Salbeiwiesen bei Bechlingen und Breitenbachtal“ ist dabei nicht vorgesehen.

3.4 Schutzgut Boden

Durch das Vorhaben ist temporär mit Beeinträchtigungen der Speicher-, Regler- und Lebensraumfunktion des Bodens vor allem durch die Anlage von Baustraßen, den Betrieb von Baufahrzeugen und die Einrichtung von Arbeitsstreifen sowie Lagerplätzen zu rechnen. Bei der Verdichtung kommt es dabei zu einer Beeinträchtigung der Bodenfunktionen und einer Zerstörung des Bodengefüges, was insbesondere für die Aueböden von Bedeutung ist.

Anlagebedingt ist darüber hinaus ein Verlust der natürlichen Bodenfunktionen aufgrund dauerhafter Versiegelung (vor allem durch Erweiterung der Fahrbahn) sowie Befestigung (im Bereich der Böschungen) zu besorgen.

3.5 Schutzgut Wasser

3.5.1 Oberflächengewässer

Baubedingt ist grundsätzlich eine Beeinträchtigung des Kreuzbachs sowie vorhandener Gräben durch Staub- und Schadstoffeinträge möglich. Aufgrund der notwendigen Verrohrung und Verlegung des Kreuzbachs sind erhebliche Eingriffswirkungen in das Gewässer sowie den angrenzenden Uferbereich zu besorgen. Betriebs- sowie baubedingte Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer, die gleichzeitig als Vorfluter dienen, sind hingegen nicht zu besorgen, da das anfallende Oberflächenwasser vor der Einleitung gereinigt und gedrosselt in vorhandene Gewässer eingeleitet wird.

3.5.2 Grundwasser

Durch die mit dem Vorhaben einhergehende Versiegelung und Befestigung, insbesondere durch Errichtung der Brückenbauwerke und Verbreiterung der Fahrbahn, ist anlagebedingt ein Verlust von Infiltrationsflächen und damit eine Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate zu erwarten. Betriebs- sowie baubedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers sind aufgrund der vorgesehenen Entwässerung, insbesondere im Trinkwasserschutzgebiet, nicht zu besorgen.

3.6 Schutzgut Klima / Luft

Durch Staubimmissionen während der Bauzeit sind temporär Auswirkungen auf das Schutzgut Luft sowie kleinräumige Auswirkungen auf das Klima zu erwarten. Der Kaltluftabfluss wird aufgrund des Neubaus am bisherigen Standort nicht beeinträchtigt. Im Zusammenhang mit dem Betrieb des geplanten Vorhabens sind zusätzliche Belastungen durch Luftschadstoffe möglich.

Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima werden unter C.III.6 beschrieben. Zusammenfassend ist von einer Zunahme von Treibhausgasemissionen durch den Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach auszugehen.

3.7 Schutzgut Landschaft

Das Schutzgut Landschaft wird aufgrund des nahezu identischen Gradientenverlaufs durch den sechsstreifigen Ausbau nicht erheblich verändert.

3.8 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Planungsbereich befindet sich ein Hügelgrab unbekanntes Zeitalters, welches durch das Vorhaben jedoch nicht beeinträchtigt wird.

3.9 Wechselwirkungen

Soweit vorhanden, wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Wechselwirkungsgefüge zwischen den Schutzgütern bereits bei der Betrachtung der jeweiligen Schutzgüter berücksichtigt.

3.10 Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen

Gemäß § 24 Abs. 1 Nr. 3, 4 UVPG i. V. m. § 26 Abs. 1 UVPG sind auch die Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Die Fahrbahn der A 45 wird mit einem lärmindernden Asphalt mit einer Pegelminderung in Höhe von -2 dB(A) ausgeführt. Zum Schutz der Anwohner werden bis zu 5 m hohe Lärmschutzwände vorgesehen. Hinsichtlich des Baulärms hat der Vorhabenträger darüber hinaus die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- und Geräuschimmissionen und die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) einzuhalten (vgl. Auflage unter A.V.7). Auswirkungen durch im Rahmen der Bauarbeiten entstehende Stäube hat der Vorhabenträger zudem möglichst gering zu halten (vgl. Auflage unter A.V.7). Weiterführende Maßnahme gegen Schadstoffimmissionen sind hingegen nicht notwendig.

Zur Vermeidung der Beeinträchtigung von streng geschützten Reptilienarten (Zauneidechse und Schlingnatter) werden die Tiere vergrämt und durch die Anlage eines Reptilienschutzzaunes an einer Rückwanderung gehindert (vgl. planfestgestellte Maßnahme V 9_{AS} und planfestgestellte Maßnahme V 13). Bei Bedarf erfolgt eine Umsetzung der Tiere in im Vorfeld hergerichtete Ersatzhabitate (vgl. planfestgestellte Maßnahme A 8_{CEF}). Individuenverluste der Haselmaus können aufgrund der Beachtung artspezifischer Aktivitätszeiträume im Rahmen der Baufeldfreimachung und Eingriffe in den Boden ebenso vermieden werden (vgl. planfestgestellte Maßnahme V 14_{AS}). Zur Vermeidung der Beeinträchtigung von streng geschützten Vogelarten erfolgt die Baufeldräumung außerhalb der Brutperiode sowie Arbeiten an Gehölzen nicht während der Vegetationsperiode (vgl. planfestgestellte Maßnahmen V 7 und V 8_{AS}). Durch die planfestgestellte Maßnahme V 6_{AS} „Schutz von Gebäude bewohnenden Fledermausarten“ (u.a. Kontrolle und Verschließen von Spalten, evtl. Verbringen vorhandener Fledermäuse in ein geeignetes Habitat etc.) wird eine erhebliche Beeinträchtigung der relevanten Fledermausarten vermieden. Die vom Dunklen und Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläuling besiedelten Grünlandflächen werden

als Bautabuzonen festgelegt (vgl. planfestgestellte Maßnahme V 1) und mit Schutzzäunen abgegrenzt (vgl. planfestgestellte Maßnahmen V 12 bzw. V 13).

Die Beeinträchtigungen von Biotopen und Böden können bereits im Rahmen der technischen Planung durch eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme minimiert werden. Insbesondere Baustraßen werden, soweit wie möglich, auf unsensiblen Flächen (beispielsweise Flächen im Bereich der Talbrücke Kreuzbach) geführt und auf das unbedingt notwendige Maß aufrechterhalten (vgl. planfestgestellte Maßnahme V 2). Zur Vermeidung von Bodenschäden ist zusätzlich die Maßnahme V 3 vorgesehen, wonach ein Befahren von Flächen außerhalb der dafür vorgesehenen Bereiche (Baufeld, Arbeitsstreifen etc.) untersagt ist, die Behandlung des verlagerten Oberbodens nach einschlägigen Regelwerken zu erfolgen hat sowie geeignete Schutzmaßnahmen zur Minimierung von Verdichtungen im Zusammenwirken mit der Umweltbaubegleitung festgelegt werden. Zusätzlich können vorhandene Biotope durch Errichtung und Unterhaltung eines bauzeitlichen Schutzzaunes geschützt werden (vgl. planfestgestellte Maßnahme V 12). Sämtliche bauzeitig in Anspruch genommene Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert, um die Bodenfunktionen wiederherzustellen. Zerstörte Biotope werden wiederhergestellt bzw. neu angelegt (vgl. planfestgestellte Maßnahmen A / G 1, A 5, A 6, A 7). Soweit Biotopverluste nicht im Planungsraum ausgeglichen werden können, werden sie über Ersatzmaßnahmen kompensiert. Der Eintrag basischer Stäube in den Boden sowie in das angrenzende FFH-Gebiet, die insbesondere im Rahmen von Abrissarbeiten der Talbrücke entstehen können, werden durch die planfestgestellte Maßnahme V 4 minimiert bzw. ausgeschlossen.

Das Risiko von Bodenverunreinigungen und Schadstoffeinträgen in das Grundwasser und Oberflächengewässer durch Baufahrzeuge sowie Bau- und Betriebsstoffe wird durch geeignete Schutzmaßnahmen als Bestandteil einer ordnungsgemäßen Bauausführung sowie einen sachgemäßen Umgang und eine sichere Lagerung von Schadstoffen (vgl. planfestgestellte Maßnahme V 10) minimiert.

Die Gefahr bauzeitlicher Verunreinigungen von Oberflächengewässern durch Schweb- und Schadstoffeinträge kann durch eine ordnungsgemäße bauzeitliche Entwässerung (vgl. planfestgestellte Maßnahme V 11 sowie die unter A.III.3 festgesetzten Nebenbestimmungen) sowie eine Minimierung der Staubimmissionen bei den Brückenarbeiten (vgl. planfestgestellte Maßnahme V 4) vermieden werden. Bei Wasserhaltungsmaßnahmen anfallendes Grundwasser wird abgepumpt und vor Einleitung ebenfalls vorbehandelt, sodass eine Verunreinigung des Kreuzbaches nicht erfolgt. Betriebsbedingte Belastungen des Wasserschutzgebiets und von Fließgewässern durch das auf der Autobahn anfallende Oberflächenwasser werden durch das planfestgestellte Straßenentwässerungssystem gemindert.

Durch das Aufstellen eines festen Bauzaunes im Bereich des Hügelgrabes entlang des dort verlaufenden und als Baustraße zu benutzenden Wirtschaftsweges, erfährt das Hügelgrab zusätzlichen Schutz.

3.11

Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG (§ 12 UVPG a.F.)

Auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG sowie der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 16 Abs. 1 UVPG waren die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 25 UVPG zu bewerten.

Das planfestgestellte Vorhaben hat zum Teil Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen sind. Im Ergebnis stehen diese Auswirkungen der Zulässigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen, zumal sie durch Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen entweder vermieden oder ausgeglichen werden.

Mit der Maßnahme sind, unter Berücksichtigung der betriebsbedingten Vorbelastungen durch die bestehende Talbrücke und Autobahn, im Ergebnis keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch zu besorgen, da sich sowohl Lage und Dimension der Fahrbahn als auch der Talbrücke im Ergebnis nur geringfügig verändern. Durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen sowie eine neue, lärmindernde Fahrbahndecke können betriebsbedingte

Lärmbeeinträchtigungen weitestgehend minimiert werden. Nach Fertigstellung des Bauvorhabens werden die gesetzlichen Grenzwerte zum Schutz des Menschen vor Lärm- und Schadstoffimmissionen bei Umsetzung der geplanten Schallschutzmaßnahmen nicht nur eingehalten, die Maßnahmen bewirken gleichzeitig eine Verbesserung im Vergleich zum Bestand. Schutz vor bauzeitlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen bieten zusätzlich die unter A.V.7 festgesetzte Nebenbestimmungen.

Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere entstehen überwiegend durch den Verlust oder die Beeinträchtigung von Habitaten streng geschützter Arten. Die Prüfung des geplanten Vorhabens hinsichtlich der Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen einer Zulassung des Vorhabens jedoch keine artenschutzrechtlichen Belange entgegenstehen. Im Ergebnis sind daher keine dauerhaft nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere zu erwarten.

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt resultieren insbesondere aus den Bauarbeiten sowie anlagebedingt durch Erweiterung der Fahrbahn. Durch die Errichtung von Arbeitsstreifen, Baustraßen sowie Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen auf unsensiblen Flächen wird eine Inanspruchnahme von hochwertigen Biotopen so gering wie möglich gehalten. Durch die Errichtung von Schutzzäunen sind vorhandene Biotope zusätzlich auch während der Bauzeit geschützt. Jedoch können Beeinträchtigungen nicht vollumfänglich ausgeschlossen werden. Diese können jedoch durch die Wiederherstellung bzw. Neuanlage der dauerhaft und temporär zerstörten Biotope weitestgehend kompensiert werden. Der anlagebedingte teilweise Verlust der gesetzlich geschützten Biotope (nährstoffreiche Feuchtwiese, Ufergehölzsaum sowie Magerrasens) kann jeweils gleichartig ausgeglichen werden. Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung des Umstands, dass für das im Planungsraum liegende FFH-Gebiet erhebliche Beeinträchtigungen der

Erhaltungsziele ausgeschlossen werden können, sind keine erheblichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt zu besorgen.

Trotz einer Beeinträchtigung durch Inanspruchnahme von Fläche und Boden sind im Ergebnis keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu besorgen. Bauzeitig in Anspruch zu nehmende Flächen und Böden werden nach Abschluss der Baumaßnahme rekultiviert bzw. wiederhergestellt. Anlagebedingte Auswirkungen können unter Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen (vgl. unter A.V.1 und A.V.5) sowie der landschaftspflegerischen Maßnahmen zusätzlich minimiert bzw. ausgeglichen werden. Das Risiko von Verunreinigungen durch den Eintrag umweltgefährdender Bau- und Betriebsstoffe kann durch geeignete Schutzmaßnahmen ebenso minimiert werden.

Auch bezüglich des Schutzgutes Wasser sind im Ergebnis keine erheblichen Beeinträchtigungen zu prognostizieren. Amtliche Überschwemmungsgebiete sind im Planungsgebiet nicht festgesetzt. Das Vorhaben befindet sich jedoch im festgesetzten Trinkwasserschutzgebiet der Stadt Aßlar/Stadtteil Werdorf (Stollen Schöner Anfang). In diesem Bereich wird jedoch die Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag 2016) beachtet. Die Grundwasserneubildung infolge der anlagebedingten zusätzlichen Versiegelung und Verdichtung wird nur marginal vermindert, Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers sind nicht zu erwarten. Betriebsbedingte erhebliche Beeinträchtigungen durch Schadstoffe und Chloride im Bereich der Böschungen, Mulden und sonstigen Flächen, in denen Oberflächenwasser versickern kann, ergeben sich nicht, da infolge der Reinigungswirkung des Oberbodens (Filtration, Sorption und biochemische Wandlung) Beeinträchtigungen des chemischen Zustands des Grundwassers auszuschließen sind.

Erhebliche negative Auswirkungen auf den gegenwärtigen ökologischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers Untere Dill sind auszuschließen. Insgesamt ist von einer Verbesserung der Umweltauswirkungen auf das Schutzgut

im Vergleich zur Bestandssituation auszugehen, da die vorliegende Entwässerungsplanung die Errichtung zweier Retentionsbodenfilterbecken und somit den aktuell höchsten Stand der Technik vorsieht. Baubedingte Staub- und Schadstoffeinträge werden durch die vorgesehene Verrohrung des Kreuzbaches sowie zusätzliche Vermeidungsmaßnahmen so gering wie möglich gehalten. Die Verrohrung selbst erfolgt lediglich temporär; nach Abschluss der Bauarbeiten wird das Gewässer naturnah wiederhergestellt (vgl. planfestgestellte Maßnahme A / G 2). Festgesetzte Vermeidungsmaßnahmen sowie Nebenbestimmungen ermöglichen einen zusätzlichen Schutz für das Oberflächen- sowie Grundwassers (vgl. unter A.III.3 sowie A.V.4).

Die lokalen klimatischen Funktionen im Planungsraum sind baubedingt lediglich temporär und geringfügig betroffen. Die Belastungen durch Luftschadstoffe steigen zwar aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens, angesichts der Vorbelastungen durch den bereits bestehenden Verkehr jedoch nicht in erheblichem Umfang, sodass im Ergebnis eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes (lokales) Klima/Luft ausgeschlossen werden kann. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass das planfestgestellte Vorhaben eine emissionserhöhende Wirkung im Hinblick auf Treibhausgase hat. Der Beitrag des Vorhabens zu den Treibhausgasemissionen des gesamten Sektors Verkehr ist aber als gering zu bewerten.

Durch den Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach mit sechsstreifigem Ausbau ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaftsbild, da der Untersuchungsraum durch die bestehende Trasse der A 45 bereits vorbelastet ist und sich Lage und Dimension sowohl der Fahrbahn als auch der Talbrücke im Ergebnis nur geringfügig verändern.

Durch die vorgesehenen Nebenbestimmungen wird auch das Schutzgut kulturelles Erbe nicht erheblich beeinträchtigt (vgl. unter A.V.8).

III. **Materiell-rechtliche Bewertung**

Nach Abwägung sämtlicher von der Planung berührten öffentlicher und privater Belange konnte der Plan für den Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach im Zuge der A 45 mit sechsstreifigem Ausbau in der Gemarkung Werdorf der Stadt Aßlar festgestellt werden.

1. **Planrechtfertigung**

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

Die Notwendigkeit des Ersatzneubaus der Talbrücke ergibt sich aus Gründen der Standsicherheit und Verkehrssicherheit.

Die Planrechtfertigung für den sechsstreifigen Ausbau der A 45 folgt aus dem Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409). Die Erweiterung des planfestgestellten Streckenabschnitts auf sechs Fahrstreifen ist im FStrAbG (Anlage: Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) in den vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuft (Ifd. Nr. 541, Projekt: AS Haiger/Burbach – AK Gambach).

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

Soweit im Anhörungsverfahren von Behörden und Stellen Stellungnahmen abgegeben und von Privaten Einwendungen erhoben wurden, trägt der festgestellte Plan diesen Belangen durch Zusagen des Trägers der Straßenbaulast der Bundesautobahn A 45 im vertretbaren Umfang Rechnung.

2. Alternativenprüfung

Als alternativlos stellt sich ein Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach dar, da nur so die bestehenden Sicherheitsdefizite behoben werden können.

Da für die Talbrücke Kreuzbach ein Ersatzneubau an gleicher Stelle erfolgt und die Anschlussbereiche nur geringfügig verändert werden, erfolgte zur Festlegung der Vorzugslösung eine kleinräumige Variantenuntersuchung zur Lage des Bauwerkes einschließlich der freien Strecke.

Ziel dieser Planung ist der Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach. Vor dem Hintergrund, dass ein sechsstreifiger Ausbau der A 45 erfolgen soll, wurde im Rahmen der Vorplanung untersucht, inwieweit die Lage des Bauwerks dahingehend optimiert werden kann, dass dieses einem annähernd richtlinienkonformen sechsstreifigen Ausbau entspricht. Dieser ist maßgebend für die Entscheidung zum Ersatzneubau der Talbrücke. Die Planung erfolgt bestandsorientiert ohne signifikante Änderung in Lage und Höhe.

Nach Prüfung der Bestandsachse der A 45 auf Richtlinienkonformität wurden unter Berücksichtigung der Vorgaben aus dem Bau, der Unterhaltung und Verkehrsführung während der Bauzeit sowie im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2010 folgende Aus- und Umbauvarianten der A 45 im Rahmen der Voruntersuchung betrachtet:

Variante 1: Sechsstreifiger Ausbau mit ca. 0,75 m Verschiebung der Achse gegenüber der Bestandsachse im Bauwerksbereich in nördliche Richtung unter Beibehaltung der bestehenden Verwindung im Bauwerksbereich.

Variante 2: Sechsstreifiger Ausbau mit Verschiebung der Planungsachse gegenüber der Bestandsachse in nördliche Richtung. Realisierung einer Zwischengeraden und Vermeidung einer Verwindung im Bauwerksbereich. Abrückung von der Bestandsachse in nördliche Richtung westlich des Bauwerks bis ca. 20 m und östlich bis ca. 3 m in südliche Richtung.

Variante 3: Sechsstreifiger Ausbau mit Verschiebung der Planungsachse gegenüber der Bestandsachse in nördliche Richtung. Realisierung einer Zwischengeraden und Vermeidung einer Verwindung im Bauwerksbereich. Abrückung von der Bestandsachse in nördliche Richtung westlich des Bauwerks bis ca. 12 m und östlich bis ca. 5 m in südliche Richtung.

Im Hinblick auf das östliche FFH-Teilgebiet (5316-304 „Salbeiwiesen bei Bechlingen und Breitenbachtal“) ist allen drei Varianten des sechsstreifigen Ausbaus östlich des Talbauwerks eine Achsverschiebung in südliche Richtung gemeinsam. Durch die Südverschiebung der Achse ist die Realisierung des Zwischenzustandes mit Ausbau des Brückenbauwerkes und Rückverziehung auf den Bestand östlich des Bauwerks nur mit provisorischen Übergängen möglich. Abhängig von der Variante kreuzt die jeweilige Planungsachse die Bestandsachse etwa zwischen Bau-km 1+550 und 1+575. Ab diesen Stationen ist mittels Hilfsachsen für die Richtungsfahrbahnen jeweils die Anbindung an den Bestand herzustellen, wobei zum Ausgleich des Versatzes in Lage und Höhe eine ca. 250 m lange Anpassungsstrecke erforderlich wird. Westlich des Talbauwerks lässt sich die Rückverziehung auf den Bestand bei den Varianten 1 und 3 etwa in Bau-km 0+355 und in Bau-km 0+335 bei Variante 2 realisieren. Eine vierte im Vorfeld untersuchte Variante mit Achsverschiebung in südliche Richtung gegenüber der Bestandsachse wurde aufgrund ihres Heranrückens an die Gaststätte „Jagdhaus“ sowie erhebliche Geländeüberschüttungen im Bereich des südöstlichen Widerlagers des Talbauwerks verworfen.

Alle Varianten beginnen am Schnittpunkt zum in Richtung Dortmund liegenden Abschnitt Lemptal bei Betr.-km 156,336. Das Ende des Planungsabschnittes in Richtung Hanau am Übergang zum Planungsabschnitt Bechlingen liegt bei allen Varianten bei Betr.-km 158,749 im Nullpunkt zweier Wendeklothoiden. Die Übergabepunkte am Beginn und Ende der Baustrecke gelten als Fixpunkte. Alle Streckenvarianten werden mit dem Regelquerschnitt RQ 36 mit sechs Fahrstreifen und Standstreifen geplant. Die Unterscheidung in Grund- und Aufriss wird bei der jeweiligen Variante beschrieben. Ziel ist es, unter Berücksichtigung einer ausgewogenen Trassierung, die Bauwerkskosten möglichst gering zu halten. Die Bauwerke der beiden Wegeüberführungen sind Einfeldbauwerke mit einer lichten Weite von jeweils 38 m. Bei einem sechsstreifigen Ausbau über die komplette Strecke wird Bauwerk 03 erneuert. Das Bauwerk 02 entfällt ersatzlos. Die bestehende Entwässerung muss bei allen Varianten gleichermaßen angepasst werden. Es ist die Neuanlage von Retentionsbodenfilterbecken geplant.

2.1 Variante 1

Die Trassierung der Variante 1 erfolgt analog der Betriebskilometrierung von nordwestlicher in südöstliche Richtung. Sie beginnt in Richtung Dortmund mit Bau-km 0+000 am Schnittpunkt mit dem Planungsabschnitt Lemptal und endet in Richtung Hanau bei Bau-km 2+413,128 am Übergang zum Planungsabschnitt Bechlingen. Die Ausbaulänge beträgt 2.413,1 m. Es ist folgende Elementfolge vorgesehen:

$R \infty - A 550 - R 1.300 - A 435 - A 400 - R 1.200 - A 400 - A 375 - R 950 - A 480$

Die Defizite der Bestandsachse werden wie folgt verbessert:

- $R = 1.300$ m nach der Geraden mit $L > 700$ m (Gleichung 4 RAA)
- Keine Klothoide $A \leq R/3$

Die Achse der Variante 1 verläuft zunächst in Lage der Bestandsachse (= Lage der Planungsachse des Abschnittes Lemptal). Im Bauwerksbereich ist die Achse gegenüber der Bestandsachse nach Norden verschoben, so dass für die Herstellung und Abbruch der beiden Teilbauwerke Baufreiheit besteht, jedoch unter Beibehaltung der bestehenden Verwindung im Bauwerksbereich. Östlich des Talbauwerks kreuzt die Planungsachse den Bestand und verläuft etwa zwischen Bau-km 1+575 und Bau-km 2+325 mit einer maximalen Abrückung von ca. 3,0 m südlich der Bestandachse. Am Ende des Planungsabschnittes zum Abschnitt Bechlingen hin verläuft die Achse wieder in Lage der Bestandachse. Bei Variante 1 sind für die Richtungsfahrbahnen getrennte Gradienten mit jeweils 8 m Abstand von der Achse vorgesehen. Neben dem Talbauwerk ist auch das Überführungsbauwerk 03 zu erneuern, ein weiteres Überführungsbauwerk 02 entfällt. Für das Talbauwerk selbst ist eine Reduzierung der Bauwerkslänge auf 236 m vorgesehen.

2.2 Variante 2

Die Trassierung der Variante 2 erfolgt analog der Betriebskilometrierung von nordwestlicher in südöstliche Richtung. Sie beginnt in Richtung Dortmund mit Bau-km 0+000 am Schnittpunkt mit dem Planungsabschnitt Lemptal und endet

in Richtung Hanau bei Bau-km 2+410,214 am Übergang zum Planungsabschnitt Bechlingen. Die Ausbaulänge beträgt 2.410,2 m.

Es ist folgende Elementfolge vorgesehen:

$R \infty - A 435 - R 1.300 - A 435 - R \infty - A 300 - R 900 - A 375 - A 375 - R 1000 - A 465$

Die Defizite der Bestandsachse werden wie folgt verbessert:

- $R = 1.300$ m nach der Geraden mit $L > 700$ m (Gleichung 4 RAA)
- Keine Klothoide $A \leq R/3$
- Durch Einschaltung der Zwischengeraden, wodurch ca. 90 % des Bauwerks in einer Geraden liegen, wird eine Verwindung im Bauwerksbereich vermieden
- Die weitgehende Lage des Brückenbauwerks in der Geraden ermöglicht eine konstante Querneigung von 2,5 % (Sägezahn) auf dem Bauwerk.

Die Achse der Variante 2 verläuft zunächst in Lage der Bestandsachse (= Lage der Planungsachse des Planungsabschnittes Lemptal), verschwenkt dann bis ca. 20 m nördlich der Bestandachse und geht vor dem Brückenbereich in eine Gerade über. Östlich des Talbauwerks nähert sich die Achse wieder bis auf ca. 3 m der Bestandachse an, kreuzt den Bestand und verläuft etwa zwischen Bau-km 1+550 und Bau-km 2+325 mit einer maximalen Abrückung von ca. 3,0 m südlich der Bestandachse. Am Ende des Planungsabschnittes zum Abschnitt Bechlingen hin verläuft die Achse wieder in Lage der Bestandachse. Die maximale Abrückung im Bauwerksbereich beträgt am westlichen Widerlager ca. 16 m. Bei Variante 2 sind für die Richtungsfahrbahnen getrennte Gradienten mit jeweils 8 m Abstand von der Achse vorgesehen. Bei Variante 2 ist, neben dem Talbauwerk, das Überführungsbauwerke 03 zu erneuern. Für das Talbauwerk selbst ist eine Reduzierung der Bauwerkslänge auf 236 m vorgesehen.

2.3

Variante 3

Die Trassierung der Variante 3 erfolgt analog der Betriebskilometrierung von nordwestlicher in südöstliche Richtung. Sie beginnt in Richtung Dortmund mit Bau-km 0+000 am Schnittpunkt mit dem Planungsabschnitt Lemptal und endet

in Richtung Hanau bei Bau-km 2+412,665 am Übergang zum Planungsabschnitt Bechlingen. Die Ausbaulänge beträgt 2.412,6 m.

Es ist folgende Elementfolge vorgesehen:

R ∞ – A 450 – R 1.300 – A 435 – R ∞ – A 300 – R 900 – A 350 – A 350 – R 975
– A 475

Die Defizite der Bestandsachse werden wie folgt verbessert:

- R= 1.300 m nach der Geraden mit $L > 700$ m (Gleichung 4 RAA)
- Keine Klothoide $A \leq R/3$
- Durch Einschaltung der Zwischengeraden, wodurch ca. 80 % des Bauwerks in einer Geraden liegen, wird eine Verwindung im Bauwerksbereich vermieden
- Die weitgehende Lage des Brückenbauwerks in der Geraden ermöglicht eine konstante Querneigung von 2,5 % (Sägezahn) auf dem Bauwerk.

Die Achse der Variante 3 verläuft zunächst in Lage der Bestandsachse (= Lage der Planungsachse des Planungsabschnittes Lemptal), verschwenkt dann bis ca. 12 m nördlich der Bestandachse und geht vor dem Brückenbereich in eine Gerade über. Östlich des Talbauwerks nähert sich die Achse wieder der Bestandachse an, kreuzt den Bestand schließlich und verläuft etwa zwischen Bau-km 1+575 und Bau-km 2+325 mit einer maximalen Abrückung von ca. 3,0 m südlich der Bestandachse. Am Ende des Planungsabschnittes zum Abschnitt Bechlingen hin verläuft die Achse wieder in Lage der Bestandachse. Die maximale Abrückung im Bauwerksbereich beträgt am westlichen Widerlager ca. 9,5 m. Bei Variante 3 sind für die Richtungsfahrbahnen getrennte Gradienten mit jeweils 8 m Abstand von der Achse vorgesehen.

2.4

Ausschlaggebende Kriterien zur Wahl der Variante

Die untersuchten Varianten sind unter sicherheitstechnischen Aspekten und der möglichen Realisierung des Planungsauftrags gleichwertig zu betrachten. Als ausschlaggebende Kriterien zur Wahl der Vorzugvarianten verbleiben konstruktive und technische Aspekte des Brückenbaus, Gesichtspunkte der Umweltver-

träglichkeit und die Baukosten. Aus umweltfachlicher Sicht ist es zum derzeitigen Planungsstand schwierig eine Variante zu favorisieren, da die Unterschiede in der Betroffenheit der Schutzgüter sehr gering sind. So ist der umweltrelevante Eingriff in das Wasserschutzgebiet bei allen Varianten sehr ähnlich. Der flächenmäßige Eingriffsumfang bei den anderen Schutzgütern unterscheidet sich – soweit in der jetzigen Planungsschärfe abschätzbar – nur geringfügig. Bei Variante 2 und 3 ist in Teilbereichen die Verlegung eines Wirtschaftsweges erforderlich. Außerdem wird von diesen beiden Varianten eine Nassstaudenflur beansprucht. Entscheidungs- und verfahrensrechtlich relevant ist eine Betroffenheit des vorhandenen FFH-Gebiets, das sich mit drei Teilflächen im unmittelbaren Planungsraum befindet. Vorbehaltlich eines näheren Nachweises kann hier nur die Variante empfohlen werden, die sowohl hinsichtlich einer flächenmäßigen Inanspruchnahme als auch einer indirekten Wirkung durch Schadstoffe die geringsten Auswirkungen erwarten lässt. Dabei handelt es sich um Variante 2. Dem steht allerdings der vergleichsweise größte Eingriff und der Verlust eines Nassstaudenflurs sowie die Beeinträchtigung des Ufergehölzsaums des Kreuzbaches gegenüber. Aus brückenbautechnischer Sicht ist Variante 1 aufgrund der Verwindung im Bereich des Bauwerks zu verwerfen, wohingegen die Varianten 2 und 3 als gleichwertig betrachtet werden können. Hinsichtlich der Investitionskosten muss bei Variante 1 aufgrund der schwierigen Bautechnologie mit derzeit nicht abschätzbaren Zusatzkosten gerechnet werden. Mit rd. 45,875 Mio. € bei sechsstreifigem Ausbau im Planungsbereich bzw. mit rd. 37,575 Mio. € bei Realisierung des Planungsauftrages liegt Variante 2 nur knapp über den Kosten der Variante 3 (45,275 Mio. € bzw. 36,845 Mio. €).

Rangfolge Raumstrukturelle Wirkung:

$V 1 = V 2 = V 3$

Rangfolge verkehrliche Beurteilung und Verkehrsführung:

$V 1 = V 2 = V 3$

Rangfolge Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung:

$V 3 = V 2 > V 1$

Rangfolge Umweltverträglichkeit:

$V 2 = V 3 > V 1$

Rangfolge Wirtschaftlichkeit (Investitionskosten):

V 3 > V 2 > V 1 (ohne Bewertung)

Zusammenfassend sind, bei nahezu gleicher Bewertung der Varianten, letztlich der etwas geringere Flächeneingriff sowie die gegenüber Variante 2 etwas geringeren Investitionskosten ausschlaggebend für Variante 3 als Vorzugsvariante. Dieser Argumentation kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gefolgt werden.

3. Dimensionierung

3.1 Allgemeines

Der planerisch zu betrachtende Bereich der A 45 umfasst den Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach einschließlich der anschließenden Streckenabschnitte zwischen den Betr.-km 156,336 und Betr.-km 158,749. Die Baulänge beträgt 2.413 m. In Höhe von Betr.-km 156,735 liegt an der Richtungsfahrbahn Dortmund der Parkplatz "Lemper Berg". Die Aus- und Einfahrten sind im Zuge eines sechsstreifigen Ausbaus entsprechend umzubauen. In Fahrtrichtung Hannover befindet sich in Höhe von Betr.-km 158,450 der ehemalige Parkplatz „Am Behlkopf“, der als Deponieaus- und -einfahrt genutzt wird.

Die A 45 ist im Bestand vierstreifig. Der bestehende Querschnitt kann die vorhandene und prognostizierte Verkehrsbelastung nicht mehr bewältigen und soll auf drei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn erweitert werden. Die vorhandene Achse wird aufgrund der Einordnung des Bauwerkes in das bestehende Netz prinzipiell beibehalten. Im Zuge der Erneuerung des Talbauwerkes und dem Ausbau der A 45 erfolgte eine Überprüfung der bestehenden Trassierung in Grund- und Aufriss. Zur Vermeidung zusätzlicher Eingriffe ist es vorrangiges Ziel, die bestehende Autobahn in ihrer Linienführung beizubehalten. Abweichungen gegenüber den Trassierungsgrenzwerten der RAA wurden geprüft und, soweit möglich, überplant.

3.2 Planung und Entwurfsgrundlagen

Bei der Planung hat die Vorhabenträgerin die für die Straßenplanung und den Straßenbau geltenden Richtlinien, wie z.B. die Richtlinie für die Anlage von Autobahnen, (vgl. FGSV, RAA, Ausgabe 2008) und auch das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (vgl. FGSV, HBS, Teil A Autobahn, Ausgabe 2015) berücksichtigt.

Die A 45 verbindet die Metropolregionen Rhein-Main und Ruhrgebiet. Auf 153 Kilometern (Nordrhein-Westfalen 90 km / Hessen 63 km) führt sie über 53 Talbrücken (Nordrhein-Westfalen 31 /Hessen 22). Auf Grund ihrer Verbindungsfunktion ist die A 45 eine sehr wichtige Fernverkehrsverbindung im Netz der Bundesfernstraßen und ist der Straßenkategorie A0 außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion zugeordnet. Somit wird die A 45 in die Entwurfsklasse EKA 1 A eingestuft. Für die freie Strecke ist ein Regelquerschnitt RQ 36 nach RAA Bild 3 und für das Brückenbauwerk ein Regelquerschnitt RQ 36 B nach RAA Bild 8 vorgesehen. Im Bauwerksbereich wird die Mittelkappe auf Grund der Bauwerkslänge von > 100 m mit einer Breite von 3,50 m ausgebildet.

Aufgrund des ausgeprägt bewegten Geländes der Naturräume Oberes und Unteres Dilltal und Dillwesterwald lässt sich die Streckencharakteristik als angepasst an Topografie und Siedlungsstruktur bezeichnen.

3.3 Verkehrsuntersuchung

Die zu erneuernden Talbrücken sind eine erhebliche volkswirtschaftliche Investition und müssen den in dem vorgesehenem Nutzungszeitraum von min. 70 Jahren voraussichtlich erforderlichem Verkehrsbedarf gerecht werden. Aus diesem Grund wurde die künftige zu erwartende Verkehrsentwicklung der Strecke ermittelt und ein erforderlicher sechsstreifiger Ausbau bei den Talbrücken berücksichtigt.

Nach Vorliegen der Ergebnisse zur Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015 im Februar 2017 erfolgte im Laufe des Jahres 2017 eine Fortschreibung der "Verkehrsuntersuchung sechsstreifiger Ausbau der A 45 (Lgr. HE/NW – AK Gambach)", die mit Stand Januar 2018 abgeschlossen wurde. Im Rahmen dieser

Verkehrsuntersuchung wurde auch der der Planung zu Grunde gelegte Analysefall auf das Jahr 2015 hin fortgeschrieben.

Im Rahmen der vorgenannten Verkehrsuntersuchung, Stand Januar 2018, erfolgte eine Fortschreibung der Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2030 (Prognosefall P1-1 und P1- 2). Dabei wurden alle geplanten Maßnahmen im Untersuchungsgebiet und im erweiterten Untersuchungsgebiet, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 oder in der Bedarfsplanung des Landes Hessen als indisponible Maßnahmen oder als vordringlicher Bedarf enthalten sind, einschließlich des vierstreifigen Ausbaus der B49 zwischen Limburg und Wetzlar, als realisiert unterstellt.

Das der Verkehrsuntersuchung zur A 45 zugrundeliegende Verkehrsmodell ebenso wie die Prognosedaten entsprechen dem Stand der Technik.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist an der Erstellung der Methodik der Verkehrsuntersuchung nichts zu beanstanden. Der Planung liegt eine in fachlicher und zeitlicher Hinsicht nachvollziehbare und ausreichende Verkehrsuntersuchung zugrunde.

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung erfolgte eine überschlägige Bewertung der Leistungsfähigkeit anhand von Maximalwerten aus der Spitzenstundenbetrachtung und typischen Kapazitätskennwerten unter Beachtung des HBS 2015, Teil A – Autobahnen. (vgl. FGSV, HBS, Teil A Autobahn, Ausgabe 2015).

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen zeigten, dass an den Knotenpunkten im Streckenverlauf der A 45 zwischen der Landesgrenze Nordrhein-Westfalen / Hessen und dem Gambacher Kreuz nach dem sechsstreifigen Ausbau überwiegend eine gute bis ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs erreicht werden kann. Ausnahmen bilden lediglich das Gießener Südkreuz durch die starken Einfädelungsströme von der BAB 485 aus Richtung Gießen in Richtung Hanau sowie mehrere plangleiche Knotenpunkte in Anbindung der Ein-/Ausfahrtsrampen an das nachgeordnete Straßennetz. Gleichermaßen weisen die Streckenabschnitte der A 45 im Planfall eine gute bis ausreichende Verkehrs-

qualität auf. Lediglich zwischen dem Gambacher Kreuz und dem Gießener Südkreuz sind auch nach dem sechsstreifigen Ausbau aufgrund der hohen Verkehrsbelastung Engpässe zu erwarten.

3.4 Festlegung der Entwurfsgrößen

Die Dimensionierung des planfestgestellten Vorhabens entspricht nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde den einschlägigen technischen Regelwerken. Der festgestellte Plan trägt den an eine Straßenplanung zu stellenden Anforderungen Rechnung. Er beachtet die Verpflichtung der Träger der Straßenbaulast, die Bundesfernstraßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern (vgl. § 3 Abs. 1 FStrG). Die Vorhabenträgerin hat bei der Planung die geltenden straßenbautechnischen Richtlinien berücksichtigt.

Da es sich um einen Ersatzneubau handelt, erfolgt die Planung bestandsorientiert ohne signifikante Änderung in Lage und Höhe. Die A 45 ist durch eine an die Topographie angepasste Linienführung mit fast steter Folge von Radienelementen gekennzeichnet. Die Ursprungstrassierung aus den 60- und 70- Jahren folgt im Planungsbereich in Hessen im Wesentlichen dem Dilltal, jedoch abgesetzt innerhalb des Höhenzuges des Gladenbacher Berglandes. Auf Grund des steten Wechsels von Bergen und Tälern ist die Trasse durch eine kurze Abfolge von Hoch- und Tiefpunkten entsprechend dem Geländeverlauf geprägt.

Die Baustrecke beginnt am Hochpunkt zwischen den beiden Talbauwerken Lemptal und Kreuzbach bei Betr.-km 156,336 (Bau-km 0+000,000) und endet östlich des ehemaligen Parkplatzes „Am Behlkopf“ bei Betr.-km. 158,749 (Bau-km 2+412,665). Somit ergibt sich eine Baulänge von 2,413 km. Es handelt sich um den Um- und Ausbau eines bestehenden Straßenzuges. Innerhalb der Baustrecke befindet sich keine Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz. Eine Verkehrsregulierung über eine Verkehrsbeeinflussungsanlage ist nicht vorhanden und innerhalb der Planungsmaßnahme nicht vorgesehen.

Innerhalb des Planungsabschnittes befindet sich in Höhe von Bau-km 0+400 der Parkplatz „Lemper Berg“ an der Richtungsfahrbahn Dortmund und an der

Richtungsfahrbahn Hanau in Höhe von Bau-km 2+100 der ehemalige Parkplatz „Am Behlkopf“, der zurzeit aufgrund einer befristeten Duldung des Straßenbau-
lastträgers als Deponieaus- und -einfahrt genutzt wird.

3.4.1 Linienführung

Die vorliegende Planung folgt im Wesentlichen der Bestandstrassierung der A 45. Die Achse verläuft zunächst in Lage der Bestandsachse (= Lage der Planungsachse des Planungsabschnittes Lemptal). Zur Baufeldfreihaltung einer Richtungsfahrbahn im Bereich des Talbauwerkes sowie zur Ausschaltung der Wendeklothoide im Bauwerksbereich verschwenkt die Achse dann bis ca. 12 m nördlich der Bestandsachse und geht vor dem Brückenbereich in eine Gerade über. Östlich des Talbauwerks nähert sich die Achse wieder der Bestandsachse an, kreuzt den Bestand schließlich und verläuft etwa zwischen Bau-km 1+575 und Bau-km 2+325 mit einer maximalen Abrückung von ca. 3,0 m südlich der Bestandsachse, um einen Eingriff in das nördlich der A 45 befindliche FFH-Gebiet zu vermeiden. Am Ende des Planungsabschnittes zum Abschnitt Bechlingen hin verläuft die Achse wieder in Lage der Bestandsachse. Die maximale Abrückung im Bauwerksbereich beträgt am westlichen Widerlager des Talbauwerks ca. 9,5 m. Die Mindestparameter der RAA werden bei der Lageplantrassierung eingehalten.

Die Trassierung wurde so gewählt und soweit optimiert, dass sie Defizite der Bestandstrasse in der Linienführung und Querneigung verbessert. Die Zwangspunkte, die Übergabepunkte zu den sich anschließenden Planungsabschnitten Lemptal und Bechlingen als auch die zu beachtenden Elemente der Topographie (Bestehende tiefe Einschnittslage am Übergang zum Abschnitt Lemptal), Infrastruktur, das bestehende Straßen- und Wegenetz und geschützte Objekte (Wasserschutzgebiet, FFH-Gebiet) wurden berücksichtigt. Die Trassierung der vorliegenden Planung ist demnach nicht zu beanstanden.

3.4.2 Höhenplan

Die bestehende Autobahn orientiert sich im Aufriss am bestehenden Höhenzug des Gladenbacher Berglandes.

Am Beginn und am Ende der Baustrecke verläuft die bestehende Trasse im Einschnitt mit einer Einschnittstiefe von ca. 18 m am Baubeginn und ca. 12 m am Ende der Baustrecke. Der Höhenunterschied zwischen Baubeginn und Bauende beträgt ca. 40 m (OK Fahrbahn), wobei die Autobahn durchgängig in West-Ost-Richtung fällt.

Die Mindestentwurfparameter der RAA werden weitestgehend eingehalten. (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 1a, S. 41).

Bei Steigungsstrecken mit einer Länge $L > 500$ m und Längsneigungen $s > 2,0$ % war zu prüfen, ob die Anordnung von Zusatzfahrstreifen erforderlich ist. Dies trifft für den Streckenabschnitt Bau-km 0+000 bis 1+140 der Richtungsfahrbahn Hanau zu. Für die A 45 wurde eine Verkehrsuntersuchung mit dem Ergebnis erstellt, dass für den genannten Abschnitt eine Verkehrsqualität der Stufe C erreicht wird. Es ist somit nach RAA Abschnitt 8.1 kein Zusatzfahrstreifen erforderlich. Die Richtlinie empfiehlt für Autobahnabschnitte mit Entwässerung über Bordrinnen eine Mindestlängsneigung von $s = 0,7$ %, um den Wasserabfluss in den Entwässerungsleitungen zu gewährleisten. Auf Grund der vorhandenen Topographie sowie dem Erfordernis, die erforderlichen Sichtweiten zu realisieren, kann der Empfehlung nicht in allen Streckenabschnitten mit Bordentwässerung gefolgt werden. Hier werden Sonderlösungen für die Entwässerung notwendig, denen gegenüber einer Änderung der Gradienten mit $\min s = 0,7$ % aufgrund der weiträumigen Auswirkungen der Vorzug zu geben ist. Die Mindestlängsneigungen in Verwindungsbereichen in der Fahrbahnmitte und am Rand nach RAA und RAS-Ew werden durch diese Festlegung nicht unterschritten.

3.4.3 Querschnitt

Die geplante Baumaßnahme sieht die Verbreiterung der A 45 von vier auf sechs Fahrstreifen mit Seitenstreifen vor. Als Regelquerschnitt der durchgehenden Strecke wird ein RQ 36 gemäß RAA 2008 vorgesehen, im Bauwerksbereich entsprechend ein RQ 36B.

Das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahn wird über Bankette in die fahrbahnbegleitenden Mulden abgeleitet und über diese den parallel verlaufenden

Kanalsträngen und weiterführend zu den Wasserbehandlungs- und /oder Rückhalteanlagen zugeführt. In den Kurvenbereichen wird das Oberflächenwasser im Mittelstreifen in Bordrinnen gesammelt und über Straßenabläufe in die Rohrleitungen im Mittelstreifen eingeleitet. In zentralen Punkten wird das Wasser zu den außenliegenden Entwässerungseinrichtungen transportiert und über diese weitergeführt. Die Straßenabläufe werden als Ablauf 500 x 500 mm ausgebildet.

Die genehmigte Planung berücksichtigt auch, dass die A 45 im Bereich des Vorhabens eine Militärstraße ist. Die dafür erforderlichen Richtlinien (Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) und Richtlinien für militärische Infrastrukturforderungen an Straßen (RIST)) werden eingehalten (vgl. die Zusage unter A.VI.5). Damit erfüllt die A 45 im planfestgestellten Abschnitt – wie auch im Bestand – die Anforderungen an eine Militärstraße, MLC 50/50-100 gemäß dem Nato-Standardisierungsabkommen (Standardization agreement – STANAG) (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 1a, S. 36).

3.4.4 Verkehrssicherheit

Die Vorhabenträgerin hat sich in ihrer Planung auch hinreichend mit der Verkehrssicherheit befasst. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die Planung die Verkehrssicherheit gegenüber der Bestandsvariante deutlich verbessert und eine ausreichende Verkehrssicherheit gewährleistet.

Maßgebliche Sicherheitsdefizite der bestehenden Autobahn resultieren aus der Überlastung des Autobahnquerschnittes aufgrund der hohen Verkehrsdichte. Durch den sechsstreifigen Ausbau wird dieses Sicherheitsdefizit beseitigt.

Durch den künftigen sechsstreifigen Ausbau des Streckenabschnittes wird die Qualität des Verkehrsablaufes deutlich erhöht. Es werden zusätzliche Sicherheitspotentiale, insbesondere durch die möglichst richtlinienkonforme Anpassung der Trassierung in Grund- und Aufriss und hier speziell bei den Querneigungen und in den Verwindungsbereichen, geschaffen.

Die Unfallstatistik auf dem betrachteten Streckenabschnitt der A 45 zeigt keine Auffälligkeiten zur Eingrenzung von Trassierungsschwachpunkten.

Generell besitzt die A 45 im Ausbauabschnitt Querneigungen von 2,5 bis 3,5 % auch in den Radienbereichen von $R= 1.000$ m und $R= 1.200$. Hier erfolgt in der Neuplanung eine Ausführung entsprechend dem geltenden Regelwerk.

Weiterhin wird die erforderliche Haltesichtweite zwischen Bau-km 0+320 und 0+700 sowie 1+700 und 2+180 in Bereichen der Überlagerung der Kurvenradien mit den Kuppenhalbmessern nicht eingehalten. Durch entsprechende Mittelstreifenaufweitungen mit Abrückung der Schutzeinrichtungen, Vergrößerung der Kuppenhalbmesser und getrennte, aufeinander abgestimmte Gradienten der Richtungsfahrbahnen wird die Situation verbessert, so dass lediglich minimale, punktuelle Unterschreitungen der Sichtweiten verbleiben (siehe hierzu nachrichtliche Unterlage 1a, S 41f.). Im Zuge der Voruntersuchung und des Vorwurfs wurde jeweils ein Sicherheitsaudit durchgeführt. Die Ergebnisse wurden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Zwar werden bei der genehmigten Planung nicht alle Parameter der RAA 2008 vollständig eingehalten, es wurde jedoch dafür gesorgt, dass die Haltesichtweiten im Vergleich zum Bestand optimiert werden. Da entsprechend der Unfallstreckentypenkarte und Unfallliste das Unfallgeschehen im Bereich der Talbrücke und den angrenzenden Streckenabschnitten als unauffällig einzustufen ist, eine Unfallhäufung eines besonderen Unfalltyps oder eine auffällige Unfallstelle nicht festgestellt werden konnte, mussten planerisch keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die einschlägigen technischen Regelwerke beachtet und Abweichungen begründet wurden.

Dieser Argumentation kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gefolgt werden.

3.5 Verlegung von Straßen und Wegen

Durch die Baumaßnahme erfolgt keine Änderung am klassifizierten Straßennetz. Östlich des Talbauwerks Kreuzbach befindet sich in Bau-km 1+335 süd-

lich der Autobahntrasse im Abstand von ca. 60 m vom vorhandenen Fahrbahnrand der BAB die ehemalige Gaststätte „Jagdhaus“. Der vorhandene Weg bei Bau-km 1+411 über die A 45 im Zuge des Bauwerks 2 diente der Erreichbarkeit der Gaststätte. Da die Gaststätte zwischenzeitlich vom Baulastträger erworben wurde, kann das Bauwerk 2 nunmehr entfallen.

Das ländliche Wegenetz wird in der vorhandenen Struktur beibehalten. Änderungen oder Ergänzungen außerhalb der Anpassungen an den sechsstreifigen Ausbau im unmittelbaren Trassenbereich der A 45 sind nicht vorgesehen. Die bestehenden Befestigungen der Wege werden bei Anpassung in gleicher Weise wiederhergestellt. Bei Wegen mit Langholzabfuhr sind größere Radien in der Streckenführung und den Anbindungen eingeplant. Aufgrund des Anschlusses sehr großer Bewirtschaftungseinheiten in Land- und Forstwirtschaft mit vorwiegender Anwendung von Großgeräten, werden die ländlichen Wege gegenüber den RLW mit einer befestigten Breite von 3,5 m ausgebaut.

3.6 Ehemaliger Parkplatz „Am Behlkopf“

Innerhalb des Planungsabschnittes befindet sich in Fahrtrichtung Hanau in Höhe von Bau-km 2+140 der ehemalige Parkplatz „Am Behlkopf“, der zurzeit als Deponieaus- und -einfahrt genutzt wird.

Im Zuge des hier planfestzustellenden Vorhabens ist der Rückbau dieses ehemaligen Parkplatzes geplant. Dies wurde im Rahmen der Anhörungsverfahren von Seiten der Stadt Aßlar mit Schreiben vom 4. November 2019, des Lahn-Dill-Kreises (Abfallwirtschaft Lahn-Dill) mit Schreiben vom 6. November 2019 sowie des Regierungspräsidiums Gießen; Dez. 42.2 und Dez. 43.2, mit Schreiben vom 21. Oktober 2022 kritisiert. Alle Beteiligten fordern vielmehr den Beibehalt der Behelfsabfahrt. Dieser Forderung kann jedoch nicht entsprochen werden. Die Ausnahmegenehmigung bzw. Duldung zur Nutzung des Parkplatzes wurde bereits 1996 von Seiten des Bundes zunächst bis 2005 befristet ausgesprochen und mit Schreiben vom 27. November 2006 ausdrücklich nur bis 2024 verlängert. Auf einen möglichen Bestandsschutz können sich die Beteiligten somit nicht berufen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass der Rückbau des ehemaligen Parkplatzes nicht durch den

sechsstreifen Ausbau der A 45 bedingt ist, sondern die Behelfsabfahrt aufgrund der vom Straßenbaulastträger lediglich befristet eingeräumten Nutzungsmöglichkeit bis 2024 entfällt. Die Planung ohne die Behelfsabfahrt entspricht hierbei dem Endzustand nach 2024 unter Berücksichtigung der Entscheidung des Bundes über eine Nichtverlängerung der Duldung.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stehen dieser Vorgehensweise keine rechtlichen oder sachlichen Gesichtspunkte entgegen. Der Schwerlastverkehr, welcher das Abfallwirtschaftszentrum (AWZ) anfährt, ist nunmehr über das nachgeordnete Netz abzuwickeln. Die Bundesstraße B 277 und die Landesstraße L 3376 sind aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung in der Lage, den prognostizierten Mehrverkehr aufzunehmen. Die Verkehrsuntersuchung des AWZ Aßlar zeigt auf, dass die Zunahme des Schwerlastverkehrs aufgrund der Schließung der Behelfsabfahrt zu keiner signifikanten Änderung der Verkehrsbelastungen führt (vgl. die Ausführungen unter C.III.3.7). Bereits die Schließung der Behelfsabfahrt im Analysezeitraum der Verkehrsuntersuchung 2019 zeigte, dass dies im nachgeordneten Straßennetz zu keinen weitreichenden Problemen führte. Sollte es widererwarten aufgrund des Mehrverkehrs zu einer spürbaren zusätzlichen Belastung kommen, werden hierfür entsprechende Maßnahmen an den betroffenen Straßen durch die zuständigen Behörden der jeweiligen Straßenbaulastträger umgesetzt werden müssen, wie beispielsweise eine Optimierung von Knotenpunkten, Optimierung von Lichtsignalanlagen oder Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Stadt Aßlar bzw. der Lahn-Dill-Kreis bereits seit langer Zeit Kenntnis von der Schließung der Behelfsabfahrt und den möglichen Konsequenzen für das nachgeordnete Straßennetz hatten. Der Bund hatte in mehreren Schreiben, beispielsweise vom 18. Oktober 1996 an das damalige Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen sowie 27. November 2006 und 3. Dezember 2018, beide an den Lahn-Dill-Kreis, darauf hingewiesen, dass eine entsprechende Lösung für die Abwicklung des Verkehrs über das nachgeordnete Netz mit der Straßenverkehrsbehörde gefunden werden müsse. Dies hätte selbstverständlich auch mögliche Anpassungen beinhaltet.

Der Lahn-Dill-Kreis (hier: Abfallwirtschaft Lahn-Dill) trägt darüber hinaus vor, dass aufgrund des Wegfalls der Behelfsabfahrt die rechtzeitige Erreichbarkeit

der A 45 für Rettungsdienst, Feuerwehr sowie sonstige Hilfskräfte nicht mehr gegeben sei. Durch eine Neuordnung der Einsatzabschnitte (beispielsweise Zuweisung des Streckenabschnitts zwischen der Anschlussstelle Ehringshausen und Wetzlarer Kreuz an die Feuerwehr der Gemeinde Ehringshausen) könnte die Einhaltung der vorgesehenen Rettungsfristen jedoch gewährleistet werden. Darüber hinaus könnte die bestehende Betriebsdienstzufahrt im Bereich der Talbrücke Bornbach genutzt werden. Die Abteilung Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz des Lahn-Dill-Kreises hat im Rahmen der Beteiligungen (sowohl Ursprungsverfahren als auch 1. Planänderung) keine derartigen Bedenken geäußert.

Das Regierungspräsidium Gießen, Dez. 42.2, trägt darüber hinaus in seiner Stellungnahme vom 21. Oktober 2022 vor, dass der Pachtvertrag zwischen der Stadt Aßlar sowie dem Lahn-Dill-Kreis als Deponiebetreiber explizit unter der auflösenden Bedingung geschlossen wurde, dass die „[...] Behelfsausfahrt zur Nutzung als Zufahrtsstraße zur Verfügung steht“. Dies stellt jedoch eine rein privatrechtliche Regelung zwischen der Stadt und dem Lahn-Dill-Kreis dar, die im Zweifel entsprechend des geplanten Endzustandes ohne Behelfsabfahrt angepasst werden kann und bereits hätte angepasst werden können.

3.7

Anschlussstelle im Bereich des ehemaligen Parkplatzes „Am Behlkopf“

Die Stadt Aßlar forderte in Ihrer Stellungnahme vom 4. November 2019 darüber hinaus die Errichtung einer dauerhaften Auf- und Abfahrt von und zur Landesstraße L 3376.

Mit dem Bundesverkehrsministerium wurden in der Vergangenheit mehrfach Gespräche bzgl. einer zusätzlichen Anschlussstelle im Bereich des ehemaligen Parkplatzes geführt. Bereits von Seiten des Bundes wurde eine solche Anschlussstelle zum einen wegen einzuhaltender Mindestabstände zu benachbarten Knotenpunkten abgelehnt. Dieser Einschätzung kann die Planfeststellungsbehörde folgen. Maßgebliches Regelwerk für die Anordnung von Knotenpunkten im Zuge von Autobahnen ist die Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA). Für die hier vorliegende Entwurfsklasse 1 A sind aus netzplanerischen Gründen außerhalb von bebauten Gebieten Mindestachsabstände benachbarter Knotenpunkte von 8,0 km anzustreben. Zwischen der bereits bestehenden

Anschlussstelle Ehringshausen und dem Autobahnkreuz Wetzlar liegt ein Achs-
abstand von 7,9 km vor. Eine zusätzliche Anschlussstelle würde diesen Ab-
stand im Ergebnis noch deutlich verkürzen. Dies stellt gleichzeitig ein typisches
Sicherheitsdefizit gem. Empfehlungen für Sicherheitsaudits von Straßen
(ESAS) dar. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde könnte eine solche An-
schlussstelle innerhalb des Mindestachsabstandes nur in Betracht kommen,
wenn dies aufgrund besonderer Umstände zwingend erforderlich wäre. Denn
nur dann könnten auch die Sicherheitsbedenken zurückgestellt werden. Solche
Umstände sind jedoch vorliegend nicht ersichtlich. Insbesondere der zu erwar-
tende Mehrverkehr kann eine solche Ausnahme nicht begründen.

Die nachträglich vorgelegte Verkehrsuntersuchung der AWZ Aßlar von Mai
2020 zeigt auf, dass bereits im Bereich des Querschnitts des AWZ im Jahr 2019
lediglich mit 190 Fahrzeugen, im Planfall 2030 mit 200 Fahrzeugen zu rechnen
ist. Für die Ortslage Bechlingen zeigt der Vergleich der Planfälle (mit und ohne
Behelfsabfahrt im Jahr 2030) eine Zunahme um 25 Fahrzeuge. Für die Ortslage
Aßlar zeigt dieser Vergleich eine Zunahme um 130 Fahrzeuge (L 2276) bzw.
115 Fahrzeuge (B 277). Für dieses nicht signifikant erhöhte Verkehrsaufkom-
men ist eine reguläre Anschlussstelle, unter Berücksichtigung der o.g. Sicher-
heitsbedenken, nicht zu rechtfertigen

Daher ist eine dauerhafte Zu- und Abfahrt auch mangels überörtlicher Verkehrs-
bedeutung abzulehnen.

4. Naturschutz und Landschaftspflege

Das Vorhaben ist mit dem Belang des Naturschutzes und der Landschafts-
pflege vereinbar.

4.1 Bestandserfassung

Durch die Vorhabenträgerin wurde eine Bestandserfassung der Biotop- und
Nutzungstypen sowie faunistische Erfassungen aus dem Jahr 2012 (vgl. Flora-
Fauna-Gutachten, nachrichtliche Unterlage 19.5a) vorgelegt. Die Klassifizie-
rung der Lebensräume bzw. Nutzungsstrukturen erfolgte in enger Anlehnung
an die Biotoptypenliste in den Materialien M 8 des „Leitfadens für die Erstellung
landschaftspflegerischer Begleitpläne zu Straßenbauvorhaben in Hessen“,

2. Fassung vom Mai 2017. Die vorgenannte Biotoptypenliste wurde als Material M8 KV(alt) in die 3. Fassung des vorgenannten Leitfadens vom April 2021, ergänzt um Hinweise zum gesetzlichen Biotopschutz, übernommen. Somit liegt der Klassifizierung eine hinreichend aktuelle Methode zugrunde. Mit den durchgeführten Untersuchungen sind entsprechend den Vorgaben des Kartiermethodenleitfadens Fauna und Flora bei straßenrechtlichen Eingriffsvorhaben in Hessen (3. Fassung, September 2020 (Hessen Mobil)) Arten(gruppen) mit besonderer Planungsrelevanz, die für die Zulassung des Vorhabens von entscheidender Bedeutung sind, berücksichtigt worden. Hierzu zählen u.a. die Arten der Anhänge II bzw. IV der FFH-Richtlinie. Hinsichtlich einer Beschreibung der erfassten und nachgewiesenen Arten wird verwiesen auf die entsprechenden Ausführungen im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, S 19ff. (nachrichtliche Unterlage 19.1a Anlage 1a) sowie im Flora-Fauna-Gutachten (nachrichtliche Unterlage 19.5a, S 37ff).

Aufgrund einer nachträglichen Erweiterung des Untersuchungsraumes erfolgten die Kartierungen zunächst in einem kleineren Untersuchungsraum. In Ergänzung hierzu wurde zusätzlich das Gutachten zum Ausbau der BAB 45 – Ersatzneubau der Talbrücken Bechlingen und Bornbach – einbezogen, da sich dieses hinsichtlich des Untersuchungsraumes mit dem vorliegenden Vorhaben überschneidet. Diesem Gutachten sind weitere Daten aus dem Jahr 2015 zu entnehmen.

Darüber hinaus wurde durch die Vorhabenträgerin eine erneute Biotoptypenkartierung beauftragt, die im Jahr 2022 durchgeführt wurde, die jedoch noch nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens ist (vgl. die Ausführungen unter C.III.4.4.4). Hierbei zeigte sich, dass keine artenschutzrechtlich relevanten Änderungen der Biotoptypen zu verzeichnen sind und somit im Wesentlichen von vergleichbaren Habitatbedingungen für die Fauna ausgegangen werden kann (vgl. Nachricht der Vorhabenträgerin vom 27. November 2023).

Vor diesem Hintergrund kommt die Planfeststellungsbehörde zu der Einschätzung, dass die Ergebnisse der bestehenden faunistischen Untersuchungen weiterhin nutzbar sind.

4.2 Zulässigkeit des Vorhabens nach § 34 BNatSchG (Natura 2000)

Im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens auf das FFH-Gebiet 5316-304 „Salbeiwiesen bei Bechlingen und Breitenbachtal“ wurde eine Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt (vgl. die nachrichtliche Unterlage 19.4a). Diese Prüfung ergab für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass erhebliche Beeinträchtigungen für alle maßgeblichen Bestandteile und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes ausgeschlossen werden können und das geplante Projekt verträglich im Sinne der FFH-Richtlinie ist.

4.2.1 Allgemeine Gebietsbeschreibung

Das 136 ha umfassende FFH-Gebiet „Salbeiwiesen bei Bechlingen und Breitenbachtal“ (DE 5316-304) besteht aus insgesamt 6 Teilgebieten und umfasst Wiesenkomplexe mit überwiegend artenreichen, teilweise hervorragend entwickelten Salbei-Glatthafer-Wiesen sowie gemähte und beweidete Halbtrockenrasen auf Diabas und Diabastuff. Es erstreckt sich über die naturräumlichen Einheiten 320 „Gladenbacher Forst“ sowie 348 „Marburg-Gießener Lahntal“ in den naturräumlichen Haupteinheiten D 39 „Westerwald“ und D 46 „Westhessisches Bergland“. Überregional bedeutsam ist das Gebiet vor allem für die Erhaltung der Formvielfalt des LRT 6510 und seiner Vegetation sowie als Hauptverbreitungsgebiet der Ameisenbläulinge.

4.2.2 Erhaltungsziele und Schutzzweck der im Wirkungsbereich der Maßnahme vorkommenden Arten

Nach der Begriffsdefinition in § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG gelten als Erhaltungsziele die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands eines natürlichen Lebensraumtyps von gemeinschaftlichem Interesse, einer in Anhang II der Richtlinie 92/43/EWG oder in Artikel 4 Absatz 2 oder Anhang I der Richtlinie 2009/147/EG aufgeführten Arten, für deren Schutz das Gebiet ausgewählt worden ist. Nach dem Inkrafttreten der Natura 2000-Verordnung vom 16. Januar 2008 (GVBl. I S.30), zuletzt aktualisiert durch die Verordnung über die Natura 2000-Gebiete im Regierungsbezirk Gießen vom 31. Oktober 2016 (StAnz. 45, S. 1266 ff.), sind die Erhaltungsziele im Verordnungswege verbindlich festgesetzt worden.

Die Erhaltungsziele nachfolgender LRT nach Anhang I der FFH-Richtlinie (einschließlich vorkommender charakteristischer Arten) sowie Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie waren zu untersuchen:

- LRT 6510 (Magere Flachland-Mähwiesen)
- Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea nausithous*)
- Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea teleius*)

Bezüglich einer detaillierten Darstellung der Erhaltungsziele wird verwiesen auf die Ausführungen der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung zum Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach (nachrichtliche Unterlage 19.4a, S. 3ff.).

4.2.3 Vorhabenbedingte Auswirkungen auf die Lebensraumtypen und Arten des FFH-Gebietes

Die Untersuchung wurde anhand verschiedener Wirkfaktoren nach Lambrecht et al. (2004) und Lambrecht & Trautner (2007) durchgeführt, welche speziell für Natura 2000-Verträglichkeitsprüfungen entwickelt wurden. Im Rahmen der Betrachtung zeigt sich, dass für das vorliegende Vorhaben „Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach“ lediglich 2 relevante Wirkfaktoren („baubedingten Veränderung abiotischer Standortfaktoren“ sowie „betriebsbedingte Schad- und Fremdstoffeinträge“) Auswirkungen auf das FFH-Gebiet aufweisen können. Im Übrigen konnte eine Beeinträchtigung durch andere Wirkfaktoren ausgeschlossen werden (die detaillierte Wirkfaktorenanalyse kann der nachrichtlichen Unterlage 19.4a, S. 12ff. entnommen werden).

Als Wirkraum, in dem vorhabenbedingte Wirkprozesse Beeinträchtigungen auslösen können, wurde der maximale Durchmesser der beiden Teilgebiete Nr. 5 und Nr. 6 (ca. 600 m) festgelegt.

Wirkfaktor „baubedingte Veränderung abiotischer Standortfaktoren“

Der zum einen relevante Wirkfaktor einer baubedingten Veränderung abiotischer Standortfaktoren wird durch die Abrissarbeiten der Talbrücke Kreuzbach, insbesondere das Zerkleinern des Abbruchmaterials, in direkter Umgebung des FFH-Gebietes bedingt, da hierbei basische Stäube emittiert werden, die Auswirkungen auf den pH-Wert des Bodens haben können.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass nicht von einem generellen negativen Effekt auf den LRT 5610 durch kalkhaltige Baustäube auszugehen ist. Die Lebensraumflächen der Anhang II-Arten Heller- und Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling überschneiden sich dabei größtenteils mit den Flächen dieses LRT 6510. Auch die Futterpflanze der Arten (*Sanguisorba officinalis*) ist als „Charakterart“ der entsprechenden Subassoziation des LRT 6510 zu betrachten. Die soeben beschriebenen geringen Auswirkungen lassen daher auch Schlüsse auf eine Beeinträchtigung der Futterpflanze zu. Auch für die Pflanze selber ist keine höhere Empfindlichkeit gegenüber kalkhaltigen Stäuben bekannt.

Um eine Beeinträchtigung des LRT 6510 sowie der Lebensräume der Anhang II-Arten jedoch mit Sicherheit ausschließen zu können, ist die Zerkleinerung der Abrissmaterialien in Bereichen Abseits der Lebensraumflächen bzw. in FFH-gebietsfernen Flächen, möglichst in einer topografischen Einschnittslage, durchzuführen. Sollte dies nicht ohne erheblichen Aufwand umzusetzen sein, so ist der Zerkleinerungsvorgang beispielsweise durch eine Einhausung abzuschotten und ggf. eine Wasserbenetzung des Zerkleinerungsvorgangs vorzunehmen (vgl. planfestgestellte Maßnahme V 4).

Wirkfaktor „betriebsbedingte Schad- und Fremdstoffeinträge“

Durch den Straßenverkehr kommt es betriebsbedingt zu Stickstoffemission (NO_x und NO_3) und zur Immission dieser Stoffe auf den Boden und die Vegetation. Um die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf die Vegetation in den FFH-Gebieten im Hinblick auf die Stickstoffdeposition beurteilen zu können, ist eine Berechnung des Stickstoffeintrags unter Beachtung des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) erfolgt. Unter Berücksichtigung des damals geltenden HBEFA 4.1 wurde die Verträglichkeitsprüfung im Rahmen der 1. Planänderung nochmals aktualisiert.

Da der LRT 6510 zu den gegenüber Stickstoffeinträgen empfindlichen Lebensräumen zählt, wurde eine Berechnung des Stickstoffeintrages durchgeführt. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass bei dem geplanten Vorhaben die er-

mittelte maximale Gesamtbelastung i. H. v. 21 kg N/ha*a den nach Standort-eigenschaften spezifizierten Critical Load des LRT 6510 (23-40 kg N/ha*a) auf keiner Teilfläche des FFH-Gebietes überschreitet (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.4a, S 33a). Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des LRT durch Stickstoffeinträge können somit ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus wurde eine Betroffenheit der Lebensräume des dunklen- und hellen Wiesenknopf-Ameisenbläulings untersucht. Wie bereits dargestellt, überschneiden sich die Lebensraumflächen der Anhang II-Arten größtenteils mit den Flächen des LRT 6510 und auch die Futterpflanze der Arten (*Sanguisorba officinalis*) ist als „Charakterart“ der entsprechenden Subassoziation des LRT 6510 zu betrachten. Daher konnte die o.g. Critical-Load-Spanne des LRT 6510 vorliegend ebenfalls herangezogen werden. Auch hier zeigt sich somit, dass die maximale Gesamtbelastung den Critical Load auf keiner Teilfläche überschreitet und daher erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensräume und somit der Erhaltungsziele der vorgenannten Anhang II-Arten ausgeschlossen werden können.

Die Mehrmengen an Stickstoff durch den relevanten Prognoseplanfall sind vorliegend relativ niedrig im Vergleich zur Vorbelastung. Wegen der eindeutigen Ergebnisse konnte hier eine nähere Prüfung der Depositionsberechnungen und auch eine vom Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie in seiner Stellungnahme vom 8. November 2019 erwähnte Dokumentation der Ausbreitung als entbehrlich angesehen werden.

Anfang des Jahres 2022 wurde die neue Version 4.2 des HBEFA veröffentlicht, die bei der Berechnung des verkehrsbedingten Stickstoffeintrages zu berücksichtigen war. Daher wurde ergänzend im August 2022 eine Stellungnahme des Ingenieurbüros Lohmeyer vom 29. Juli 2022 in Bezug auf die Auswirkungen des neuen Handbuchs auf den Stickstoffeintrag vorgelegt. Berücksichtigt wurden hierbei zudem die „Hinweise zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Straßen“ (H PSE) - Stickstoffleitfaden Straße, Aus-

gabe 2019. Im Ergebnis ist festzustellen, dass auch mit Anwendung der Emissionsdatenbank HBEFA 4.2 keine wesentlichen Änderungen zum Stickstoffeintrag gegenüber den Ergebnissen des bereits bestehenden Gutachtens aus dem Jahr 2021 zu besorgen sind. Im Vergleich ist sogar von leicht geringeren Konzentrationen auszugehen (vgl. Stellungnahme „Autobahn A 45, Kreuzbachtalbrücke, Auswirkungen des HBEFA4.2 auf Stickstoffeintragsbetrachtungen“, S. 3, Bestandteil der nachrichtlichen Unterlage 19.4a).

Summarische und kumulative Wirkungen

Summarische und kumulative Wirkungen sind vorliegend auszuschließen. (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.4a, S. 37a).

4.2.4 Ergebnis

Die Verträglichkeitsprüfung ergab somit für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass erhebliche Beeinträchtigungen für alle maßgeblichen Bestandteile und Erhaltungsziele des Natura 2000-Gebietes ausgeschlossen werden können und das geplante Projekt verträglich im Sinne der FFH-Richtlinie ist.

4.3 Artenschutz

Wie die Prüfung der planfestgestellten Unterlagen durch die Planfeststellungsbehörde ergeben hat, stehen dem Vorhaben keine Vorschriften des nationalen bzw. des europäischen Artenschutzes entgegen. Es sind, auch auf Grund der planfestgestellten Maßnahmenplanung und der Auflagen unter A.V.1, keine Beeinträchtigungen der im Planungsraum nachgewiesenen besonders oder streng geschützten Arten oder europäischen Vogelarten zu befürchten. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 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

landschaftspflegerischen Begleitplanes mit artenschutzrechtlichem Fachbeitrag (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 19.1a mit Anlage 1a), den Maßnahmenplänen (vgl. planfestgestellte Unterlagen Nr. 9.1a), den Maßnahmenblättern (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2a.), den Bestands- und Konfliktplänen (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 19.2a) sowie dem Flora-Fauna-Gutachten (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 19.5a).

4.3.1 Maßnahmenplanung

Zum Schutz der Arten und zur Vermeidung von Konflikten sind Maßnahmen zur Vermeidung der Verbotstatbestände entwickelt worden, die in den festgestellten Unterlagen berücksichtigt und mit Auflagen (vgl. unter A.V.1 und A.V.2) gesichert wurden:

- V 1 Errichtung von Bautabuzonen zum Schutz des Wiesenknopf-Ameisenbläulings,
- V 6_{AS} Schutz von Gebäude bewohnenden Fledermausarten,
- V 7 Jahreszeitliche Beschränkung der Maßnahmen an Gehölzen zum Schutz der Gehölzbrüter,
- V 8_{AS} Baufeldfreimachung zum Schutz der Avifauna zum Schutz der Bodenbrüter,
- V 9_{AS} Vergrämung und Umsiedlung von Reptilien,
- V 12 Errichtung von Schutzzäunen (Bauzaun) zum Schutz des Wiesenknopf-Ameisenbläulings,
- V 13 Errichtung von Schutzzäunen (Reptilienschutzzaun),
- V 14_{AS} Baufeldfreimachung zum Schutz der Haselmaus,
- A 8_{CEF} Habitatoptimierung zur Schaffung von Reptilienhabitaten.

4.3.2 Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Prüfung

Durch die zuvor benannten Maßnahmen wird sichergestellt, dass durch das Vorhaben keine der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote) bezüglich der besonders oder streng bzw. europäisch geschützten Arten verwirklicht werden.

Im Rahmen einer Relevanzprüfung wurden zunächst diejenigen Arten von einer weiteren Prüfung ausgeschlossen,

- deren natürliches Verbreitungsgebiet nicht im Bereich des geplanten Vorhabens und seiner Umgebung liegt (Zufallsfunde, Irrgäste),
- die zwar Vorkommen im Gesamtuntersuchungsgebiet haben, jedoch nicht im artspezifischen Wirkraum vorkommen oder
- die zwar im generellen artspezifischen Wirkraum vorkommen, die jedoch gegenüber den Wirkungen des konkreten Vorhabens unempfindlich sind.

Bei diesen Arten konnte das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG von vornherein ausgeschlossen werden. Eine Auflistung der im Untersuchungsraum anzunehmenden bzw. nachgewiesenen Arten und die Relevanz der entsprechenden Art für dieses Vorhaben (inkl. eventuellem Ausschlusskriteriums) ist der Tabelle 3 des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags zu entnehmen (nachrichtliche Unterlage 19.1a, Anlage 1a, S. 23a ff.).

Für die übrigen Vogelarten mit einem ungünstig-unzureichenden oder ungünstig-schlechten Erhaltungszustand in Hessen bzw. für alle übrigen Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (vgl. hierzu die Darstellung in der vorgenannten Tabelle 3 der nachrichtlichen Unterlage 19.1a, Anlage 1a, S. 23a ff.) wurde auf Artniveau mittels des „Musterbogens für die artenschutzrechtliche Prüfung“ (Anhangs 1 des „Leitfadens für die artenschutzrechtliche Prüfung in Hessen“) das Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG geprüft:

Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Im Ergebnis ist mit dem zugelassenen Vorhaben kein Verstoß gegen das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG normierte Tötungsverbot verbunden.

Betriebsbedingt ist eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos für Individuen der europäischen Vogelarten bzw. der nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Arten auszuschließen, da bereits jetzt eine hohe Verkehrsbelastung

(> 50.000 Kfz) besteht. Zur Vermeidung der Tötung von streng geschützten Reptilienarten (Zauneidechse und Schlingnatter) werden die Tiere so vergrämt, dass sie sich bauzeitlich auf unmittelbar benachbarte, geeignete Habitate zurückziehen (planfestgestellte Maßnahme V 9_{AS}). Durch die Anlage eines Reptilienschutzzaunes (planfestgestellte Maßnahme V 13) kann hierbei eine Rückwanderung der Reptilien in das Baufeld verhindert werden. Zusätzlich werden, bei Bedarf, in Bereichen ohne unmittelbar angrenzende, geeignete Lebensräume frühzeitig Umsiedlungen auf im Vorfeld zu schaffende Ersatzhabitate (planfestgestellte Maßnahme A 8_{CEF}) durchgeführt.

Für alle relevanten Vogelarten mit einem Vorkommen/Revieren innerhalb oder in der Nähe von Eingriffsbereichen kann durch die jahreszeitliche Beschränkung von Gehölzmaßnahmen eine Verletzung oder Tötung von Individuen (inkl. deren Entwicklungsstadien) vermieden werden (planfestgestellte Maßnahme V 7). Insbesondere für die Brutvogelart Bachstelze besteht durch temporäre und dauerhafte Flächeninanspruchnahme die Gefahr einer Verletzung oder Tötung von Individuen. Durch die planfestgestellte Maßnahme V 8_{AS} werden Offenlandflächen mit potentiellen Vorkommen von Brutvogelarten vor Beginn der Brutperiode gemulcht, um ein Ansiedeln von Arten zu verhindern. Darüber hinaus darf die Baufeldfreimachung lediglich außerhalb der Brutzeit stattfinden, damit es durch die Bauarbeiten zu keiner signifikanten Erhöhung des Verletzungs- und Tötungsrisikos kommt.

Individuenverluste der Haselmaus können aufgrund der Beachtung artspezifischer Aktivitätszeiträume der Haselmaus im Rahmen der Baufeldfreimachung und Eingriffe in den Boden ebenso ausgeschlossen werden (planfestgestellte Maßnahme V 14_{AS}).

Das Brückenbauwerk als potentiell geeignetes Fledermausquartier wird bereits jetzt von der Vorhabenträgerin regelmäßig auf ein Fledermausvorkommen kontrolliert. Rechtzeitig vor dem Abriss werden geeignete Einflugmöglichkeiten verschlossen, ebenso wie Spalten am Bauwerk. Hangplätze werden mit Buchenholzteer bestrichen. Die Brückenbauwerke werden vor den Abrissarbeiten

nochmals auf eventuell vorhandene Individuen von Fledermausarten kontrolliert und bei Bedarf in ein geeignetes Habitat verbracht (vgl. hierzu die planfestgestellte Maßnahme V 6_{AS} „Schutz von Gebäude bewohnenden Fledermausarten“). Zwar stellt das Gebiet unterhalb der Talbrücke ein stark frequentiertes Jagdgebiet des Großen und Kleinen Abendseglers, des Großen Mausohrs, der Nordfledermaus, der Wasserfledermaus sowie der Zwergfledermaus dar, allerdings kann aufgrund der hohen Mobilität dieser Arten eine Beeinträchtigung gewohnter Flugrouten und eine daraus resultierende Tötung von Individuen ausgeschlossen werden.

Die vom Dunklen und Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläuling besiedelten Grünlandflächen werden als Bautabuzonen festgelegt (vgl. planfestgestellte Maßnahme V 1). Da sich die Vorkommensbereiche teilweise auf den geplanten Reptilienhabitaten befinden, sind diese auch bereits aufgrund der planfestgestellten Maßnahme V 13 durch einen Schutzzaun abgegrenzt. Bereiche außerhalb der Reptilienflächen werden durch die Errichtung eines Bauzauns abgegrenzt (vgl. planfestgestellte Maßnahme V 12). Ein Tötungsrisiko für diese Art kann daher ebenfalls ausgeschlossen werden.

Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Weiter ist bzgl. der relevanten Arten auch kein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG erfüllt, da keine wild lebenden Tiere der streng geschützten Arten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich gestört werden.

Feldsperling, Klappergrasmücke, Neuntöter, Stieglitz, Türkentaube, Weidemeise sowie Wiesenknopf-Ameisenbläulinge gelten bereits als nicht besonders störungsempfindliche Arten. Doch auch für andere Arten sind grundsätzlich anlagebedingte zusätzliche Störeffekte oder Zerschneidungswirkungen aufgrund der Artspezifika und der bereits vorhandenen und stark frequentierten Fahrbahn der A 45 nicht zu besorgen.

Bei Bedarf stehen Vogelarten, insbesondere für baubedingte Einwirkungen, darüber hinaus alternative Habitate in angrenzenden Wäldern außerhalb des

Wirkbereichs der Baumaßnahme zur Verfügung. Nach Beendigung der Baumaßnahmen ist zum Teil eine erneute Besiedlung der ursprünglichen Reviere möglich.

Eventuelle betriebsbedingte Störungen durch Lärmemissionen können durch die Anlage der ohnehin vorgesehenen Lärmschutzwände vermieden werden. Das Brutvorkommen des Schwarzspechtes als bedingt störungsempfindliche Art liegt mit rd. 80 m Entfernung zum geplanten Vorhaben außerhalb der art-spezifischen Fluchtdistanz von 60 m.

Temporäre Einflüsse auf die Jagd- bzw. Flugaktivität der relevanten Fledermausarten im Bereich der Talbrücke und entlang linearer Strukturen während der Bauzeit (insbesondere in den Nachtstunden) sind aufgrund der hohen Flexibilität und Mobilität der Arten bezüglich ihrer Jagdhabitats und Flugrouten nicht zu erwarten. Die temporäre Ausweichung auf andere Nahrungsflächen ist möglich.

Bei Umsetzung der bereits oben erläuterten Vergrämußungsmaßnahmen der Reptilien (vgl. planfestgestellte Maßnahme V 9_{AS} inkl. planfestgestellte Maßnahmen V 13 und A 8_{CEF}) ist auch bzgl. dieser Arten keine relevante Störung durch das Vorhaben zu besorgen.

Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Darüber hinaus werden Fortpflanzungs- und Ruhestätten der relevanten Vogelarten unter Berücksichtigung der vorgesehenen jahreszeitlichen Beschränkung bei den Gehölzmaßnahmen sowie der Baufeldfreimachung (Maßnahmen V 7 und V 8_{AS}) nicht beschädigt oder zerstört (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Im räumlichen Zusammenhang bestehen darüber hinaus geeignete und nicht bereits anderweitig besetzte Ausweichmöglichkeiten für die vom Lebensraumverlust betroffenen Vogelarten.

Auch für andere Arten ist ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht zu besorgen.

Zwar dient das Brückenbauwerk grundsätzlich als Quartier für die Fledermausarten Wasserfledermaus und Zwergfledermaus, aufgrund des wechselseitigen Abbruchs des Bauwerks verbleibt jedoch jeweils die Gegenseite als potentielles Ausweichquartier bestehen. Nach Fertigstellung der Talbrücke können die Quartiere darüber hinaus wieder vollständig genutzt werden (vgl. auch die planfestgestellte Maßnahme V 6_{AS}).

Durch die Entfernung von Gehölzen kann es zu einem potentiellen Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus kommen. Es bestehen jedoch genügend Ausweichmöglichkeiten in der näheren Umgebung, sodass die Haselmaus auch weiterhin ausreichend Habitatstrukturen vorfinden wird und die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang für diese Art so gewahrt wird.

Für nachgewiesene Exemplare des Dunklen und Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläulings kann durch die Einrichtung einer Bautabuzone (vgl. planfestgestellte Maßnahme V 1) sowie die Errichtung von Bauzäunen und Reptilenschutzzäunen (vgl. planfestgestellte Maßnahmen V 12 und V 13) ein Eingriff in die Fortpflanzungs- und Ruhestätten vermieden werden.

Lebensräume der Schlingnatter und Zauneidechse, die aufgrund der Maßnahme verloren gehen, können durch die planfestgestellte vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A 8_{CEF} und die damit verbundene Schaffung optimierter Lebensräume im räumlichen Zusammenhang wiederhergestellt und so die ökologische Funktion trotz alledem gewährleistet werden.

Hinsichtlich der sonstigen, ausschließlich nach nationalem Recht besonders und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten liegt nach § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor. Eine Betrachtung und Bewertung der Vorhabenwirkungen auf diese Arten erfolgt im Rahmen der Eingriffsregelung. Es werden im landschaftspflegerischen Begleitplan, soweit erforderlich,

Maßnahmen zur Kompensation getroffen, die geeignet sind, eventuelle Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen für diese Arten zu vermeiden, zu vermindern oder gegebenenfalls wiederherzustellen (vgl. hierzu die nachfolgenden Ausführungen unter C.III.4.4).

4.4 Genehmigung des Eingriffs in Natur und Landschaft

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

Das HAGBNatSchG konnte auf das vorliegende Vorhaben noch Anwendung finden. Das neue Hessische Naturschutzgesetz (HeNatG) vom 25. Mai 2023 (GVBl. 2023, 379), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 473, 475), sieht eine Übergangsregelung für bereits laufende Verfahren vor. Ein Vorhabenträger kann sich gemäß § 65 S. 1 HeNatG (2023) in einem Verwaltungsverfahren, das bei Inkrafttreten dieses Gesetzes noch nicht abgeschlossen ist, für die Anwendung des zuvor geltenden Rechts entscheiden. Die Vorhabenträgerin hat vorliegend der Planfeststellungsbehörde mit Nachricht vom 10. August 2023 firstgerecht mitgeteilt, für das vorliegende Projekt von der Übergangsregelung Gebrauch zu machen.

Die Vorhabenträgerin hat gem. § 17 Abs. 4 BNatSchG einen landschaftspflegerischen Begleitplan mit artenschutzrechtlichem Fachbeitrag und der weiteren Anlagen 2 und 3a (nachrichtliche Unterlage 19.1a), Maßnahmenpläne und –blätter (planfestgestellte Unterlagen 9.1a und 9.2a), den Bestands- und Konfliktplan (nachrichtliche Unterlage 19.2a) sowie ein Flora-Fauna-Gutachten (nachrichtliche Unterlage 19.5a) vorgelegt, in denen die Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes umfassend dargestellt und bewertet wurden.

Auf der Grundlage der so ermittelten vorhabenbedingten Beeinträchtigungen hat die Vorhabenträgerin Vermeidungs-, sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgeschlagen.

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

Das Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, führt jedoch nicht zu Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels. Der mit dem Eingriff verfolgte Zweck kann nicht mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft an einem anderen Ort erreicht werden. Wie die Prüfung der Varianten ergeben hat, sind anderweitig zufriedenstellende Lösungen nicht ersichtlich (vgl. dazu die Ausführungen unter C.III.2).

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

Auf dieser Grundlage konnte die Eingriffsgenehmigung erteilt werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat das Benehmen mit der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 7 Abs. 3 HAGBNatSchG hergestellt (vgl. Nachricht der oberen Naturschutzbehörde vom 10. Januar 2024).

4.4.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen

Das festgestellte Vorhaben entspricht den Anforderungen des Vermeidungs- und Minimierungsgebots gem. § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG. Die Schutzgüter

der Eingriffsregelung werden durch das Vorhaben weder anlage-, bau- oder betriebsbedingt mehr beeinträchtigt, als dies zur Erreichung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele notwendig ist.

Bereits im Rahmen der technischen Planung konnten Beeinträchtigungen minimiert bzw. verhindert werden. Zur Vermeidung und Minderung der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan darüber hinaus folgende Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen und planfestgestellt worden (vgl. hierzu auch die Darstellungen der planfestgestellten Unterlagen Nr. 9.1a und 9.2a sowie der nachrichtlichen Unterlage Nr. 19.1a):

- V 1 Errichtung von Bautabuzonen zum Schutz des Wiesenknopf-Ameisenbläulings,
- V 2 zeitliche Beschränkung der Baustelleneinrichtungsflächen gem. § 15 Abs.1 BNatSchG,
- V 3 Vermeidung von Bodenschäden,
- V 4 Minimierung der Staubimmissionen bei Brückenarbeiten,
- V 5 Bauzeitliche Fließgewässerschutz durch Verrohrung,
- V 6_{AS} Schutz von Gebäude bewohnenden Fledermausarten,
- V 7 Jahreszeitliche Beschränkung der Maßnahmen an Gehölzen zum Schutz der Gehölzbrüter,
- V 8_{AS} Baufeldfreimachung zum Schutz der Avifauna zum Schutz der Bodenbrüter,
- V 9_{AS} Vergrämung und Umsiedlung von Reptilien,
- V 10 Geordnete Lagerhaltung zur Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen,
- V 11 Bauzeitlicher Schutz von Fließgewässern und Gräben,
- V 12 Errichtung von Schutzzäunen (Bauzaun) zum Schutz des Wiesenknopf-Ameisenbläulings,
- V 13 Errichtung von Schutzzäunen (Reptilienschutzzaun),
- V 14_{AS} Baufeldfreimachung zum Schutz der Haselmaus.

Zusätzlich erfolgt eine Umweltbaubegleitung durch ein Fachbüro über den gesamten Bauzeitraum (vgl. Nebenbestimmung unter A.V.1).

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

4.4.2 Darstellung der erheblichen Beeinträchtigung

Das planfestgestellte Vorhaben führt zu erheblichen Beeinträchtigung des Naturhaushalts sowie des Landschaftsbildes im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG. Zu den anlage- und baubedingten Auswirkungen gehören Versiegelung, Bodenverdichtung, Standortveränderung und Verlust von Vegetationsbeständen sowie Störungen durch den Baustellenbetrieb. Diese Auswirkungen stellen Eingriffe im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, weil sie die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Der Naturhaushalt umfasst gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen. Hinsichtlich der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen, welche der Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach im Zuge der A 45 im Einzelnen hervorruft, wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.1a, S. 96a ff.) sowie auf die Ausführungen unter C.II.3 Bezug genommen. Die Prüfung hat gezeigt, dass von dem Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts für seine Bestandteile Boden, Wasser, Pflanzen und Tiere durch bau- und anlagebedingte Wirkungen ausgehen.

Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen (siehe C.III.4.4.1) verbleiben folgende erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft:

Biotoptypen und Pflanzen

- B1 Dauerhafter Verlust von Biotoptypen durch dauerhafte Flächeninanspruchnahme,
- B3 Verlust planungsrelevanter floristischer Artvorkommen,
- B4 Beschattung von Biotoptopen.

Boden

Bo1 Minderung von Bodenfunktion durch Flächenbeanspruchung und Verdichtung (anlagenbedingt).

Wasser

W1 Verlust von Infiltrationsfläche über qualifizierten Grundwasserleiter,

W3 Dauerhafte Verlegung von Fließgewässern.

Tiere

T1 Verlust von faunistischen Lebensräumen und Funktionsräumen.

4.4.3 Kompensationsmaßnahmen

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

Die Prüfung des Kompensationskonzepts der Vorhabenträgerin durch die Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass der durch das Vorhaben hervorgerufene Eingriff in Natur und Landschaft durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen oder ersetzt werden kann.

Zum Ausgleich der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen (vgl. hierzu auch die planfestgestellten Unterlagen Nr. 9.1a und 9.2a sowie die nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.1a):

- A / G1 Ansaat von Landschaftsrasen,
- A / G2 Gestaltung der Gewässerverlegung,
- A 3 Entsiegelung von bisher verseigelten Flächen,
- A 4 Wiederherstellung von Fließgewässern und Gräben, inkl. Ufergehölzentwicklung,
- A 5 Wiederherstellung von (straßenbegleitenden) Gehölzen,
- A 6 Wiederherstellung von Waldflächen,
- A 7 Wiederherstellung von Grünland,
- A 8_{CEF} Habitatoptimierung zur Schaffung von Reptilienhabitaten,
- A 9 Feuchtwiesenetablierung.

Zusätzlich ist die Zahlung einer Walderhaltungsabgabe vorgesehen.

Die Bilanzierung der Eingriffe und Kompensationsmaßnahmen (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.1a, Anhang 1) 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, seinerzeit vertreten durch Hessen Mobil, 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 nachrichtlichen Unterlage 19.1a, S. 128a, verbleibt unter Anrechnung der Ausgleichsmaßnahmen ein Kompensationsbedarf von 723.623 Biotopwertpunkten.

Zur Deckung des Kompensationsbedarfs ist zum einen die Maßnahme E 3 „Trockenrasenetablierung“ (12.850 Wertpunkte) vorgesehen. Zum anderen sind die planfestgestellten Maßnahmen E 2a und E 2b im Rahmen der Ökokontomaßnahmen „Auf der Schieferseite“ und „Mühlberg“ auf Flächen in der Gemarkung Sinn mit 710.773 Biotopwertpunkten vorgesehen (vgl. planfestgestellte Unterlagen 9.1a, Bl. 7 sowie 9.2a und nachrichtliche Unterlage 19.1a Anlage 2).

Die Ökokontomaßnahmen „Auf der Schieferseite“ sowie „Mühlberg“ erfüllen dabei die Voraussetzungen des § 16 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 10 HAGBNatSchG und konnten somit durch die Planfeststellungsbehörde als Ersatzmaßnahme für das hier planfestgestellte Vorhaben anerkannt werden. Nach § 16 Abs. 1 BNatSchG können Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die im Hinblick auf zu erwartende Eingriffe durchgeführt worden sind, als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen anerkannt werden, soweit u.a. die Voraussetzungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG erfüllt sind. Die Bevorratung von vorgezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mittels Ökokonten, Flächenpools oder anderer Maßnahmen, insbesondere die Erfassung, Bewertung oder Buchung vorgezogener Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Ökokonten, und deren Genehmigungsbedürftigkeit und Handelbarkeit richtet sich nach § 10 HAGBNatSchG. Vorlaufende Maßnahmen sind nur dann für die Kompensation eines Eingriffs anrechnungsfähig, wenn sie zuvor abgenommen und in ein Ökokonto eingebucht wurden. Dies ist hinsichtlich der vorgenannten Ökokontomaßnahmen gegeben. Ziel des Kernflächenkonzeptes ist der Prozessschutz im Wald. In den Maßnahmengebieten werden durch Hessen Forst, Forstamt Wetzlar, Eichen- und Buchenbestände durch gezielte Waldstilllegung aufgewertet. Der Lahn-Dill-Kreis als untere Naturschutzbehörde führt die Ökokonten. Der Planfeststellungsbehörde wurde ein Auszug aus den Ökokonten mit Stand 14. Oktober 2019 vorgelegt, aus dem sich ergibt, dass für das planfestgestellte

Vorhaben Vorbuchungen über insgesamt 710.773 Ökopunkte in die Ökokonten eingetragen wurden.

Die Planfeststellungsbehörde hat festgestellt, dass insgesamt ausreichend Ökopunkte für das Vorhaben reserviert wurden.

Durch den Ankauf von Ökopunkten wird vermieden, landwirtschaftliche Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen. In Anspruch genommene Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen und Flächen sind gemäß § 10 Abs. 5 Satz 1 HAGBNatSchG aus dem Ökokonto auszubuchen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen, Außenstelle Dillenburg, aufgegeben, die die Ökokonten führende Naturschutzbehörde über den Eintritt der Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses zu unterrichten, damit diese für die Ersatzmaßnahmen E 2a und E 2b die Ausbuchung aus den Ökopunktekonten vornehmen kann (vgl. Auflage unter A.V.1).

4.4.4 Vorbehaltsregelung gem. § 74 Abs. 3 HVwVfG

Die Entscheidung über die Zulassung des Eingriffs ist gemäß § 74 Abs. 3 HVwVfG teilweise unter dem Vorbehalt ergangen, ergänzende Unterlagen bzgl. des Eingriffs- und Ausgleichskonzeptes vorzulegen. Gemäß § 74 Abs. 3 HVwVfG kann die abschließende Entscheidung über einzelne Fragen im Planfeststellungsbeschluss vorbehalten werden, wenn hiervon die Gesamtregelung des Vorhabens nicht berührt wird. Die Planfeststellungsbehörde hat in diesem Fall der Vorhabenträgerin aufzugeben, noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde zu bestimmende Unterlagen rechtzeitig vorzulegen.

Die Planfeststellungsbehörde konnte hier von der Vorbehaltsregelung Gebrauch machen, da hinsichtlich der Planung noch ergänzende Unterlagen vorzulegen sind, die Realisierbarkeit und Geeignetheit der Eingriffs- und Ausgleichsplanung jedoch nicht in Zweifel steht.

Durch die Vorhabenträgerin wurde eine aktuelle Biotoptypenkartierung beauftragt, die im Jahr 2022 durchgeführt wurde. Die Ergebnisse liegen der Planfeststellungsbehörde seit November 2023 vor (vgl. Nachricht der Autobahn GmbH vom 27. November 2023).

Hierbei zeigt sich, dass für den direkten Eingriffsbereich eine Entwicklung der ursprünglich als Anpflanzungen und Schlagfluren erfassten Strukturen zu Baumhecken sowie eine Ausdehnung der vorhandenen Baumhecken festgestellt wurde.

Für die nahe der Autobahn lokalisierten Brachflächen und Feldraine zeigte sich hingegen eine Entwicklung zu Straßenrandflächen sowie eine Ausbreitung der Straßenränder zu Ungunsten von Gehölzstrukturen. Im Ergebnis beläuft sich die ermittelte Biotopwertdifferenz, unter Berücksichtigung der bereits vorgesehenen Maßnahmen zum Ausgleich, auf 31.374 Wertpunkte.

Aus artenschutzrechtlicher Sicht haben sich keinerlei Änderungen ergeben. Auch gesetzlich geschützte Biotope oder besonders wertvolle Flächen (wie beispielsweise LRTen) haben sich nicht entwickelt.

Als mögliche Ausgleichsmaßnahme ist die Inanspruchnahme einer Ökokontofläche vorgesehen und bereits abgestimmt (vgl. Nachricht der Vorhabenträgerin vom 28. November 2023). Ein Vertrag konnte jedoch bislang noch nicht geschlossen werden.

Durch die Vorhabenträgerin wurde darüber hinaus mit Nachricht vom 27. November 2023 mitgeteilt, dass sich die Erstellung der anzupassenden Unterlagen für das laufende Planfeststellungsverfahren durch das Fachbüro leider verzögern wird und eine zeitnahe Realisierung im Jahr 2023 bzw. Januar 2024 nicht zu erwarten sei.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde konnte trotz momentan fehlender, entsprechend aufbereiteter Unterlagen der Eingriff in Natur und Landschaft vorliegend unter dem o.g. Vorbehalt erteilt und der Planfeststellungsbeschluss in Gänze erlassen werden. Durch die Vorhabenträgerin wurde bereits eine detaillierte Darstellung der im Rahmen der Kartierung festgestellten Biotope vorgelegt. Der ebenfalls vorgelegte Schriftverkehr mit Hessen Forst zeigt auch, dass

das vorgesehene Ökokonto die ermittelte Biotopwertdifferenz vollständig ausgleichen kann.

Die Planfeststellungsbehörde hat somit keine Zweifel, dass das Eingriffs- und Ausgleichskonzept für das vorliegende Vorhaben auch unter Berücksichtigung der noch einzubringenden Planergänzung Bestand haben wird. Die Gesamtregelung des Planfeststellungsbeschlusses ist durch die vorbehaltenen Entscheidung über die veränderte Eingriffs- und Ausgleichsplanung nicht betroffen, so dass unter Vorbehalt entschieden werden konnte.

4.5 Umweltschadensrecht

Auf Grund der erfolgten Ermittlungen der Projektwirkungen i. S. v. § 19 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG führen 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.

4.6 Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG

Eine Ausnahme für die erhebliche Beeinträchtigung der gesetzlich geschützten Biotope

- natürliche oder naturnahe Bereiche fließender und stehender Binnengewässer einschließlich ihrer Ufer und der dazugehörigen uferbegleitenden natürlichen oder naturnahen Vegetation (§ 30 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG),
- seggen- und binsenreiche Nasswiesen (§ 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG) sowie
- magere Flachland-Mähwiesen und Berg-Mähwiesen nach Anhang I der Richtlinie 92/43/EWG (§ 30 Abs. 2 Nr. 7 BNatSchG)

konnte zugelassen werden.

Aus den Darstellungen im landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 19.1a) folgt, dass dauerhaft ein teilweiser Verlust eines Ufergehölzsaums auf einer Fläche von insgesamt 83 m², einer nährstoffreichen Feuchtwiese in Höhe von 111 m² sowie von Magerrasen verbraucht bzw. basenreicher Standorte auf einer Fläche von 72 m² zu verzeichnen ist.

Die Voraussetzungen für die Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG sind erfüllt. Hiernach können Ausnahmen von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen der Biotope ausgeglichen werden können. Wie die Prüfung des Maßnahmenkonzeptes ergeben hat, können die Eingriffe durch die festgestellten Ausgleichsmaßnahmen A 4, A 9 sowie E 3 nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig ausgeglichen werden. Die von der Vorhabenträgerin zunächst als Ersatzmaßnahme eingestufte landschaftspflegerische Maßnahme E 3 ist vorliegend als ein Ausgleich im Sinne des § 30 Abs. 3 BNatSchG einzustufen, da der Verlust der Magerrasenfläche gleichartig wiederhergestellt wird.

Die obere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium in Gießen hat hierzu das Einvernehmen erteilt (vgl. Nachricht der oberen Naturschutzbehörde vom 10. Januar 2024).

5. Forstrechtliche Genehmigungen

Die unter A.II.2 aufgeführte Genehmigung für die Umwandlung von Wald durch Rodung von Waldflächen zur dauerhaften und temporären Nutzungsänderung konnte nach § 12 Abs. 2 HWaldG i. V. m. § 9 BWaldG erteilt werden.

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Waldes und der Forstwirtschaft vereinbar. Im Rahmen der Abwägung waren die Belange der Verkehrssicherheit dem öffentlichen Interesse am Erhalt der für den Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach benötigten Waldflächen und der Rechte, Pflichten und wirtschaftlichen Interessen der Waldeigentümer gegenüberzustellen. Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gekommen, dass dem Belang der Verkehrssicherheit ein höheres Gewicht beizumessen ist und die Rodung genehmigt werden kann.

Für das Vorhaben ist dauerhaft Wald auf den Flurstücken in der Gemarkung Werdorf in einem Umfang von 5.714 m² zu roden. Die Rodung ist erforderlich, um den Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach umzusetzen. Im Rahmen der Baudurchführung müssen außerdem weitere 8.900 m² Wald temporär auf Flurstücken in der Gemarkung Werdorf in Anspruch genommen werden.

Bezüglich einer detaillierten Darstellung der betroffenen Flurstücke wird verwiesen auf die Tabellen 1 und 2 innerhalb der Waldflächenbilanz (nachrichtliche Unterlage Nr. 19.1a, Anlage 3a).

Eine vertretbare Planungsalternative ohne die Beanspruchung von Waldflächen ist nicht gegeben. Der erforderliche Waldflächenverlust wurde auf ein Mindestmaß reduziert. Nach Abschluss der Bautätigkeiten werden die bauzeitlich beanspruchten Flächen wiederhergestellt und mit einheimischen Laubbaumarten entsprechend der Standorteigenschaften aufgeforstet (siehe A.V.3). Der mit der Baumaßnahme verbundene forstrechtliche Eingriff wird darüber hinaus durch Zahlung einer Walderhaltungsabgabe ausgeglichen. Die Höhe orientiert sich dabei gem. § 2 Abs. 1 und 2 der Verordnung über die Walderhaltungsabgabe (WaldAbgV HE 2018) an den Grunderwerbskosten (aktueller Bodenpreis für landwirtschaftliche Nutzflächen gem. Bodenrechtwertinformationssystem; vorliegend 1,10 EUR / m²) zuzüglich der durchschnittlichen Kulturkosten i. H. v. 1 € / m² sowie der Höhe der zu rodenden Fläche. Die ursprünglich vorgesehene Maßnahme E 1 (Waldneuanlage zur Erweiterung der Waldflächen) in der Gemarkung Fritzlar entfällt (somit auch der entsprechende Maßnahmenplan, Unterlage 9 Bl. 6, sowie der entsprechende Grunderwerbsplan, Unterlage 10 Bl. 4).

6.

Klimaschutz

Nach § 13 Abs. 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905), haben „die Träger öffentlicher Aufgaben (...) bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen“. Zweck des KSG ist es,

zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten (§ 1 S. 1 KSG). Ziel des Gesetzes ist es, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent zu mindern. Bis zum Jahr 2045 sollen die Treibhausgasemissionen so weit gemindert werden, dass eine Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird; nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden (vgl. § 3 KSG). Zur Erreichung der Klimaschutzziele legt § 4 Abs. 1 KSG i. V. m. Anlage 2 jährliche Minderungsziele durch die Vorgabe von Jahresemissionsmengen u.a. für den Sektor Verkehr fest (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG).

Das KSG enthält keine weiteren Vorgaben zu den Anforderungen an das Berücksichtigungsgebot.

Die Planfeststellungsbehörde greift vorliegend auf die Bewertung des Bundes im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans zurück. Die Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf das globale Klima wurden im Rahmen der Feststellung des vordringlichen Bedarfs (Engpassbeseitigung) für den sechsstreifigen Ausbau der A 45 zwischen der Anschlussstelle Haiger/Burbach und dem Autobahnkreuz Gambach berücksichtigt. Die Bedarfsfeststellung (vgl. C.III.1) erfolgte auf Basis des vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Für die Bewertung von Projekten des Neu- und Ausbaus kommen im BVWP 2030 vier Bewertungsmodule zum Einsatz. Im Modul A werden alle monetarisierbaren Wirkungseffekte einschließlich Umweltindikatoren wie Klimagas in einer Nutzen-Kosten-Analyse erfasst (vgl. Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile). Die Ergebnisse können dem Projektinformationssystem PRINS entnommen werden (<https://www.bvwp-projekte.de/>).

Der Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach im Zuge der A 45 ist dabei Bestandteil des in PRINS beschriebenen Projekts „A 45 AS Haiger/Burbach - AK Gambach“ (A0045-G10-NW-HE). Unter Ziffer 1.6 ist bei „Veränderung der Abgasemissionen“ hinsichtlich der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) für das Gesamtprojekt im Planfall eine Zunahme bei Pkw von 13.149,91 t/a, bei Lkw von 1.701,00 t/a, insgesamt von 14.850,92 t/a angegeben, wobei die Veränderungen der Abgasbelastungen unter Verwendung des HBEFA-Ansatzes ermittelt wurden. Die Zunahme der Kohlendioxid-Emissionen führt in der Nutzen-Kosten-Analyse (siehe Ziffer 1.7 in PRINS) zu negativen Werten, der jährliche Nutzen liegt bei -2,153 Mio. €/Jahr, der Barwert der Nutzen bei -29,823 Mio. €. Betrachtet wurden auch die Lebenszyklusemissionen (dies sind laut Methodenhandbuch alle Treibhausgasemissionen, die mit den Erstinvestitionen, den Ersatzinvestitionen, der Streckenunterhaltung und dem Betrieb der zu bewertenden Infrastrukturmaßnahme verbunden sind). Die Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur des Projekts „A 45 AS Haiger/Burbach - AK Gambach“ sind mit einem jährlichen Nutzen von -0,858 Mio. €/Jahr und einem Barwert von -11,883 Mio. € angegeben.

In der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung (Modul B) sind die Gesamt-Kohlendioxid-Emissionen (CO₂), bestehend aus CO₂ aus Betrieb und CO₂-Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen, zusammengefasst worden und mit 20.768,140 t/a (Differenz Planfall-Bezugsfall = Prognose-Nullfall) angegeben, dies entspricht einem Nutzen von -3,011 Mio. €/a bzw. einem Barwert von -41,706 Mio. €.

Bei diesen Angaben ist zu berücksichtigen, dass sie sich auf das Gesamtvorhaben mit einer Länge von 63,2 km und dem Bauziel „Erweiterung auf 6 Fahrstreifen“ beziehen. Der hier zu betrachtende Abschnitt des Ersatzneubaus der Talbrücke Kreuzbach umfasst mit 2,413 km Länge ca. 3,8 % des Gesamtvorhabens. Legt man diesen prozentualen Anteil der Ermittlung der Treibhausgasemissionen zugrunde, ergibt sich für den Planfeststellungsabschnitt rechnerisch eine Zunahme von 789,19 t/a Gesamt-Kohlendioxid-Emissionen (CO₂).

Der Anteil der Lebenszyklusemissionen des Ersatzneubaus der Talbrücke Kreuzbach beläuft sich unter Zugrundelegung der obigen Angaben rechnerisch auf 224,85 t/a.

Die tatsächlichen baubedingten CO₂-Emissionen werden insbesondere von den im Rahmen der Ausführungsplanung zu konkretisierenden Baustoffen und Bauabläufen bestimmt und hier von den eingesetzten Energieträgern beim Einsatz von Baumaschinen und bei der Herstellung der Baustoffe. Eine konkrete Abschätzung der CO₂-Emissionen ist daher frühestens zum Zeitpunkt der Ausführungsplanung und der Vergabe möglich. Auch die späteren betriebsbedingten CO₂-Emissionen hängen von den eingesetzten Energieträgern ab.

Die Planfeststellungsbehörde geht zusammenfassend davon aus, dass das Vorhaben „Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach im Zuge der Bundesautobahn A 45“ mit zusätzlichen Treibhausgasemissionen verbunden ist und somit weder klimaneutral ist noch emissionsmindernd wirkt. Dieser Umstand wurde von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung berücksichtigt, steht der Zulassung des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Es besteht kein strikter Vorrang des Klimaschutzes gegenüber anderen Belangen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 - 1 BvR 2656/18 – Juris-Rn. 198).

Die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass dem Gesamtvorhaben „Sechsstreifiger Ausbau der A 45 zwischen der Anschlussstelle Haiger/Burbach und dem Autobahnkreuz Gambach“ im Bedarfsplan des Bundes (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 im Fernstraßenausbaugesetz) trotz prognostizierter Erhöhung der Treibhausgasemissionen ein vordringlicher Bedarf attestiert worden ist. Die Vorteile, die mit der Verwirklichung des Vorhabens verbunden sind, werden demnach höher gewertet als die Nachteile durch u. a. Treibhausgasemissionen. Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für die A 45 die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat, sind nicht ersichtlich (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 28. März 2013 – 9 A 22/11 – Juris-Rn. 28).

Der sechsstreifige Ausbau der A 45 zwischen der Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Hessen und dem Gambacher Kreuz trägt auch dazu bei, dass an den Knotenpunkten im Streckenverlauf die Leistungsfähigkeit gesteigert, der Verkehrsfluss erhöht und somit emissionsfördernde Stauereignisse reduziert werden können. Durch die gewählte Trasse wird die Inanspruchnahme von Böden oder Biotopen mit Funktionen als Treibhausgasspeicher oder Treibhausgasenke (bspw. Wälder) so gering wie möglich gehalten (vgl. die Ausführungen unter C.III.5)

Weiterhin liegt der Abwägung zugrunde, dass es sich vorliegend um einen Ersatzneubau als Maßnahme zum Erhalt der bestehenden Straßeninfrastruktur handelt. Dass dieser nicht im Widerspruch zur Klimaschutzpolitik des Bundes steht, ergibt sich aus dem vom Bundeskabinett beschlossenen Klimaschutzplan 2050 (https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf).

Der Klimaschutzplan 2050 stellt die Grundlage für die Erarbeitung von Maßnahmenprogrammen und Einzelmaßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele dar. Für die Vorhabenzulassung ist er somit nicht verbindlich. Ihm ist aber zu entnehmen, dass die notwendige Treibhausgas-Minderung des Straßenverkehrs durch die Kombination aus der Effizienzsteigerung der Fahrzeuge und dem verstärkten Einsatz THG-neutraler Energie erreicht werden soll (siehe Klimaschutzplan 2050, Meilensteine 2030, S. 52). Weiterhin wird im Klimaschutzplan ausgeführt, dass die im Bereich Pkw inzwischen entwickelten Antriebstechnologien für einen Großteil der Fahrzeugsegmente eine entsprechende Reduktion der direkten THG-Emissionen des Pkw-Verkehrs zulassen, ohne dass Nutzungseinschränkungen gegenüber dem bisherigen Fahrzeugbestand in Kauf genommen werden müssten. Hieraus lässt sich schließen, dass die zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich notwendige Treibhausgasreduzierung nicht vorrangig durch die Verlagerung von Straßenverkehr auf andere Verkehrsträger erreicht werden soll (vgl. auch Urteil des BVerwG vom 11. Juli 2019 - 9 A 13.18 - Juris-Rn. 75).

7. Wasserrechtliche Entscheidungen

Die Belange der Wasserwirtschaft sind gewahrt. Mit dem planfestgestellten Vorhaben sind unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen keine nachteiligen Folgen für den Wasserhaushalt oder für die Gewässerökologie verbunden. Zu diesem Ergebnis kommt die Begutachtung im Rahmen des Fachbeitrags nach Wasserhaushaltsgesetz/Wasserrahmenrichtlinie (nachrichtliche Unterlage Nr.18.2a, S. 58). Die Planung ist nach § 5 Abs. 1 und § 12 Abs. 1 WHG mit dem Grundsatz der Vorsorge gegen Verunreinigungen des Wassers oder gegen sonstige nachteilige Veränderungen seiner Eigenschaften vereinbar und trägt den Anforderungen an einen leistungsfähigen Wasserhaushalt Rechnung.

Die vorliegende Entwässerungsplanung wurde im Rahmen der 1. Planänderung dahingehend angepasst, dass nunmehr statt Regenrückhaltebecken nach unten abgedichtete Retentionsfilterbecken mit vorgeschaltetem Geschiebeschacht, und somit der aktuell höchste Stand der Technik mit der höchsten Reinigungsleistung, vorgesehen sind. Damit wird den Vorgaben des § 27 Abs. 1 WHG (Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer) und § 47 Abs. 1 WHG (Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser) Rechnung getragen und der bestmögliche Schutz für Oberflächen- und Grundwasser sowie das Trinkwasserschutzgebiet ermöglicht. Die Bemessung und Dimensionierung der Becken (n=0,5, 2-jähriges Regenereignis) erfolgte dabei auf Grundlage der einschlägigen Regelwerke (insb. DWA-A 117 sowie DWA-A 178) und ist mit der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Gießen abgestimmt.

Im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach sind die Auswirkungen auf den Oberflächengewässerkörper Untere Dill (DEHE_2584.1) und den Grundwasserkörper 2584.2_8109 (DEHE_2584_05) zu betrachten.

7.1 Oberflächengewässerkörper

Der Oberflächengewässerkörper Untere Dill mit einer Länge von 34,5 km gehört zur Flussgebietseinheit Rhein, zum Koordinierungsraum Mittelrhein und zur Planungseinheit Dill/Mittlere Lahn Nord/Untere Lahn. Der ökologische Zustand

des Oberflächenwasserkörpers wird im zweiten Bewirtschaftungsplan mit unbefriedigend, der chemische Zustand mit nicht gut bewertet. Im 3. Bewirtschaftungsplan ist der ökologische Zustand mit mäßig, der chemische Zustand ebenfalls mit nicht gut bewertet. Der gute ökologische und chemische Zustand soll jeweils bis 2027 erreicht werden (vgl. nachrichtliche Unterlage 18.2a, S. 56). Es wird vermieden, dass bau-, anlage- oder betriebsbedingt eine Verschlechterung des Oberflächenwasserkörpers Untere Dill hinsichtlich seines chemischen und ökologischen Zustandes eintritt (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 18.2a, S. 41 ff.). Auch die Erreichung eines guten ökologischen und eines guten chemischen Zustands der Dill wird nicht behindert.

Baubedingt ist eine Verschlechterung des Oberflächenwasserkörpers Untere Dill nicht zu besorgen. Auswirkungen auf die biologischen und physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten bzw. hydromorphologischen Komponenten können, unter Beachtung der entsprechend planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen (insbesondere V3, V4, V5, V11 und V12) und Nebenbestimmungen, ausgeschlossen werden (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 18.2, S. 41 ff.).

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens entscheidet die Planfeststellungsbehörde gemäß § 19 Abs. 1 WHG über die erforderlichen Einleiterlaubnisse sowie über Genehmigungen von Gewässerausbauten § 68 Abs. 1 WHG. In diesem Zusammenhang erfolgen auch die Betrachtungen bzgl. der anlage- bzw. betriebsbedingten Auswirkungen auf den Oberflächenwasserkörper.

7.1.1 Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser sowie verunreinigtem Grund- und Bohrwasser

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

Die Untersuchungen haben ergeben, dass die relevanten Werte der Jahres-Durchschnitt-Umweltqualitätsnorm (JD-UQN) für die nach der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung - OGewV) vom 20. Juni 2016 (BGBl. I S. 1373), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 4 des Gesetzes vom 9. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2873), zu begutachtenden Parameter zur Beurteilung des chemischen und des ökologischen Zustands der Unteren Dill – mit Ausnahme des Stoffes Benzo[a]pyren - eingehalten werden (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 18.2a, S. 46ff.). Dennoch ist auch im Hinblick auf diesen Stoff nicht von einer Verschlechterung auszugehen, da der Schwellenwert der OGewV für Benzo[a]pyren hier allein auf Grund der Vorbelastung überschritten wird und die Zusatzbelastung durch das Vorhaben in einem nicht messbaren Bereich liegt (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 18.2a, S. 47). Auch eine Überschreitung des Schwellenwertes der JD-UQN für Cyanid kann ausgeschlossen werden (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 18.2a, S. 49). Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten (in Unterstützung auch durch die physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten Chlorid, BSB5 und Eisen) zur Bewertung des ökologischen Zustands des Oberflächengewässers Unteren Dill sind nicht zu erwarten (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 18.2, S. 50 f.).

Da es sich bei der Einleitung von Niederschlagswasser um eine Gewässerbenutzung nach §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 sowie § 10 WHG handelt, war dem Träger der Straßenbaulast hierfür die erforderliche Erlaubnis gem. § 19 Abs. 3 WHG durch die Planfeststellungsbehörde zu erteilen (vgl. unter A.III.1).

Die obere Wasserbehörde des Regierungspräsidiums Gießen hat mit Nachrichten vom 13. Dezember 2023 bzw. 20. Dezember 2023 gegenüber der Planfeststellungsbehörde das gemäß § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen erteilt.

7.1.2 Planfeststellung für den Gewässerausbau (Temporäre Verrohrung des Kreuzbaches)

Gemäß § 68 Abs. 1 WHG bedarf die temporäre Verrohrung des Kreuzbaches einer Planfeststellung, da es sich hierbei um eine wesentliche Umgestaltung des Gewässers und somit um einen Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG handelt. Die Voraussetzungen des § 68 Abs. 3 WHG sind erfüllt.

Aus Sicht des Schutzes von Oberflächengewässern bestehen, auch unter Berücksichtigung der festgesetzten Nebenbestimmung zum Schutz des Kreuzbaches beim Einbau der Verrohrung (vgl. unter A.V.4), keine Bedenken gegen diese, da sie gerade auch dem Schutz des Gewässers vor Eintragungen im Zusammenhang mit den Bauarbeiten dient. Der Kreuzbach weist innerhalb des Untersuchungsgebietes, insbesondere im Bereich der Autobahnquerung, bereits jetzt eine deutliche Strukturveränderung aufgrund Begradigung auf, so dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Gewässers durch Verlust der hydromorphologischen Ausbildung ausgeschlossen werden kann (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 18.2a, S. 43 f.).

Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine Erhöhung von Hochwasserrisiken, ist durch die Verrohrung ebenfalls nicht zu erwarten. Die Leistungsfähigkeit des Fließgewässers wird mit dieser Maßnahme nicht beeinträchtigt. Der erforderliche Rohrdurchmesser wird nach dem Bestand abgestimmt. Dem Grundsatz des Schutzes vor nachteiligen Veränderungen der Gewässerbewirtschaftung gem. § 6 Satz 1 Nr. 1 WHG wird so entsprochen.

Die Verrohrung des Kreuzbaches ist in dieser Form erforderlich und verhältnismäßig. Es ist kein milderes Mittel ersichtlich, das den Schutz des Gewässers vor Immissionen ebenso gut gewährleistet, zumal die Verrohrung nur temporär erfolgt.

Das Gewässer wird im Anschluss innerhalb des Baufeldes gem. der planfestgestellten Ausgleichs- /Gestaltungsmaßnahme A/G 2 naturnah wiederhergestellt und somit die morphologischen Gewässereigenschaften neu hergestellt. (vgl. planfestgestellten Unterlagen 9.1a und 9.2a sowie die Ausführungen unter C.III.7.1.3).

Somit konnte, unter Beachtung der entsprechenden Nebenbestimmungen, die benötigte Genehmigung erteilt werden.

7.1.3 Planfeststellung für den Gewässerausbau (Verlegung des Kreuzbaches)

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt im Bereich von Bau-km 1+145 die Verlegung des Kreuzbaches. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Umgestaltung des Gewässers und seiner Ufer und stellt somit einen Gewässerausbau gemäß § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG dar, welcher gemäß § 68 Abs. 1 WHG der Planfeststellung bedarf. Da die Voraussetzungen des § 68 Abs. 3 WHG vorliegen, konnte dieser Gewässerausbau planfestgestellt werden.

Die wesentlichen Umgestaltungen des Gewässers sind für die Umsetzung des Vorhabens (aufgrund einer notwendigen Verlegung eines Wirtschaftsweges) erforderlich und auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt. Anlagebedingte Auswirkungen sind auf das Gewässer nicht zu besorgen (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 18.2a, S. 45). Im Rahmen der Verlegung wird das Gewässer nunmehr gemäß der landschaftspflegerischen Maßnahme A/G 2 (vgl. planfestgestellten Unterlagen 9.1a und 9.2a) sowie der festgesetzten Nebenbestimmungen unter A.V.4 naturnah hergerichtet. Daher konnte die Verlegung zugelassen werden.

7.1.4 Planfeststellung für den Gewässerausbau (Durchlass des Kreuzbaches)

Gemäß § 68 Abs. 1 WHG bedarf auch die Führung des Kreuzbaches mittels Rahmendurchlass einer Planfeststellung, da es sich ebenfalls um eine wesentliche Umgestaltung des Gewässers und somit um einen Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG handelt. Auch hier sind die Voraussetzungen des § 68 Abs. 3 WHG erfüllt.

Aufgrund der notwendigen Verschiebung eines Verbindungsweges von Bau-km 0+530 bis Bau-km 1+030 (vgl. lfd Nr. 1.06 der planfestgestellten Unterlage 11a) ist die Errichtung des Durchlasses zur Aufrechterhaltung der Vorflutertrasse zwingend erforderlich und verhältnismäßig. Eine Beeinträchtigung des Wohls

der Allgemeinheit, insbesondere eine Erhöhung von Hochwasserrisiken, ist durch die Führung der Fließgewässer innerhalb des Rahmendurchlasses nicht zu erwarten. Auch die Leistungsfähigkeit des Gewässers wird mit dieser Maßnahme nicht beeinträchtigt, da der vorgesehene Durchlass mit DN 900 ausreichend dimensioniert ist und so baubedingte Verunreinigungen der Gewässer vermieden werden können, welche dem Abfluss des Wassers abträglich sein könnten.

7.1.5 Planfeststellung für den Gewässerausbau (Rückbau eines Durchlasses)

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt darüber hinaus im Bereich von Bau-km 1+010 den Rückbau eines vorhandenen Rahmendurchlasses DN 700 und eine damit verbundene Neuprofilierung des Kreuzbaches. Auch hierbei handelt es sich um eine wesentliche Umgestaltung des Gewässers und seiner Ufer und stellt somit einen Gewässerausbau gemäß § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG dar, welcher nach § 68 Abs. 1 WHG der Planfeststellung bedarf. Aufgrund der vorliegenden Voraussetzungen des § 68 Abs. 3 WHG konnte die Genehmigung vorliegend erteilt werden.

Die Offenlegung wird im Zuge einer Umverlegung des Verbindungsweges 02 durchgeführt. Der Kreuzbach wird dabei als Grabenprofil mit einer Sohlbreite von 0,50 m und einer Böschungsneigung von 1:1,5 profiliert.

7.2 Grundwasserkörper

Der Grundwasserkörper hat eine Fläche von 95,9 km² und befindet sich vollständig im Bundesland Hessen. Er gehört zur Flussgebietseinheit Rhein und zum Koordinierungsraum Mittelrhein. Der mengenmäßige und chemische Zustand sind mit „gut“ bewertet. Die qualitativen und quantitativen Bewirtschaftungsziele bzgl. des Grundwasserkörpers sind bereits erreicht.

Das Vorhaben ist nicht geeignet, die Erhaltung der Bewirtschaftungsziele und die Maßnahmen gemäß Bewirtschaftungsplan zu gefährden (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 18.2a, S. 58). Es tritt im Ergebnis auch keine Verschlechterung

des quantitativen und qualitativen Zustandes des Grundwasserkörpers ein, weder durch bau- und betriebsbedingte Stoffeinträge noch durch zusätzliche Versiegelung oder baubedingte Verdichtungen. Die zusätzliche Versiegelung, die grundsätzlich dazu führt, dass die Grundwasserneubildung sinkt und stattdessen mehr Oberflächenwasser in den Vorfluter abfließt, ist im Vergleich zur Größe des Grundwasserkörpers zu gering, um Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers zu haben (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 18.2a, S. 54). Darüber hinaus können durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen die baubedingten Auswirkungen durch Verdichtung bzw. Stoffeinträge auf ein Mindestmaß reduziert werden (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 18.2a, S. 52). Eine Beeinträchtigung des Grundwassers insbesondere durch Chlorid kann zum einen durch die natürliche Reinigungsfunktion des Bodens und zum anderen durch Verdünnungs- und Dämpfungseffekte vermieden werden (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 18.2a, S. 55).

Für die Herstellung der Gründungsbauwerke der Talbrücke Kreuzbach ist eine Grundwasserhaltung während der Bauzeit erforderlich. Diese erfüllt den Tatbestand einer Gewässerbenutzung in Form des Entnehmens, Zutageförderns, Zutageleitens und Ableitens von Grundwasser nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG, so dass eine Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG erforderlich ist. Es sind weder schädliche Gewässerveränderungen noch Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit gemäß § 12 WHG zu erwarten, so dass die Erlaubnis erteilt werden konnte. Bei Anwendung des aktuellen Stands der Technik sind schädliche Auswirkungen auf das Grundwasser ausgeschlossen (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 18.2a, S. 53 sowie die festgesetzte Nebenbestimmungen unter A.III.3). Da es sich lediglich um punktuelle Eingriffe handelt, die nur auf den Nahbereich wirken und die Wasserhaltung auf die Bauzeit begrenzt ist, können relevante Wirkungen auf den Grundwasserkörper ebenfalls ausgeschlossen werden. Die obere Wasserbehörde des Regierungspräsidiums Gießen hat mit Nachrichten vom 13. Dezember 2023 bzw. 20. Dezember 2023 gegenüber der Planfeststellungsbehörde das gemäß § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen erteilt.

Eine Ausnahmegenehmigung von Verboten der „Verordnung zum Schutze der Trinkwassergewinnungsanlagen der Stadt Aßlar/Stadtteil Wehrdorf (Stollen Schöner Anfang) in der Zone III musste vorliegend nicht erteilt werden, da durch das Vorhaben weder bau-, betriebs- noch anlagebedingt ein Verbotstatbestand erfüllt wird. Von Station 0+090 bis 0+946 ist eine Entwässerungseinrichtung Stufe 3 gem. RiStWag 2016 vorgesehen. Die Mulden sind im Bereich des Wasserschutzgebietes abgedichtet, um den Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser zu unterbinden. Zum weiteren Schutz des Grundwassers, insbesondere im Bereich der Trinkwasserschutzzone, wurden unter A.V.4 darüber hinaus zahlreiche Nebenbestimmungen aufgenommen. Die Erforderlichkeit einer von der Stadt Aßlar in ihrer Stellungnahme vom 4. November 2019 geforderten Überwachung der Wasserqualität für das Wasserschutzgebiet wird unter Berücksichtigung der geologischen Verhältnisse und der Nutzung vor Baubeginn mit dem zuständigen Gesundheitsamt und den Stadtwerken Aßlar abgestimmt.

8.

Raumordnung

Gemäß § 4 Abs. 1 ROG vom 22. Dezember 2008, (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88), sind bei raumbedeutsamen Planungen die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie die Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung gemäß § 4 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 ROG. Das Vorhaben steht insbesondere mit den landesplanerischen Vorgaben des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 (LEP 2000) vom 13. Dezember 2000, (GVBl. 2001 I, S. 2) in der Fassung der Verordnung vom 3. September 2021 (GVBl. 2021, S. 394), des Regionalen Regionalplanes Mittelhessen 2010 (StAnz. 9/2011 S. 344ff.) sowie dem Teilregionalplan Energie Mittelhessen (StAnz. 51/2017 S. 1483) im Einklang.

Hiernach gehört die A 45 zu der regional und überregional bedeutsamen Verbindungsachse Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main – Gießen – Wetzlar – Herborn – Dillenburg – Siegen/Burbach, die den Leistungsaustausch zwischen den Mittelzentren sowie die Anbindung an die Oberzentren und das überregionale Fernverkehrsnetz gewährleisten soll. Gemäß Zielaussage 7.1.3-2 des Regionalplans Mittelhessen 2010 ist diese überregional bedeutsame Straße entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit zu erhalten und auszubauen. Substanzerhaltung und Erhöhung haben dabei gemäß Ziel 7.1.3-1 grundsätzlich Vorrang vor dem Neubau einer Straße.

Durch die Planung werden Vorranggebiete und Vorbehaltsgebiete wie folgt in Anspruch genommen:

- Vorranggebiet Natur und Landschaft: kein zusätzlicher Flächenbedarf
- Vorranggebiet Regionaler Grünzug: 0,9 ha (davon 0,6 ha dauerhaft)
- Vorranggebiet für Landwirtschaft: 0,7 ha (davon 0,5 ha dauerhaft)
- Vorranggebiet für Forstwirtschaft: 0,3 ha (davon 0,2 ha dauerhaft)
- Vorbehaltsgebiet bes. Klimafunktionen: 1,9 ha (davon 1,3 ha dauerhaft)

Es zeigt sich demnach, dass diese nicht in einem raumbedeutsamen Umfang in Anspruch genommen werden, auch, da es bei dem planfestgestellten Vorhaben lediglich um einen Ersatzneubau geht.

Bezüglich der Umweltauswirkungen und der im Regionalplan Mittelhessen 2010 festgelegten Nutzungskriterien weicht das Vorhaben nicht erheblich vom bestehenden Zustand ab. Eine signifikante Erhöhung der Zerschneidungswirkung kann trotz Verbreiterung der Fahrbahn nicht gefolgert werden. Zudem handelt es sich beim Ziel 7.1.3-2 um eine endabgewogene Zielaussage, so dass andere Zielaussagen nicht mehr entgegenstehen.

In seiner Stellungnahme vom 21. August 2019 hat das zuständige Dezernat 31 (Regionalplanung) des Regierungspräsidiums Gießen aus regionalplanerischer Sicht daher keine Bedenken geäußert.

9. Kommunale Planungshoheit

Das planfestgestellte Vorhaben berücksichtigt die Belange der Kommunen im Untersuchungsraum angemessen. Eine unangemessene Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der Stadt Aßlar wird durch das Vorhaben nicht verursacht. Eine Verletzung der städtebaulichen Planvorstellungen bzw. städtebaulichen Entwicklungsziele ist nicht erkennbar.

Die Stadt Aßlar, deren Gebiet im Ortsteil Werdorf durch den Straßenplan berührt wird, ist in dem Planfeststellungsverfahren beteiligt worden. Sie hat mit Schreiben vom 4. November 2019 eine Stellungnahme 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 demnach beachtet. Bei der planfestgestellten Baumaßnahme haben die damit verfolgten bundes- und landesverkehrsrechtlichen Interessen grundsätzlich Vorrang vor gemeindlichen Interessen. Dies bedeutet nicht, dass diese bedeutungslos sind. Die vorliegende Planung nimmt auf die Interessen der Kommunen, soweit möglich, Rücksicht.

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

Aus der kommunalen Planungshoheit, die der Gemeinde 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 in Bebauungsplänen ausgewiesen und ferner im Flächennutzungsplan konkretisiert sind oder sich aus anderen Gründen ergeben und von der zu beteiligenden Gemeinde geltend gemacht werden, zu berücksichtigen. Mit dem Vorhaben wird aber keine hinreichend bestimmte gemeindliche Planung der Stadt Aßlar nachhaltig gestört oder wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzogen oder gemeindliche Einrichtungen erheblich beeinträchtigt. Das Dezernat 31 „Bauleitplanung“ des Regierungspräsidiums Gießen hat mit Stellungnahme vom 23. Oktober 2019 keine Bedenken vorgetragen.

Die von der Stadt Aßlar angesprochenen Belange (Einzelvorbringen) wurden von der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit der gemeindlichen Planungshoheit geprüft und abgewogen.

Auf die folgenden im Rahmen des Hauptverfahrens vorgetragenen Anregungen und Forderungen wird inhaltlich bereits in den jeweiligen fachlichen Kapiteln eingegangen:

- Beibehalt der Behelfsabfahrt „Am Behlkopf“ bzw. Forderung nach einer Anschlussstelle: vgl. unter C.III.3.1 sowie C.III.3.3
- möglichst geringen Eingriff in die Landschaft: vgl. unter C.III.4.4.1
- Entfernung sämtlicher teerhaltiger Rückstände: vgl. unter C.III.12
- Berücksichtigung des Lärmschutzes nach den gesetzlichen Bestimmungen: vgl. unter C.III.13.3
- Schutz der Wassergewinnungsanlagen: vgl. unter C.III.7.2

Bezüglich der Forderung der Stadt Aßlar zur Errichtung eines Krötentunnels im Bereich der Fischteiche zwischen Aßlar und Bechlingen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass sich der besagte Bereich an der L 3376 zwischen Aßlar und Bechlingen und somit weit außerhalb des vorliegenden Planungsbereichs befindet. Ein fachlicher und sachlicher Zusammenhang ist nicht erkennbar, sodass im Zuge dieses Vorhabens ein solcher Krötentunnel nicht geplant und realisiert werden kann.

Die Stadt Aßlar regte darüber hinaus die Gestaltung der (ursprünglich geplanten) Regenrückhaltebecken dergestalt an, dass im Falle einer Havarie keine Schadstoffe in das Grundwasser gelangen und diese auf ein 10-jähriges Hochwasser ausgelegt sind. Da die Regenrückhaltebecken im Zuge der 1. Planänderung durch Retentionsbodenfilterbecken ersetzt wurden und von der Stadt im Rahmen dieses Verfahrens keine erneute Stellungnahme abgegeben wurde, wird die Forderung als erledigt betrachtet. Vorsorglich sei jedoch verwiesen auf die Ausführungen unter C.III.7 sowie die Nebenbestimmungen unter A.III.3 (die u.a. auch Festlegungen bzgl. eines Havariefalls treffen).

Soweit den Einwendungen der Stadt Aßlar Rechnung getragen wurde, besteht Einvernehmen bzw. konnten sie für erledigt erklärt werden. Die darüberhinausgehenden Einwendungen waren unter Verweis auf die Ausführungen unter den entsprechenden Fachkapiteln zurückzuweisen.

10. Straßenrechtliche Entscheidung

Unter A.IV dieses Planfeststellungsbeschlusses wird gemäß § 2 Abs. 6a FStrG festgestellt, dass die von der Baumaßnahme umfassten Straßenbestandteile der A 45, die Fahrbahnen auf den neuen Brückenbauwerken, die Anpassung der Anschlussstrecken an die Brücke sowie die angepassten Ein- und Ausfädelungstreifen im Bereich des Parkplatzes „Lemper Berg“ von Betr.-km 156,336 bis Betr.-km 158,749 (Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+412,665) als Bestandteil der Bundesautobahn mit der Verkehrsübergabe als Bundesautobahn gewidmet gelten.

Diese Widmungsfiktion nach § 2 Abs. 6a i. V. m. § 2 Abs. 2 FStrG bzw. § 4 Abs. 6 Satz 1 HStrG i. V. m. § 4 Abs. 2 HStrG findet Anwendung, wenn die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG bzw. des § 4 Abs. 2 HStrG vorliegen. § 2 Abs. 2 FStrG bzw. § 4 Abs. 2 HStrG regelt die Voraussetzungen für die Widmung der Straßen. 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 bzw. § 36a Abs. 1 HStrG oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt haben. Diese Voraussetzungen liegen vor. Soweit für das hier planfestgestellte Vorhaben der A 45 zusätzliche Grundstücke benötigt werden, werden diese auf Grundlage dieser Planfeststellung von der Vorhabenträgerin erworben. Zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe, zu dem die Widmungsfiktion ihre Wirkung entfaltet, ist die Vorhabenträgerin Eigentümerin der Grundstücke, auf denen sich die Autobahntrasse befindet.

11. **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. Durch das Vorhaben wird unweigerlich auf die Böden im Plangebiet eingewirkt, so dass es erforderlich ist, Maßnahmen zur Verhinderung schädlicher Bodenveränderungen zu ergreifen. Im vorliegenden Fall - der Verbreiterung einer bestehenden Autobahn - erfolgt eine Inanspruchnahme von Böden überwiegend in stark vorbelasteten Bereichen. In der Regel sind die Böden entlang der Autobahn bereits beim Bau der Autobahn beansprucht worden und sind betriebsbedingt stark beeinträchtigt. Die Zuwegung der Baustellen und die Lage der Baustelleneinrichtungsflächen fand in enger Abstimmung mit den umweltfachlichen Planern statt, so dass hier bereits eine größtmögliche Minimierung und Vermeidung der Eingriffe erfolgt ist. Im Planfeststellungsbeschluss wurden darüber hinaus verschiedene Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zum Schutz des Bodens festgelegt (vgl. hierzu die planfestgestellten Unterlagen 9.1a und 9.2a; hier insbesondere die planfestgestellten Maßnahmen V2, V 3, V 4, V 10, A/G 1, A5, A 6, A 7). Zudem sind entsprechende Nebenbestimmungen zum Bodenschutz unter A.V.5 angeordnet worden. Durch die Umweltbaubegleitung wird außerdem sichergestellt, dass die Vorgaben zum Schutz des Bodens berücksichtigt werden (Nebenbestimmung unter A.V.5) und eine ordnungsgemäße Durchführung der Bodenarbeiten

unter Berücksichtigung der Maßnahme V 17 (Minderung von Bodenschäden) gewährleistet ist.

Soweit im Plangebiet Altlasten bekannt sind, wurden diese bereits saniert, mit Ausnahme der Altlast AFD-Nr. 532.001.060-000.007 (vgl. Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Gießen, Dez. 41.4 Altlasten, Bodenschutz vom 7. November 2019 bzw. 21. Oktober 2022 sowie gebündelte Stellungnahme des Lahn-Dill-Kreises vom 6. November 2019 und 21. Oktober 2022). Die genannte altlastenverdächtige Fläche liegt jedoch außerhalb der Baufeldgrenzen. Sollte widererwarten ein Eingriff in die Fläche nötig werden, ist das weitere Vorgehen mit der Bodenschutzbehörde des Regierungspräsidiums Gießen abzustimmen (vgl. Nebenbestimmung Nr. 8 unter A.V.5).

Das Amt für Bodenmanagement Marburg hat keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert (vgl. Schreiben vom 13. September 2019 bzw. 4. Oktober 2022).

12. 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 5 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56), die Grundpflichten der Kreislaufwirtschaft beachten. Demnach ist die Vorhabenträgerin für die Entsorgung bzw. Verwertung der Abbruchmaterialien verantwortlich. Die seitens der Abfallbehörden beim Regierungspräsidium Gießen geforderten konkretisierenden Nebenbestimmungen und Hinweise (vgl. gebündelte Stellungnahmen der Abteilung IV, Umwelt, vom 7. November 2019 und vom 21. Oktober 2022) wurden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen (vgl. unter A.V.6).

Die Stadt Aßlar fordert in ihrer Stellungnahme den Rückbau und die Entfernung sämtlicher teerhaltigen Rückstände aus ehemaligen Baustraßen im Zusammenhang mit dem Bau der A 45. Sämtliche im Zuge der geplanten Maßnahme zutage geförderten teerpechhaltigen Rückstände werden gemäß den geltenden Vorschriften einer Entsorgung zugeführt. Teerpechhaltige Massen werden dabei sauber getrennt von teerpechfreien Massen gewonnen und gelagert. Ab Überschreitung der Grenzwerte werden belastete Straßenausbaustoffe einem geeigneten Verwertungsverfahren zugeführt (die Anwendung von Verwertungsverfahren ist nach den Vorgaben des KrWG gegenüber der Beseitigung zu bevorzugen). Die Anwendung von Verfahren der thermischen Verwertung oder thermischen Behandlung, die zu einer nahezu vollständigen Schadstoffeliminierung führen, werden für teer-/pechhaltige Straßenausbaustoffe bevorzugt. Mit einer entsprechenden Nebenbestimmung unter A.V.6 (Nr. 6) wurde darüber das genaue Vorgehen bzgl. des Umgangs mit teerpechhaltigen Stoffen festgelegt.

13. Immissionsschutz

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

13.1 Straße, Verkehr und Bebauung

Die vorliegenden immissionstechnischen Untersuchungen erstrecken sich über den Planungsbereich des Ersatzneubaus der Talbrücke Kreuzbach sowie des sechsstreifig auszubauenden Streckenabschnitts von Betr.-km. 156,336 bis Betr.-km 158,749. Der vorhandene Straßenverlauf wird, angepasst an den jeweiligen Geländeverlauf, sowohl in Damm- als auch in Einschnittslage geführt. Aussagen über die vorhandene und die prognostizierte Verkehrssituation ergaben sich zunächst aus der Verkehrsuntersuchung „sechstreifiger Ausbau der A 45 – Landesgrenze HE/NW – Gambacher Kreuz“ aus dem Jahr 2012.

Im April 2016 wurde die Verkehrsuntersuchung vom Prognosehorizont 2025 auf den Prognosehorizont für das Jahr 2030 fortgeschrieben. Im Januar 2018 erfolgte eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für den sechsstreifigen Ausbau der A 45 verbunden mit einer Prognose für das Jahr 2030 (vgl. die nachrichtliche Unterlage 21). Der Prognosehorizont 2030 konnte vorliegend noch Anwendung finden. Die Vorhabenträgerin hat mit Nachricht vom 5. Januar 2023 einen Bauzeitplan übermittelt, aus welchem hervorgeht, dass eine Inbetriebnahme der Talbrücke bis 2029 erfolgen kann.

Die aus der Aktualisierung resultierenden Prognoseverkehrswerte für 2030 ergeben für den Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Ehringshausen und Wetzlarer Kreuz einen DTV von 80.400 Kfz/24h. Die Prognosewerte für die Lkw-Anteile > 2,8 t liegen bei 20,0 % am Tag und 49,5 % in der Nacht.

Auf der Strecke wurde in den Berechnungen eine Geschwindigkeit nach RLS-90 von $v = 130$ km/h für Pkw und $v = 80$ km/h für Lkw angesetzt.

Die RLS-90 konnte auf das vorliegende Vorhaben aufgrund der Übergangsvorschrift in § 6 Nr.1 der 16. BImSchV noch Anwendung finden, da der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vor dem 1. März 2021 gestellt wurde.

Als Deckschicht ist eine lärmindernde Straßenoberfläche vorgesehen, für die der Korrekturwert $D_{STRO} = -2$ dB(A) angesetzt wird.

Im Wirkungsbereich der Talbrücke Kreuzbach bzw. der A 45 befindet sich südlich in rd. 450 m Entfernung die Ortslage Werdorf der Stadt Aßlar. Bei den im Untersuchungsraum gelegenen Gebäuden handelt es sich um Wohnbebauung; der Untersuchungsbereich ist als Allgemeines Wohngebiet und Mischgebiet einzustufen. In einer Entfernung von 75 m befindet sich darüber hinaus auf einem 5 m hohen Hügel die ehemalige Gaststätte „Jagdhaus Werdorf“, die zwischenzeitlich von der Bundesrepublik Deutschland erworben wurde und als Baubüro genutzt wird.

Wegen der Einzelheiten der Bebauung wird auf den Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung (nachrichtliche Unterlage Nr. 17.1.1) und die Lagepläne zum Immissionsschutz (planfestgestellte Unterlagen Nr. 7.1 bis 7.3) verwiesen.

13.2

Luftschadstoffe

Die mit dem 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 Grund von § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG 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 bei der Straßenplanung zu berücksichtigenden Werte sind als fachplanerische Zumutbarkeitsgrenzen im Sinne von § 74 Abs. 2 HVwVfG von Bedeutung.

Bei dem hier planfestgestellten Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach mit sechsstreifigem Ausbau der anschließenden Streckenbereiche wurde die Luftschadstoffkonzentration mit Hilfe der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ ermittelt (zunächst RLuS 2012, Version 1.4). Im Juni 2021 legte die Vorhabenträgerin auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde eine aktualisierte Berechnung auf Grundlage der RLuS 2012, Ausgabe 2020, Version 2.1 vor.

Die Vorhabenträgerin hat in den vorgelegten Unterlagen (vgl. nachrichtliche Unterlagen 17.2.1 und 17.2.2) die zu erwartenden Schadstoffbelastungen für 0 m bis 200 m vom Fahrbahnrand der A 45 entfernte Immissionsorte ermittelt. Diese Methode wurde im Hinblick darauf gewählt, dass die Untersuchungsmethodik

einen Maximalabstand von 200 Metern zum Fahrbahnrand zulässt und die Wohngebäude des Ortsteils Werdorf der Stadt Aßlar rd. 450 m von der Autobahn entfernt sind.

Für die Ermittlung der Schadstoffbelastung wurden der DTV Kfz/24h und die Lkw-Anteile für das Prognosejahr 2030 des Abschnittes AS Ehringshausen bis Wetzlarer Kreuz zugrunde gelegt. Das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie hat in seiner Stellungnahme vom 8. November 2019 auf eine vermeintliche Diskrepanz bzgl. der zugrunde gelegten Verkehrszahlen hingewiesen. Die Verkehrsuntersuchung weist für den relevanten Abschnitt einen DTV von 86.600 Kfz/d mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 20.000 Lkw/d (23%) auf. Der luftschadstofftechnischen Abschätzung läge jedoch ein DTV von 80.400 Kfz/d (Schwerlastanteil in Höhe von 18,6%) zugrunde. Bei der in der Verkehrsuntersuchung (nachrichtliche Unterlage 21) in Tabelle B-4 benannten Verkehrsstärke von 86.600 Kfz/24h (Schwerlastverkehrsanteil 23%) handelt es sich um den sog. DTV_{W5} – Wert (durchschnittlicher täglicher Verkehr an den Werktagen Montag bis Freitag). Für die luftschadstofftechnische Abschätzung ist jedoch der DTV (durchschnittliche tägliche Verkehr an den Tagen Montag bis Sonntag) zugrunde zu legen. Dieser Wert entspricht vorliegend den 80.400 Kfz/d (Schwerlastverkehrsanteil 18,6%) und wurde damit richtigerweise als Grundlage für die Abschätzung herangezogen.

Wie sich aus der luftschadstofftechnischen Untersuchungen aus den Jahren 2018 und 2021 ergibt, werden bereits an den gewählten Immissionsorten in einem Abstand von 10 m zur A 45 die zulässigen Immissionsgrenzwerte, auch die Werte für die Kurzzeitbelastungen, vollständig eingehalten.

Ergänzend wurde im August 2022 eine Stellungnahme des Ingenieurbüros Lohmeyer vom 29. Juli 2022 in Bezug auf die Auswirkungen des neuen Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) 4.2 vorgelegt. In dieser Version sind u. a. die Auswirkungen der freiwilligen Software-Updates für Diesel-Pkw, Anpassungen der direkten NO_2 -Emissionen und Anpassungen der Laufleistungswirkungen für Lkw berücksichtigt, die tendenziell zu verringerten

Stickoxidfreisetzungen führen. Im Ergebnis werden für den zu untersuchenden Abschnitt der A 45 im Bereich der Talbrücke Kreuzbach mit HBEFA 4.2 um 20% geringere NO_x-Emissionen und um ca. 7% geringere NH₃-Emissionen gegenüber dem Ansatz mit HBEFA4.1 berechnet (vgl. nachrichtliche Unterlage 19.4a).

13.3

Lärmschutz

Das festgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Lärm vereinbar. Maßnahmen zum Lärmschutz werden unter Lärmvorsorgegesichtspunkten ergriffen, da die Grenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes - Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) - vom 12.6.1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334), durch das Vorhaben überschritten werden. Im Hinblick auf den vorgesehenen aktiven und passiven Schallschutz war die Einholung eines Gutachtens hinsichtlich der Auswirkungen des Verkehrslärms auf die medizinische Gesundheit entbehrlich.

13.3.1

Rechtsgrundlagen

Gemäß § 41 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202), ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG aber dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV dann vor, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort um mindestens 3 dB(A) erhöht wird oder der Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder

mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

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

Bei dem vorliegend planfestgestellten Vorhaben liegt - auf Grund der baulichen Erweiterung der A 45 (Gesamtprojekt) auf durchgehend sechs Fahrstreifen - der Tatbestand einer wesentlichen Änderung der Straße gemäß § 1 Abs. 1 16. BImSchV vor, auch im hier maßgebenden Planfeststellungsabschnitt.

Der Vorhabenträger hat daher die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz unter Berücksichtigung der o.g. Grenzwerte der Lärmvorsorge untersucht.

13.3.2 **Lärmberechnung**

Die damals zuständige Außenstelle Dillenburg von Hessen Mobil hat eine schalltechnische Untersuchung (vgl. nachrichtliche Unterlagen 17.1.1 und 17.1.2) vorgelegt, die die Auswirkungen des Vorhabens auf die Lärmsituation in der Nachbarschaft für das Prognosejahr 2030 unter der Annahme eines

sechsstreifigen Querschnitts der A 45 darstellt und beurteilt. Für die Wohngebäude und das Jagdhaus Werdorf wurden Einzelpunktberechnungen durchgeführt. Die Beurteilungspegel werden in tabellarischer Form ausgewiesen (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 17.1.2).

Die durchgeführte schalltechnische Untersuchung ist unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Richtlinien vorgenommen worden und bildet eine ausreichende Entscheidungsgrundlage. Die Berechnungen basieren auf der Grundlage einer tragfähigen Verkehrsprognose unter Berücksichtigung des Schwerverkehrsanteils. Es ist das richtige Berechnungsverfahren angewandt worden und alle entscheidungsrelevanten Parameter wurden berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hält die Ergebnisse der Lärmuntersuchungen daher für tragfähig; sie bilden eine geeignete Grundlage zur Bewertung der zu erwartenden Lärmauswirkungen.

Die Berechnung erfolgte gemäß den Vorgaben des § 3 i. V. m. Anlage 1 der 16. BImSchV. Die Lärmpegel, die der Planfeststellung zugrunde gelegt wurden, sind nach dem Berechnungsverfahren der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990 (RLS-90), auf deren Kapitel 4.0 in Anlage 1 der 16. BImSchV verwiesen wird, mit einem EDV-gestützten Programmsystem (SoundPLAN, Version 7.4) unter Heranziehung des für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsaufkommens ermittelt worden.

Der Untersuchung wurden u.a. der zukünftige sechsstreifige Ausbauquerschnitt, die Verkehrsprognosemenge einschließlich der Lkw-Anteile anhand der Tabelle 3 der RLS-90 in den Tages- und Nachtstunden, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der Strecke (Annahme: max. 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw), die Lage und Höhe der Immissionsorte, Art der Straßenoberfläche sowie die Gradienten zu Grunde gelegt. Der Geländeverlauf ist im dreidimensionalen, schalltechnischen Berechnungsmodell enthalten und wird bei den Berechnungen ebenfalls entsprechend berücksichtigt. Die Ergebnisse werden getrennt nach Tag (6:00 bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) dargestellt.

13.3.3 Darstellung und Bewertung der Lärmberechnungen

Ausgehend von den ermittelten Emissionspegeln erfolgte die Berechnung der Immissionen an den nächstgelegenen Immissionsorten mit schutzbedürftiger Nutzung im Umfeld der Baumaßnahme.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung zeigen, dass es durch das Vorhaben - ohne einen entsprechenden Lärmschutz - zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV an 100 Gebäuden mit 277 Geschosseiten (GSE) nachts kommt. Bei der Gaststätte „Jagdhaus Werdorf“ sind an allen Geschosseiten Überschreitungen zu verzeichnen (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 17.1.1, S. 8). Insofern musste die Vorhabenträgerin im Rahmen der Lärmvorsorge den Einsatz von aktivem Schallschutz prüfen.

13.3.4 Lärmschutzmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat verschiedene Möglichkeiten der aktiven Lärmminde- rung geprüft (vgl. im Einzelnen nachrichtliche Unterlage Nr. 17.1.1, S. 9ff.). Die Erläuterung, dass keine Lärmschutzwälle oder besondere Fahrbahnbeläge zum Einsatz kommen können, sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überzeugend.

Für die Dimensionierung der erforderlichen Lärmschutzwände wurden ver- schiedene Varianten untersucht und unter dem Aspekt der schalltechnischen Wirksamkeit bewertet. Zusätzlich wurde die Verhältnismäßigkeit der Kosten nach § 41 Abs. 2 des BImSchG, die Gestaltungsmöglichkeiten, die visuelle Be- einträchtigung und Verschattung mitberücksichtigt (vgl. nachrichtliche Unter- lage Nr. 17.1.1, S. 9ff.).

In dieser Untersuchung wurde die Anzahl der Betroffenen (Geschosseiten mit Immissionsgrenzwertüberschreitung) ermittelt. Jede Immissionsgrenzwert- überschreitung im Tag- oder Nachtzeitraum wurde als ungelöster Schutzfall be- zeichnet. Dabei wurde das „Jagdhaus Werdorf“ aufgrund seiner mittlerweile ausschließlichen Nutzung als Baubüro nicht berücksichtigt.

Anschließend wurden entsprechende Lärmschutzvarianten in schrittweisen Abstufungen dimensioniert. Die Gesamtkosten aus Herstellungskosten und kapitalisierten Erhaltungskosten dieser Varianten wurden ermittelt. Die Anzahl der Betroffenen (die ungelösten Schutzfälle) ohne aktiven Lärmschutz und unter Berücksichtigung der jeweiligen Lärmschutzvariante sowie die jeweiligen Kosten wurden tabellarisch gegenübergestellt (vgl. Tabelle 6.2-2 auf S. 11 der nachrichtlichen Unterlage 17.1.1). Als Basis einer objektiven Variantenbewertung dienen die folgenden Bewertungskriterien: Für jede Lärmschutzvariante wurden die Effektivität (Anteil gelöster Schutzfälle) und die Effizienz (als Kehrwert – gelöste Schutzfälle pro Kosten) ermittelt. Das Produkt aus Effektivität und Effizienz ergab jeweils einen Verhältnismäßigkeitswert. Zudem erfolgte für jede Variante die Ermittlung der Kosten pro gelöstem Schutzfall. Diese Methode versetzt die Planfeststellungsbehörde in die Lage, eine Verhältnismäßigkeitsprüfung vorzunehmen. Diese Verhältnismäßigkeitsprüfung hat nicht rein mathematisch zu erfolgen, sondern ist anhand der tatsächlich vorhandenen Situation vorzunehmen.

Es ist festzustellen, dass alle Varianten eine ähnlich hohe Effektivität aufweisen (0,81 bzw. 0,82). Die kostenmäßig günstigsten Varianten 3 und 5 scheiden jedoch aufgrund der Anzahl verbleibender Schutzfälle aus. Grundsätzlich würde sich Variante 4 als die verhältnismäßigste Variante herausstellen. Aufgrund geringerer Betroffenen (Variante 4: 5 verbleibende Schutzfälle, Variante 2: 2 verbleibende Schutzfälle) und lediglich geringfügig höheren Kosten, konnte vorliegend jedoch der untersuchten Variante 2 der Vorzug gegeben werden. Die Vollschutzvariante würde zwar auch die zwei verbleibenden Schutzfälle entfallen lassen, wäre allerdings mit höheren Kosten verbunden (Kosten pro Schutzfall in Höhe von rd. 14,6 T€, bei Variante 2 rd. 14,2 T€). Dies erscheint aufgrund der ohnehin geringen verbleibenden Schutzfälle bei Variante 2 weniger verhältnismäßig.

Die Dezernate 43.1 (Immissionsschutz I) und 43.2 (Immissionsschutz II) des Regierungspräsidiums Gießen regten darüber hinaus die Einbeziehung einer

geschlossenen Lärmschutzwand in die Verhältnismäßigkeitsprüfung an (vgl. gebündelte Stellungnahme des RP Gießen, Abt. IV vom 7. November 2019 bzw. 21. Oktober 2022). Die Vorhabenträgerin legte jedoch dar, dass die Lücke zwischen den Lärmschutzwänden auf den Verlauf der A 45 in einem tiefen Geländeeinschnitt zurückzuführen sei und daher eine durchgehende Lärmschutzwand an dieser Stelle keine weitere Verbesserung erwarten lasse. Dies erscheint aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

Auch eine mögliche zukünftige Bebauung ist, wie vom Dezernat 43.2 angemerkt, nicht zu berücksichtigen. Die baulichen Anlagen, auf die Immissionen einwirken, müssen entweder bereits vorhanden oder bei Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren zumindest bauaufsichtlich genehmigt sein (§ 42 Abs. 2 BImSchG, § 2 Abs. 4 Nr. 2 der 24. BImSchV). Ein solch verfestigter Zustand ist vorliegend nicht zu erkennen. Im Gegenteil, durch das Dezernat 31 „Bauleitplanung“ des Regierungspräsidiums Gießen wurde mit Stellungnahme vom 23. Oktober 2019 vorgetragen, dass der wirksame Flächennutzungsplan für die Stadt Aßlar für den Stadtteil Werdorf keine Entwicklung in Richtung der A 45 vorsehe.

Die Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes stellen sich nach vollständiger Sachverhaltsermittlung und Abwägung daher wie folgt dar:

1. Fahrbahnbelag auf der durchgehenden Fahrbahn (Richtungsfahrstreifen und Standstreifen): Fahrbahndecke mit einem lärmtechnischen Korrekturfaktor von $D_{StrO} = -2 \text{ dB(A)}$,
2. Lärmschutzwand Werdorf 1:
von Bau-km 0+624 bis 0+946: Höhe von 2,0 m bis 5,0 m,
von Bau-km 0+946 bis 1+234 (Talbrücke): Höhe von 4,5 m
von Bau-km 1+234 bis 1+370: Höhe von 5,0 m,
3. Lärmschutzwand Werdorf 2
von Bau-km 1+470 bis 2+004: Höhe von 2,0 bis 5,0 m.

Den verbleibenden Schutzfällen wurden daher zusätzlich Ansprüche auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach zugesprochen (vgl. unter A.V.7).

13.3.5 Baulärm

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

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

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

Entsprechend wurde dem Vorhabenträger unter A.V.7 auferlegt, zum Schutz vor Baulärm die Einhaltung der in der AVV-Baulärm enthaltenen Richtwerte für Emissionen zu gewährleisten. Anhaltspunkte dafür, dass diese hier nicht eingehalten werden können, bestehen nicht.

14. Denkmalschutz

Aus denkmalschutzfachlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Die untere Denkmalschutzbehörde des Lahn-Dill-Kreises hat mit Schreiben vom 6. November 2019 und 31. Oktober 2022 keine Bedenken geäußert.

Soweit das Landesamt für Denkmalpflege (hessenARCHÄOLOGIE) in seiner Stellungnahme vom 19. November 2019 Vorbehalte gegen das Vorhaben geäußert hat, da sich im Plangebiet bzw. in unmittelbarer Umgebung vermutlich ein Hügelgrab unbekannter Zeitstellung befindet, konnte dies dahingehend aufgeklärt werden, dass im Zuge der Umsetzung des Vorhabens ein Eingriff in das Hügelgrab vermieden werden kann. Anhand der angegebenen Koordinaten konnte Hessen Mobil seinerzeit die genaue Lage ermitteln und feststellen, dass im Bereich des Hügelgrabes lediglich der angrenzende Wirtschaftsweg bauzeitig als Baustraße genutzt wird. Dieser Weg soll zu diesem Zweck weder verbreitert noch anderweitig baulich verändert werden. In den Unterlagen ist lediglich pauschal und vorsorglich ein seitlicher Streifen möglicher Beeinträchtigungen eingeplant worden. Dieser Streifen ist jedoch nicht zwingend durchgehend erforderlich und kann punktuell oder abschnittsweise eingeschränkt werden. Auch die nach Abschluss der Baumaßnahme möglicherweise erforderliche Schadensbeseitigung an der Wegoberfläche ist möglich, ohne das Hügelgrab zu beeinträchtigen. Darüber hinaus wurde unter A.V.8 angeordnet, dass im Bereich des Hügelgrabes entlang des Weges ein fester Bauzaun aufzustellen ist, sodass dieses zusätzlich geschützt wird. Da der Bereich somit durch das Vorhaben nicht berührt wird, ist die ebenfalls geforderte Durchführung von Testschnitten und die Erstellung eines archäologischen Gutachtens durch die Vorhabenträgerin nicht erforderlich.

Die zusätzliche Auflage unter A.V.8 weist deklaratorisch auf die nach § 21 Abs. 1 HDSchG geltende Verpflichtung des Finders hin, ein entdecktes Bodendenkmal (Fund) den Denkmalbehörden zu melden und zu sichern

15. Bergaufsicht

Belange der Bergaufsicht werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Laut der Stellungnahme des Dez. 44.1 Bergrecht des Regierungspräsidiums Gießen vom 7. November 2019 liegen Erkenntnisse über ehemalige bergbauliche Aktivitäten im Bereich der bestehenden Trasse der A 45 vor. Bei einigen Bergwerksfeldern sei die genaue Lage der Untersuchungsarbeiten jedoch nicht bekannt. Die Vorhabenträgerin wird daher im Zuge der Baumaßnahmen auf Spuren ehemaligen Bergbaus achten und bei Bedarf entsprechende Sicherungsmaßnahmen ergreifen (vgl. die Nebenbestimmung unter A.V.9).

16. Leitungen

Das Vorhaben berücksichtigt die Belange des Leitungsschutzes angemessen. Im Planungsbereich befinden sich Leitungen der verschiedener Versorgungsträger, Details können hierbei dem Regelungsverzeichnis, planfestgestellte Unterlage 11a, entnommen werden.

Die Leitungen sind bei der weiteren Planung zu beachten und ggf. umzuverlegen oder zu sichern. In der aktuellen Planung wurden alle Erfordernisse entsprechend der aktuellen Erkenntnissen berücksichtigt.

Die Vorhabenträgerin hat die von dem Vorhaben betroffenen Leitungen vollständig ermittelt und bei der Planung berücksichtigt. Die zu sichernden und zu verlegenden Leitungen wurden im Regelungsverzeichnis (vgl. planfestgestellte Unterlage U 11a) und den Lageplänen (vgl. planfestgestellte Unterlage 5) aufgeführt. Zur Sicherung der vorhandenen Leitungen während der Bauphase bzw. ihrer fachmännischen Verlegung hat die Planfeststellungsbehörde die von einzelnen Leitungsbetreibern bzw. von der Vorhabenträgerin im Rahmen des Anhörungsverfahrens getätigten Hinweise bzw. Zusagen geprüft und im Verfügenden Teil (A.VI) für verbindlich erklärt.

Notwendige Änderungen und Schutzmaßnahmen an Ver- und Entsorgungsleitungen werden im Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt (ob und wie). Über die Frage der Kostentragung wird im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden. Diese richtet sich nach bürgerlichem Recht und fachgesetzlichen Regelungen bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen.

17. **Baulogistik**

Die Planfeststellungsbehörde hat die in den Planunterlagen dargestellten Bestandteile des Konzepts zur Baulogistik geprüft und für nachvollziehbar und ausreichend befunden. Die Vorhabenträgerin hat unter Berücksichtigung des geplanten Bauablaufs, der Bauzeit, der Ermittlung der transportrelevanten Ein- und Ausbaumassen sowie der Ermittlung der Transportwege (Baustraßen) ein schlüssiges Konzept entwickelt.

Die Dauer der Bauarbeiten wird maßgeblich durch die Herstellung des Talbauwerkes bestimmt, was mit einer Bauzeit von 37 Monaten angesetzt wird (Bauphase 1 und 2). Die Gesamtbauzeit beträgt dabei 47 Monate. Eine detaillierte Beschreibung der Bauphasen kann dem Erläuterungsbericht entnommen werden (vgl. nachrichtliche Unterlage 1a, S. 66ff.).

Mit der planfestgestellten Unterlage 16 hat die Vorhabenträgerin darüber hinaus ein Verkehrsführungskonzept während der verschiedenen Bauphasen vorgelegt. Für die Zufahrten der Baufahrzeuge zum Talbauwerk werden dabei bestehende Wege ausgebaut und bauzeitlich Straßen angelegt. Beeinträchtigungen durch den Bauablauf, insbesondere die Verwendung des klassifizierten Straßennetzes und des Wirtschaftswegenetzes für den Baustellenverkehr und den Erdmassentransport, die besondere Vorkehrungen erfordern und die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens einer Klärung bedürfen, sind dabei nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Die Beeinträchtigung infolge des Baustellenverkehrs bzw. Erdmassentransportes treten zeit-

lich befristet und räumlich begrenzt auf, so dass diese, auch wenn der von Baustellenverkehr herrührende Lärm und die weiteren Beeinträchtigungen in aller Regel von den Betroffenen im Einzugsbereich der Baustelle als störend empfunden werden, unter Berücksichtigung der diese Belange überwiegenden Bedeutung des Vorhabens hinzunehmen sind.

Die bauzeitige Verkehrsführung auf der A 45 sieht die Aufrechterhaltung von vier Fahrsteifen (4+0 Verkehrsführung) vor, sodass Umleitungen über das nachgeordnete Straßennetz grundsätzlich nicht notwendig sind. Zeitweilig notwendige Vollsperrungen (beispielsweise während des Abrisses der Bauwerke 02 und 03 bzw. den Überbau des Bauwerkes 03) werden dabei möglichst an den Wochenenden durchgeführt, um den umzuleitenden Verkehr gering zu halten. Dabei wird das detaillierte Abbruch- und Einhubkonzept der Straßenverkehrsbehörde für Autobahnen vorgelegt, um den Zeitrahmen der Sperrmaßnahmen sowie die damit verbundenen Verkehrslenkungs- und Umleitungsmaßnahmen rechtzeitig abzustimmen (vgl. unter A.V.10).

Die geplante Trasse der A 45 verläuft sowohl in Damm- als auch in Einschnittslage, wodurch sich grundsätzlich ein Ausgleich zwischen Auf- und Abtrag der Erdmengen ergibt. Aufgrund der Verschiebung der Trasse in den hohen Dammbereich westlich des Bauwerkes ergibt sich im Ergebnis jedoch ein Erdmassendefizit in Höhe von rd. 25.000 m³. Somit ist die umfangreiche Wiederverwertung anfallender Erdmassen vorliegend möglich und notwendig. Grundsätzlich hängt die Möglichkeit einer Wiederverwendung von der abfalltechnischen Bewertung der Erdmassen ab (vgl. die Ausführungen unter C.III.12 sowie die Nebenbestimmungen unter A.V.6).

18. Belange der Landwirtschaft (öffentlicher Belang)

Das Bauvorhaben ist auch unter Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft im öffentlichen Interesse genehmigungsfähig. Im Rahmen des planfestgestellten Bauvorhabens wird temporär und dauerhaft auf Ackerflächen und

Ackerbrachen (2.666 m² bzw. 6.634 m²) zurückgegriffen. Der Eingriff wurde dabei bereits auf das absolute Mindestmaß reduziert. Die lediglich bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen können nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt werden.

Das ländliche Wegenetz wird in der vorhandenen Struktur beibehalten; es sind lediglich Anpassungen in Hinblick auf den sechsstreifigen Ausbau nötig. Die bestehenden Befestigungen werden bei Anpassung in gleicher Weise wiederhergestellt (vgl. hierzu auch die Ausführungen im Erläuterungsbericht, nachrichtliche Unterlage 1a, S. 45).

Die aus § 15 Abs. 3 BNatSchG resultierende Anforderung, bei der Auswahl der Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, wurde beachtet. Die für den Eingriff erforderliche Kompensation erfolgt zu großen Teilen durch die Inanspruchnahme von Ökokonten, so dass landwirtschaftliche Flächen geschont werden.

Sowohl die untere Landwirtschaftsbehörde (gebündelte Stellungnahmen des Lahn-Dill-Kreises vom 6. November 2019 und 31. Oktober 2022) als auch die obere Landwirtschaftsbehörde (Stellungnahmen vom 17. November 2019 und 8. November 2022) haben im Rahmen der Anhörung mitgeteilt, keine Bedenken gegen das Vorhaben zu haben.

19. Private Belange, Eigentumsgarantie und Entschädigung

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

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

Bei der Durchführung des Straßenbauvorhabens werden von den bauausführenden Unternehmen Geländeflächen als Arbeitsraum benötigt (vorübergehende Inanspruchnahme). Der Vorhabenträger muss den Unternehmen die

hierfür erforderlichen Flächen zur Verfügung stellen. Auch für die vorübergehende Inanspruchnahme steht den Berechtigten eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Im Übrigen müssen die Flächen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden.

20. Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen der Behörden und Stellen

Die nachfolgenden Behörden und Stellen haben sich am Anhörungsverfahren zum Ursprungsverfahren sowie zur 1. Planänderung beteiligt und zu ihren Aufgabenbereichen verschiedene Stellungnahmen abgegeben. Zu diesen Stellungnahmen ist folgendes festzustellen:

20.1 Stellungnahme des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG)

Das HLNUG hat mit Schreiben vom 14. Oktober 2019, 8. November 2019 und 20. September 2022 Stellungnahmen abgegeben. Die darin erwähnten Störungen bzw. Störungszonen im Gesteingefüge werden im Rahmen der Bauausführung berücksichtigt. Verbote der „Verordnung zum Schutze der Trinkwassergewinnungsanlagen der Stadt Aßlar/Stadtteil Werdorf (Stollen Schöner Anfang) werden durch das vorliegende Vorhaben nicht ausgelöst (vgl. die Ausführungen unter C.III.7.2). Das HLNUG bemängelt in seiner Stellungnahme vom 20. September 2022 die Bodenbeschreibung und Bewertung des Bodenverlustes. Es fordert insbesondere die Bewertung (inklusive Berechnung der Wirkfaktoren) des Verlustes von Bodenfunktionen und dessen Ausgleich durch die Vorgaben der Publikation „Kompensation des Schutzguts Boden in der Bauleitplanung nach BauGB“ (HLNUG, 2019) und die DIN 19639- „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“. Die Bewertung und Ermittlung des Kompensationsbedarfs dieses Vorhabens erfolgte jedoch auf Grundlage der Kompensationsverordnung 2005. Im Rahmen der UVP wurde das Schutzgut Boden in dieser Verordnung noch nicht in der Tiefe behandelt wie in der novellierten

Version aus dem Jahr 2018, weshalb der Leitfaden „Kompensation des Schutzguts Boden in der Bauleitplanung nach BauGB“ (HLNUG, 2019) vorliegend keine Anwendung gefunden hat.

Die Forderung wird daher zurückgewiesen.

Im Übrigen wird verwiesen auf die Ausführungen unter A.V.1 (hier insbesondere die Nebenbestimmung zur Umweltbaubegleitung) A.V.5, C.III.4.2.3, C.III.11 sowie C.III.13.2.

20.2 Stellungnahme der TenneT TSO GmbH

Die TenneT TSO GmbH hat mit Schreiben vom 16. Oktober 2019 bzw. 19. Oktober 2022 eine Stellungnahme abgegeben. Den Forderungen konnte überwiegend durch Zusagen unter A.VI.1 entsprochen werden. Da sich die Baustellen-einrichtungsflächen außerhalb der Baubeschränkungs-zonen befinden, war eine Aufnahme dieser Forderung entbehrlich.

Die TenneT TSO GmbH fordert darüber hinaus die Kostenübernahme für die Erstellung der Kreuzungsunterlagen und eventuelle Leitungsumbauten durch die Vorhabenträgerin. Eine Kostenübernahme richtet sich nach einschlägigen Verträgen oder Gesetzen/Richtlinien bzw. entschädigungsrechtlichen Grundsätzen. Dies ist jedoch nicht Bestandteil eines Planfeststellungsverfahrens und wird folglich auch nicht festgelegt (vgl. unter C.III.16).

20.3 Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen, Dez. 31, Regionalplanung

Dem Hinweis des o.g. Dezernates des RP Gießen (Ergänzung einer Flächenbilanzierung) in seiner Stellungnahme vom 21. Oktober 2019 wurde entsprochen und ist unter C.III.8 dargelegt.

20.4 Stellungnahme der Stadt Aßlar

Die Stadt Aßlar hat im Zuge der Anhörung zum Hauptverfahren eine Stellungnahme abgegeben und Forderungen erhoben. Diesbezüglich wird verwiesen auf die Ausführungen unter C.III.9 sowie in den jeweiligen Fachkapiteln.

20.5 Stellungnahme der Telekom Technik GmbH

Die Telekom Technik GmbH hat mit Nachricht vom 5. November 2019 eine Stellungnahme abgegeben. Den Forderungen konnte unter A.VI.2 entsprochen werden.

20.6 Stellungnahme der EAM Netz GmbH / EnergieNetz Mitte GmbH

Die EAM Netz GmbH / EnergieNetz Mitte GmbH hat mit Nachricht vom 6. November 2019 bzw. 30. August 2022 eine Stellungnahme abgegeben. Den Forderungen konnte unter A.VI.3 entsprochen werden.

20.7 Autobahn GmbH des Bundes, Verkehrsregelung Frankfurt Autobahn bzw. Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Straßenverkehrsbehörde für Autobahnen und Straßen mit besonderer Bedeutung

Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement hatte im Rahmen des ursprünglichen Anhörungsverfahrens eine Stellungnahme mit Schreiben vom 31. Oktober 2019 abgegeben und darin grundsätzlich keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert. Der Forderung nach einer rechtzeitigen Abstimmung des Abbruch- und Einhubkonzeptes konnte durch Aufnahme einer Nebenbestimmung unter A.V.10 entsprochen werden. Gegen die 1. Planänderung hat die nunmehr zuständige Autobahn GmbH des Bundes ebenfalls keine Bedenken geäußert.

20.8 Stellungnahme des Lahn-Dill-Kreises

Der Lahn-Dill-Kreis hat mit Schreiben vom 6. November 2011 bzw. 31. Oktober 2022 Stellungnahmen abgegeben. Bzgl. des geforderten Beibehalts der Behelfsabfahrt „Am Behlkopf“ wird verwiesen auf die Ausführungen unter C.III.3.1. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Der von der Abteilung „Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz“ geforderte Rettungspunkteplan wird durch die Vorhabenträgerin erstellt (vgl. unter A.VI.4). Auch die von der Abteilung Bauen und Wohnen vorgetragene Beachtung der AVV Baulärm ist als Nebenbestimmung festgesetzt worden (vgl.

unter A.V.7). Die von Seiten des Sachgebiets „Umwelt, Natur und Wasser“ aufgestellten Nebenbestimmungen und Hinweise bzgl. Wasser und Bodenschutz konnten ebenfalls übernommen werden (vgl. unter A.III.3 A.III.4 A.V.4 sowie A.V.5). Die vom Sachgebiet Natur- und Landschaftsschutz angeregten Korrekturen der Flächenangaben der Maßnahmen E 2a und E 2b wurden von der Vorhabenträgerin vorgenommen.

20.9 Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen, Abt. IV

Den Forderungen der Dezernate 41.1 (Grundwasserschutz, Wasserversorgung), 41.3 (Kommunales Abwasser, Gewässerschutz), 41.4 (Altlasten, Bodenschutz), 42.1 (Industrielle Abfallwirtschaft, Abfallvermeidung) sowie 44.1 (Bergrecht) aus den Stellungnahmen vom 7. November 2019 bzw. 21. Oktober 2022 konnte durch die Aufnahme von Nebenbestimmungen unter A.V.4, A.III.3, A.V.5, A.V.6 und A.V.9 vollständig, den Forderungen des Dezernates 42. 2 (Kommunale Abfallwirtschaft, Abfallentsorgungsanlagen) teilweise entsprochen werden.

Die Forderung der Dezernate 42.2 sowie 43.1 (Immissionsschutz I) nach dem Beibehalt der Behelfsabfahrt „Am Behlkopf“ wird zurückgewiesen (vgl. die Ausführungen unter C.III.3.1).

Die Lärmschutzdezernate regten darüber hinaus die Berechnung des Lärmschutzes unter Berücksichtigung einer geschlossenen Lärmschutzwand (inkl. Vollschutzes) sowie die Berücksichtigung der Gaststätte „Jagdhaus“ bei der Lärmschutzbetrachtung an. Hierzu sei verwiesen auf die Ausführungen im Fachkapitel unter C.III.13.3. Die Forderungen werden zurückgewiesen.

20.10 Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr hat mit Schreiben vom 8. November 2019 sowie 29. September 2022 Stellungnahmen abgegeben; den darin erhobenen Forderungen konnte durch die Aufnahme von Zusagen unter A.VI.5 entsprochen werden.

20.11 Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen, Dez. 53.1

Das o.g. Dezernat hat mit Schreiben vom 18. November 2019 und 8. November 2022 eine Stellungnahme abgegeben. Den Forderungen der oberen Naturschutzbehörde konnte dabei durch Aufnahme diverser Nebenbestimmungen entsprochen werden (vgl. unter A.V.1). Dem Hinweis der oberen Forstbehörde aus der Stellungnahme vom 18. November 2019 bzgl. der entstehenden Verschnittflächen wurde durch eine Anpassung der Waldflächenbilanz und forstrechtlichen Kompensation im Rahmen der 1. Planänderung entsprochen.

In ihrer Stellungnahme vom 8. November 2019 hat die obere Forstbehörde darüber hinaus die ursprünglich vorgesehene Ersatzaufforstungsfläche beanstandet. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin die Zahlung einer Walderhaltungsabgabe als forstrechtlich Kompensation vorgesehen. Die obere Forstbehörde hat mit Schreiben vom 10. November 2023 nochmals Stellung genommen und sich mit der nun vorgesehenen Planung einverstanden erklärt. Die aufgeführten Nebenbestimmungen konnten unter A.V.3 übernommen werden.

20.12 Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Gießen, Dez. 53.2 Obere Fischereibehörde sowie Dez. 51. 1 Obere Landwirtschaftsbehörde

Die obere Fischereibehörde forderte in ihren Schreiben vom 18. November 2019 bzw. 8. November 2022 die Betrachtung der Chlorid-Eintragungen auch auf die Nebengewässer der Dill zu erweitern. Nach den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie sowie des WHG sind jedoch lediglich die Auswirkungen auf den Oberflächenwasserkörper (OWK) zu betrachten und nicht auf die einzelnen Gewässer dieses OWK. Die Chlorid-Einträge wurden dabei im Rahmen des Fachbeitrages nach WRRL im Zuge der 1. Planänderung ausreichend ermittelt. Die Forderung war daher zurückzuweisen.

Bezüglich der Stellungnahmen des Dez. 51.1 vom 18. November 2019 bzw. 8. November 2022 wird verwiesen auf die festgesetzten Nebenbestimmungen zum Natur- und Bodenschutz (vgl. A.V.1 und A.V.5).

20.13 Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen (hessenArchäologie)

Bzgl. der Stellungnahme der o.g. Behörde wird verwiesen auf die Ausführungen unter C.III.14 sowie die Nebenbestimmungen unter A.V.8.

20.14 Stellungnahme von Hessen Forst, Forstamt Wetzlar

Den von Hessen Forst in seiner Stellungnahme vom 18. November 2019 vorgetragene Anmerkungen zu den verbleibenden Verschnittflächen konnte durch eine Anpassung der Waldflächenbilanz und forstrechtlichen Kompensation im Rahmen der 1. Planänderung entsprochen werden.

20.15 Weitere Behörden und Stellen

Folgende Behörden und Stellen haben mitgeteilt, dass sie von dem Bauvorhaben nicht betroffen oder einverstanden sind bzw. keine Bedenken oder Anregungen zu dem Bauvorhaben vorzubringen hätten:

- Syna GmbH
- Wasserwerke Dillkreis Süd
- Energie- und wassergesellschaft mbH (enwag)
- Pledoc GmbH
- Amt für Bodenmanagement Marburg
- Vodafone GmbH
- Unitymedia Hessen GmbH
- Industrie- und Handelskammer Lahn-Dill
- Regierungspräsidium Gießen
- Dez. 31, Bauleitplanung
- Dez. 41.2, Oberirdische Gewässer, Hochwasserschutz
- Dez. 22, Zivile Verteidigung, Katastrophenschutz
- Dez. 53.3, Schutzgebiete

21. Beteiligung der anerkannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen

Die anerkannten Naturschutzverbände haben im Zuge des Verfahrens keine Stellungnahme abgegeben.

22. Einwendungen (grundstücksbetroffener) Privater

Auch (grundstücksbetroffene) Private haben im Zuge des Verfahrens keine Einwendungen erhoben.

D. Gesamtabwägung

Die Prüfung des hier planfestgestellten Vorhabens, des Ersatzneubaus der Talbrücke Kreuzbach im Zuge der A 45, hat unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange ergeben, dass das Bauvorhaben einschließlich der Ausgleichsmaßnahmen allen Belangen, u.a. den verkehrlichen und straßenbautechnischen Belangen, dem Immissionsschutz, den Belangen der Natur- und Landschaftspflege, dem Artenschutz, dem Wasserschutz, der Regionalplanung sowie den privaten Belangen Rechnung trägt und daher zugelassen werden konnte.

Dem Vorhaben stehen weder zwingende Bestimmungen noch im Wege der Abwägung nicht überwindbare Belange entgegen. Die Verwirklichung des Vorhabens ist gemessen an den fachplanerischen Zielen des Fernstraßengesetzes objektiv und vernünftigerweise geboten. Bei der Planung des Vorhabens und der Planfeststellung wurden sowohl das strikte Recht als auch die Optimierungsgebote beachtet. Die Abwägung aller Belange hat ergeben, dass die planfestgestellte Planung zur Lösung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele geeignet ist. Die für die Verwirklichung des Vorhabens streitenden Belange überwiegen die Belange, die durch das Vorhaben beeinträchtigt werden. Die Überprüfung der berührten öffentlichen Belange hat ergeben, dass mit dem Vorhaben keine zwingenden Rechtssätze des materiellen Planfeststellungsrechts verletzt werden. Mittels der angeordneten Regelungen und Nebenbestimmungen werden sämtliche durch die Vorhaben hervorgerufenen abwägungserheblichen Konflikte bewältigt.

Das Ergebnis der Bewertung der Umweltauswirkungen i. S. d. § 25 UVPG wurde im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt. Negative Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter wurden so gering wie möglich gehalten. Die erforderlichen naturschutzrechtlichen und -fachlichen Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen. Der Eintritt von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen wird durch die planfestgestellten vorgezogenen Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen vermieden. Eine erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten ist mit der Umsetzung der Straßenbaumaßnahme nicht verbunden.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass das Vorhaben „Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach im Zuge der Bundesautobahn A 45“ mit zusätzlichen Treibhausgasemissionen verbunden ist und daher keinen positiven Beitrag zur Erreichung der Minderungsziele des Klimaschutzgesetzes leistet. Dieser Umstand steht dem Vorhaben bei Abwägung aller Vor- und Nachteile jedoch nicht entgegen, da aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die zugunsten des Projekts sprechenden Gründe die mit ihm verbundenen Nachteile durch Treibhausgasemissionen deutlich überwiegen.

Die wasserrechtlichen und -wirtschaftlichen Anforderungen werden durch die vorgesehene Entwässerungsplanung, auch bauzeitlich, eingehalten und bei den vorgesehenen Gründungsarbeiten berücksichtigt, so dass mit der zuständigen Wasserbehörde zu den erteilten Erlaubnissen und Nebenbestimmungen das Einvernehmen hergestellt werden konnte.

Immissionsschutzrechtliche Belange, sowohl hinsichtlich der Lärmimmissionen als auch der Luftschadstoffimmissionen, stehen dem Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach nicht entgegen. Dank der bis zu 5 m hohen Lärmschutzwände werden die Lärmimmissionen spürbar reduziert, wenngleich dennoch Grenzwertüberschreitungen an zwei Geschosseiten eines Gebäudes zu verzeichnen sind. Diese werden durch Ansprüche auf passiven Schallschutz kompensiert.

Der Ersatzneubau der Talbrücke Kreuzbach einschließlich der damit verbundenen Folgemaßnahmen ist schließlich auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das (private) Eigentum gerechtfertigt.

E. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Hessischen Verwaltungsgerichtshof

Goethestraße 41-43

34119 Kassel

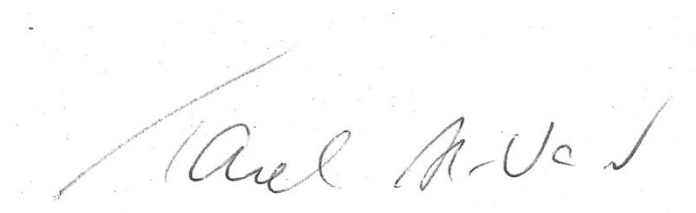
erhoben werden.

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

Die Klage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409), keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann gemäß § 17e Abs. 2 Satz 2 FStrG 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. Welche Bevollmächtigten weiterhin zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 VwGO.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Tarek Al-Wazir', is written over a faint, circular official stamp. The signature is fluid and cursive.

Tarek Al-Wazir