

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für die

**Änderung der Wolfhager Straße im Zuge der B 251 in
Kassel
mit einer Teilverrohrung des Angersbaches**

und

**Erneuerung der DB-Eisenbahnüberführungen
Bahn-km 341,945 (Strecke 3912) und
Bahn-km 0,430 (Strecke 3910)
mit dem Abriss eines DB-Dienstgebäudes und
weiteren Maßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen**

**sowie landschaftspflegerischen Ausgleichs- und
Ersatzmaßnahmen**

vom

28. September 2020

Inhaltsverzeichnis

zum

Planfeststellungsbeschluss

für die

**Änderung der Wolfhager Straße im Zuge der B 251 in Kassel
mit einer Teilverrohrung des Angersbaches**

und

**Erneuerung der DB-Eisenbahnüberführungen Bahn-km 341,945
(Strecke 3912) und Bahn-km 0,430 (Strecke 3910) mit einem
Abriss eines DB-Dienstgebäudes und weiteren Maßnahmen an
Eisenbahnbetriebsanlagen**

**sowie landschaftspflegerischen Ausgleichs- und
Ersatzmaßnahmen**

VI 1-G-061-k-06#2.197

vom

28. September 2020

<u>Nummer</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
A.	Verfügender Teil	11
I.	Feststellung des Planes	11
1.	Bundesstraße 251	11
2.	Eisenbahnanlagen	12
		...

3.	Planfestgestellte Unterlagen	14
4.	Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen	17
II.	Sofortvollzug	19
III.	Wasserrechtliche Erlaubnisse	19
1.	Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser	19
2.	Erlaubnis für das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser	20
3.	Erlaubnis für die Einleitung von bauzeitlich anfallendem Grundwasser in ein Gewässer	20
IV.	Von dem Planfeststellungsbeschluss umfasste öffentlich-rechtliche Entscheidungen	21
1.	Naturschutzrechtliche Entscheidungen	21
1.1	Zulassung des Eingriffs	21
2.	Wasserrechtliche Entscheidungen	22
2.1	Gewässerausbau und -umbau	22
2.2	Wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen im Gewässer oder im Uferbereich	22
2.3	Wasserrechtliche Befreiung von dem Verbot der Errichtung oder wesentlicher Änderung baulicher und sonstiger Anlagen im Gewässerrandstreifen	23
3.	Denkmalschutzrechtliche Genehmigung	24
V.	Nebenbestimmungen	24
1.	Bauausführung	24
2.	Grundwasserschutz, Wasserversorgung, Oberirdische Gewässer, Hochwasserschutz	25
3.	Oberirdische Gewässer, Hochwasserschutz	27

...

4.	Altlasten, Bodenschutz	29
5.	Abfall	31
6.	Kampfmittelbelastung und -räumung	36
7.	Naturschutz und Landschaftspflege	37
8.	Immissionen	40
8.1	Straßenverkehrslärm	40
8.2	Baulärm	41
8.3	Baubedingte Erschütterungen	43
8.4	Luftreinhaltung	44
9.	Leitungsschutz	44
10.	Bericht zur frist- und sachgerechten Durchführung der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	44
11.	Vorbehalt weiterer Nebenbestimmungen	45
VI.	Zusagen	45
1.	Wehrbereichsverwaltung West	45
2.	Obere Abfallbehörde, Regierungspräsidium Kassel	45
3.	Kasseler Verkehrs-Gesellschaft Aktiengesellschaft (KVG)	45
VII.	Umweltverträglichkeitsprüfung	46
VIII.	Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen	46
IX.	Kosten	47
B.	Verfahrensablauf	47
I.	Antragsgegenstand	47
II.	Antragsbegründung	48

...

III.	Anhörungsverfahren	49
1.	Hauptverfahren	49
1.1	Auslegung der Antragsunterlagen	54
1.2	Beteiligung der Behörden und Stellen	55
1.3	Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen	55
1.4	Einwendungen und Stellungnahmen	55
2.	Planänderungsverfahren	56
2.1	Gegenstand des Planänderungsantrags	56
2.2	Beteiligung der Behörden und Stellen	56
2.3	Einwendungen und Stellungnahmen	57
2.4	Verzicht auf einen Erörterungstermin	57
2.5	Vorlagebericht	57
C.	Entscheidungsgründe	58
I.	Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	58
1.	Erforderlichkeit der Planfeststellung	58
2.	Zuständigkeit	58
3.	Anhörung	62
4.	Rechtswirkungen der Planfeststellung	63
5.	Zusicherungen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren	64
II.	Umweltverträglichkeitsprüfung	64
1.	Untersuchungsgegenstand	64
2.	Verfahren/Öffentlichkeitsbeteiligung	66

3.	Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten	66
3.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG	66
3.1.1	Schutzgut "Mensch"	67
3.1.2	Schutzgut „Pflanzen und Tiere“	67
3.1.3	Schutzgut „Fläche“	68
3.1.4	Schutzgut „Boden“	68
3.1.5	Schutzgut „Wasser“	69
3.1.6	Schutzgut „Luft und Klima“	69
3.1.7	Schutzgut „Landschaft“	70
3.1.8	Schutzgut „Kultur- und andere Sachgüter“	70
3.1.9	Wechselwirkungen	70
3.1.10	Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen	70
4.	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG	74
III.	Materiell-rechtliche Bewertung	76
1.	Planrechtfertigung	76
2.	Landesplanung und Raumordnung	77
3.	Planungsalternativen	77
3.1	Straßenbau Variante 1	79
3.2	Straßenbau Variante 2	79
3.3	Straßenbau Variante 3	79
3.4	Ergebnis der Variantenuntersuchung Straßenbau	80
4.	Dimensionierung	81

4.1	Linienführung (Straße)	81
4.2	Querschnitt (Straße)	82
5.	Zulässigkeit der Vorhaben nach § 34 BNatSchG	83
6.	Artenschutz	83
6.1.1	Bestandserfassung	83
6.1.2	Maßnahmenplanung	86
6.1.3	Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Prüfung	87
7.	Natur und Landschaft	88
7.1	Eingriffsgenehmigung nach §§ 15, 17 des BNatSchG	88
7.1.1	Darstellung der erheblichen Beeinträchtigung	90
7.1.2	Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen	92
7.1.3	Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 und 4 BNatSchG	94
7.1.4	Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG sowie Schutzgebiete	95
8.	Immissionsschutz	96
8.1	Trennungsgebot des § 50 BImSchG	96
8.2	Luftschadstoffe Straße	97
8.3	Verkehrslärmschutz	98
8.3.1	Rechtsgrundlagen	99
8.3.1.1	Schallemissionen Straße	100
8.3.1.2	Schallemissionen Schiene	100
8.3.2	Darstellung und Bewertung der Lärmberechnungen	101
8.3.2.1	Lärmberechnungen Straße	101

8.3.2.2	Lärmberechnungen Schiene	103
8.3.3	Bewertung der Gesamtlärmsituation	103
8.3.4	Planfestgestellte Lärmschutzmaßnahmen	105
8.4	Baulärm	106
8.5	Erschütterungen	111
8.5.1	Erschütterungen Straße	111
8.5.2	Erschütterungen Schiene	111
8.5.3	Baubedingte Erschütterungen	112
9.	Bodenschutz und Abfallwirtschaft	113
10.	Forstwirtschaft	116
11.	Wasserwirtschaftliche Belange	116
11.1	Wasserwirtschaftliche Situation im Planungsgebiet	116
11.2	Erlaubnisse zur Nutzung von Oberflächengewässern und Grundwasser, §§ 8, 9 WHG	117
11.2.1	Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in Gewässer im Betrieb	117
11.2.2	Erlaubnis für das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser	118
11.2.3	Erlaubnis für die Einleitung von bauzeitlich anfallendem Grundwasser in ein Gewässer	120
11.3	Wasserrechtliche Genehmigungen	121
11.3.1	Gewässerausbau und -umbau	121
11.3.2	Wasserrechtliche Genehmigung der Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen im Gewässer oder im Uferbereich sowie Erlaubnis im Gewässerrandstreifen	122

11.4	Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiet	124
12.	Kommunale Planungshoheit	124
13.	Bauausführung	124
14.	Baulogistik	125
15.	Leitungsschutz	128
16.	Denkmalschutz	131
IV.	Private Belange / andere Planungen	131
1.	Eigentum	131
2.	Begründung der Entscheidungen über die Einwendungen grundstücksmäßig betroffener Privater	133
3.	Begründung der Entscheidungen über die Einwendungen nicht grundstücksmäßig Betroffener bezüglich anderer Planungen	133
D.	Zusammenfassende Würdigung und Gesamtabwägung	134
E.	Sofortige Vollziehbarkeit	137
F.	Rechtsbehelfsbelehrung	138

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Planfestgestellte Unterlagen	14
Tabelle 2:	Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen	17
Tabelle 3:	Antragsunterlagen des Hauptverfahrens	49
Tabelle 4:	Antragsunterlagen des Planänderungsverfahrens	56
Tabelle 5:	Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV	99
Tabelle 6:	Durch das Bauvorhaben betroffene Leitungstrassen	128

Entscheidung

A. Verfügender Teil

I. **Feststellung des Planes**

1. Bundesstraße 251

Der Plan für die

Änderung der Wolfhager Straße im Zuge der B 251 in Kassel

einschließlich landschaftspflegerischer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der sonstigen durch die Baumaßnahmen verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen wird nach Maßgabe der in diesem Beschluss angeführten Zusagen, Erlaubnisse und Nebenbestimmungen und den sich aus den Violetteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen gemäß § 17 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1207), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08. August 2020 (BGBl. I S. 1795), i. V. m. §§ 72 ff. des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG) in der Fassung vom 15. Januar 2010 (GVBl. I S. 18), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. September 2018 (GVBl S. 570), festgestellt.

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen nachfolgend aufgeführte Bestandteile:

Ausbau der Bundesstraße 251 im Bereich der Wolfhager Straße auf einer Länge von rund 207 m von an der engsten Stelle 6,90 m auf 23 m

einschließlich der für den Straßenausbau erforderlichen Maßnahmen bestehend aus:

- Teilverrohrung des Angersbachs,
- Anschluss an die Bestandsstrecke an beiden Seiten,
- Neuordnung der Entwässerungssituation.

2. Eisenbahnanlagen

Der Plan für die

Erneuerung der DB-Eisenbahnüberführungen Bahn-km 341,945 (Strecke 3912) und Bahn-km 0,430 (Strecke 3910)

einschließlich landschaftspflegerischer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der sonstigen durch die Baumaßnahmen verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen wird nach Maßgabe der in diesem Beschluss angeführten Zusagen, Erlaubnisse und Nebenbestimmungen und den sich aus den Violetteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen gem. § 18 ff des allgemeinen Eisenbahngesetzes - AEG in der Fassung vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795), i. V. m. §§ 72 ff. HVwVfG festgestellt.

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen nachfolgend aufgeführte Bestandteile:

Abbruch sowie Neubau der Eisenbahnüberführung EÜ km 341,945 Strecke 3912

Abbruch sowie Neubau der Eisenbahnüberführung EÜ km 0,430 Strecke 3910

einschließlich der nachfolgenden Maßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen:

- Abbruch und Neubau der Stützwände II, III und IV sowie der Böschungsflächen
- Abbruch des DB-Dienstgebäudes II
- Abbruch der Diensttreppe II
- Abbruch und Neubau der Diensttreppe III
- Teilabbruch und Verschluss der Luftschutzanlage
- Abbruch des Angersbachgewölbes mit bauzeitiger Verlegung
- Rückbau und Wiederherstellung des Dienstparkplatzes
- Bauzeitlicher Abbruch und Erneuerung der Bahnanlagen EÜ km 341,945 (Strecke 3912) sowie EÜ km 0,430 (Strecke 3910):
 - Bahnkörper/Oberbau,
 - Entwässerungsanlagen,
 - Kabeltiefbau,
 - Dienstwege,
 - Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik,
 - Anlagen der Telekommunikation,
 - Elektrotechnische Anlagen für Bahnstrom,
 - Elektrotechnischen Anlagen für Licht- und Kraftstrom,
 - Anschlussschächte zur Trinkwasserversorgung,
- Bauzeitliche Umverlegung der Drahtzugleitungstrasse auf der EÜ km 341,945 Strecke 3912.

3. Planfestgestellte Unterlagen

Der festgestellte Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Tabelle 1: Planfestgestellte Unterlagen

Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt/ geändert am
2.2	Übersichtsplan Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 207,70, EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	10.000	02.07.2019
2.3	Übersichtsplan Vorhabenträger und Bauwerke Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 207,70, EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	10.000	02.07.2019
3.1	Lageplan Bauwerke EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	500	02.07.2019
3.2	Lageplan Straßenbau Wolfhager Straße Bau-km 0+000 bis 0+207,70	250	02.07.2019
4	Bauwerksverzeichnis Titelblatt und 17 Blätter		02.07.2019
5.1	Grunderwerbsplan Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 207,70, EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	10.000, 1.000	02.07.2019
6	Grunderwerbsverzeichnis Titelblatt und 6 Blätter		02.07.2019

7.1.1.1	Bauwerksplan EÜ km 341,945 (Strecke 3912) – Draufsicht	200	02.07.2019
7.1.1.2	Bauwerksplan EÜ km 341,945 (Strecke 3912) – Schnitte, Ansicht	100	02.07.2019
7.1.2.1	Bauwerksplan EÜ km 0,430 (Strecke 3910) – Draufsicht	200	02.07.2019
7.1.2.2	Bauwerksplan EÜ km 0,430 (Strecke 3910) – Schnitte, Ansicht	100	02.07.2019
7.2.1.1	Bauwerksplan Stützwand II nordöstlich EÜ km 0,430 (Strecke 3910) – Draufsicht	200	02.07.2019
7.2.1.2	Bauwerksplan Stützwand II nordöstlich EÜ km 0,430 (Strecke 3910), Ansicht	100	02.07.2019
7.2.2.1.	Bauwerksplan Stützwand III nordwestlich EÜ km 341,945 und nordöstlich EÜ km 0,430 - Draufsicht	200	02.07.2019
7.2.2.2	Bauwerksplan Stützwand III nordwestlich EÜ km 341,945 und nordöstlich EÜ km 0,430 – Ansicht, Schnitte	100	02.07.2019
7.2.3.1	Bauwerksplan Stützwand IV nordwestlich EÜ km 341,945 (Strecke 3912) - Draufsicht	200	02.07.2019
7.2.3.2	Bauwerksplan Stützwand IV nordwestlich EÜ km 341,945 (Strecke 3912) – Ansicht, Schnitte	100	02.07.2019
7.3.1	Bauwerksplan Verrohrung Angersbach Bau-km 0+000,00 bis 0+101,35 – Draufsicht, Schnitte	200, 50	02.07.2019
8.1	Übersichtsplan Gesamtschallimmission – Planfall tags Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 207,70,	1.000	02.07.2019

	EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)		
8.2	Übersichtsplan Gesamtschallimmission – Planfall nachts	1.000	02.07.2019
9.1	Höhenplan Straßenbau Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70	250/25	02.07.2019
10.1	Querschnitte Straßenbau Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70	100	02.07.2019
10.2	Regelquerschnitt Straßenbau Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70	50	02.07.2019
10.3	Regelquerschnitt Straßenbau Leitungstrassen Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70	50	02.07.2019
11.1	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan Wolfhager Straßen Bau-km 0+000,00 bis 207,70, EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	10.000, 1.000	02.07.2019
12.1	Kabel- und Leitungslageplan Sonstige Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70	250	02.07.2019
12.2	Kabel- und Leitungslageplan DB Netz AG Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70 EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	250	02.07.2019
14.1.2.	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenblätter 1 Deckblatt, 16 Maßnahmen		28.06.2019

14.1.4.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenplan Brücke	1.000	02.07.2019
14.1.4.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenplan Angersbach	1.000	02.07.2019
14.1.4.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenplan CEF	1.000	02.07.2019
15.2	Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen, 1 Deckblatt, 29 Seiten und 2 Anlagen (17 Blätter)		02.07.2019
15.2.a	Ergänzung Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen, 1 Deckblatt, 1 Übersichtsplan und 3 Tabellen mit insgesamt 9 Blättern		10.09.2020
16.2.1	Lageplan Einleitstellen, Einleitpunkte Entwässerung	250	12/2019

4. Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen

Folgende nachrichtlich planfestgestellte Planunterlagen sind in die Prüfung der unter A.I.1 genannten Unterlagen und in die Abwägung mit eingeflossen:

Tabelle 2: Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen

Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt / geändert am
1	Erläuterungsbericht 1 Deckblatt und 61 Blätter		02.07.2019
2.1	Übersichtskarte	75.000	02.07.2019
13	Umleitungskonzept	15.000	02.07.2019
14.1.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht 1 Deckblatt und 41 Blätter		02.07.2019

14.1.1a	Aktualisierung Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht 1 Deckblatt, 42 Seiten		15.09.2020
14.1.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktplan	1.000	02.07.2019
14.1.3a	Aktualisierung - Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktplan	1.000	15.09.2020
14.2	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag - Erläuterungsbericht Titelblatt und 62 Seiten		02.07.2019
15.1.1	Untersuchung zu betriebsbedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen - Verkehrsträger Straße, Deckblatt, 18 Seiten und 2 Anlagen (10 Blätter)		02.07.2019
15.1.2	Untersuchung zu betriebsbedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen - Verkehrsträger Schiene, Deckblatt, 13 Seiten und 2 Anlagen (15 Blätter)		02.07.2019
15.1.3	Untersuchung zur Gesamtlärsituation (Straßen- und Schienenverkehr), Deckblatt, 12 Seiten und 3 Anlagen (12 Blätter)		02.07.2019
16.1	Erläuterungen zu den wasserrechtlichen Sachverhalten 1 Deckblatt und 14 Blätter		12.02.2020
16.2.2	Lageplan Einzugsgebiete Entwässerung	500	12/2019
16.3	Hydraulische Berechnungen 1 Deckblatt und 34 Blätter		12/2019
16.4	Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA-M 153 1 Deckblatt und 12 Seiten		12.02.2020
17	Verkehrsprognose Wolfhagerer Straße im Zuge des Ausbaus „Drei Brücken“ 1 Deckblatt und 22 Seiten		28.06.2019

18	Luftschadstoffuntersuchung 1 Deckblatt, 34 Seiten und 16 Anlagen		28.06.2019
18a	Aktualisierung Luftschadstoffuntersuchung 40 Seiten und 18 Anlagen		10.09.2020
19	UVP-Bericht 1 Deckblatt und 59 Blätter		02.07.2019

II. **Sofortvollzug**

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird im öffentlichen Interesse angeordnet.

III. **Wasserrechtliche Erlaubnisse**

1. Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser

Den Vorhabenträgern wird gemäß § 19 Abs. 1, 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 11, § 12, § 57 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in der Fassung vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 253 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1408), i. V. m. § 11, § 9 des Hessischen Wassergesetzes (HWG) vom 14. Dezember 2010 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. August 2018 (GVBl. S. 366), im Einvernehmen mit der zuständigen Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel die Erlaubnis erteilt, das von befestigten Straßenflächen der B 251 sowie von veränderten Böschungs- und Hangflächen und der Bahnanlagen gesammelt abfließende Niederschlagswasser nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlage Nr. 16.2.1 an den in der folgenden Auflistung aufgeführten Stellen in Gewässer einzuleiten:

1. aus der Entwässerungsmulde als Linienentwässerung für die Böschung Nr. 1 von Bau-km 0+025,8 bis 0+047,5 bis zu 1,8 l/s in das Grundwasser,
2. aus der Entwässerungsmulde als Linienentwässerung für die Böschung Nr. 2 von Bau-km 0+088,1 bis 0+135,9 bis zu 4,0 l/s in das Grundwasser,

3. aus der Entwässerungsmulde als Linienentwässerung für die Böschung Nr. 3 von Bau-km 0+191,4 bis 0+194,0 bis zu 2,9 l/s in das Grundwasser,
4. aus der Rohrleitung bis zu 2,8 l/s an der Einleitstelle 3 (UTM-Koordinaten Zone 32N X-Wert [32532427,90]/Y-Wert [325686058,60]) in den Angersbach (Gewässer 3. Ordnung),
5. aus der Rohrleitung bis zu 2,8 l/s an der Einleitstelle 4 (UTM-Koordinaten Zone 32N X-Wert [32532387,35]/Y-Wert [325686075,38]) in den Angersbach (Gewässer 3. Ordnung),
6. aus der Rohrleitung bis zu 10,4 l/s an der Einleitstelle 14 (UTM-Koordinaten Zone 32N X-Wert [32532382,96]/Y-Wert [325686076,83]) in den Angersbach (Gewässer 3. Ordnung),
7. aus dem Regenwasserkanal bis zu 98,3 l/s an der Einleitstelle 16 (UTM-Koordinaten Zone 32N X-Wert [32532470,43]/Y-Wert [325686046,17]) in den Angersbach (Gewässer 3. Ordnung).

2. Erlaubnis für das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser

Den Vorhabenträgern wird gemäß § 19 Abs. 1, 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 5, § 11, § 12, § 57 WHG, i. V. m. § 11, § 9 HWG im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel befristet für die Dauer der Bauzeit die Erlaubnis erteilt, das bauzeitig bei der Errichtung der Widerlager für die EÜ km 0,430 (lfd. Nr. 2 Bauwerksverzeichnis, planfestgestellte Unterlage Nr. 4) sowie die Stützwand II (lfd. Nr. 2 Bauwerksverzeichnis, planfestgestellte Unterlage Nr. 4) anfallende Grundwasser zu entnehmen, zutage zu fördern und zutage zu leiten und bauzeitig schadlos abzuleiten.

3. Erlaubnis für die Einleitung von bauzeitlich anfallendem Grundwasser in ein Gewässer

Den Vorhabenträgern wird gemäß § 19 Abs. 1, 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 11, § 12, § 57 WHG i. V. m. § 11, § 9 HWG im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel befristet für die Bauzeit die Erlaubnis erteilt, das im Zuge der Errichtung der

1. Widerlager für die EÜ km 0,430 (Ifd. Nr. 2 Bauwerksverzeichnis, planfestgestellte Unterlage Nr. 4) sowie
2. der Stützwand II (Ifd. Nr. 2 Bauwerksverzeichnis, planfestgestellte Unterlage Nr. 4)

anfallende und abgeleitete Grundwasser über ein Gerinne in den Angersbach (Gewässer 3. Ordnung), zwischen Straßen-Bau-km 0+060 und 0+00 einzuleiten.

IV. Von dem Planfeststellungsbeschluss umfasste öffentlich-rechtliche Entscheidungen

Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle anderen öffentlich-rechtlichen Entscheidungen (§§ 17 FStrG, 18 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 HVwVfG). Insbesondere werden umfasst:

1. Naturschutzrechtliche Entscheidungen

1.1 Zulassung des Eingriffs

Der mit den Bauvorhaben 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 290 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328), wird gemäß §§ 15 und 17 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. §§ 17 FStrG, 18 AEG und § 7 Abs. 3 des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG) in der Fassung vom 20. Dezember 2010 (GVBl. I S. 629), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 07. Mai 2020 (GVBl. S 318) unter Beachtung der unter der nachstehenden Nr. A.V.7 aufgelisteten Auflagen im Benehmen mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel zugelassen.

2. Wasserrechtliche Entscheidungen

2.1 Gewässerausbau und -umbau

Gemäß § 68 Abs. 1 WHG i. V. m. § 43 Abs. 1 HWG wird die Herstellung, die Beseitigung oder die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (Gewässerausbau) i. S. v. § 67 Abs. 2 WHG und zwar:

1. der Rückbau des Gewölbes und des offenen Gerinnes des Angersbachs (Flurstücke 186/1, 186/3, 187/2 und 199/6 in der Flur 3 der Gemarkung Rothenditmold) (Ifd. Nr. 10 Bauwerksverzeichnis, planfestgestellte Unterlage Nr. 4),
2. der Neubau der Verrohrung des Angersbachs (Flurstücke 186/1, 186/3, 187/2 und 199/6 in der Flur 3 der Gemarkung Rothenditmold) mit einem Durchlass (Kastenprofil) (Ifd. Nr. 10 Bauwerksverzeichnis, planfestgestellte Unterlage Nr. 4);
3. die Umgestaltung des Angersbachs inkl. der Gewässerverlegung nach der Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen Nr. 14.1.4.2 sowie Maßnahmenblatt 014_A, planfestgestellte Unterlage Nr. 14.1.2

planfestgestellt.

2.2 Wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen im Gewässer oder im Uferbereich

Gemäß §§ 17 FStrG, 18 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG i. V. m. § 22 Abs. 1 und Abs. 2 HWG i. V. m. § 36 Abs. 1 WHG wird die Genehmigung für die Errichtung oder Erweiterung von baulichen Anlagen im Gewässer oder im Uferbereich nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen Nr. 4 und 16.2.1 erteilt, und zwar für:

1. Errichtung eines Zulaufrohres im Uferbereich des Angersbachs in der Gemarkung Rothenditmold (UTM-Koordinaten Zone 32N X-Wert [32532427,90]/Y-Wert [325686058,60]),
2. Errichtung eines Zulaufrohres im Uferbereich des Angersbachs in der Gemarkung Rothenditmold (UTM-Koordinaten Zone 32N X-Wert [32532387,35]/Y-Wert [325686075,38]),

3. Errichtung eines Zulaufrohres im Uferbereich des Angersbachs in der Gemarkung Rothenditmold (UTM-Koordinaten Zone 32N X-Wert [32532382,96]/Y-Wert [325686076,83]),
4. Errichtung eines Zulaufrohres aus dem Regenwasserkanal im Uferbereich des Angersbachs in der Gemarkung Rothenditmold (UTM-Koordinaten Zone 32N X-Wert [32532470,43]/Y-Wert [325686046,17]).

2.3 Wasserrechtliche Befreiung von dem Verbot der Errichtung oder wesentlicher Änderung baulicher und sonstiger Anlagen im Gewässerrandstreifen

Gemäß §§ 17 FStrG, 18 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG i. V. m. § 23 Abs. 2 Nr. 3 HWG i. V. m. § 38 Abs. 5 WHG wird die Befreiung von dem Verbot der Errichtung oder wesentlicher Änderung baulicher oder sonstiger Anlagen einschließlich Mauern und Wällen sowie ähnlicher Anlagen quer zur Fließrichtung des Wassers in Gewässerrandstreifen und die Genehmigung für das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche in Gewässerrandstreifen nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen Nr. 3.1 und 3.2 erteilt, und zwar für:

1. Errichtung und Gründung des südlichen Widerlagers der EÜ km 0,430 Strecke 3910 (Bauwerksverzeichnis laufende Nr. 2, planfestgestellte Unterlage Nr. 4),
2. Errichtung einer Baugrube für das südliche Widerlager der EÜ km 0,430 Strecke 3910 (Bauwerksverzeichnis laufende Nr. 2, planfestgestellte Unterlage Nr. 4),
3. Errichtung der Böschung östlich des südlichen Widerlagers der EÜ km 0,430 Strecke 3910 (Bauwerksverzeichnis laufende Nr. 2, planfestgestellte Unterlage Nr. 4),
4. Errichtung der Böschung westlich des südlichen Widerlagers der EÜ km 0,430 Strecke 3910 (Bauwerksverzeichnis laufende Nr. 2, planfestgestellte Unterlage Nr. 4).

3. Denkmalschutzrechtliche Genehmigung

Die Genehmigung nach § 18 Abs. 3 Nr. 3 des Hessischen Denkmalschutzgesetzes (HDSchG) in der Fassung vom 06.12.2016 (GVBl. I S. 211) für die Zerstörung folgender durch die Bauvorhaben betroffenen Kulturdenkmäler wird gemäß §§ 17 FStrG, 18 AEG erteilt für:

1. den Abbruch der Eisenbahnüberführung Bahn-km 341,945 (Strecke 3912) über die Wolfhager Straße in Kassel und
2. den Abbruch der Eisenbahnüberführung Bahn-km 0,430 (Strecke 3910) über die Wolfhager Straße in Kassel.

V. Nebenbestimmungen

1. Bauausführung

1. EG-Prüfverfahren

Im Hinblick auf das eisenbahnrechtliche Vorhaben hat die DB Netz AG bestätigt, dass die Anforderungen der Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) erfüllt werden. Darüber hinaus sind bei der Ausführungsplanung die Anforderungen der "Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme Strukturelle Teilsysteme des Transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen (W IST)" zu beachten.

2. VV BAU und VV BAU-STE

Im Hinblick auf das eisenbahnrechtliche Vorhaben sind die Regelungen der "Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau" (VV BAU) und der "Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen" (VV BAU-STE) zu beachten. Bei dem Eisenbahnbundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

3. Die vorübergehend in Anspruch genommen Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Grundstückseigentümer zurückgegeben.

2. Grundwasserschutz, Wasserversorgung, Oberirdische Gewässer, Hochwasser-
schutz

1. Das Gewässer darf nicht verunreinigt werden. Bei Betankung von Baumaschinen ist ein Sicherheitsabstand von mindestens 10 m zum Gewässer bzw. offen gelegten Grundwasser einzuhalten. Treib- und Schmierstoffe sowie sonstige wassergefährdende Stoffe sind außerhalb des Gewässerrandstreifens zu lagern. Während der Betonierarbeiten austretende Betonschlämme dürfen nicht in das Gewässer gelangen.
2. Sollten wassergefährdende Flüssigkeiten austreten, z. B. beim Betanken oder aufgrund von Leckagen an Fahrzeugen und Maschinen, sind diese sofort aufzunehmen und nach vorheriger Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde beim Magistrat der Stadt Kassel schadlos zu beseitigen. Die entsprechenden Geräte und ausreichende Bindemittel zur Aufnahme sind stets bereitzuhalten.
3. Bei einem Austreten von wassergefährdenden Flüssigkeiten ist die Untere Wasserbehörde beim Magistrat der Stadt Kassel oder die nächste Polizeidienststelle sowie der Auftraggeber zu verständigen.
4. Im Gewässerrandstreifen dürfen Baustoffe, Bauhilfsstoffe, Geräte und Werkzeuge nur kurzzeitig und solange die Baustelle besetzt ist, zwischengelagert werden. Bei zu erwartendem Hochwasser sind die Baumaschinen sowie sonstige bewegliche Teile aus dem Hochwasserprofil zu entfernen.
5. Wenn bei der Errichtung der Bauwerke Grundwasser entsprechend der Erlaubnis Nr. A.III.2 zutage gefördert werden muss, ist dieses zu fassen und den temporären Wasseraufbereitungsanlagen zur Neutralisation und Reinigung zuzuführen und anschließend unter Einhaltung der nachfolgenden Nebenbestimmung gedrosselt in die Vorflut einzuleiten.
6. Bei Einleitungen in das Gewässer aus der Wasserhaltung dürfen an absetzbaren Stoffen nicht mehr als 0,1 ml/l (nach 2 Std. Absetzzeit) enthalten sein und es soll ein pH-Wert im neutralen Bereich (6,5 bis 8,5) eingehalten werden; ggf. ist eine Absetzanlage mit Neutralisation einzurichten, deren Größe sich nach der Aufenthaltszeit für die Einhaltung des vorgenannten Wertes richtet. Dies ist in der Ausführungsplanung mit der zuständigen Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel abzustimmen.

7. Die temporär geförderten und abgeleiteten Grundwassermengen sind mittels geeigneter Messanlagen (Wasserzähler) zu erfassen, in einem Betriebstagebuch schriftlich festzuhalten und auf Verlangen der zuständigen Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel zur Einsichtnahme vorzulegen.
8. Der evtl. Einbau von Umflutungsvorrichtungen, insbesondere die baubedingte Umverlegung des Angersbaches ist rechtzeitig vor Bauausführung mit der Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel abzustimmen. Bei der Aufstellung von Gerüsten und hochwassersicheren Baugrubenverbauungen darf das Abflussprofil nicht mehr als 20 % der Durchflussfläche eingeschränkt werden.
9. Die Anlagen sind nach den vorliegenden Unterlagen und unter Beachtung der Regeln der Technik und der Wasserwirtschaft so zu erbauen und betreiben, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere die Ordnung des Wasserhaushaltes, gewährleistet ist. Durch eine regelmäßige Überwachung und Pflege ist die Funktionsfähigkeit der Abwasseranlagen sicherzustellen.
10. Vor Ausführung der 3 Versickerungsanlagen sind der Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel die entsprechenden Bauwerkspläne zur Zustimmung vorzulegen. Die genaue Lage – Koordinaten für die Mitte der jeweiligen Abwasseranlage – ist der Oberen Wasserbehörde auf diesem Wege mitzuteilen.
11. Nach Fertigstellung – spätestens zur Inbetriebnahme – der kompletten Abwasseranlagen ist der Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel ein Bestandsplan in digitaler Form vorzulegen, der das Einzugsgebiet und den Verlauf der Regenwasserkanäle mit sämtlichen eingebundenen Anlagen/Einrichtungen/Einleitungen/Versickerungsanlagen wiedergibt. Außerdem ist der Oberen Wasserbehörde ein für den Betrieb der Anlagen Verantwortlicher zu benennen.
12. Für den Betrieb der Versickerungsanlagen ist insbesondere auch die Tabelle 5 des DWA Arbeitsblattes A 138 mit Hinweisen zu Inspektionsintervallen zu beachten. Insbesondere ist die Lagerung und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen im Einzugsbereich der entsprechenden Regenwasserkanäle

und im Bereich der Versickerungsmulden der Einsatz von Herbiziden unzulässig. Auftretende Missstände sind ohne besondere Aufforderung umgehend zu beseitigen.

13. KASSELWASSER sind vor der Bauausführung detaillierte Ausführungspläne (mit Angaben zum Anschluss an die Gewässerverrohrung, Bauart von Schächten und Straßenabläufen etc.) für den neuen Regenwasserkanal zur Zustimmung vorzulegen. Bei der Ausführungsplanung ist die ZTV-KASSELWASSER zu beachten.

3. Oberirdische Gewässer, Hochwasserschutz

1. Die Ausführungsplanung für die Teilverrohrung im Bereich der Wolfhager Straße, die Renaturierung des Angersbachs zwischen Station km 1,5 und km 1,9 sowie Detailpläne zu den Anschlussbauwerken an die vorhandene Verrohrung sind rechtzeitig vor Bauausführung der Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel vorzulegen und deren Zustimmung einzuholen.
2. Der Baubeginn und die Beendigung der Baumaßnahme ist der Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel rechtzeitig vorher mitzuteilen.
3. Die wasserrechtliche Bauüberwachung und die wasserrechtliche Bauabnahme für die Teilverrohrung, Umverlegung sowie die Renaturierung des Angersbaches wird durch die Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel durchgeführt. Zur Bauabnahme sind der Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel Niederschriften über Bauabnahmen und Bestandzeichnungen zur Teilverrohrung des Angersbachs im Bereich der Wolfhagerstraße und Renaturierungsmaßnahme am Angersbach zwischen Station km 1,5 und km 1,9 (2-fach) vorzulegen.
4. Die Bauarbeiten im Gewässer sind unter Vermeidung von über das unumgängliche Maß hinausgehenden Verunreinigungen, die durch Schürfen oder Baggern im Gewässer entstehen, durchzuführen.
5. Die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften sind beim Bau und Betrieb der Anlage zu beachten. Erforderlichenfalls ist der zuständige gesetzliche Unfallversicherungsträger zur sicherheitstechnischen Beratung hinzuzuziehen.

6. Sofern sich gegenüber der Planung Änderungen der Bauwerksabmessungen bzgl. der neuen Teilverrohrung des Angersbachs im Bereich der Wolfhager Straße, Änderungen bei der Ausgestaltung der Renaturierungsmaßnahme am Angersbach zwischen Station km 1,5 und km 1,9 ergeben oder zusätzliche Sicherungs- bzw. Gründungsmaßnahmen erforderlich werden, bedürfen diese der vorherigen Zustimmung der Oberen Wasserbehörde.
7. Die Fertigbauteile der neuen Teilverrohrung des Angersbachs sind mit einer Trockenwetterrinne zu versehen.
8. Die Renaturierung des Angersbachs zwischen Station km 1,5 und km 1,9 ist spätestens innerhalb von 5 Jahren nach Baubeginn in Angriff zu nehmen.
9. Bei der Renaturierung des Angersbach zwischen Station km 1,5 und km 1,9 sind folgende Belange zu berücksichtigen:
 - Die Sohle und die Uferböschung sind aus standortgerechtem, natürlichem Material herzustellen. Die Klassifizierung der Steine einschließlich der Festlegung bestimmter Mindestanforderungen haben in Analogie zu den Regelungen der aktuellen Technischen Lieferbedingungen für Wasserbausteine (TLW), Ausgabe 2003, zu erfolgen. In exponierten Wasserwechselbereichen, wie sie beispielsweise bei Riegelsteinen auftreten, sind besondere Anforderungen an die Frost-Tau-Wechselbeständigkeit des verwendeten Materials zu stellen. Die DIN 19657, Punkt 5.1 ff, ist bei der Durchführung der Sicherung unter Verwendung von Natursteinen und künstlichen Steinen zu beachten.
 - Durch den Einbau von Querrigel und Störsteine sind die Strömungsvarianz zu erhöhen, sowie Ruhebereiche zu schaffen.
 - Für niedrige Abflussverhältnisse ist eine „Niedrigwasserrinne“ durch Profilierungsarbeiten des Sohlsubstrates in der Gewässersohle herzurichten.
 - Bei den Profilierungsarbeiten der neuen Gewässersohle ist einen mäandrierender Gewässerverlauf, sodass der gerade Verlauf aufgebrochen wird, herzustellen.
10. Einzelheiten, insbesondere zur Einbringung von Störsteinen und zur Ausgestaltung der Querrigel, der „Niedrigwasserrinne“ und des mäandrierenden Gewässerverlaufes, sind im Zuge der Ausführungsplanung mit der Oberen

Wasserbehörde und der Oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel abzustimmen.

11. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind die Oberfläche, die Gewässersohle sowie die Böschungsflächen und Uferbefestigungen im Baustellenbereich in einen ordnungsgemäßen örtlich angepassten Zustand zu versetzen. Baum- und Strauchbestand ist möglichst zu erhalten ggf. zu ersetzen. Die DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) ist zu beachten. Vorhandene Ufermauern sind zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

Hinweis:

Die bauordnungsrechtlichen Anforderungen werden durch den Träger der Straßenbaulast und das Eisenbahnbundesamt geprüft.

4. Altlasten, Bodenschutz

1. Die bei der Gründung der Eisenbahnüberführungen angetroffenen Bodenverhältnisse sind vom Bauleiter zu protokollieren. Treten Unstimmigkeiten gegenüber den Annahmen der Statik auf oder sind Schwierigkeiten der Bodenbestimmung gegeben, ist ein Bodenmechaniker hinzuziehen.
2. Alle bei den Tief- und Rückbauarbeiten anfallenden Materialien, die nicht vor Ort wieder eingebaut werden können oder die direkt nach dem Aus-/Rückbau zur Verwertung außerhalb der Baumaßnahme transportiert werden, müssen vorübergehend auf einer dafür geeigneten Fläche bis zur Beprobung und anschließenden Entsorgung gelagert werden. Die unterschiedlichen Fraktionen sowie Teilmengen einer Abfallfraktion mit bekannten unterschiedlichen Schadstoffgehalten sind dabei getrennt voneinander aufzuhalten. Eine Vermischung von zu entsorgenden Materialien unterschiedlicher Art und/oder Kontamination ist nicht zulässig.
3. Ergeben sich im Rahmen der Aushubmaßnahmen Hinweise auf eine schädliche Bodenveränderung oder sonstige Anzeichen, die einen Altlastenverdacht begründen können, ist die Obere Bodenschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel unverzüglich zu informieren.

4. Sollte eine Wiederverwertung von anfallenden Abbruchmaterialien, belasteter Gleisschotter und überschüssige Bodenmassen vor Ort vorgenommen oder aber Fremdmaterial (z. B. RC-Material) eingesetzt werden, so dürfen auf Grund der Lage innerhalb und auch außerhalb des Heilquellenschutzgebietes aus Sicht des vorbeugenden Grundwasserschutzes nur Materialien eingebaut werden, die den materiellen Qualitätsanforderungen analog der Tabelle 2a und 2b der „Richtlinie zur Verwertung von Bodenmaterial, Bauschutt und Straßenaufbruch in Tagebauen und im Rahmen sonstiger Abgrabungen“ (Tagebaurichtlinie) vom 17.02.2014 (StAnz. 10/2014 S. 0211) genügen, bzw. nach LAGA M-20 die Zuordnungswerte Z 1.1 eingehalten werden. Hierbei ist ein Abstand zum höchsten Grundwasserstand von mind. 2,00 m (außerhalb eines Wasserschutzgebietes: $\geq 1,00$ m) einzuhalten.
5. Höher belastete Materialien sind entsprechend den Ausführungen in Kapitel 5.2 Abs. 2 der Feinkonzepte zum Boden-Verwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) der Strecke 2912 km 341,945 und Strecke 3910 km 0,430 aus ausreichend gesicherten Bereitstellungs-/Zwischenlagerflächen (wasserundurchlässige Basisabdichtung sowie Schutz gegen Niederschlagswasser) bis zu einer ordnungsgemäßen Entsorgung bzw. Wiederverwertung zwischen zu lagern. Belange zu Dokumentationspflichten sowie zu sonstigen Kontrollpflichten, einschließlich der Nachweisführung über die Schadstoffgehalte der zur Wiederverwertung eingesetzten Materialien bzw. der ordnungsgemäßen abfallrechtlichen Entsorgung liegen in der Zuständigkeit des Dez. 32.1 „Abfallwirtschaft“ beim Regierungspräsidium Kassel.
6. Sofern höher belastetes Material vor Ort einer Wiederverwertung zugeführt bzw. höher belastetes Fremdmaterial (RC-Material) eingesetzt werden soll, so ist die Genehmigungsfähigkeit unter Verweis auf die Aussagen in Kapitel 5.3 „Bodenaushub“ der Feinkonzepte zum Boden-Verwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) der Strecke 3912 km 341,945 und Strecke 3910 km 0,430 ausreichend vorher mit der Oberen Bodenschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel abzustimmen.

5. Abfall

1. Die Rückbauarbeiten an den Eisenbahnbetriebsanlagen sowie die Entsorgung der anfallenden Bauabfälle sind fachtechnisch zu begleiten und nach den Vorgaben des gemeinsamen Merkblattes „Entsorgung von Bauabfällen“ der Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel – Abteilungen Umwelt -, Stand 01.09.2018 durchzuführen. Zur Dokumentation des ordnungsgemäßen Umgangs mit gewerblichen Siedlungsabfällen kann die „Dokumentationshilfe zu den Pflichten als Abfallerzeuger oder -besitzer nach GewAbfV für Bau- und Abbruchabfälle“ der Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel – Abteilungen Umwelt -, Stand Januar 2018 verwendet werden.
2. Spätestens 14 Tage vor Beginn der Rückbauarbeiten sind dem Regierungspräsidium Kassel, Abt. Umwelt- und Arbeitsschutz, Dezernat Abfallwirtschaft, Am Alten Stadtschloss 1, 34117 Kassel folgende Informationen schriftlich mitzuteilen:
 - Beginn der Abbrucharbeiten
 - Kontaktdaten des bauausführenden Unternehmens und des verantwortlichen Bauleiters (Name, Anschrift, E-Mail-Adresse, Telefonnummer)
 - Kontaktdaten (Name, Anschrift, E-Mail-Adresse, Telefonnummer) der verantwortlichen Person, die die Pflichten des Abfallerzeugers nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) wahrnimmt und für die Einstufung der Abfälle verantwortlich ist (wenn abweichend vom Antragsteller)
3. Spätestens 4 Wochen vor Baubeginn ist der Oberen Abfallbehörde ein Entsorgungskonzept nach den Vorgaben des unter Ziffer 1 genannten Baumerkblatts vorzulegen.
4. Die Nachweise zu Schadstoffuntersuchungen, zur Abfalleinstufung, den eingeschlagenen Entsorgungswegen sowie Belege sind der Oberen Abfallbehörde spätestens einen Monat nach Beendigung der Baumaßnahme vorzulegen.
5. Bei Auffälligkeiten der Bausubstanz während der Abbrucharbeiten ist das Dezernat 32.1 Abfallwirtschaft beim Regierungspräsidium Kassel zu benachrichtigen und eine Abstimmung der Entsorgung ist vorzunehmen.

6. Der Umgang mit asbesthaltigen Baustoffen ist der Oberen Abfallbehörde beim Regierungspräsidium Kassel, Dezernat 35.1 – Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik – 2 Wochen vor Beginn der Arbeiten unter Nennung der Kontaktdaten der verantwortlichen Fachbauleitung sowie des beauftragten Abbruchunternehmens schriftlich anzuzeigen.

Hinweise:

1. Grundsätzlich ist nach den Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) vorzugehen. Der Abbruch hat zur Sicherstellung der getrennten Erfassung und Entsorgung gefährlicher und nicht gefährlicher Abfälle selektiv zu erfolgen. Der Grundsatz der Verwertung vor der Beseitigung ist zu beachten. Im Zusammenhang mit der Entsorgung von gefährlichen Abfällen wird auf die Vorgaben der Nachweisverordnung (NachwV) verwiesen. Das elektronische Abfall-Nachweisverfahren (eANV) ist anzuwenden.
2. Altholz:
Die beim Abbruch anfallenden Hölzer aus dem Außenbereich und Konstruktionshölzer (z. B. Dachsparren, Dachlatten) sind in der Regel imprägniert, so dass man ohne analytische Nachweise davon ausgehen muss, dass es sich hierbei um gefährlichen Abfall i. S. d. § 3 der Abfallverzeichnisverordnung (AVV), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 30. Juni 2020 (BGBl. I S. 3005), handelt. Dieses Holz ist als gefährlicher Abfall dem AVV Abfallschlüssel 17 02 04* (Glas, Kunststoff und Holz, die gefährliche Stoffe enthalten oder durch gefährliche Stoffe verunreinigt sind) zuzuordnen und entsprechend zu entsorgen. Als Entsorgung kommt i. d. R. nur eine thermische Verwertung in einer für Altholz der Kategorie A IV der Altholzverordnung (AltholzV) zugelassenen Anlage (z. B. Müllheizkraftwerk) in Frage. Die im Rahmen der Maßnahme anfallenden Spannplatten sind nicht wie im Schadstoffbericht angegebenen einer Entsorgung auf der Deponie, sondern einer Verwertung zuzuführen.
3. Sonstige Bauabfälle:
Nicht mineralische sonstige Bauabfälle werden unter 17 09 04 (gemischte Bau- und Abbruchabfälle mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 09 01, 17 09

02 und 17 09 03 fallen) eingestuft. Für die Beurteilung dieser Abfälle ist in jedem Fall eine Sichtkontrolle auf gefährliche Inhaltsstoffe (z. B. Asbestzement, alte Glas- oder Steinwolle, gefährliche Lagergüter) vorzunehmen. Der im Rahmen der Maßnahme anfallende Leichtbeton sollte über den AVV-Schlüssel 17 09 04 (gemischte Bau- und Abbruchabfälle mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 09 01, 17 09 02 und 17 09 03 fallen) entsorgt werden, nicht wie im Schadstoffbericht angegeben über den AVV-Schlüssel 17 08 02 (Baustoffe auf Gipsbasis mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 08 01 fallen).

4. Bau- und Abbruchabfälle:

Die Fraktionen sind gem. § 8 GewAbfallV vom 18. April 2017 (BGBl. I S. 896), geändert durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2234), auf der Baustelle getrennt zu erfassen und zu entsorgen. Davon kann nur abgewichen werden, wenn die Voraussetzungen gem. § 8 Abs. 2 GewAbfallV vorliegen und dies dokumentiert wird. Gemische ohne besonderen Schadstoffverdacht sind unter dem AVV-Schlüssel „17 01 07 Gemische aus Beton, Ziegeln, Fliesen und Keramik mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 01 06 fallen“ entweder einer Vorbehandlungs- oder Aufbereitungsanlage zuzuführen. Gemische mit Verdacht auf Schadstoffe sind gutachterlich zu untersuchen ggf. unter dem Abfallschlüssel 17 01 06* (Gemische aus oder getrennte Fraktionen von Beton, Ziegeln, Fliesen und Keramik, die gefährliche Stoffe enthalten) zu entsorgen.

5. Siedlungsabfälle:

Die Fraktionen sind gem. § 3 GewAbfallV auf der Baustelle getrennt zu erfassen und zu entsorgen. Davon kann nur abgewichen werden, wenn die Voraussetzungen gem. § 3 Abs. 2 GewAbfallV vorliegen und dies dokumentiert wird.

6. Schwermetallbelasteter Anstrich:

Vor der Entsorgung des Stahlschrottes sollte geprüft werden, ob dieser mit einem schwermetallbelasteten Anstrich versehen ist. Sollte dies der Fall sein, ist der Stahlschrott als gefährlicher Abfall einer entsprechenden Entsorgung zuzuführen.

7. Elektrogeräte:

Bei Elektrogeräten handelt es sich um gefährlichen Abfall, welcher nach AVV

dem Abfallschlüssel 20 01 35* (gebrauchte elektrische und elektronische Geräte, die gefährliche Bauteile enthalten, mit Ausnahme derjenigen, die unter 20 01 21 und 20 01 23 fallen) zuzuordnen ist. Elektrogeräte (u. a. Leuchtstoffröhren) sind fachgerecht auszubauen und nach den Bestimmungen des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes (ElektroG) dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger der Stadt Kassel bzw. einer zertifizierten Erstbehandlungsanlage zu überlassen. Ggf. anfallende PCB-haltige Kondensatoren sind von den Leuchtstoffröhren zu trennen und als gefährlicher Abfall unter dem AVV Abfallschlüssel 16 02 09* (Transformatoren und Kondensatoren, die PCB enthalten) einzustufen.

8. Asbesthaltige Baustoffe:

Asbesthaltige Baustoffe (Faserzementplatten, Fensterbänke, Bodenbeläge) sind nach Maßgabe der TRGS 519 weitestgehend zerstörungsfrei bzw. staubarm zu demontieren. Bei asbesthaltigen Baustoffen handelt es sich um einen gefährlichen Abfall (AVV Abfallschlüssel 17 06 05*, asbesthaltige Baustoffe).

9. Künstliche Mineralfasern (KMF):

Mineralfaserhaltige Dämmmaterialien mit Künstlichen Mineralfasern (KMF) sind nach den Vorgaben der TRGS 521 im Vorfeld auszubauen und als gefährlicher Abfall unter dem AVV Abfallschlüssel 17 06 03* (anderes Dämmmaterial, das aus gefährlichen Stoffen besteht oder solche Stoffe enthält) zu entsorgen.

10. Bodenaushub:

Der bei den Maßnahmen anfallende Oberboden (Mutterboden) unterliegt nach § 2 Abs. 2 Nr. 10 und 11 KrWG vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 9 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808), nicht den Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes, wenn er am Ort der Entstehung wieder eingebaut wird. Mutterboden ist die belebte oberste und fruchtbarste Schicht des Bodens und beträgt in den wärmegemäßigten Breiten 20 bis 30 cm, er ist zudem vor Vernichtung und Vergeudung zu schützen. Da in vielen Fällen die Abgrenzung zu normalem Erdaushub schwierig ist, sind das Vorhandensein von fruchtbarem Humus, Pflanzenteilen und Kleinlebewesen sowie das Fehlen von Steinen, Fremdmaterialien und Schadstoffbelastungen Indizien für die Einstufung als Mutterboden.

11. Boden:

Bodenaushub, der nicht am Ort der Entstehung wieder eingebaut wird, ist vor der Entsorgung nach den Vorgaben der LAGA M20 zu beproben und einzustufen. Der Wiedereinbau von Bodenaushub ist im Vorfeld mit der zuständigen Wasser- und Bodenschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel abzustimmen. Soweit aus Sicht des Boden- und Grundwasserschutzes dem Wiedereinbau nichts entgegensteht, kann dies als ordnungsgemäße und schadlose Verwertungsmaßnahme betrachtet werden.

12. Baumschnitt:

Der im Zuge der Gehölzrodung anfallende Baumschnitt ist unter dem AVV-Abfallschlüssel 02 01 03 „Abfälle aus pflanzlichem Gewebe“ einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung zuzuführen.

13. Teerpechhaltige Bauabfälle:

Teerpechhaltige Bauabfälle sind ab einer PAK-Konzentration (Summe der 16 PAK nach EPA) ≥ 400 mg/kg und/oder Benzo(a)pyren ≥ 50 mg/kg unter dem AVV Abfallschlüssel 170301* (kohlenteerhaltige Bitumengemische) zu entsorgen. Teerpechhaltige Bauabfälle mit einer PAK-Konzentration < 400 mg/kg und/oder Benzo(a)pyren < 50 mg/kg sind unter dem AVV Abfallschlüssel 170302 (Bitumengemische mit Ausnahme derjenigen, die unter 170301* fallen) stofflich zu verwerten (z. B. im Asphaltwerk).

6. Kampfmittelbelastung und -räumung

1. Eine Überprüfung der in einer Luftbilddetailauswertung ermittelten Verdachtspunkte ist vor bodeneingreifenden Bauarbeiten erforderlich. Eine Überprüfung der Verdachtspunkte ist auch dann erforderlich, wenn sich diese außerhalb des Baufeldes bzw. Grundstückes befinden und vor bodeneingreifenden Bauarbeiten ein Sicherheitsabstand im Radius von 15 Metern um den eingemessenen Verdachtspunkt nicht eingehalten werden kann.
2. In Bereichen, in denen durch Nachkriegsbebauungen bereits bodeneingreifende Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mind. 5 m durchgeführt wurden, sind keine Kampfmittelräummaßnahmen notwendig. Bei allen anderen Flächen ist eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel) vor Beginn der geplanten Abbrucharbeiten, Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen auf den Grundstücksflächen bis in einer Tiefe von 5 m (ab GOK IIWK) erforderlich, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden. Hierbei soll grundsätzlich eine EDV-gestützte Datenaufnahme erfolgen.
3. Sofern die Fläche nicht sondierfähig sein sollte (z. B. wegen Auffüllungen, Versiegelungen oder sonstigen magnetischen Anomalien), sind aus Sicherheitsgründen weitere Kampfmittelräummaßnahmen vor bodeneingreifenden Bauarbeiten erforderlich. Es ist dann notwendig, einen evtl. vorgesehenen Baugrundverbau (Spundwand, Berliner Verbau usw.) durch Sondierungsbohrungen in der Verbauachse abzusichern. Sofern eine sondierfähige Messebene vorliegt, sollen die Erdaushubarbeiten mit einer Flächensondierung begleitet werden.
4. Zur Sicherheit der Vorhabenträger sollten sie sich bescheinigen lassen, dass die Kampfmittelräumungsarbeiten nach dem neuesten Stand der Technik durchgeführt werden. Der Bescheinigung ist ein Lageplan beizufügen, auf dem die untersuchten Flächen dokumentiert sind. Weiterhin ist das verwendete Detektionsverfahren anzugeben.
5. Für die Dokumentation der Räumdaten beim Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen wurde das Datenmodul KMIS-R (kostenlos zum download beim Regierungspräsidium Darmstadt) entwickelt. Bei der Beauftragung des

Dienstleisters ist auf die Verwendung dieses Datenmoduls hinzuweisen. Hierfür ist es erforderlich, dass die überprüften und geräumten Flächen örtlich mit den Gauß/Krüger Koordinaten eingemessen werden.

6. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen ein Lageplan und die KMIS-R-Datei (welche von der Fachfirma übersandt wird) zu übersenden.
7. Die Kosten für die Kampfmittelräumung sind von den Vorhabenträgern zu tragen und die Arbeiten sind bei der Fachfirma selbst zu beauftragen. Bei der Angebotseinholung und Beauftragung soll eine Kopie der Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes des Landes Hessen beim Regierungspräsidium Darmstadt vom 02.09.2019 mitgeschickt werden. Eine Kopie des Auftrages ist dem Kampfmittelräumdienst zur Kenntnisnahme zu senden.

7. Naturschutz und Landschaftspflege

1. Die Baufeldfreimachung einschließlich Baumfällungsmaßnahmen, Gehölzrückschnitten, Entbuschungs- und Erdarbeiten sowie das Abschieben der Ackerkrumen ist nur außerhalb des Zeitraums zwischen dem 1. März und dem 30. September eines Jahres zulässig. Ausgenommen von dieser Beschränkung sind Bäume, Hecken und andere Gehölze, bei denen eine Erfüllung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote ausgeschlossen werden kann; der Eingriff ist nur mit Zustimmung der Oberen Naturschutzbehörde zulässig. Vorbereitete Baufelder sind vor ihrer baulichen Inanspruchnahme gegen die Anlage von Fortpflanzungsstätten zu sichern.
2. Die Ausführungsplanung für die Renaturierung des Angersbaches (Maßnahme 014_A) ist mit der Oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel einvernehmlich im Vorfeld der Ausführung abzustimmen. Die Details sind in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde in der Örtlichkeit einvernehmlich zu regeln.
3. Bei allen baubedingt beanspruchten Flächen und den aufzuschüttenden Bodenmieten zur Zwischenlagerung sind die Vorgaben der DIN 19731 Bodenbeschaffenheit - Verwertung von Bodenmaterial -, der DIN 18300 – Erdarbeiten- und der DIN 18915 – Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenar-

- beiten – zu beachten. Bodenmieten zur Zwischenlagerung sind vor Verdichtung und Vernässung zu schützen sowie bei einer Lagerung von länger als 6 Monaten mit tiefwurzelnden, winterharten und stark wasserzehrenden Pflanzen (z.B. Lupine, Luzerne) zu begrünen.
4. An das Baufeld angrenzende Gehölzbestände sind während der Bauzeit gegen unzulässige Nutzung (z.B. Befahrung, Lagerung von Baustoffen außerhalb des Baufeldes) durch einen ortsfesten Bauzaun gem. RAS LP 4 bzw. DIN 18920 - Schutz von Grünflächen und Gehölzen bei Baumaßnahmen - zu schützen.
 5. Es ist eine Umweltbaubegleitung (UBB, Maßnahme 008_V) einzurichten. Die beauftragten Personen sind der Oberen Naturschutzbehörde (ONB) beim Regierungspräsidiums Kassel zu benennen. Die Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen gemäß der planfestgestellten Unterlagen Nr. 14.1.2 (Maßnahmenblätter) i. V. m. den nachrichtlichen Unterlagen Nr. 14.1.1a und 14.2 (Landschaftspflegerischen Begleitplans sowie des Artenschutzrechtlichen-Fachbeitrages) sind verbindlich einzuhalten und zum Gegenstand der Ausschreibung zu machen. Ihre Umsetzung ist durch die UBB zu gewährleisten.
 6. Vor Beginn der Bauarbeiten ist eine Abstimmung zwischen Vorhabenträgern, UBB und ONB über die Durchführung der UBB vorzunehmen. Der Beginn der Bauarbeiten ist der ONB beim Regierungspräsidiums Kassel, hier Dezernat 27, schriftlich mindestens 2 Wochen im Vorlauf mitzuteilen. Die UBB fertigt Wochenberichte an und übersendet sie zeitnah der ONB.
 7. Der Oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel ist eine schuldrechtliche Nutzungsvereinbarung für eine Teilfläche des Grundstückes Flur 45, Flurstück 175/52 (Grundbuch von Kassel, Band 9372, Blatt 24) in der Größe von 4030 m³, wie im Grunderwerbsverzeichnis, planfestgestellte Unterlage Nr. 6, laufende Nr. 17, Spalte 12 vorgesehen, vorzulegen. Diese Vereinbarung hat Gültigkeit bis zum Abschluss der Bauarbeiten sowie darüber hinaus für weitere 4 Jahre (vgl. hierzu Maßnahme 011_CEF, planfestgestellte Unterlage Nr. 14.1.2 (Maßnahmenblatt)).
 8. Die CEF – Maßnahmenfläche für Zauneidechsen (Maßnahme 011_CEF) ist entsprechend der Darstellungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan /

- Artenschutz, Unterlage 14, Kapitel 8.2 Artenschutzmaßnahmen, bis zum Abschluss der Bauarbeiten sowie darüber hinaus für weitere 4 Jahre als Reptilien-Ersatzlebensraum zu erhalten. Das diesbezügliche Pflegekonzept der Arbeitsgemeinschaft Amphibien- und Reptilienschutz Hessen (AGAR e.V.) ist der ONB beim Regierungspräsidium Kassel vorzulegen und umzusetzen.
9. Die Durchführung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgeschlagenen und in den Maßnahmenblättern konkret beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in Natur und Landschaft (Maßnahmen 002 bis 007_VA) sind der Oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel schriftlich anzuzeigen. Dies betrifft die Vergrämungsmaßnahme (Maßnahme 004_VA), die Errichtung des Reptilienschutzzaunes (Maßnahme 005_VA) und die Gehölzentfernungen (Maßnahme 002_VA). Maßnahme 006_VA - Umsiedlung von Zauneidechsen ist mit einem zeitlichen Vorlauf von 2 Wochen anzuzeigen.
 10. Vor Durchführung der Gehölzrodungen sind die zu fällenden Gehölze durch Fachpersonal auf Besatz durch europarechtlich geschützte Tierarten zu überprüfen. Gehölze mit besetzten Baumhöhlen/Spalten/Rissen dürfen nicht gefällt werden. Im Falle von besetzten Baumhöhlen/Spalten/Rissen ist das konkrete weitere Vorgehen mit der Oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel abzustimmen. Der Prüfbericht ist der Oberen Naturschutzbehörde schriftlich vorzulegen.
 11. Der mit der Maßnahme 007_VA vorgesehene Verschluss der Ausflugsöffnung für Fledermäuse am Angersbachtunnel und die vorgesehene Überprüfung auf Fledermäuse sind der Oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel zu bestätigen.
 12. Vor und während des Abbruches der Brücken und des Dienstgebäudes ist durch Fachpersonal zu kontrollieren, ob sich hier Fledermäuse aufhalten. Im Falle von besetzten, bzw. bewohnten Aushöhlungen/Fugen/Spalten/Rissen ist der Abbruch sofort zu stoppen und das konkrete weitere Vorgehen mit der Oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium abzustimmen.
 13. Der Abschluss der Abbrucharbeiten des Angersbachgewölbes (vgl. Maßnahme 003_VA) ist der Oberen Naturschutzbehörden beim Regierungspräsidium Kassel anzuzeigen.

14. Die vorgesehenen Gehölzpflanzungen (Maßnahme 015_A) sind bis spätestens drei Jahre nach Fertigstellung zu realisieren und dauerhaft zu erhalten. Die realisierten Pflanzungen sind der Oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel schriftlich anzuzeigen. Bei der Pflanzenauswahl ist auf gebietseigene Herkunft des Pflanzmaterials zu achten. Ein entsprechender Nachweis ist vorzulegen.

8. Immissionen

8.1 Straßenverkehrslärm

1. Die Eigentümer des Haupt- und Nebengebäudes Zentgrafenstraße 1 und des Gebäudes Wolfhager Straße 210 haben bezüglich der genehmigten Wohnnutzung gegen den Träger der Straßenbaulast – die Stadt Kassel - dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen in Höhe der notwendigen Aufwendungen. Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung, 24. BImSchV). Bemessungsgrundlage ist der ausweislich der nachrichtlichen Unterlage Nr. 15.1.3 ermittelte Pegel des Prognose-Planfalls der Gesamtlärbetrachtung. Im Einzelnen gilt dies für folgende Wohnnutzungen: Hauptgebäude Zentgrafenstraße 1, Gebäudeseitenetagen Nordost im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss sowie Gebäudeseitenetage Südost im 2. Obergeschoss; Nebengebäude Zentgrafenstraße 1, Gebäudeseitenetagen Südost und Nordost im Erdgeschoss; Wolfhager Straße 210, Gebäudeseitenetagen Südost und Südwest im 1. und 2. Obergeschoss.
2. Die das Eisenbahn- und das Straßenbauvorhaben umsetzende DB Netz AG hat die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer spätestens sechs Monate nach Bestandkraft dieses Planfeststellungsbeschlusses über ihre Ansprüche zu informieren. Die Entschädigung ist von den Betroffenen bei der DB Netz AG, Regionalbereich Mitte, I.NI-MI-K-I, Kölnische Straße 81, 34117 Kassel zu beantragen.

8.2 Baulärm

1. Die das Eisenbahn- und das Straßenbauvorhaben umsetzende DB Netz AG wird verpflichtet, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970) und die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), geändert durch Gesetz vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474), zuletzt geändert durch Artikel 110 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328), zu beachten.
2. Die DB Netz AG wird verpflichtet, die in der planfestgestellten Unterlage Nr. 15.2 (Ziff. 9.3) empfohlenen Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen.
3. Zur Minimierung der Beeinträchtigungen sind die Bautätigkeiten – soweit wie möglich – im Tagzeitraum von 07:00 bis 20:00 Uhr durchzuführen.
4. Vor Beginn der Baumaßnahmen sind die Bewohner in Harleshausen, Kirchditmold und Rothenditmold über die Baumaßnahmen, Bauverfahren, ihre Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen umfassend zu informieren. Außerdem ist für die Zeit der Bautätigkeiten ein Ansprechpartner (Lärmschutzbeauftragter) zu benennen, örtlich bekanntzugeben und dessen Erreichbarkeit sicherzustellen.
5. Die DB Netz AG hat zur Dokumentation – und zum Gegensteuern – der tatsächlich auftretenden Lärmbelastungen baubegleitende Messungen durchzuführen. Die Ergebnisse der Messungen sind den Bewohnern in Harleshausen, Kirchditmold und Rothenditmold auf Verlangen zugänglich zu machen.
6. Sollten die Bautätigkeiten trotz Durchführung der Maßnahmen zur Minderung des Baulärms nach Ziffer 4 der AVV Baulärm dazu führen, dass die gutachterlich ermittelte fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle (vgl. dazu nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 15.2) tagsüber an einzelnen Gebäuden nicht eingehalten werden kann, besteht dem Grunde nach für die Monate März bis Oktober (einschließlich) für jeden Tag der Überschreitung ein Anspruch der Betroffenen gegen die DB Netz AG auf angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche. Dies betrifft alle Gebäude, die in den Rasterlärmkarten dunkelrot eingefärbt sind (vgl. Anlage 2

- zur planfestgestellten Unterlage Nr. 15.2). Die DB Netz AG hat für diese Gebäude die Außenwohnnutzung zu überprüfen. Die Höhe der Entschädigung ist gutachterlich zu bestimmen.
7. Sollten die Bautätigkeiten dazu führen, dass die Lärmbelastung tagsüber (d. h. in der Zeit von 07:00 bis 20:00 Uhr) Außenpegel von mehr als 67 dB(A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 2) bzw. mehr als 62 dB(A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 1, Einfachverglasung) erreicht, besteht dem Grunde nach für jeden Tag der Überschreitung ein Anspruch der Betroffenen gegen die DB Netz AG auf angemessene Entschädigung in Geld. Dies betrifft bei Vorliegen von Fenstern der Schallschutzklasse 1 alle Gebäude gemäß Tabelle 2, planfestgestellte Unterlage Nr. 15.2a bzw. bei Vorliegen von Fenstern der Schallschutzklasse 2 alle Gebäude gemäß Tabelle 1, planfestgestellte Unterlage Nr. 15.2a. Die Schallschutzklassen der Fenster an diesen Gebäuden sind durch die DB Netz AG zu überprüfen. Die Höhe der Entschädigung ist gutachterlich zu bestimmen.
 8. Vorsorglich wird eine Entschädigung dem Grunde nach auch für den Fall festgesetzt, dass die Bautätigkeiten tagsüber Außenpegel von mehr als 72 dB(A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 3) überschreiten. Das Vorliegen der Schallschutzklassen der Fenster ist durch die DB Netz AG zu überprüfen. Die Höhe der Entschädigung ist gutachterlich zu bestimmen.
 9. Sollten Spundwand-, Abbruch und Gleisarbeiten in der Nacht (d. h. in der Zeit von 20:00 bis 07:00 Uhr) durchgeführt werden, besteht für jede Nacht der Überschreitung eines Außenpegels von 60 dB(A) ein Anspruch der Betroffenen gegen die DB Netz AG, Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen. Dies betrifft alle Gebäude gemäß Tabelle 3, planfestgestellte Unterlage Nr. 15.2a. Für diese Gebäude ist durch die DB Netz AG jeweils zu prüfen, ob Spundwand-, Abbruch- und Gleisarbeiten nachts durchgeführt werden sollen.
 10. Die DB Netz AG hat die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer spätestens sechs Monate nach Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses über ihre Ansprüche zu informieren. Die Entschädigung ist von den Betroffenen bei der DB Netz AG, Regionalbereich Mitte, I.NI-MI-K-I, Kölnische Straße 81, 34117 Kassel zu beantragen.

8.3 Baubedingte Erschütterungen

Zur Minimierung des Risikos für Schäden durch baubedingte Erschütterungen ordnet die Planfeststellungsbehörde die nachfolgenden Nebenbestimmungen an:

1. Um die Auswirkungen durch Erschütterungen möglichst gering zu halten, ist auf weitestgehend emissionsarme Bauverfahren zurückzugreifen. Dies beinhaltet auch, dass – sofern möglich – Rammsysteme mit geringer Schlagenergie verwendet werden sollen.
2. Die Bauarbeiten sind möglichst im Tageszeitraum zwischen 7:00 und 20:00 Uhr durchzuführen.
3. Die tägliche Betriebszeit der erschütterungsintensiven Baumaschinen wird auf acht Stunden am Tag begrenzt.
4. Die DB Netz AG hat die Betroffenen umfassend über die Unvermeidbarkeit der Immissionsbelastung im Sinne des Kapitels 6.5.4.3 der DIN 4150-3 zu informieren.
5. Vor Baubeginn des Eisenbahnvorhabens ist ein Messkonzept zu erarbeiten, mit dem die tatsächlichen Erschütterungsimmissionen bei der Baudurchführung ermittelt und dokumentiert werden können. Sofern möglich, sollen auf dieser Grundlage weitere Maßnahmen ergriffen werden, um die Erschütterungseinwirkungen noch während des Bauablaufs zu minimieren.
6. Eine Beweissicherung vor Baubeginn des planfestgestellten Eisenbahnvorhabens wird angeordnet. Die Beweissicherung besteht aus einer Bestandsaufnahme der Gebäude im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Baumaßnahme und einer Dokumentation bereits vorhandener Schäden. Die Beweissicherung ist durchzuführen innerhalb eines Korridors von 16 m zu den geplanten Rammarbeiten. Ferner sind an den in Abbildung 8 Unterlage 15.2 gekennzeichneten Immissionsorten zur Sicherstellung der Anhaltswerte nach DIN 4150-3 überwachende Schwingungsmessungen durchzuführen.

8.4 Luftreinhaltung

Die beide Vorhaben ausführende DB Netz AG ist verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen negative Auswirkungen der Bauausführung (Staub etc.) soweit wie möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren. Dies ist durch die Bauüberwachung sicherzustellen.

9. Leitungsschutz

1. Rechtzeitig vor Baubeginn ist in Abstimmung mit den jeweiligen Leitungseigentümern die genaue Lage der Leitungen in Lage und Höhe festzustellen.
2. Die Bauausführungsplanung der Leitungsverlegung und der geplanten Sicherungsmaßnahmen ist vor Baubeginn mit den Versorgern abzustimmen, sofern nicht die sachgerechte Ausführung der Arbeiten die Durchführung durch das Unternehmen gebietet.

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

Die beide Vorhaben umsetzende DB Netz AG hat über die frist- und sachgerechte Durchführung einschließlich der erforderlichen Unterhaltung der festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG der Zulassungsbehörde, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, über die zuständige Oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel zu berichten. Im Hinblick auf die unter Ziffer A.I.3 festgesetzten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen, die bereits vor Baubeginn vorlaufend wirksam umzusetzen sind, ist vor Beginn der Baumaßnahme in diesem Bereich darüber zu berichten, dass die vorlaufenden Maßnahmen wirksam geworden sind. Auf den Erlass des damaligen Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung vom 21. Dezember 2015 wird hingewiesen.

11. Vorbehalt weiterer Nebenbestimmungen

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

VI. Zusagen

Von den Vorhabenträgern, der DB Netz AG und der Stadt Kassel, sind im Anhörungsverfahren folgende Zusagen gegeben worden, die von der Planfeststellungsbehörde geprüft wurden und hiermit bestätigt werden:

1. Wehrbereichsverwaltung West

Der Wehrbereichsverwaltung West wurde von den Vorhabenträgern zugesagt, dass der Beginn und die Fertigstellung der Baumaßnahmen dem Landeskommando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden, LKdo HEVerkInfra@bundeswehr.org, schriftlich angezeigt werde.

2. Obere Abfallbehörde, Regierungspräsidium Kassel

Der Oberen Abfallbehörde beim Regierungspräsidium Kassel wurde von den Vorhabenträgern zugesagt, dass bei Hinweisen zu einem Altlastenverdacht das Regierungspräsidium Kassel, Dezernat 31 unverzüglich informiert werde.

3. Kasseler Verkehrs-Gesellschaft Aktiengesellschaft (KVG)

Der KVG wurde von den Vorhabenträgern zugesagt, sich über die Lage der Ver- und Entsorgungsleitungen mit der KVG vor Ausschreibung der Bauleistungen abzustimmen. Weiter wurde der KVG zugesagt, dass die Dimensionierung der Angersbachverrohrung auf Grundlage des Lastmodells 1 (LM 1) nach DIN EN 1991-2 mit einer Achslast von 300 kN (30t) erfolgen werde. Weiter wurde der KVG

zugesagt, dass die Bewehrung der Brückenaufleger zum Schutz gegen Streustromkorrosion elektrisch durchverbunden werden. Am Fuß der Brückenaufleger werde jeweils ein Anschlusspunkt für ein Erdungskabel für eine eventuell notwendige Potentialschutzeinrichtung vorgesehen. Weiter werde bei der Ausführungsplanung der aktuelle Stand der Technik und die entsprechenden DIN-Vorschriften berücksichtigt.

VII. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das planfestgestellte Vorhaben hat die Planfeststellungsbehörde eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), neu gefasst durch Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Art. 117 der Verordnung vom 19.06.2020 (BGBl. I S. 1328), durchgeführt.

VIII. Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen

Die Stellungnahmen und Einwendungen werden, soweit ihnen nicht durch Planänderungen und / oder Zusagen des Vorhabenträgers 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 des Vorhabenträgers Berücksichtigung gefunden haben, werden für erledigt erklärt.

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

IX. Kosten

Die Kosten dieser Entscheidung hinsichtlich Abbruch und Neubau der Eisenbahnüberführungen einschließlich der damit verbundenen Folge- und Ausgleichsmaßnahmen hat die DB Netz AG zu tragen. Der Kostenfestsetzungsbescheid ergeht gesondert.

B. Verfahrensablauf

I. Antragsgegenstand

Die DB Netz AG als Baulastträgerin des Schienenweges beabsichtigt die Erneuerung der Eisenbahnüberführung km 341,945 an der Strecke 3912 Abzw. Kassel Rangierbahnhof (RbF) - Kassel (Rbf) und der Eisenbahnüberführung km 0,430 an der Strecke 3910 Kassel Rbf - Kassel Hauptbahnhof (Hbf) einschließlich Oberbau und Ausrüstungstechnik. Die Eisenbahnüberführungen überführen die Bundesstraße B 251 im Bereich der Wolfhager Straße in der Ortslage der Stadt Kassel. Da die Stadt Kassel als Trägerin der Straßenbaulast für die Bundesstraße B 251 in der Ortsdurchfahrt der Stadt (vgl. § 5 Abs. 2 Satz 1 FStrG) verlangt hat, dass beide Überführungen aufgeweitet werden, werden die lichte Weite der Eisenbahnüberführung km 341,945 von 7,35 m und der Eisenbahnüberführung km 0,430 von 6,90 m auf jeweils 23,00 m vergrößert. Damit einher geht der Neubau von drei Stützwänden, die Neugestaltung der Böschung im Bauwerksbereich, der Abbruch eines Betriebsgebäudes, die Veränderung eines Parkplatzes, der Abbruch einer bestehenden Diensttreppe und der Neubau einer Diensttreppe, der Teilabbruch eines Bunkerzugangs, die Neuerrichtung zweier Anschlussschächte der städtischen Trinkwasserversorgung und die bauzeitliche Verlegung des Gewässers Angersbach. Wegen der Einzelheiten der Planung wird auf die planfestgestellten Unterlagen verwiesen.

Dem Aufweitungsverlangen der Stadt Kassel liegt ihre Absicht zugrunde, die Wolfhager Straße im Zuge der B 251 im Kreuzungsbereich mit den Eisenbahn-

überführungen und darüber hinaus auf einer Länge von 207,70 m (sogen. Bauabschnitt) auszubauen. Die Straße soll von an ihrer engsten Stelle 6,90 m auf insgesamt 23,00 m verbreitert werden. Dabei sind für jede Fahrtrichtung 11,50 m vorgesehen, davon je 2,50 m für einen Gehweg, 2,00 m für einen Radfahrstreifen, 3,50 m für einen Linienbus-Fahrstreifen und 3,50 m für den Kfz-Fahrstreifen. Außerhalb des Planungsabschnittes verfügt die Wolfhager Straße bereits über eine Breite von 23 m.

Gegenstand der Planfeststellung ist darüber hinaus die Realisierung von landschaftspflegerischen Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen sowie artenschutzrechtlich erforderlicher Maßnahmen, die für das Vorhaben der DB Netz AG und das Vorhaben der Stadt Kassel im Wege eines einheitlichen Konzepts geplant wurden.

Die DB Netz AG hat entsprechend der von ihr am 21.04.2016 und am 09.05.2016 von der Stadt Kassel unterzeichneten Planungsvereinbarung die Planung für sämtliche Maßnahmen übernommen. Sie wird die planfestgestellten Maßnahmen auch baulich umsetzen.

II. Antragsbegründung

Die Eisenbahnüberführungen der DB Netz AG wurden im Jahr 1877 errichtet, weisen einen schlechten Erhaltungszustand auf und sind dringend erneuerungsbedürftig. Nach einer Begutachtung durch den Fachbeauftragten Brücken der DB Netz AG sind die Überführungen in die Zustandskategorien 3 und 4 eingestuft (bei einer Skala von 1 – 4). Eine Sanierung der Überführungen wäre unwirtschaftlich. Ohne eine Erneuerung wären Langsamfahrstellen und eine Streckensperrung nicht zu vermeiden. Die erforderlichen Maßnahmen an den weiteren, den Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung bildenden Bahnbetriebsanlagen sind Folge des Abbruchs und der Neuerrichtung der Eisenbahnüberführungen mit geänderten Maßen.

Die B 251 Wolfhager Straße weist im Ausbaubereich wegen der geringen Weite der Eisenbahnüberführungen eine Engstelle auf, die die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger stark beeinträchtigt. Bei einer täglichen Verkehrsbelastung von rund 20.000 Kfz/24 h mit hohem Schwerverkehrsanteil kommt es zu häufigen Stauereignissen. Der bestehende Gehweg für Fußgänger ist bisher nur einseitig geführt und weist lediglich eine Breite von 0,35 m bis 1,15 m auf. Die Verkehrssicherheit ist dadurch insbesondere für Fußgänger und Radfahrer stark eingeschränkt.

III. Anhörungsverfahren

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

1. Hauptverfahren

Die Stadt Kassel hat als Trägerin der Straßenbaulast der Ortsdurchfahrt im Bereich der Wolfhager Straße im Zuge der B 251 und Vorhabenträgerin der Änderung der B 251 sowie für die DB Netz AG mit Schreiben vom 03.07.2019 den Plan für die Änderung der B 251, den Abbruch und die Änderung der Eisenbahnüberführungen sowie die damit verbundenen weiteren Maßnahmen dem Regierungspräsidium Kassel zugeleitet und die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gemäß § 17a FStrG i. V. m. § 73 HVwVfG beantragt.

Der Antrag umfasste die nachfolgenden Planunterlagen:

Tabelle 3: Antragsunterlagen des Hauptverfahrens

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt am
1	Erläuterungsbericht Titelblatt und 62 Seiten		02.07.2019
2	Übersichtskarte und Übersichtslagepläne		

2.1	Übersichtskarte Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 207,70, EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	75.000	02.07.2019
2.2	Übersichtslageplan Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 207,70, EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	10.000	02.07.2019
2.3	Übersichtsplan Vorhabenträger und Bauwerke Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 207,70, EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	10.000	02.07.2019
3	Lagepläne		
3.1	Lageplan Bauwerke EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	500	02.07.2019
3.2	Lageplan Straßenbau Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70	250	02.07.2019
4	Bauwerksverzeichnis Titelblatt und 18 Seiten		02.07.2019
5	Grunderwerbspläne		
5.1	Grunderwerbsplan Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 207,70, EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	10.000, 1.000	02.07.2019
6	Grunderwerbsverzeichnis Titelblatt und 7 Seiten		02.07.2019
7	Bauwerkspläne		
7.1	Eisenbahnüberführung (EÜ)		
7.1.1.1	Bauwerksplan EÜ km 341,945 (Strecke 3912) – Draufsicht	200	02.07.2019
7.1.1.2	Bauwerksplan EÜ km 341,945 (Strecke 3912) – Schnitte, Ansicht	100	02.07.2019
7.1.2.1	Bauwerksplan EÜ km 0,430 (Strecke 3910) – Draufsicht	200	02.07.2019
7.1.2.2	Bauwerksplan EÜ km 0,430 (Strecke 3910) – Schnitte, Ansicht	100	02.07.2019
7.2	Stützwände		

7.2.1.1	Bauwerksplan Stützwand II nordöstlich EÜ km 0,430 (Strecke 3910) – Draufsicht	200	02.07.2019
7.2.1.2	Bauwerksplan Stützwand II nordöstlich EÜ km 0,430 (Strecke 3910) - Ansicht	100	02.07.2019
7.2.2.1	Bauwerksplan Stützwand III nordwestlich EÜ km 341,945 und nordöstlich EÜ km 0,430 – Draufsicht	200	02.07.2019
7.2.2.2	Bauwerksplan Stützwand III nordwestlich EÜ km 341,945 und nordöstlich EÜ km 0,430 – Ansicht, Schnitte	100	02.07.2019
7.2.3.1	Bauwerksplan Stützwand IV nordwestlich EÜ km 341,945 (Strecke 3912) - Draufsicht	200	02.07.2019
7.2.3.2	Bauwerksplan Stützwand IV nordwestlich EÜ km 341,945 (Strecke 3912) – Ansicht, Schnitte	100	02.07.2019
7.3	Verrohrung Angersbach		
7.3.1	Bauwerksplan Verrohrung Angersbach Bau-km 0+000,00 bis 0+101,35 – Draufsicht, Schnitte	200, 50	02.07.2019
8	Lageplan der Immissionschutzmaßnahmen		
8.1	Übersichtsplan Gesamtschallimission – Planfall tags Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 207,70, EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	1.000	02.07.2019
8.2	Übersichtsplan Gesamtschallimission – Planfall nachts Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 207,70, EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	1.000	02.07.2019
9	Höhenpläne		
9.1	Höhenplan Straßenbau Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70	250/25	02.07.2019
10	Querschnitte		
10.1	Querschnitte Straßenbau Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70	100	02.07.2019

10.2	Regelquerschnitt Straßenbau Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 207,70	50	02.07.2019
10.3	Regelquerschnitt Straßenbau Leitungstras- sen Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70	50	02.07.2019
11	Baustelleneinrichtungs- und –erschlie- ßungspläne		
11.1	Baustelleneinrichtungs- und –erschlie- ßungsplan Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 207,70, EÜ km 341,945 (Stre- cke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	10.000, 1.000	02.07.2019
12	Kabel- und Leitungslagepläne		
12.1	Kabel- und Leitungslageplan Sonstige Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70	250	02.07.2019
12.2	Kabel- und Leitungslageplan DB Netz AG Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70 EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	250	02.07.2019
13	Umleitungskonzept	15.000	02.07.2019
14	Landschaftspflegerischer Begleitplan/Arten- schutz		
14.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
14.1.1	Erläuterungsbericht (42 Seiten)		02.07.2019
14.1.2	Maßnahmenblätter 2 Deckblätter, 16 Maßnahmen		28.06.2019
14.1.3	Bestands- und Konfliktplan Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70 EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	1.000	02.07.2019
14.1.4	Maßnahmenpläne		
14.1.4.1	Maßnahmenplan Brücke Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70 EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	1.000	02.07.2019
14.1.4.2	Maßnahmenplan Angersbach Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70 EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	1.000	02.07.2019

14.1.4.3	Maßnahmenplan CEF Wolfhager Straße Bau-km 0+000,00 bis 0+207,70 EÜ km 341,945 (Strecke 3912), EÜ km 0,430 (Strecke 3910)	1.000	02.07.2019
14.2	Artenschutzfachbeitrag		
14.2.1	Erläuterungsbericht Titelblatt und 63 Seiten		02.07.2019
15	Schalltechnische Untersuchung		
15.1	Schallschutz gemäß 16. BImSchV (be- triebsbedingt)		
15.1.1	Anteil Straße Deckblatt und 63 Seiten		02.07.2019
15.1.2	Anteil Schiene Deckblatt und 28 Seiten		02.07.2019
15.1.3	Gesamtlärmbetrachtung Deckblatt und 24 Seiten		02.07.2019
15.2	Schallschutz gemäß AVV Baulärm (baube- dingt) Deckblatt und 46 Seiten		02.07.2019
16	Wasserrechtliche Sachverhalte		
16.1	Erläuterungen zu den wasserrechtlichen Sachverhalten Deckblatt und 7 Seiten		02.07.2019
16.2	Lageplan der Entwässerungsanlagen, Ein- leitpunkte	250	02.07.2019
16.3	Hydraulische Berechnungen 13 Anlagen		02.07.2019
16.4	Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA- M 153 1 Seite		02.07.2019
17	Verkehrsprognose Wolfhagener Straße im Zuge des Ausbaus „Drei Brücken“ Deckblatt und 22 Seiten		28.06.2019
18	Luftschadstoffuntersuchung Deckblatt und 50 Seiten		28.06.2019
19	UVP-Bericht Deckblatt und 60 Seiten		02.07.2019

1.1 Auslegung der Antragsunterlagen

Die Planunterlagen wurden auf Veranlassung der Anhörungsbehörde, dem Regierungspräsidium Kassel, im Rathaus der Stadt Kassel in der Zeit vom 22.07.2019 bis zum 21.08.2019 (einschließlich) während der Dienststunden zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt (§ 73 Abs. 3 HVwVfG).

Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise von der Stadt Kassel am 12.07.2019 im Amtsblatt der Stadt Kassel Nr. 029/3. Jahrgang bekannt gemacht (§ 73 Abs. 5 Satz 1 HVwVfG). Darüber hinaus konnte die Bekanntmachung mit den Planunterlagen auf der Homepage der Anhörungsbehörde beim Regierungspräsidium Kassel und im UVP-Portal des Landes Hessen eingesehen werden.

In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist bis spätestens einen Monat nach Ende der Auslegungsfrist, das war bis zum 21.09.2019, Einwendungen oder Stellungnahmen schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren. Die Bekanntmachung erhielt die nach Artikel 13 Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) erforderlichen Informationen zur Verarbeitung personenbezogener Daten (Ziffer 1 der Bekanntmachung). Es wurde im Bekanntmachungstext ferner darauf hingewiesen, dass mit der Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 9 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010, zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513, 2521), verbunden sei, und über die nach § 19 Abs. 1 UVPG erforderlichen Informationen unterrichtet.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen hat die Stadt Kassel mit Schreiben vom 10.07.2019 von der Auslegung der Planunterlagen unter jeweiliger Beifügung einer Ausfertigung des Bekanntmachungstextes benachrichtigt.

1.2 Beteiligung der Behörden und Stellen

Die Anhörungsbehörde leitete die Antragsunterlagen mit Schreiben vom 15.07.2019 den Kommunen, den Trägern öffentlicher Belange und den Stellen der Daseinsversorgung, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, zur Stellungnahme bis zum 21.09.2019 zu (§ 73 Abs. 2 und 3a HVwVfG).

1.3 Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen

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

1.4 Einwendungen und Stellungnahmen

Während der gesetzlichen Frist erhob ein Privater eine Einwendung, von 21 Behörden, Verbänden und Stellen wurden Stellungnahmen abgegeben. Vereinigungen haben sich im Verfahren nicht geäußert. Der private Einwender wandte sich gegen die vorgesehen dingliche Sicherung seiner Grundstücksinanspruchnahme für eine zeitweilig erforderliche artenschutzrechtliche Maßnahme.

Von keiner der Behörden und Stellen wurde die Planung grundsätzlich abgelehnt. In vielen Fällen wurde dem Vorhaben uneingeschränkt zugestimmt, teilweise wurden Anregungen vorgetragen oder Forderungen gestellt.

2. Planänderungsverfahren

2.1 Gegenstand des Planänderungsantrags

Die DB Netz AG hat mit E-Mail vom 12.02.2020 in Vertretung der Stadt Kassel bei der Anhörungsbehörde, dem Regierungspräsidium Kassel, einen Antrag auf Planänderung gestellt. Mit Schreiben vom 07.02.2020 wurden darüber hinaus die Papieraufbereitungen der geänderten Unterlagen übermittelt.

Grund für die Planänderung war die Einwendung von KASSELWASSER gegen die geplante Ableitung von zusätzlich anfallendem Niederschlagswasser über den bestehenden öffentlichen Regenwasserkanal. In den geänderten Unterlagen wurde daraufhin ein neu zu errichtender Kanal für das Projekt mit einer Einleitstelle in den Angersbach nachgearbeitet.

Tabelle 4: Antragsunterlagen des Planänderungsverfahrens

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab 1:	Aufgestellt / geändert am
16	Wasserrechtliche Sachverhalte		
16.1	Erläuterungen zu den wasserrechtlichen Sachverhalten 1 Deckblatt und 14 Blätter		12.02.2020
16.2.1	Lageplan der Entwässerungsanlagen, Einleitpunkte	250	12/2019
16.2.2	Lageplan Einzugsgebiete Entwässerung	500	12/2019
16.3.1- 16.3.13	Hydraulische Berechnungen 1 Deckblatt und 34 Blätter		12/2019
16.4	Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA-M 153 1 Deckblatt und 12 Seiten		12.02.2020

2.2 Beteiligung der Behörden und Stellen

Da der Kreis der von der Planänderung Betroffenen bekannt war, wurde von dem erleichterten Anhörungsverfahren gemäß § 73 Abs. 8 HVwVfG Gebrauch gemacht. Mit E-Mail vom 13.02.2020 hat die Anhörungsbehörde beim Regierungspräsidium Kassel die Planänderungsunterlagen den Behörden und Stellen, deren

Aufgabenbereich durch die geänderten Planunterlagen berührt wurden, zugeleitet. Da die Unterlagen bereits vorabgestimmt waren, wurde darum gebeten, bis zum 19.02.2020 Stellung zu nehmen. Es wurden folgende Stellen beteiligt:

- Regierungspräsidium Kassel, Abteilung III, Umweltschutz, Dezernat 31.5 (Kommunales Abwasser, Gewässergüte, Industrielles Abwasser, Wassergefährdende Stoffe)
- KASSELWASSER, Eigenbetrieb der Stadt

2.3 Einwendungen und Stellungnahmen

Im Planänderungsverfahren gingen zwei Stellungnahmen ein, eine der Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel und eine von KASSELWASSER. Im Ergebnis sind gegenüber der Planänderung keine Bedenken vorgetragen worden. Die Obere Wasserbehörde hat erklärt, dass die Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser an den beantragten Einleitstellen erteilt werden kann und Auflagen formuliert. KASSELWASSER hat sich mit der Planänderung einverstanden erklärt.

2.4 Verzicht auf einen Erörterungstermin

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins ist gemäß § 17a Abs. 2 FStrG mit der Begründung verzichtet worden, die im Rahmen der Anhörung geäußerten Bedenken hätten durch die Erwiderungen der Vorhabenträger und die Planänderung im Wesentlichen ausgeräumt werden können.

2.5 Vorlagebericht

Das Regierungspräsidium Kassel hat mit Schreiben vom 06.03.2020 die Anhörungs- und Planunterlagen gemäß § 73 Abs. 9 HVwVfG dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorgelegt.

C. Entscheidungsgründe

I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Erforderlichkeit der Planfeststellung

Gemäß § 17 FStrG ist vor dem Bau neuer oder der Änderung bestehender Bundesfernstraßen der Plan festzustellen oder zu genehmigen oder die Entscheidung zu treffen, dass Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen. Gemäß § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist.

2. Zuständigkeit

Gemäß § 17b Abs. 1 Nr. 2 FStrG ist Planfeststellungsbehörde für Bundesfernstraßen die oberste Landesstraßenbaubehörde. Oberste Straßenbaubehörde ist gemäß § 46 Abs. 1 HStrG das für den Straßen- und Brückenbau zuständige Ministerium. Dies ist das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) 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.

Das HMWEVW ist zuständige Planfeststellungsbehörde auch für die Erneuerung und Änderung der Eisenbahnüberführungen sowie die damit verbundenen Änderungen an weiteren Eisenbahnbetriebsanlagen. Die Zuständigkeit des HMWEVW ergibt sich allerdings nicht daraus, dass die Änderungen an den Eisenbahnbetriebsanlagen Folgemaßnahmen des geplanten Ausbaus der Bundesstraße im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 HVwVfG wären, sondern aus § 78 HVwVfG. Treffen mehrere selbständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, so findet gemäß § 78 Abs. 1 HVwVfG für diese Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren statt. Diese Voraussetzungen liegen hier vor.

Es liegen zwei selbständige Vorhaben vor, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, ein Straßenbauvorhaben und ein Vorhaben des Eisenbahnbaus. Ein "Vorhaben" ist die in einem konkreten Plan ausgeformte Gestaltungsabsicht des Baulastträgers. Auch Baumaßnahmen an einer Kreuzung lassen sich stets als Vorhaben des Straßen- oder des Eisenbahnbaues einordnen, was nicht ausschließt, dass beide auch gleichzeitig durchgeführt werden. Planen beide Vorhabenträger gleichzeitig Baumaßnahmen an ihren Anlagen, dann treffen zwei Vorhaben so zusammen, dass nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Für diesen Fall ist die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde nach § 78 HVwVfG zu bestimmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.02.1988 – 4 C 55/84 – JURIS, Rdnr. 10ff.). So liegt der Fall hier. Dabei ist nicht erheblich, dass – der Planungsvereinbarung zwischen der Stadt Kassel und der DB Netz AG vom 09.05.2016 entsprechend – die DB Netz AG beide Vorhaben gemeinsam geplant hat. Die Stadt Kassel als Baulastträger der Bundesstraße B 251 in ihrem Stadtgebiet plant die Verbreiterung der Bundesstraße im Bereich der Kreuzungsbauwerke der DB Netz AG (Wolfhager Straße). Die DB Netz AG plant den Abbruch der Eisenbahnüberführungen und ihre Neuerrichtung sowie die damit verbundenen weiteren Maßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen.

Beide Vorhaben sind planfeststellungsbedürftig. Für das Straßenbauvorhaben folgt dies aus § 17 Abs. 1 FStrG. Nach § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Eine Änderung liegt nach § 17 Abs. 2 Nr. 2 FStrG vor, wenn eine Bundesfernstraße in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird. Eine erhebliche Umgestaltung der Bundesstraße B 251 im Bereich der Kreuzung mit den Eisenbahnüberführungen der DB Netz AG liegt vor, denn der Querschnitt der Straße soll auf einer Länge von rund 207 m von an der engsten Stelle 6,90 m auf 23 m vergrößert werden.

Die DB Netz AG plant den Abbruch der vorhandenen Eisenbahnüberführungen und ihre Neuerrichtung mit einer lichten Weite von jeweils 23 m sowie die damit verbundenen weiteren Maßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen. Dieses Vorhaben ist gemäß § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG planfeststellungsbedürftig. Etwas An-

deres folgt nicht aus § 18 Abs. 1 Satz 4 AEG. Danach liegt im Falle der Erneuerung einer bestehenden Betriebsanlage einer Eisenbahn eine planfeststellungsbedürftige Änderung im Sinne des § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG nur vor, wenn der Grundriss der Betriebsanlage wesentlich geändert wird. Eine wesentliche Änderung des Grundrisses beider Eisenbahnüberführungen ist hier gegeben, denn die lichte Weite der Überführungen betrug bisher 7,35m bzw. 6,90m (s. Erläuterungsbericht, S. 7). Dass die Aufweitung der Überführungen auf jeweils 23 m durch ein kreuzungsrechtliches Änderungsverlangen der Stadt Kassel veranlasst ist, spielt für die Beurteilung der Frage, ob es sich um ein planfeststellungspflichtiges Vorhaben handelt, keine Rolle. Die erforderliche Neuerrichtung der Eisenbahnüberführungen mit erheblich geänderten Abmessungen und die damit verbundenen weiteren Maßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen stellen ein selbständig planfeststellungspflichtiges Vorhaben dar und keine Folgemaßnahme des Straßenbauvorhabens im Sinne des § 75 HVwVfG.

Das kreuzungsrechtliche Verfahren stellt ein gegenüber dem Planfeststellungsverfahren verselbständigtes Verfahren dar. Die kreuzungsrechtlichen Kostenregelungen sind unabhängig davon anwendbar, auf welcher verfahrensrechtlichen Grundlage die Maßnahme selbst durchgeführt werden soll oder bereits durchgeführt worden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992 – 4 C 28/90 _ JURIS, Rdnr. 15). Das Verhalten eines Kreuzungsbeteiligten nach Kreuzungsrecht lässt daher keinen Rückschluss auf die Frage zu, ob – wie hier - planfeststellungsrechtlich zwei selbständige Vorhaben im Sinne des § 78 VwVfG vorliegen. Das Verhalten eines Kreuzungsbeteiligten nach Kreuzungsrecht lässt ferner keinen Rückschluss auf die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde zu. Die Zuständigkeit für die Planungsentscheidung über ein Kreuzungsbauwerk hängt davon ab, welcher der beiden Kreuzungsbeteiligten seine Anlage ändern will. Planen beide Kreuzungsbeteiligte gleichzeitig Baumaßnahmen an ihren Anlagen, die planfeststellungsbedürftig sind, ist die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde nach § 78 VwVfG zu bestimmen.

Die beiden Vorhaben der Änderung der B 251 und des Abbruchs und Neubaus der Eisenbahnüberführungen mit den damit verbundenen weiteren Maßnahmen

an Eisenbahnbetriebsanlagen treffen auch derart zusammen, dass nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Die in § 78 Abs. 1 HVwVfG angeordnete Verfahrenskonzentration setzt einen nicht sinnvoll trennbaren Sachzusammenhang zwischen beiden Vorhaben voraus. Können hingegen planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens in dem anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung im Rahmen planerischer Abwägung angemessen erfasst werden, so entfällt dieser Zusammenhang. (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2005 – 9 A 62/03 – JURIS, Rdnr. 27 ff.).

Der erforderliche, nicht sinnvoll trennbare Sachzusammenhang liegt hier vor. Die durch das Straßenbauvorhaben und das Vorhaben der Bahn verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft wurden wegen ihres engen räumlichen Zusammenhangs gemeinsam nach der hessischen Kompensationsverordnung bilanziert und sind Grundlage eines gemeinsamen Schutz- und Kompensationskonzepts. Auch der Artenschutzfachbeitrag betrachtet wegen des räumlichen Zusammenhangs und der aufeinander abgestimmten Bauausführung beide Vorhaben gemeinsam. Aus Gründen der Eingriffsminimierung und der Wirtschaftlichkeit sind des weiteren Baustelleneinrichtungsflächen für den Neubau der Eisenbahnüberführungen vorgesehen, die nach deren Umsetzung für das Straßenbauvorhaben verwendet werden. Schließlich sind die beabsichtigten Veränderungen von Straßenböschungen und die Errichtung neuer Stützwände für beide Vorhaben in gleicher Weise erforderlich.

Gemäß § 78 Abs. 2 Satz 1 HVwVfG richten sich Zuständigkeiten und Verfahren nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Die Bestimmung der Zuständigkeit ist danach an objektive Kriterien gebunden, die nicht allein die Größe der Vorhaben oder ihren Raumbedarf einbeziehen, sondern darüber hinaus das Ausmaß der von den Vorhaben berührten öffentlichen Interessen berücksichtigen. Deshalb sind auch die qualitativen Auswirkungen des jeweiligen Vorhabens mit in den Blick zu nehmen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.04.1996 – 11 VR 47/95 – JURIS, Rdnr. 21). Nach diesen Maßstäben liegt der Schwerpunkt hier bei dem Straßenbauvorhaben. Zwar sind die voraussichtlichen Kosten des Eisenbahnvorhabens erheblich

höher als die des Straßenbauvorhabens. Allerdings soll die Bundesstraße 251 im Bereich der Wolfhager Straße auf einer Länge von rund 207 m erheblich, von an der engsten Stelle 6,90 m auf 23 m, verbreitert werden. Da Zweck des Ausbaus der Straße nicht nur die Verbesserung der Verkehrssicherheit, sondern auch eine Erhöhung der Kapazität ist und der Ausbau dementsprechend mit einer deutlichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens einhergeht, sind für den Zeitpunkt nach Inbetriebnahme erhöhte Lärmbelastungen errechnet, weshalb dauerhaft Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich werden. Mit erhöhten Lärmimmissionen ist bezogen auf das Eisenbahnvorhaben demgegenüber lediglich in der Bauphase zu rechnen, auch wenn der beim Neubau der Eisenbahnüberführungen zu erwartende Lärm ebenfalls zu Ansprüchen der Betroffenen führt. Darüber hinaus erfordert das Straßenbauvorhaben die Verrohrung eines Gewässers, das Eisenbahnvorhaben hingegen lediglich seine bauzeitliche Verlegung. Auch ist für das Straßenbauvorhaben eine dauerhafte Grundinanspruchnahme in einer Größenordnung von rund 1700 qm erforderlich, für das Eisenbahnvorhaben hingegen nur temporär. Bei einer Gesamtschau liegt daher trotz des erheblichen Kostenunterschieds zu dem Eisenbahnvorhaben im vorliegenden Fall der Schwerpunkt bei dem Straßenbauvorhaben. Daraus kann allerdings nicht geschlossen werden, dass bei der Änderung von Kreuzungsanlagen und dem Zusammentreffen zweier Vorhaben allein die Dauerhaftigkeit der Auswirkungen des einen Vorhabens stets zur Folge hätte, dass die für dessen Vorhabenträger zuständige Planfeststellungsbehörde nach § 78 HVwVfG über beide Vorhaben zu entscheiden hätte. Entscheidend sind immer Zweck und Ausmaß der Änderungen und deren Folgen; dies ist in jedem Einzelfall gesondert zu beurteilen.

3. Anhörung

Das Anhörungsverfahren ist rechtmäßig durchgeführt worden. Für die Durchführung des Anhörungsverfahrens war das Regierungspräsidium Kassel gemäß § 4 Nr. 3 der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Hessischen Straßengesetz vom 16. Dezember 2011 (GVBl. I. S. 826), zuletzt geändert durch Verordnung vom 21.11.2017 (GVBl. S. 364) zuständig.

Im Hauptverfahren konnte gemäß § 17a Nr. 2 FStrG i. V. m. § 73 Abs. 6 Satz 2 HVwVfG auf einen Erörterungstermin verzichtet werden. Von einem Erörterungstermin kann insbesondere dann abgesehen werden, wenn die Erörterung einer ergänzenden Sachverhaltsaufklärung nicht dienlich sein wird. Im vorliegenden Fall durfte davon ausgegangen werden, dass ein Erörterungstermin der weiteren Sachverhaltsaufklärung nicht gedient hätte. Die im Rahmen der Anhörung geäußerten Bedenken konnten durch die Erwiderungen der Vorhabenträger und die Planänderung im Wesentlichen ausgeräumt werden.

Auch zur Planänderung hat ein Anhörungsverfahren stattgefunden, das rechtmäßig durchgeführt wurde. Die eventuell betroffenen Behörden wurden gemäß § 73 Abs. 8 HVwVfG.

4. Rechtswirkungen der Planfeststellung

Die Planfeststellung ersetzt gemäß § 75 Abs. 1 HVwVfG nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Es werden demgemäß alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Vorhabenträgern und den durch den Plan Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – rechtsgestaltend geregelt, indem die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird. Die von der Konzentrationswirkung erfassten Entscheidungen sind unter Ziffer A.IV erteilt worden (siehe hierzu auch die nachfolgenden Ausführungen unter C.III). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 und 9 WHG. Aufgrund von § 19 Abs. 1 WHG war diese Erlaubnis allerdings durch die Planfeststellungsbehörde zu erteilen (siehe die Entscheidung unter A.II und die nachfolgenden Ausführungen unter C.III.11.2).

5. Zusicherungen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren

Von den Vorhabenträgern, der Stadt Kassel und der Deutschen Bahn AG, sind im abgeschlossenen Anhörungsverfahren eine Reihe von Zusagen gegeben worden. Dabei handelt es sich um gegebene Zusicherungen im Sinne des § 38 Abs. 1 HVwVfG. Die wesentlichen Zusagen, die auch erläuternde Hinweise enthalten, sind von der Planfeststellungsbehörde, soweit sie nicht Bestandteil der Auflagen der unter Ziffer 0 ausgesprochenen Nebenbestimmungen und Auflagen oder der genehmigten Planunterlagen unter Ziffer A.I.3 sind, im Planfeststellungsbeschluss unter Ziffer A.VI bestätigt und aufgelistet worden.

II. **Umweltverträglichkeitsprüfung**

Für die hier planfestgestellten Vorhaben besteht nach dem Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UVPg die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Anhörsbehörde hat eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPg für das Bauvorhaben erstellt und mit dem Vorlagebericht vom 2. März 2020 an die Planfeststellungsbehörde übergeben.

1. Untersuchungsgegenstand

Bei den Vorhaben handelt es sich um die Verbreiterung der Bundesstraße 251 auf einer Länge von rund 207 m und die Erneuerung zweier Eisenbahnüberführungen. Die neu zu versiegelnde Fläche beträgt insgesamt rund 1.686 m².

Das Untersuchungsgebiet umfasst den direkten Vorhabenbereich sowie einen Untersuchungsraum von 100 m Abstand zur Achse der Bahntrasse.

Der Vorhabenbereich liegt innerhalb der Landschaftseinheit D 46 Westhessisches Berg- und Beckenland und ist durch ein anthropogen überprägtes Stadtbild gekennzeichnet. Im Naturraum vorkommend ist als Gewässer größerer Ordnung die

Fulda zu benennen. Entlang der Bahnstrecke befindet sich Bahnbegleitvegetation. Anthropogene Einflüsse haben den Landschaftsraum stark verändert, die natürliche Vegetation ist im direkten Planungsraum durch Überbauung/Versiegelung bzw. Überprägung vollständig verschwunden.

Die Vorhaben befinden sich teilweise im Heilquellenschutzgebiet „TB Wilhelmshöhe 3“ innerhalb der quantitativen Schutzzone B 2 – äußere Zone – (äußere nördliche Randlage). Andere Schutzgebietsausweisungen sind im Vorhabenbereich nicht betroffen.

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung ist das Vorhaben i. S. d. § 2 Abs. 4 Nr. 2 UVPG. Damit werden die Auswirkungen des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen i. S. d. § 75 Abs.1 Satz 1 HVwVfG sowie der Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen.

Die nach § 16 Abs. 1 UVPG erforderlichen entscheidungserheblichen Unterlagen legte die Stadt Kassel für beide Vorhabenträger mit dem Planfeststellungsantrag vom 2. März 2020 vor. Zu diesen gehörten insbesondere:

- die zusammenfassende Darstellung gemäß § 24 Abs. 1 UVPG,
- die Umweltverträglichkeitsstudie mit Anhängen,
- der Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan,
- der Bestands- und Konfliktplan,
- der Maßnahmenplan,
- der Erläuterungsbericht zum Straßenentwurf,
- der technische Straßenentwurf in Lage- und Höhenplänen,
- die schalltechnische Untersuchung,
- die Schadstoffuntersuchung,
- die wassertechnischen Unterlagen inklusive der Erläuterungen.

2. Verfahren/Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit dem Antrag auf Einleitung eines Anhörungsverfahrens beim Regierungspräsidium Kassel hat der Vorhabenträger die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen der Vorhaben gemäß § 16 UVPG vorgelegt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 19 UVPG erfolgte durch die Auslegung der Planunterlagen im Sommer 2019. In der ortsüblichen Bekanntmachung der Stadt Kassel wurde darauf hingewiesen, dass mit der Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Bauvorhabens nach § 9 Abs. 1 UVPG verbunden ist. Über die nach § 19 Abs. 1 UVPG erforderlichen Informationen wurde unterrichtet. Die erforderliche Behördenbeteiligung gemäß § 17 UVPG erfolgte ebenfalls.

Eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit hinsichtlich der Planänderung ist zu Recht nicht erfolgt. Nach § 22 Abs. 2 UVPG soll bei Änderungen im Laufe des Verfahrens von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden, wenn zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen nicht zu besorgen sind. So liegt der Fall hier. Gegenstand der Planänderung war die Verbesserung der Ableitung des Niederschlagswassers durch Planung eines eigenen Kanals. Neue Umweltauswirkungen sind damit nicht verbunden.

3. Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten

Da es sich bei den Vorhaben um eine Änderung bestehender Kreuzungsanlagen, den notwendigen Ausbau der B 251 an Ort und Stelle und den Ersatzneubau der bestehenden Eisenbahnüberführungen handelt, sind keine anderen räumlichen Alternativen vorhanden. Der Variantenvergleich konnte lediglich für unterschiedliche Bautechnologien und Baukonstruktionen durchgeführt werden. Relevante Unterschiede bei der Betroffenheit der Schutzgüter waren nicht erkennbar.

3.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG

Auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen und von Hinweisen und Einwendungen Dritter sind durch das Vorhaben folgende,

für die Beurteilung relevanten Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten.

3.1.1 Schutzgut "Mensch"

Im Untersuchungskorridor befinden sich größtenteils Gleis- und Industrieanlagen sowie sonstige Wohnflächen und städtische Gebiete; er weist somit eine hohe Vorbelastung auf. Es findet sich keine überörtlich relevante Erholungsinfrastruktur. Baubedingt kommt es durch den Einsatz von Baugeräten und Ahrzeugen temporär zu Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen. Betriebsbedingt in von erhöhten Lärmauswirkungen auf Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktionen auszugehen.

3.1.2 Schutzgut „Pflanzen und Tiere“

Die vorliegend planfestgestellten Vorhaben führen anlagebedingt zu einer Netto-Neuversiegelung von insgesamt ca. 0,16 ha und damit zu einem Verlust an Fläche mit Biotopentwicklungspotential in entsprechendem Umfang. Die Flora des Planungsraums weist keine geschützten Arten auf. Im Untersuchungsgebiet befinden sich v. a. Ruderalfluren und Bahnbegleitvegetation sowie vereinzelte Baumgruppen und Strauchhecken.

Baubedingt werden vor allem Flächen der Bahn in Anspruch genommen. Dabei wird in die bestehenden Böschungen, in die seitliche Ruderalvegetation (mit einer Regenerationszeit von ein bis zwei Jahren) sowie in geringwertige Gehölzbestände eingegriffen. Des Weiteren sind baubedingt Störungen und der bauzeitliche Verlust von Lebensräumen der Zauneidechse sowie der Verlust von Brut- und Niststätten ubiquitärer europäischer Vogelarten in günstigem Erhaltungszustand zu erwarten. Ferner kommt es zu einem Verlust potenziell vorkommender Fledermausquartiere und zu einem Verlust des im Bereich des Angersbachtunnels potentiellen Fledermausquartiers. Durch die baubedingten Emissionen können Vergrämungswirkungen insbesondere für die Avifauna entstehen. Von einem Ausweichen der betroffenen Arten im räumlichen Zusammenhang wird jedoch ausgegangen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 14.2).

Anlagebedingt (sowohl durch die Maßnahmen an den Eisenbahnbetriebsanlagen als auch an der Straße) kommt es zu einem dauerhaften Verlust von Brut- und Niststätten europäischer Vogelarten und zu einem dauerhaften Verlust potentieller Quartierstandorte von Fledermäusen. Das neu angelegte Straßenbegleitgrün besitzt jedoch Habitatqualität für europäische Vogelarten. Betriebsbedingt ist durch den besseren Verkehrsfluss infolge der Beseitigung des Straßenengpasses zwar mit einer höheren Lärmbelastung aber mit einem geringfügigen Rückgang der lokalen Schadstoffbelastung auszugehen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 14.2).

3.1.3 Schutzgut „Fläche“

Das Untersuchungsgebiet ist stark durch den städtisch anthropogen überformten Bereich der Stadt Kassel geprägt, in dem Boden in weiten Teilen vollversiegelt ist. Dies stellt hinsichtlich des Schutzgutes eine Vorbelastung dar.

Baubedingt erfolgt eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme vorwiegend auf bereits vollversiegelten bzw. stark überprägten Bahnanlagen und städtischen Verkehrswegen. Anlagebedingt führt die Straßenaufweitung zu einem geringen Flächenverbrauch auf bereits stark beanspruchten Verkehrsflächen der Bahn.

3.1.4 Schutzgut „Boden“

Der Boden im Untersuchungskorridor ist aufgrund der vorhandenen Bahninfrastruktur und der vorhandenen Straße durch Überprägungen, Auffüllungen, Abtragung und Umlagerung vollständig verändert. Auch in den angrenzenden Siedlungsflächen ist der Boden anthropogen überprägt. Die natürlichen Bodenfunktionen sind daher im Bestand bereits stark eingeschränkt.

Baubedingt ergeben sich temporäre Verdichtungen des Bodens sowie eine Versiegelungszunahme auf zum Teil bereits vorher stark verdichteten Böden der Bahnbetriebsflächen. Anlage- und betriebsbedingt sind keine Beeinträchtigungen des Bodens zu erwarten (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19).

3.1.5 Schutzgut „Wasser“

Die vorliegend planfestgestellten Vorhaben befinden sich teilweise im Heilquellenschutzgebiet „TB Wilhelmshöhe 3“ innerhalb der quantitativen Schutzzone B2 – äußere Zone – (äußere nördliche Randlage). Eingriffe in das Schutzgebiet (Bohrungen über 50 Meter Tiefe) werden nicht vorgenommen. Trinkwasserschutzgebiete befinden sich nicht im Untersuchungsgebiet. Einziges Oberflächengewässer des untersuchten Gebietes ist der bereits teilweise verrohrte Angersbach.

Baubedingt kommt es im Bereich der vorgesehenen Baueinrichtungsflächen zu einer temporären Einschränkung der Niederschlagsversickerung. Der Verlauf des Oberflächengewässers „Angersbach“ wird bauzeitig umgeleitet. Das Risiko von Schadstoffeinträgen in das Grundwasser sowie den Angersbach besteht, wird aber im vorliegenden Fall als gering bewertet. Durch die Aufweitung der Bundesstraße kommt es dauerhaft zu einer zusätzlichen Neuverrohrung des Angersbaches auf einer Länge von rund 25 m sowie zu einer Neuversiegelung im Bereich der Straßenoberfläche. In Folge der Neuversiegelung muss von einer geringfügig verschlechterten Niederschlagsversickerung ausgegangen werden.

Betriebsbedingt kommt es aufgrund der neu versiegelten Fläche durch Verbreiterung der Straße und der höheren Verkehrszahlen durch die Einleitung von Straßenabwässern in den Angersbach zu geringfügigen Schadstoffeinträgen in das Gewässer. Bezüglich des Heilquellenschutzgebietes entstehen durch das Vorhaben keine relevanten Beeinträchtigungen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19).

3.1.6 Schutzgut „Luft und Klima“

Der baubedingte geringfügige Verlust von Gehölzstrukturen führt zu einer geringen Belastung der lufthygienischen Ausgleichsfunktion. Darüber hinaus führt der Einsatz von Maschinen und Fahrzeugen temporär zu einer Belastung der Luft mit Schadstoffen und Stäuben. Es sind aber keine erheblichen anlagebedingten Aus-

wirkungen auf die klimatische Ausgleichsfunktion durch das Vorhaben zu erwarten. Betriebsbedingt kommt es aufgrund der Verbesserung des Verkehrsflusses zu einer Verringerung der Schadstoffimmissionen und somit zu einer Verbesserung der Luftqualität (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19).

3.1.7 Schutzgut „Landschaft“

Die temporären Flächeninanspruchnahmen auf den vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen betreffen keine erlebniswirksamen Landschaftselemente, sondern einen stark vorbelasteten städtischen Bereich. Da es sich beim den vorliegend planfestgestellten Vorhaben um die Änderung einer Kreuzungsanlage, Verbreiterung einer bestehenden Straße und Abbruch sowie Aufweitung bestehender Eisenbahnüberführungen handelt, wirkt sich dies nicht auf die Landschaft und das Landschaftsbild aus.

3.1.8 Schutzgut „Kultur- und andere Sachgüter“

Bei den beiden Eisenbahnüberführungen handelt es sich um Kulturdenkmäler. Die beiden Kulturdenkmäler müssen durch die Aufweitung und den Neubau zerstört werden.

3.1.9 Wechselwirkungen

Insgesamt sind durch die vorliegend planfestgestellten Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Wechselwirkungen mit anderen Vorhaben zu erwarten.

3.1.10 Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen

Gemäß § 24 Abs. 1 Nr. 3 und 4 UVPG sind auch die Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Dauerhafte Schutzmaßnahmen gegen Lärm sind erforderlich und werden durch die Umsetzung passiver Lärmschutzmaßnahmen realisiert. Hinsichtlich des Bau-

lärms hat die beide Vorhaben umsetzende DB Netz AG darüber hinaus die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- und Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) und die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) einzuhalten (vgl. Auflage unter A.V.8.2). Das Baulärmgutachten hat ergeben, dass die Richtwerte der AVV Baulärm temporär nicht eingehalten werden. Die insoweit erforderlichen Auflagen sind ebenfalls vorgesehen (vgl. Ziff. A.V.8.2). Auswirkungen durch im Rahmen der Bauarbeiten entstehende Stäube hat der Vorhabenträger zudem möglichst gering zu halten (vgl. Auflage unter A.V.8.4).

Als allgemeine baubegleitende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sind folgende Maßnahmen vorgesehen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 14.1.1):

- Vorkehrungen zum Schutz von Gehölzen im Baustellenbereich.
- Begrenzung der Arbeitsbreite beim Bau auf das unbedingt erforderliche Maß zum größtmöglichen Schutz des Bodens vor Verdichtungen und Verschmutzungen und zum Schutz des Vegetationsbestandes.
- Vermeidungsmaßnahme 009_V Schutz der Schutzgüter Boden und Wasser: Schutz des Bodens und des Grundwassers vor Verunreinigungen mit Betriebsstoffen (Diesel, Öl, Benzin etc.); Anwendung von Geotextil und Ölwanne bzw. Abdichtung mit Folien und Einsatz von Bindemittel. Begrenzung der Arbeitsbreite auf das unbedingt erforderliche Maß sowie Verwendung von Geotextil zum größtmöglichen Schutz des Bodens vor Verdichtungen.
- Vermeidungsmaßnahme 010_V Schutz des Schutzgutes Boden: Anlage einer bauzeitlichen Oberbodenmiete nach DIN 18915, Erdaushub, Bauschutt, Altschotter und Abdichtungsrückstände, die nicht zum Wiedereinbau verwendet werden können, sind fachgerecht zu entsorgen.

Als Artenschutzmaßnahmen sind folgende Maßnahmen vorgesehen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 14.1.1):

- 001_VA (nachrichtlich) Anpassung der Vorplanung auf artenschutzrechtliche Belang: Durch die Verlegung von Baustelleneinrichtungsflächen auf bereits stark vorbelastete Flächen sollen Eingriffe in Vegetationsbestände und Ruderalfluren sowie artenschutzrechtliche Konflikte mit europäischen Vogelarten und der Zauneidechse vermindert werden.

- 002_VA Bauzeitenregelung für Rodung und Rückschnitt von Gehölzen (Avifauna – Vermeidung der Tötung von Individuen und ihren Entwicklungsformen in Verbindung mit der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten): Unvermeidbare Rodungsarbeiten sind gemäß § 39 BNatSchG ausschließlich in der Vegetationsruhe und außerhalb der Brutzeiten der Vögel durchzuführen (somit vom 01.10. bis zum 28.02.).
- 003_VA Bauzeitenregelung für den Abriss des alten Dienstgebäudes (Fledermäuse – Vermeidung von Verletzung und Tötung von Individuen während der Bauausführung): Der Abbruch des Gebäudes ist nur innerhalb der Wintermonate (außerhalb der Aktivitätszeiträume von Fledermausarten) im Zeitraum zwischen dem 01.12. und dem 28.02. zulässig.
- 004_VA Vergrämung von Zauneidechsen von Flächen der Baustelleneinrichtung (Zauneidechse – Vermeidung von Verletzung und Tötung von Individuen während der Bauausführung): Die Flächen sind vor Nutzung bodennah zu mähen und von Versteckplätzen und Unterschlupfen wie Holzschwellen, Baumaterialien und Unrat zu befreien.
- 005_VA Reptilienschutzzaun entlang der Außengrenzen des Baufeldes (Zauneidechse – Vermeidung von Verletzung und Tötung von Individuen während der Bauausführung): Die Baustelleneinrichtungsflächen sollen so vor einer bauzeitlichen Einwanderung der Tiere geschützt werden. Gleichzeitig soll eine einseitige Überwindbarkeit hergestellt werden, damit die Tiere das Baufeld verlassen können. Der Schutzzaun soll vor Umsiedlung und etwa zwei bis vier Wochen nach Durchführung der Vergrämungsmahd hergestellt werden.
- 006_VA Umsiedlung von Zauneidechsen (Zauneidechse – Vermeidung von Verletzung und Tötung von Individuen während der Bauausführung): Im Vorfeld der Flächennutzung sowie baubegleitend sollen die Zauneidechsen nach Aufstellen des Reptilienschutzzaunes in den Ersatzlebensraum der Maßnahme 001_CEF verbracht werden.
- 007_VA Kontrolle und Verschluss des Angerbachtunnels vor Abbruch und Verrohrung, Kontrolle von Brückenbauwerken und dem alten Dienstgebäude (Fledermäuse – Vermeidung von Verletzung und Tötung von Individuen während der Bauausführung): Es sind mehrere Begehungen und Kontrollen des

Angersbachtunnels vorgesehen. Nach dem Verschluss des Vorgewölbes ist mittels Ultraschalldetektor zu verifizieren, dass sich keine Fledermäuse mehr im Gewölbe befinden. Ggf. ist eine Ausflugsöffnung herzustellen.

- 008_V Umweltfachliche Bauüberwachung (Vermeidung sämtlicher Verbotsstatbestände des § 44 BNatSchG)
- 011_CEF Ersatzlebensraum „Daimler-Benz“ für die Zauneidechse: Zur Vermeidung des individuenbezogenen Tötungsverbots sollen Zauneidechsen innerhalb der Eingriffsbereiche abgefangen und auf der CEF-Fläche freigelassen werden.
- 012_VA Ersatz für Winterquartiere der Fledermaus: Zum Ausgleich für den Verlust des Winterquartiers am Angersbachtunnel ist das Aufhängen von fünf Fassadenquartieren für gebäudebewohnende Fledermäuse vorgesehen.

Als Ausgleichs- und Rekultivierungsmaßnahmen sind folgende Maßnahmen vorgesehen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 14.1.1):

- 013_A Rekultivierung Baustelleneinrichtungsfächen/Arbeitsräume: Rückbau und Räumung von Baustelleneinrichtung, Auflockerung des Bodens, Vegetationsentwicklung durch Sukzession, extensive Pflege durch Freischnitt aus Gründen der Verkehrssicherheit.
- 014_A Kombimaßnahme „Renaturierung Angersbach“: Eine Renaturierung des Angersbaches erfolgt als Ausgleich für Einzelbaumfällungen sowie Rodungen von Gehölzen im Bereich der Baustelleneinrichtungsfächen und Böschungen. Die Verrohrung des Angersbaches im Bereich der aufgeweiteten Straße wird ebenfalls über diese Maßnahme ausgeglichen.
- 015_A Ausgleich des Vegetationsverlustes: Gehölzpflanzungen auf den Bahnböschungen mit standortgerechten heimischen Gehölzen.
- 016_ÖK Ausgleich des Defizites von 213.391 Wertpunkten: Der Ausgleich erfolgt über eine Ökokonto-Maßnahme von Hessen Forst im Landkreis Kassel, Wolfhagen Nr. 12 mit 227.500 Wertpunkten.

4. Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG

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 der Vorhaben gemäß § 25 UVPG zu bewerten.

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

Mit den Vorhaben sind im Ergebnis keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch zu besorgen, da sich die Lage der Fahrbahn und der beiden Eisenbahnüberführungen im Ergebnis nicht verändern. Durch passive Lärmschutzmaßnahmen können dauerhafte betriebsbedingte Lärmbeeinträchtigungen minimiert werden. Auch ist während der Phase der Bauzeit von erhöhten Schallbelastungen auszugehen. Schutz bauzeitlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen bieten jedoch die unter der Ziffer A.V.8.2 festgesetzten Nebenbestimmungen. Nicht vermeidbare Lärmbelastungen werden durch Entschädigungsansprüche ausgeglichen (vgl. Ziffer A.V.8.2).

Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere entstehen hauptsächlich durch den Verlust oder die Beeinträchtigung von Habitaten streng geschützter Arten, deren Auswirkungen durch die Festsetzung entsprechender Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie Nebenbestimmungen (vgl. Ziffer A.V.7) weitestgehend minimiert bzw. ausgeglichen werden. Im Ergebnis sind daher keine dauerhaft nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere zu erwarten. Es entstehen keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und die biologische Vielfalt, da baubedingt vor allem Flächen der Bahn mit der seitlichen Ruderalvegetation und geringwertigen Gehölzbeständen in Anspruch genommen werden. Ein-

griffe in Natur und Landschaft durch geringfügige bzw. temporäre Flächenversiegelung und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes werden durch die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert.

Trotz einer Beeinträchtigung durch die geringe Inanspruchnahme von Fläche und Boden sind im Ergebnis keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu besorgen. Bauzeitig in Anspruch zu nehmende Flächen und Böden werden nach Abschluss der Baumaßnahme wiederhergestellt.

Auch bezüglich des Schutzgutes Wasser sind im Ergebnis keine erheblichen Beeinträchtigungen zu prognostizieren. Die Vorhaben befinden sich zwar teilweise innerhalb des Heilquellenschutzgebietes „TB Wilhelmshöhe 3“, aber es werden keine Verbots- bzw. genehmigungspflichtigen Tatbestände berührt.

Die klimatischen Funktionen im Planungsraum sind baubedingt lediglich temporär und geringfügig betroffen. Die Belastungen durch Luftschadstoffe steigen zwar aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens, angesichts der bereits bestehenden Vorbelastungen jedoch nicht in erheblichem Umfang, sodass im Ergebnis eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Klima/Luft ausgeschlossen werden kann. Auch bezüglich des Schutzgutes Landschaftsbild ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Das Schutzgut Kultur- und Sachgüter ist aufgrund des Abrisses der beiden denkmalgeschützten Eisenbahnüberführungen zwar beeinträchtigt. Die zuständige Denkmalschutzbehörde hat der Beseitigung jedoch zugestimmt. Die Zerstörung ist auch nicht vermeidbar, da eine Sanierung der dringend erneuerungsbedürftigen Eisenbahnüberführungen im Bestand bereits wegen des Aufweitungsverlangens des Trägers der Straßenbaulast nicht in Betracht kommt. Die Sicherheit des Schienenverkehrs erfordert daher die Beseitigung der Denkmäler.

III. **Materiell-rechtliche Bewertung**

Nach Abwägung sämtlicher von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange konnte der Plan für die Änderung der Verkehrsanlagen Wolfhager Straße im Zuge der B 251 und den Plan für Abbruch und Erneuerung der beiden Eisenbahnüberführungen in der Stadt Kassel bei Bahn-km 341,945 (Strecke 3912) und Bahn-km 0,430 (Strecke 3910) sowie die dazugehörigen Folgemaßnahmen und die Realisierung von landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen festgestellt werden.

1. Planrechtfertigung

Die Vorhaben sind im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit beider Vorhabenträger vernünftigerweise geboten. Die planfestgestellten Vorhaben sind aus straßenbau- und eisenbahnrechtlichen Gründen planerisch gerechtfertigt und in der vorgesehenen Form zweckmäßig. Es besteht ein Erfordernis für beide Maßnahmen. Die Vorhaben berücksichtigen unter Würdigung der verschiedenen öffentlichen und privaten Belange die Anforderungen des Abwägungsgebotes gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 HVwVfG. Die Planungen sind auch im Hinblick auf enteignungsrechtliche Vorwirkungen gerechtfertigt.

Mit dem geplanten bedarfs- und richtliniengerechten Ausbau der Bundesstraße B 251 zur Beseitigung des derzeitigen Engpasses sowie der Erneuerung der beiden Eisenbahnüberführungen einschließlich der erforderlichen Folgemaßnahmen wird den verkehrlichen Bedürfnissen sowohl der Straße als auch der Bahn Rechnung getragen. Ohne die Beseitigung der bestehenden Engstelle an der B 251 können Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit nicht verbessert werden. Zurzeit kommt es aufgrund der täglichen Verkehrsbelastungen zu einem erheblichen Verkehrsstau. Auch die Sicherheit der Fußgänger soll durch die beabsichtigte Aufweitung und den Ausbau der Straße verbessert werden. Die Eisenbahnüberführungen sind bautechnisch dringend erneuerungsbedürftig und – dem Aufweitungsverlangen des Straßenbaulastträgers entsprechend – aufzuweiten. Ohne

eine Erneuerung der beiden Eisenbahnüberführungsbauwerke könnte der Betrieb der Eisenbahnstrecke nicht mehr ordnungsgemäß abgewickelt werden.

Mit den im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss festgestellten Baumaßnahmen kommen beide Vorhabenträger ihren gesetzlichen Verpflichtungen aus § 3 Abs. 1 FStrG und § 4 Abs. 1 AEG nach.

2. Landesplanung und Raumordnung

Gemäß § 4 Abs. 1 ROG vom 22.12.2008, (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 159 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328), sind bei raumbedeutsamen Planungen die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie die Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Die planfestgestellten Vorhaben entsprechen den Erfordernissen der Raumordnung gemäß § 4 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 ROG.

Sie stehen mit den landesplanerischen Vorgaben des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 (LEP 2000) vom 13.12.2000 (GVBl. 2001 I, S. 2) in der Fassung der Verordnung vom 10. September 2018 (GVBl. I S. 398, 551) und des Regionalplanes Nordhessen 2009 (RPN 2009), den die Regionalversammlung Nordhessen am 02.07.2009 beschlossen und die Hessische Landesregierung am 11.01.2010 genehmigt hat (StAnz. S. 585), im Einklang.

3. Planungsalternativen

Die planfestgestellten Vorhaben der Änderung der Verkehrsanlagen Wolfhager Straße im Zuge der B 251 in Kassel und der Erneuerung der DB-Eisenbahnüberführungen einschließlich der erforderlichen Folgemaßnahmen stellen sich nach eingehender Ermittlung und Abwägung aller von den Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange als vernünftige Lösung zur Erreichung beider Planungsziele sowie Minderung der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe und Belastungen dar.

Bezüglich der beiden Ingenieurbauwerke der Bahn wurden in der Vor- und Entwurfsplanung sowohl Tragwerksvarianten als auch Bautechnologievarianten untersucht:

Tragwerksvarianten:

- Variante 1a: Vollplatte / Rahmenkonstruktion
- Variante 1b: Walzträger in Beton / Rahmenkonstruktion
- Variante 2: Doppelverbundplatte / Rahmenkonstruktion
- Variante 3: Plattenbalken / Verbundfertigteil mit Ortbeton / Rahmenkonstruktion

Die Variante 3 wurde von der Vorhabenträgerin DB Netz AG als Vorzugsvariante gewählt, da sie aus wirtschaftlicher und bautechnologischer Sicht gegenüber den anderen Varianten mehr Vorteile hat.

Bautechnologievarianten:

- Variante A: Abbruch und Herstellung der Baugrube unter Hilfsbrücken
- Variante B: Abbruch, Vershub und Endfertigstellung des Bauwerkes in einer großen Totalsperrung

Im Ergebnis der Bautechnologievariantenanalyse wurde die Variante B „Totalsperrung“ als Vorzugsvariante für die weitere Planung gewählt, weil sie im Vergleich zur Variante A geringere Eingriffe in den Bahnbetrieb, einen geringeren Aufwand für Baubehelfe und Verbauten, weniger Bauzustände, einen geringeren Sperrpausenbedarf und geringere Kosten verursacht. Dies wurde der Planfeststellungsbehörde mit in der planfestgestellten Unterlage Nr. 1 i. V. m. E-Mail der DB Netz AG vom 21.09.2020 nachvollziehbar dargelegt.

Auch für die Erneuerung der Bundesstraße wurden im Rahmen vorangegangener Planungsphasen unterschiedliche Varianten bezüglich verschiedener Linienführungen und Regelaufbauten der Straße untersucht:

- Variante 1: Anbindung der geplanten Achse an die vorhandene Straßenachse an Bauanfang und -ende
- Variante 2: Beibehaltung des nördlichen Fahrbahnrandes
- Variante 3: Beibehaltung des südlichen Fahrbahnrandes

3.1 Straßenbau Variante 1

Bei der Variante 1 bindet die geplante Straßenachse am Bauanfang und am Bauende an die vorhandene Straßenachse sowohl lage- als auch höhenmäßig an den Bestand an. Die Achse wird in einem einheitlichen Radius von 925 m ausgeführt und mittels kurzen Übergangsradien dem Bestand angepasst. Damit ergibt sich ein Achsverlauf ohne Verschwenkungen oder Knicke, der sich in die vorhandene Linienführung einfügt. Bei dieser Linienführung sind nördlich und südlich der Straße starke Eingriff in die vorhandenen Böschungen und Stützwände nötig. Des Weiteren müssen beide Trinkwasseranschlusschächte der DB Netz AG versetzt werden.

3.2 Straßenbau Variante 2

Die geplante Straßenachse bindet am Bauanfang und Bauende an die vorhandene Straßenachse auch höhenmäßig an. Um den nördlichen Fahrbahnrand weitgehend beizubehalten, muss die Achse beidseitig auf sehr kurzer Strecke verschwenkt werden. Somit ergibt sich ein fahrgeometrisch ungünstiger Achsverlauf, der sich nicht in die vorhandene Linienführung der Wolfhager Straße einfügt und den Verkehrsfluss behindert. Auch bei dieser Variante sind südlich der Straße starke Eingriffe in die vorhandenen Böschungen und Stützwände notwendig. Die nördlichen Stützwände können größtenteils erhalten bleiben. Darüber hinaus muss der Trinkwasseranschlusschacht neben der Eisenbahnüberführung km 0,430 (Strecke 3910) versetzt werden.

3.3 Straßenbau Variante 3

Bei der Variante 3 bindet die geplante Straßenachse am Bauanfang und am Bauende an die vorhandene Straßenachse sowohl lage- als auch höhenmäßig an. Um den südlichen Fahrbahnrand weitgehend beizubehalten, muss die Achse beidseitig auf sehr kurzer Strecke verschwenkt werden. Somit ergibt sich ein fahrgeometrisch ungünstiger Achsverlauf, der sich nicht in die vorhandene Linienführung der Wolfhager Straße einfügt und den Verkehrsfluss behindert. Bei dieser

Linienführung sind im Vergleich zu den beiden anderen Varianten geringere Eingriff in die vorhandenen Böschungen notwendig. Die südlichen Stützwände können weitestgehend erhalten bleiben. Die nördlichen Stützwände müssen zurückgebaut werden. Bei dieser Variante müssen beide Trinkwasseranschlussschächte der DB Netz AG versetzt werden.

3.4 Ergebnis der Variantenuntersuchung Straßenbau

Die Variantenuntersuchung hat ergeben, dass der wesentliche Trassierungsunterschied zwischen den Varianten nur in dem Verlauf der Fahrbahnrandgeometrie besteht. Dies ist dadurch begründet, dass die seitlichen Eingriffe aufgrund der Vorfertigungsflächen für die beiden Brückenbauwerke in allen Varianten als gleich groß zu bewerten sind.

Im Ergebnis führen die Varianten 2 und 3 dazu, dass in den Anpassungsbereichen Zwangspunkte für die Achsenverläufe entstehen, welche fahrgeometrisch und planerisch als problematisch bewertet werden. Die Variante 1 ist fahrgeometrisch als Vorzugsvariante zu bewerten, da die geplante Straßenachse mit einem einheitlichen Bogenradius mittels kurzer Übergangsbögen an den Bestand angeschlossen werden kann und einen homogenen Straßenverlauf ermöglicht. Zudem sind die Anpassungs- und Verziehungsbereiche zum Bestand wesentlich geringer und vorwiegend in den Gehwegflächen notwendig.

Im Rahmen dieser Abwägung ist die Planfeststellungsbehörde nach Berücksichtigung aller vom Vorhaben berührten Belange zu dem Ergebnis gekommen, dass sich zur Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens keine andere vorzugswürdige Alternative anbietet (vgl. hierzu auch planfestgestellte Unterlage Nr. 1 i. V. m. E-Mail der DB Netz AG vom 17.09.2020).

4. Dimensionierung

Die Dimensionierung des Straßenbauvorhabens entspricht nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde den einschlägigen technischen Regelwerken und ist gerechtfertigt. Unter Wahrung der Planungsziele sind alle Möglichkeiten der Minimierung der Flächeninanspruchnahme ausgeschöpft worden. Der festgestellte Plan trägt den an eine Straßenplanung zu stellenden Anforderungen Rechnung. Er beachtet die Verpflichtung des Trägers der Straßenbaulast, dass diese nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern haben (§ 3 Abs. 1 FStrG). Die Vorhabenträgerin hat bei der Planung die geltenden straßenbautechnischen Richtlinien berücksichtigt.

Die Wolfhager Straße wird im Bereich der beiden Eisenbahnüberführungen ausgebaut und an Bauanfang und -ende an die vorhandene Straßenachse angeschlossen. Als Regelquerschnitt wurde der Fahrbahnaufbau in der Belastungsklasse Bk 10 nach RStO 2012 mit dem Radfahrstreifen auf Straßenniveau betrachtet.

Die Fahrbahnaufweitung im vorgesehenen Streckenabschnitt ermöglicht es, die zukünftige Verkehrsbelastung besser aufzunehmen. Außerdem besteht zukünftig die Möglichkeit, Anteile von Verkehrsströmen umliegender Hauptverkehrsstraßen aufzunehmen und diese zu entlasten. Die Fahrbahnaufweitung ermöglicht zudem eine verkehrssichere, richtlinienkonforme und einheitliche Linienführung der Wolfhager Straße. Durch die Neuordnung des Verkehrs auf dem geplanten Querschnitt wird die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr verbessert.

4.1 Linienführung (Straße)

Die Linienführung ist durch den geringen Abstand zwischen den Anbindebereichen an den Bestand vorgegeben. Die geplante Straßenachse und -gradienten binden am Bauanfang und Bauende an den Bestand an. Zwangspunkte der Linienführung in Lage und Höhe sind die bestehenden Fahrbahnquerschnitte an den

vorhandenen Brücken am Bauanfang und Bauende. Die Anpassung an diese Zwangspunkte wurden im Variantenvergleich betrachtet (vgl. Kap. C.III.3).

Die Achse wird in einem einheitlichen Radius von 925 m ausgeführt und mittels kurzen Übergangsradien dem Bestand angepasst. In der Folge ergibt sich ein Achsverlauf ohne Knicke und Verschwenkungen, der sich in die vorhandene Linieneinführung der Wolfhager Straße einfügt und einen ungestörten Verkehrsfluss gewährleistet. Die Gradienten werden in einem einheitlichen Längsgefälle von 0,44 % gemäß den bestehenden Verhältnissen ausgeführt und mit 10,00 m Anpassungsbereichen an den Bestand angeglichen.

4.2 Querschnitt (Straße)

Für den Ausbau der Bundesstraße wurde in Anpassung an den Bestand und an die Bedürfnisse von ÖPNV und Kfz-Verkehr ein Straßenquerschnitt von 23,00 m eingeplant. Dabei sind für jede Fahrtrichtung 11,50 m vorgesehen, davon je 2,50 m für den Gehweg, 2,00 m für den Radfahrstreifen, 3,50 m für den Fahrstreifen des Linienbusses und 3,50 m für den Kfz-Fahrstreifen. Durch den zukünftig durchgängig breiten Querschnitt der Straße wird sich der Schwerverkehrsanteil erhöhen und die Belastung durch den Bus- und Individualverkehr steigen. Durch diese Erkenntnisse und die Einteilung der Wolfhager Straße in die Straßenkategorie HS III (nach RASt 06 und RStO 2012) wurde die Belastungskategorie Bk 10 gemäß RStO 2012 für die weitere Planung gewählt. Die Böschungen werden mit einer Regelneigung von 1:1,5 hergestellt. Zur Entwässerung werden am Böschungsfuß 0,50 m breite Mulden mit Sickerrigolen angeordnet. Die Böschungen werden mit Rasenansaat begrünt.

Die Radfahrstreifen werden auf Fahrbahnniveau geführt und durch Markierungen begrenzt. Die Gehwege werden mit Hochborden vom Straßenbereich getrennt. Die lichten Höhen der Brückenbauwerke wurden mit 5,25 m geplant, sodass eine für ggf. später geplante Stadtbahntrasse unterführt werden kann.

Die bestehenden Trinkwasseranschlusschächte der DB Netz AG in den Seitenbereichen der Wolfhager Straße werden aufgrund der Fahrbahnaufweitung rückgebaut und außerhalb des neuen Straßenverlaufs neu errichtet.

5. Zulässigkeit der Vorhaben nach § 34 BNatSchG

Der Gebietsschutz des § 34 BNatSchG wird durch die Vorhaben nicht berührt, da im Wirkungsbereich beider Vorhaben kein Natura 2000 Gebiet liegt.

6. Artenschutz

Wie die Prüfung der planfestgestellten Unterlagen durch die Planfeststellungsbehörde ergeben hat, stehen den Vorhaben keine Vorschriften des nationalen bzw. des europäischen Artenschutzes entgegen. Es sind, auch auf Grund der planfestgestellten Maßnahmenplanung und der Auflagen unter Ziffer A.V.7, keine Beeinträchtigungen der im Planungsraum nachgewiesenen besonders oder streng geschützten Arten oder europäisch geschützten Vogelarten gegeben. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG für die Verwirklichung der Verbotstatbestände i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG war daher nicht erforderlich.

6.1.1 Bestandserfassung

Die von den Vorhabenträgern vorgelegten Unterlagen erlauben eine ausreichende, sachgerechte Ermittlung und Bewertung der artenschutzrechtlichen Verbotstatgestände. Die Prüfung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote durch die Planfeststellungsbehörde erfolgte auf der Grundlage des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 14.2). Die an den konkreten naturräumlichen Gegebenheiten orientierte Auswertung der Vorhabenträger lässt sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung des Untersuchungsraums zu. Die gewählten Erfassungsmethoden entsprechen dem Stand der Technik.

Im Untersuchungsgebiet wurden für folgende Tiergruppen im Jahr 2018 spezielle Untersuchungen durchgeführt:

- Vögel
- Fledermäuse
- Haselmaus
- Reptilien
- Amphibien

Zusätzlich wurden bemerkenswerte Beibeobachtungen dokumentiert. Eine Einteilung in unterschiedliche Bezugsräume erfolgte in der vorliegenden Bestandserfassung nicht, da keine stark unterschiedlichen Nutzungsformen vorliegen und der Eingriffsbereich eine überschaubare Größe aufweist. Ein Vorkommen streng geschützter Pflanzenarten ist im Untersuchungsraum auszuschließen.

Für folgende Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie bzw. europäische Vogelarten, die eine erhebliche Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben besitzen, wurde eine vertiefende artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 14.2):

- Zauneidechse
- Zwergfledermaus
- Stieglitz
- Klappergrasmücke
- Haussperling
- Schleiereule

Für die Artengruppe der Amphibien wurden keine europarechtlich geschützten Arten im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Ebenso konnten ein Vorkommen der Haselmaus ausgeschlossen werden.

Die Zauneidechse besiedelt weite Teile des Untersuchungsraums, insbesondere die vegetationsbestandenen Gleisränder. Der Verbreitungsschwerpunkt im Untersuchungsraum liegt im südlichen Bereich des Gleisdreiecks und somit außerhalb des geplanten Baufeldes.

Das für den Abriss vorgesehene Dienstgebäude sowie der Angerbachtunnel besitzen potenzielle Quartierseignung für Fledermäuse. Aufgrund fehlender Unterkellerung und Außenisolierung kommt das Dienstgebäude lediglich als Sommerquartier bzw. Wochenstube in Betracht. Im Angerbachtunnel bzw. dessen Vorgewölbe wurde ein Winter 2018/2019 eine überwinternde Zwergfledermaus festgestellt, die im Folgejahr jedoch nicht bestätigt werden konnte. Eine unregelmäßige Nutzung als Winterquartier von einer geringen Anzahl von Zwergfledermäusen wird somit vorsorglich unterstellt.

Im Planungsraum wurden insgesamt 29 Vogelarten nachgewiesen, deren Erhaltungszustand in Hessen – abgesehen von den vier oben genannten Arten Stieglitz, Klappergrasmücke, Haussperling und Schleiereule – als „günstig“ bewertet wird.

Für die vier eingehender untersuchten Vogelarten konnten keine Brutreviere im Eingriffsbereich nachgewiesen werden. Lediglich für den Haussperling sind potenziell geeignete Brutplätze im abzubrechenden Gebäude nicht auszuschließen. Aufgrund des Abbruchs im Winter und einer nachweislich großen Verfügbarkeit ähnlicher Strukturen in unmittelbarer Umgebung konnte eine Qualitätsminderung bei der Verfügbarkeit von Brutplätzen ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus konnte für verschiedene im Plangebiet nachgewiesene Brutvogelarten ein Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG bereits im Vorhinein (ohne vertiefte Einzelfallprüfung) ausgeschlossen werden, da aufgrund ihrer Häufigkeit und Anpassungsfähigkeit sowie der vorhandenen Lebensraumausstattung davon ausgegangen werden kann, dass die ökologischen Funktionen ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewahrt werden und durch die Straßenbaumaßnahme keine Tiere verletzt oder getötet werden und keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population eintritt (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 14.2.1 S. 48 f).

6.1.2 Maßnahmenplanung

Zum Schutz der Zwergfledermaus sowie der Zauneidechse und der unter C.III.6.1.1 genannten Vogelarten sind Maßnahmen zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erforderlich, die in den planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmenplan aufgenommen wurden (vgl. planfestgestellte Unterlagen mit der lfd. Nr. 14.1.2, 14.1.4 und 14.1.1 S. 33 ff.) und mit Auflagen gesichert wurden:

- Durch frühzeitige Einbindung der Umweltplanung wurden artenschutzrechtlich relevante Eingriffe bereits im Zuge der Vorplanung bei der Erstellung eines Baustelleneinrichtungsflächenkonzeptes größtmöglich vermieden.
- Die Baufeldfreimachung in Gehölzbeständen erfolgt außerhalb der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeiten von Vögeln in den Monaten Oktober bis Februar.
- Der Abbruch des Dienstgebäudes der Bahn erfolgt innerhalb der Wintermonate in den Monaten Dezember bis Februar, außerhalb der Aktivitätszeiträume von Fledermäusen.
- Auf den Habitatflächen der Zauneidechse findet zunächst eine Vergrämung durch bodennahen Rückschnitt der Vegetation und dem Entfernen von Versteckmöglichkeiten statt. Anschließend werden die Flächen durch einen Reptilienschutzzaun vor einer bauzeitlichen Einwanderung ins Baufeld geschützt. Verbliebene Tiere werden vor der Baufeldfreimachung abgesammelt und in eine angrenzende, zuvor aufgewertete Fläche umgesiedelt.
- Herstellung eines Ersatzlebensraum für die Zauneidechse (Gelände „Daimler-Benz“): Aufwertung einer bereits bestehenden Ausgleichsfläche für den Lebensraum der Zauneidechse um zirka 4.000 m²; Anlage von linearen Totholzstrukturen (ca. 6 Stück á x m³) sowie Erdaufschlüssen (12- 15 Stück á 1- 2 m²)
- Zum Ausschluss eines Fledermausbesatzes ist der Angersbachtunnel vor Baubeginn sowie kurz vor Verrohrung des Angersbachs durch einen Fledermauskundler zu begehen. Vor den Baumaßnahmen am Vorbau des Tunnels ist dieser vor Beginn der Winterruhe zu verschließen. Nach Verschluss ist sicherzustellen, dass keine Tiere innerhalb des Tunnels eingeschlossen sind. Zusätzlich sind die Brückenbauwerke und das alte Dienstgebäude nochmals vor Abbruch auf ein Fledermausvorkommen zu untersuchen. Zur Steigerung

des Habitatangebotes werden Fassadenquartiere für gebäudebewohnende Fledermausarten angebracht.

- Die Wirksamkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen ist durch die Umweltbaubegleitung sicherzustellen.

6.1.3 Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Prüfung

Mit den unter C.III.6.1.2 genannten Maßnahmen wird sichergestellt, dass durch die Vorhaben kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für die unter C.III.6.1.1 genannten nach dem Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Arten und europäischen Vogelarten nach der Vogelschutzrichtlinie verwirklicht werden.

Mit den zugelassenen Vorhaben ist kein Verstoß gegen das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG normierte Tötungsverbot verbunden, da das etwaige durch den Abriss und den Neubau der Eisenbahnüberführung hervorgerufene Tötungsrisiko für Individuen das allgemeine Lebensrisiko nicht signifikant übersteigt (s. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 14.1.1, S. 42 f). Durch die Vergrämung und Umsiedlung der Zauneidechse, der Zwergfledermaus sowie durch die zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung wird vermieden, dass Individuen während der Bauarbeiten verletzt oder getötet werden. Durch den Betrieb werden von der neu errichteten Brücke gegenüber dem bestehenden Zustand keine zusätzlichen Risiken ausgehen.

Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird ebenfalls nicht erfüllt, auch nicht während der Bautätigkeit, da für die in Rede stehenden Arten (v.a. Zauneidechse und Fledermäuse) geeignete teils vorgezogene Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen werden. Für die übrigen wildlebenden Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten wurde nachvollziehbar ausgeschlossen, dass während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erhebliche Störungen eintreten.

Auch Fortpflanzungs- und Ruhestätten von wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten oder ihrer Entwicklungsformen werden durch das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der genannten Maßnahmen nicht beschädigt oder zerstört (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Dies wird verhindert durch die Maßnahmen für die Fledermäuse sowie dem Vergrämen mit anschließendem Fangen und Verbringen von Zauneidechsen in Ersatzhabitats.

Hinsichtlich der sonstigen, ausschließlich nach nationalem Recht besonders und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten liegt nach § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor. Eine Betrachtung und Bewertung der Vorhabenwirkungen auf diese Arten erfolgt im Rahmen der Eingriffsregelung und es werden im landschaftspflegerischen Begleitplan, soweit erforderlich, Maßnahmen zur Kompensation getroffen, die geeignet sind, eventuelle Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen für diese Arten zu vermeiden, zu vermindern oder gegebenenfalls wiederherzustellen (vgl. hierzu die nachfolgenden Ausführungen unter C.III.7.1).

7. Natur und Landschaft

Die planfestgestellten Vorhaben berücksichtigen die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes angemessen. Die Anforderungen des nationalen und gemeinschaftlichen Naturschutzrechtes wurden beachtet. Eingriffe in Natur und Landschaft werden mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan getroffenen Maßnahmen vollständig kompensiert.

7.1 Eingriffsgenehmigung nach §§ 15, 17 des BNatSchG

Der mit den Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 Abs. 1 des BNatSchG vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 290 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328), wird gemäß §§ 17 Abs. 1 und 15 BNatSchG i. V. m. § 17 FStrG, § 18 AEG zugelassen.

Die mit den Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die Möglichkeiten der Vermeidung und die Kompensation der unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen hat die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage der von den Vorhabenträgern vorgelegten Unterlagen und den hierzu eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen geprüft. Sie ist zum Ergebnis gekommen, dass der mit den Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft durch die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen vollständig kompensiert wird.

Die Planfeststellungsbehörde hat die zuständige Obere Naturschutzbehörde bei dem Regierungspräsidium Gießen gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 7 Abs. 3 HAGBNatSchG ins Benehmen gesetzt (vgl. E-Mail der Planfeststellungsbehörde vom 22.09.2020, beantwortet mit E-Mail der Oberen Naturschutzbehörde vom 23.09.2020).

Nach Prüfung des landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) 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 landespflegerischen Begleitplan sowie die übrigen naturschutzfachlichen Gutachten unter Berücksichtigung der erhobenen Einwendungen sowie der Stellungnahmen der Naturschutzbehörden geprüft und die erforderlichen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen festgestellt. Auf dieser Grundlage konnte die Eingriffsgenehmigung erteilt werden.

Die Vorhaben stellen Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, da durch sie die Gestalt und die Nutzung von Grundflächen verändert werden, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Die Vorhaben führen nicht zu Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels. Der mit den Eingriffen verfolgte Zweck kann nicht mit ge-

ringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft an einem anderen Ort erreicht werden. Da es sich um die Änderung einer bestehenden Straße an Ort und Stelle und Neubauten – wenn auch mit veränderten Abmessungen – bestehender Eisenbahnüberführungen handelt, lagen anderweitig zufrieden stellende Lösungen nicht vor. (vgl. dazu die Ausführungen unter 19).

Eine erhebliche Beeinträchtigung ist gegeben, wenn sie nach Art, Umfang und Schwere unter Berücksichtigung der jeweiligen Empfindlichkeit des Ökosystems mehr als unbedeutend ist. Bei der Beurteilung, ob die Beeinträchtigung erheblich ist, hat die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der von den Vorhabenträgern vorgelegten Unterlagen, den hierzu erhobenen Einwendungen sowie den Stellungnahmen der Naturschutzbehörden auf die vorhabenspezifischen Auswirkungen abgestellt und dabei die Bedeutung der beeinträchtigten Flächen für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und für das Landschaftsbild sowie die Dauer der Auswirkungen berücksichtigt. Gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG werden die unvermeidbaren (erheblichen) vorhabenbedingten Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vollständig kompensiert.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Naturraum „Westhessisches Berg- und Beckenland“ der dem „Westlichen Mittelgebirge“ angegliedert ist. Der nähere Vorhabenbereich ist durch den urbanen Raum der Stadt Kassel geprägt. Hinsichtlich der Einzelheiten der Bestandsermittlung wird auf den Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans (planfestgestellte Unterlage Nr. 14.1.1, Seiten 17ff) verwiesen.

7.1.1 Darstellung der erheblichen Beeinträchtigung

Die planfestgestellten Vorhaben führen zu anlage-, bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG. Zu den maßgeblichen bau- und anlagebedingten Auswirkungen zählen die Flächeninanspruchnahmen und Beeinträchtigungen für die Baustelleneinrichtungsflächen und die Bauwerkserweiterung sowie die dauerhafte Verrohrung des Angersbachs im Eingriffsbereich. Insgesamt wird durch beide Vorhaben eine

Fläche von 1.686 m² neu versiegelt. Durch den Abriss eines Dienstgebäudes, auf dessen Grundfläche in Teilen versiegelte Parkfläche neu angelegt wird, ist demgegenüber eine Entsiegelung von 40 m² geplant. Erhebliche betriebsbedingte Veränderungen sind durch die Aufweitung des Straßenquerschnitts und den Neubau der Eisenbahnüberführungen in geänderten Abmessungen nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen der Vorhaben 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 beinhaltet gem. § 7 BNatSchG die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen.

Hinsichtlich der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen im Einzelnen wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen Nr. 14.1.1, Seiten 23 ff und 14.1.3a) Bezug genommen. Die Prüfung hat gezeigt, dass durch die Aufweitung der Straße und den Neubau der beiden Eisenbahnbrücken über die Wolfhagerstraße im Wesentlichen kleinräumige Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen und Tiere durch baubedingte und anlagebedingte Vegetationsbeseitigung besteht. Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ergeben sich im Bereich des Eingriffsbereichs durch die Versiegelung von Boden, der Beseitigung von Vegetation und der Überbauung des Angersbachs. Durch die Vorhaben wird eine Neuversiegelung von rund 0.169 ha verursacht.

Folgende erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ergeben sich bezogen auf die Eingriffsbereiche:

1. B1/Bo1/L1 Baubedingter Konflikt Biotope und Boden: Vorübergehende Inanspruchnahme von Vegetationsflächen für Halden und BE Flächen. Dadurch temporäre Verdichtung von Boden und Vegetationsverlust.
2. B2/Bo2/L2 Baubedingter Konflikt Boden und Landschaftsbild: Vorübergehende Betroffenheit von Boden durch den Aushub einer Baugrube, visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes angrenzend an die EÜ durch die Baumaßnahme.

3. B 3/Bo3 Baubedingter Konflikt Biotope und Vegetation/Flora, Fauna: Vorübergehender mittelfristiger Lebensraumverlust (Brut- und Niststätten europäischer Vogelarten) durch die Rodungsmaßnahmen und Anlage von BE-Flächen.
4. B 4 Baubedingter Konflikt Fauna: Temporärer Teilverlust von Lebensräumen der Zauneidechse.
5. B 5 Bau- und anlagebedingte Konflikt Fauna: Verlust von Winterquartieren der Zwergfledermaus.
6. B6/Bo6/ Anlagebedingter Verlust von Biotopen /Bodenfunktion: Böschungs- und Verkehrsflächen Änderung /Aufweitung.
7. W1 Baubedingter Konflikt Oberflächengewässer: Umleitung des Angersbaches.
8. W2 Anlagebedingter Konflikt: Verrohrung Angersbach im Bereich der Straßenaufweitung.

7.1.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen

Die planfestgestellten Vorhaben entsprechen den Anforderungen des in § 15 Abs. 1 und Abs. 2 BNatSchG normierten Vermeidungs- und Minimierungsgebots. Die Schutzgüter der Eingriffsregelung werden durch die Vorhaben weder anlage- noch bau- oder betriebsbedingt mehr beeinträchtigt, als dies zur Erreichung der mit den Vorhaben verfolgten Ziele notwendig ist.

Für die vorübergehende Flächeninanspruchnahme für erforderliche Baustelleneinrichtungsflächen werden vorwiegend Biotoptypen von geringer Bedeutung für den Naturschutz sowie schnell wiederherzustellende Strukturen genutzt (Ruderalfluren, befestigte Flächen) und auf das unbedingt notwendige Maß reduziert (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen Nr. 14.1.1a und 14.1.3a). Nach Abschluss der Bauarbeiten ist eine Rekultivierung auf diesen Flächen überwiegend durch natürliche Sukzession vorgesehen. Zum Schutz an das Baufeld angrenzenden empfindlichen Flächen wird der Reptilienschutzzaun derartig ausgestaltet, dass er ebenfalls eine Funktion als Vegetationsschutzzaun wahrnimmt (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 14.1.2).

Für beide Bauvorhaben gelten Schutzvorschriften zur Schonung der Schutzgüter Wasser und Boden, wie das Vorhalten von Bindemittel für Öl und Benzin oder die Verwendung von Geotextilien sowie die Anwendung sämtlicher gültiger Vorschriften insbesondere der DIN-Normen zum Wasser-, Boden- und Vegetationsschutz (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen Nr. 14.1.1 und 14.1.2).

Rodungs-, Abriss und Erdarbeiten dürfen nur außerhalb der Brutzeit durchgeführt werden. Gehölze werden wo immer möglich geschont bzw. nicht komplett gerodet, sondern nur „auf den Stock gesetzt“, um eine rasche Regeneration zu ermöglichen. Zur fachlichen Begleitung der Umsetzung sämtlicher festgelegter Maßnahmen erfolgt eine umweltfachliche Bauüberwachung durch ein Fachbüro über den gesamten Bauzeitraum.

Vermeidungsmaßnahmen beziehen sich auf die Bewahrung bestehender Strukturen und der mit ihnen verbundenen Leistungen für Naturschutz und Landschaftspflege oder verhindern das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände. Ziel ist es, Pflanzen und Vegetationsbestände, die nicht notwendigerweise anlagebedingt entfernt werden müssen, in möglichst großem Umfang im Rahmen der Bautätigkeit zu schonen.

Zur Vermeidung und Minderung der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan folgende Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen:

1. **001_VA:** Anpassung der Vorplanung auf artenschutzrechtliche Belange – Verlegung von Flächen für die Baustelleneinrichtung (Konfliktbereich Reptilien & europäische Vogelarten)
2. **002_VA:** Bauzeitenregelung Rodung und Rückschnitt von Gehölzen
3. **003_VA:** Bauzeitenregelung zum Abriss des alten Dienstgebäudes
4. **004_VA:** Vergrämung der Zauneidechse von Flächen der Baustelleneinrichtung
5. **005_VA:** Reptilien- und Vegetationsschutzzaun entlang der Außengrenzen des Baufeldes
6. **006_VA:** Umsiedlung von Zauneidechsen
7. **007_VA:** Kontrolle und Verschluss des Angersbachtunnels vor Abbruch und Verrohrung, Kontrolle von Brückenbauwerken und altem Dienstgebäude

- 8. 008_VA:** Umweltfachliche Baubegleitung
- 9. 009_V:** Schutz der Schutzgüter Boden und Wasser
- 10. 010_V:** Schutz des Schutzgutes Boden

7.1.3 Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 und 4 BNatSchG

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen erfüllen die gesetzlichen Voraussetzungen, die gemäß § 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 gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG berücksichtigt. Landwirtschaftlich besonders wertvolle Flächen wurden soweit wie 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, durch den Eingriff beeinträchtigte Funktionen des Naturhaushaltes wiederherzustellen. Sie stehen in einem räumlichen Zusammenhang zu den durch den Eingriff verursachten Beeinträchtigungen und werden auch in dem jeweils gebotenen zeitlichen Zusammenhang wirksam. Die Prüfung des Kompensationskonzepts der Vorhabenträger durch die Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass der durch die Vorhaben hervorgerufene Eingriff in Natur und Landschaft vollständig durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen oder ersetzt werden kann.

Zum Ausgleich der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. Nr. 14.1.1 der planfestgestellten Unterlagen, Seiten 35ff) folgende Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen:

- 1. 013_A:** Rekultivierung BE-Flächen/Arbeitsräume
- 2. 014_A:** Kombimaßnahme „Renaturierung Angersbach“
- 3. 015_A:** Ausgleich des Vegetationsverlustes
- 4. 016_ÖK:** Stilllegung von Kernflächen Südöstlich von Wuhlhagen

Nach dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag und den ergänzenden Forderungen der Oberen Naturschutzbehörde ist die Ausgleichsmaßnahme 011_CEF als vorgezogene Erhaltungsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) vorgesehen. Dies wird den Vorhabenträgern durch die Planfeststellungsbehörde unter Ziffer A.V.7 auferlegt.

Die Bilanzierung des naturschutzfachlichen Eingriffs ergibt ein Kompensationsdefizit von 187.645 Biotopwertpunkten. Zur Kompensation dieses Defizits ist die Maßnahme 016_ÖK: Stilllegung von Kernflächen südöstlich von Wuhlhagen auf landeseigenen Flächen des Landesbetriebes Hessen Forst auf den Grundstücken der Gemarkung Hbw.-Dörnberg, Flur 020, Flurstücke 00101 und 00003-00 mit 227.500 Biotopwertpunkten auf einer Fläche von 35.000 Quadratmetern vorgesehen. Die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Kassel hat das Ökokonto mit Schreiben vom 16. Juni 2020 anerkannt mit dem entsprechenden Punktwert anerkannt.

7.1.4 Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG sowie Schutzgebiete

Das Vorkommen von gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG und § 13 Abs. 1 HAGB-NatSchG gesetzlich geschützten Biotope wurde ausgeschlossen. Innerhalb des Eingriffsbereichs und im restlichen Untersuchungsbereich wurden keine nach Bundes- oder Landesrecht gesetzlich geschützten Biotope nachgewiesen.

Schutzgebiete gemäß §§ 21-34 BNatSchG befinden sich nicht im Eingriffsbereich. Auch im näheren Umfeld sind diese nicht zu finden. Eine Beeinträchtigung von Schutzgebieten des BNatSchG ist somit auszuschließen.

8. Immissionsschutz

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

8.1 Trennungsgebot des § 50 BImSchG

Nach § 50 Satz 1 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung vom 17.5.2013 (BGBl. I S. 1275), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8.4.2019 (BGBl. I S. 432), ist bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Zuordnung der für bestimmte Nutzungen vorgesehenen Flächen so vorzunehmen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle und besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Dem in § 50 BImSchG normierten Trennungsgrundsatz kommt die Funktion einer Abwägungsdirektive zu, die im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden kann (BVerwG, Urteil vom 13. Mai 2009 – 9 A 72/07 -, Rn. 59).

Bei den planfestgestellten Vorhaben handelt es sich nicht um raumbedeutsame Planungen.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass bei der vorliegenden Planung zur Aufweitung der B 251 und dem Neubau mit geänderten Abmessungen der Eisenbahnüberführungen einschließlich Folgemaßnahmen die Belange des Immissionsschutzes bestmöglich berücksichtigt wurden.

8.2 Lufts Schadstoffe Straße

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

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

Bei den hier planfestgestellten Vorhaben wurde die Lufts Schadstoffkonzentration unter Verwendung der Emissionsfaktoren des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) Version 4.1 aus dem Jahr 2019 ermittelt. Die Vorhabenträger haben in der nachrichtlich planfestgestellten Unterlage Nr. 18 die zu erwartenden Schadstoffbelastungen zunächst mit der während des Anhörungsverfahrens aktuellen HBEFA-Version 3.3 ermittelt. Die Planfeststellungsbehörde hat mit Aufklärungs-mail vom 02.07.2020 um eine Aktualisierung des Gutachtens auf die aktuelle HBEFA-Version 4.1 gebeten. Die Vorhabenträger haben daraufhin mit E-Mail vom 10.09.2020 das neue Gutachten zur Verfügung gestellt.

Für die Ermittlung der Schadstoffbelastung wurden die Verkehrsbelastungen und die Lkw-Anteile für das Prognosejahr 2024 sowie weiter für 2030 zugrunde gelegt. Es wurde eine mikroskalige lufthygienische Untersuchung mit Ausbreitungsrechnungen für die relevanten Lufts Schadstoffe Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) und

Stickstoffdioxid (NO₂) durchgeführt. Die Berechnungen zu den verkehrlichen Luftschadstoffen wurden mit der aktuellen Version 6.3 des prognostischen Windfeld- und Ausbreitungsmodells MISKAM (Mikroskaliges Ausbreitungsmodell) durchgeführt. Die Emissionen des Straßenverkehrs wurden Grundlage des aktuellen Handbuchs für Emissionsfaktoren (4.1) bestimmt. Die städtische Hintergrundbelastung im Plangebiet wurde anhand von Messwerten der nahe gelegenen Hintergrundmessstation Kassel-Mitte ermittelt. Die gewählte Methode ist daher nicht zu beanstanden.

Mit Hilfe der Luftschadstoffuntersuchung wurde zunächst festgesellt, dass an den untersuchten Immissionsorten und allen Gebäudefassaden im untersuchungsgebiet die Grenzwerte (Jahresmittelwerte und Kurzzeitgrenzwerte) der 39. BImSchV für die untersuchten Luftschadstoffe Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) und Stickstoffdioxid (NO₂) eingehalten werden. Die Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 18a) hat ergeben, dass die Grenzwerte für NO₂ an drei Immissionsorten bereits im Nullfall überschritten werden, sich die Situation an allen drei Orten durch die vorliegend planfestgestellten Vorhaben aber verbessern wird.

Insgesamt sind infolge der planfestgestellten Vorhaben keine zusätzlichen Belastungen bezüglich der Luftschadstoffemissionen für die Bevölkerung zu erwarten.

8.3 Verkehrslärmschutz

Die planfestgestellten Vorhaben sind 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 geändert durch Verordnung vom 18.12.2014 (BGBl. I S. 2269), an drei Gebäuden durch das Straßenbauvorhaben überschritten werden.

8.3.1 Rechtsgrundlagen

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

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen oder von Eisenbahnen unbeschadet des § 50 sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG jedoch dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Gemäß § 2 Abs. 1 16. BImSchV, vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269), ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel die jeweils geltenden, nachfolgend in der Tabelle dargestellten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. In §§ 3 und 4 der 16. BImSchV sind die Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Beurteilungspegel für Straßen und Schienenwege verbindlich vorgeschrieben.

Tabelle 5: Immissionsgrenzwerte nach 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)

Die Gebietseinstufung ergibt sich gemäß der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Soweit kein Bebauungsplan vorhanden ist, sind die Gebiete entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Demnach war die Art der baulichen Nutzung aus den Bebauungsplänen der Stadt Kassel zu entnehmen. In den Bereichen ohne Bebauungsplan stimmt die tatsächliche Nutzung mit den im Flächennutzungsplan getroffenen Festlegungen überein. Für die Kleingartenanlage nördlich der Wolfhager Straße wurde die Schutzbedürftigkeit eines Mischgebiets zugrunde gelegt.

8.3.1.1 Schallemissionen Straße

Die schalltechnischen Berechnungen 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 vorgenommen worden. Dabei wurde entsprechend der Verkehrsprognose eine Steigerung des Verkehrs für den Prognose-Planfall zugrunde gelegt. Als Straßenoberfläche wurde ein nicht geriffelter Gussasphalt angesetzt.

Für die Bereiche der beiden, den Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung bildenden Eisenbahnüberführungen und die bereits aufgeweiteten Unterführungen im weiteren Verlauf der Wolfhager Straße wurden Mehrfachreflexionen an schallharten Trogwänden berücksichtigt. Für die Trogwände wurde eine mittlere Höhe von 4,0 m zugrunde gelegt. Für die Immissionsorte innerhalb des Bauabschnitts der Straße wurden außerhalb des Bauabschnitts die Schallemissionen der Wolfhager Straße und der Zentgrafestraße in die Berechnung mit einbezogen.

8.3.1.2 Schallemissionen Schiene

Die schalltechnischen Berechnungen des Schienenweges sind nach einem in Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV und der „Richtlinie zur Berechnung der Schallemissionen von Schienenwegen – Schall 03 – vorgegebenen Verfahren auf der

Basis des Prognose-Planfalls mit Baumaßnahme vorgenommen worden. Für die Berechnung wurde die Software Cadna/A, Version 2019 – 169.4911 verwendet. Berechnet wurden die individuellen Geräuschbelastungen an den nächstgelegenen Immissionsorten mit schutzbedürftiger Nutzung im Umfeld der Baumaßnahme.

8.3.2 Darstellung und Bewertung der Lärmberechnungen

8.3.2.1 Lärmberechnungen Straße

Die schalltechnischen Berechnungen erfolgten auf der Grundlage einer tragfähigen Verkehrsprognose und unter zutreffender Berücksichtigung des Schwerverkehrsanteils. Es wurden das richtige Berechnungsverfahren angewandt und alle entscheidungsrelevanten Parameter berücksichtigt.

In Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV wird das Berechnungsverfahren für den Beurteilungspegel an Straßen vorgegeben. Auf Grund des Verweises von §§ 41, 43 BImSchG ist die 16. BImSchV striktes Recht und damit anzuwenden. Die Art und Weise der Berechnung ist damit gesetzlich determiniert. Zweifel an der Methode der Lärmberechnungen bestehen nicht. Sie berücksichtigen insbesondere die zu erwartenden Verkehrsmengen mit den dazugehörigen Lkw-Anteilen. Die Planfeststellungsbehörde hält die Ergebnisse der Lärmuntersuchungen daher für tragfähig; sie bilden eine geeignete Grundlage zur Bewertung der zu erwartenden Lärmauswirkungen.

Die Verbreiterung der Wolfhager Straße auf einer Länge von insgesamt rund 207 m stellt einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV dar. Dieser Eingriff bewirkt auch eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV, da der Beurteilungspegel des von der Wolfhager Straße ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht an zwei Stellen erhöht wird.

Ausgehend von den ermittelten Emissionspegeln erfolgte die Berechnung der Immissionen an den nächstgelegenen Immissionsorten mit schutzbedürftiger Nutzung im Umfeld der Baumaßnahme. Gemäß Baugrubenmodell wurden bei der Untersuchung zwischen Immissionsorten innerhalb und außerhalb des Bauabschnitts (rund 207 m) unterschieden. Immissionsorte innerhalb des Bauabschnittes: Hierfür waren Schallemissionen des gesamten Verkehrswegs, d. h. innerhalb und außerhalb des Bauabschnitts zu berücksichtigen. Immissionsorte außerhalb des Bauabschnittes: Hierfür waren ausschließlich die Schallemissionen des baulich geänderten Abschnitts zu berücksichtigen. Sofern durch diese eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert wird, ist dies für die Dimensionierung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen maßgeblich.

Vorliegend befinden sich die bebauten Flächen westlich und östlich des Gleisfeldes außerhalb des Bauabschnittes der Straße. Innerhalb des Bauabschnittes liegen ausschließlich gewerblich genutzte Gebäude im Bereich des Gleisfeldes.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung zeigen, dass ausschließlich außerhalb des Bauabschnitts an den beiden nächstgelegenen Wohngebäuden westlich der Gleisanlagen Wolfhager Straße 210 und Zentgrafenstraße 1 einschließlich Nebengebäude, welches vermutlich eine eigenständige Wohneinheit darstellt, ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht. Am Wohnhaus Wolfhager Straße 210 beschränkt sich der Anspruch auf Lärmvorsorge auf den Nachtzeitraum sowie auf das erste und zweite Obergeschoss. An der Zentgrafenstraße 1 ist am Hauptgebäude der Nachtzeitraum und am Nebengebäude der Nachtzeitraum und der Tagzeitraum jeweils in allen Geschossen von einer wesentlichen Änderung betroffen.

Zur Prüfung der Verhältnismäßigkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen wurden für das Gebäude Wolfhager Straße 210 zwei Wohneinheiten im ersten und eine Wohneinheit im zweiten Obergeschoss zugrunde gelegt. Dies entspricht insgesamt drei zu lösenden Schutzfällen. Für das Gebäude Zentgrafenstraße 1 erfolgte der Ansatz von drei Wohneinheiten im Hauptgebäude (eine Wohneinheit je Geschoss) und einer Wohneinheit im Nebengebäude. Dies entspricht drei zu lösen-

den Schutzfällen im Hauptgebäude und zwei zu lösenden Schutzfällen im Nebengebäude. Die drei Gebäude mit Anspruch auf Lärmvorsorge befinden sich außerhalb des Bauabschnitts der Straße. Zur Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen wurden daher auch die Schallemissionen außerhalb des Bauabschnitts berücksichtigt.

8.3.2.2 Lärmberechnungen Schiene

Die Immissionsberechnungen zum Schienenlärm haben ergeben, dass durch das planfestgestellte Vorhaben keine wesentliche Änderung der betriebsbedingten Schallimmissionen aus dem Schienenverkehr ausgelöst werden. Daher besteht hierdurch kein Anspruch auf Lärmvorsorge und Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

8.3.3 Bewertung der Gesamtlärmsituation

Für das vorliegend planfestgestellte Vorhaben wurde eine sog. Gesamtlärmuntersuchung durchgeführt, d. h. der Schienen- und Straßenverkehrslärm wurden gemeinsam betrachtet. Ziel der Untersuchung war es, die Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf die Gesamtlärmsituation zu überprüfen.

Die Bildung eines Summenpegels – d. h. die Betrachtung des Gesamtlärms unter Addition aller relevanten Verkehrsrgeräusche – kann dann geboten sein, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg in Zusammenwirkung mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Allgemein wird diese Grenze bei etwa 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angenommen (vgl. ständige Rechtsprechung des BVerwG, vgl. Urteile vom 13. Mai 2009 – BVerwG 9 A 72.07 – BVerwGE 134, 45 Rn. 68; und vom 10. Oktober 2012 – BVerwG 9 A 20.11 -, NVwZ 2013, 645).

Zum Gesamtlärm haben die Vorhabenträger die relevanten Immissionspunkte in den Überlagerungsbereichen betrachtet. Methodisch korrekt wurden zunächst diejenigen Immissionsorte anhand der Rasterlärmkarten unter Berücksichtigung

der Schallemissionen aus den baulich geänderten Abschnitten der beiden Verkehrsträger im Planfall identifiziert, deren schutzbedürftige Nutzungen in Bereichen mit Beurteilungspegeln > 70 dB(A) tags bzw. > 60 dB(A) nachts liegen. Diese wurden dann im nächsten Schritt detaillierter überprüft. Für den Tageszeitraum konnten nach den genannten Kriterien keine schutzbedürftigen Nutzungen identifiziert werden. Für den Nachtzeitraum konnten lediglich das Rückgebäude der Zentgrafenstraße 1 sowie einige Gebäude im Gleisfeld (ohne Schlafnutzung) als schutzbedürftig innerhalb bzw. am Rand des Bereichs mit Beurteilungspegeln > 60 dB(A) im Planfall identifiziert werden.

Für das Hauptgebäude Zentgrafenstraße 1 und das Nebengebäude des Wohnhauses Zentgrafenstraße 1 sowie das Wohnhaus Wolfhager Straße 210 erfolgten Einzelpunktberechnungen zur Gesamtlärm-situation. Für die weiteren Gebäude im Gleisfeld, die innerhalb des 60 dB(A)-Korridors nachts liegen, erfolgte keine weitere Betrachtung, da die Gutachter bestätigten, dass keine Schlafnutzung vorliege. Für die Einzelpunktberechnung wurden die Schallemissionen der angrenzenden Straßen- und Schienenwege ohne Begrenzung auf die Baugrube (außerhalb und innerhalb des baulich geänderten Abschnittes auf einer Länge von rund 207 m berücksichtigt. Die Berechnungen zum Hauptgebäude Zentgrafenstraße 1 ergab, dass nachts der Pegel von 60 dB(A) an sechs Gebäudeseitenetagen überschritten wird, am Nebengebäude Zentgrafenstraße 1 wird an drei Gebäudeseitenetagen (Erdgeschoss, Himmelsrichtungen Nordost und Südost) der Pegel durch den Gesamtlärm sowohl tagsüber als auch nachts im relevanten Bereich über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) erhöht. Am Wohnhaus Wolfhager Straße wird der Pegel von 60 dB(A) nachts an vier Gebäudeseitenetagen überschritten (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 15.1.3).

Die Planfeststellungsbehörde trägt diesen Feststellungen Rechnung, indem sie den Eigentümern der baulichen Anlagen des Haupt- und Nebengebäudes Zentgrafenstraße 1 sowie Wolfhager Straße 210 einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für Schallschutzmaßnahmen in Höhe der notwendigen Aufwendungen für die Wohnnutzung gegen die Vorhabenträger zugestanden hat (vgl. Nebenstimmung unter Ziffer A.V.8.1). Da sich im Falle dieser Gebäude die Ansprüche aus der Gesamtlärbetrachtung mit den Ansprüchen nach der

16. BImSchV überlagern, ist den Eigentümern nur einmal passiver Schallschutz zu gewähren. Dem Anspruch auf Schallschutz aufgrund der Summenpegelbetrachtung wird durch die Anordnung entsprechender passiver Schutzmaßnahmen gemäß der 24. BImSchV auf der Basis des ermittelten Immissionswertes des Prognose-Planfalls aus der Gesamtlärbetrachtung (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 15.1.3) Rechnung getragen. Dadurch werden sowohl die Vorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten als auch gewährleistet, dass das Maß des passiven Schallschutzes die Gesamtlärmbelastung (Straße und Schiene) bewältigt.

Da die Eigentümer der aufgeführten Gebäude bereits unabhängig von der Gesamtlärbetrachtung einen Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen gegen die Stadt Kassel als Straßenbaulastträger haben (vgl. Kapitel C.III.8.3.2.1), ist Anspruchsgegner unter Zugrundelegung der Gesamtlärbetrachtung ebenfalls die Stadt Kassel.

8.3.4 Planfestgestellte Lärmschutzmaßnahmen

Die Vorhabenträger haben methodisch einwandfrei ermittelt, dass an drei Gebäuden ein Anspruch auf Lärmvorsorge allein aufgrund des Straßenbauvorhabens und an diesen Gebäuden zusätzlich ein Anspruch auf Lärmvorsorge auf der Grundlage der Gesamtlärbetrachtung besteht. Lärmvorsorge ist grundsätzlich vorrangig in Gestalt aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu gewähren. Wenn aktiver Lärmschutz nicht realisierbar ist oder die Kosten der hierfür notwendigen, aktiven Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen, ist passiver Schallschutz zu gewähren.

Die Vorhabenträger haben die Möglichkeiten zur Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen in der nachrichtlichen Unterlage Nr. 15.1.1 dargelegt. Die Planfeststellungsbehörde konnte sich davon überzeugen, dass aktive Maßnahmen, wie die hochabsorbierende Verkleidung der Trogwände, Schallschutzwände im Bereich der Gebäude und der Einbau von offenporigem Asphalt als unverhältnismäßig beurteilt wurden und ausscheiden mussten. Auf dieser Grundlage hat die Planfeststellungsbehörde unter Ziffer A.V.8.1 des vorliegenden Beschlusses eine

Nebenbestimmung aufgenommen, dass für die Gebäude Wolfhager Straße 210 und das Haupt- und Nebengebäude Zentrgrafenstraße 1 passiver Schallschutz zu gewähren ist.

8.4 Baulärm

Die planfestgestellten Vorhaben entsprechen den rechtlichen Anforderungen im Hinblick auf den Schutz vor Lärm- und Schadstoffauswirkungen während der Bauphase.

Rechtliche Grundlage für die von der Planfeststellungsbehörde festgesetzten Nebenbestimmungen ist § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 HVwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Die Frage der Notwendigkeit von Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Nach § 22 Abs. 1 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen und damit auch Baustellen so auszurichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen gemäß § 3 BImSchG verhindert und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Die Anforderungen nach § 22 Abs. 1 BImSchG werden im Hinblick auf Baulärm durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – AVV Baulärm und die 32. BImSchV konkretisiert. Insbesondere konkretisiert die AVV-Baulärm für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen und bestimmt damit die Zumutbarkeitsschwelle. Das Schutzniveau wird differenziert nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeiten durch die Festlegung von Immissionsrichtwerten näher bestimmt. Bei Überschreitung der Immissionsrichtwerte ist der Baulärm in der Regel als unzumutbar anzusehen. Es können aber besondere

Verhältnisse berücksichtigt werden und die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle abweichend von den Immissionsrichtwerten bestimmt werden, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkbereichs im konkreten Fall aufgrund der Vorbelastung (z.B. durch Verkehrslärm) geringer zu bemessen ist (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11.11 – RdNr. 32).

Bei Zugrundelegung der Vorgaben der AVV Baulärm und Beachtung der 32. BImSchV sowie unter Berücksichtigung des Abstandes der bewohnten Gebiete von der Straßenbaustelle sind nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde unzumutbare Belastungen der Wohnbevölkerung bzw. gesundheitsgefährdende Lärmauswirkungen durch den Baustellenbetrieb vereinzelt zu erwarten. Bei den erforderlichen Baumaßnahmen handelt es sich um Tätigkeiten, die dem typischen Baubetrieb beim Bau bzw. Ausbau von Verkehrswegen entsprechen und nicht vermeidbar sind. Wegen der nicht vermeidbaren Auswirkungen hat die Planfeststellungsbehörde Auflagen festgesetzt und Entschädigungsansprüche zuerkannt (vgl. Ziff. A.V.8.2).

Dabei hat sich die Planfeststellungsbehörde an dem von den Vorhabenträgern erstellten Baulärmgutachten und den empfohlenen Vermeidungsmaßnahmen (planfestgestellte Unterlagen 15.5 und 15.2a) orientiert.

Aus dem Gutachten ergibt sich, dass sich die besonders lärmintensiven Auswirkungen auf die Wohnbebauungen in der Nähe der Baustelle auf einzelne Bauphasen während des Abbruchs und des Neubaus der Eisenbahnbetriebsanlagen und einen verhältnismäßig geringen Teil der Bauzeit beschränken. Eine übermäßige, nicht hinnehmbare Belastung Einzelner durch den Baulärm ist daher nach alledem nicht zu erwarten.

Die bauzeitliche Lärmbelastung wurde für jede einzelne lärmintensive Bautätigkeit einzeln untersucht. Die Baumaßnahmen verursachen zeitweise erheblichen Lärm, der unter Berücksichtigung der erheblichen Vorbelastung des Siedlungsgebietes durch Verkehrslärm bewertet wurde. Nach Maßgabe der AVV Baulärm wurden sodann immissionspunktbezogene Zumutbarkeitsschwellen ermittelt (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 15.2, Kap. 5 S. 12 ff). Da nächtliche Bauarbeiten

nicht ausgeschlossen werden können, war auch eine Beurteilung der bauzeitlichen Lärmbelastung für die immissionsschutzrechtliche Nacht (Ziffer 3.1.2 der AVV Baulärm: 20:00 – 07:00 Uhr) erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die Ermittlung der Baulärm-Immissionen methodisch zutreffend erfolgt ist. Zunächst hat das Baulärmgutachten (vgl. planfestgestellte Unterlagen Nr. 15.2 und 15.2a) zutreffend ermittelt, an welchen Standorten die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden. Weiter wurden zutreffend die Vorbelastung des bestehenden Verkehrslärms in die Betrachtung einbezogen und die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm angehoben. Dies erfolgte nicht pauschal, sondern immissionspunktbezogen. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung wurde ein neuer Wert festgelegt, die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle im vorliegenden Fall. Konkret wurden die Richtwerte der AVV Baulärm immissionspunktbezogen tags von 0 bis 7 dB(A) und nachts von 0 bis 22 dB(A) angehoben. Dabei wurde zugrunde gelegt, dass der Baulärm nicht zu einer relevanten Zusatzbelastung führen darf. Dies ist in der Regel der Fall, wenn der Baulärm mindestens 10 dB(A) unter der Vorbelastung liegt (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 15.2.).

Im Gutachten wurde darüber hinaus betrachtet, ob ortsgebundene aktive Maßnahmen gemäß Ziffer 4.1 Buchst. a) der AVV Baulärm umsetzbar sind und dazu beitragen können, die baubedingten Lärmimmissionen zu senken. Nachvollziehbares Ergebnis war, dass aktive Maßnahmen (z. B. schallgedämmte Container) nicht ergriffen werden können. Auch mobile Maßnahmen (Schallschutzwände) wurden wegen der Variabilität der Baustelle und der beengten Platzverhältnisse nachvollziehbar ausgeschlossen. Die Vorhabenträger haben zusätzlich geprüft, ob die Bautätigkeiten auf den Tagzeitraum, d. h. 07:00 bis 20:00 Uhr beschränkt werden können. Dies wird aufgrund der Sperrzeitenregelungen der Bahn und ihrer nicht flexiblen Umleitungsmöglichkeiten bei der Sperrung von Schienenwegen nicht in jedem Fall möglich sein. Durch eine Festlegung, dass nur tagsüber gebaut werden darf, würden sich nicht nur die Bauzeiten, sondern auch die Sperrzeiten der Strecke erheblich verlängern. Im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wurde daher unter Ziffer A.V.8.2 festgelegt, dass – soweit möglich – die Bautätigkeiten im Tagzeitraum stattfinden müssen. Die unter Ziffer A.V.8.2 angeordneten

Nebenbestimmungen schließen auch den Fall ein, dass die Spundwandarbeiten ggf. nachts stattfinden könnten. Daher wurden in alle Berechnungen zum Baulärm auch die nächtlichen Werte als Worst-Case ermittelt (vgl. Aktenvermerk vom 25.06.2020).

Im Ergebnis kann die Zahl der Betroffenen nicht weiter reduziert werden. Für die verbleibenden unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen war daher zu prüfen, ob passive Maßnahmen zum Schutz vor Baustellenlärm in Betracht kommen. Die Darlegung der Dauer der einzelnen Bautätigkeiten hat die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass passiver Schallschutz dem Grunde nach gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG untunlich, weil unverhältnismäßig wäre. Für diese Prüfung wurde verglichen, wie oft es zu Überschreitungen der Außenpegel-Schwelle von 67 dB (A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 2) bzw. 62 dB(A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 1, Einfachverglasung) kommt. In Summe gibt es an maximal 26 Tagen eine Überschreitung dieser Werte. Ein dauerhafter Einbau von Schallschutzfenstern wäre daher unverhältnismäßig. Die Planfeststellungsbehörde hat insoweit Entschädigungsansprüche dem Grunde nach festgesetzt, sofern tagsüber Außenpegel von 67 dB(A) (bei Schallschutzklasse 2) und 62 dB(A) (bei Schallschutzklasse 1, Einfachverglasung) überschritten werden (vgl. A.V.8.2).

Außenpegelwerte von 72 dB(A) werden nach dem Baulärmgutachten (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 15.2a) nicht prognostiziert. Sollten sich bei Messungen herausstellen, dass dieser Wert gleichwohl überschritten wird, ist vorsorglich ein Entschädigungsanspruch für Fenster der Schallschutzklasse 3 vorgesehen.

Die Außenpegel 72 dB(A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 3), 67 dB(A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 2) und 62 dB(A) (bei Fenstern der Schallschutzklasse 1, Einfachverglasung) entstammen der VDI-Richtlinie 2719 – Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen. Diese Richtlinie enthält Anhaltswerte für Innenschallpegel, die nicht überschritten werden sollten. Für Wohnräume ist tagsüber ein Mittelungspegel von höchstens 35 dB(A) in reinen und allgemeinen Wohngebieten vorgesehen (Tabelle 6 VDI 2719). Addiert man die nach

der Richtlinie für Fenster der Schallschutzklassen 1, 2 und 3 erforderlichen Schalldämmmaße von ≥ 37 dB (Schallschutzklasse 3), ≥ 32 dB (Schallschutzklasse 2) bzw. ≥ 27 dB (Schallschutzklasse 1, Einfachverglasung) hinzu, ergeben sich die genannten Außenpegel von 72 dB(A), 67 dB(A) bzw. 62 dB(A).

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

Bei der Frage der Entschädigung für nächtlichen Baulärm hat sich die Planfeststellungsbehörde an der Schwelle der Gesundheitsgefährdung orientiert. Dies bedeutet, dass bei einer nächtlichen Überschreitung von 60 dB(A) die nach Tabelle 3 der planfestgestellten Unterlage 15.2a bei Abbruch-, Gleisbau- und Spundwandverbauarbeiten eintreten kann, Entschädigung in Form von Ersatzwohnraum angeordnet wird. Hierbei ist allerdings zu prüfen, ob die nächtlichen Bautätigkeiten tatsächlich stattfinden werden (vgl. Nebenbestimmung unter Ziffer A.V.8.2). Die Orientierung an der Schwelle der Gesundheitsgefährdung ab 60 dB(A) nachts bewirkt für Lärmbetroffene mit Fenstern der Schallschutzklasse 2 ein höheres Schutzniveau als eine Orientierung an der VDI-Richtlinie 2719; die Planfeststellungsbehörde legt hier zugrunde, dass die überwiegende Zahl der betroffenen Gebäude mit Fenstern der Schallschutzklasse 2 ausgestattet ist.

Für die Frage der Entschädigung der Außenwohnbereiche sind die gutachterlich ermittelten Zumutbarkeitsschwellen maßgebend. Soweit Außenwohnbereiche vorliegen, ist für jeden Tag ihrer Überschreitung in den Monaten März bis Oktober (einschließlich) eine Entschädigung in Geld dem Grunde nach vorgesehen ist (vgl. Nebenbestimmung unter Ziffer A.V.8.2).

8.5 Erschütterungen

Die betriebsbedingte Erschütterungssituation wird nach der DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen von Menschen in Gebäuden“ beurteilt. Dort sind Anhaltswerte für die Beurteilung enthalten. Die Planfeststellungsbehörde konnte sich durch die Ausführungen davon überzeugen, dass keine Maßnahmen zum Erschütterungsschutz durch das Vorhaben notwendig werden.

8.5.1 Erschütterungen Straße

Bei dem vorliegend planfestgestellten Vorhaben beschränkt sich der bauliche Eingriff in der Wolfhager Straße auf den Aufweitungsbereich unterhalb des Gleisfelds. Die aufgeweitete Straße bindet bereits vor den äußeren Überbauten wieder an den Bestand an. Aufgrund der Entfernung des Baufeldes zu den nächstgelegenen Wohngebäuden auf der Westseite des Gleisfelds und der Tatsache, dass die baulich unveränderten Streckenabschnitte der Wolfhager Straße in einem deutlich geringeren Abstand zu diesen Gebäuden liegen, kann ausgeschlossen werden, dass der bauliche Eingriff in den Straßenweg selbst zu einer Veränderung der betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen aus dem Straßenverkehr führt. Auch die Erhöhung der Geschwindigkeit von 30 auf 50 km/h und die prognostizierte Verkehrszunahme haben keinen maßgeblichen Einfluss auf die Erschütterungssituation.

8.5.2 Erschütterungen Schiene

Die DIN 4150 Teil 2 differenziert bei Eisenbahnen zwischen Neu- und Ausbaustrecken. Sind wie bei dem vorliegend planfestgestellten Vorhaben Änderungen an einer bestehenden Strecke vorgesehen, ist die Grenze der Zumutbarkeit unter Berücksichtigung der bestehenden Situation zu beurteilen.

Die Vorhabenträgerin hat folgerichtig beurteilt, dass im Bereich der Überbauten von Eisenbahnüberführungen grundsätzlich nicht von maßgeblichen Erschütterungsemissionen auszugehen ist. Da sich durch die Aufweitung der Überbauten

über die Wolfhager Straße die Gleislage, die Gleisgradienten, das Betriebsprogramm und die Streckengeschwindigkeit der überführten Strecken 3912 und 3910 nicht ändern, ergibt sich durch das vorliegend planfestgestellte Vorhaben keine Veränderung der betriebsbedingten Erschütterungssituation.

8.5.3 Baubedingte Erschütterungen

Die Berechnungen aus der planfestgestellten Unterlage Nr. 15.2 ergeben, dass es baubedingt (d. h. temporär) im ungünstigsten Fall zu Überschreitungen der Anhaltswerte für Fundamentalschwingungen in einem Abstand von bis zu 16 m und für vertikale Deckenschwingungen in einem Abstand von bis zu 6 m gemäß der DIN 4150 – Teil 3 für Rammarbeiten kommen kann. Es kommt wahrscheinlich zu Überschreitungen der Anhaltswerte für Fundamentalschwingungen in einem Abstand von bis zu 10 m und für vertikale Deckenschwingungen in einem Abstand von bis zu 4 m. Eine Überschreitung der Anhaltswerte bedeutet nicht, dass es zwingend zu Gebäudebeschädigungen kommt, allerdings erhöht sich das Risiko dafür.

Des Weiteren wurden die Abstände zur Bebauung berechnet, innerhalb derer im ungünstigsten Fall Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 4150 - Teil 2 und somit Belästigungen durch Erschütterungseinwirkungen bei Menschen auftreten können. Wie gutachterlich ermittelt, kann nicht ausgeschlossen werden, dass nachts während der Bauphase Erschütterungen auftreten, die als Belästigung empfunden werden (vgl. Unterlage 15.2, S. 27). Es handelt sich dabei um eine Worst-Case-Abschätzung, die unter Annahme entsprechend großer Rammgeräte durchgeführt wurde. Sollte nachts gearbeitet werden müssen, ließen sich die Erschütterungen nicht vermeiden.

Zur Minimierung des Risikos für Schäden durch baubedingte Erschütterungen hat die Planfeststellungsbehörde unter Ziffer A IV 8.3 Nebenbestimmungen angeordnet. Dazu zählt, dass – sofern möglich – Rammsysteme mit geringerer Schlagenergie verwendet werden sollen. Diese Nebenbestimmung kommt auch den Auswirkungen auf den Menschen zugute. Zusätzlich sind eine Beweissicherung

und die Durchführung überwachender Schwingungsmessungen an Gebäuden jeweils mit einem Abstand kleiner 16 m zur Baumaßnahme angeordnet. Dies betrifft im Korridor von 16 m lediglich Gebäude der Deutschen Bahn auf dem Betriebsgelände. Weitere Gebäude liegen nicht in dem risikobehafteten Korridor.

9. Bodenschutz und Abfallwirtschaft

Die Belastung des Bodens durch die Überbauung von bislang nicht versiegelten Flächen und die Beeinträchtigung durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten und die Herstellung und Unterhaltung der Anlagen konnte zugelassen werden, da das Bauvorhaben im öffentlichen Interesse erforderlich und zweckmäßig ist. Zudem handelt es sich bei den anstehenden Böden um anthropogen überformte Böden.

Den Anforderungen 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 Art. 3 Abs. 3 der Verordnung vom 27. September 2017 (BGBl. I S. 3465), wonach nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen sind, trägt der festgestellte Plan Rechnung. Schädliche Bodenveränderungen und nachteilige Einwirkungen auf den Boden werden soweit möglich vermieden. Soweit Einwirkungen auf den Boden nicht zu vermeiden sind und Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte darstellen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG vom 17. März 1998, (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung vom 27. September 2017 (BGBl. I S. 3465), werden die erforderlichen Maßnahmen ergriffen. So werden die an das Material aus Böden i. S. d. § 2 Abs. 1 BBodSchG und dessen Ausgangssubstrate einschließlich des Mutterbodens, der im Zusammenhang mit Baumaßnahme sowie bei anderen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben, abgeschoben oder ohne nachteilige Veränderungen seiner Eigenschaften behandelt wird, gestellten besonderen Anforderungen (vgl. § 8 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a BBodSchG i. V. m. § 2 Nr. 1 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.7.1999

(BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert durch vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), die zuletzt durch Artikel 126 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328), berücksichtigt. Die in der BBodSchV enthaltenen Werte (Prüf- und Maßnahmenwerte) und die diesbezüglich vorgesehenen Anforderungen werden im Zusammenhang mit der Baumaßnahme nicht überschritten. Dies gilt auch für die Wirkungspfade Boden - Mensch, Boden - Nutzpflanze sowie Boden - Grundwasser, wie die bisher diesbezüglich bei anderen Bauvorhaben gewonnenen Erkenntnisse belegen. Im Übrigen unterliegt Bodenmaterial, welches bei Baumaßnahmen an Verkehrsanlagen des Bundes gelagert oder dort eingebaut wird, nicht den Regelungen des § 12 BBodSchV. Dies gilt auch in Bezug auf das Hessische Gesetz zur Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes und zur Altlastsanierung (Hessisches Altlasten- und Bodenschutzgesetz - HAltBodSchG) vom 28.9.2007 (GVBl. I S. 652), zuletzt geändert durch Artikel 23 des Gesetzes vom 27.9.2012 (GVBl. S. 290).

Im Bereich der Bahnanlagen wird oberflächennah Boden aufgefüllt und umgelagert. Dem im BNatSchG ausgeprägten Grundsatz des Naturschutzes und der Landschaftspflege Böden so zu erhalten, dass sie ihre Funktion im Naturhaushalt erfüllen können, nicht mehr genutzte versiegelte Flächen zu renaturieren oder, soweit eine Entsiegelung nicht möglich ist, der natürlichen Entwicklung zu überlassen (§ 1 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) trägt der Plan gleichfalls Rechnung.

Die gemäß dem festgestellten Plan vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen tragen auch den Anforderungen des Bodenschutzes Rechnung. Hierzu ist anzumerken:

- Die Inanspruchnahme von Boden wird auf das bautechnisch Unerlässliche reduziert.
- Alle bei den Tief- und Rückbauarbeiten anfallenden Materialien, die nicht vor Ort wieder eingebaut werden können oder die direkt nach dem Aus-/Rückbau zur Verwertung außerhalb der Baumaßnahme transportiert werden, müssen vorübergehend auf einer dafür geeigneten Fläche bis zur Beprobung und anschließenden Entsorgung gelagert werden. Die unterschiedlichen Fraktionen sowie Teilmengen einer Abfallfraktion mit bekannten unterschiedlichen

Schadstoffgehalten sind dabei getrennt voneinander aufzuhalten. Eine Vermischung von zu entsorgenden Materialien unterschiedlicher Art und/oder Kontamination ist nicht zulässig.

- Der Oberboden wird im Bereich aller anlagebedingt (dauerhaft) zu beanspruchenden Flächen getrennt abgetragen und fachgerecht in Bodenmieten zwischengelagert (vgl. auch DIN 18915 "Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Bodenarbeiten"). Die Zwischenlagerung des abzutragenden Oberbodens erfolgt auf geeigneten, ökologisch unempfindlichen Flächen außerhalb des Eingriffsraums, möglichst in der Nähe der geplanten Maßnahme.
- Zum Schutz der unversiegelten und natürlich gewachsenen Böden werden die Flächen für Baustelleneinrichtungen so klein wie möglich gehalten, es sei denn, sie liegen auf bereits versiegelten Flächen. Der Baustellenverkehr beschränkt sich auf die unumgänglich notwendigen Flächen, im Wesentlichen erfolgt er über bestehende Schienenwege, Straßen bzw. Forst- und Wirtschaftswege.
- Auf den Böschungsflächen mit geplanter Einsaat von Landschaftsrasen kann die Schichtdicke des Oberbodeneinbaus reduziert werden, um einen eher "mageren" Rasen zu erhalten. Die mit Gehölzen zu bepflanzenden Flächen werden mit einer 15 - 20 cm dicken Oberbodenschicht belegt.

Als Folgemaßnahme der planfestgestellten Vorhaben muss ein Dienstgebäude der Deutschen Bahn als Bahnanlage ersatzlos abgerissen werden (vgl. Bauwerksverzeichnis, lfd. Nr. 6, planfestgestellte Unterlage Nr. 4). Es besteht u. a. der Verdacht, dass beim Abriss Abfälle wie z. B. Asbest anfallen, bei deren Ausbau und Entsorgung besondere Vorkehrungen ergriffen werden müssen, damit es nicht zu Kontamination von Boden und Wasser sowie der sonstigen Umwelt kommt. Die Planfeststellungsbehörde hat unter Ziffern A.V.4 und A.V.5 die entsprechenden Nebenbestimmungen erlassen und somit sichergestellt, dass das Vorhaben unter den dort genannten Auflagen genehmigungsfähig ist.

Durch die Bauarbeiten wird unweigerlich auf die Böden im Plangebiet eingewirkt, so dass es erforderlich ist, Maßnahmen zur Verhinderung schädlicher Bodenveränderungen zu ergreifen. Dies wird durch die Auflagen unter Ziffer A.V.4 sichergestellt.

10. Forstwirtschaft

Eine Beeinträchtigung von Waldflächen im Sinne des § 2 des Hessischen Waldgesetzes (HWaldG, GVBl. 2013 S. 458) i. V. m. § 2 des Gesetzes zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft - Bundeswaldgesetz (BWaldG) liegt nicht vor.

11. Wasserwirtschaftliche Belange

Die Belange der Wasserwirtschaft sind gewahrt. Das planfestgestellte Vorhaben erfüllt nach Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen die Verpflichtung nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaft zu vermeiden, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushaltes zu erhalten und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden (vgl. § 5 Abs. 1, § 12 Abs.1 WHG).

11.1 Wasserwirtschaftliche Situation im Planungsgebiet

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

Im Bereich des Vorhabens sowie der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind zwei klassifizierte Gewässer, die dem Anwendungsbereich des WHG und des HWG unterliegen:

- als Gewässer 3. Ordnung der Angersbach und
- als Gewässer 3. Ordnung der Döllbach.

Der Angersbach ist ein Kleinstgewässer und mündet in ein weiteres Kleinstgewässer. Beide haben ein Einzugsgebiet von unter 10 km². Eine Verschlechterung des nächst größeren Gewässers ist daher ausgeschlossen.

11.2 Erlaubnisse zur Nutzung von Oberflächengewässern und Grundwasser, §§ 8, 9 WHG

11.2.1 Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in Gewässer im Betrieb

Die Erlaubnis zur Einleitung des von Straßenoberflächen und Böschungen abfließenden Niederschlagswasser in Gewässer im Betrieb konnte gemäß § 17 FStrG i. V. m. § 19 Abs. 1,3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 11, § 10, §12 WHG i. V. m. § 11, § 9 HWG erteilt werden, da weder schädliche Gewässerveränderungen zu erwarten sind, die nicht durch Nebenbestimmungen vermeidbar oder ausgleichbar wären, noch andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften der Erteilung der Erlaubnis entgegenstehen (§ 12 WHG). Die Menge und Schädlichkeit des eingeleiteten Niederschlagswassers wird durch entsprechende technische Einrichtungen so geringgehalten, wie dies nach dem Stand der Technik möglich ist (§ 57 WHG).

Die zuständige Obere Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel hat mit E-Mail vom 24.09.2020 ihr Einvernehmen zu der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erteilt (§ 19 Abs. 3 WHG).

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

Straßenverkehrsunfälle. Daher ist für die Einleitung von Straßenoberflächenwasser eine Erlaubnis auszusprechen. Da auch Sedimente unter den Begriff des Stoffes gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG fallen können (vgl. Czychowski/Reinhardt, WHG, 10. Auflage 2010, § 9 Rn. 28, § 32 Rn. 11 f.), hat die Planfeststellungsbehörde auch eine Erlaubnis auszusprechen, wenn von Hang- und Böschungsbereichen Niederschlagswasser ohne direkten Kontakt mit der Fahrbahnoberfläche über neu geschaffene Entwässerungseinrichtungen wie Seitenmulden, Gräben, Durchlässe oder Versickerungsmulden gezielt in Oberflächengewässer oder das Grundwasser eingeleitet oder eingebracht werden.

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

11.2.2 Erlaubnis für das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser

Die für die Realisierung der Vorhaben notwendigen Erlaubnisse für eine bauzeitliche Nutzung des Grundwassers in Form des Entnehmens, Zutageförderns, Zutageleitens und Ableitens konnten den Vorhabenträgern 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 im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel (vgl. E-Mail vom 24.09.2020) erteilt werden.

Der Tatbestand der Grundwassernutzung des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG wird durch die Vorhaben dadurch verwirklicht, dass mit den unter Ziffer A.III.2 genannten Bauwerken (Stützwand II und EÜ km 0,430) bauzeitig in grundwasserführende Erdschichten eingegriffen wird (vgl. E-Mails der Planfeststellungsbehörde vom

11.05. 2020 und 20.08.2020, beantwortet mit E-Mails der DB Netz AG vom 14.05.2020 und 20.08.2020). Das durch die Errichtung der Bauwerke zutage gefördert Grundwasser wird gefasst und den temporären Wasseraufbereitungsanlagen zur Neutralisation und Reinigung zugeführt und anschließend unter Einhaltung der Nebenbestimmungen unter Ziffern A.V.2 gedrosselt in die Vorflut eingeleitet.

Der Sachverhalt stellt sich wie folgt dar:

Die DB Netz AG hatte mit ihrer Antwort vom 14.05.2020 auf die Aufklärungsmail der Planfeststellungsbehörde vom 11.05.2020 Folgendes bezüglich des mit den Vorhaben verbundenen Eingriffes ins Grundwasser ausgeführt:

Der Grundwasserstand wird durch den Angersbach beeinflusst. Dieser soll bauzeitlich verrohrt und umgeleitet werden. Da die Umleitung mindestens 6 Monate vor dem Umbau der beiden Eisenbahnüberführungen vorgenommen wird, wird davon ausgegangen, dass das verbleibende Restwasser im Boden sinkt. Das dann noch verbleibende Restwasser soll dann mittels mehrerer Pumpensümpfe gefasst und abgeleitet werden.

Für die EÜ km 341,945 ist nicht mit Grundwasser zu rechnen. Ebenso für die Bereiche der Stützwände III und IV. Nur im Bereich der Stützwand II sollte von Grundwasser und von einem Bauwasserstand ausgegangen werden. Daher wird davon ausgegangen, dass für die EÜ km 341,945 und den Großteil der Stützwände bei Annahme eines Bauwasserstandes von max. 170 m DHHN 92 keine Grundwasserabsenkungen notwendig werden.

Die Obere Wasserbehörde hatte demnach folgerichtig zunächst in ihren Stellungnahmen geschrieben, dass für die Realisierung der beiden Vorhaben gemäß § 46 WHG keine Erlaubnis für das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten oder Ableiten von Grundwasser erforderlich sei, da es sich in diesem Fall um die Entnahme von geringen Mengen zu einem vorübergehenden Zweck gem. § 46 Abs. 1 WHG handele. Gemäß Stellungnahme der Oberen Wasserbehörde

beim Regierungspräsidium Kassel ist erst eine Erlaubnis erforderlich, wenn größere Grundwassermengen aus der erforderlichen temporären Grundwasserhaltung, d. h. deutlich mehr als 3.600 m³/Jahr abgeleitet werden müssen.

Die Planfeststellungsbehörde hat mit Aufklärungsmail vom 20.08.2020 bei der DB Netz AG bezüglich des Sachverhalts und der Menge nachgefragt und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass nicht zwingend von einer geringen erlaubnisfreien Menge ausgegangen werden kann (vgl. Antwort DB Netz AG vom 20.08.2020). Daher werden vorsorglich im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss die entsprechenden Erlaubnisse mit erteilt.

11.2.3 Erlaubnis für die Einleitung von bauzeitlich anfallendem Grundwasser in ein Gewässer

Bezüglich des bauzeitig anfallenden Grundwassers ist für die Einleitung in die Vorflut eine weitere Erlaubnis nach § 19 Abs. 1, 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 11, § 12 WHG i. V. m. § 11, § 9 HWG erforderlich. Die Erlaubnis konnte im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel erteilt werden. Für die Einleitung des bauzeitig anfallenden Grundwassers waren für beide Bauwerke (EÜ km 0,430 und Stützwand II) Erlaubnisse auszusprechen, da das aus den Baubereichen abgeleitete Grundwasser mit Schwebstoffen und während des Baus anfallenden, mit dem Wasser in Verbindung tretenden Stoffen verunreinigt sein kann.

Den Vorhabenträgern wird unter Ziffer A.V.2 der Nebenbestimmungen auferlegt, das während der Errichtung der Bauwerke anfallende Grundwasser im Bau Feld in temporäre Wasseraufbereitungsanlagen zu leiten. Die genaue Ausgestaltung dieser Anlagen ist im Rahmen der Bauausführung mit der Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel abzustimmen (vgl. Nebenbestimmungen unter Ziffer A.V.2). Das gefasste Wasser ist vor Einleitung insofern aufzubereiten, dass der pH-Wert im Ergebnis vor Einleitung in ein Gewässer auf einen Wert zwischen 6,5 und 8,5 abzusenken ist. Weiter dürfen Einleitungen in die Gewässer während der Betriebszeit an absetzbaren Stoffen nicht mehr als 0,1 ml/l (nach 2 Std. Absetzzeit) aufweisen. Auch hier sind die Details mit der Oberen Wasserbehörde im

Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen (vgl. Nebenbestimmung Ziffer A.V.2).

11.3 Wasserrechtliche Genehmigungen

11.3.1 Gewässerausbau und -umbau

Die zum Ausbau von Gewässern gem. § 68 Abs. 1 WHG i. V. m. § 43 Abs. 1 HWG für die Herstellung, die Beseitigung oder die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (Gewässerausbau) i. S. v. § 67 Abs. 2 WHG erforderliche Planfeststellung ist im Planfeststellungsbeschluss gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 HVwVfG erteilt worden. Die mit dem Vorhaben verbundenen Maßnahmen am Gewässer führen unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter der Ziffer A.V.3 zu keiner Beeinträchtigung des Allgemeinwohls. Sie erhöhen weder das Hochwasserrisiko noch zerstören sie natürliche Rückhalteflächen oder verändern das natürliche Abflussverhalten wesentlich und stehen damit im Einklang mit § 67 Abs. 1 WHG. Die Gewässerrenaturierung am Angersbach (vgl. Maßnahme 014_A, planfestgestellte Unterlage Nr. 14.1.2) verbessert die Hochwassersituation in Kassel sogar.

Aus Anlass des Vorhabens muss die Verrohrung des Angersbaches zwischen den beiden Eisenbahnüberführungen EÜ km 341,945 (Str. 3912) und EÜ km 0,430 (Str. 3910) auf einer Länge von ca. 100 m abgebrochen und durch eine neue Verrohrung ersetzt werden (vgl. lfd. Nr. 10 Bauwerksverzeichnis, planfestgestellte Unterlage Nr. 4). Die hydraulische Dimensionierung des neuen Abflussquerschnittes ist mit der Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel und KASSELWASSER abgestimmt. Der Abbruch und der Neubau der Angersbachverrohrung werden abschnittsweise umgesetzt. Teile des ursprünglichen Gewässerverlaufs müssen bauzeitlich umverlegt werden. Im Bereich der Flächen, auf denen die beiden Eisenbahn-Bauwerke vorgefertigt werden, ist eine bauzeitliche Verlegung mittels eines offenen Gerinnes geplant. Der Querschnitt orientiert sich am Querschnitt des offengelegten Angersbaches. Bauzeitlich wird zusätzlich für den Fall eines Starkregenereignisses das erhöhte Wasseraufkommen mittels leistungsfähiger Pumpen kompensiert.

Zum Ausgleich der Beeinträchtigung durch die Verrohrung wird das Gewässer im Zuge der Ausgleichsmaßnahme Nr. 014_A an einer anderen Stelle renaturiert und umgebaut (vgl. hierzu die planfestgestellte Unterlagen Nr. 14.1.2 und 14.1.4.2 i. V. m. Maßnahmenblatt 014_A). Insgesamt findet bei der Gewässerrenaturierung am Angersbach eine umfassende Aufwertung statt.

Da es sich bei diesen Maßnahmen um Gewässerausbauten handelt, bedürfen sie nach § 68 Abs. 1 WHG der Planfeststellung über die gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 HVwVfG im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Straßenausbau zu entscheiden ist. Die Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel hat mit ihrer Stellungnahme in Anhörungsverfahren ihr Einverständnis zu diesen Gewässerausbauten erklärt.

11.3.2 Wasserrechtliche Genehmigung der Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen im Gewässer oder im Uferbereich sowie Erlaubnis im Gewässerrandstreifen

Die Planfeststellung umfasst die erforderlichen Genehmigungen zur Errichtung oder Erweiterung von baulichen Anlagen im Gewässer gemäß §§ 17FStrG, 18 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1 HVwVfG i. V. m. § 22 Abs. 1 und 2 HWG i. V. m. § 36 WHG. Sie umfasst ebenfalls die wasserrechtliche Befreiung von dem Verbot der Errichtung oder wesentlicher Änderung baulicher und sonstiger Anlagen im Gewässerrandstreifen gemäß § 23 Abs. 2 Nr. 3 HWG i. V. m. § 38 Abs. 5 WHG. Die Belange der Wasserwirtschaft wurden nach Maßgabe der vorgenannten gesetzlichen Bestimmungen und unter Berücksichtigung der Stellungnahme der oberen und Unteren Wasserbehörde sowie der festgesetzten Nebenbestimmungen durch die Planung ausreichend gewahrt.

Gemäß § 22 Abs. 1 und 2 sowie § 23 Abs. 2 Nr. 3 HWG bedürfen die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen im Gewässer einschließlich des Bereichs bis zur Böschungsoberkante sowie im Gewässerrandstreifen der Genehmigung bzw. Befreiung. Für Maßnahmen im Gewässerrandstreifen gelten weiterhin die Verbotstatbestände des § 38 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 bis 4 WHG. Diese sind im Rahmen der Planfeststellung zu beachten. Soweit überwiegende Gründe des Wohls der

Allgemeinheit die Maßnahme erfordern oder das Verbot im Einzelfall zu einer unbilligen Härte führen würde, kann von dem Verbot eine Befreiung erteilt werden, § 38 Abs. 5 Satz 1 WHG. Die Breite des Gewässerrandstreifens ist durch § 23 HWG auf 5 m im Innenbereich festgesetzt.

Die Planung sieht im Bereich innerhalb von Gewässern nach § 2 WHG, §§ 1 Abs. 2, 2 HWG einschließlich des Bereich bis zur Böschungsoberkante folgende Eingriffe vor:

1. Abbruch des Gewölbes des Angersbachs (Bauwerksverzeichnis laufende Nr. 10, planfestgestellte Unterlage Nr. 4),
2. Neubau der Verrohrung des Angersbachs (Bauwerksverzeichnis laufende Nr. 10, planfestgestellte Unterlage Nr. 4),
3. Renaturierung des Angersbachs (Maßnahme Nr. 014_A, planfestgestellte Unterlage Nr. 14.1.2).
4. Errichtung von Zulaufrohren.

Für die Ziffern 1 bis 3 waren keine Genehmigungen zu erteilen, da sie bereits von der wasserrechtlichen Planfeststellung zum Gewässerumbau und -ausbau umfasst sind. Die Genehmigungen nach §§ 22, 23 HWG konnten nach der Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde vorliegend erteilt werden, da das planfestgestellte Vorhaben die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt, der bestehende Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt wird und die Gewässereigenschaft nicht nachteilig beeinflusst wird.

Innerhalb des 5 m breiten Gewässerrandstreifens werden nach Maßgabe der zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen folgende bauliche Anlagen errichtet oder Erhöhungen oder Vertiefungen der Erdoberfläche vorgenommen:

1. Teile der EÜ km 0,430 Strecke 3910 (Bauwerksverzeichnis laufende Nr. 2, planfestgestellte Unterlage Nr. 4),
2. Böschungen östlich und westlich des südlichen Widerlagers der EÜ km 0,430 Strecke 3910 (Bauwerksverzeichnis laufende Nr. 2, planfestgestellte Unterlage Nr. 4).

11.4 Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiet

Durch die Vorhaben werden keine Wasserschutzgebiete berührt.

Die Vorhaben befinden sich innerhalb der quantitativen Schutzzone B - äußere Schutzzone - des festgesetzten Heilquellenschutzgebietes für die stattliche anerkannte Heilquelle „TB Wilhelmshöhe 3“ (Verordnung des Regierungspräsidiums Kassel vom 02.10.2006, StAnz. 46/2006, S. 2634). Das Vorhaben löst jedoch keine Verbots- bzw. genehmigungspflichtigen Tatbestände aus, die dem Vorhaben entgegenstehen würden. Die vorgesehenen Bohrungen befindet sich hinsichtlich der Tiefe in dem nicht genehmigungspflichtigen Bereich von nicht tiefer als Kote 50 m unter NHN im Untergrund.

12. Kommunale Planungshoheit

Die planfestgestellten Vorhaben berücksichtigen die Belange der Kommunen im Untersuchungsraum angemessen. Eine unangemessene Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der Stadt Kassel wird durch die Vorhaben nicht verursacht. Eine Verletzung der städtebaulichen Planvorstellungen beziehungsweise städtebaulichen Entwicklungsziele ist nicht erkennbar. Einwendungen wurden insoweit nicht erhoben.

13. Bauausführung

Im verfügenden Teil ist der DB Netz AG aufgegeben, bei dem Eisenbahnbundesamt (EBA) rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung ist Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist es sicherzustellen, dass das Eisenbahnvorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

Die bauliche Umsetzung des Straßenbauvorhabens hat unter Beachtung des Standes der Technik zu erfolgen, ohne dass es hierfür besonderer Festsetzungen bedarf (vgl. § 4 FStrG).

14. Baulegistik

Die Baueinrichtungsflächen befinden ausschließlich auf den eigenen Flächen der Vorhabenträgerin DB Netz AG. Der Flächenbedarf beträgt insgesamt rund 9.300 qm.

Die im Baubereich liegenden Ver- und Entsorgungseinrichtungen, wie Strom- und Gasleitungen, Trinkwassertransportleitung, Abwasserleitungen und Telekommunikationslinien, werden bei der Baudurchführung berücksichtigt (siehe Erläuterungsbericht, nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1, Bauwerksverzeichnis, planfestgestellte Unterlage Nr. 4).

Entsprechend den Ausführungen des Erläuterungsberichtes befindet sich das gesamte Bauvorhaben innerhalb der bestehenden Anlagen des Bahn- und Straßenverkehrs. Beeinträchtigungen des bestehenden Straßennetzes können nicht ausgeschlossen werden, werden aber auf das Notwendigste reduziert.

Die Bauzeit wird zum jetzigen Zeitpunkt auf etwa 4 Jahre abgeschätzt. Aufgrund der vorgesehenen bautechnologischen Umsetzung für den Bau der beiden Eisenbahnüberführungen werden verschiedene bauzeitliche Verkehrsführungen und Verkehrsregelungen notwendig. Zeitweise werden Einbahnregelungen mit Lichtsignalanlagen sowie kurzzeitige Vollsperrungen der Straße erforderlich.

Das vorliegend planfestgestellte Vorhaben teilt sich in 6 Bauphasen auf:

- Bauphase 0: Vorlaufarbeiten (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, Schaffung von Baustellenzufahrten)
- Bauphase 1: Bauvorbereitende Maßnahmen:
 - Bauzustand 1.1: Umbau der Oberleitungsanlage
 - Bauzustand 1.2: Spundwandverbau gleisparallel
 - Bauzustand 1.3: Verbauarbeiten Trägerbohlwand Vorfertigungsflächen

- Bauzustand 1.4: Neubau Trinkwasseranschlussschacht inkl. Leitungsumverlegung
 - Bauzustand 1.5: Aushub der Vorfertigungsflächen und Abbruch der Stützwände
 - Bauzustand 1.6: Teilneubau Angersbachverrohrung im Baufeld
 - Bauzustand 1.7: Vorfertigung Bauwerke km 341,945 (Strecke 3912 und km 0,430 (Strecke 3910))
- Bauphase 2: Einschub Neubau der Eisenbahnüberführung km 341,945 (Strecke 3912) (Abbruch, Rückbau, Vershub, Neubau, Herstellung Bauwerksflügel, Komplettierung Drahtzuganlage und Kabeltiefbau, Montage Überbau)
- Bauphase 3: Einschub Neubau Eisenbahnüberführung km 0,430 (Strecke 3910) (Abbruch, Rückbau, Vershub, Neubau, Komplettierung Angersbachverrohrung im Bauwerksbereich, Herstellung Bauwerksflügel, Herstellung Böschung und Hinterfüllung Flügel)
- Bauphase 4: Herstellung Stützwände IV, III und II
- Bauphase 5: Leitungsumverlegung Straßenbau (Leitungsumverlegungen, grundhafter Straßenausbau zunächst rechte und dann linke Fahrbahnseite, Herstellung Straßenentwässerung, Aushub, Einbau ungebundener Tragschichten, Einbau Borde und Asphaltsschichten)

Für die Herstellung der Vorfertigungsflächen, den Abbruch- und Aushub der Bauwerke muss Erdaushub in Größenordnungen von ca. 18.000 m³ und 6.000 m³ ausgebaut und abtransportiert werden. Die Vorhabenträger haben sich vergewissert, dass eine mögliche Deponie mit ausreichender Kapazität vor Ort vorhanden ist. Allerdings haben die Berechnungen ergeben, dass in Anbetracht der Größenordnung der anfallenden Aushubmassen ein großes Aufkommen an LKW zum straßengebundenen Abtransport der Massen mit einem innerstädtischen Fahrwege (einfacher Weg) von ca. 25 Minuten erforderlich wäre. Aufgrund der damit verbundenen negativen Auswirkungen auf das Umfeld haben sich die Vorhabenträger für einen schienengebundenen Abtransport der Massen entschieden. Es werden kurze Fahrtstrecken zu einer im Umfeld gelegenen Zwischenlagerfläche, einer Baueinrichtungsfläche auf dem Grundstück der DB Netz AG, erforderlich. Die Baueinrichtungsfläche neben der Strecke 3912 ist als Logistikplatz für den

gleisgebundenen Abtransport vorgesehen. Für den gleisgebundenen Abtransport der Überschussmassen wird das Gleis 163 benötigt. Eine entsprechende Vorabstimmung mit dem Pächter des Gleises, der DB Cargo, wurde durchgeführt. Darüber hinaus besteht eine weitere Möglichkeit für einen kurzen Transportweg im Bereich des Gleisdreiecks.

In Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Kassel wurde für die Dauer der Bauzeit ein Einrichtungsverkehr in Fahrtrichtung stadtauswärts geplant. Die Verkehrssicherung kann entsprechend den Unterlagen in Verbindung mit einer großräumig beschilderten Umleitung erfolgen. Hierbei wird der öffentliche Personennahverkehr mit Ausnahmeregelung in beide Fahrtrichtungen aufrechterhalten. Die Führung des Baustellenverkehrs in den normalen Verkehrsfluss ist mittels einer verkabelten transportablen Lichtsignalanlage möglich. Der Einrichtungsverkehr ist in der Bauphase 1 im Bauzustand 1.3 von März 2022 bis Juli 2022 für insgesamt 5 Monate geplant. Darüber hinaus wird die gleiche Einschränkung nochmal in den Bauzuständen 1.4 bis 1.6 für einen Zeitraum von bis zu 30 Tagen erforderlich, wenn die Leitungen umverlegt werden und der Neubau der Angersbachverrohrung erfolgt. Für die Verkehrsführung zu den Zeiten der Vollsperrung hat die Stadt Kassel ein großräumiges Umleitungskonzept geplant (vgl. nachrichtliche Unterlage Nr. 13). Damit wird nachvollziehbar, dass während der Zeiten der Vollsperrung der Verkehr in der Stadt Kassel aufrechterhalten werden kann.

Die Entscheidung über eine geeignete Umleitungsstrecke aus Anlass der Vollsperrung der B 251 im Bereich Wolfhager Straße 80 für den Neubau der Eisenbahnüberführungen und den Ausbau der Straße ist nicht Gegenstand einer Entscheidung in diesem Planfeststellungsbeschluss. Die Planfeststellungsbehörde hat sich jedoch davon überzeugt, dass eine geeignete Umleitungsstrecke zur Verfügung steht. Die Vorhabenträger haben ein Umleitungskonzept vorgelegt. Die jeweils notwendigen verkehrsbehördlichen Anordnungen werden rechtzeitig getroffen.

15. Leitungsschutz

Das Vorhaben berücksichtigt die Belange des Leitungsschutzes angemessen. Im Zusammenhang mit dem vorliegend planfestgestellten Vorhaben sind verschiedene Leitungen zur Versorgung mit Elektrizität und Wasser sowie Abwasserleitungen und Gasleitungen anzupassen, zu sichern oder zu verlegen. Die Leitungen sind, soweit erforderlich, den neuen örtlichen Verhältnissen anzupassen. Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Leitungen befinden sich im Baufeld und müssen gesichert, verlegt oder rückgebaut werden. Für die Durchführung der Maßnahmen sind grundsätzlich die Träger der Ver- und Entsorgung zuständig.

Tabelle 6: Durch das Bauvorhaben betroffene Leitungstrassen

Versorgungsträger / Station	Leitung
1. Stadt Kassel	
Regenwasserkanal (Nr. 13 Bauwerksverzeichnis)	Neubau
öffentliches Gewässer – Angersbach (Nr. 10 Bauwerksverzeichnis)	Angersbach wird im Baubereich neu verrohrt
2. Städtische Werke Netz + Service GmbH	
Wasserleitung (Nr. 25 Bauwerksverzeichnis)	Umverlegung (dauerhaft und bauzeitig)
zwei Gasleitungen (Nr. 26 Bauwerksverzeichnis)	Umverlegung (dauerhaft und bauzeitig)
Kabel – Beleuchtung und Mittelspannung (Nr. 27 Bauwerksverzeichnis)	Umverlegung (dauerhaft und bauzeitig)
LWL-Kabel (Nr. 28 Bauwerksverzeichnis)	Umverlegung (dauerhaft und bauzeitig)
3. Unity Media GmbH	
Fernmeldekabel (Nr. 29 Bauwerksverzeichnis)	ersatzloser Rückbau

4. Deutsche Telekom AG	
Fernmeldekabel (Nr. 30 Bauwerksverzeichnis)	ersatzloser Rückbau
5. DB Netz AG	
Mischwasserleitungen (Nr. 31 Bauwerksverzeichnis)	ersatzloser Rückbau
Mischwasserleitungen (Nr. 32 Bauwerksverzeichnis)	Rückbau von drei Entwässerungsleitungen, Neubau Mischwasserleitung einschl. Anbindung an Schmutzwasserschacht (einschl. bauzeitiger Umverlegung)
Regenwasserleitung (Nr. 33 Bauwerksverzeichnis)	Rückbau einschl. Anschluss an Regenwasserkanal und Neubau Regenwasserleitung (einschl. bauzeitiger Umverlegung)
Trinkwasseranschlusschacht und -leitungen (Nr. 34 Bauwerksverzeichnis)	Rückbau und Neubau einschl. Anschluss an vorhandene Leitungen (einschl. bauzeitiger Umverlegung)
Trinkwasseranschlusschacht und -leitungen (Nr. 35 Bauwerksverzeichnis)	Rückbau und Neubau einschl. Anschluss an vorhandene Leitungen (einschl. bauzeitiger Umverlegung)
Regenwasserleitung (Nr. 36 Bauwerksverzeichnis)	Rückbau und Neubau einschl. Anbindung an vorhandene Leitungen (einschl. bauzeitiger Umverlegung)
Regenwasserleitung (Nr. 37 Bauwerksverzeichnis)	Rückbau und Neubau einschl. Anbindung an vorhandene Angersbachverrohrung (einschl. bauzeitiger Umverlegung)
Mischwasserleitung (Nr. 38 Bauwerksverzeichnis)	Rückbau und Neubau einschl. Anbindung an vorhandenen Schmutzwasserkanal (einschl. bauzeitiger Umverlegung)

Mischwasserleitung (Nr. 39 Bauwerksverzeichnis)	Rückbau und Neubau einschl. Anbindung an vorhandenen Schacht (einschl. bauzeitiger Umverlegung)
Schmutzwasserleitungen (Nr. 40 Bauwerksverzeichnis)	Rückbau einschl. Anschluss an Schmutzwasserkanal, Neubau Schmutzwasserleitung
Kabel TK (Nr. 41 Bauwerksverzeichnis)	Umverlegung mehrerer TK-Kabel (einschl. bauzeitiger Umverlegung)
Kabel EEA (Nr. 42 Bauwerksverzeichnis)	Umverlegung und Neuverlegung (einschl. bauzeitiger Umverlegung)
Kabel LST (Nr. 43 Bauwerksverzeichnis)	Umverlegung und Neuverlegung (einschl. bauzeitiger Umverlegung)
Kabel OSE (Nr. 44 Bauwerksverzeichnis)	Umverlegung und Neuverlegung (einschl. bauzeitiger Umverlegung)

Zur Sicherung der vorhandenen Leitungen während der Bauphase bzw. ihrer fachmännischen Verlegung hat die Planfeststellungsbehörde die von einzelnen Leitungsbetreibern bzw. von den Vorhabenträgern im Rahmen des Anhörungsverfahrens gemachten Hinweise geprüft und durch die Planunterlagen für verbindlich erklärt.

Die Planfeststellungsbehörde ordnet aufgrund der besonderen fachlichen Erfordernisse und Anforderungen hinsichtlich der unterschiedlichen Leitungstypen an, dass die Bauausführungsplanung der Leitungsverlegung und der geplanten Sicherungsmaßnahmen vor Baubeginn mit den Versorgern abzustimmen ist, sofern nicht die sachgerechte Ausführung der Arbeiten die Durchführung durch das Unternehmen gebietet (vgl. Ziffer A.V.9).

Über die Frage der Kostentragung wird im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden. Diese richtet sich für die Ver- und Entsorgungsleitungen nach bürgerlichem Recht und fachgesetzlichen Regelungen bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen.

16. Denkmalschutz

Die mit den planfestgestellten Vorhaben verbundene Zerstörung der denkmalgeschützten Eisenbahnüberführungen ist gemäß § 18 Abs. 3 Nr. 3 HDSchG vom 28. November 2016 i. V. m. §§ 17 FStrG, 18 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG zu genehmigen.

Die beiden Eisenbahnbrücken sind Kulturdenkmäler nach § 2 Abs. 1 HDSchG, die bereits aufgrund des Aufweitungsverlangens des Trägers der Straßenbaulast im Bestand nicht sanierungsfähig sind und daher abgerissen und durch zwei neue Bauwerke ersetzt werden müssen. Mit Schreiben vom 04.05.2016 haben die Vorhabenträger einen Antrag auf Zustimmung zum Ersatzneubau bei der zuständigen Unteren Denkmalbehörde der Stadt Kassel gestellt. Auf der Basis einer „Denkmalpflegerischen Aufgabenstellung“ wurde gemeinsam mit der Oberen Denkmalbehörde beim Hessischen Landesamt für Denkmalpflege der Durchführung der Vorhaben und dem ersatzlosen Abriss der bestehenden Bauwerke zugestimmt. Mit Schreiben vom 19.07.2019 hat die Obere Denkmalbehörde keine weiteren Einwände erhoben. Nach § 18 Abs. 3 Nr.3 HDSchG ist die Genehmigung zur Zerstörung der Kulturdenkmäler daher zu erteilen, denn die Sicherheit des Schienenverkehrs erfordert den Neubau der baufälligen Eisenbahnüberführungen.

IV. Private Belange / andere Planungen

1. Eigentum

Die durch die planfestgestellten Vorhaben bewirkten Folgen für das Grundeigentum Dritter sind gerechtfertigt und im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Neben der unmittelbaren Grundstücksinanspruchnahme durch zeitlich befristete Benutzungen gehen von dem Vorhaben Auswirkungen auf die Nutzbarkeit von Grundstücken durch Immissionsbelastungen aus. Die Planfeststellungsbehörde hat sämtliche dieser Vorhabenwirkung – soweit sie rechtlich geschützte Belange be-

treffen – ermittelt. Sie wurden im Rahmen der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon vergewissert und stellt – soweit erforderlich – durch die Festlegungen dieses Planfeststellungsbeschlusses sicher, dass die Folgen der Vorhaben für das Grundeigentum auf das vor dem Hintergrund der Vorhabenziele unumgängliche Maß beschränkt bleiben, was sowohl die Grundstücksinanspruchnahme als auch die grundstücksbezogenen Auswirkungsfaktoren, wie etwa die Immissionen betrifft.

Der Umfang der Grundinanspruchnahme ergibt sich aus dem planfestgestelltem Grunderwerbsplan und dem Grunderwerbsverzeichnis (vgl. planfestgestellte Unterlagen Nr. 5.1 und 6).

Die im Interesse der Allgemeinheit notwendigen Straßenbaumaßnahme und die Maßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen überwiegen die Nachteile für die Betroffenen. Für die Vorhaben sprechen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, insbesondere verkehrlicher Art.

Auf die dauerhaft vorgesehene Inanspruchnahme privaten Grundeigentums durch die beiden Vorhaben kann - wie die Prüfung ergeben hat - nicht verzichtet werden. Dies gilt auch für die geplanten Kompensationsmaßnahmen. Die Baumaßnahmen sind - wie unter Ziffer C.III.1 ausgeführt - erforderlich und in der geplanten Form, das heißt sowohl hinsichtlich des Standorts im Grund- und Aufriss als auch aus Gründen des Immissionsschutzes sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege, aber auch unter Berücksichtigung der Belange der Privaten zweckmäßig. Dies gilt auch bezüglich der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die vorübergehende Inanspruchnahme von privaten Grundflächen zur Durchführung der Vorhaben ist ebenfalls unvermeidbar. Zur Einrichtung von Baustellen und Arbeitsstreifen sind entsprechende Flächen temporär erforderlich. Die Flächen werden für einen bestimmten Zeitraum für die genannten Zwecke in Anspruch genommen und belastet. Diese Belastung ist ein - entschädigungspflichtiger - temporärer Entzug von Eigentumsrechten. Die Flächen werden nach Abschluss der Arbeiten in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Betroffenen zurückgegeben (vgl. Nebenbestimmung unter Ziffer A.V.1).

Zur Regelung der Entschädigungsfragen wird sich die DB Netz AG rechtzeitig vor Baubeginn mit den Betroffenen in Verbindung setzen.

2. Begründung der Entscheidungen über die Einwendungen grundstücksmäßig betroffener Privater

Die Beteiligte hat mit Schreiben vom 12.08.2019 Folgendes dargelegt:

Einer dauerhaften dinglichen Belastung oder einer Eigentumsübertragung einer Teilfläche des Grundstücks Flur 45, Flurstück 175/52 (Grundbuch von Kassel, Band 9372, Blatt 24) in der Größe von 4030 m² - wie in den ausgelegten Grunderwerbsunterlagen verzeichnet – werde nicht zugestimmt. Zur Einigung werde vorgeschlagen, die Fläche für den vorgesehenen Zweck der artenschutzrechtlichen Maßnahme vorübergehend auf schuldrechtlicher Basis und für eine noch festzulegende Zeit zur Nutzung zu überlassen.

Die Vorhabenträger haben in ihrer Erwiderung vom 21.10.2019 zutreffend dargelegt, dass eine dingliche Sicherung für die Maßnahme nicht zwingend erforderlich sei. Sowohl die Vorhabenträger als auch die zuständige Obere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel haben sich damit einverstanden erklärt, dass eine schuldrechtliche Nutzungsvereinbarung ausreiche und die dingliche Sicherung durch eine vorübergehende Inanspruchnahme in den Grunderwerbsunterlagen ersetzt werden könne. Über das Ergebnis wurde die Beteiligte mit Schreiben der Anhörungsbehörde beim Regierungspräsidium Kassel vom 06.01.2020 unter Beifügung der Erwiderung der Vorhabenträger informiert. Die Planfeststellungsbehörde hat diesem Anliegen mit Violetteintrag in den planfestgestellten Unterlagen Nr. 5.1 und 6 Rechnung getragen.

Die Einwendung hat sich insofern erledigt.

3. Begründung der Entscheidungen über die Einwendungen nicht grundstücksmäßig Betroffener bezüglich anderer Planungen

Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft Aktiengesellschaft (KVG) hat mit Schreiben vom 18.09.2019 Folgendes dargelegt:

Vor dem Hintergrund, dass die Planungen so herzustellen seien, dass eine spätere Planung einer Straßenbahn auf der Wolfhager Straße noch möglich wäre, bittet die KVG darum, verschiedene Punkte einer möglichen Straßenbahnplanung bereits zum jetzigen Zeitpunkt zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträger haben zugesichert, dass die Gewässerverrohrung des Angersbaches so ausgestaltet werde, dass eine Achslast der Straßenbahn von 10t aufgenommen werden könne. Weiter wurde zugesichert, dass die Bewehrung der Brückenaufleger zum Schutz gegen Streustromkorrosion elektrisch durchverbunden werden und am Fuß der einzelnen Brückenaufleger jeweils ein Anschlusspunkt für ein Erdungskabel für eine eventuell notwendige Potentialschutzeinrichtung vorgesehen werde. Zudem werde der aktuelle Stand der Technik und die entsprechenden DIN-Vorschriften berücksichtigt. (vgl. Ziffer A.VI.3)

Der Forderung, dass die Brückenbauwerke für die Anbringung eines Brückenschutzes (abgehängter Arbeitsschutz) vorbereitet sein sollen und dafür auf voller Breite der Brücke Halfenschienen und Befestigungspunkte für Abspannseile an den Brückenseiten vorzusehen seien, kann in vorliegendem Planfeststellungsbeschluss nicht entsprochen werden, da die derzeitige Planung für eine spätere Straßenbahn nicht im Einzelnen bekannt ist. Die DB Netz AG hat mit E-Mail vom 16.09.2020 versichert, dass eine Nachrüstung von Halfenschienen und Befestigungspunkte für Abspannseile an den Brückenbauwerken bei dem späteren Bau einer Straßenbahn konstruktiv möglich sei.

Die Einwendung war insofern in einem Punkt zurückzuweisen.

D. Zusammenfassende Würdigung und Gesamtabwägung

Den planfestgestellten Vorhaben stehen weder zwingende Bestimmungen noch im Wege der Abwägung nicht überwindbare Belange entgegen. Die Vorhaben des Ausbaus der Wolfhager Straße im Zuge der B 251 in Kassel sowie des Abbruchs und Neubaus der Eisenbahnüberführungen EÜ km 341,945 (Strecke 3912) und

EÜ km 0,430 (Strecke 3910) einschließlich der damit verbundenen Folgemaßnahmen sind auch unter Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf das (private) Eigentum gerechtfertigt. Die Verwirklichung der Vorhaben ist gemessen an den fachplanerischen Zielen des FStrG und des AEG objektiv und vernünftigerweise geboten. Bei der Planung beider Vorhaben und der Planfeststellung wurden sowohl das strikte Recht als auch die Optimierungsgebote beachtet. Die Abwägung aller Belange hat ergeben, dass die planfestgestellte Planung beider Vorhaben zur Lösung der mit den Vorhaben verfolgten Ziele geeignet ist. Die für die Verwirklichung beider Vorhaben streitenden Belange überwiegen die Belange, die durch das Vorhaben beeinträchtigt werden.

Die Überprüfung der berührten öffentlichen Belange hat ergeben, dass mit den Vorhaben keine zwingenden Rechtssätze des materiellen Planfeststellungsrechts verletzt werden.

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.

Zu den Vorhaben bestehen keine sich aufdrängenden Alternativen, die die verfolgten Planungsziele besser erreichen würden oder mit geringeren Beeinträchtigung der öffentlichen und privaten Belange verbunden wären.

Nach Abwägung aller für und gegen beide Vorhaben streitenden öffentlichen und privaten Belange gelangt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Summe der für die Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen die Gesamtheit der negativen Vorhabenauswirkungen überwiegt. Mittels der angeordneten Regelungen und Nebenbestimmungen werden sämtliche durch die Vorhaben hervorgerufenen abwägungserheblichen Konflikte bewältigt. Den im Interesse der Vorhabenverwirklichung berührten öffentlichen und privaten Belangen wird damit ausreichend Rechnung getragen.

Die im öffentlichen Interesse liegenden Vorhaben des Straßenausbaus und des Ersatzneubaus der beiden Eisenbahnüberführungen einschließlich ihrer Folgemaßnahmen werden daher mit den getroffenen Regelungen und angeordneten Nebenbestimmungen planfestgestellt.

Kosten

Die Festsetzung der Gebühren und Auslagen erfolgt gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1, § 2 Hessisches Verwaltungskostengesetz (HVwKostG) i. d. F. vom 12. Januar 2004 (GVBl. S. 36), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2018 (GVBl. S. 330), i. V. m. § 1 und Nr. 32312 der Anlage zu § 1 der Verwaltungskostenordnung für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (VwKostO-MWEVW) vom 19. November 2012 (GVBl. S. 484, 2013 S. 44), zuletzt geändert durch Verordnung vom 28. Januar 2020 (GVBl. S. 98). Zur Zahlung ist die DB Netz AG als Antragstellerin verpflichtet. Die Festsetzung der Kosten erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

Für die Planfeststellung von Straßenbauvorhaben werden Verwaltungskosten nicht erhoben.

E. Sofortige Vollziehbarkeit

Die Planfeststellungsbehörde ordnet gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 15. August 2019 (BGBl. I 1S. 1294), die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses im öffentlichen Interesse an (siehe unter Ziffer A.II). Insbesondere der mit dieser Maßnahme vorgesehene Neubau der Eisenbahnüberführungen ist zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und damit zum Schutz der Verkehrsteilnehmer dringend erforderlich (siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer C.III.1).

Hinweis:

Jeweils eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Planes (er umfasst die im Beschluss unter A.I.3 und A.I.4 genannten Unterlagen) werden in der vom Bauvorhaben betroffenen Stadt Kassel nach ortsüblicher Bekanntmachung zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt.

F. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Hessischen Verwaltungsgerichtshof**Goethestraße 41-43****34119 Kassel**

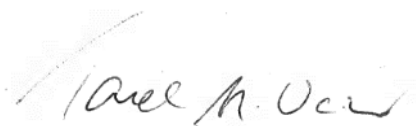
erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Bei dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof können elektronische Dokumente nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 12. Juli 2018 (BGBl. I S. 1151), und der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung- ERVV) vom 24.11.2017 (BGBl. I S. 3803), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung zur Änderung der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung vom 09.02.2018 (BGBl. I S. 200), eingereicht werden. Es wird darauf hingewiesen, dass das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein muss oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg nach § 55a Abs. 4 VwGO eingereicht werden muss (§ 55a Abs. 3 VwGO).

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 keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann gemäß § 17e Abs. 3 FStrG, § 18e Abs. 3 AEG nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

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



Tarek Al-Wazir